



20525 Mariani Avenue  
Cupertino, California 95014  
(408) 996-1010  
TLX 171-576

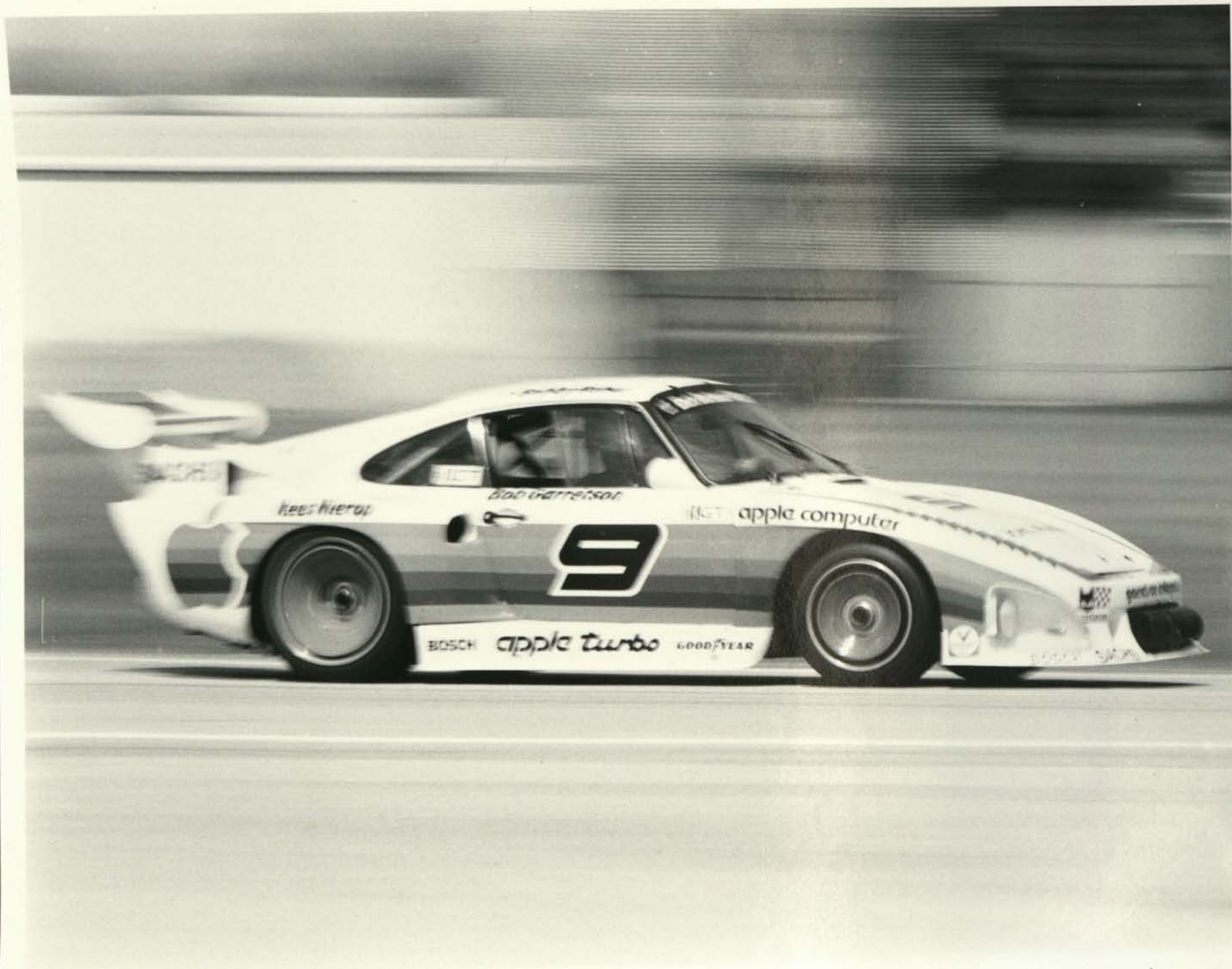


 **apple computer inc.**  
10260 Bandley Drive



LEASE





Kees Hierop

BOB GARRETTSON

apple computer

9

BOSCH apple turbo GOODYEAR







10260 Bandley Drive  
Cupertino, California 95014  
(408) 996-1010

PRESS RELEASE      PRESS RELEASE      PRESS RELEASE      PRESS RELEASE      PRESS RELEASE

### APPLE COMPUTER, INC. AND MOTORSPORT

CUPERTINO, CA, 7/22/80--Leaders and winners always create handsome teamwork. So it is only fitting that Apple Computer, one of the youngest and fastest growing leaders in the personal computer industry, is backing a young man who is recognized worldwide as one of motorsport's young giants.

Apple Computer, Inc. of Cupertino, California, a four-year-old company whose annual growth rate is an astounding 300%, is sponsoring world-renowned driver, Bobby Rahal, and veteran, Bob Garretson, in a worldwide series of 1980 motorsport events, in Dick Barbour's famous Apple Turbo Porsche 935. The car is prepared by Dick Barbour Racing and Garretson Enterprises in Mountain View, CA.

The Apple Turbo debuted at Sebring with a top ten finish. Its next appearance was the famed Riverside 5 Hour Race where Rahal and Garretson finished second only to their teammates John Fitzpatrick and Dick Barbour. At Le Mans the Apple Turbo set the crowd on its feet running in the top five before an untimely piston failure. Rahal made believers of motorsport fans around the world when he placed the Apple Turbo on the pole at the recent Watkins Glen 6 Hour.

The Datsun Golden State Challenge, July 27, 1980, marks the first appearance of the Apple Turbo in Northern California. The Apple Turbo has been updated by Barbour Racing to the latest Kremer specifications and has received a 3.2 litre engine for this event.

### ABOUT APPLE COMPUTER

Apple, a leader in the mushrooming personal computer field, is dedicated to making instruments that are simple for people to operate in "personal" applications. Apple's emphasis on creating computer technology to serve people accounts for much of its amazing marketing success. This technology will bring an improved and enriched quality of life to all strata of society.

### What Is A Personal Computer?

In the early 1970's, computer scientists became fascinated with the possibilities of making computers small and cheap enough to use at home to play games such as computer chess. Soon kits for electronics hobbyists were marketed enabling the hobbyist to construct a customized computer system, also programming them as necessary.



In 1975, two sophisticated hobbyists, then in their 20's, Steven Jobs and Stephen Wozniak, built a small computing board for personal use. Superior to anything then available, this board was soon in demand among fellow hobbyists. Financed by \$1200.00 raised from the sale of Jobs' Volkswagen van and Wozniak's programmable calculator, the two set up shop in Jobs' garage and went into business. They named their computer the "Apple," since the apple represented simplicity and additionally was Jobs' favorite fruit.

In 1976, the two young men were doing well enough to form Apple Computer, Incorporated, with Jobs as business manager and Wozniak as engineer. They were so successful that demand soon outstripped both the capacity of Jobs' garage and their capital. Sensing that they were the cornerstone of a company with a multimillion dollar potential, Jobs and Wozniak set out to find professional managers who could assist them in this growth.

Since that time they have secured the key individuals who have helped them build the company into a multimillion-dollar manufacturing operation in less than three years, a company that is recognized as the leader in the personal computer field.

Press Contact:

Tom Urbaniak  
Verve Marketing Services  
280 Karen Court  
Los Gatos, CA 95030  
(408) 356-0105





10260 Bandley Drive  
Cupertino, California 95014  
(408) 996-1010

RESS RELEASE

PRESS RELEASE

PRESS RELEASE

PRESS RELEASE

PRESS

### THE APPLE TURBO CREW

CUPERTINO, CA--Fielding a multicar team at major endurance races world wide is ambitious, but finishing and winning after many grueling hours of competition takes coordination, precise preparation, and at times, superhuman effort.

The drivers must always deliver on race day, but the Dick Barbour Racing crew--professionals in their field--must work a staggering amount of hours before and during each event. These are the men the racing team owes its past achievements, and who hold its future:

BOB GARRETSON--46--team manager. Bob's mechanical engineering degree from the University of California, Berkeley, prepared him for his varied and ambitious career. He is president of Rucker & Kolls, a semiconductor manufacturer in Mountain View, California. He is also co-owner and founder of Garretson Enterprises, also in Mountain View, considered to be one of the foremost Porsche repair facilities in the United States. With all this activity, he somehow finds the time to organize and administrate the Dick Barbour Racing team's efforts. What's left of his time is devoted to driving one of the Barbour team cars at endurance races. In 1978, he was a winner at the 12 Hours of Sebring.

BRUCE ANDERSON--41--team coordinator. Bruce, a San Jose, California native, has been active with the Porsche Club of America for many years. He has been successful in autocross and concours competition since 1961, and is both general manager and a founder of Garretson Enterprises. Bruce and Garretson Enterprises have been extremely involved in race car preparation since 1971, and have had such winning entrants as Rick Mears in the Pike's Peak hill climb, and Walt Maas the 1977 IMSA GTU champion. Like most team members, Bruce has been with Barbour Racing since 1977.

TONY HEYER--24--crew chief. Tony ranks high in competency on the Barbour team. In spite of his age, Tony has seven years' experience with Porsche. A native of Kansas City, Missouri, Tony apprenticed to both Art Bunker Porsche/Audi and Bob Hindson Racing before he came to Dick Barbour Racing.



RON TRETHAN--40--general mechanic/tire changer. Ron has been employed as a field service engineer by Raychem of Sunnyvale, California for the past twelve years. A Navy veteran, Ray later graduated from Chabot College. He has participated in time trials and autocross for the last ten years and has owned six different Porsches. His current love is a 1964 SC coupe.

JOHN CLEVER--42--crew/fueler. A University of California graduate, John is a self-employed civil engineer and farm manager. He has crewed on various race cars since 1973, including the Walt Maas GTU effort in 1976 and 1977. He has been with Dick Barbour Racing since 1977. John is a Porsche enthusiast, buying his first in 1959. He currently owns two beautiful Porsches, a 1970 914/6 and a 1958 speedster.

JOHN JOHNSON--30--crew/refueler. A San Jose, California resident, John owns a dishwasher repair company. He also owns a 1974 Porsche Carrera and a 911 GTU, and is extremely active and involved in autocross and time trials.

JERRY WOODS--29--engine specialist. Jerry has been with Barbour Racing since 1977, and his credentials as an engine builder are on a par with the best of his peers. He crewed for the Walt Maas GTU team in 1976, and in 1977, was named IMSA Mechanic of the Year. His record with the Maas team in 1977 boasted 11 wins out of 14 races entered, with the other finishes being 2nd, 3rd, and 4th. Jerry's finishing record as an engine builder for Dick Barbour Racing ranks among the finest in motorsport today. He has been employed at Garretson Enterprises since 1975 and is the proud owner of a Porsche 914/6.

MARTIN RAFFAUF--27--crew/fueler. After receiving his degree in industrial engineering at Georgia Tech, Martin graduated from Northeastern University with an M.B.A. He is currently employed by IBM in Palo Alto, California and plays tennis and golf, as well as working on the team. Prior to joining Barbour Racing, he was a technical inspector for IMSA for five years.

KRESS MCKENNEY--crew/tires. Kress is employed at Garretson Enterprises as parts manager and purchasing agent. He spends much of his time drag racing boats.

JACK TEDFORD--42--general logistics/tires. Jack joined the Barbour Racing team at Le Mans in 1978. A Porsche Club member since 1962, he has owned three 356's and currently drives a 1977 911. He is a self-employed master machinist, and lives with his family in a 100-year-old Victorian home in Los Gatos, California.

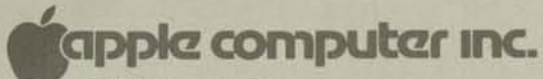
TOM FOSTER--electronics specialist. Tom is employed by Westinghouse's Marine division, where he is a section leader of a group of technical writers. Porsches have been his avocation for ten years, during which time he has owned four. His involvement with Porsche includes autocross, rallying and concours. Tom owns a 1958 speedster and a 914/6.

JACK McAFFEE--truck driver/mechanic. This retired Porsche/Audi dealer brings three decades of racing experience to Dick Barbour Racing. Jack, a driver of acclaim in the 1950's, drove for the Porsche Works team and competed in the inaugural 12 Hours of Sebring.

PRESS CONTACT:

Tom Urbaniak  
Verve Marketing  
280 Karen Court  
Los Gatos, California 95030  
(408) 356-0105





10260 Bandley Drive  
Cupertino, California 95014  
(408) 996-1010

FOR IMMEDIATE RELEASE      FOR IMMEDIATE RELEASE      FOR IMMEDIATE RELEASE      FOR IMMEDIATE RELEASE

### THE DICK BARBOUR RACING TEAM

Ambition is defined by Webster as a consuming desire to achieve some object or purpose. If Mr. Webster's definition is correct, Dick Barbour is one of the most ambitious men in motorsports today. His lifelong goal is the Grand Sweep of Endurance Racing, victories at the Daytona 24 Hour, the 12 Hours of Sebring, and the 24 Hours of Le Mans. This goal is yet unfulfilled, but if his past history of success is indicative of the future, the goal may soon be achieved.

Dick is a 39-year-old auto dealer, with Datsun agencies in Cypress and Simi Valley, California, and a Honda agency in Phoenix, Arizona. Unlike many men who come to motorsports after their businesses are successful, Dick went into business and had to succeed, because his lifelong dream was to be a professional racer. One event that surely accelerated Dick's efforts was winning the first race he ever entered with his beloved Porsche speedster in 1968. The next nine years were concentrated on business with a multitude of forays into auto racing.

In 1977, the Dick Barbour Racing Team was formed, and after purchasing the finest racing Porsches available, Dick teamed with Johnny Rutherford and attacked the racing circuits of the world. After a string of disappointments, the high point of the season came at Watkins Glen where the team finished second in class and fourth overall.

Knowing that organization and talent were mandatory if the team was to progress, the team moved late in 1977 to Garretson Enterprises in Mountain View, California, and hired the finest mechanical talent available to insure success in 1978. The decision to move was obviously one of merit, the team's first outing in 1978 brought a second overall at the Daytona 24 Hours, immediately backed up by a first overall at the 12 Hours of Sebring. The team was now on the move and captured a second overall at the Talladega 6 Hours. The highlights of 1978 were winning their class at LeMans and an exciting 2nd place finish at Watkins Glen, losing by a mere eleven seconds!

The Dick Barbour Racing Team's reputation for excellence both on and off the track grew in 1979. Fielding a team of three Porsche Turbos, the team had an excellent season, finishing first, third and fourth overall at Sebring and fourth, sixth, and seventh at Riverside. Going on to Le Mans, the team's many painstaking hours of preparation were rewarded with a dramatic second overall and Dick Barbour sharing chores with Rolf Stommellen and a new face in endurance racing, P.L. Newman. The other team cars finished eighth and ninth overall. Watkins Glen brought the team second, third and sixth overall finishes with the third place car winning the Trans Am portion of the event.

For 1980, Dick Barbour Racing is campaigning two state-of-the-art Porsche 935 Turbos. The team is sponsored by Apple Computer, Inc. and Sachs U.S.A. To insure success, Barbour signed John Fitzpatrick and Bobby Rahal to drive these awesome mounts.

The team's success so far in 1980 is unquestionable. Since unveiling this grand duo of racing machinery, the team has broken qualifying and race records around the world, capturing overall wins at Sebring, Riverside, Laguna Seca, Norisring and the recent Paul Revere 250 at Daytona, and Group 5 wins at Nurbergring and Le Mans.

Look for the Dick Barbour Team in Victory Circle and remember the word AMBITION!!!

Press Contact:

Tom Urbaniak  
Verve Marketing  
280 Karen Court  
Los Gatos, CA 95030  
USA  
(408) 356-0105





10260 Bandley Drive  
Cupertino, California 95014  
(408) 996-1010







# Programme officiel

## 24 HEURES DU MANS



14/15 juin 1980  
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

N° 003916

ce programme officiel numéroté  
donne droit au tirage de la tombola (p. 4)

15<sup>F</sup>

# JOUEZ LA SECURITE NORMA



**Lampe H4 à iode :**  
2 fonctions "phare et code".

**Sécurité d'une grande marque**

**LAMPE NORMA**





# LE BOUCHON DES VICTOIRES

MOTUL : L'HUILE DE RÉGIME POUR LA SANTÉ DE VOTRE MOTEUR

Motul : 119 Bd Félix Faure - 93300 Aubervilliers.  
Telex : 210528 F

ESSEX



ESSEX MOTORSPORT S.A.M.



ESSEX MOTORSPORT S.A.M.

RACING WITH TEAM ESSEX LOTUS FORMULA 1

REPRESENTING THE ESSEX OVERSEAS PETROLEUM CORPORATION



**AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST**

# **PROGRAMME OFFICIEL**

## **sommaire**

4	tombola
7	éditorial
10	préparation à la course
13	comité d'organisation
15	extraits du règlement officiel
21	excerpts of the official regulations
27	auszüge der offiziellen regelung
30	barème des vitesses
33	les signaux utilisés pendant la course
41	plans techniques
42	les pilotes
47	les voitures
49	les prix des 24 heures 1979
50	distances couvertes par addition de tours
52	renseignements utiles - plan du village
55	conseils de prudence
56	le village
59	to assist you on the circuit
63	zu ihrer orientierung auf dem circuit
67	école de pilotage du circuit Bugatti
69	école de pilotage motocycliste A.C.O.-Honda
73	historique des 24 heures
89	le musée de l'automobile
92	le critérium du jeune pilote
91 à 95	une occasion exceptionnelle d'adhérer à l'Automobile-Club de l'Ouest
96	remerciements de l'A.C.O.

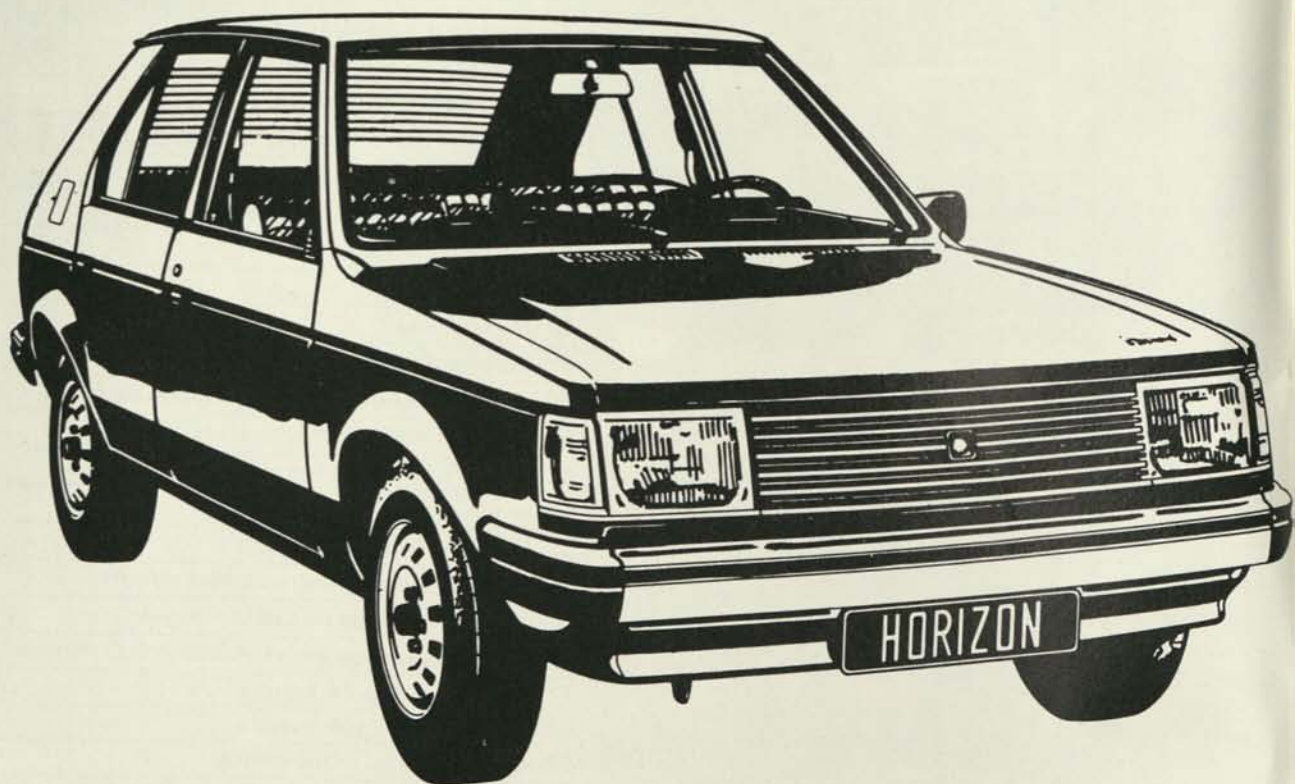
*Le Cercle des Jeunes Fleuristes de la Chambre Syndicale Maine-Anjou participe à la décoration du Welcome Réception, à l'occasion des 24 Heures du Mans 1980.  
Pour tous renseignements, s'adresser à Mme GUEZOU, 12, rue de Letenduère, 49000 Angers.*

**PARTICIPEZ A LA TOMBOLA**

*Gagnez*

**une**

**TALBOT  
HORIZON**



**TOUTES LES HEURES**

Au podium d'Exposition de la Talbot Horizon, au nord du Village, Courbe Dunlop.



DU PROGRAMME OFFICIEL

**...et de nombreux autres lots**



Un nouveau car-fer-y sur l'Algérie et la Tunisie

*Deux week-ends en Tunisie pour  
2 personnes  
sur les lignes de la Société  
Nationale Maritime  
Corse-Méditerranée (S.N.C.M.)*



**CHRONOGRAPHE A QUARTZ**  
5 FONCTIONS  
ÉCLAIRAGE  
1 / 100<sup>e</sup> de SECONDE

*Bijouterie* **DUTRAY** LE MANS



*2 TRAINS DE 4 PNEUS*  
**UNIROYAL**

TIRAGE AU SORT  
d'un AUTORADIO, offert par l'AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST  
d'un APPAREIL PHOTO (KODAK EK 160 EF instantané)

# UNE TALBOT QUI NE MANQUE PAS DE BRIO.



Young & Rubicam

## HORIZON LS. 30950<sup>F</sup>

Modèle présenté : Talbot Simca Horizon LS. Année modèle 80. Prix du tarif mars 80 : 30.950 F. Consommation à 90 km/h, vitesse stabilisée : 6,6 l, à 120 km/h, vitesse stabilisée : 8,7 l, en parcours de type urbain : 9,6 l. TALBOT A CHOISI SHELL.

ESSAYEZ-LA CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE.



L'ESPRIT AUTOMOBILE.

# TALBOT





*« Le présent serait plein de tous les avenir si le passé n'y projetait déjà une histoire. »*

André GIDE,  
« Les Nourritures terrestres. »

**V**IVRE au présent dans la perspective de l'avenir, telle est, à l'A.C.O., notre préoccupation.

*Le présent, c'est d'abord, pour ceux qui assument la lourde charge de la gestion du grand Club automobile français, l'obligation d'assurer la pérennité du précieux héritage qui nous a été légué.*

*En écrivant ces lignes, je ne pouvais m'empêcher de penser à la surprise que ne manqueraient pas d'exprimer, s'ils pouvaient revenir parmi nous, le distingué président Gustave Singher et son fidèle ami Georges Durand, créateur de nos 24 Heures... N'était-ce pas avec les moyens du bord qu'ils parvinrent, en 1923, à organiser, pour la première fois, notre célèbre épreuve d'endurance !*

*Surprise, donc, de constater les nouvelles et indispensables structures du Club, aux multiples activités axées tout à la fois sur les services à rendre aux usagers de la route — et notre récente association avec l'A.F.A. en est une nouvelle preuve —, mais aussi dans le domaine de la compétition sportive, à tous les niveaux : auto, moto, karting.*

*Surprise d'apprendre que, pour œuvrer utilement et efficacement dans tous ces domaines en perpétuelle extension, 250 cadres, techniciens et employés travaillent désormais au Club, à longueur d'année, auxquels s'ajoutent, et presque à longueur d'année, également les milliers de bénévoles, médecins, commissaires, agissant dans le même sens. Leur enthousiasme et leur dévouement, auxquels je tiens à rendre, ici, un nouvel hommage, est d'ailleurs à la base de nos réussites.*

*Surpris encore, et je devrais écrire saisis de stupeur quand nous aurions mis devant leurs yeux le budget complet (investissement et frais) de nos 24 Heures 1980 : 1 milliard 500 millions de nos anciens francs !*

**E**H oui ! tout cela, c'est pour nous le présent, avec tout ce qu'il comporte, dans le contexte de la vie moderne, de difficultés, d'aléas. Mais, quels que soient les obstacles de tous ordres se dressant devant nous, c'est précisément dans la perspective de l'avenir que nous sommes décidés à faire front. Et je crois que nous venons d'en donner une nouvelle preuve en présentant à notre fidèle public le remarquable « plateau » de nos 24 Heures 1980.

*Dans une lutte plus ouverte que jamais, opposant, cette fois, un ensemble de grandes marques internationales, s'alignant à chances égales, mais devant aussi compter avec des « indépendants » aux dents longues et aux légitimes prétentions, nous devrions vivre, les 14 et 15 juin, une passionnante empoignade sur notre célèbre circuit de la Sarthe.*

*Les techniciens de notre grande épreuve ont, une fois de plus, œuvré utilement, et eux aussi dans la perspective de l'avenir. Je n'en veux pour preuve que la reconnaissance*





# SP SPORT SERIE 70

**des Dunlop plus larges  
pour conduire plus précis.**

Série 70 : des pneus trapus, très larges de roulement...

Leur esthétique traduit bien leurs qualités : une très bonne stabilité, une tenue de route exceptionnelle, une adhérence supérieure, un freinage plus efficace, un kilométrage accru. Et, dans la plupart des dimensions, un cordon de protection à fort relief ceinture le flanc pour protéger le pneu contre les chocs latéraux.

DUNLOP SP SPORT série 70 : une surface de contact plus grande pour conduire plus précis.

**DUNLOP SP SPORT**  
série 70



officielle — sans doute un peu tardive à mon gré et... au leur! — de nos 48<sup>es</sup> 24 Heures comptant désormais pour le championnat du monde des marques, ouvrant toute grande la porte du prochain championnat du monde d'endurance cher au Président Balestre.

N'est-ce pas là le début d'une ère nouvelle? La grande firme allemande Porsche, qui s'illustra tant de fois au Mans, ne s'y est, d'ailleurs, pas trompée, puisque, dans cette perspective 1981, elle n'a pas hésité à engager dès cette année, en grand tourisme prototypes, trois nouvelles voitures, des 924 Carrera Turbo.

Saluons donc, et avec grand plaisir, aux côtés de nos fidèles amis « Indépendants », comme de Cadenet, W.M., Jean Rondeau et tous les autres, les grandes marques qui, sous leurs couleurs ou celles de leurs concessionnaires ou clients, s'aligneront au Mans: Lancia, B.M.W., Ferrari, les Japonais avec Toyota, les Américains aussi, puisque les célèbres moteurs Ford équiperont plusieurs voitures et ceux aussi de la « General Motors » qui animeront les Chevrolet engagées en I.M.S.A.

Ce retour en force des grandes firmes venant asseoir leur image de marque et chercher une consécration dans l'une des plus probantes épreuves d'endurance dit assez le désir des constructeurs internationaux de limiter les effets d'une crise qui s'est déjà fait sentir dans l'industrie automobile et dont on peut, à juste titre, redouter les néfastes retombées.

Je voudrais également mettre l'accent sur le travail effectué par nos techniciens pour obtenir, à performances égales, une précieuse économie d'énergie. Le règlement 1980 a donc imposé aux constructeurs de nouvelles normes allant dans le sens des recommandations formulées par l'Agence pour les Economies d'Énergie.

Il n'est d'ailleurs pas impossible que, dès cette année, certains concurrents décident d'expérimenter des carburants de remplacement, ajoutés à la traditionnelle essence.

**F** AUT-IL encore signaler plusieurs innovations prouvant que nos 24 Heures resteront toujours, et à tous les niveaux, un remarquable banc d'essais.

Celles-ci porteront, notamment, sur un nouveau procédé de chronométrage électronique entièrement automatique, permettant ainsi, à côté du toujours précieux système humain, déjà largement facilité, un « traitement » plus rapide encore des résultats par ordinateur.

Nouveauté encore, grâce à cette caméra H.F. (celles-ci ayant été expérimentées pour la première fois au Mans; il est bon de le rappeler) qui, installée sur une voiture, permettra, sur grand écran, sous l'égide de W.M., Esso, S.F.P. et l'A.C.O., aux spectateurs de vivre, minute par minute, toutes les péripéties de la course. Sécurité accrue, d'autre part, avec d'autres caméras H.F. dont les images aboutiront à la Direction de course qui disposera, en plus des liaisons téléphoniques habituelles, d'un réseau de radio-téléphone.

La technique de l'épreuve, en perpétuelle évolution, est donc une chose. Les exploits des prestigieux pilotes, que nous retrouverons au départ, dont plusieurs ont déjà inscrit leur nom au palmarès, comme Jacky Ickx, qui, par une cinquième victoire, pourrait s'adjuger un record qu'il partage actuellement avec son compatriote Olivier Gendebien en est une autre. Pour qu'ils puissent s'exprimer en toute sérénité, nous nous devons de leur donner un circuit où ils se sentent en sécurité. Or, la sécurité a toujours été une des préoccupations majeures de notre Club.

**G**RACE aux améliorations réalisées depuis de nombreuses années, et notamment l'an dernier, avec le reprofilage du Tertre-Rouge, le nouveau « Tapis » de la ligne droite des Hunaudières, les vastes dégagements des « S » d'Indianapolis, apportant une meilleure visibilité, avec la toute nouvelle signalisation, efficace de jour comme de nuit, nos pilotes ne pourront que se sentir à l'aise sur notre circuit.

Cet ensemble de travaux routiers, comme l'ont été, d'ailleurs, ceux d'infrastructure locale, prolongeant vers le Sud l'autoroute Paris-Le Mans et qui, entre autres avantages, permettent d'accéder rapidement et sans la moindre gêne au circuit, nous les devons aux services locaux de l'Équipement à qui, puisque l'occasion m'en est offerte, je me dois de donner un grand coup de chapeau.

Le succès de nos 24 Heures, qu'il soit sportif ou économique, n'est-il pas dû, après tout, à la conjonction des compétences, des talents, des enthousiastes, des bonnes volontés, des amitiés aussi, œuvrant dans le même sens pour le prestige et le rayonnement de notre grande épreuve internationale dont la ville du Mans et le département de la Sarthe ne peuvent qu'être fiers, comme nous-même, à l'A.C.O., nous en serons toujours fiers?

R. GOULOUMÈS,  
Président de l'A.C.O.



# préparation à la course

## MARDI 10 JUIN,

de 8 h à 19 h, au Mans, dans le Quinconce des Jacobins : opérations de pesage et vérification des voitures.

## MERCREDI 11 JUIN,

de 9 h à 12 h, Quinconce des Jacobins : suite des opérations de pesage ;

de 19 h à 23 h : au Circuit, essais officiels de toutes les voitures.

## JEUDI 12 JUIN,

de 18 h 30 à 23 h 30 : sur le Circuit, essais officiels de toutes les voitures.

## SAMEDI 14 JUIN,

à 8 heures : ouverture de toutes les enceintes publiques ;

à 10 heures : concurrents rendus aux stands de ravitaillement et vidange des réservoirs des voitures ;

En lever de rideau : différentes animations sur la piste :

- démonstration acrobatique de voitures, avec le concours de la Société TALBOT ;
- sauts de précision en parachutes ;
- défilé des Majorettes du Mans ;
- démonstration des camions UNIC ayant participé au Rallye Paris-Dakar, avec le concours du TEAM ESSO ASEPTOGLY ;
- défilé de la musique militaire.

de 13 h à 15 h : plein des réservoirs achevé. Animation ;

à 15 h 40 : mise en place des voitures sur la grille de départ ;

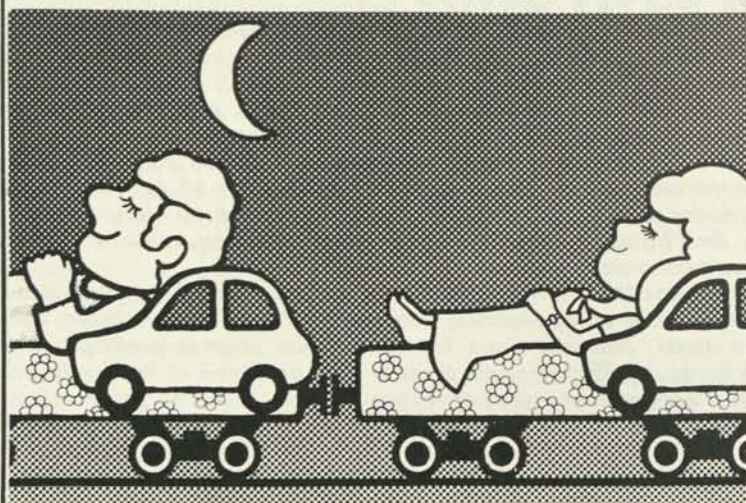
à 15 h 53 : départ du tour de lancement précédé par la voiture du Directeur de Course ;

à 16 heures : départ de la Course.

# TRAINS AUTOS COUCHETTES

**l'auto, les yeux fermés**

PASTRE 67.78V



RENSEIGNEMENTS DANS LES GARES ET AGENCES DE VOYAGES **SNCF**



MARTINI  
ON THE  
ROCKS!







PUBLICIS T 3340



# COMITÉ D'ORGANISATION

## PRÉSIDENT D'HONNEUR « 24 HEURES DU MANS » 1980

M. Joachim SPRINGER, Président Sportif de l'A.D.A.C.

## ● AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST

Président ..... R. GOULOUMES  
Président de la Commission Sportive ..... P. ALLANET  
Président Délégué de la Commission Sportive ..... H. de KILMAINE  
Secrétaires Généraux ..... { Mme CHAUMOND  
P. de MASCUREAU  
J.-P. MOREAU

## ● COMITÉ D'HONNEUR

M. SOISSON, Ministre de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs ;  
M. SAUZAY, Préfet de la Sarthe ;  
M. d'AILLIERES, Président du Conseil Général de la Sarthe ;  
M. JARRY, Maire du Mans ;  
M. POULIT, Directeur de l'Agence pour les Economies d'Energie ;  
Prince METTERNICH, Président de la F.I.A. ;  
M. BALESTRE, Président de la F.I.S.A. et de la F.F.S.A. ;  
M. BACCIAGALUPPI, Président de l'A.I.C.P. ;  
M. FRANCE, Président du Daytona International Speedway ;  
M. BISHOP, Président de l'I.M.S.A.

## ORGANISATION SPORTIVE

### ● ORGANISATEUR

A.S.A.-A.C.O.  
« 24 HEURES »  
- Président ..... A. BERTAUT  
- Commissaire Général et secrétaire du Meeting ..... J.-P. MOREAU

### ● DÉLÉGUÉ FÉDÉRAL ..... R. ARGOU

### ● COLLÈGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

- Président ..... A. BERTAUT  
- Membres  
P. ALLANET - G. AUFAUVRE - J.-P. de BOYSSON - J. du CHAFFAUT - G. DESPONT - Mme R. GUILLON-WAGNER - J.-M. GUILLOUX - H. de KILMAINE - J.-C. LAMY - B. de LASSEE - J.-P. LÉOBET - P. LE CAER - M. LECOQ - J. LEMONNIER - S. MENAGER - E. de VALANCE - M. VEQUE - E. VIANO.  
- Secrétariat ..... R. LECLERCO

### ● DIRECTION DE COURSE

- Directeur de Course ..... C. DEUTSCH  
- Directeurs de Course Délégués ..... M. MARTIN  
J. BUCHET  
- Directeurs de Course Adjoins ..... L. COIFFE  
B. MEXIA  
R. YSCHARD

### P.C. Opérationnel :

J.-P. ALLAIN - J. AUBINEAU - J.-J. BARRERE - J.-P. BATE - F. DUCHATEAU - G. GASCHET - B. LABURTHE - M. LAUNAY - P. LERICHE - H. MALECOT - J.-C. MATHIEU - J. OLIVIER - R. QUEFFELEC - G. RENARD.

### Chefs de Secteurs :

Stands ..... R. LABBE  
Piste ..... A. LEROULIER  
Circuit Zone 1 ..... P. DELCROS  
Circuit Zone 2 ..... A. GIRARD

### ● SERVICE MÉDICAL

Médecin-Chef ..... J. ROBIN  
Réanimation ..... C. ISNARD

### ● COLLÈGE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Président ..... R. THOREAU  
Adjoint ..... J.-L. FOUCHENNE-RET

### Membres :

R. AUMAITRE - P. BERTRON - H. CHAPALAIN - L. DUBOIS - B. HUNAUT - Y. MADELINE - R. MAUGER - A. MEYERE - D. RIPAUT - J. ROCHER - J.-P. SOUCHAUD - A. TOREAU - D. VANDEWIELE.

### ● CHRONOMÉTRAGE

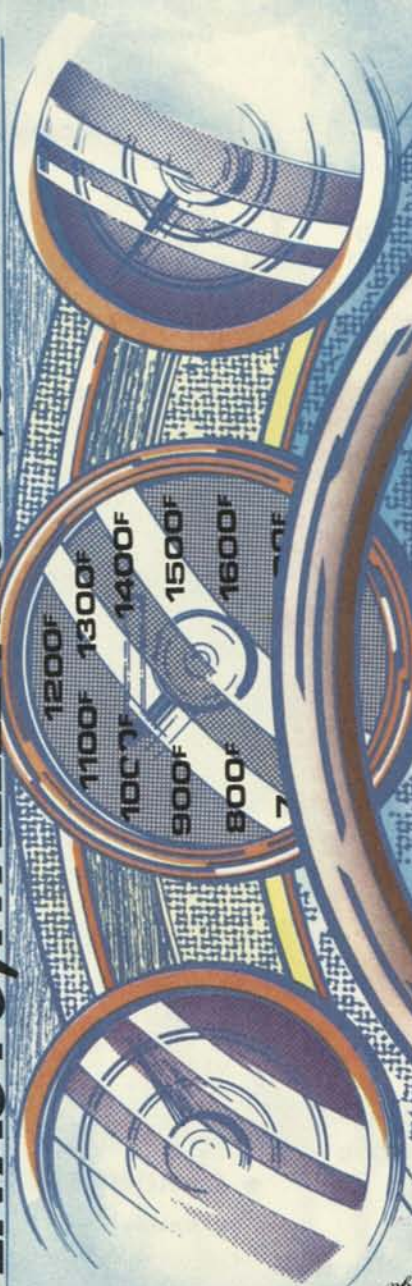
Responsable ..... B. LEFEBVRE  
Messieurs les chronométrateurs de la F.F.S.A.

### ● ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Responsable de la Sécurité ..... J.-P. MOREAU  
Service de Presse ..... J.-F. AVENIER  
Service de Publicité ..... B. FROGER  
Commentateur français ..... J.-Ch. LAURENS  
Commentateur anglais ..... T.-J. TILLING  
Relations concurrents ..... R. CROVETTO  
H. GUYOMARD



**EN AUTO, N'ALLEZ PAS TROP VITE.**



*FLB Thofic*

**BAIL-AUTO. LE TEMPS POUR PAYER.**



# Extraits du RÈGLEMENT OFFICIEL

## CLASSEMENTS

Pour être classées, les voitures devront :

1° avoir franchi la ligne d'arrivée à l'échéance de la 24<sup>e</sup> heure ;

2° au plus tard 15 minutes après la 24<sup>e</sup> heure.

3° avoir couvert au moins 70 % de la distance parcourue par la voiture ayant remporté l'épreuve.

**N.B.** — La distance totale parcourue est obtenue en supposant que **toutes les voitures sont parties du Point Km 0**, quelle que soit leur position réelle de départ.

## CLASSEMENT A LA DISTANCE

Ce classement réunit **toutes les voitures classées** (Art. 28).

● Du classement général à la distance sont extraits :

a) **le classement par groupes** pour le Championnat du Monde des Marques (groupes 4 et 5) ;

b) **le classement par groupes et par classes**, comptant pour le Championnat de France des Circuits (classes réparties selon le barème fédéral) ;

c) le classement par groupes, sous-groupes et classes ;

d) le classement du Challenge Mondial des Pilotes d'Endurance.

## CLASSEMENTS PAR GROUPES ET PAR CLASSES

### ● Groupe 6

- plus de 2 000 cm<sup>3</sup>
- moins de 2 000 cm<sup>3</sup>

### « GTP » et « GTX »

- plus de 3 000 cm<sup>3</sup>
- de 2 001 à 3 000 cm<sup>3</sup>
- de 1 301 à 2 000 cm<sup>3</sup>
- moins de 1 300 cm<sup>3</sup>

### ● Groupe 5

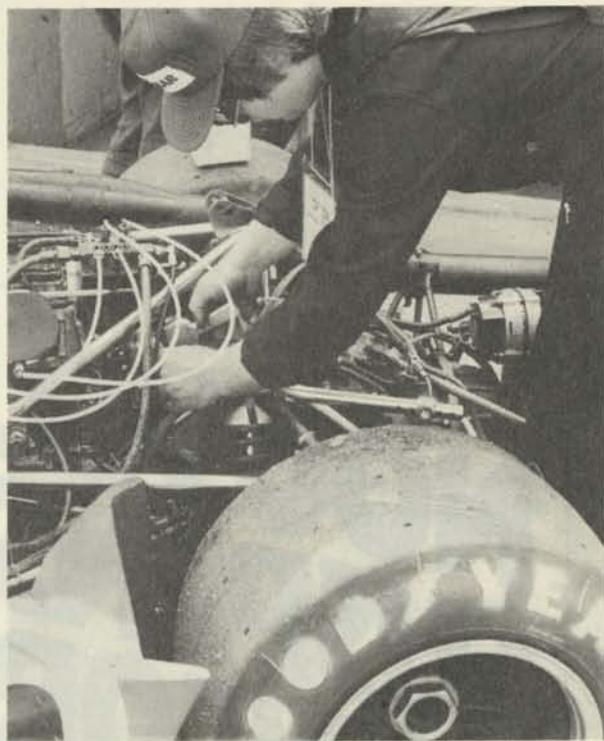
- plus de 2 000 cm<sup>3</sup>
- moins de 2 000 cm<sup>3</sup>

### ● Groupe IMSA

- plus de 2 500 cm<sup>3</sup>
- moins de 2 500 cm<sup>3</sup>

### ● Groupe 4

- plus de 3 000 cm<sup>3</sup>
- de 2 001 à 3 000 cm<sup>3</sup>
- de 1 301 à 2 000 cm<sup>3</sup>
- moins de 1 300 cm<sup>3</sup>



## CLASSEMENT ÉNERGÉTIQUE

Peuvent concourir pour le Prix de l'Efficacité Énergétique toutes les voitures classées à la distance (Art. 29 du règlement de l'épreuve).

Ce prix sera décerné à partir d'un classement faisant intervenir :

1° la consommation de carburant jusqu'au dernier ravitaillement avant la 23<sup>e</sup> heure ;

2° la vitesse moyenne de la voiture (VE) réalisée au moment de ce dernier ravitaillement.

Les arrêts ne sont pas déduits.

Le classement du Prix à l'Efficacité Énergétique est effectué en fonction du coefficient d'efficacité (CE) suivant :

$$CE = \frac{\text{consommation de référence pour la vitesse VE}}{\text{consommation réelle du véhicule}}$$

La consommation de référence pour chaque voiture figure dans un tableau annexe.

La vitesse moyenne VE sera arrondie au Km/h inférieur.

La consommation réelle sera exprimée en litres aux 100 km et arrondie au dixième de litre inférieur.

Les concurrents ex-aequo, c'est-à-dire crédités du même coefficient d'efficacité calculé au millième près, seront départagés en fonction de leur position au classement général final.

Le classement officiel du Prix à l'Efficacité Énergétique sera publié, au plus tôt, 48 heures après la fin de la course.

## ESSAIS OFFICIELS ET QUALIFICATIONS

### 1° ESSAIS

Les essais officiels se dérouleront :

● le **mercredi 4 juin, de 19 heures à 24 heures** ;

● le **jeudi 5 juin, de 19 heures à 23 heures.**

**IMPORTANT :** Pendant les deux séances d'essais, **la discipline générale de course** est appliquée, sauf dispositions particulières prises par la Direction de la Course.



# NOUVELLE SUSPENSION CONFORT\*

*Traction avant.  
5,6 l d'ordinaire.\*\**



## **FORD FIESTA 5,6,7 CV. LA CONCURRENTE.**

\* Sur Fiesta Spéciale, L, Ghia et la toute nouvelle GL.  
\*\* 5,6 L à 90 km/h, 8,2 L à 120 km/h, 7,9 L en circuit urbain  
consommations (L/100 km) normes UTAC moteur 5 CV (bc)



Légitime robustesse et sécurité.



## 2° SÉLECTION DES VOITURES

Le temps retenu pour la qualification d'une voiture sera **la moyenne mathématique des meilleurs temps réalisés par ses conducteurs pendant les essais.**

Ce temps devra être, au plus, **égal à 130 % de la moyenne des trois meilleurs temps** (calculés selon le même principe) **réalisés sur trois voitures de marque et de type différents.**

La mise en place sur la grille de départ sera déterminé **par le temps moyen ayant servi à la qualification de chaque voiture.**

Les voitures admises à prendre le départ seront sélectionnées par les Commissaires Sportifs en vue d'assurer **une participation équilibrée** dans les divers groupes et sous-groupes en tenant compte de leur **proportion respective** à l'issue du pesage.

Eventuellement, et seulement pour **raisons techniques indiscutables**, une ou deux voitures supplémentaires pourront être admises à prendre le départ à la condition expresse qu'elles aient satisfait à toutes les exigences de qualification (Art. 11).

Les autres voitures qualifiées seront, dans l'ordre défini par les Commissaires Sportifs, considérées comme **suppléantes** (cf. Art. 12) **dans leur groupe ou sous-groupe.**

## DÉPART

Le départ est du type **lancé derrière voiture-pilote.**

● **15 H 52** : mise en route des moteurs **par les conducteurs, de leur siège, SANS AUCUNE AIDE EXTÉRIEURE.**

● **15 h 53** : départ du **tour de lancement, quelles que soient les conditions météorologiques.**

**Sous peine de sanction**, les conducteurs doivent conserver leurs positions respectives pendant tout le tour de lancement, **jusqu'au franchissement de la ligne de départ.**

Toute voiture partant avec retard ne pourra regagner sa place et **devra obligatoirement rester en queue de peloton**, sous peine de se voir arrêter par la Direction de la Course.

Toute voiture qui ne parviendrait pas à mettre son moteur en marche au moment du départ (15 H 52) sera poussée jusqu'à son stand **par trois mécaniciens portant leur dossard**, le conducteur restant à bord. L'Art. 21 (réparations) s'applique **dès cet instant.**

Si, après réparation, la voiture est en mesure de repartir, elle ne pourra reprendre la piste **qu'après le retour de la voiture serre-file.**

Il en sera de même pour les voitures immobilisées devant leur stand à 15 h 30 (cf. ci-dessus).

## ARRÊTS AUX STANDS

Quand un véhicule s'arrête à son stand de ravitaillement, pour quelque cause que ce soit, même pour un renseignement verbal, le moteur doit être obligatoirement stoppé sous peine de mise hors course. Le départ d'une voiture n'a lieu que sur les directives du Commissaire au Stand.

## TENUE

L'équipement de course est obligatoire pour les conducteurs pendant les essais et pendant la course. Le casque doit être attaché et le harnais de sécurité bouclé, sauf pendant les interventions sur le circuit.

● **Le port de l'accréditif de conducteur est obligatoire.**

● **Les mécaniciens porteront en permanence leur dossard**, fourni par les organisateurs, pendant l'exercice de leurs fonctions.

## PISTES DE DÉCÉLÉRATION

Pour l'accès aux stands, une piste de décélération est aménagée conformément à la réglementation administrative nationale. Cette piste commence environ 50 mètres après la sortie du dernier virage avant les stands (Virage Ford). Son entrée est matérialisée par :

● **une ligne blanche discontinue** laissant à sa gauche une voie de circulation pour les voitures arrivant aux stands ou qui en repartent ;

● **un panneau Do** placé à son début avec un **disque réglementaire de limitation de vitesse à 80 km/h** ;

● **une ligne jaune continue**, environ 1 mètre à droite de la ligne blanche discontinue, qui délimite, à sa droite, l'aire de stationnement des voitures devant leur stand ;

● **un rail de protection** séparant la route de course proprement dite et la piste de décélération ;

● **deux panneaux réglementaires de limitation de vitesse (80 km/h)** au milieu et en fin de piste de décélération.

## DISTANCE MINIMALE

**Pendant toute la durée de la course**, chaque voiture doit couvrir une distance minimale (exprimée en tours complets du circuit conformément au classement officiel publié à chaque heure) **égale à 70 % du nombre de tours réalisés à chaque heure par la voiture classée première dans son groupe ou sous-groupe, sous peine de MISE HORS COURSE.**

Cependant :

1° A la suite d'une immobilisation prolongée au stand ou sur le circuit due à une panne mécanique ou à une sortie de route, une voiture retardée devra couvrir, **dans l'heure qui suivra son retour en course**, un nombre de tours entiers de circuit **au moins égal à 80 % à celui accompli par la voiture classée première à cette même heure dans son groupe ou sous-groupe.**

2° **Pour des raisons de sécurité**, toute voiture, avant de reprendre le cours normal de la compétition après avoir été immobilisée doit obligatoirement présenter **toute garantie mécanique** pour lui assurer une **progression régulière** conforme aux exigences ci-dessus.

3° Le non-respect de la clause précédente (Art. 24/2°) entraînera une sanction pouvant aller jusqu'à la **MISE HORS COURSE.**

4° Une voiture **seule dans son groupe ou sous-groupe** doit couvrir **au moins 80 % de la distance accomplie par le premier du groupe inférieur.**

5° La voiture restant seule en course dans le groupe inférieur doit couvrir **au moins 60 % de la distance accomplie par le premier du groupe immédiatement supérieur.**

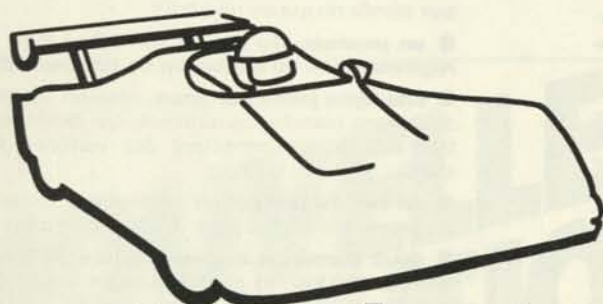
## ARRÊT DE LA COURSE

Si, pour raison grave, la Direction de la Course, sur avis de la majorité des Commissaires Sportifs, se voit dans l'obligation d'arrêter momentanément la course (**drapeau rouge exclusivement**), les conducteurs seront tenus d'immobiliser leur voiture dans le délai le plus court compatible avec la sécurité. (Lire Annexe 2 : « Signaux et drapeaux »).

Les conducteurs devront ensuite se rendre **au ralenti** jusqu'à l'emplacement, proche de la zone des stands, qui leur sera indiqué où il sera formellement **interdit de procéder à quelque opération que ce soit** (entretien ou réparation) **pendant toute la durée de l'arrêt**, sauf notification faite **à tous les concurrents.**

Toute infraction entraînera la **MISE HORS COURSE.** Cette interdiction concerne également, dès présenta-





**Une recherche avancée  
pour une  
compétition internationale  
à votre service.**



**CIBIÉ-MARCHAL-PARISRHÔNE**  
PREMIER FABRICANT FRANÇAIS D'ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES POUR AUTOMOBILES.



tion du drapeau rouge, les voitures déjà immobilisées devant leur stand ou le long du circuit.

A la fin de l'interruption, la reprise de la course sera ordonnée, les voitures étant rangées sur la piste dans l'ordre du classement au moment de l'arrêt (classement au nombre de tours entiers arrêté au dernier passage précédent l'incident ayant motivé l'arrêt de la course). Les voitures effectueront **un tour de lancement** derrière la voiture pilote. Les voitures qui auraient dû s'arrêter à leur stand au moment où la course a été prématurément arrêtée pourront alors la faire pendant ce tour.

Pour le classement final, il sera tenu compte des distances respectives couvertes par chaque voiture sans que les distances partielles au moment de l'arrêt puissent intervenir.

## RAVITAILLEMENTS

Les ravitaillements se feront **exclusivement aux stands**, voiture immobilisée, moteur arrêté.

A) **Huile** : les ravitaillements en huile (moteur, boîte de vitesses, carter de différentiel) devront respecter, entre chacun d'eux, **UN INTERVALLE MINIMUM DE 25 TOURS** (340,650 km).

B) **Carburant** : le ravitaillement en carburant se fera **exclusivement au stand** au moyen des installations fixes de distribution.

C) **Autres liquides** : les ravitaillements en liquide de refroidissement ou en liquides auxiliaires (freins, servitudes diverses) se feront **librement, mais devant les stands**.

## ÉCLAIRAGE

L'éclairage de toutes les voitures doit fonctionner obligatoirement à 21 heures au plus tard, le samedi, jusqu'au lendemain matin, à 4 h 30. Les conducteurs de voitures dont l'éclairage ne fonctionnerait pas à partir de 21 heures devront s'arrêter obligatoirement pour remettre en état leur système d'éclairage. Si cette remise en état ne pouvait se faire, ces voitures seraient immobilisées jusqu'à 4 h 30 du matin, la durée d'immobilisation comptant dans les vingt-quatre heures de la course.

La mise en action des freins doit toujours commander les deux feux « stop », distincts des feux rouges arrière de signalisation. Le non-fonctionnement de ces feux « stop » arrière entraînera automatiquement l'arrêt du véhicule à son stand jusqu'à mise en état de fonctionnement. Un signal violet placé à hauteur du bureau de la direction de la course indiquera le moment de l'allumage obligatoire et celui de l'extinction facultative de ces feux.

## RÉPARATIONS

● Les interventions se feront dans les conditions fixées à l'Article 18.

A) **LES RÉPARATIONS** doivent être faites **exclusivement aux stands** sauf cas prévu (Art. 16), y compris les opérations d'entretien et de nettoyage, ainsi que les ravitaillements.

● Il est interdit de changer le **bloc-moteur** (on entend par bloc-moteur le carter du vilebrequin et les cylindres (Annexe J), le **châssis** ou la **strucroque**, sous peine de **MISE HORS COURSE**.

● Tout remplacement d'une pièce ou d'un équipement doit être déclaré par le concurrent, avant le début de

l'intervention, au Commissaire de Stand chargé de la surveillance de la même voiture (**AMENDE 500 F**).

● Au total, **QUATRE PERSONNES MAXIMUM, Y COMPRIS LES PRÉPOSÉS AU CARBURANT ET LES TECHNICIENS DES FIRMES SPÉCIALISÉES (FREINS, ÉCLAIRAGE,, etc.)**, sont autorisées à travailler simultanément sur une voiture.

Si le conducteur reste à bord, il n'est pas compté parmi les quatre personnes tant qu'il ne joue pas le rôle d'un mécanicien. Le conducteur peut être remplacé à bord par une autre personne, **à condition que celle-ci n'utilise pas d'outillage**. Toute personne se trouvant **sur la piste** et ayant un rôle actif dans l'intervention (éclairage, apport d'outils, etc.) sera comptée parmi les quatre personnes autorisées, **même si elle n'opère pas directement sur la voiture elle-même**.

**Toute infraction à cette règle impérative de quatre personnes maximum pouvant intervenir sur une voiture lors d'un arrêt au stand entraînera une AMENDE DE 500 F par personne supplémentaire non autorisée**, sur constatation du Commissaire de Stand ou de tout officiel.

B) **PNEUMATIQUES** : un seul vérificateur est autorisé à intervenir, pour les pneumatiques uniquement, en plus des quatre personnes admises à travailler sur une voiture.

Comme dans les stands et les couloirs extérieurs, **IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER SUR LA PISTE**, sous peine d'exclusion immédiate et d'éventuelles poursuites judiciaires.

La mise en marche du moteur devant le stand est autorisée pour permettre un essai ou un réglage ; dans ce cas, le recours à une **batterie d'appoint** est autorisé, mais le moteur devra ensuite être arrêté avant le départ effectif de la voiture (cf. Art. 18).

L'usage de tout appareil générateur d'étincelles (soudeuses, meules, ponceuses, etc.) est formellement interdit sous peine de **MISE HORS COURSE**.

Pour les réparations, il est possible d'utiliser un **outillage pneumatique**, la réserve d'air étant placée **dans le stand** et à condition de ranger tout l'outillage dans le stand après la réparation.

C) **ÉCLAIRAGE** : l'utilisation, pour les besoins du **travail sur la piste**, d'un éclairage autre que celui assuré :

— soit par l'organisateur ;  
— soit par une lampe électrique portative (lampe proprement dite **ET** sa source d'énergie ou lampe portative reliée à la batterie de la voiture, **est FORMELLEMENT INTERDIT**).

**IMPORTANT :**

1. Le porteur de la lampe est compté parmi les intervenants.

2. Toute installation d'éclairage prévue par le concurrent à l'intérieur ou au voisinage du stand et destinée à permettre ou faciliter le travail des mécaniciens sur la piste est rigoureusement interdite (**AMENDE 500 F** à chaque observation).

3. Toute installation d'éclairage prévue par le concurrent pour permettre le travail ou le chronométrage à l'intérieur du stand n'est autorisée que :

a) si la source lumineuse n'est **en aucun cas visible** de la piste et de la zone devant les stands ;

b) si la lumière diffusée **ne dépasse pas l'aplomb du stand** matérialisé par la barrière en tube métallique.

Toute infraction aux dispositions ci-dessus, constatée par le Commissaire chargé de la voiture ou par tout officiel, entraînera une **AMENDE DE 500 F** et la possibilité de **MISE HORS COURSE** en cas de récidive ou de refus d'obtempérer.





**Transmissions  
à joints  
tripodes**



**GLAENZER  
SPICER**

---

10, rue J.-P. Timbaud - B.P. 60 - 78301 POISSY (cédex)  
Téléphone : (3) 965.56.20 - Télex 696344/696586

---



# EXCERPTS OF THE OFFICIAL REGULATIONS

## REQUIREMENTS FOR CLASSIFICATION

In order to be placed cars will have to :

**1st.** — Have crossed the finish line at the end of the 24th hour :

**2nd.** — Have crossed the finish line not more than 15 minutes after the end of the 24th Hour ;

**3rd.** — Have completed a distance at least equal to 70 per cent of that run by the winning car.

**N.B.** — Total distance run to be obtained by assuming that every car has started from the start-finish line 0 km whatever its actual starting position.

## MILEAGE CLASSIFICATION

This classification takes into account all placed cars (art. 28).

From the general classification on distance the following placings will be obtained :

a) **Groups classification.** World Championship of Makes (groups 4 and 5) ;

b) **Groups and classes classification** to count towards the French Circuits Championship (classes to be set according to Federation Schedule) ;

c) Groups subgroups and classes placings ;

d) Classification in the World Challenge for Endurance Drivers.

## GROUPS AND CLASSES PLACINGS

### ● Group 6 :

- over 3 000 c.c. ;
- under 2 000 c.c. ;

### « GTP » and « GTX » :

- over 3 000 c.c. ;
- from 2 001 to 3 000 c.c. ;
- from 1 301 to 2 000 c.c. ;
- under 1 300 c.c.

### ● Group 5 :

- over 2 000 c.c. ;
- under 2 000 c.c.

### ● Group IMSA :

- over 2 500 c.c. ;
- under 2 500 c.c.

### ● Group 4 :

- over 3 000 c.c. ;
- from 2 001 to 3 000 c.c. ;
- from 1.301 to 2 000 c.c. ;
- under 1.300 c.c.

## THERMAL EFFICIENCY CLASSIFICATION

Every car classified on distance run (Art. 29 in these regulations) can compete in the **Thermal Efficiency classification.**

That prize to be awarded from a classification based on :

**1st :** The petrol consumption including the last refuelling before the 23rd hour ;

**2nd :** The average speed of the car (VE) calculated at the time of that last refuelling.

Stoppins time is not to be deducted.

Placings in this Thermal Efficiency Prize are decided by taking into account the efficiency coefficient (CE) as follows :

$$CE = \frac{\text{Reference consumption for the speed VE.}}{\text{Acutal consumption by the car.}}$$

For each car the reference consumption is given on a separate chart. The average speed VE will rounded up to the nearest lower km per hour figure.

The actual consumption will be in litres per 100 kms and will be rounded off to the nearest lower tenth of a litre.

Tying competitors, that is those returning the same coefficient of Efficiency calculated to the third place of decimals will be separated according to their order of placing in the final general classification.

The thermal efficiency official classification will be proclaimed, at the earliest, 48 hours after the end of the race.





# Wynn's. Une gamme de produits de soins mécaniques.

Sweerts

Wynn's vous connaissez. Mais vous ne savez pas tout. Car Wynn's c'est 14 produits différents qui permettent à tous les organes mécaniques de fonctionner d'une manière optimale. Aussi bien pour les moteurs à essence que pour les moteurs diesel.

Ajouté au carburant, Wynn's assure un état de propreté constant du moteur et du circuit d'alimentation. D'où un meilleur rendement, une consommation réduite, des reprises plus franches, la suppression de l'auto-allumage, etc...

Ajouté à l'huile, Wynn's réduit les frictions et l'échauffement en assurant un graissage constant et parfait de toutes les pièces en mouvement. Dans le moteur, la boîte de vitesses et le pont. D'où une usure réduite et l'assurance de conserver une mécanique toujours "jeune".

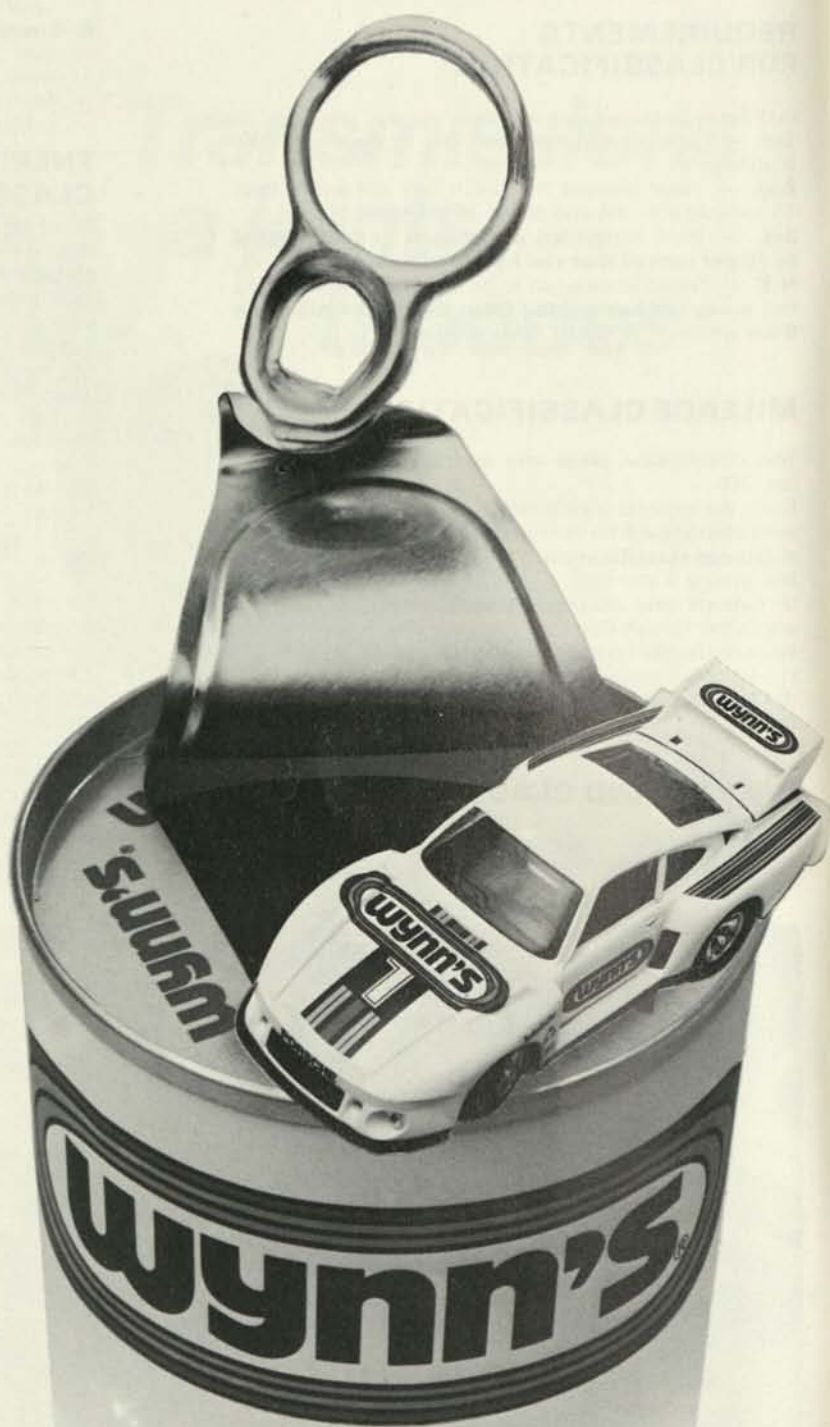
Ajouté dans le circuit de refroidissement, Wynn's protège de la corrosion, débarrasse du tartre, de la rouille et évite la surchauffe.

C'est pour cela qu'il y a du Wynn's for gas, du Wynn's for diesel, du Wynn's for oil, du Wynn's for gears, du Wynn's carburator cleaner, du Wynn's for radiator, etc... un Wynn's différent pour chaque organe. Pour en préserver la santé.

Et parce qu'il vaut toujours mieux prévenir que guérir.



**Mieux vaut prévenir que guérir.**





## PRACTICE AND QUALIFICATION

### A. — ORGANISATION

Official practice sessions will be :

● On Wednesday 13 th June 1980 from **7 p.m. to 11 p.m.**

● On Thursday 12 th June from **6 p.m. to 11 p.m.**

**IMPORTANT :** For the duration of both practice sessions, the **general race discipline shall be enforced**, except for particular variants which could be introduced by the Clerk of the course in order to assist competitors.

### B. — SELECTION OF THE CARS

To be allowed to take part in the race, every car, **driven by one of its official drivers**, must have completed **one lap not exceeding 130 % of the average of the three fastest lap times set by three different drivers in three cars of different make and type.**

The best lap time of each car will be used for its qualification. The location of the car on the starting grid will depend on the **best lap time**, made by one of the **appointed drivers belonging to the team** of this car.

## THE START

The start shall be a **running one headed by a pace car.**

● **3.52 p.m. (15.52 hrs) :** Engines shall be started by the drivers, from their seats, without any outside assistance.

● **3.53 p.m. (15.53 hrs) :** Start of warm-up lap, irrespective of weather condition.

During the warm-up lap the cars shall keep their respective positions, until they are again over the starting line.

Any car starting late shall not be permitted to regain its place and shall compulsorily **remain at the end of the field.** Failure to do so will lead to the car being stopped by the clerk of the race.

Any car the engine of which cannot be started on the grid at the time of the start (3.52 p.m.) shall be pushed off the track and back to its pit **by 3 mechanics wearing their overvests ;** the driver will stay in the car. Art. 21 (repairs) will be enforced **from that moment.**

If the car can be restarted after repair, it can only rejoin the track **after the emergency car running at the back of the field has gone past.** Same rule will apply to cars still in their pits at 3.30 p.m. (see above).

● **Race discipline shall be enforced from 3,45 p.m.**

## PIT STOPS

A competitor using several pits set together may arrange them as he wishes **provided he informs Race Control, in writing before 10 a.m. (10.00 hrs) on Saturday.**

Whenever a car is stationary at the pits, it shall **compulsorily be parked as close as practicable to the pits.** It shall never be over **nor astride** the solid yellow line. Should a car not be properly parked, no work whatsoever shall be permitted to be carried out as long as it is not parked properly.

If a driver overshoots his pit before stopping, he is **strictly forbidden to use his reverse gear** in order to drive back to his pit under a penalty of a **500 French Francs fine** for the first breach, or of **disqualification** (second breach).

A car which has stopped beyond its pit must be pushed back to its pit by **a maximum of 3 mechanics belonging to the team and wearing their vests ;** the driver will remain on board.

When a competitor stopping at his pit, overshoots it, his vehicle may only be pushed back as described above if the overshoot distance does not exceed the length of the set of pits to which it belongs. (As for the last pits of one set, the length not to be exceeded is that of the adjoining marshals-station). Any greater overshooting shall result in a 500 F fine.

Whenever a vehicle stops at its pit, for whatever reason, **the driver must compulsorily stop the engine before restarting** under penalty of **disqualification.**

Under pain of disqualification, the car may leave the

pit only after the engine has been restarted **by the taking-over driver from his seat, without any outside assistance** (such as auxiliary battery, pushing and so on).

The cars will leave the pits exclusively **under order from their pit marshals** under pain of **disqualification.**

## DRIVER'S DRESS

Racing dress suit must compulsorily be worn by drivers during practice as well as during the race. The helmet must be strapped on, as well as the safety harness except during repairs on the track.

**Drivers shall always display their special badge. Mechanics shall always wear their special over-vest supplied by the organisers whenever they are on duty on the deceleration lane,** and in front of the pits.

## DECELERATION LANE

To get to the pits a deceleration lane has been provided (in accordance with the French Ministry's ruling). That lane has its origin about 50 metres past the exit from the last bend before reaching the pits (Ford bend). Its entrance is shown in the following manner :

● a **dotted white line** leaving on its left side a lane for cars arriving or leaving their pits ;

● a **« Do » panel** at its entrance together with a mandatory **road sign displaying an 80 Kph speed limit ;**

● a **solid yellow line** parallel to the dotted white one and about one metre to its right side. The cars will be parked to the right of that yellow line.

● a **guard rail** separating the track itself from the deceleration lane.

● **two mandatory - 80 Kph speed limit sign boards** located half way along the deceleration lane as well as at its exit.

## MINIMUM DISTANCE

Over the whole race, each car must run a minimum distance (expressed in complete laps according to the official classification published every hour) at least **equal to 70 % of the distance run at that moment by the car leading in the same group or subgroup,** under pain of disqualification.

However :

1° After a prolonged stoppage at its pit or along the track (entailed by a breakdown or an accident), **within the hour following its restarting,** a delayed car shall have to run for a number of complete circuit laps at least **equal to 80 % of the distance run at that moment by the car leading in the same group or subgroup.**

2° **For safety reasons,** before taking part in the event again, after a stoppage, a car must necessarily offer every **mechanical guarantee** enabling the **regular progression** in conformity with the above mentioned requirements.

3° Breach of the above mentioned rule will entail a penalty leading to **disqualification.**

4° Any car alone in its group or subgroup must run a distance at least equal to 80 % of that run by the leader of the group below.

5° A car remaining alone in the lowest group, will have to run a distance at least equal to 60 % of that run by the leader of the group next up.

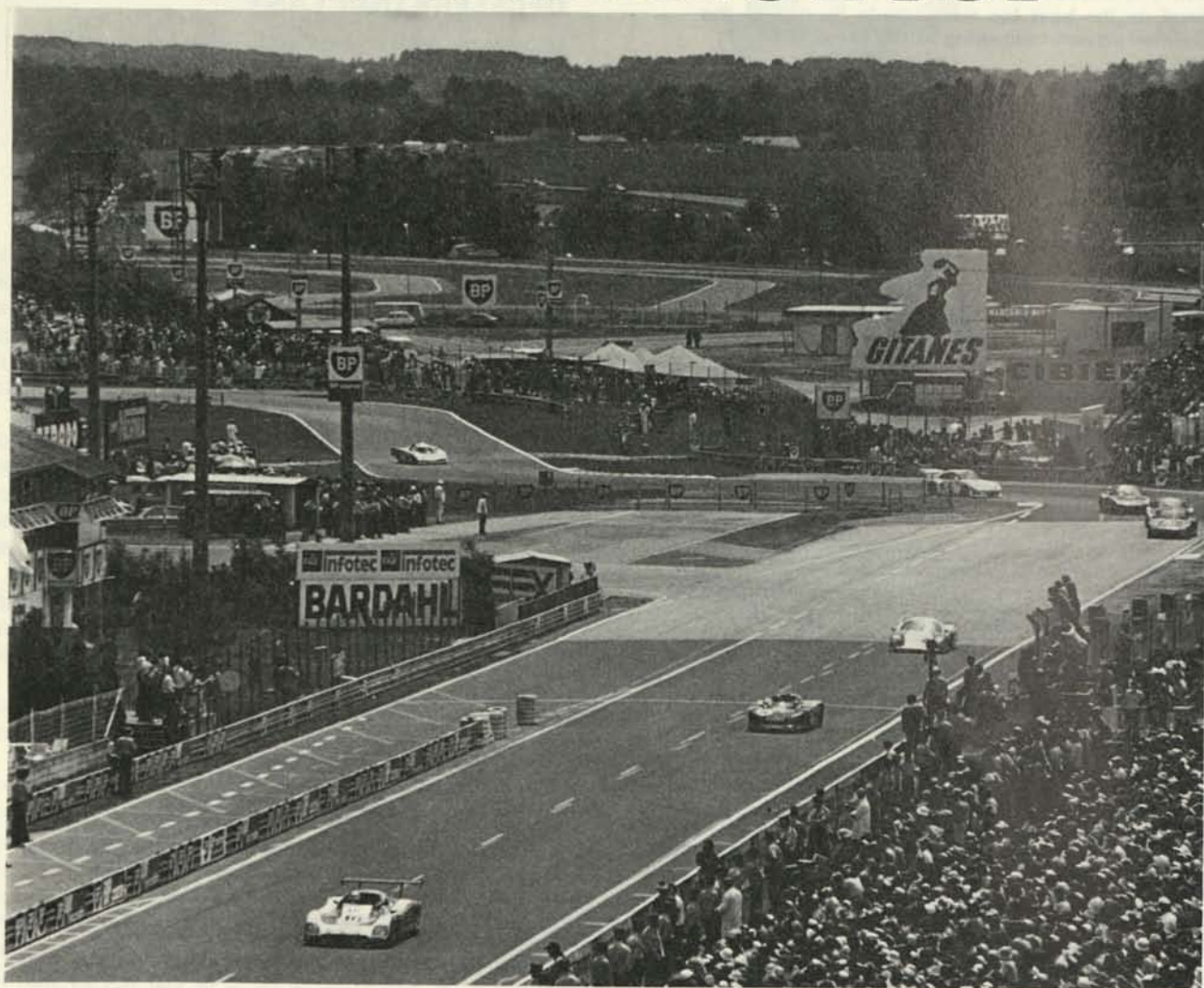
## HALTING THE RACE

Should race control have, for serious reasons, to temporarily stop the race (**red flag exclusively**) the drivers would be compelled to immobilise their cars within the shortest possible time compatible with safety (See appendix II : Signals).

Drivers would then **slowly** drive on to an area to be indicated near the pits and where no repairs (maintenance nor repairs) whatsoever shall be undertaken for **the**



# One of Ferodo's test tracks!



## **FERODO**

DISC BRAKE PADS AND LINED SHOES

### **Stops the world in its tracks!**

Ferodo Limited, Chapel-en-le-Frith, Stockport SK12 6JP.



**duration of the whole stopping period.** The only exception allowed would be officially **made known to every competitor.** Any infringement would lead to **disqualification.** That ruling applies to cars on the track as well as in the pits, as soon as the red flag has been displayed.

At the end of the stopping period, a new start would be given. The cars would be arrayed on the track in the order of classification at the time of the stoppage. (That placing to be calculated from the number of full laps at the last passage in front of the time keeper immediately preceding the halting of the race). The pace-car will drive in front for one **restarting lap.** Cars which were about to stop at their pit when the race was stopped will be able to do so during that new warm-up lap.

Final classification would take into account distances actually run by each car without considering fractional distances at the time of the stoppage.

## REPLENISHMENTS

1° **Delivery of the pump :** (50 litres per minute with very few exceptions (art. 6/5°).

2° Petrol replenishment may take place simultaneously or distinctly from other replenishments.

3° Replenishments are to be carried out exclusively in the pit, with the **car stationary** and its **engine switched off.**

4° **OIL :**

a) **A minimum interval of 25 laps** (340,650 km) is to separate every two replenishments in oil (engine, gearbox and differential housing), the warm-up lap being taken into account for the 1st replenishment. At the **2nd breach** the car will be **disqualified.**

b) It is forbidden to make use of a pressure replenishing device, under **pain of disqualification.**

c) The quantity of oil added **shall, on no account, exceed 5 litres. It is compulsory to use the can designed to this end** (cf. Art. 9/2°).

d) It is **forbidden** to drain oil on the track except inside the containers provided for that purpose, under pain of **disqualification.** When the oil has been drained, it is compulsory to keep it in order to use it again (disqualification).

5° **PETROL :**

Replenishment, to be carried out compulsorily at the designated pit (Art. 18 - 1st).

Provided that they are wearing their **overalls**, the 2 people exclusively responsible for petrol may work on the car but this implies that **only two mechanics with their overalls** on may also work at that time on the car.

It is compulsory for safety reasons to **first pour into the tank the contents of the overflow bottle before replenishing**, at each refuelling, under pain of **disqualification** at the second breach.

When replenishment is not being carried out the flexible hose is to rest upon its bracket inside the pit.

Every necessary precaution is to be taken to prevent petrol from flowing on to the track. The competitor will make certain that, if need be, the **safety valve** can be operated immediately while the petrol hose is being used.

Should petrol be spilt on the track, the car will be pushed beyond the danger zone. After that the motor can be started but **exclusively with the consent of the pit marshal.** Any breach of the above rule will entail **immediate disqualification.**

6° **OTHER FLUIDS :**

Replenishments with cooling fluid or auxiliary ones (such as brake, servo fluids and so on) are **not restricted** but they must be done **in front of the pits.**

It is **forbidden** to carry in the car beyond the regular capacities any supply of any fluid related to the car, under pain of **disqualification.**

## REPAIRS

Work to be carried out according to Art. 18.

**A - REPAIRS to take place exclusively in front**

**of the pit or inside the pit** (except in the case set out in Art. 16) **including maintenance, cleaning as well as replenishments.**

It is **forbidden** to replace the cylinder block, understood as the crankshaft casing as **well as the cylinders** (App. « J ») the chassis or the integral structure as well as the cylinder heads and the outward parts of the gear box.

**Supercharging device :** **only one** replacement of **one** turbocharger is authorized. All that **under pain of disqualification.**

The replacement of any part of equipment shall be declared to the pit marshal in charge of that particular car and **before the replacement is carried out (penalty for not doing so 500 F).**

**A maximum total of four people are permitted to work at the same time on the car : this includes the petrol attendants and the specialist firms' technicians (brakes, lights, etc.) with the exception of the tyre specialist.**

Should the driver remain in the car, he will not be included in the four people so long as he does not act as a mechanic. Another person may replace **him provided that person does not make any use of tools.**

Any person on the track and **taking part in the operation**, directly or indirectly (lighting, bringing tools, etc.) will be counted among the four people allowed **even if he does not actually or directly work on the car.**

Should any infringement of that maximum of four people rule be observed during a pit stop, **a fine of 500 F for each additional person shall be imposed.** That infringement to be witnessed by either a pit marshal or by any official.

**B - TYRES :** **One tyre technician only** may come in, to check and control tyres only in addition to the 4 persons permitted to work on the car.

It is **strictly forbidden to smoke in pits** and outside gangways as well as on the track under pain of immediate exclusion and possible legal proceedings.

**The engine may be started** for a test or an adjustment in front of the pits : in this case, **use of a spare battery is permitted.** The engine must then be stopped before the car actually leaves the pit, (Art. 18).

It is **strictly forbidden** to use any **spark generating machine** such as : welding, polishing, grinding machines, electric drilling machines and so on, under pain of **disqualification.**

For repairs **pneumatic tools may be used**, compressed air cylinders being **kept in the pit** and all equipment is to be gathered back into the pit as soon as the repair has been completed (Art. 20).

**C - LIGHTING**

For any **work on the track** where lighting is required, it is **STRICTLY FORBIDDEN** to use any supply other than :

a) the one provided by the organisers ;

b) the one provided by a portable electric lamp (that is the lamp itself **AND** its own electric supply or a portable lamp connected to the car battery).

**IMPORTANT :**

**1st -** The person handling the lamp is to be counted among the people working on the car (Art. 21 A) ;

**2nd -** Any lighting installation provided by the competitor inside or near the pit and designed to make work easier for the mechanics on the track is strictly forbidden (**500 F fine** and immediate dismantling) ;

**3rd -** Any lighting installation provided by the competitor is only permitted if :

- it makes work easier only inside the pit ;

- the source of light is **under no circumstances to be seen** from the track or from the area in front of the pits ;

- the radiating light does **not shine beyond** the metal barrier delimiting the pit.

Should any pit marshal or any official witness any breach of the fore mentioned rules **a 500 francs fine** would be levied and it might be possible to disqualify the car in case of repetition or refusal to obey the ruling.



---

# **PORSCHE**

## **8 fois Champion du Monde**

---

**1969-1970-1971**

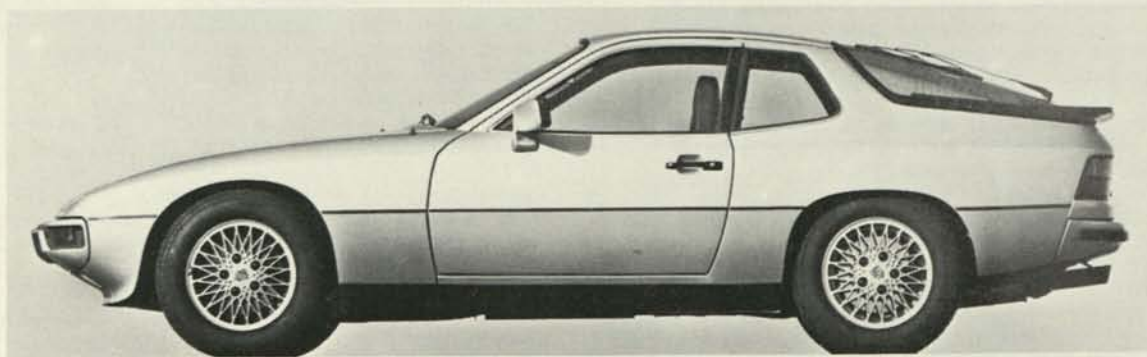
**Porsche Champion du Monde des Marques et des Sports**

**1974**

**Porsche Champion du Monde des Sports**

**1975-1976-1978-1979**

**Porsche Champion du Monde des Marques.**



J. P. Ronzel

---

# **PORSCHE**

**924.924 Turbo.911SC.928.928S.Turbo**

**le seul constructeur sport à 100 %**



---

sonauto

Siège Social : 53, rue Marjolin - 92300 Levallois. Téléphone : 739.97.40  
Centre de distribution du Sud - Est Zone Industrielle - 84700 SORGUES - Tél : (90) 39.90.40



# AUSZÜGE DER OFFIZIELLEN REGELUNG

## KLASSEMENTS

Um klassifiziert werden müssen die Autos :

- 1) Die Ankunftsline am Ende der 24sten Stunde überfahren haben.
- 2) Spätestens 15 Minuten nach der 24sten Stunde.
- 3) Eine Entfernung zurückgelegt haben, die der vom Siegwagen zurückgelegte Entfernung um mindestens 70 % gleichkommt.

**N.B.** — Die gesamte zurückgelegte Entfernung wird in der Annahme, dass alle Autos vom selben Punkt KM O starten, gerechnet, ohne die Startplatzierung zu berücksichtigen.

## KLASSEMENT NACH ENTFERNUNG

Dieses Klassement schliesst alle Autos ein, welches auch immer ihre Gruppe der Klasse ist (art. 28).

Vom allgemeinen Klassement nach Entfernung werden ausgedermt :

- a) Das Klassement nach Gruppen für den Welpokal der Marken (Gruppen 4 und 5).
- b) Das Klassement nach Gruppen und Klassen, das für französische Meisterchaft der Rennstrecken zählt (Verteilung der Klassen nach den Bundesvorschriften).
- c) Das Klassement nach Gruppen Untergruppen und Klassen.
- d) Das Klassement des Welpokalkampfs der Ausdauerpiloten.

## KLASSEMENT NACH GRUPPEN UND KLASSEN

- **Gruppe 6**
  - weniger als 2000 cm<sup>3</sup> ;
  - mehr als 2000 cm<sup>3</sup>.
- **Gruppe 5**
  - weniger als 2000 cm<sup>3</sup> ;
  - mehr als 2000 cm<sup>3</sup>.
- **Gruppe IMSA**
  - weniger als 2500 cm<sup>3</sup> ;
  - mehr als 2500 cm<sup>3</sup>.
- **Gruppe 4, GTX, GTP**
  - weniger als 1300 cm<sup>3</sup> ;
  - von 1 301 bis 2000 cm<sup>3</sup> ;
  - von 2001 bis 3000 cm<sup>3</sup> ;
  - mehr als 3000 cm<sup>3</sup>.



## ENERGETISCHES KLASSEMENT

Alle nach Entfernung klassifizierten Wagen können an der Preisbewerbung für die energetische Leistung teilnehmen (Art. 29 der Kursregelung).

Dieser Preis wird nach einem Klassement zuerkannt — mit Rücksicht auf :

- 1) Den Kraftstoffverbrauch bis zum Augenblick der letzten Versorgung vor dem Beginn der 23sten Stunde.
- 2) Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Autos (VE) im Moment dieser letzten Versorgung. Die Anhaltenzeiten werden nicht abgezogen.

Das Klassement des Preises für die energetische Leistung wird nach dem Leistungskoeffizienten (CE) errechnet.

$$CE = \frac{\text{Normverbrauch für die Geschwindigkeit VE}}{\text{eigentlicher Verbrauch des Wagens}}$$

Der Normverbrauch für jedes Auto steht auf einer Nebentabelle.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit VE wird auf die untere Kilometerzahl abgerundet.

Der eigentliche Verbrauch wird in Liter / 100 km gegeben und auf das untere Literzehntel abgerundet.

Die als « ex æquo » klassifizierten Teilnehmer, die denselben Leistungskoeffizienten haben, werden nach ihrem Platz im allgemeinen Endklassement getrennt.

Das offizielle Klassement des Preises für die energetische Leistung wird frühestens 48 Stunden nach dem Ende des Rennens veröffentlicht.

## OFFIZIELLE PROBEN UND QUALIFIKATIONEN

- 1) **Proben** : Die offiziellen Proben finden.
  - Am Mittwoch 4 Juni 1980 von 19 bis 24 uhr statt.



● Am Donnerstag 5 Juni 1980 von 19 Uhr bis 23 Uhr.

**Wichtig:** Während der Gesamtdauer der zwei Testabende wird **die allgemeine Kursdisziplin** eingehalten, ausser bei besonderen Anordnungen, die die Kursleitung treffen kann.

## 2) Auswahl der Autos:

Die für die Qualifikation eines Wagens gültige Zeit wird dem **mathematischen Durchschnitt der Best-Zeiten entsprechen, die seine Piloten während der Proben leisten.**

Diese Zeit muss höchstens **130 % des Durchschnittes der drei besten Zeiten, gleichkommen, die von drei verschiedenen Fahrern in drei verschiedenen Autos verschiedener Marke erreicht wurden.**

Die Platzierung auf dem Startgitter wird durch die Durchschnittszeit bestimmt, die für die Qualifikation galt.

Die Startberechtigten Autos werden von den Sportkommissaren ausgewählt im Hinblick **einer ausgeglichenen Teilnahme** der verschiedenen Gruppen und Untergruppen mit Berücksichtigung der Zahl der Wagen, die beim Wiegen nachgeprüft wurden.

Unter Umständen und nur **aus unbestreitbaren technischen Gründen** können ein oder zwei Wagen startberechtigt werden (unter der Bedingung, dass sie allen Qualifikation forderungen gemäss seien).

Die anderen qualifizierten Wagen in der von der Sportkommission definierten Reihenfolge werden **in ihrer Gruppe oder Untergruppe als Zusatzwagen** betrachtet (Im entgegengesetzten Fall werden sie **bestraft**).

Jedes Auto, das mit Verspätung startet, wird seinen Startplatz nicht einholen können. Es wird sich **obligatorisch hinten anschliessen** müssen unter Strafe sonst von der Kursleitung gestoppt zu werden.

## START

Der Start ist von der Art, **dass die Autos hinter einem Steuerauto losfahren.**

**15 Uhr 52:** Inangsetzung der Motoren durch die Piloten von ihrem Sitz aus und ohne Hilfe von aussen.

**15 Uhr 53:** Abfahrt der Startrunde, wie auch immer die klimatischen Bedingungen sind. Die Piloten **behalten ihre jeweiligen Positionen** bei, während sie vorwärts fahren, von der Startrunde bis zur Überquerung der Startlinie.

Jedes Auto das seinen Motor im Augenblick des Startes nicht in Gang setzen kann (15 Uhr 52), wird von **drei Mechanikern, die eine Rücknummer tragen**; auf der Piste bis zu seinem Stand geschoben, wobei der Pilot am Steuer bleibt. Der Artikel 21 (Reparaturen) **wird ab sofort gültig.** Wenn das Auto nach der Reparatur weiterfahren kann, darf es erst dann auf die Piste fahren, wenn der Sicherheitswagen vorbeigefahren ist.

Das gleiche gilt für diejenigen Wagen, die um 15 Uhr 30 in ihrem Stand immobilisiert sind.

## ANHALTEN IN DEN STÄNDEN

Sobald ein Auto in einem Versorgungsstand anhält, aus welchem Grund auch immer, selbst für eine verbale Auskunft, muss der Motor obligatorisch ausgemacht werden, bei Strafe einer Kursausschaltung. Der Start eines Autos findet nur unter Leitung des Standkommissars statt. **Am Ende der Stände kann das Auto nur dann die Piste wiederaufnehmen, wenn die Bahn durch die grüne Ampel, die sich auf den Schienen befindet freigegeben wird.**

## KLEIDUNG

Die Kursausstattung ist für die Piloten **OBLIGATORISCH**, ebenso gut während der Proben, wie während des Kurses. Der Helm muss befestigt und der Sicherheits-

gurt angeschnallt sein, ausser bei den Interventionen auf der Bahn.

Das Tragen des Kreditscheines ist obligatorisch für die Piloten.

Die Mechaniker tragen laufend eine von den Organisatoren gelieferte **RUCKERNUMMER** während der Ausübung ihrer Funktionen

## VERLANGSAMUNGSPISTE

Für den Zugang der Stände wurde unter Anwendung der nationalen amtlichen Vorschrift eine **VERLANGSAMUNGSPISTE eingerichtet, die etwa 50 Meter nach dem Ausgang der letzten Kurve vor den Ständen (Kurve Ford) beginnt. Sein Eingang ist markiert durch:**

● **Eine durchbrochene weisse Linie**, auf deren linken Seite sich eine Verkehrsbahn für die Autos befindet, die zu den Ständen fahren oder von den Ständen abfahren.

● Die Anwesenheit eines **Do Schildes** am Eingang, mit Vorschriftsmässiger Scheibe einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/ Stunde.

● **Eine durchgehende gelbe Linie**, etwa ein Meter rechts von der weissen durchbrochenen Linie, die zu ihrer rechten Seite die Parkfläche der Autos vor ihrem Stand begrenzt.

● **Eine Schutzschiene**, die die eigentliche Kursstrasse von der Verlangsamungspiste trennt.

● **Zwei vorschriftsmässige Schilder einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/ Stunde** in der Mitte und am Ende der Verlangsamungspiste.

## MINIMAL ENTFERNUNG

Jedes Auto muss **während der Gesamtdauer des Rennens eine Minimalentfernung** zurückgelegt haben, **die 70 % der Rundenzahl des Autos gleichkommt, das in der gleichen Gruppe oder Untergruppe als erstes qualifiziert ist**, unter Strafe eines Kursausschlusses.

Jedoch:

1) Wenn ein Auto längere Zeit vor den Ständen oder auf der Rennbahn infolge einer Panne oder des Verlassens der Piste immobilisiert bleibt, **muss es in der ersten Stunde, wo es von neuem « rennt », eine Entfernung zurücklegen, die mindestens 80 % der des Bestens für diese Stunde in seiner Gruppe oder Untergruppe gleichkommt.**

2) **Aus Sicherheitsgründen** muss jedes Auto für die Fortsetzung des Rennens obligatorisch **mechanisch sicher sein**, damit es **regelmässig vorwärtskommen kann** (den oberen Anforderungen entsprechend).

3) Die Nichtbeachtung des oberen Paragraphen (Art. 24/2<sup>a</sup>) wird bestraft und kann sogar einen **Kursausschluss** zur Folge haben.

4) Ein Auto, das **allein in seiner Gruppe oder Untergruppe bleibt**, muss eine Leistung vollbracht haben, die **mindestens 80 % der des Besten in der niederen Gruppe gleichkommt.**

5) Dasjenige Auto, das als einziges im Rennen in der letzten Gruppe bleibt, muss eine Mindestentfernung von **60 %** der vom ersten der unmittelbar höheren Gruppe zurückgelegten Entfernung erreichen.

## ANHALTEN DES KURSES

Wenn sich die Kursleitung mit dem Mehrheitsbeschluss der Sportkommissare aus einem schwerwiegenden Grund heraus gezwungen sieht, den Kurs momentan anzuhalten (rote Fahne) werden die Fahrer angehalten, ihr Auto so schnell wie es ihre Sicherheit erlaubt zu immobilisieren (Lesen Annexe 2: « Signale und Fahnen »).



Die Fahrer müssen sich sodann **mit abgestellten Motor** bis zur Stelle nahe der Ständzone begeben, die ihnen angegeben wird und wo es ausdrücklich **VERBOTEN IST, IRGEND EINE OPERATION ZU BETÄTIGEN** (Instandhaltung oder Reparatur) **WAHREND DER GANZEN DAUER DES STILLSTANDES**, ausser bei offizieller Bekanntgabe an alle Teilnehmer. Jeder Nichtbeachtung zieht einen **KURSAUSSCHLUSS** nach sich.

Dieses Verbot gilt ebenfalls für die schon immobilisierten Wagen vor ihrem Stand, oder auf der Piste, sobald die rote Fahne auftaucht.

Am Ende der Unterbrechung, wird die Wiederaufnahme des Kurses angeordnet, sobald die Autos auf der Piste aufgestellt sind in der gleichen Klasseordnung wie im Moment des Anhaltens (Klasse nach der Zahl der ganzen Umläufe, das in der letzten Durchfahrt, die dem Vorfall voranging, der das Anhalten des Kurses motivierte anhielt). Die Autos machen eine Startrunde hinter dem Steuer Auto. Die Autos die in ihrem Stand hätten anhalten sollen im Moment in dem der Kurs vorzeitig gestoppt worden ist, können dies während diesem Umlauf nachholen.

Für das Endklassament werden die jeweiligen Entfernungen berücksichtigt die von jedem Auto zurückgelegt wurden, ohne dass die Teilentfernungen im Moment des Anhaltens berücksichtigt wird.

## VERSORGUNGEN

Die Versorgungen werden **ausschliesslich in den Ständen** durchgeführt, **Auto immobilisiert, Motor ausgeschaltet**.

**A/O1 : DIE ÖLVERSORGUNGEN** (Motor, Schaltgetriebe, Differentialgetriebsgehäuse) müssen zwischen jeder Versorgung einen **MINDEABSTAND VON 25 UMLÄUFEN** (340,650 km) berücksichtigen.

**B/BETRIEBSTOFF** : Die Versorgung an Betriebsstoff wird **ausschliesslich im Stand** durchgeführt an Hand von angebrachten Tankautomaten.

**C/ANDERE FLÜSSIGKEITEN** : Die Versorgung an Erkältungen oder Hilfsflüssigkeiten (Bremsen, verschiedene Obligationen) wird **frei durchgeführt, jedoch vor den Ständen**.

## BELEUCHTUNG

Die Beleuchtung aller Autos muss obligatorisch um spätestens 21 Uhr funktionieren, am Samstag bis zum nächsten Morgen um 4 Uhr 30. Die Fahrer deren Autobeleuchtung von 21 Uhr an nicht funktioniert, müssen obligatorisch anhalten, um ihr Beleuchtungssystem in Gang zu setzen. Wenn dies nicht möglich ist, werden diese Autos bis um 4 Uhr 30 morgens immobilisiert, wobei die Dauer der Immobilisierung zu den 24 Stunden des Kurses zählt.

Die Ingangsetzung der Bremsen muss immer die beiden « Stop »-Lichter in Betrieb setzen, die sich von den hinteren roten Blinklichtern unterscheiden. Das Nichtfunktionieren dieser hinteren Stopplichter hat automatisch das Halten des Autos in seinem Stand zur Folge bis zu seiner Wiederinstandsetzung. Ein violettes Signal, das in der Höhe des Büros der Kursleitung angebracht ist zeigt den Moment der obligatorischen Beleuchtung und den Moment der fakultativen Auslöschung dieser Lichter an.

# REPARATUREN

● Die Eingriffe werden nach den im Artikel 18 festgelegten Bedingungen vorgenommen.

**A) DIE REPARATUREN** (Instandhaltung, Reinigung und Versorgung eingeschlossen) müssen in den Ständen vorgenommen werden, es sei denn etwas anderes sei vorhergesehen (Art. 16).

● Es ist verboten, **den bloc-motor** (man versteht darunter das Gehäuse der Bohrwinde und die Zylinder (Annexe J), **das Fahrgestell** oder die **Mono-gehäusestruktur**) auszuwechseln bei Strafe eines Kursschlusses.

● Jede Erneuerung eines Teils oder einer Ausstattung muss vom Konkurrenten vor Beginn des Eingriffs dem Standkommissar, der mit der Überwachung des Autos beauftragt ist mitgeteilt werden (**500 F. Strafe**).

● Im ganzen dürfen **höchstens vier Personen** gleichzeitig an einem Auto arbeiten, **einschliesslich die Überprüfer des Brennstoßes und die Techniker der spezialisierten Firmen** (Bremsen, Beleuchtung...).

Wenn der Fahrer am **Steuer** bleibt, wird er nicht zu den vier Personen gerechnet, solange **er nicht die Rolle eines Mechanikers spielt**. Der Fahrer kann am Steuer von einer anderen Person ersetzt werden, vorausgesetzt dass diese kein Werkzeug benutzt. Jede sich **auf der Piste befindliche Person**, die eine **aktive Rolle** in der Einschreitung (Beleuchtung, Herbeischaffen von Werkzeugen, usw), spielt, wird zu den vier autorisierten Personen gerechnet, **selbst wenn sie sich nicht direkt am Auto selbst betätigt**.

**Jede Überschreitung dieser imperativen Regel die besagt, dass maximal vier Personen für ein Auto einschreiten können während seines Aufenthaltes im Stand, zieht eine Strafe von 500 F. pro nicht autorisierter Person nach sich, auf Befund des Standkommissars oder jeglicher Amtsperson.**

**B) REIFEN** : nur ein Überprüfer darf ausser den vier Personen, die am Auto arbeiten dürfen, einschreiten und zwar nur für die Reifen.

Wie in den Ständen und äusseren Gängen, **ist es ausdrücklich verboten, auf der Piste zu rauchen**, bei Strafe eines sofortigen Ausschlusses und eventueller rechtlicher Anörungen.

Die Ingangsetzung des Motors ist vor dem Stand erlaubt, um einen Versuch oder eine Regelung zu unternehmen : in diesem Fall ist die Benutzung einer Hilfsbatterie erlaubt. Der Motor muss danach ausgeschaltet werden vor dem tatsächlichen Start des Autos.

Die Benutzung jeglichen Erzeugerapparats von Funken (Schweisser, Schleifscheiben, Poliermaschinen) **ist ausdrücklich verboten** bei Strafe von Kursschluss.

Für die Reparaturen ist es möglich, pneumatisches Werkzeug zu benutzen, wenn sich die Pressluftreserve im Stand befindet und unter der Bedingung, nach der Reparatur alles Werkzeug im Stand aufzuräumen.

## C) BELEUCHTUNG

Die Benutzung einer anderen Beleuchtung **für die Arbeit**, als derjenigen, die :

- durch den Organisator ;
- durch eine elektrische tragbare Lampe (eigentliche Lampe und ihre Energiequelle oder tragbare Lampe die an die Autobatterie angeschlossen ist) gewährleistet wird, **ist ausdrücklich verboten**.

## WICHTIG :

1) **Der Träger der Lampe wird zu den einschreitenden Personen gerechnet (Art. 21 A).**

2) Jegliche Anbringung von Beleuchtung die im Stand beabsichtigt ist, um die Arbeit auf der Piste zu erleichtern ist verboten. (**Strafe : bei jeder Beobachtung 500 F**).

3) Jegliche Anbringung einer Beleuchtung, die von Konkurrenten beabsichtigt wird, um die Arbeit oder die Zeitmessung innerhalb des Standes zu ermöglichen ist nur dann genehmigt :

- a) Wenn die Lichtquelle **auf keinen Fall auf der Piste oder** von der Zone vor den Ständen sichtbar ist ;
- b) Wenn das ausgestrahlte Licht **nicht das Lot des Standes überschreitet**, das durch die Metallrohrschranke dargestellt ist.

Jegliche Überschreitung dieser Regeln, die vom für das Auto Zuständigen Kommissar, oder von jeder Amtsperson festgestellt wird, zieht **eine Strafe von 500 F** nach sich und die Möglichkeit eines Kursschlusses im Wiederholungsfall oder bei Nicht-Folgeleistung.

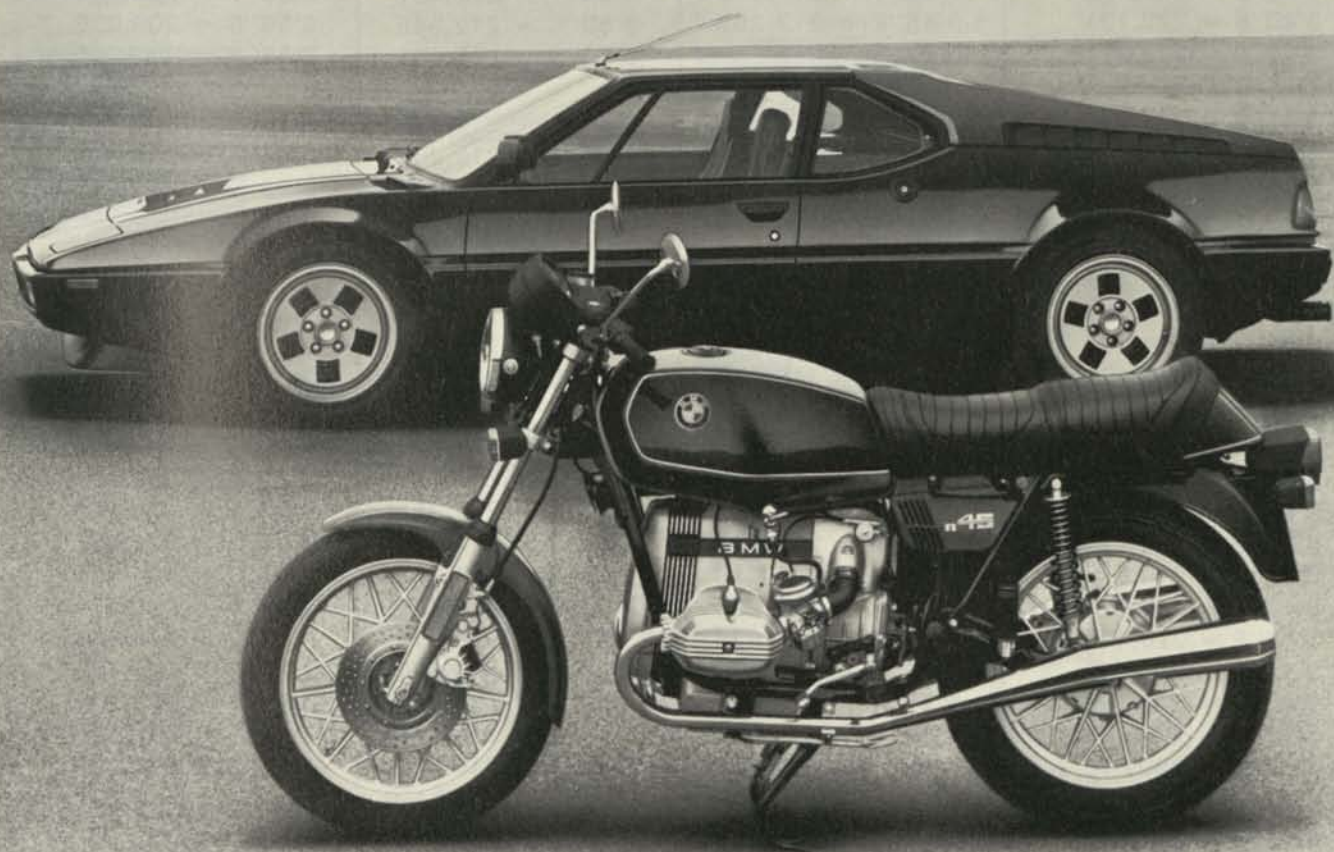


# barème des vitesses

3'20''0 = 245,277	3'25''0 = 239,295	3'30''0 = 233,597	3'35''0 = 228,165
3'20''1 = 245,154	3'25''1 = 239,178	3'30''1 = 233,486	3'35''1 = 228,059
3'20''2 = 245,032	3'25''2 = 239,061	3'30''2 = 233,375	3'35''2 = 227,953
3'20''3 = 244,910	3'25''3 = 238,945	3'30''3 = 233,264	3'35''3 = 227,847
3'20''4 = 244,787	3'25''4 = 238,829	3'30''4 = 233,153	3'35''4 = 227,741
3'20''5 = 244,665	3'25''5 = 238,712	3'30''5 = 233,042	3'35''5 = 227,635
3'20''6 = 244,543	3'25''6 = 238,596	3'30''6 = 232,932	3'35''6 = 227,530
3'20''7 = 244,422	3'25''7 = 238,480	3'30''7 = 232,821	3'35''7 = 227,424
3'20''8 = 244,300	3'25''8 = 238,364	3'30''8 = 232,711	3'35''8 = 227,319
3'20''9 = 244,178	3'25''9 = 238,249	3'30''9 = 232,600	3'35''9 = 227,214
3'21''0 = 244,057	3'26''0 = 238,133	3'31''0 = 232,490	3'36''0 = 227,108
3'21''1 = 243,935	3'26''1 = 238,017	3'31''1 = 232,380	3'36''1 = 227,003
3'21''2 = 243,814	3'26''2 = 237,902	3'31''2 = 232,270	3'36''2 = 226,898
3'21''3 = 243,693	3'26''3 = 237,787	3'31''3 = 232,160	3'36''3 = 226,793
3'21''4 = 243,572	3'26''4 = 237,672	3'31''4 = 232,050	3'36''4 = 226,689
3'21''5 = 243,451	3'26''5 = 237,556	3'31''5 = 231,940	3'36''5 = 226,584
3'21''6 = 243,330	3'26''6 = 237,441	3'31''6 = 231,831	3'36''6 = 226,479
3'21''7 = 243,210	3'26''7 = 237,327	3'31''7 = 231,721	3'36''7 = 226,375
3'21''8 = 243,089	3'26''8 = 237,212	3'31''8 = 231,612	3'36''8 = 226,270
3'21''9 = 242,969	3'26''9 = 237,097	3'31''9 = 231,503	3'36''9 = 226,166
3'22''0 = 242,849	3'27''0 = 236,983	3'32''0 = 231,393	3'37''0 = 226,062
3'22''1 = 242,728	3'27''1 = 236,868	3'32''1 = 231,284	3'37''1 = 225,958
3'22''2 = 242,608	3'27''2 = 236,754	3'32''2 = 231,175	3'37''2 = 225,854
3'22''3 = 242,488	3'27''3 = 236,640	3'32''3 = 231,066	3'37''3 = 225,750
3'22''4 = 242,369	3'27''4 = 236,526	3'32''4 = 230,958	3'37''4 = 225,646
3'22''5 = 242,249	3'27''5 = 236,412	3'32''5 = 230,849	3'37''5 = 225,542
3'22''6 = 242,129	3'27''6 = 236,298	3'32''6 = 230,740	3'37''6 = 225,438
3'22''7 = 242,010	3'27''7 = 236,184	3'32''7 = 230,632	3'37''7 = 225,335
3'22''8 = 241,891	3'27''8 = 236,070	3'32''8 = 230,523	3'37''8 = 225,231
3'22''9 = 241,771	3'27''9 = 235,957	3'32''9 = 230,415	3'37''9 = 225,128
3'23''0 = 241,652	3'28''0 = 235,843	3'33''0 = 230,307	3'38''0 = 225,025
3'23''1 = 241,533	3'28''1 = 235,730	3'33''1 = 230,199	3'38''1 = 224,922
3'23''2 = 241,414	3'28''2 = 235,617	3'33''2 = 230,091	3'38''2 = 224,819
3'23''3 = 241,296	3'28''3 = 235,504	3'33''3 = 229,983	3'38''3 = 224,716
3'23''4 = 241,177	3'28''4 = 235,391	3'33''4 = 229,875	3'38''4 = 224,613
3'23''5 = 241,058	3'28''5 = 235,278	3'33''5 = 229,768	3'38''5 = 224,510
3'23''6 = 240,940	3'28''6 = 235,165	3'33''6 = 229,660	3'38''6 = 224,407
3'23''7 = 240,822	3'28''7 = 235,052	3'33''7 = 229,553	3'38''7 = 224,305
3'23''8 = 240,704	3'28''8 = 234,940	3'33''8 = 229,445	3'38''8 = 224,202
3'23''9 = 240,586	3'28''9 = 234,827	3'33''9 = 229,338	3'38''9 = 224,100
3'24''0 = 240,468	3'29''0 = 234,715	3'34''0 = 229,231	3'39''0 = 223,997
3'24''1 = 240,350	3'29''1 = 234,603	3'34''1 = 229,124	3'39''1 = 223,895
3'24''2 = 240,232	3'29''2 = 234,490	3'34''2 = 229,017	3'39''2 = 223,793
3'24''3 = 240,115	3'29''3 = 234,378	3'34''3 = 228,910	3'39''3 = 223,691
3'24''4 = 239,997	3'29''4 = 234,266	3'34''4 = 228,803	3'39''4 = 223,589
3'24''5 = 239,880	3'29''5 = 234,155	3'34''5 = 228,697	3'39''5 = 223,487
3'24''6 = 239,762	3'29''6 = 234,043	3'34''6 = 228,590	3'39''6 = 223,385
3'24''7 = 239,645	3'29''7 = 233,931	3'34''7 = 228,483	3'39''7 = 223,284
3'24''8 = 239,528	3'29''8 = 233,820	3'34''8 = 228,377	3'39''8 = 223,182
3'24''9 = 239,411	3'29''9 = 233,708	3'34''9 = 228,271	3'39''9 = 223,080



# Rencontre au sommet



Gemap

**de la BMW R 45 à la BMW R 100 RS**  
**de la BMW 316 à la BMW M1**

BMW FRANCE - 116, avenue Aristide-Briand  
92220 Bagneux. *à partir du 28 juillet 1980*

3, avenue Ampère, 78390 BOIS-D'ARCY



Le plaisir de conduire.



# Développement du circuit permanent de la Sarthe

## 13 km 626

3'40''0 = 222,979  
 3'40''1 = 222,878  
 3'40''2 = 222,777  
 3'40''3 = 222,675  
 3'40''4 = 222,574  
 3'40''5 = 222,473  
 3'40''6 = 222,373  
 3'40''7 = 222,272  
 3'40''8 = 222,171  
 3'40''9 = 222,071

3'41''0 = 221,970  
 3'41''1 = 221,870  
 3'41''2 = 221,769  
 3'41''3 = 221,669  
 3'41''4 = 221,569  
 3'41''5 = 221,469  
 3'41''6 = 221,369  
 3'41''7 = 221,269  
 3'41''8 = 221,170  
 3'41''9 = 221,070

3'42''0 = 220,970  
 3'42''1 = 220,871  
 3'42''2 = 220,771  
 3'42''3 = 220,672  
 3'42''4 = 220,573  
 3'42''5 = 220,474  
 3'42''6 = 220,375  
 3'42''7 = 220,276  
 3'42''8 = 220,177  
 3'42''9 = 220,078

3'43''0 = 219,979  
 3'43''1 = 219,881  
 3'43''2 = 219,782  
 3'43''3 = 219,684  
 3'43''4 = 219,585  
 3'43''5 = 219,487  
 3'43''6 = 219,389  
 3'43''7 = 219,291  
 3'43''8 = 219,193  
 3'43''9 = 219,095

3'44''0 = 218,997  
 3'44''1 = 218,900  
 3'44''2 = 218,802  
 3'44''3 = 218,704  
 3'44''4 = 218,607  
 3'44''5 = 218,510  
 3'44''6 = 218,412  
 3'44''7 = 218,315  
 3'44''8 = 218,218  
 3'44''9 = 218,121

3'45''0 = 218,024  
 3'45''1 = 217,927  
 3'45''2 = 217,830  
 3'45''3 = 217,734  
 3'45''4 = 217,637  
 3'45''5 = 217,541  
 3'45''6 = 217,444  
 3'45''7 = 217,348  
 3'45''8 = 217,252  
 3'45''9 = 217,155

3'46''0 = 217,059  
 3'46''1 = 216,963  
 3'46''2 = 216,867  
 3'46''3 = 216,772  
 3'46''4 = 216,676  
 3'46''5 = 216,580  
 3'46''6 = 216,485  
 3'46''7 = 216,389  
 3'46''8 = 216,294  
 3'46''9 = 216,198

3'47''0 = 216,103  
 3'47''1 = 216,008  
 3'47''2 = 215,913  
 3'47''3 = 215,818  
 3'47''4 = 215,723  
 3'47''5 = 215,628  
 3'47''6 = 215,533  
 3'47''7 = 215,439  
 3'47''8 = 215,344  
 3'47''9 = 215,250

3'48''0 = 215,155  
 3'48''1 = 215,061  
 3'48''2 = 214,967  
 3'48''3 = 214,873  
 3'48''4 = 214,778  
 3'48''5 = 214,684  
 3'48''6 = 214,591  
 3'48''7 = 214,497  
 3'48''8 = 214,403  
 3'48''9 = 214,309

3'49''0 = 214,216  
 3'49''1 = 214,122  
 3'49''2 = 214,029  
 3'49''3 = 213,935  
 3'49''4 = 213,842  
 3'49''5 = 213,749  
 3'49''6 = 213,656  
 3'49''7 = 213,563  
 3'49''8 = 213,470  
 3'49''9 = 213,377

3'50''0 = 213,284  
 3'50''1 = 213,192  
 3'50''2 = 213,099  
 3'50''3 = 213,007  
 3'50''4 = 212,914  
 3'50''5 = 212,822  
 3'50''6 = 212,729  
 3'50''7 = 212,637  
 3'50''8 = 212,545  
 3'50''9 = 212,453

3'51''0 = 212,361  
 3'51''1 = 212,269  
 3'51''2 = 212,177  
 3'51''3 = 212,086  
 3'51''4 = 211,994  
 3'51''5 = 211,902  
 3'51''6 = 211,811  
 3'51''7 = 211,719  
 3'51''8 = 211,628  
 3'51''9 = 211,537

3'52''0 = 211,446  
 3'52''1 = 211,355  
 3'52''2 = 211,264  
 3'52''3 = 211,173  
 3'52''4 = 211,082  
 3'52''5 = 210,991  
 3'52''6 = 210,900  
 3'52''7 = 210,810  
 3'52''8 = 210,719  
 3'52''9 = 210,629

3'53''0 = 210,538  
 3'53''1 = 210,448  
 3'53''2 = 210,358  
 3'53''3 = 210,267  
 3'53''4 = 210,177  
 3'53''5 = 210,087  
 3'53''6 = 209,997  
 3'53''7 = 209,908  
 3'53''8 = 209,818  
 3'53''9 = 209,728

3'54''0 = 209,638  
 3'54''1 = 209,549  
 3'54''2 = 209,459  
 3'54''3 = 209,370  
 3'54''4 = 209,281  
 3'54''5 = 209,191  
 3'54''6 = 209,102  
 3'54''7 = 209,013  
 3'54''8 = 208,924  
 3'54''9 = 208,835

3'55''0 = 208,746  
 3'55''1 = 208,658  
 3'55''2 = 208,569  
 3'55''3 = 208,480  
 3'55''4 = 208,392  
 3'55''5 = 208,303  
 3'55''6 = 208,215  
 3'55''7 = 208,126  
 3'55''8 = 208,038  
 3'55''9 = 207,950

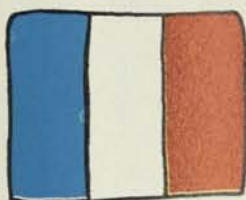
3'56''0 = 207,862  
 3'56''1 = 207,774  
 3'56''2 = 207,686  
 3'56''3 = 207,598  
 3'56''4 = 207,510  
 3'56''5 = 207,422  
 3'56''6 = 207,335  
 3'56''7 = 207,247  
 3'56''8 = 207,160  
 3'56''9 = 207,072

3'57''0 = 206,985  
 3'57''1 = 206,898  
 3'57''2 = 206,810  
 3'57''3 = 206,723  
 3'57''4 = 206,636  
 3'57''5 = 206,549  
 3'57''6 = 206,462  
 3'57''7 = 206,375  
 3'57''8 = 206,288  
 3'57''9 = 206,202

3'58''0 = 206,115  
 3'58''1 = 206,029  
 3'58''2 = 205,942  
 3'58''3 = 205,856  
 3'58''4 = 205,769  
 3'58''5 = 205,683  
 3'58''6 = 205,597  
 3'58''7 = 205,511  
 3'58''8 = 205,425  
 3'58''9 = 205,339

3'59''0 = 205,253  
 3'59''1 = 205,167  
 3'59''2 = 205,081  
 3'59''3 = 204,995  
 3'59''4 = 204,910  
 3'59''5 = 204,824  
 3'59''6 = 204,739  
 3'59''7 = 204,653  
 3'59''8 = 204,568  
 3'59''9 = 204,483





Signal de départ  
de la course



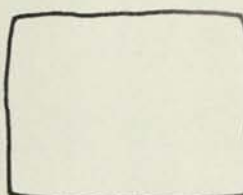
Conduite non sportive,  
dernier avertissement au pilote.



immobile  
Un concurrent vous suit  
de très près.



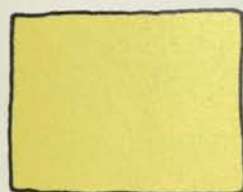
La voiture portant le numéro  
indiqué doit s'arrêter à son  
stand de ravitaillement.



agité  
Un concurrent  
cherche à vous dépasser.



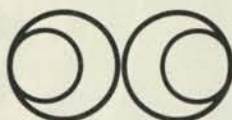
Signal de  
fin de course.



immobile  
Danger,  
défense de dépasser.



agité  
Danger grave  
défense de dépasser,  
soyez prêt à stopper.



Signal d'arrêt immédiat  
et absolu.  
à la disposition exclusive  
du directeur de la course



Disparition d'un danger signalé  
précédemment (maintenu pen-  
dant deux tours).

## la nuit

Des feux rouges, jaunes, bleus et verts  
agités ou immobiles  
donner les mêmes indications.

## CONTROLE ET SECOURS

Les voitures de contrôle ou de secours amenées à circuler sur la route pendant la course, dans des cas exceptionnels, sont munies d'un fanion blanc et de signaux lumineux clignotants bleus ou rouges.



LANCIA COURT POUR VOUS.



Darniche, Ghizani, Heyer se relayeront au volant de la Lancia Monte Carlo championne du monde des marques 79 groupe V classe 2 et victorieuse aux 6 heures de Brands Hatch et Mugello. Nous leur souhaitons bonne chance à tous.

Parce que si Lancia est encore et comme toujours dans la course c'est pour que chaque Lancia, celle que vous conduisez, puisse bénéficier des enseignements des victoires en compétition.

**La victoire nous stimule.**



Avec le concours de :

**PARFUMS ALAIN DELON.**  
PIRELLI - CARELLO - OLIO FIAT -  
MAGNETI-MARELLI

LANCIA-AUTOBIANCHI Réseau CHARDONNET



# barème des vitesses (suite)

4'00''0 = 204,398	4'05''0 = 200,226	4'10''0 = 196,222	4'15''0 = 192,374
4'00''1 = 204,312	4'05''1 = 200,144	4'10''1 = 196,143	4'15''1 = 192,299
4'00''2 = 204,227	4'05''2 = 200,063	4'10''2 = 196,065	4'15''2 = 192,223
4'00''3 = 204,142	4'05''3 = 199,981	4'10''3 = 195,986	4'15''3 = 192,148
4'00''4 = 204,057	4'05''4 = 199,900	4'10''4 = 195,908	4'15''4 = 192,073
4'00''5 = 203,973	4'05''5 = 199,818	4'10''5 = 195,830	4'15''5 = 191,998
4'00''6 = 203,888	4'05''6 = 199,737	4'10''6 = 195,752	4'15''6 = 191,923
4'00''7 = 203,803	4'05''7 = 199,656	4'10''7 = 195,674	4'15''7 = 191,847
4'00''8 = 203,718	4'05''8 = 199,574	4'10''8 = 195,596	4'15''8 = 191,772
4'00''9 = 203,634	4'05''9 = 199,493	4'10''9 = 195,518	4'15''9 = 191,698
4'01''0 = 203,549	4'06''0 = 199,412	4'11''0 = 195,440	4'16''0 = 191,623
4'01''1 = 203,465	4'06''1 = 199,331	4'11''1 = 195,362	4'16''1 = 191,548
4'01''2 = 203,381	4'06''2 = 199,250	4'11''2 = 195,284	4'16''2 = 191,473
4'01''3 = 203,296	4'06''3 = 199,169	4'11''3 = 195,207	4'16''3 = 191,398
4'01''4 = 203,212	4'06''4 = 199,088	4'11''4 = 195,129	4'16''4 = 191,324
4'01''5 = 203,128	4'06''5 = 199,008	4'11''5 = 195,051	4'16''5 = 191,249
4'01''6 = 203,044	4'06''6 = 198,927	4'11''6 = 194,974	4'16''6 = 191,175
4'01''7 = 202,960	4'06''7 = 198,846	4'11''7 = 194,896	4'16''7 = 191,100
4'01''8 = 202,876	4'06''8 = 198,766	4'11''8 = 194,819	4'16''8 = 191,026
4'01''9 = 202,792	4'06''9 = 198,685	4'11''9 = 194,742	4'16''9 = 190,951
4'02''0 = 202,708	4'07''0 = 198,605	4'12''0 = 194,664	4'17''0 = 190,877
4'02''1 = 202,625	4'07''1 = 198,524	4'12''1 = 194,587	4'17''1 = 190,803
4'02''2 = 202,541	4'07''2 = 198,444	4'12''2 = 194,510	4'17''2 = 190,729
4'02''3 = 202,457	4'07''3 = 198,364	4'12''3 = 194,433	4'17''3 = 190,654
4'02''4 = 202,374	4'07''4 = 198,284	4'12''4 = 194,356	4'17''4 = 190,580
4'02''5 = 202,290	4'07''5 = 198,204	4'12''5 = 194,279	4'17''5 = 190,506
4'02''6 = 202,207	4'07''6 = 198,124	4'12''6 = 194,202	4'17''6 = 190,432
4'02''7 = 202,124	4'07''7 = 198,044	4'12''7 = 194,125	4'17''7 = 190,359
4'02''8 = 202,040	4'07''8 = 197,964	4'12''8 = 194,048	4'17''8 = 190,285
4'02''9 = 201,957	4'07''9 = 197,884	4'12''9 = 193,972	4'17''9 = 190,211
4'03''0 = 201,874	4'08''0 = 197,804	4'13''0 = 193,895	4'18''0 = 190,137
4'03''1 = 201,791	4'08''1 = 197,724	4'13''1 = 193,818	4'18''1 = 190,064
4'03''2 = 201,708	4'08''2 = 197,645	4'13''2 = 193,742	4'18''2 = 189,990
4'03''3 = 201,625	4'08''3 = 197,565	4'13''3 = 193,665	4'18''3 = 189,916
4'03''4 = 201,542	4'08''4 = 197,486	4'13''4 = 193,589	4'18''4 = 189,843
4'03''5 = 201,460	4'08''5 = 197,406	4'13''5 = 193,512	4'18''5 = 189,769
4'03''6 = 201,377	4'08''6 = 197,327	4'13''6 = 193,436	4'18''6 = 189,696
4'03''7 = 201,294	4'08''7 = 197,247	4'13''7 = 193,360	4'18''7 = 189,623
4'03''8 = 201,212	4'08''8 = 197,168	4'13''8 = 193,284	4'18''8 = 189,549
4'03''9 = 201,129	4'08''9 = 197,089	4'13''9 = 193,208	4'18''9 = 189,476
4'04''0 = 201,047	4'09''0 = 197,010	4'14''0 = 193,131	4'19''0 = 189,403
4'04''1 = 200,964	4'09''1 = 196,931	4'14''1 = 193,055	4'19''1 = 189,330
4'04''2 = 200,882	4'09''2 = 196,852	4'14''2 = 192,980	4'19''2 = 189,257
4'04''3 = 200,800	4'09''3 = 196,773	4'14''3 = 192,904	4'19''3 = 189,184
4'04''4 = 200,718	4'09''4 = 196,694	4'14''4 = 192,828	4'19''4 = 189,111
4'04''5 = 200,636	4'09''5 = 196,615	4'14''5 = 192,752	4'19''5 = 189,038
4'04''6 = 200,554	4'09''6 = 196,536	4'14''6 = 192,676	4'19''6 = 188,965
4'04''7 = 200,472	4'09''7 = 196,457	4'14''7 = 192,601	4'19''7 = 188,893
4'04''8 = 200,390	4'09''8 = 196,379	4'14''8 = 192,525	4'19''8 = 188,820
4'04''9 = 200,308	4'09''9 = 196,300	4'14''9 = 192,450	4'19''9 = 188,747



# TONIMALT®

LE PETIT DEJEUNER PLEIN DE VIE  
est dans la course



**TONIMALT®** remettra la coupe à l'équipage classé 3<sup>e</sup> au classement général à la distance.



# barème des vitesses (suite)

4'20''0 = 188,675	4'25''0 = 185,115	4'30''0 = 181,687	4'35''0 = 178,383
4'20''1 = 188,602	4'25''1 = 185,045	4'30''1 = 181,619	4'35''1 = 178,318
4'20''2 = 188,530	4'25''2 = 184,975	4'30''2 = 181,552	4'35''2 = 178,254
4'20''3 = 188,457	4'25''3 = 184,905	4'30''3 = 181,485	4'35''3 = 178,189
4'20''4 = 188,385	4'25''4 = 184,836	4'30''4 = 181,418	4'35''4 = 178,124
4'20''5 = 188,312	4'25''5 = 184,766	4'30''5 = 181,351	4'35''5 = 178,060
4'20''6 = 188,240	4'25''6 = 184,697	4'30''6 = 181,284	4'35''6 = 177,995
4'20''7 = 188,168	4'25''7 = 184,627	4'30''7 = 181,217	4'35''7 = 177,930
4'20''8 = 188,096	4'25''8 = 184,558	4'30''8 = 181,150	4'35''8 = 177,866
4'20''9 = 188,024	4'25''9 = 184,488	4'30''9 = 181,083	4'35''9 = 177,801
4'21''0 = 187,952	4'26''0 = 184,419	4'31''0 = 181,016	4'36''0 = 177,737
4'21''1 = 187,880	4'26''1 = 184,349	4'31''1 = 180,949	4'36''1 = 177,673
4'21''2 = 187,808	4'26''2 = 184,280	4'31''2 = 180,883	4'36''2 = 177,608
4'21''3 = 187,736	4'26''3 = 184,211	4'31''3 = 180,816	4'36''3 = 177,544
4'21''4 = 187,664	4'26''4 = 184,142	4'31''4 = 180,749	4'36''4 = 177,480
4'21''5 = 187,592	4'26''5 = 184,073	4'31''5 = 180,683	4'36''5 = 177,416
4'21''6 = 187,521	4'26''6 = 184,004	4'31''6 = 180,616	4'36''6 = 177,351
4'21''7 = 187,449	4'26''7 = 183,935	4'31''7 = 180,550	4'36''7 = 177,287
4'21''8 = 187,377	4'26''8 = 183,866	4'31''8 = 180,483	4'36''8 = 177,223
4'21''9 = 187,306	4'26''9 = 183,797	4'31''9 = 180,417	4'36''9 = 177,159
4'22''0 = 187,234	4'27''0 = 183,728	4'32''0 = 180,351	4'37''0 = 177,095
4'22''1 = 187,163	4'27''1 = 183,659	4'32''1 = 180,284	4'37''1 = 177,031
4'22''2 = 187,092	4'27''2 = 183,591	4'32''2 = 180,218	4'37''2 = 176,968
4'22''3 = 187,020	4'27''3 = 183,522	4'32''3 = 180,152	4'37''3 = 176,904
4'22''4 = 186,949	4'27''4 = 183,453	4'32''4 = 180,086	4'37''4 = 176,840
4'22''5 = 186,878	4'27''5 = 183,385	4'32''5 = 180,020	4'37''5 = 176,776
4'22''6 = 186,807	4'27''6 = 183,316	4'32''6 = 179,954	4'37''6 = 176,713
4'22''7 = 186,735	4'27''7 = 183,248	4'32''7 = 179,888	4'37''7 = 176,649
4'22''8 = 186,664	4'27''8 = 183,179	4'32''8 = 179,822	4'37''8 = 176,585
4'22''9 = 186,593	4'27''9 = 183,111	4'32''9 = 179,756	4'37''9 = 176,522
4'23''0 = 186,522	4'28''0 = 183,043	4'33''0 = 179,690	4'38''0 = 176,458
4'23''1 = 186,452	4'28''1 = 182,974	4'33''1 = 179,624	4'38''1 = 176,395
4'23''2 = 186,381	4'28''2 = 182,906	4'33''2 = 179,559	4'38''2 = 176,331
4'23''3 = 186,310	4'28''3 = 182,838	4'33''3 = 179,493	4'38''3 = 176,268
4'23''4 = 186,239	4'28''4 = 182,770	4'33''4 = 179,427	4'38''4 = 176,205
4'23''5 = 186,169	4'28''5 = 182,702	4'33''5 = 179,362	4'38''5 = 176,141
4'23''6 = 186,098	4'28''6 = 182,634	4'33''6 = 179,296	4'38''6 = 176,078
4'23''7 = 186,027	4'28''7 = 182,566	4'33''7 = 179,231	4'38''7 = 176,015
4'23''8 = 185,957	4'28''8 = 182,498	4'33''8 = 179,165	4'38''8 = 175,952
4'23''9 = 185,886	4'28''9 = 182,430	4'33''9 = 179,100	4'38''9 = 175,889
4'24''0 = 185,816	4'29''0 = 182,362	4'34''0 = 179,034	4'39''0 = 175,826
4'24''1 = 185,746	4'29''1 = 182,294	4'34''1 = 178,969	4'39''1 = 175,763
4'24''2 = 185,675	4'29''2 = 182,227	4'34''2 = 178,904	4'39''2 = 175,700
4'24''3 = 185,605	4'29''3 = 182,159	4'34''3 = 178,838	4'39''3 = 175,637
4'24''4 = 185,535	4'29''4 = 182,091	4'34''4 = 178,773	4'39''4 = 175,574
4'24''5 = 185,465	4'29''5 = 182,024	4'34''5 = 178,708	4'39''5 = 175,511
4'24''6 = 185,395	4'29''6 = 181,956	4'34''6 = 178,643	4'39''6 = 175,448
4'24''7 = 185,325	4'29''7 = 181,889	4'34''7 = 178,578	4'39''7 = 175,386
4'24''8 = 185,255	4'29''8 = 181,821	4'34''8 = 178,513	4'39''8 = 175,323
4'24''9 = 185,185	4'29''9 = 181,754	4'34''9 = 178,448	4'39''9 = 175,260



# L'ACTION

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE



## LE MANS TOUS CONTRE PORSCHE...



### MATCH: TALBOT SOLARA GLS RENAULT 18 GTS/PEUGEOT 305 SR



6 F N° 235 • JUIN 80

ETATS GÉNÉRAUX DES AUTOMOBILISTES  
16 ET 17 JUIN A PARIS

LE PLUS FORT TIRAGE DE LA PRESSE AUTOMOBILE

49 fr. belges • 1 500 livres • 2.50 fr. suisses • 1.75 \$ canadien • 125 pesetas • 100 escudos



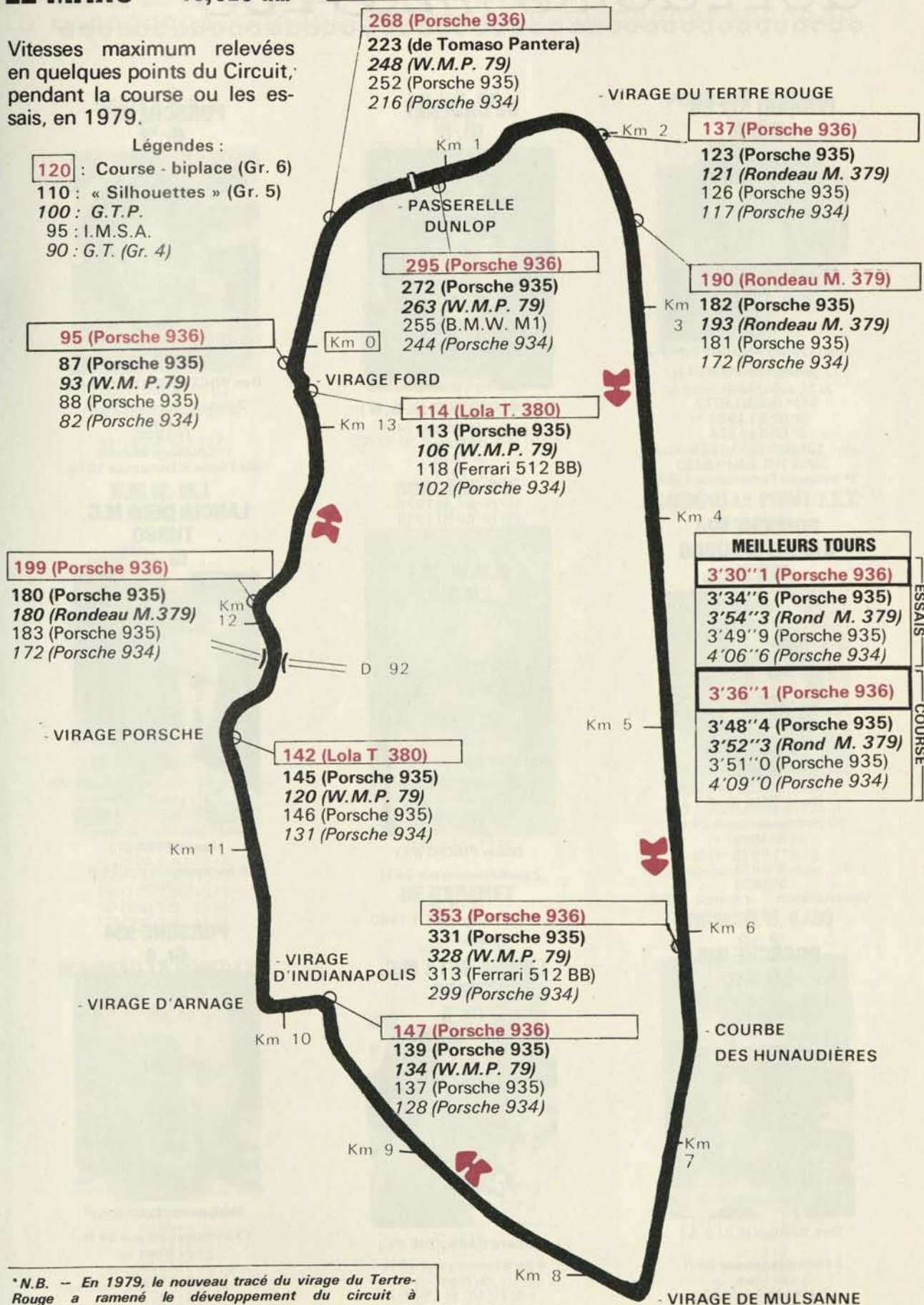
# LE MANS 13,626 km

## A QUELLES VITESSES ELLES PASSENT...

Vitesses maximum relevées en quelques points du Circuit, pendant la course ou les essais, en 1979.

Légendes :

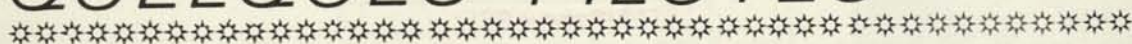
- 120** : Course - biplace (Gr. 6)
- 110 : « Silhouettes » (Gr. 5)
- 100 : G.T.P.
- 95 : I.M.S.A.
- 90 : G.T. (Gr. 4)



\*N.B. -- En 1979, le nouveau tracé du virage du Tertre-Rouge a ramené le développement du circuit à 13,6265 km.



# QUELQUES PILOTES



## FERRARI 512 BB I.M.S.A.



**Jean-Claude ANDRUET (Fr.)**  
12 participations aux 24 H.  
du Mans  
5<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> G.T.S.) 1972  
9<sup>e</sup> (6<sup>e</sup> S.) 1971  
9<sup>e</sup> (6<sup>e</sup> S.) 1974  
12<sup>e</sup> (6<sup>e</sup> G.T.S.) 1975  
20<sup>e</sup> (11<sup>e</sup> G.T.S.) 1973  
1<sup>er</sup> Indice de Performance 1968

## PORSCHE 924 CARRERA TURBO G.T.P.



**Derek BELL (G.-B.)**  
10 participations aux 24 H.  
du Mans  
1<sup>er</sup> 1975  
4<sup>e</sup> 1974  
5<sup>e</sup> 1976  
Vice-champion d'Europe F.2.  
1970

## PORSCHE 935 I.M.S.A.



**Dick BARBOUR (U.S.A.)**  
2 participations aux 24 H.  
du Mans  
2<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> I.M.S.A.) 1979  
5<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> I.M.S.A.) 1978

## DE CADENET Gr. 6



**Alain de CADENET (G.-B.-Fr.)**  
8 participations aux 24 H.  
du Mans  
3<sup>e</sup> 1976  
5<sup>e</sup> 1977  
12<sup>e</sup> (5<sup>e</sup> Gr. 5) 1972  
15<sup>e</sup> (5<sup>e</sup> Gr. 5) 1975  
15<sup>e</sup> (6<sup>e</sup> Gr. 6) 1978

## B.M.W. M 1 I.M.S.A.



**Didier PIRONI (Fr.)**  
2 participations aux 24 H.  
du Mans  
1<sup>er</sup> 1978  
1<sup>er</sup> G.P. Belgique F.1 1980

## LANCIA BETA M.C. TURBO Gr. 5



**Bernard DARNICHE (Fr.)**  
4 participations aux 24 H.  
du Mans  
5<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Gr. 6) 1979  
9<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> G.T.P.) 1978

## PORSCHE 935 Gr. 5



**Don WHITTINGTON (U.S.A.)**  
2 participations aux 24 H.  
du Mans  
1<sup>er</sup> 1979  
1<sup>er</sup> Challenge Mondial  
des Pilotes d'Endurance 1979

## LANCIA BETA M.C. TURBO Gr. 5



**Hans HEYER (D.)**  
6 participations aux 24 H.  
du Mans

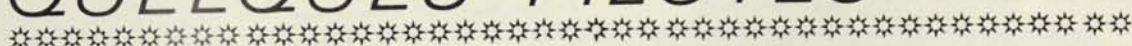
## PORSCHE 934 Gr. 4



**Herbert MULLER (Ch.)**  
13 participations aux 24 H.  
du Mans  
2<sup>e</sup> 1971  
2<sup>e</sup> 1974  
4<sup>e</sup> 1973  
4<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Gr. 4) 1979



# QUELQUES PILOTES



## OSELLA P.A. 8 Gr. 6



**Lella LOMBARDI (I.)**  
2 participations aux 24 H.  
du Mans  
11<sup>e</sup> (4<sup>e</sup> Gr. 6) 1977

## I.B.E.C. P6 Gr. 6



**Ian BRACEY (G.-B.)**  
3 participations aux 24 H.  
du Mans  
22<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> Gr. 6, 2.000 cm3) 1976

## PORSCHE G. 6/80 Gr. 6



**Jacky ICKX (B.)**  
10 participations aux 24 H.  
du Mans  
1<sup>er</sup> 1969-75-76-77  
2<sup>e</sup> 1978  
Vice-champion du Monde des  
Conducteurs 1969-70

## B.M.W. M.1 I.M.S.A.



**Marcel MIGNOT (Fr.)**  
Moniteur de l'Ecole de Pilotage  
Auto  
de l'A.C.O. (Circuit Bugatti)  
6 participations aux 24 H.  
du Mans  
6<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> I.M.S.A.) 1979  
9<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> I.M.S.A.) 1977  
13<sup>e</sup> (7<sup>e</sup> G.T.S.) 1975  
16<sup>e</sup> (9<sup>e</sup> G.T.S.) 1974  
17<sup>e</sup> (9<sup>e</sup> G.T.S.) 1973

## PORSCHE 935 Gr. 5



**Jean-Louis LAFOSSE (Fr.)**  
7 participations aux 24 H.  
du Mans  
2<sup>e</sup> 1975  
2<sup>e</sup> 1976  
7<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> GTS) 1972

## RONDEAU-LE POINT-I.T.T. M. 379 B Gr. 6



**Henry PESCAROLO (Fr.)**  
13 participations aux 24 H.  
du Mans  
1<sup>er</sup> 1972-73-74  
8<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> G.T.P.) 1976  
Vice-champion d'Europe F.2  
1968

## RONDEAU-LE POINT-I.T.T. M. 379 B Gr. 6



**Jean-Pierre JAUSSAUD (Fr.)**  
9 participations aux 24 H.  
du Mans  
1<sup>er</sup> 1978  
3<sup>e</sup> 1973-1975  
20<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> G.T.P.) 1976  
Vice-champion d'Europe F.2  
1972

## DE CADENET Gr. 6



**François MIGAULT (Fr.)**  
8 participations aux 24 H.  
du Mans  
2<sup>e</sup> 1976  
3<sup>e</sup> 1974  
13<sup>e</sup> (6<sup>e</sup> G.T.S.) 1973  
16<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> I.M.S.A.) 1978  
16<sup>e</sup> (5<sup>e</sup> I.M.S.A.) 1977

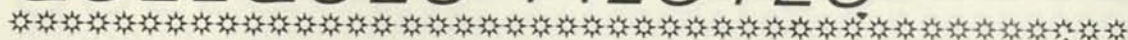
## PORSCHE G. 6/80 Gr. 6



**Reinhold JÖST (D.)**  
7 participations aux 24 H.  
du Mans  
3<sup>e</sup> 1972  
4<sup>e</sup> 1975  
6<sup>e</sup> (4<sup>e</sup> S.) 1969  
8<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> Gr. 5) 1978



# QUELQUES PILOTES



## B.M.W. M.1 I.M.S.A.



**Dieter QUESTER (Autr.)**

3 participations aux 24 H. du Mans  
11<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Tour. spéc.) 1973  
Champion d'Europe Tourisme 1977  
3<sup>e</sup> Championnat d'Europe F.2 1970

## RONDEAU LE POINT I.T.T. M.379 B Gr. 6



**Jean RAGNOTTI (Fr.)**

4 participations aux 24 H. du Mans  
4<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> G.T.P.) 1977  
4<sup>e</sup> 1978  
5<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Gr. 6) 1979

## PORSCHE 935 I.M.S.A.



**Brian REDMAN (G.B.)**

7 participations aux 24 Heures du Mans  
5<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> I.M.S.A.) 1978

## LOLA T. 298 Gr. 6



**Tony BIRCHENHOUGH (G.-B.)**

3 participations aux 24 H. du Mans  
18<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> Gr. 6, 2.000 cm3)  
1<sup>er</sup> cl. mini-consommation 1979  
22<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> Gr. 6, 2.000 cm3) 1976

## RONDEAU LE POINT I.T.T. M.379 B Gr. 6



**Jean RONDEAU (Fr.)**

7 participations aux 24 H du Mans  
4<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> G.T.P.) 1977  
9<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> G.T.P.) 1978  
21<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> G.T.P.) 1976  
19<sup>e</sup> (8<sup>e</sup> S.) 1974

## W.M. 79/80 G.T.P.



**Jean-Louis BOUSQUET (Fr.)**

1 participation aux 24 H. du Mans  
19<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> gr. 4) 1977  
Vice-Champion F. Renault-Europe 1977  
Finaliste Ecole de Pilotage A.C.O. 1975

## PORSCHE 935 Gr. 5



**Rolf STOMMELEN (D.)**

11 participations aux 24 H. du Mans  
2<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> I.M.S.A.) 1979  
3<sup>e</sup> 1968  
4<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Gr. 5) 1976  
6<sup>e</sup> 1967  
7<sup>e</sup> 1966  
8<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> Gr. 5) 1978

## PORSCHE 935 Gr. 5



**Anny-Charlotte VERNEY (Fr.)**

5 participations aux 24 H. du Mans  
12<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Gr. 4) 1978  
18<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> Gr. 5) 1977  
11<sup>e</sup> (5<sup>e</sup> Gr. 5) 1976  
13<sup>e</sup> (7<sup>e</sup> G.T.S.) 1974  
19<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> Gr. 4) 1979

## PORSCHE 935 Gr. 5



**Bob WOLLEK (Fr.)**

9 participations aux 24 H. du Mans  
2<sup>e</sup> 1978  
7<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> Gr. 4) 1977  
11<sup>e</sup> 1968  
19<sup>e</sup> (4<sup>e</sup> Gr. 4) 1976







UN OUVRAGE DE RÉFÉRENCE POUR LES PASSIONNÉS

# 24 HEURES DU MANS 1979



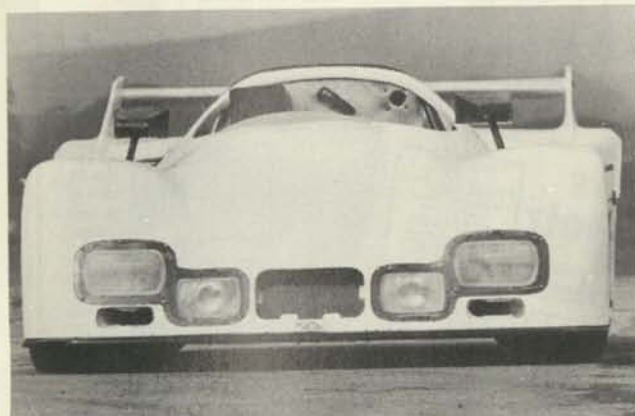
**EN  
VENTE  
SUR  
LE CIRCUIT  
BUREAUX DE  
RENSEIGNEMENTS  
A.C.O.**

Par Christian Moity et J.-M. Teissedre  
Editions PUBLI-INTER

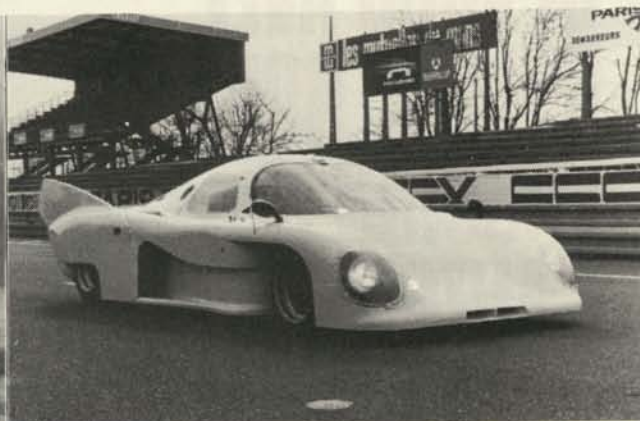
- reliure cousue
- présentation luxueuse sous jaquette quadrichromie
- plus de 350 photos, noires et couleurs
- 160 pages vous feront découvrir l'univers et l'ambiance de la plus grande course automobile du monde.



# Elles prennent le départ...



I.B.E.C.-Cosworth P.6 (Gr. 6)



RONDEAU-Cosworth M.379 B (Gr.6-G.T.P.)



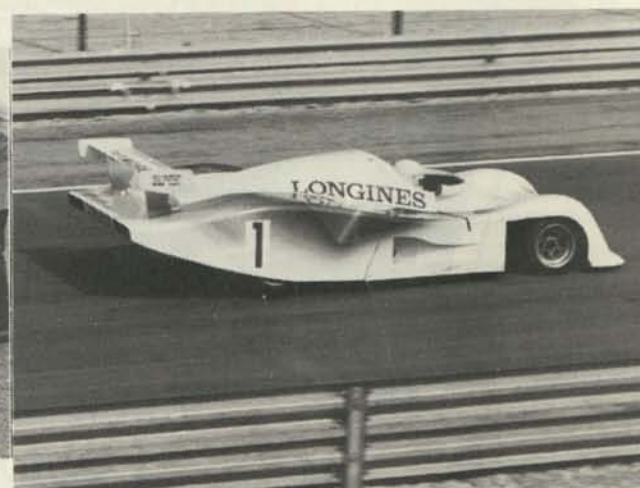
PORSCHE 935 K.3 (Gr.5)



PORSCHE 935 GELO (Gr.5)



OSELLA BMW PA 8 (Gr.6)



A.C.R. LONGINES Cosworth



CHEETAH G.601 (Gr.6)



BMW M 1 (I.M.S.A.-G.T.X.)



SI VOUS AVEZ  
COMME NOUS LA  
PASSION DE  
L'AUTOMOBILE  
LISEZ

Relativité sur Le Mans

**France-Soir** toute dernière

**SPECIAL LE MANS 1977**

La liste des 55 voitures et leurs pilotes

L'armada Renault

Pescarolo: « Mes trois victoires »

Le guide pratique des 24 Heures

60 secondes de peur sur les Hautes-Alpes

A nos chronos

Le cœur fait des sports « anis »

Elles peuvent gagner

Les Français et leur « bolide » en silhouette

**INLOP**  
Pour toutes les grandes compétitions  
nous apportons le meilleur.

FERODO - SECURITE  
PLAQUETTES DE FREIN  
DISQUE FERODO  
RADIATEURS BOFCA

FERODO

**Duel Renault-Porsche**

**France-Soir** toute dernière

**BATTE PORSCHÉ ?**  
Spécial Le Mans 1979

Face aux championnes allemandes, les 2 Ford et les outsiders aux petits moyens

**Pescarolo: « La ligne droite c'est 50 secondes pour se reposer »**

**« Turbo: une solution pour et de demain »**  
en sont équipées au Mans

LA MIRAGE A

TE D

LA MIRA

électronique au service de l'économie  
CompuTrans  
l'ordinateur de votre voiture  
aux 26 fonctions

BP  
10  
CIBIE  
GRAND TOURING CARS  
NOUVEAU

**France-Soir**

L'auto dans France-Soir c'est :

- **Le sport automobile:** France-Soir vous fait revivre les exploits des champions et des techniciens. Nos reporters, nos photographes vous plongent dans l'ambiance fantastique des compétitions internationales.
- **La rubrique auto-moto:** chaque vendredi, France-Soir fait le point sur l'actualité automobile. Ses journalistes spécialisés testent pour vous les nouveaux modèles ; ils comparent et vous conseillent.
- **Les petites annonces « Auto »:** chaque jour, France-Soir vous propose le choix le plus efficace ; 80 % des petites annonces « Auto » de la presse quotidienne nationale passent dans France-Soir

TÉL : 233.44.31



# CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTS GROUPES

Le drapeau sur les ailes avant indique la nationalité du concurrent.



DOME R.L. 80

**6/79  
et  
5/75  
COURSE BIPLACE  
ET SPORT**

Catégorie regroupant les « Groupe 6/79 » (Course Biplace) et « Groupe 5/75 » (ancienne réglementation).

Voitures de compétition à deux places construites spécialement pour les courses de vitesse ou d'endurance sur circuit fermé.

Portières facultatives ; largeur maximale : 210 cm.

Cylindrée libre.

Poids minimum : 2.000 cmc : - 600 kg ; 3.000 cmc : 700 kg.

Un moteur Ford-Cosworth 3.000 cmc « Endurance » développe environ 460 CV ; Porsche G.6/80 : 550 CV.



PORSCHE 935 K 3

**5  
PRODUCTION  
SPÉCIALE**

Aucune production minimale requise, mais obligatoirement pour origine une voiture homologuée en Groupe 1 (Tourisme de série), 2 (Tourisme), 3 (Grand-Tourisme de série) ou 4 (Grand-Tourisme).

Carrosserie d'origine très modifiée (ailes redessinées, dispositifs aérodynamiques en porte-à-faux), etc.

Bloc-moteur du modèle d'origine, mais cylindrée libre, et quasiment toutes transformations mécaniques autorisées ; largeur maximale : 200 cm.

Poids minimum : 1.601 à 2.000 cmc : 735 kg ; 4.001 à 4.500 cmc : 1.025 kg ; 5.501 à 6.000 cmc : 6.155 kg.

Puissances annoncées : Kremer-Porsche 935 : 800 CV ; De Tomaso Pantera : 570 CV ; Lancia Beta M.C. Turbo : 380 CV.



PORSCHE 934

**4  
GRAND  
TOURISME**

Au moins 2 places. Au moins 400 exemplaires fabriqués en 24 mois consécutifs.

« Aménagées » pour être rendues plus aptes à la compétition ; ailes gonflées, dispositifs aérodynamiques supplémentaires au-dessous de l'axe des roues.

Poids minimum : 4.000 à 4.500 cmc : 1.120 kg.

Une Porsche 934 dispose d'environ 570 CV.

(Porsche 930 Turbo de série - modèle de base : 300 CV).



DOME TOYOTA Celica Turbo

**I.M.S.A.**

Voitures homologuées en Groupe 1, 2, 3 ou 4 et répondant au règlement technique spécifique de l'I.M.S.A. (International Motor Sport Association - U.S.A.).

Transformations autorisées : à mi-chemin entre Groupe 4 et 5. Ou voitures spécialement homologuées par l'I.M.S.A., au « coup par coup », et sans minimum de fabrication requis (exemple : B.M.W. M.1).

Puissances annoncées : Chevrolet Corvette : 650 CV ; Porsche 935 I.M.S.A. : 680 CV ; B.M.W. M.1 : 470 CV ; Ferrari 512 B.B. : 500 CV ; Toyota Celica Turbo : 560 CV.



PORSCHE 924 Carrera Turbo

**GTP  
GRAND TOUR.  
PROTOTYPE**

Prototypes de voitures de Grand-Tourisme non commercialisées, répondant à une réglementation créée par l'Automobile-Club de l'Ouest. Pas de minimum de fabrication.

Longueur maxi : 480 cm ; largeur maxi : 200 cm ; hauteur mini : 100 cm.

Poids minimum : 2.001 à 3.000 cmc : 810 kg ; plus de 3.000 cmc : 875 kg.

Quelques puissances : D.P.L.M. : 525 CV ; W.M. 79/80 : 500 CV ; Rondeau : 460 CV.



B.M.W. M1

**G.T.X.  
GRAND TOUR.  
DE PRODUCTION**

Voitures de Grand Tourisme commercialisées, sans limitation de cylindrée, non homologuées par la F.I.A. pour appartenance à l'un des différents groupes prévus à l'Annexe J (c'est-à-dire Groupe 1, 2, 3, 4), et donc vendues à moins de 400 exemplaires en deux ans.

Exemple : Ferrari 512 BB, Lamborghini Countach, B.M.W. M1.

Modifications autorisées par rapport au modèle d'origine : les mêmes qu'en Groupe 4.

N.B. : Une G.T.X. potentielle peut être homologuée par un autre organisme que la F.I.A. : c'est le cas, par exemple, de la B.M.W. M.1 et de la Ferrari 512 BB, homologuées en I.M.S.A.







# Liste des concurrents admis aux vérifications

CONCURRENTS	N°	MARQUES	CYL.	PILOTES ANNONCÉS
<b>VOITURES DE « COURSE BI-PLACE » (Groupe 6) - Plus de 2000 cmc.</b>				
Martini Racing - Liqui Moly	9	PORSCHE, Gr.6, 80 TURBO	2996	R. Joest - J. Ickx
Ian Bracey	10	IBEC P 6	2993	T. Needell - X... - I. Bracey
Alain de Cadenet	8	DE CADENET - LE MANS	2993	A. de Cadenet - D. Wilson - F. Migault
A. Chevalley Racing	1	A.C.R. LONGINES	2993	A. Chevalley - F. Trisconi - P. Gaillard
Nick Faure	11	DE CADENET	2993	N. Faure - R. Jones - B. de Dryver
Jean Rondeau	15	LE POINT I.T.T., M. 379 B	2993	H. Pescarolo - J. Ragnotti
Jean Rondeau	16	LE POINT I.T.T., M. 379 B	2993	J.-P. Jaussaud - J. Rondeau
Dome Co, Ltd	12	DOME RL 80	2993	Ch. Craft - B. Evans
<b>VOITURES DE « COURSE BI-PLACE » (Groupe 6). - Moins de 2000 cmc.</b>				
Jean-Philippe Grand	20	CHEVRON B. 36	1998	J.-Ph. Grand - J. Heuclin
Racing Fan's - Walter Wolf Rac.	21	CHEETAH G 601	1975	S. Plastina - M. Luini - M. Frischknecht
Hubert Striebig	22	TOJ SM 01	1989	H. Striebig - M. Pignard
R.O.C. - Sté Yacco	23	LOLA T. 298	1994	F. Vetsch - M. Dubois - Ch. Debias
R.O.C. - Sté Yacco	24	LOLA T. 298	1994	M. Sourd - B. Verdier
R.O.C. - Sté Yacco	25	CHEVRON B. 36	1994	B. Sotty - Ph. Hesnault - N. del Bello
Patrice Gaulupeau	26	LOLA T. 298	1994	M. Lateste - P. Lenormand - J. Terrien
Michel Elkoubi - Primagaz	27	LOLA T. 298	1994	M. Elkoubi - P. Yver - P. Perrier
Scuderia Torino Corse	28	OSELLA P.A. 8	1993	L. Lombardi - V. Brambilla
Dorset Racing Associates	29	LOLA T. 297/8	1980	P. Clark - N. Mason - T. Birchenough
Jean-Marie Lemerle	30	LOLA T. 298	1950	J.-M. Lemerle - J.-P. Malcher
<b>VOITURES DE « GRAND TOURISME PROTOTYPE » (G.T.P.)</b>				
Simon Phillips Racing	14	D.P.L.M. ASTON MARTIN	5340	D. Preece - S. Phillips - R. Jenvey
W. M. Esso	5	W. M. P 79/80 TURBO	3730	G. Freuquin - R. Dorchy - J.-L. Bousquet
W. M. Esso	6	W. M. P 79/80 TURBO	3730	M. Mamers - J.-D. Raulet - J.-L. Bousquet
W. M. Esso	7	W. M. P 79/80 TURBO	3730	D. Morin - S. Saulnier - J.-L. Bousquet
Jean Rondeau	17	BELGA MA 379/B	2998	J.-M. Martin - Ph. Martin - G. Spice
Porsche System	2	PORSCHE 924 CARRERA TURBO	2777	D. Bell - T. Dron - A. Rouse
Porsche System	3	PORSCHE 924 CARRERA TURBO	2777	P. Gregg - A. Holbert
Porsche System	4	PORSCHE 924 CARRERA TURBO	2777	M. Schurti - J. Barth - G. Steckkonig
<b>VOITURES DE « GRAND TOURISME DE PRODUCTION » (G.T.X.)</b>				
B. M.W. Zol	95	B.M.W. M1	3498	F. Servanin - L. Ferrier - P.-F. Rousselot
Garage du Bac	96	B.M.W. M1	3479	F. Alliot - J. Guérin
<b>VOITURES DE « PRODUCTION SPÉCIALE » (Groupe 5)</b>				
Janspeed/ADA-T.R. Register	40	TRIUMPH TR 8 TURBO	4986	I. Harrower - J. Sheldon - M. Wilds
Malardeau Kremer Racing	41	PORSCHE 935 K3 TURBO	4424	X. Lapeyre - Ch. Verney - J.-L. Trintignant
Gozzy Kremer Racing	42	PORSCHE 935 K3 TURBO	4424	R. Stommelen - T. Ikuzawa - A. Plankenhorn
Porsche Kremer Racing	43	PORSCHE 935 K3 TURBO	4424	D. Ongais - T. Field - J.-L. Lafosse
Charles Ivey Racing	44	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	J.-C. Cooper - P. Lovett - D.-G. Wood
Gelo Racing Team	45	PORSCHE 935 TURBO	4424	B. Wollek - X...
Meccarillos Racing	46	PORSCHE 935 TURBO	4188	Cl. Haldi - B. Beguin - V. Merl
Vegla Racing Team	49	PORSCHE 935 TURBO	4188	D. Schornstein - H. Grohs - G. von Tschirnau
Lancia Corsa	51	LANCIA BETA M.C. TURBO	2000	H. Heyer - B. Darniche - P.-C. Ghinzani
Lancia Corsa	52	LANCIA BETA M.C. compr. vol.	2800	G. Pianta - W. Rohrl
Jolly-Club - Lancia Corsa	53	LANCIA BETA M.C. TURBO	2000	C. Facetti - M. Finotto
<b>VOITURES « IMSA » (International Motor Sport Association)</b>				
All Canadian Racing	87	CHEVROLET-CAMARO	7000	M. Carter - D. Valentine - M. E. Edwards
Douglas Rowe	88	CHEVROLET-CORVETTE	7000	X... - J. Bienvenue - D. Rowe
Luigi Chinetti Sr.	74	FERRARI BB 512	4942	X... - X...
Ch. Pozzi - JMS Racing	75	FERRARI BB 512	4942	L. Guitteny - G. Bleyne - J.-P. Libert
Ch. Pozzi - JMS Racing	76	FERRARI BB 512	4942	J.-C. Andruet - Cl. Ballot-Léna
Ch. Pozzi - JMS Racing	77	FERRARI BB 512	4942	P. Dieudonné - J. Xhenceval
Stève O'Rourke	78	FERRARI BB 512	4942	S. O'Rourke - M. Salmon - V. Norman
Scuderia Super Car Bellancauto	79	FERRARI BB 512	4942	S. Dini - F. Violati - R. Zorzi
Dick Barbour	70	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	D. Barbour - J. Fitzpatrick - B. Redman
Dick Barbour	71	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	B. Garretson - B. Rahal - A. Moffat
Dick Barbour - Wynn's Intern.	72	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	B. Kirby - B. Harmon - Scherwin
J.L.P. Racing	73	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	J. Paul - J. Paul Jr
Diego Febles Racing	80	PORSCHE 934 TURBO	4188	A. Gonzalez - D. Febles - F. Romero
Alpha Cubic Racing	81	DOME TOYOTA CELICA TURBO	3762	N. Tachi - F. Sato - Ch. Totani
March Engines LTD	82	B.M.W. M1	3498	P. Neve - M. Korten
B.M.W. France	83	B.M.W. M1	3498	D. Pironi - D. Quester
Dominique Lacaud	84	B.M.W. M1	3498	G. Pollini - D. Lacaud
Hervé Poulain	89	PORSCHE 935 TURBO	4188	D. Snobeck - H. Poulain - P. Destic
Lubrifiilm-Whittington Bros.	85	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	A. Pallavicini - D. Whittington - B. Whittington
Racing Associates Inc.	86	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	Ch. Mendez - L. Walger - S. Mc Kitterick
Racing Associates Inc.	69	PORSCHE 935 K3 TURBO	4188	B. Akin - R. Woods - R. Cooke
<b>VOITURES DE « GRAND TOURISME » (Groupe 4)</b>				
Georges Bourdillat	90	PORSCHE 934 TURBO	4188	G. Bourdillat - R. Ennequin - Bernard
A.S.A. Cachia	91	PORSCHE 934 TURBO	4188	Ch. Bussi - B. Salam
Thierry Perrier	93	PORSCHE 911 SC (Ethanol)	2994	Th. Perrier - R. Carmillet
Equipe Almeras Frères	94	PORSCHE 934 TURBO	4188	J.-M. Almeras - J. Almeras - M. Hoepfner

## SUPLÉANTS PAR ORDRE

1. - Z. et W. Enterprises	86	MAZDA RX 7 (Imsa)	2292	P. Honegger - E. Soto - M. Hutchins
2. - Carlo Pietromarchi	54	DE TOMASO PANTERA (Gr. 5)	5700	M. Micangeli - C. Pietromarchi - G. Brancatelli
3. - Racing Team Schulthess	18	SAMBO TURBO (G.T.P.)	2800	S. Blomquist - O. Stromberg - H. Schulthess



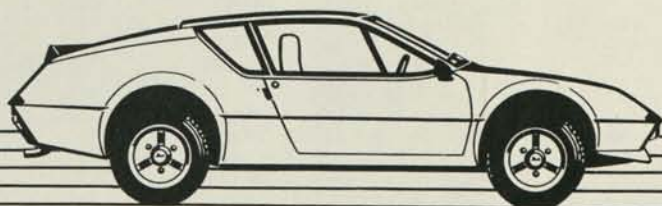




# **CENTRE RENAULT ALPINE**

**120, RUE THIERS  
-92100 BOULOGNE-620.12.13**

**Exposition voitures neuves et d'occasion  
Essai de l'Alpine Renault A310V6** ♦





elf

MAZDA

SONY  
VIDEO

banga

ANTAR

# 24 HEURES DU MANS ANISSETTE PERNOD... PRESENT!

**ANISSETTE**  
**PERNOD**



# PRIX



## 1° CLASSEMENT GÉNÉRAL A LA DISTANCE

Au premier .....	150 000 F
Au deuxième .....	100 000 F
Au troisième (Prix TONIMALT) .....	50 000 F
Au quatrième (Prix BAIL-EQUIPEMENT) ..	30 000 F
Au cinquième .....	20 000 F
Au sixième .....	10 000 F
Du septième au dernier classé .....	5 000 F

## 2° CLASSEMENTS PAR GROUPES

- Aux premiers des groupes :
- |   |          |
|---|----------|
| 6 - 5 - 4 - IMSA - GTX - GTP .....                    | 10 000 F |
| Au 1 <sup>er</sup> du groupe 6, classe 2 litres ..... | 5 000 F  |
- S'il y a moins de 3 partants dans un groupe, les prix sont réduits de moitié.
- Un concurrent ne peut prétendre à ses prix que si les performances de ses voitures sont **au moins égales** à celles du vainqueur du groupe ou du sous-groupe immédiatement inférieur.

## 3° CLASSEMENT ÉNERGÉTIQUE

Pour prétendre au prix, il faut avoir réalisé la meilleure consommation (Art. 31) et, de plus, être classé premier ou second de son groupe (cf. art. 2).

## 4° COUPES OFFERTES PAR :

- M. le Président de la République ;
- M. le Préfet de la Sarthe ;
- M. le Président du Conseil Général de la Sarthe ;
- M. le maire du Mans ;
- l'Agence pour les Economies d'Énergie ;
- la F.F.S.A.
- la Société des Ingénieurs de l'Automobile au concurrent dont la voiture a totalisé le minimum de temps d'arrêt ;
- la C.S.N.C.R.A. ;
- l'Automobile-Club de l'Ouest ;
- Prix E.S.C.R.A. : 4 médailles pour les mécaniciens de la meilleure assistance technique.

## CHALLENGE MONDIAL DES PILOTES D'ENDURANCE 1980

Le Challenge Mondial des Pilotes d'Endurance récompense les pilotes ayant disputé des épreuves d'endurance, quels que soient le (s) type (s) de voiture (s) qu'ils auront pu utiliser.



# AUTO hebdo

L'hebdomadaire  
du sport automobile

Chaque jeudi chez votre marchand de journaux

TOURS KM

000 -	0 km	000
001 -	13 km	627
002 -	27 km	253
003 -	40 km	880
004 -	54 km	506
005 -	68 km	133
006 -	81 km	759
007 -	95 km	386
008 -	109 km	012
009 -	122 km	639
010 -	136 km	265
011 -	149 km	892
012 -	163 km	518
013 -	177 km	145
014 -	190 km	771
015 -	204 km	398
016 -	218 km	024
017 -	231 km	651
018 -	245 km	277
019 -	258 km	904
020 -	272 km	530
021 -	286 km	157
022 -	299 km	783
023 -	313 km	410
024 -	327 km	036
025 -	340 km	663
026 -	354 km	289
027 -	367 km	916
028 -	381 km	542
029 -	395 km	169
030 -	408 km	795
031 -	422 km	422
032 -	436 km	048
033 -	449 km	675
034 -	463 km	301
035 -	476 km	928
036 -	490 km	554
037 -	504 km	181
038 -	517 km	807
039 -	531 km	434
040 -	545 km	060
041 -	558 km	687
042 -	572 km	313
043 -	585 km	940
044 -	599 km	566
045 -	613 km	193
046 -	626 km	819
047 -	640 km	446
048 -	654 km	072
049 -	667 km	699

50

TOURS

050 -	681 km	325
051 -	694 km	952
052 -	708 km	578
053 -	722 km	205
054 -	735 km	831
055 -	749 km	458
056 -	763 km	084
057 -	776 km	711
058 -	790 km	337

TOURS KM

059 -	803 km	964
060 -	817 km	590
061 -	831 km	217
062 -	844 km	843
063 -	858 km	470
064 -	872 km	096
065 -	885 km	723
066 -	899 km	349
067 -	912 km	976
068 -	926 km	602
069 -	940 km	229
070 -	953 km	855
071 -	967 km	482
072 -	981 km	108
073 -	994 km	735
074 -	1 008 km	361
075 -	1 021 km	988
076 -	1 035 km	614
077 -	1 049 km	241
078 -	1 062 km	867
079 -	1 076 km	494
080 -	1 090 km	120
081 -	1 103 km	747
082 -	1 117 km	373
083 -	1 131 km	
084 -	1 144 km	626
085 -	1 158 km	253
086 -	1 171 km	879
087 -	1 185 km	506
088 -	1 199 km	132
089 -	1 212 km	759
090 -	1 226 km	385
091 -	1 240 km	012
092 -	1 253 km	638
093 -	1 267 km	265
094 -	1 280 km	891
095 -	1 294 km	518
096 -	1 308 km	144
097 -	1 321 km	771
098 -	1 335 km	397
099 -	1 349 km	024

100

TOURS

100 -	1 362 km	650
101 -	1 376 km	277
102 -	1 389 km	903
103 -	1 403 km	530
104 -	1 417 km	156
105 -	1 430 km	783
106 -	1 444 km	409
107 -	1 458 km	036
108 -	1 471 km	662
109 -	1 485 km	289
110 -	1 498 km	915
111 -	1 512 km	542
112 -	1 526 km	168
113 -	1 539 km	795
114 -	1 553 km	421
115 -	1 567 km	048
116 -	1 580 km	674



# Routes par addition de tours

TOURS	KM
117	- 1 594 km 301
118	- 1 607 km 927
119	- 1 621 km 554
120	- 1 635 km 180
121	- 1 648 km 807
122	- 1 662 km 433
123	- 1 676 km 060
124	- 1 689 km 686
125	- 1 703 km 313
126	- 1 716 km 939
127	- 1 730 km 566
128	- 1 744 km 192
129	- 1 757 km 819
130	- 1 771 km 445
131	- 1 785 km 072
132	- 1 798 km 698
133	- 1 812 km 325
134	- 1 825 km 951
135	- 1 839 km 578
136	- 1 853 km 204
137	- 1 866 km 831
138	- 1 880 km 457
139	- 1 894 km 084
140	- 1 907 km 710
141	- 1 921 km 337
142	- 1 934 km 963
143	- 1 948 km 590
144	- 1 962 km 216
145	- 1 975 km 843
146	- 1 989 km 469
147	- 2 003 km 096
148	- 2 016 km 722
149	- 2 030 km 349

**150**  
TOURS

150	- 2 043 km 975
151	- 2 057 km 602
152	- 2 071 km 228
153	- 2 084 km 855
154	- 2 098 km 481
155	- 2 112 km 108
156	- 2 125 km 734
157	- 2 139 km 361
158	- 2 152 km 987
159	- 2 166 km 614
160	- 2 180 km 240
161	- 2 193 km 867
162	- 2 207 km 493
163	- 2 221 km 120
164	- 2 234 km 746
165	- 2 248 km 373
166	- 2 261 km 999
167	- 2 275 km 626
168	- 2 289 km 252
169	- 2 302 km 879
170	- 2 316 km 505
171	- 2 330 km 132
172	- 2 343 km 758
173	- 2 357 km 385
174	- 2 371 km 011
175	- 2 384 km 638

TOURS	KM
176	- 2 398 km 264
177	- 2 411 km 891
178	- 2 425 km 517
179	- 2 439 km 144
180	- 2 452 km 770
181	- 2 466 km 397
182	- 2 480 km 023
183	- 2 493 km 650
184	- 2 507 km 276
186	- 2 520 km 903
186	- 2 534 km 529
187	- 2 548 km 156
188	- 2 561 km 782
189	- 2 575 km 409
190	- 2 589 km 035
191	- 2 602 km 662
192	- 2 616 km 288
193	- 2 629 km 915
194	- 2 643 km 541
195	- 2 657 km 168
196	- 2 670 km 794
197	- 2 684 km 421
198	- 2 698 km 047
199	- 2 711 km 674

**200**  
TOURS

200	- 2 725 km 300
201	- 2 738 km 927
202	- 2 752 km 553
203	- 2 766 km 180
204	- 2 779 km 806
205	- 2 793 km 433
206	- 2 807 km 059
207	- 2 820 km 686
208	- 2 834 km 312
209	- 2 847 km 939
210	- 2 861 km 565
211	- 2 875 km 192
212	- 2 888 km 818
213	- 2 902 km 445
214	- 2 916 km 071
215	- 2 929 km 698
216	- 2 943 km 324
217	- 2 956 km 951
218	- 2 970 km 577
219	- 2 984 km 204
220	- 2 997 km 830
221	- 3 011 km 457
222	- 3 025 km 083
223	- 3 038 km 710
224	- 3 052 km 336
225	- 3 065 km 963
226	- 3 079 km 589
227	- 3 093 km 216
228	- 3 106 km 842
229	- 3 120 km 469
230	- 3 134 km 095
231	- 3 147 km 722
232	- 3 161 km 348
233	- 3 174 km 975
234	- 3 188 km 601

TOURS	KM
235	- 3 202 km 228
236	- 3 215 km 854
237	- 3 229 km 481
238	- 3 243 km 107
239	- 3 256 km 734
240	- 3 270 km 360
241	- 3 283 km 987
242	- 3 297 km 613
243	- 3 311 km 240
244	- 3 324 km 866
245	- 3 338 km 493
246	- 3 352 km 119
247	- 3 365 km 746
248	- 3 379 km 372
249	- 3 392 km 999

**250**  
TOURS

250	- 3 406 km 625
251	- 3 420 km 252
252	- 3 433 km 878
253	- 3 447 km 505
254	- 3 461 km 131
255	- 3 474 km 758
256	- 3 488 km 384
257	- 3 502 km 011
258	- 3 515 km 637
259	- 3 529 km 260
260	- 3 542 km 890
261	- 3 556 km 517
262	- 3 570 km 143
263	- 3 583 km 770
264	- 3 597 km 396
265	- 3 611 km 023
266	- 3 624 km 649
267	- 3 638 km 276
268	- 3 651 km 902
269	- 3 665 km 529
270	- 3 679 km 155
271	- 3 692 km 782
272	- 3 706 km 408
273	- 3 720 km 035
274	- 3 733 km 661
275	- 3 747 km 288
276	- 3 760 km 914
277	- 3 774 km 541
278	- 3 788 km 167
279	- 3 801 km 794
280	- 3 815 km 420
281	- 3 829 km 047
282	- 3 842 km 673
283	- 3 856 km 300
284	- 3 869 km 926
285	- 3 883 km 553
286	- 3 897 km 179
287	- 3 910 km 806
288	- 3 924 km 432
289	- 3 938 km 059
290	- 3 951 km 685
291	- 3 965 km 312
292	- 3 978 km 938

TOURS	KM
293	- 3 992 km 565
294	- 4 006 km 191
295	- 4 019 km 818
296	- 4 033 km 444
297	- 4 047 km 071
298	- 4 060 km 697
299	- 4 074 km 324

**300**  
TOURS

300	- 4 087 km 950
301	- 4 101 km 577
302	- 4 115 km 203
303	- 4 128 km 830
304	- 4 142 km 456
305	- 4 156 km 083
306	- 4 169 km 709
307	- 4 183 km 336
308	- 4 196 km 962
309	- 4 210 km 589
310	- 4 224 km 215
311	- 4 237 km 842
312	- 4 251 km 468
313	- 4 265 km 095
314	- 4 278 km 721
315	- 4 292 km 348
316	- 4 305 km 974
317	- 4 319 km 601
318	- 4 333 km 227
319	- 4 346 km 854
320	- 4 360 km 480
321	- 4 374 km 107
322	- 4 387 km 733
323	- 4 401 km 360
324	- 4 414 km 986
325	- 4 428 km 613
326	- 4 442 km 239
327	- 4 455 km 866
328	- 4 469 km 492
329	- 4 483 km 119
330	- 4 496 km 745
331	- 4 510 km 372
332	- 4 523 km 998
333	- 4 537 km 625
334	- 4 551 km 251
335	- 4 564 km 878
336	- 4 578 km 504
337	- 4 592 km 131
338	- 4 605 km 757
339	- 4 619 km 384
340	- 4 633 km 010
341	- 4 646 km 637
342	- 4 660 km 263
343	- 4 673 km 890
344	- 4 687 km 516
345	- 4 701 km 143
346	- 4 714 km 769
347	- 4 728 km 396
348	- 4 742 km 022
349	- 4 755 km 649

**350**  
TOURS

350	- 4 769 km 275
351	- 4 782 km 902
352	- 4 796 km 528
353	- 4 810 km 155
354	- 4 823 km 781
355	- 4 837 km 408
356	- 4 851 km 034
357	- 4 864 km 661
358	- 4 878 km 287
359	- 4 891 km 914
360	- 4 905 km 540
361	- 4 919 km 167
362	- 4 932 km 793
363	- 4 946 km 420
364	- 4 960 km 046
365	- 4 973 km 673
366	- 4 987 km 299
367	- 5 000 km 926
368	- 5 014 km 552
369	- 5 028 km 179
370	- 5 041 km 805
371	- 5 055 km 432
372	- 5 069 km 058
373	- 5 082 km 685
374	- 5 096 km 311
375	- 5 109 km 938
376	- 5 123 km 564
377	- 5 137 km 191
378	- 5 150 km 817
379	- 5 164 km 444
380	- 5 178 km 070
381	- 5 191 km 697
382	- 5 205 km 323
383	- 5 218 km 950
384	- 5 232 km 576
385	- 5 246 km 203
386	- 5 259 km 829
387	- 5 273 km 456
388	- 5 287 km 082
389	- 5 300 km 709
390	- 5 314 km 335
391	- 5 327 km 962
392	- 5 341 km 588
393	- 5 355 km 215
394	- 5 368 km 841
395	- 5 382 km 468
396	- 5 396 km 094
397	- 5 409 km 721
398	- 5 423 km 347
399	- 5 436 km 974
400	- 5 450 km 600

**400**  
TOURS



# CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

## TEMPS NÉCESSAIRE POUR AMÉNAGER LE CIRCUIT :

1 mois à l'avance.

**NOMBRE DE SPECTATEURS :** 350 000.

## PARKINGS :

30 000 places.

**NOMBRE DE MARCHANDS AMBULANTS :**

250.

**NOMBRE DE RESTAURANTS :**

25.

**NOMBRE DE TENTES DE CAMPING :**

3 000.

## EFFECTIFS DU SERVICE MÉDICAL :

- plus de 100 médecins ;
- plus de 50 infirmières ;
- plus de 300 secouristes.

## EFFECTIFS DU SERVICE D'ORDRE ET DE SÉCURITÉ :

- 2 000 gendarmes, C.R.S., Corps Urbain ;
- 250 spécialistes du feu ;
- plus de 650 commissaires de route répartis en 31 postes.

## INFORMATION :

- 31 postes téléphoniques ;
- 60 postes de radio-téléphone Thomson C.S.F.
- 30 postes C.B. Radio Midland ;
- 2 ordinateurs Promocourse ;
- 6 télécopieurs Kalle-Infotec ;
- 30 photocopieurs Kalle Infotec ;
- 3 photocopieurs O.C. Photosia ;
- 5 duplicateurs Offset ;
- 100 téléviseurs (réseau télévision intérieure A.C.O.-« Ouest-France ») ;
- 1 Eidophore S.F.P. / Esso.

## RAVITAILLEMENT :

- 55 volucompteurs, Station de stockage carburant : 60 000 litres (débit moyen : 50 litres / minute).

## SÉCURITÉ :

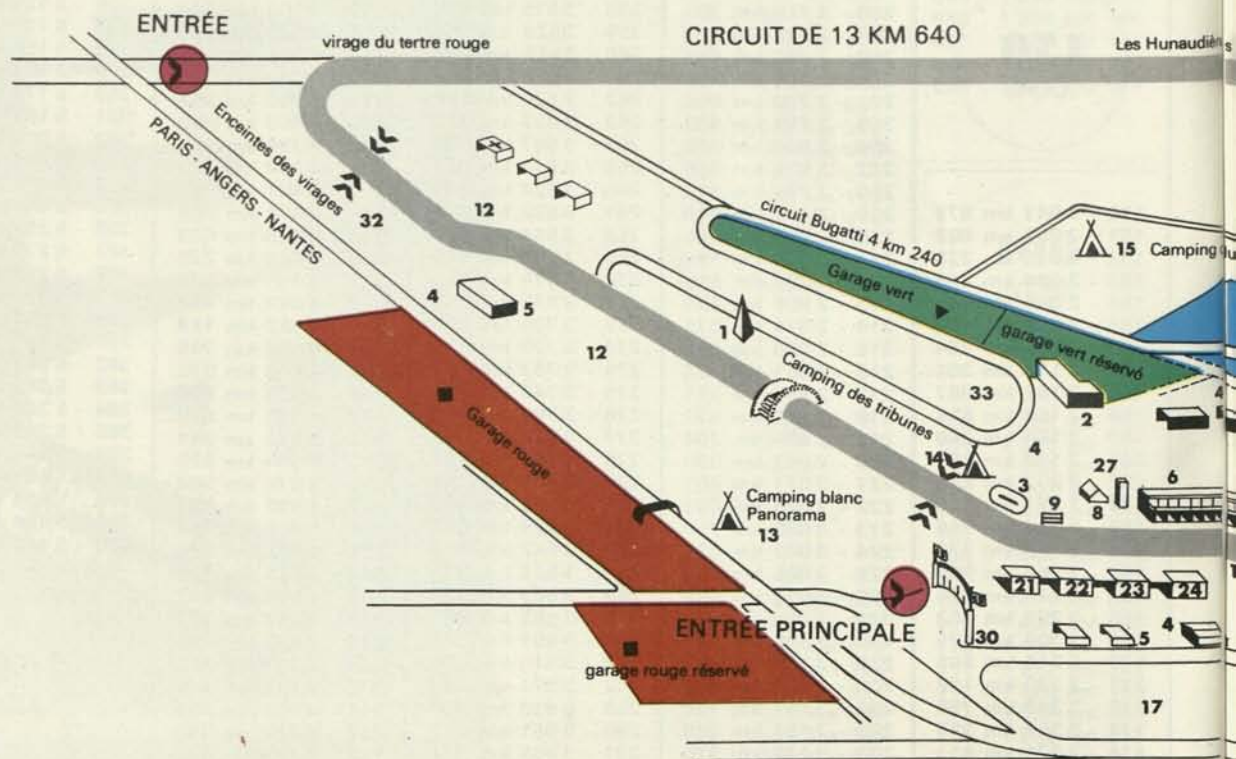
- 750 extincteurs représentant un poids de 16 tonnes ;
- 5 véhicules de désincarcération ;
- 68 voitures incendie ;
- 30 ambulances.

- 1 Chapelle
- 2 Musée de l'automobile
- 3 Piste junior
- 4 Restaurants
- 5 Tabac P.T.T.
- 6 Balcons des ravitaillements
- 7 Direction de la course
- 8 Welcome
- 9 Tableau d'affichage lumineux
- 10 Chronométrage et Croix-Rouge
- 11 Enceinte des tribunes
- 12 Enceintes des virages et Croix-Rouge
- 13 Camping blanc Panorama
- 14 Camping des tribunes

- 15 Camping du Houx
- 16 Karting
- 17 Aérodrome
- 18 Signalisation concurrents
- 19 Golf (18 trous)
- 20 Hippodrome
- 21 Tribune Wimille
- 22 Tribune Singher-Durand
- 23 Tribune Robert-Benoist
- 24 Tribune Sommer
- 25 Tribune Citroën, siège social de l'A.C.O.
- 26 Tribune Talbot
- 27 Point de rencontre

- 28 Gradins de Maison-Blanche
- 29 Enceinte de Maison-Blanche
- 30 Bungalow d'accueil
- 31 Centre moto
- 32 Luna Park
- 33 Ecran géant Esso

- Garage blanc
- Garage rouge
- ▲ Garage vert
- ◀ Garage bleu





# POUR VOUS AIDER, SUR LE CIRCUIT...

## Les bureaux de renseignements de l'A.C.O.

- A L'ENTRÉE PRINCIPALE DES TRIBUNES (30), terre-plein extérieur.
- Au VILLAGE, le Stand du Tourisme (Point de Rencontre) (29). Affichage public de messages.
- Dans les ENCEINTES DE TRIBUNES :
  - derrière la Tribune Singher ;
  - à l'entrée sud de cette enceinte.
- Dans les ENCEINTES DES VIRAGES, Bureau de M. Macon.  
Dans ces différents points d'accueil A.C.O., des hôtesses vous aident et vous guident. N'hésitez pas à les consulter. Interprètes.

**BUREAU DE CHANGE** officiel à l'entrée principale de l'ENCEINTE des TRIBUNES (30).

**BANQUE** : Bureau B.N.P., au centre du Village.

**CAMPING** : Au nord du Village, près du Musée. Au sud des Ravitaillements, derrière le garage Bleu, CAMPING du HOUX.  
Dans les enceintes des Virages, CAMPING ROUGE (13).

**CULTE** catholique : messes à 9 et 11 heures. Chapelle rustique des « S » du Tertre-Rouge.

**CONSIGNE** : Dans l'enceinte des tribunes, entre l'entrée et la première tribune.

**CROIX-ROUGE** : Des équipes de la Croix-Rouge veillent sur la santé des spectateurs, dans les différentes enceintes.

**JOURNAUX** : Dépôt des Messageries de Presse, au Village.  
Dans toutes les enceintes.

**PHILATÉLIE** : Vente d'enveloppes, de cartes et plaquettes du Cinquantenaire au stand du Tourisme.

**P.T.T.** : Bureau au centre du Village. Oblitération cachet spécial « 24 Heures ».  
Postes téléphoniques dans toutes les enceintes.

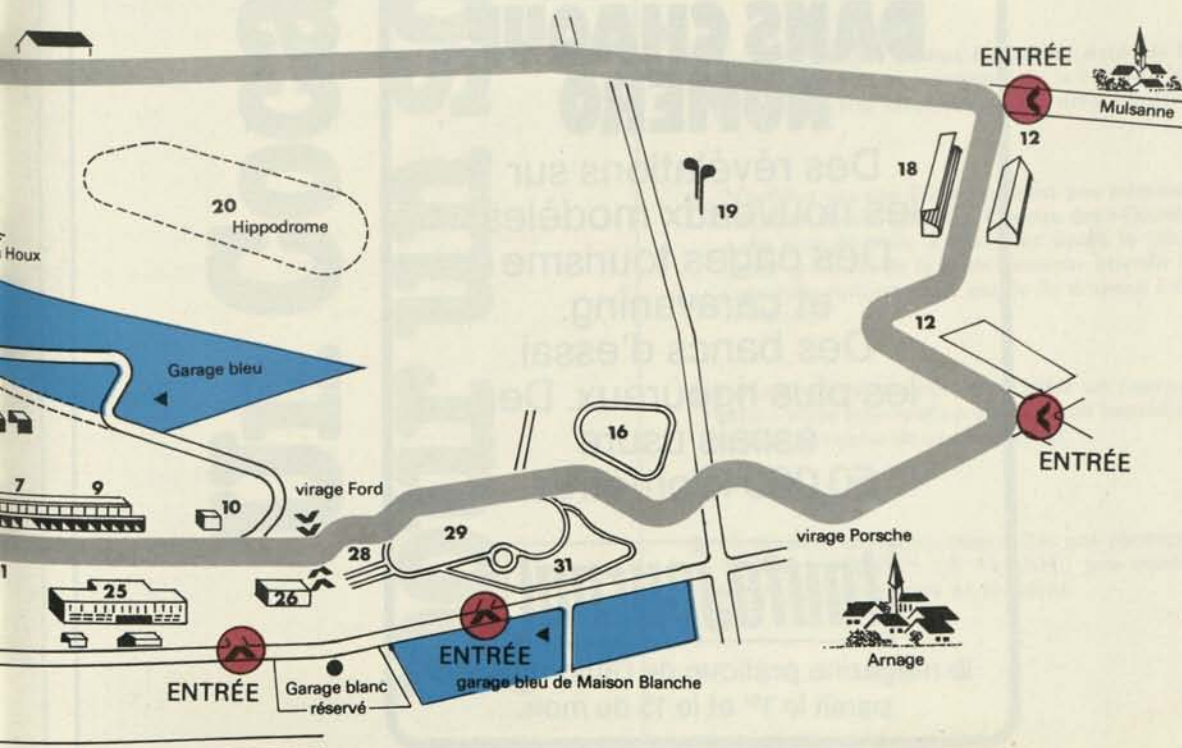
### TRANSPORTS :

**Par CARS** : La S.T.A.O. assure le transport de la ville vers les enceintes des Tribunes. Départ de la Gare Routière, avenue du Général-Leclerc. Départ au bas du Garage-Rouge, à droite de la sortie des enceintes des Tribunes.

Le S.E.T.R.A.M. assure le transport vers les enceintes populaires. Départ de la place de la République. Départ du Circuit : chemin du Panorama.

**TAXIS** : A l'entrée principale.

**NAVETTE AVIS** : A la disposition des sociétaires de l'A.C.O. pour liaison de l'entrée annexe, face souterrain sud, aux enceintes de Mulsanne et d'Arnage.





# Avec Vous l'Auto-Journal est aux 24 Heures du Mans 80

## L'AUTO-JOURNAL C'EST AUSSI DANS CHAQUE NUMERO

Des révélations sur  
les nouveaux modèles.

Des pages tourisme  
et caravanning.

Des bancs d'essai  
les plus rigoureux. Des  
essais usure  
50 000 kilomètres.

***l'auto-journal***

le magazine pratique de l'automobiliste  
paraît le 1<sup>er</sup> et le 15 du mois.



Buvez

*Coca-Cola*

MARQUE DÉPOSÉE

**Un Coca-Cola  
pour un sourire.**

## conseils de prudence

- Ne jetez pas les papiers : pris dans un remou d'air, ils peuvent être projetés sur la piste et être la cause d'un accident mortel.  
Des poubelles sont réparties dans les enceintes pour les recevoir, ainsi que les déchets, boîtes, bouteilles, etc... Ces récipients, qui jonchent le sol, risquent de provoquer des accidents parmi les spectateurs.
- Si vous possédez un chien et que vous ne puissiez pas le laisser dans sa niche, n'oubliez pas qu'il doit être **CONSTAMMENT** tenu en laisse et ne pas avoir accès aux stands de ravitaillement.  
Pour le cas où certains chiens, trompant la confiance de leurs maîtres, se trouveraient en divagation sur le circuit pendant les 24 Heures, la Société protectrice des Animaux se tiendra à la disposition de l'A.C.O. en assurant une permanence du samedi matin au dimanche soir, 20 heures. (Tél. : 84.32.17, de jour comme de nuit.)
- Si un accident se produit, ne le transformez pas en désastre en envahissant la piste : **N'ESSAYEZ PAS DE VOUS ÉCHAPPER HORS DES ENCEINTES PROTÉGÉES : VOUS RISQUERIEZ VOTRE VIE, CELLE DES PILOTES... ET UN PROCÈS-VERBAL PAR SURCROÏT !**
- Ne cherchez pas à vous introduire dans les locaux et enceintes réservés au personnel de la course : leur travail requiert toute leur attention, ils ont droit à votre discrétion.
- N'oubliez pas que l'épreuve n'est pas terminée, le dimanche, à 16 heures précises. Chacun des véhicules en course a un tour de piste à effectuer après la vingt-quatrième heure et l'accès de la route demeure interdit jusqu'au passage de la voiture-pilote munie du drapeau à damiers noirs et blancs.
- Par ailleurs, abstenez-vous d'aider un concurrent en difficulté : votre intervention entraînerait immédiatement la mise hors de course de ce concurrent.
- Si, pendant la course, vous faites une photographie de nuit, **N'UTILISEZ PAS LE FLASH** : son éclair peut éblouir un pilote et provoquer un accident.





*Dans les nombreuses boutiques du Village,*

*vous trouverez :*

**des cadeaux, souvenirs, etc.**

Hermès  
Esso-Shop  
Journaux, revues, Messageries de  
Presse  
Editions Michel Vaillant

**des pellicules, films, appareils photographiques, caméras, etc.**

Kodak  
Develay (Fuji Film)  
C.B. Radio Midland

**des voitures miniatures de collection aux stands :**

Manou Auto-Sport  
Circuit miniature Polistil

**des vêtements, articles de sport, tee-shirts, etc., aux stands :**

Eminence  
Marnat  
Sonauto  
Stand 21  
Le Mans Equip'Auto  
Djim



# SHOPPING AUX 24 HEURES...

*Vous trouverez également :*

## **des restaurants et stands de dégustation :**

### Restaurants

- du Welcome
- La Targa Florio
- Le Nurburgring
- des Pilotes (enceinte des Ravitaillements)
- des Tribunes (enceinte des Tribunes)

### Brasseries

- La Croustillante
- Ty Coz
- Le Point de Rencontre

## **des buvettes et stands de dégustation :**

- Crêpes au Grand Marnier
- Champagne Mercier
- Coopérative Laitière du Mans
- Glaces Gervais
- Libre-Service Les Comptoirs Modernes
- Tartelettes au Fromage, Croque-Monsieur

## **des stands publicitaires et stands de réception :**

- Abex Pagid
- Automobiles Chardonnet
- Fiat
- Talbot
- R.N.U.R.
- B.N.P.
- B.P.
- C.S.N.C.R.A.
- E.S.C.R.A.
- Esso
- Kléber
- Lion's Club
- Maine Libre
- Martini et Rossi
- Michelin
- Moët et Chandon
- Groupe des Mutuelles Générales Françaises
- Office de Tourisme des Sables-d'Olonne
- Ouest-France
- Chapiteau Pernod
- Rotary-Club
- R.T.L.
- S.E.J.T.A.
- Uniroyal
- Wynnis

*Dans les enceintes des virages du Tertre-Rouge :*

**GRANDE  
FÊTE  
FORAINE**







Silencieux homologués T.P.S.I.  
pour usage routier . 30 types de voitures



## les mini-VOITURES

autos-motos-karts  
**devil**

Pour vos enfants de 4 à 14 ans  
Conduite très facile - Consommation mini



En vente chez tous les bons accessoiristes.  
Documentation DEVIL autos-motos ou mini-voitures  
contre 3 F en timbres.



B.P. 14 MARIGNIER  
Route de Bonneville  
74130 MARIGNIER

Tél. (50) 90.60.05

autos-motos-karts  
**devil**

Télex : 300754 CHACOMIN ANNCY DEVIL

- Importateur BELGIQUE :  
Ets Claude COLLAER - 156, avenue du Roi-Albert - B. 5220 ANDENNE  
Tél. : (085) 22.36.67
- Importateur SUISSE-AUTOS :  
HEINI MADER R.C. - Chemin Fossabot - CH. 1196 GLAND - Tél. : (022) 64.28.03
- Importateur SUISSE-MOTOS :  
MOTO-RUSCH - 17, bd de la Cluse - 1205 GENEVE - Tél. : 20.96.46
- Importateur ALLEMAGNE AUTOS-MOTOS  
AUTO-STAND TREISER - 4680 GE-BUER-HASSEL - Tél. : (0209) 66987

# Henri RAMADE

## traiteur

500, avenue Félix-Géneslay  
LE MANS ☎ 84-10-07

SUR LE CIRCUIT : Restaurant des Pilotes  
Enceinte des Ravitaillements



chaque mois

Echappement

tout ce  
qui concerne  
le sport  
automobile  
en France

## To assist you on the circuit...

### The A.C.O. information offices :

- At the main gate to the grand stands and just in front of the gate.
- In the VILLAGE, at the tourism office pavilion (meeting point). A message board will be made available to the public.
- Within the grand stand enclosures and behind the Singher grand stand.

On the south side entrance to the general public enclosures, at Mr MACON's office.

At every one of the above mentioned places, the A.C.O. hostesses are available to provide guidance and information. Please inquire, interpreters are on duty.

**FOREIGN EXCHANGE :** The official exchange office is situated near the main entrance to the grand stand enclosure.

**BANK :** The B.N.P. bank has an office near the centre of the « village ».

**CAMP SITE :** Tents can be sited to the north side of the « village » and not far from the Museum. At the back of the blue car park on the south side of the refuelling area the « camping du Houx » is to be found. The « Panorama » camp site is to be found within the general public enclosures.

**RELIGIOUS SERVICE :** Catholic religion masses at 6, 9 and 11 a.m. at the open air chapel situated near Tertre Rouge esses.

**LEFT LUGGAGE :** In the Grand stand area and half way between the entrance and the first grand stand.

**RED CROSS :** Red Cross teams deal with health problems in every one of the various public enclosures.

**PRESS :** The press agents have a large supply of papers in the village as well as in every enclosure.

**PHILATELY :** Post cards, envelopes and booklets of the jubilee are for sale in the Village.

**POST OFFICE :** There is an office in the « village ». A special « 24 HOURS » post mark is used by the « P.T.T. ». There are also telephone kiosks in the enclosures.

**TRANSPORT : By BUS :** The S.T.A.O. company carries passengers from town to the Grand Stand enclosure. The buses start from the S.T.A.O. bus station in avenue Leclerc. From the circuit, the departure area is close to the exit to the grandstand alongside the red car park.

S.E.T.R.A.M. carries passengers to the general public enclosures. The buses start from town at « place de la République » and from the circuit at « chemin du Panorama ».

**TAXI CABS :** Near the main gates.

**AVIS CARS :** These are available for the benefit of A.C.O. members only. They ply between the main entrance and the « Mulsanne and Arnage » enclosures.



# MIDLAND<sup>®</sup>

*Première marque mondiale  
de radio **CB***





# la CB radio...

(prononcez cibi Radio)

*qu'est ce que c'est ?*

(C.B. : CITIZEN BAND, c'est-à-dire bande des citoyens)

**C**EST un moyen de radio-communication qui permet aux utilisateurs de se parler par la voie des ondes dans un rayon de 10 à 20 km suivant les conditions atmosphériques et l'environnement. Par extension, on appelle C.B. radio le petit poste émetteur-récepteur qui remplit cette fonction. Du fait de sa grande facilité d'utilisation, les services innombrables qu'elle peut rendre, son montage aisé dans n'importe quel véhicule, son faible prix comparé aux autres moyens de radio-communication, la C.B. s'est développée de façon foudroyante dans notre monde occidental.

**E**MPLROYÉE à une échelle extraordinaire aux États-Unis (+ de 30 millions de postes vendus à fin 79, soit + de 14% de la population) elle y est devenue irremplaçable. La C.B. a également envahi l'Europe : l'Allemagne (6 millions de postes C.B. vendus depuis fin 1975), la Suisse, la Suède, le Danemark, l'Italie, l'Autriche, le Portugal, la Belgique depuis le 1<sup>er</sup> novembre 79 l'ont reconnue et autorisée. La Hollande, à son tour entrera dans le circuit très bientôt.

**E**T la France ? L'article L 89 du code des P et T déclare dans son deuxième alinéa : "Un appareil radio-élec-

trique servant à l'émission, à la réception, ou à l'émission et à la réception de signaux et de correspondances privés ne peut être fabriqué, importé, vendu ou acquis en vue de son utilisation en France que s'il a fait l'objet d'une homologation dans les conditions déterminées par décret en conseil d'État..."

Actuellement les C.B. radios sont trop perfectionnées pour être homologables suivant les conditions techniques en vigueur. C'est pourquoi toutes les C.B. radios qui pourraient être acquises ne peuvent et ne doivent pas être utilisées en France.

**P**OURTANT l'administration reconnaît elle-même l'existence d'au moins 50 000 utilisateurs de C.B. radios en France, ce qui laisse supposer une utilisation effective plus importante encore. Ces utilisateurs sont, pour la plupart, regroupés au sein d'association (plus d'une dizaine) constituées suivant la loi de 1901 et régulièrement déclarées.

Souhaitons donc qu'en France la réglementation sur l'utilisation des C.B. radios soit mise en concordance avec les faits le plus rapidement possible.

## MIDLAND

1<sup>ere</sup> marque mondiale de radio C.B.

La gamme MIDLAND est à votre disposition chez nos revendeurs agréés. Vous y trouverez le modèle qui correspond exactement à vos besoins. Votre vendeur est aussi un expert. Il vous conseillera et assurera un service après-vente efficace et un dépannage rapide avec des pièces d'origine MIDLAND.

- Dpt 03  
CEMA Electronique  
20, avenue Poncet  
93200 Vichy  
Tél. (70) 98.96.51.
- Dpt 06  
ONDES ET ALARMES  
15, rue Gubernatis  
06000 NICE  
Tél. (83) 80.62.32.
- Dpt 13  
JOHN BROWN WHEELS  
25, Bd Vauban  
13006 MARSEILLE  
Tél. (91) 80.79.36.  
AUTOSONIK  
27, rue Aristide-Briand  
13100 Aix-en-Provence
- Dpt 14  
Ets DELLIER  
26, avenue de la République  
14800 DEAUVILLE  
Tél. (31) 88.33.05.  
SEMA  
Galerie marchande de Cap Cabourg  
14390 CABOURG  
Tél. (31) 91.38.65.
- Dpt 21  
Electro Shop 21  
28, rue Parmentier  
21006 DIJON  
Tél. (80) 72.28.24.
- Dpt 22  
Ets René Jaffrelet  
Villa Jaffray  
22120 SAINT-RENE-HILLION  
Tél. (96) 32.76.10.

- Dpt 33  
RADIO SHOP  
55, rue du Tondu  
33000 BORDEAUX  
Tél. (56) 96.35.23.  
Ets RACER  
40, avenue Thiers  
33100 BORDEAUX  
Tél. (56) 86.16.69.  
Ets SOLISELEC  
21, cours Alsace-Lorraine  
33000 BORDEAUX  
Tél. (56) 52.94.07.
- Dpt 40  
Ets SEMAT  
Avenue de la Nationale 10  
40230 SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE  
Tél. (58) 77.21.26.
- Dpt 42  
RADIO SIM  
28, rue Paul Bert  
42000 SAINT-ETIENNE  
Tél. (77) 32.74.62.  
RADIO SIM  
6, rue Pierre-Dopierre  
42300 ROANNE  
Tél. (77) 67.44.31.
- Dpt 44  
LANGARD Electronic  
65, quai de la Fosse  
44000 NANTES  
Tél. (40) 71.07.29.
- Dpt 45  
Moto Shop  
57, faubourg Barnier  
45000 ORLEANS  
Tél. (38) 57.14.14.

- Dpt 51  
Champagne Electronique  
110, avenue de Laon  
51100 REIMS  
Tél. (26) 47.72.12.
- Dpt 63  
Ets ATOLL  
37, avenue des Jacobins  
63000 CLERMONT FERRAND  
Tél. (73) 91.88.92.
- Dpt 68  
Station FINA  
Tunnel routier de  
Sainte-Marie-aux-Mines  
68160 ALSACE  
Tél. (89) 58.76.32.
- Dpt 69  
LYON RADIO COMPOSANTS  
45, quai Pierre Saizis  
69009 LYON  
Tél. (78) 28.99.09.
- Dpt 71  
ALEXANDRE  
3, rempart Saint-Pierre  
71100 CHALON-SUR-SAONE  
Tél. (85) 48.86.08.
- Dpt 72  
RADIO LOISIR COMMUNICATION  
21, rue Saint-Martin  
72000 LE MANS  
Tél. (43) 28.70.94.  
RADIO TELEPHONE SERVICE  
9, rue Jules Renard  
72000 LE MANS  
Tél. (43) 28.26.07.
- Dpt 75  
VIDEO TECHNIC

- 76/76, avenue des Champs-Élysées  
Passage du Lido  
75008 PARIS  
Tél. (1) 562.17.45.  
WEST RACING  
3, rue Brunel  
75017 PARIS  
Tél. (1) 822.25.17.  
SYGMA  
58, faubourg Poissonnière  
75010 PARIS  
Tél. (1) 770.82.42.  
AUTO ACCESSOIRES  
66, avenue de la Grande Armée  
75017 PARIS  
Tél. (1) 574.74.74.  
AUTO ACCESSOIRES  
27, avenue de la République  
75010 PARIS  
Tél. (1) 357.16.98.  
AUTO ACCESSOIRES  
8, place du 25 Août (Porte d'Orléans)  
75014 PARIS  
Tél. (1) 539.55.95.
- Dpt 76  
DRUG SPEED  
7, rue du Neubourg  
Parking SEMA  
76500 ELBEUF  
Tél. (35) 77.34.73.  
ELECTRONIC CENTER  
3, rue Paul Doumer  
76600 LE HAVRE  
Tél. (35) 42.59.78.  
Sté BELLCREST  
Centre routier Le Cormoran  
Zone industrielle de GONFREVILLE  
76700 HARFLEUR  
Tél. (35) 25.35.35.

- Dpt 91  
R.G.C.S.  
9, rue Franklin Roosevelt  
91480 QUINCY SENART  
Tél. (1) 900.93.53.
- Dpt 92  
HALL 66 GL PLANSON  
66, Bd Victor Hugo  
et 13/15, rue Poyer  
92110 CLICHY  
Tél. (1) 737.92.45.  
Tél. (1) 739.84.80.  
MAP HOME  
220, quai Stalingrad  
92130 ISSY LES MOULINEAUX  
Tél. (1) 558.55.77.  
JOHN BROWN WHEELS  
42, Bd Carnot  
92300 LEVALLOIS  
Tél. (1) 757.69.80.
- Dpt 93  
MOBILPHONE CB  
Relais international  
93000 GARONOR  
Protection électronique  
59, avenue Gabriel Péri  
93400 SAINT OZEN  
Tél. (1) 252.97.85.
- Dpt 95  
Radio Assistance Service  
72, avenue Gabriel Péri  
95 CORMEILLES EN PARISIS  
Tél. (1) 978.71.13.

IMPORTATEUR - DISTRIBUTEUR EXCLUSIF

I.C.E. François TOURRES - 20, rue du Mont-Joly, 76600 LE HAVRE. Tél. 16 (35) 24.28.03. Téléx 190 609 F

Le 6 mars, l'ACO de Saint-Brieuc faisait une démonstration de sauvetage d'accidentés de la route par CB Radio en présence de journalistes et caméraman de la télévision française. Pour ne rien laisser au hasard l'ACO avait, bien entendu, choisi les CB radios MIDLAND.

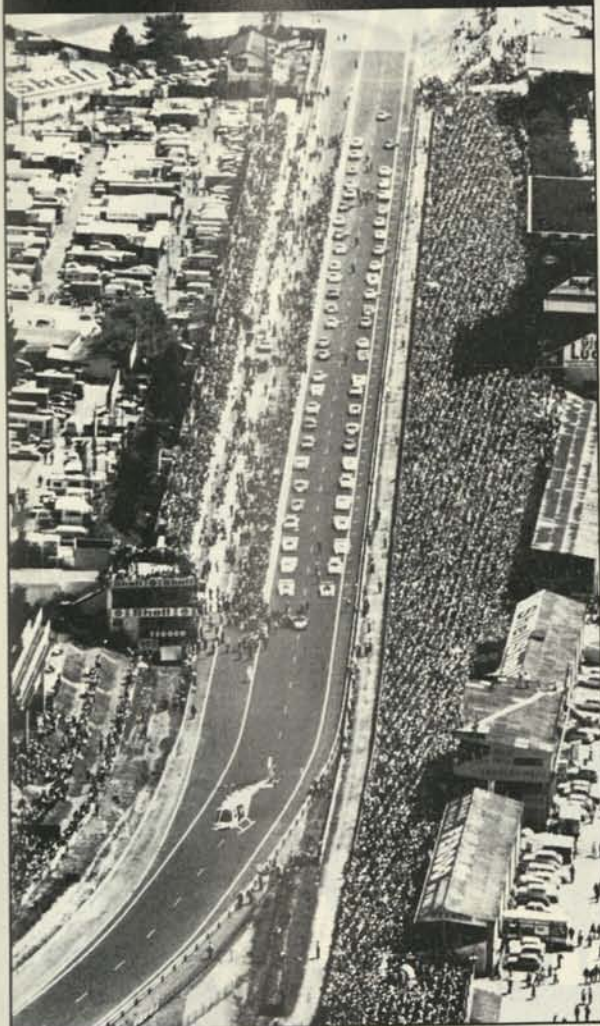


**Kanterbräu.**  
**La bière**  
**de Maître**  
**Kanter.**





# sport-auto



Pour être  
au cœur  
de la course

# sport-auto

En vente partout

## Zu ihrer Orientierung auf dem circuit...

Die **AUSKUNFTSBUROS** des A.C.O. (Automobile-Club de l'Ouest) :

- Am Haupteingang zu den Tribünen, äusserer Vorplatz.
- Im Village am Touristikstand (Treffpunkt) - Öffentlicher Aushang von Mitteilungen.
- Im Bereich der Tribünen, hinter der Singher - Tribüne, nahebeim Grossen Restaurant.
- Im Bereich des allgemeinen Zuschauerraumes das Büro von Monsieur MACON, am Südeingang dieses Abschnittes.

An den verschiedenen Empfangsstellen des A.C.O. werden ihnen Hotessen behilflich sein und sie führen - Scheuen sie sich nicht, ihnen Fragen zu stellen. Dolmetscher.

**OFFIZIELLES GELDWECHSELBURO** am Haupteingang zu den Tribünen.

**BANK** : Zweigstelle der B.N.P. im Zentrum des Village.

**CAMPING** : Nördlich des Village, in der Nähe des Museums - Zeltstadt.

- Süddlich der Boxen, hinter dem blauen Parkplatz (garage), Camping-platz von HOUX.

- Im allgemeinen Zuschauerraum : Panorama Camping.

**KATHOLISCHER GOTTESDIENST** : Messen um 6, 9, 11 Uhr in der Landkapelle bei den S-Kurven des Tertre Rouge.

**SCHLISSFACHER** : Im Bereich der Tribünen, zwischen dem Eingang und der ersten Tribüne.

**ROTES KREUZ** : Mehrere Rote-Kreuz-Posten achten auf die Gesundheit der Zuschauer in den verschiedenen Abschnitten.

**ZEITUNGEN** : Im Pressezentrum des Village. In allen Zuschauerabschnitten.

**PHILATELIE** : In dem Village, Verkauf von Karten, Umschlägen, Heftchen der Fünfzigjahrfeier.

**P.T.T.** : (Post, Telefon, Telegramm) - Amt im Zentrum des Village. Special-Stempel der « 24 Stunden ».

**ALLGEMEINE VERKEHRSMITTEL** :

- **Mit dem Autobus** : Die S.T.A.O. garantiert die Beförderung von der Stadt zum Tribünen-raum. Abfahrt Busbahnhof, avenue du Général-Leclerc. Abfahrt am Rand des roten Parkplatzes, rechts vom Ausgang des Tribünen-raumes.

- Die S.E.T.R.A.M. bewerkstelligt die Beförderung zu den allgemeinen Zuschauerabschnitten. Abfahrt am Platz der Republik, Abfahrt vom Circuit : Panorama weg.

**TAXIS** : Am Haupteingang.

**AVIS** : Kleinbusse im Pendelverkehr stehen den Mitgliedern des A.C.O. zur Verfügung : Direktverbindung Haupteingang zum Abschnitt von Mulsanne b.z.w. von Arnage.



# CIRCUIT PERMANENT DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST

## CIRCUIT BUGATTI

Construit en 1965 à l'intérieur du célèbre circuit des « 24 Heures » par l'Automobile-Club de l'Ouest, le circuit Bugatti bénéficie des réalisations techniques et matérielles mises en œuvre pour cette grande épreuve.

C'est un circuit de type routier où le pilotage est prépondérant puisque la ligne droite ne dépasse pas 800 mètres pour un développement total de 4,240 km, d'une largeur constante de 9 m au moins.

La piste est ouverte :

- aux constructeurs pour effectuer leurs essais ;
- aux concurrents des manifestations sportives ;
- aux élèves des Ecoles de Pilotage Auto et Moto ;
- aux particuliers avec leurs véhicules personnels.

Le Circuit Bugatti a une réputation internationale qui lui a permis d'accueillir ces dernières années :

Les Tour de France « Auto et Moto », la Coupe Renault 5 Alpine, la Coupe Volkswagen Golf, le Trophée British Leyland, la Coupe Alfa-Roméo, le Championnat de France de Formule Renault, le Championnat de France des Voitures de production, les Coupes S.R.T., le Challenge Raymond Acat, les Coupes Promosport, les

24 Heures Motos, le Grand Prix de France Moto, les Finales des Ecoles Auto et Moto.

Les professionnels de l'automobile s'y retrouvent pour travailler dans un cadre prestigieux.

- Journée des Importateurs ;
- Convention Renault et Présentation de la Renault 20 TS ;
- Stages de Promotion des Ventes BMW ;
- Séminaires Volkswagen ;
- Formation C.E.A.T. ;
- Essais Michelin, Dunlop, Renault, Honda, Kawasaki, Japauto.

La Société Columbia a choisi, en 1976, le cadre du Circuit pour y tourner le long métrage « Bobby Deerfield » mettant à l'écran la vie d'un pilote de formule 1.

Et depuis peu, les Cyclistes ont trouvé sur le Circuit Bugatti un terrain de prédilection pour courir (tour de France 1976) et s'entraîner.

Pionnier de la sécurité automobile, l'Automobile-Club de l'Ouest a tout naturellement contribué aux succès des opérations « Club 90 Antar » et « 10 de conduite Sécurité » et « la Chasse au Gaspi » 1979 et 1980.

**S.E.V. MARCHAL  
CONFIE  
DES DOCUMENTS  
A UN INCONNU.**

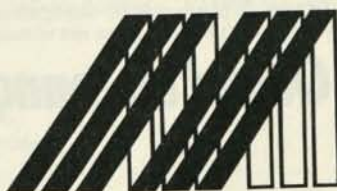


# LE PREMIER CONSTRUCTEUR DU GRAND SUD-OUEST PRESENT AUX **24 HEURES DU MANS**®



Résidences principales:  
Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Fumel  
Résidences secondaires:  
Atlantique: Vieux Boucau, Lacanau  
Méditerranée - Cote d'Occ: Port-Leucate.

résidences  
**MALARDEAU**  
19 allées J.Jaurès 31000 Toulouse tél:(61) 62.12.56



pic toulouse toulouse



# ESSO aux 24 heures

A l'occasion des 24 Heures du Mans Auto 1980, ESSO apporte de nouveau son soutien à l'Equipe WM qui engage trois voitures : la n° 5 pilotée par Guy Fréguelin et Roger Dorchy, la n° 6 pilotée par Max Mamers et Jean-Daniel Raulet, la n° 7 pilotée par Serge Saulnier et Denis Morin.

Pour la 1<sup>re</sup> fois au monde, une voiture (l'Esso-WM n° 5) est équipée de deux caméras couleur qui livrent, en direct, par l'intermédiaire d'un hélicoptère relais, les images de la course.

Ces images sont projetées sur un écran géant de Télévision (50 m<sup>2</sup>) et commentées par José Rosinski. L'écran, installé sous un chaiteau, est situé dans le Virage du Musée.

(suite page 68)

## **S.E.V. MARCHAL ET 8000 AUTRES ENTREPRISES CONFIENT LA REPRODUCTION DE LEURS DOCUMENTS A INFOTEC.**

Infotec, vous ne connaissez peut-être pas. Bien sûr, ce n'est pas une société de reprographie qui fait parler d'elle à longueur d'année. Et pourtant 8000 entreprises françaises connaissent et utilisent ses photocopieurs, ses télécopieurs, ses machines

à écrire à mémoire. Surprenant ? Pas tellement pour qui connaît la qualité du matériel Infotec et le sérieux de ses hommes. Après tout, si S.E.V. Marchal du Groupe Société pour l'Équipement de Véhicules fait confiance à Infotec, il y a certainement une raison.

**Quand on connaît la reprographie, on nous choisit.**

**infotec**

Société Française Hoechst, Département Infotec,  
Tour Roussel/Nobel - Cedex 3 - 92080 Paris-La Défense - Tél. : 776.01.01.

**Hoechst** 



# L'École de Pilotage du Circuit Bugatti

Créée par l'Automobile-Club de l'Ouest en septembre 1965, cette Ecole de Pilotage s'est mise à disposition des automobilistes désirant se perfectionner et aux futurs pilotes de compétition.

L'école de perfectionnement permet à ses élèves d'assimiler sûrement et rapidement les notions indispensables pour conduire en toute sécurité avec le minimum de frais sur les voitures rapides. Pour cela, les élèves peuvent utiliser également leurs voitures personnelles.

L'école assure à la demande une formation spéciale pour ensembles articulés : remorques, caravanes, etc. Un diplôme supérieur de conduite est remis aux stagiaires ayant satisfait avec succès à l'enseignement des cours.

L'Ecole de Pilotage de Course s'adresse plus spécialement aux jeunes de 18 à 27 ans qui veulent accéder à la compétition.

En débutant leur apprentissage sur des voitures de compétition directement, les élèves ont la possibilité de prouver leur aptitude.

L'enseignement se fait par degrés successifs, mêlant étroitement la connaissance théorique et les exercices pratiques.

Au cours des stages, les moniteurs exercent une surveillance constante et prodiguent tous les conseils et connaissances techniques qui permettent de piloter avec efficacité sur tous les circuits.

2 700 élèves ont suivi en 14 ans les cours de l'Ecole de Pilotage de l'Automobile-Club de l'Ouest sur le Circuit Bugatti et chaque année, depuis 1968, le meilleur élève se voit décerner le titre de Volant.

Il bénéficie, dès lors, pour la saison de courses suivante, de toute l'organisation professionnelle de l'éco-



le pour disputer le Championnat de France de monoplace formule Renault sous les couleurs de l'Automobile-Club de l'Ouest.

## démolition automobile industrielle

HOMOLOGATION NATIONALE N° 2

Ets H. de KILMAINE S.A.

114, ROUTE DE BORDEAUX, 37170 CHAMBRAY-LES-TOURS

Tel. 28-03-17

DEMONTAGE DE VEHICULES RECENTS - PIECES - ORGANES - EXPORTATION



# ESSO aux 24 heures (suite de la page 66)

Cette première mondiale, conçue par ESSO, est réalisée techniquement par la S.F.P.

Horaires des transmissions sous le chapiteau (entrée gratuite) :

*Samedi 14 :*

15 h 45 - 16 h 30  
17 h - 17 h 30  
18 h - 19 h 10  
20 h - 20 h 30  
21 h - 21 h 30  
22 h - 24 h (résumé filmé)

*Dimanche 15 :*

9 h - 9 h 35  
10 h - 10 h 35  
11 h - 11 h 35  
12 h - 12 h 35  
13 h - 13 h 35  
14 h - 14 h 35  
15 h - 16 h 05



**CIBIE  
CONFIE  
DES DOCUMENTS  
A UN INCONNU.**



# L'école de pilotage motocycliste A.C.O. - HONDA

Créée en 1969, l'Ecole de Pilotage motocycliste de l'A.C.O. s'est associée, en 1977, avec HONDA-FRANCE, représentant, à l'intérieur de nos frontières, le premier constructeur mondial des deux roues.

L'Ecole bénéficie ainsi de l'apport technique et matériel de cette grande firme et a pour vocation le loisir, en englobant la sécurité de conduite routière par des cours de perfectionnement et l'initiation à la compétition avec l'ECOLE de PILOTAGE de COURSE.

## FORMATION AUX PERMIS MOTOS A1 - A2 - A3

Une école préparatoire à l'obtention du permis de conduire moto vient d'être créée dans le cadre des activités du Centre Régional Motocycliste.

Vous pourrez ainsi par un stage continu, vous préparer dans le cadre prestigieux des Circuits du Mans, à l'examen des permis motos A1, A2 ou A3.

Cette formation vous permettra de vous présenter à l'examen avec le maximum de chance de succès, ainsi qu'elle vous assurera une solide base de connaissances indispensable à la sécurité et à l'agrément de la conduite moto.

## LE PERFECTIONNEMENT

Les cours de perfectionnement sont destinés aux élèves désireux d'améliorer leur comportement et leur pilotage sur route ou sur piste.

Ils vous permettront notamment :

- de mieux contrôler votre machine ;
- de conduire en souplesse ;
- d'avoir un freinage plus sûr ;
- de mieux évaluer les distances et les vitesses.

Ces cours pourront être dispensés, soit sur les machines de l'école, 400 HONDA « Four » ou 125 « S » et « CG », soit sur votre machine personnelle.

## A L'ÉCOLE DE LA COURSE

Dès votre première leçon, qui vous sera donnée sous la houlette de notre moniteur attitré, J.-C. CHEMARIN, quadruple Champion d'Europe, les motos que vous piloterez seront des 400 cm<sup>3</sup> HONDA « Four », préparées spécialement par le service compétition de HONDA-FRANCE.

Les cours ont été conçus pour des élèves n'ayant pas d'expérience préalable du sport motocycliste ; ils sont donc accessibles à tous. Ils ont été étudiés de manière à ce que vous ne soyez pas obligés de venir régulièrement, mais seulement quand vos loisirs vous le permettent.

## CENTRE RÉGIONAL MOTOCYCLISTE DE MAISON-BLANCHE

Le Centre Régional Motocycliste de Maison-Blanche, réalisé sur les terrains de l'Automobile-Club de l'Ouest, avec le concours de la Communauté Urbaine du Mans, du Conseil Général et du Département, ouvrira prochainement ses portes.

Il pourra accueillir, outre les Ecoles de Pilotages citées plus haut qui fonctionnent actuellement sur le Circuit BUGATTI, tous les motocyclistes désireux de « tourner » sur une vraie piste spécialement étudiée et conçue par des motards pour des motards.

Ces derniers pourront perfectionner leur conduite et agrémenter leurs moments de loisirs en retrouvant la chaude ambiance du monde de la moto.

La deuxième phase des travaux prévoit également une piste destinée à la moto verte et aux amateurs de tout terrain.





**Le Parisien**

*libéré*



Grey France

**CIBIE**  
**ET 8000 AUTRES ENTREPRISES**  
**CONFIENT LA REPRODUCTION**  
**DE LEURS DOCUMENTS A INFOTEC.**

Infotec, vous ne connaissez peut-être pas. Bien sûr, ce n'est pas une société de reprographie qui fait parler d'elle à longueur d'année. Et pourtant 8000 entreprises françaises connaissent et utilisent ses photocopieurs, ses télécopieurs, ses machines

à écrire à mémoire. Surprenant? Pastellement pour qui connaît la qualité du matériel Infotec et le sérieux de ses hommes. Après tout, si CIBIE du Groupe S.E.V. MARCHAL fait confiance à Infotec, il y a certainement une raison.

**Quand on connaît la reprographie, on nous choisit.**

**infotec**

Société Française Hoechst, Département Infotec,  
Tour Roussel/Nobel - Cedex 3 - 92080 Paris-La Défense - Tél.: 776.01.01.

**Hoechst**





# 3<sup>e</sup> 24 heures du Mans moto



## SUR LA LANCÉE...

*Samedi 19 avril 1980, 15 heures : pour la troisième fois, le drapeau tricolore se baisse sur le départ des 24 Heures du Mans Moto.*

*En trois éditions, il n'y a, bien sûr, pas matière à écrire une anthologie aussi riche que celle des 24 Heures Auto, qui en sont, cette année, à leur quarante-huitième... C'est, néanmoins, déjà une belle page d'histoire, surtout si l'on veut bien se souvenir que la décision de créer l'épreuve remonte à... la fin 1977, soit quatre mois avant la « première » effective.*

*Qui, à l'époque, et compte tenu des ambitions ouvertement affichées par les organisateurs, eut osé délibérément parier sur un succès rapide de l'épreuve, tant en ce qui concerne la participation des concurrents que l'adhésion du public ?*

*Pourtant, dès 1978, ce qui pouvait ressembler à une gageure était accompli : mettre sur pied et organiser, en un peu plus d'un trimestre, une course d'endurance motocycliste internationale, qui ne souffrit pas excessivement de la comparaison avec l'« étalon-or » de la spécialité, disputé sept mois auparavant — et avec un succès sans précédent — sur le même circuit Bugatti-Le Mans : le Bol d'Or.*

*Après ce lancement réussi, 1979 vit des « 24 Heures Moto » particulièrement brillantes, en progression évidente par rapport à l'année précédente : la course comptait pour le Championnat d'Europe d'Endurance — un principe d'alternance étant établi avec le Bol d'Or —, ce qui pouvait être considéré comme une reconnaissance officielle de son importance. Mais c'est le public qui allait, en dernier ressort, devoir se prononcer sur ladite importance : dès le baisser du drapeau à damiers, le dimanche 26 avril 1979, à 15 heures, il était évident que les « 24 Heures » venaient de franchir un cap important, celui qui sépare une simple grande épreuve — si l'on ose s'exprimer ainsi !... d'une « classique ».*

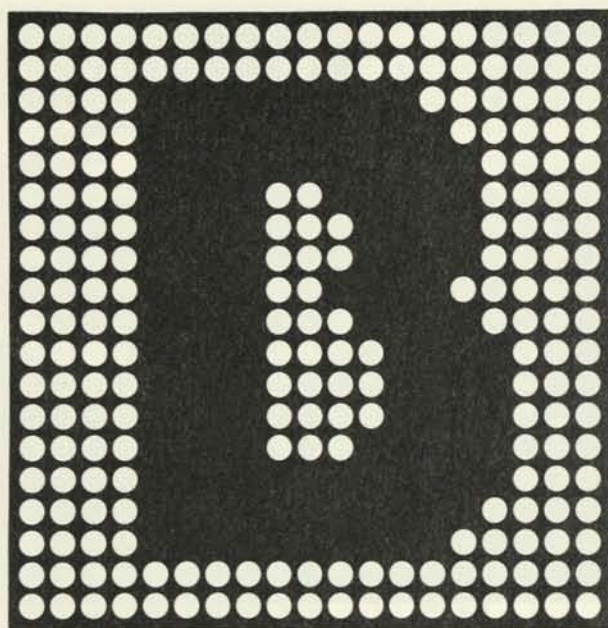
*Aujourd'hui, il est permis de penser que les 24 Heures du Mans sont désormais devenues pour les motards — de corps et de cœur — un événement à ne pas manquer, une « zone de passage obligatoire », un week-end coché à l'avance sur le calendrier, au même titre que le Grand Prix de France de Vitesse, le Bol d'Or ou le Moto-Journal 200.*

*Depuis 1978, et en fonction des enseignements retirés sur le terrain, nous avons fait évoluer la formule de ces « 24 Heures Moto », en tentant de la perfectionner ; il va sans dire que nous n'envisageons nullement de nous arrêter en si bon chemin : la stagnation n'a jamais été l'une des caractéristiques des entreprises menées par l'Automobile-Club de l'Ouest, comme le savent bien, par exemple, les fidèles des « 24 Heures Auto ».*

*Cette année, toutefois, nous avons dû travailler dans des conditions exceptionnellement difficiles et construire sur des bases qui ne nous agréaient pas complètement, il s'en faut de beaucoup : la Fédération Internationale de Motocyclisme (F.I.M.) a hésité et temporisé longuement, avant de donner le jour — avec un préavis quasi inexistant — à un règlement international de l'endurance établi dans un mépris total des préoccupations des organisateurs concernés (pour ne pas parler de celles de la majorité des concurrents...). De plus, des obstacles... extra-sportifs (les « motards en colère ») sont venus compliquer les choses au dernier moment !*

*L'Automobile-Club de l'Ouest n'en est que plus heureux, aujourd'hui, de pouvoir dire que les 24 Heures du Mans Moto 1980 ont tenu leurs promesses, récompensant les espoirs de tous ordres mis en elles. L'épreuve d'avril est désormais le premier grand rendez-vous annuel des fidèles du Mans, le deuxième étant, bien sûr, celui que vous vivez actuellement. Au risque de paraître faire un peu d'autosatisfaction, pourquoi ne pas avouer éprouver, en tant qu'organisateur, une certaine fierté ?...*





# BNP

Le Groupe bancaire français  
présent sur les cinq continents

**vous accueille  
sur le circuit du MANS**

à l'entrée de l'enceinte des Tribunes et au centre du village  
at the entrance to the stands and in the center of the village

**pour les opérations de**

**CHANGE ET PAIEMENT DES CHEQUES DE VOYAGE  
FOREIGN EXCHANGE AND PAYMENT  
OF TRAVELLERS CHEQUES**

## BANQUE NATIONALE DE PARIS





1924 : BENTLEY (Duff-Clément).



1932 : ALFA-ROMEO (Sommer-Chinetti).

# historique

ANNÉE	CONSTRUCTEUR	CYL.	DISTANCE	PILOTES	MOYENNE	MEILLEUR TOUR	VAINQUEUR A L'INDICE	VAINQUEUR COUPE BIENNALE	NBRE PARTANTS	ABANDONS	REMARQUES
1923	Chenard & Walcker	2978	2209,536	Lagache Léonard	92,064	Clément Bentley 107,328			33	3	Le circuit passait par Pontlieue : 17 km 262.
1924	Bentley	2995	2077,340	J. Duff Clément	86,555	Lagache Chenard & Walcker 111,168			40	23	Les véhicules devaient effectuer 20 tours avec leur capote fermée.
1925	La Lorraine	3473	2233,982	de Courcelles-Rossignol	93,082	Lagache Chenard & Walcker 112,987		CHENARD & WALCKER (Glaszmann de Zuniga)	49	33	Installation de la direction de la course dans les Hunaudières.
1926	La Lorraine	3440	2552,414	Bloch Rossignol	106,350	de Courcelles La Lorraine 114,444	O. M. (Minoia Foresti)	O. M. (Minoia Foresti)	41	28	Construction des 1 <sup>res</sup> tribunes - garage pour 3 000 voitures - 100 de moyenne dépassé pour la 1 <sup>re</sup> fois - le pilote devait effectuer seul les éventuelles réparations. R. N. 158 goudronnée.
1927	Bentley	2989	2369,807	Benjafield S.C.H. Davis	98,740	Clément Bentley 118,148	SALMSON (Casse-Rousseau)	SALMSON (Casse-Rousseau)	22	15	Apparition de la 1 <sup>re</sup> traction avant, la Tracta de J.-A. Grégoire - Toutes pièces de rechange doivent être emportées à bord.
1928	Bentley	4392	2669,272	Barnato Rubin	111,219	Birkin Bentley 127,604	SALMSON (Casse-Rousseau)	SALMSON (Casse-Rousseau)	33	16	1 <sup>re</sup> participation des constructeurs américains (Chrysler et Stutz).
1929	Bentley	6597	2843,830	Barnato HRS Birkin	118,492	Birkin Bentley 133,551	BENTLEY (Barnato-Birkin)		25	15	Circuit réduit à 16 km 340 - Suppression du virage de Pontlieue et aménagement de la section route de Laigné - Route de Tours appelée rue du Circuit.
1930	Bentley	6597	2930,663	Barnato Kidston	122,111	Birkin Bentley 144,352	TALBOT (Lewis-Eaton)	BENTLEY (Barnato Kidston)	18	9	1 <sup>re</sup> année où des femmes pilotaient aux 24 H. (Bugatti 1496 cc, M <sup>mes</sup> Mareuse et Siko).
1931	Alfa-Romeo	2337	3017,654	Lord Howe HRS Birkin	125,735	Ivanowski Mercédès 129,234	ALFA-ROMEO (Howe-Birkin)	ALFA-ROMEO (Howe-Birkin)	26	17	Déchapage de s pneus de toutes les voitures Bugatti. 3 000 km atteints pour la 1 <sup>re</sup> fois à la distance.
1932	Alfa-Romeo	2377	2954,038	Sommer Chinetti	123,084	Minoia Alfa-Roméo 142,437	ALFA-ROMEO (Sommer-Chinetti)	ASTON MARTIN (Bertelli Driscoll)	25	16	Circuit de 13 km 492 avec la route privée de l'A.C.O Apparition de s fascines dans les S.





Ce remarquable engin destiné à la sécurité du circuit a été aimablement mis à la disposition de l'Automobile-Club de l'Ouest par l'Entreprise **BERNARD FOURNIGAUULT S.A.**, rue Thomas-Edison, Z.I. Nord, Le Mans - Travaux Publics - Bâtiments.

salon particulier  
pour déjeuners d'affaires

grand parking  
ombragé

## LE CHEVAL BLANC

RESTAURANT - BRASSERIE

**M. CHASSERAY**

DIRECTEUR DU WELCOME

72 CHANGÉ  
5 km du MANS  
TELEPHONE  
20-02-62

J.J





1935 : LAGONDA (Hindmarsh-Fontes).



1939 : BUGATTI (Wimille-Veyron).

# historique

ANNÉE	CONSTRUCTEUR	CYL.	DISTANCE	PILOTES	MOYENNE	MEILLEUR TOUR	VAINQUEUR A L'INDICE	VAINQUEUR COUPE BIENNALE	NBRE PAR-TANTS	ABANDONS	REMARQUES
1933	Alfa-Romeo	2336	3144,038	Nuvolari Sommer	131,001	Sommer <i>Alfa-Roméo</i> 146,386	RILEY (Von der Becke Peacock)	ALFA ROMEO (Nuvolari Sommer)	29	14	Bande axiale jaune. Signalisation nouvelle des virages. Lutte mémorable pour la 1 <sup>re</sup> place, NUVOLARI bat CHINETTI de 400 m.
1934	Alfa-Romeo	2336	2886,938	Chinetti Etancelin	120,289	Etancelin <i>Alfa-Roméo</i> 142,437	RILEY (Von der Becke Peacock)	RILEY (Von der Becke Peacock)	44	21	Appareils de distribution d'essence automatiques - surélévation de stands.
1935	Lagonda	2451	3006,797	Hindmarsh Fontes	125,283	Howe <i>Alfa-Roméo</i> 139,612	ASTON MARTIN (Martin Brackenburg)	ASTON MARTIN (Martin Brackenburg)	58	30	
1936	Annulation de l'épreuve par suite des grèves qui sévissaient en France et notamment dans l'industrie automobile										
1937	Bugatti	3266	3287,938	Wimille Benoist	136,997	Wimille <i>Bugatti</i> 155,179	BUGATTI (Wimille Benoist)	ASTON MARTIN (Morris Goodall Hitchens)	48	31	1 <sup>re</sup> voiture française depuis 1926.
1938	Delahaye	3558	3180,940	Chaboud Tremoulet	132,539	Sommer <i>Alfa-Roméo</i> 154,783	SIMCA (Aimé Plantivaux)	ADLER (Orssich- Sauerwein)	42	27	Elargissement de la piste - CHABOUD et TREMOULET gagnent avec une boîte de vitesse défailante : il ne restait que la prise directe.
1939	Bugatti	3251	3354,760	Wimille Veyron	139,781	Mazaud <i>Delabaye</i> 155,627	SIMCA (Gordini Scaron)	SIMCA (Gordini Scaron)	42	22	Prime de 1 000 F à la voiture de tête à la fin de chaque heure de course.
1949	Ferrari	1995	3178,299	Lord Seldson Chinetti	132,420	Simon <i>Delabaye</i> 155,427	FERRARI (Lord Seldson- Chinetti)	FERRARI (Lord Seldson- Chinetti)	49	30	Reprise de la course après les années de guerre sur le circuit rénové. Le Pt de la République V. AURIOL assiste à la course.
1950	Talbot	4483	3465,120	Rosier Louis Rosier J.-L.	144,380	Louis Rosier <i>Talbot</i> 165,480	ex aequo : MONOPOLE (de Montrémy- Hemard) ASTON MARTIN (Abbecassis- Macklin)	MONOPOLE (de Montrémy- Hemard)	60	32	1 <sup>re</sup> participation de Briggs CUNNINGHAM et de J.-M. FANGIO et de 2 voitures à moteur Diesel. L. ROSIER gagne en ne laissant le volant que pendant 2 tours à son fils.
1951	Jaguar	3441	3611,193	Walker Whitehead	150,466	Moss <i>Jaguar</i> 169,356	MONOPOLE (de Montrémy- Hemard)	MONOPOLE (de Montrémy- Hemard)	60	30	1 <sup>re</sup> participation de Stirling MOSS - Dernière participation féminine, M <sup>me</sup> Simon et Miss Haig.





**Pneus Uniroyal : pour nous  
la sécurité passe avant tout**



**photocopie – tirage de plans  
microfilm – duplication offset**

**un des leaders mondiaux  
de la reprographie**

assure, par sa filiale **Océ-Photosia**, la diffusion  
des résultats sur papier ordinaire

**Océ-Photosia SA**, 27, rue Cuvier, 93107 Montreuil. Tél. 374.11.35

Agences : Bordeaux, Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille,  
Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Pau, Saint-Etienne-du-Rou-  
vray, Strasbourg, Toulouse.





1952 : MERCEDES-BENZ (Lang-Riess).



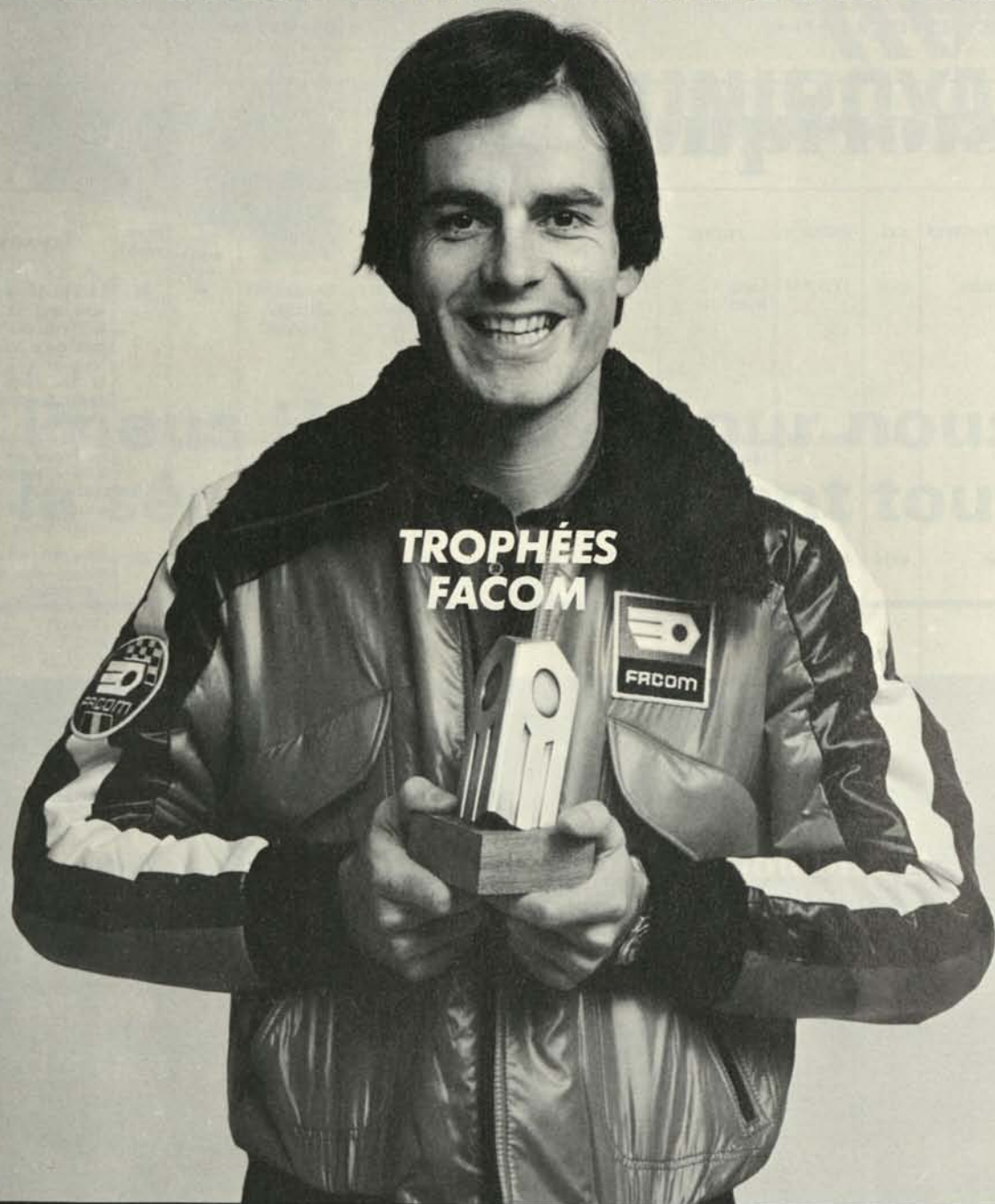
1956 : JAGUAR (Flockart-Sanderson).

# historique

ANNÉE	CONSTRUCTEUR	CYL.	DISTANCE	PILOTES	MOYEN-NE	MEILLEUR TOUR	VAINQUEUR A L'INDICE	VAINQUEUR COUPE BIENNALE	NBRE PARTANTS	ABANDONS	REMARQUES
1952	Mercédès-Benz	2996	3733,800	Lang Riess	155,575	Ascari <i>Ferrari</i> 173,159	PANHARD (Hemard-Dessous)	PANHARD (Hemard-Dussous)	57	40	LEVEGH conduisant seul sa TALBOT depuis le départ casse son vilebrequin à 2 h de la fin alors qu'il avait 4 tours d'avance.
1953	Jaguar	3441	4088,064	Rolt Hamilton	170,336	Ascari <i>Ferrari</i> 181,642	PANHARD (Chancel-Chancel)	PANHARD (Chancel-Chancel)	60	34	Freins à disques sur les Jaguar qui grâce à eux gagnent la course et dépassent le cap des 4000 km.
1954	Ferrari	4954	4061,150	Gonzalès Trintignant	169,215	Marzotto <i>Ferrari</i> 189,139	D. B. (Bonnet-Bayol)	D. B. (Bonnet-Bayol)	57	40	Sous un déluge et malgré des ennuis d'allumage GONZALES - TRINTIGNANT battent ROLT - HAMILTON de 90".
1955	Jaguar	3442	4135,380	Hawthorn Bueb	172,308	Hawthorn <i>Jaguar</i> 196,963	PORSCHE (Polensky-Von Frankenberg)	PORSCHE (Polensky-Von Frankenberg)	60	39	3 Mercédès munies de freins aérodynamiques. Accident tragique de LEVEGH.
1956	Jaguar	3442	4034,929	Flockhart Sanderson	168,122	Hawthorn <i>Jaguar</i> 186,383	D. B. (Laureau-Armagnac)	D. B. (Laureau-Armagnac)	52	38	Nouveaux stands, redressement ligne droite tribune, augmentation rayon courbe Dunlop, réfection totale de la chaussée entre Maison-Blanche et Tertre-Rouge, gradins des tribunes séparés de la piste par un large fossé. Création zone de décélération. Circuit 13 km 461.
1957	Jaguar	3781	4397,108	Flockhart Bueb	183,217	Hawthorn <i>Ferrari</i> 203,015	LOTUS (Allison-Hall)		54	34	Dernier triomphe des Jaguar qui prennent les 4 1 <sup>res</sup> places. Record du tour à plus de 200 kilomètres-heure.
1958	Ferrari	2953	4101,926	P. Hill Gendebien	170,914	Hawthorn <i>Ferrari</i> 195,402	OSCA (de Tomaso-Colin Davis)		55	35	1 <sup>re</sup> des 3 victoires de l'équipe GENDEBIEN - HILL.
1959	Aston-Martin	2993	4347,900	Salvadori Shelby	181,163	Behra <i>Ferrari</i> 201,161	D. B. (Coinet-Cotton)	D. B. (Consten-Armagnac)	53	40	Création des « Essais préparatoires » du mois d'avril.
1960	Ferrari	2958	4217,527	Frère Gendebien	175,730	Gregory <i>Maserati</i> 198,605	D. B. (Laureau-Armagnac)	D. B. (Laureau-Armagnac)	55	35	1 <sup>re</sup> participation de Jim CLARK.
1961	Ferrari	2961	4476,580	Gendebien P. Hill	186,527	R. Rodriguez <i>Ferrari</i> 201,202	D. B. (Laureau-Bouharde)		55	33	Le pesage quitte les Jacobins pour s'effectuer au circuit. Machines I. B. M. Course extraordinaire des jeunes frères RODRIGUEZ



**FACOM EST HEUREUX DE S'ASSOCIER  
A LA COMPÉTITION AUTOMOBILE**



**TROPHÉES  
FACOM**

**FACOM** LEADER EUROPÉEN  
DE L'OUTILLAGE POUR L'INDUSTRIE ET L'AUTOMOBILE

B.P. 33 - 91420 MORANGIS - TÉL. : 909.34.23





1963 : FERRARI (Scarfiotti-Bandini).



1967 : FORD (Gurney-Foyt).

# historique

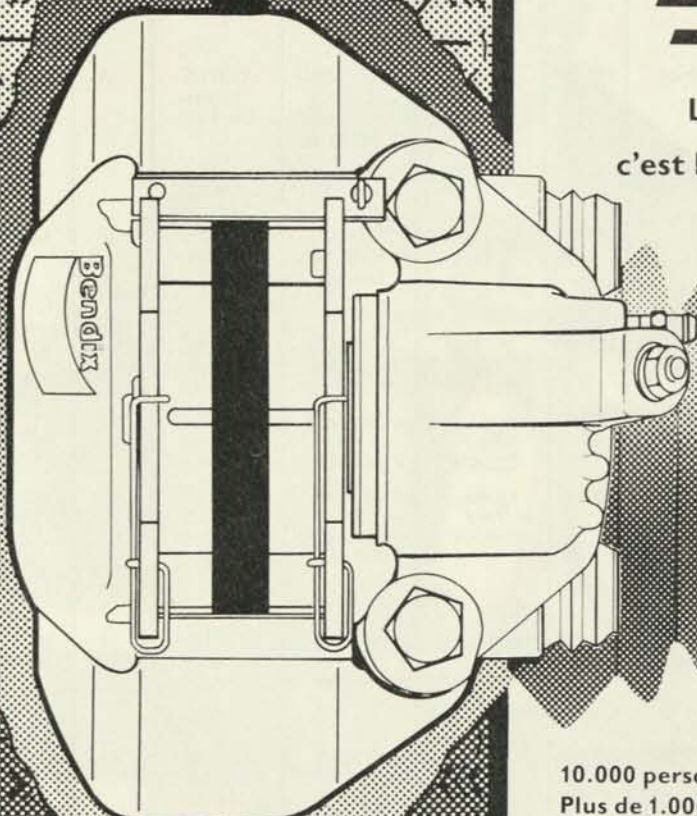
ANNÉE	CONSTRUCTEUR	CYL.	DISTANCE	PILOTES	MOYENNE	MEILLEUR TOUR	VAINQUEUR A L'INDICE	VAINQUEUR RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE	NBRE PAR-TANTS	ABANDONS	REMARQUES
1962	Ferrari	3926	4451,225	Gendebien P. Hill	185,469	P. Hill <i>Ferrari</i> 204,202	PANHARD C.D. (Guilhaudin Bertaut)	LOTUS (Hobbs- Gardner)	55	37	Dernière victoire d'une voiture à moteur avant. Admission de voitures expérimentales dites « Prototypes ».
1963	Ferrari	2953	4561,170	Scarfiotti Bandini	190,071	Surtees <i>Ferrari</i> 207,714	FERRARI (Scarfiotti- Bandini)	R. BONNET (Beltoise- Bobrowski)	49	36	Début de la Lola d'où dériveront les futures FORD du Mans et les COBRA de Shelby.
1964	Ferrari	3299	4695,310	Guichet Vaccarella	195,638	P. Hill <i>Ford</i> 211,429	FERRARI (Guichet- Vaccarella)	ALPINE (Delageneste- Morrogh)	55	30	Début officiel des FORD.
1965	Ferrari	3286	4677,11	Gregory Rindt	194,880	P. Hill <i>Ford</i> 222,803	PORSCHE (Linge- Nöcker)	PORSCHE (Koch- Fischhaber)	51	37	Défaite complète de toutes les voitures d'usine.
1966	Ford	6982	4843,090	Amon Mc Laren	201,196	Gurney <i>Ford</i> 230,103	PORSCHE (Collin Davis- Siffert)	ALPINE RENAULT (Cheinisse- Delageneste)	55	40	1 <sup>re</sup> victoire de FORD en présence de M. Henry FORD. Les 200 km/h de moyenne sur 24 H. sont atteints.
1967	Ford	6980	5232,900	D. Gurney A.J. Foyt	218,038	D. Hulme <i>Ford</i> 238,014	PORSCHE (Siffert- Herrmann)	FORD (Gurney- Foyt)	54	38	Les 5000 km en 24 H. sont très largement dépassés et tous les records sont pulvérisés.
1968	Ford	4942	4452,880	P. Rodriguez L. Bianchi	185,536	Siffert <i>Porsche</i> 210,631	ALPINE RENAULT (Nicolas- Andruet)	ALPINE RENAULT (Thérier- Tramont)	54	36	Epreuve disputée en septembre. Aménagement du virage Ford qui modifie un peu la distance, 13 km 469 au tour.
1969	Ford	4942	4998,000	J. Ickx I. Oliver	208,250	Elford <i>Porsche</i> 234,017	ALPINE RENAULT (Serpaggi- Ethin)	FORD G.T. 40 (Ickx Oliver)	45	31	Après 3 h. de lutte roue dans roue la FORD de Ickx-Oliver bat la PORSCHE de HERMANN-LARROUSSE d'un souffle.
1970	Porsche	4494	4607,810	Attwood Herrmann	191,992	Elford <i>Porsche</i> 241,235	PORSCHE 908 (Lins-Marco)	PORSCHE 917 (Larrousse- Kauhsen)	51	35	Essai d'un nouveau type de départ : pilotes à bord des véhicules, moteurs arrêtés.
1971	Porsche	4907	5335,313	H. Marko Van Lennep	222,304	Siffert <i>Porsche</i> 243,905	PORSCHE (Marko- Van Lennep)	FERRARI 55 (Chinetti - Grossmann)	59	35	Records absolus de l'épreuve, à la distance et pour le meilleur tour.
1972	Mcra	2993	4691,343	H. Pescarolo G. Hill	195,472	Van Lennep <i>Lola T 290</i> 216,413		FERRARI (Ballot-Lena Andruet)	55	36	Nouveau tracé du circuit porté à 13,640 km évitant Maison-Blanche.



# l'exploit quotidien

**DBA**


L'Exploit Quotidien,  
c'est la Sécurité présente  
à tous moments



10.000 personnes en France.  
Plus de 1.000 ingénieurs et techniciens,  
10 Centres de Recherche  
et de Développement dans le monde.

Centre Paris Pleyel  
93521 St-Denis Cedex 1  
Tél. 252.81.10

**Bendix**

Deslegan 





1974 : MATRA (Pescarolo-Larrousse).



1977 : PORSCHE (Barth-Haywood-Ickx).

# historique

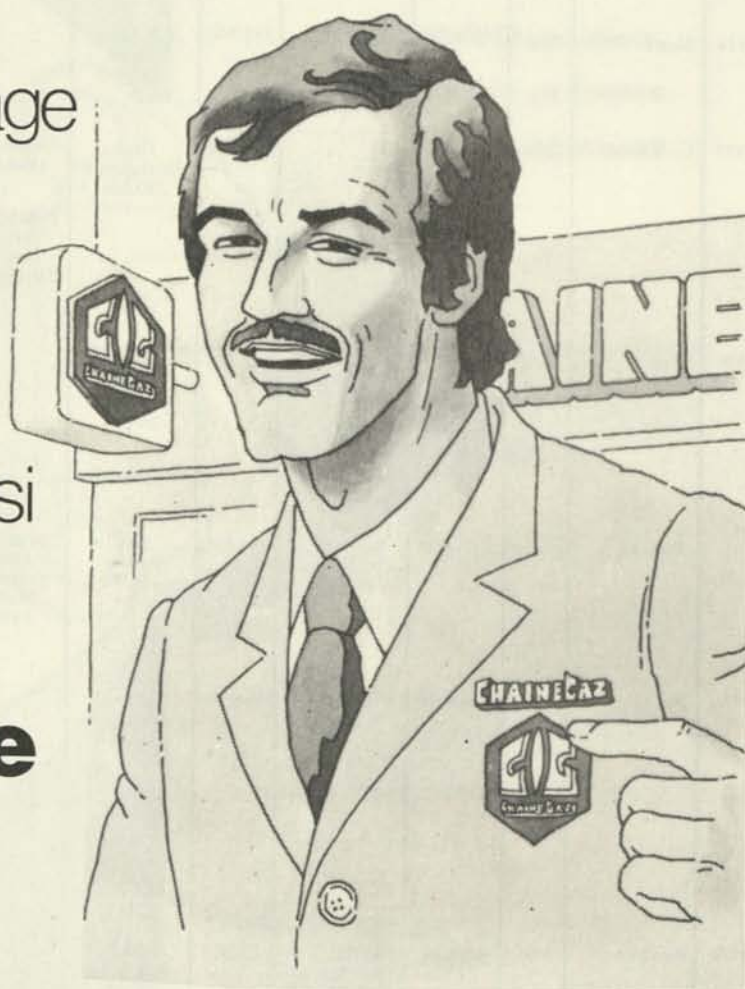
ANNÉE	CONSTRUCTEUR	CYL.	DISTANCE	PILOTES	MOYENNE	MEILLEUR TOUR	VAINQUEUR A L'INDICE	VAINQUEUR RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE	NBRE PAR-TANTS	ABANDONS	REMARQUES
1973	Matra	2993	4853,945	Pescarolo Larrousse	202,247	F. Cevert Matra 223,607		PORSCHE (Keller-Kremer)	55	34	Duel MATRA-FERRARI durant 23 h de course. Cinquantenaire de l'épreuve.
1974	Matra	2993	4606,571	Pescarolo Larrousse	191,940	J.-P. Jarier Matra 220,494		FERRARI (Grandet-Bardini)	49	29	Dernière victoire Matra. Apparition du « Turbo » (Porsche). 2 <sup>e</sup> avec Muller-Van Lennep.
1975	Gulf Ford	2986	4595,577	Ickx Bell	191,482	Craft De Cadenet 210,026	CLASSEMENT COMBINÉ	CLASSEMENT A LA CONSOMMATION	55	25	Départ donné par J.-M. BALESTRE, président F.F.S.A. Suppression du classement énergétique, création d'un classement combiné (indice de performance + consommation).
1976	Porsche	2998	4769,923	Ickx Van Lennep	198,746	Jabouille Renault-Alpine 220,197		LOLA ROC T 292 (Lemerle-Levie-Daire)	55	28	Arrivée en force des Américaines (I.M.S.A., N.A.S.-C.A.R.) : première victoire d'un moteur turbo-compressé.
	Porsche		4671,630	Barth Haywood Ickx	194,651	Ickx Porsche 226,494	Classement minimum consommation	CHEVRON R.O.C. (Pignard-Henry-Dufrenne)	55	34	21 « Turbo » au départ. Duel Renault-Porsche. Fantastique remontée de Ickx, 41 <sup>e</sup> à la 2 <sup>e</sup> heure de course, qui égalise le record de Gendebien (4 victoires).
1978	Renault	2796	5044,530	Pironi Jaussaud	210,188	Jabouille Renault 229,244		PORSCHE (Barth-Wollek-Ickx)	55	31	1978 - 367 km/h au radar, sur les Hunaudières, et records absolus du circuit de 13,640 km : victoire « historique » de Renault... qui annonce aussitôt son intention de ne pas revenir en 1979 !... Le « turbo » gagne toujours du terrain : 27 au départ et 8 aux premières places !
1979	Porsche	4190	4173,930	Ludwig Whittington D. Whittington B.	173,913	Ickx PORSCHE 227,003	LOLA-HARF (Jenvey-Mason-Joscelyne-Birchough)		55	33	Nouveau dessin du virage du Tertre Rouge, ramenant le tracé à 13,626 kms ; pluie diluvienne pendant plus de la moitié de la course ; première victoire d'une Groupe 5 (« Production Spéciales ») ; première victoire d'une écurie privée (Kremer) depuis 1965 (N.A.R.T.). Participation « historique » de l'acteur U.S., Paul Newman : 2 <sup>e</sup> au classement général !...



# Il y a près de chez vous un spécialiste du chauffage individuel au gaz l'installateur CHAINEGAZ®

pour votre chauffage  
individuel au gaz,  
il vous proposera  
du matériel à haut  
rendement  
il vous parlera aussi  
d'isolation et de  
régulation

**consultez-le**





les terres du soleil

M.C.M. 2 séries S.N.C.M.

Alice

Saumur Veuve Amiot. Il vient de cette région de France où même les vins ont de l'esprit.



**VEUVE AMIOT**  
Saumur brut

SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT

SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT  
SAUMUR VEUVE AMIOT



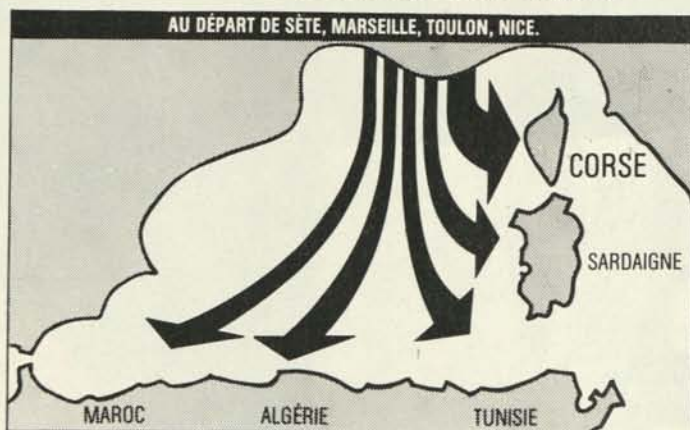
# les ferries du soleil

*lignes régulières S.N.C.M.*



## ferrytour

*vous propose ses week-ends de printemps  
et pour vos vacances, ses circuits, séjours  
et croisières avec ou sans votre voiture*



Réclamez le catalogue FERRYTOUR  
contenant plus de  
500 propositions de voyages  
circuits en hôtels, motels,  
bungalows, villas,  
en pension complète, demi-pension  
et même sans pension du tout.

Renseignements:  
toutes Agences de voyages et

**ferrytour** 

service tourisme

**SOCIÉTÉ NATIONALE MARITIME CORSE MÉDITERRANÉE**

61, bd des Dames, 13002 Marseille

Tél. (91) 91.92.20 - Télex 440068

A PARIS, S.N.C.M. : 12, rue Godot-de-Mauroy

Tél. (1) 266.60.19



il existe une bougie

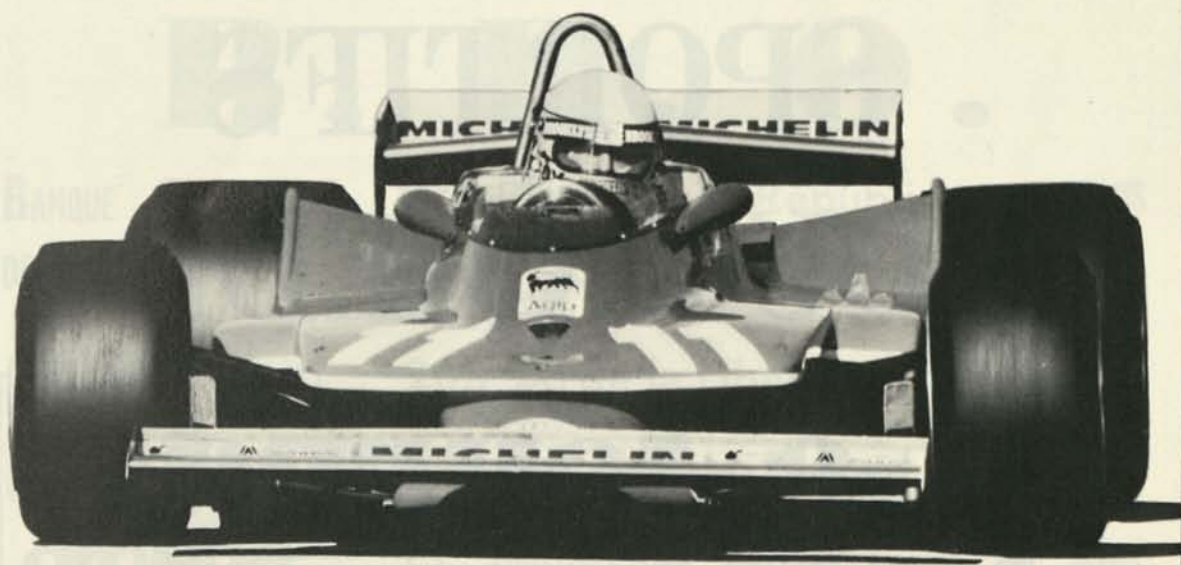
# Formule 1

# le pneu radial

# MICHELIN

# champion du monde

en 1979, avec Jody Scheckter sur  
**Ferrari**



**MICHELIN**





CHAQUE DIMANCHE, LISEZ

# **Le Journal du Dimanche**

*les meilleures signatures  
les meilleurs spécialistes*

**ET TOUS  
LES RÉSULTATS  
SPORTIFS  
DU SAMEDI**

# **Le Journal du Dimanche**





il existe une bougie  
**NGK**

pour  
chaque moteur

**YVAN BEAL Et C<sup>o</sup>**

IMPORTATEUR

21 av. de l'agriculture  
63014 CLERMONT-FD CEDEX  
Tél: (73) 91.93.51+ Télex: 39 09 09

BON pour une documentation gratuite bougies NGK

NOM: \_\_\_\_\_

ADRESSE: \_\_\_\_\_

24 H 76

havas auvergne

**B . R . O .**

**BANQUE RÉGIONALE  
DE L'OUEST**



**45, Place de la République, LE MANS**

Tél. 28-93-23

**10, Rue Édouard-Branly (Maillets)**

Tél. 85-49-30

**263, Bd de la Libération (Pâtis St-Lazare)**

Tél. 28-45-44

**29, Av. Georges-Durand (Pontlieue)**

Tél. 84-12-59

**13, Boulevard de la Gare, LE MANS**

Tél. 84-50-69

**Centre Commercial, ALLONNES**

Tél. 28-64-39







# LE MUSÉE DE L'AUTOMOBILE DE LA SARTHE

ouvert en permanence pendant le week-end des « 24 HEURES DU MANS »

Situé dans l'enceinte du circuit permanent des « 24 Heures du Mans », ce musée couvre une superficie de 3 000 m<sup>2</sup> et abrite plus de 250 véhicules constituant une véritable rétrospective de l'automobile :

- voitures à vapeur,
- voitures électriques (Krieger),
- voitures à pétrole (Panhard 1892, Delahaye 1894, etc.),
- voitures de course (Spa, Amilcar, Panhard, Talbot, Jaguar, Ferrari...),
- « Monstres Sacrés » de 1920 à 1939,
- Voitures ayant participé aux « 24 Heures du Mans » (Tank Chenard, Ford GT 40, Porsche 917, Matra, etc.).

Une collection de moteurs, pièces détachées, accessoires et documents divers, retrace l'évolution de

la construction automobile, des perfectionnements techniques et de la compétition sportive.

On peut également y remarquer une exposition de cycles et de motocycles, ainsi que plusieurs stands représentant l'éclairage, l'histoire de la carburation, l'allumage, etc.

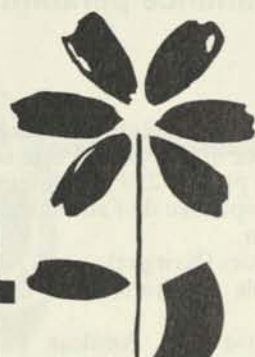
Par ailleurs, une rotation permanente des véhicules entre le musée de l'Automobile de la Sarthe et sa filiale, le Musée de l'Automobile de Châtellerauld (Vienne) permet le renouvellement des collections.

Musées ouverts tous les jours, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 19 heures (des Rameaux à novembre), et tous les jours, sauf le mardi, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures (de novembre aux Rameaux). Parking assuré.





**Yoplait**



yaourts, desserts et fromages frais

**candia**



La pureté du lait

U.C.A.L.M. - rue des Lavandières - B.P. 329 - 72007 - Le Mans Cedex

Téléphone : 85-30-50 - Télex : 720739



**Automobilistes, on vous a assez exploités.**

# Assez.

Vous êtes 18 millions d'automobilistes en France. 18 millions à être seuls. Agressés de toutes parts. Par les contrôles de vitesse, les augmentations diverses, les réglementations arbitraires. Vous en avez assez. Assez d'être méprisés. Assez d'être considérés comme quantité négligeable, comme une masse corvéable et taillable à merci. Assez d'être victimes des égarements des Pouvoirs Publics qui confondent chauffeurs et chauffards.

Il faut que les choses changent. Maintenant. Et tout de suite. Qu'une organisation efficace, à but non lucratif, prenne la situation en main : l'A.F.A., l'Association Française des Automobilistes. 52 automobile-clubs sont désormais ligüés pour assurer votre unité et votre représentation. 52 automobile-clubs implantés dans toute la France, cela compte dans la balance. 52 automobile-clubs prêts à intervenir 24 h sur 24 pour vous assister en toutes circonstances. Sur la route. Et dans la vie. Enfin.





*A l'étranger comme en France...*

## LE CRITÉRIUM DU JEUNE PILOTE



*Monsieur PICHARD, Consul de Belgique donne le départ des « 24 Minutes du Mans » et de l'Epreuve de vitesse des 6 heures du Mans, qui pour la première fois fut remportée par un équipage féminin : Soline Mordret, Sandrine Allard et Gwenaëlle Le Carn.*

## Finale internationale

« 24 MINUTES DU MANS »

**Organisée par l'Automobile-Club de l'Ouest dans le Village des 24 Heures sur la piste fixe A.C.O.**

SAMEDI 14 JUIN

9 heures : Accueil des candidats et entraînement.

12 h 30 : Défilé des voitures du Critérium du Jeune Pilote sur la piste des 24 heures.

14 h 30 : Quarts de finale et demi-finale comptant pour les « 24 Minutes ».

19 h : Epreuve de vitesse et d'endurance les « 6 Heures du Mans » avec :

- deux équipages Belges, qualifiés à Liège, lors d'un critérium ;
- un équipage A.C.O. qualifié dans une finale régionale ;
- un équipage Cadets A.C.O., qualifié parmi les enfants de Sociétaires

A.C.O. ;

- un équipage féminin, qualifié aux finales cadettes des enfants de Sociétaires

A.C.O.

DIMANCHE 15 JUIN

1 heure : Arrivée de l'Epreuve de vitesse et d'endurance.

9 h 30 : « Les 24 Minutes du Mans ».

10 h 15 : Distribution des Prix du Critérium du Jeune Pilote.



**Automobilistes, on vous a enfin consultés.**

# Enfin.

OFFRE SPÉCIALE  
6 MOIS : 120 F.

Pour partir tranquille en vacances.

A.F.A. L'Association Française des Automobilistes existe. Depuis le 20.6.79. Elle regroupe maintenant les 52 automobile-clubs français. 52 automobile-clubs ligüés pour assurer votre unité et votre représentation. L'A.F.A. vous a consultés. Par voie d'affiches. Par le moyen d'un questionnaire. Par de multiples assemblées régionales. Et vous avez réagi. En masse. Vos réponses ? Elles se chiffrent par dizaines de milliers. Votre réaction ? Unanime : vous voulez être considérés comme des citoyens à part entière. Et en tant que tels, être respectés. Reconnus. Consultés avant chaque décision gouvernementale vous concernant. Voilà les faits aujourd'hui.

Demain, les États Généraux des Automobilistes auront lieu... Demain, l'A.F.A. représentera des millions d'automobilistes qui rouleront enfin dans une France tranquille.





# Pour une tranquillité

Automobilistes, vous êtes enfin représentés. Par une association à but non lucratif : l'A.F.A. L'Association Française des Automobilistes : 52 automobile-clubs ligués pour assurer votre unité et votre représentation.

Que peut faire l'A.F.A. pour vous aujourd'hui ? Prendre votre défense en toutes circonstances. Se battre devant les organismes administratifs et professionnels pour qu'enfin on reconnaisse vos droits et vos intérêts. 600 000 automobilistes sont déjà membres de l'A.F.A. Leurs voix, la vôtre, vont compter dans la vie du pays.

Regardez le tableau ci-contre : tous les services que vous propose l'A.F.A. Leur but ?

Favoriser votre sécurité sur la route 24 h sur 24. Sauvegarder et défendre vos intérêts matériels et moraux.

Faciliter toute forme d'utilisation de l'automobile. Participer à la formation et à l'information des usagers.

Développer le tourisme et les loisirs.

## LES 24 SERVICES DE LA CARTE A.F.A.

### ASSISTANCE

- 1 - Rapatriement des personnes.
- 2 - Prêt d'un véhicule.
- 3 - Rapatriement décès.
- 4 - Remorquage (plus de 50 km du domicile).
- 5 - Récupération du véhicule après réparations.
- 6 - Envoi de pièces détachées.
- 7 - Mise à disposition d'un chauffeur.
- 8 - Remorquage (moins de 50 km du domicile).
- 9 - Crédit décès.

### DÉFENSE

- 10 - Tribunal de Police.
- 11 - Tribunal correctionnel.
- 12 - Renseignements et documentation automobiles.
- 13 - Problèmes et litiges techniques.

### SÉCURITÉ

- 14 - Contrôle gratuit du véhicule.
- 15 - Formation des jeunes et cours de recyclage.

### LOISIRS

- 16 - Itinéraires touristiques.
- 17 - Carnet international de camping-caravaning.
- 18 - Assistance internationale.
- 19 - Tourisme - A.T.O. Voyages.
- 20 - Réduction sur tarifs de location de véhicules sans chauffeur.
- 21 - Bail avec option d'achat (auto et moto).
- 22 - Sports mécaniques (auto-moto-kart).
- 23 - Sports nautiques (permis mer et rivière).
- 24 - Réductions billets 24 heures du Mans et manifestations sportives.



vous défendre et vous assister.

Racines.

# e France ville.

## OFFRE SPÉCIALE 6 MOIS : 120 F. Pour partir tranquille en vacances.

Je désire devenir membre de l'Association Française des Automobilistes pour une période d'essai de 6 mois et bénéficier immédiatement de tous ses avantages : les 24 services d'assistance, de sécurité, de défense et de loisirs.

Ci-joint le montant de ma cotisation, soit 120 F (sous forme de chèque bancaire, C.C.P. 3 volets ou mandat, libellé à l'ordre de A.F.A.).

P.T

M.,  Mme,  Mlle, Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

N° : \_\_\_\_\_ Rue : \_\_\_\_\_

Code postal : | | | | | Ville : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_ Signature : \_\_\_\_\_

*Votre adhésion sera prise en compte dès réception du titre de paiement. Vous recevrez, dans un délai de 15 jours, votre carte de membre ainsi qu'un carnet présentant les 24 services auxquels vous avez droit. Pour profiter de cette offre exceptionnelle, vous devez renvoyer ce coupon avant le 15 août 1980, dernier délai.*

Bon à découper et à renvoyer  
à l'Automobile-Club de l'Ouest  
19 X 72040 Le Mans-Cedex



Association Française des Automobilistes

La carte ci-dessous, c'est votre carte de membre de l'A.F.A. La Carte Sans Souci. Ce qu'elle vous propose ? 24 services de sécurité, de défense, d'assistance et de loisirs. Sur la route. Et dans la vie. Ce qu'il vous en coûtera ? 120 F. Pour ce prix-là et pour 6 mois d'essai, vous devenez enfin un automobiliste tranquille. Rejoignez-nous.





# **L'Automobile Club de l'Ouest**

## **remercie :**

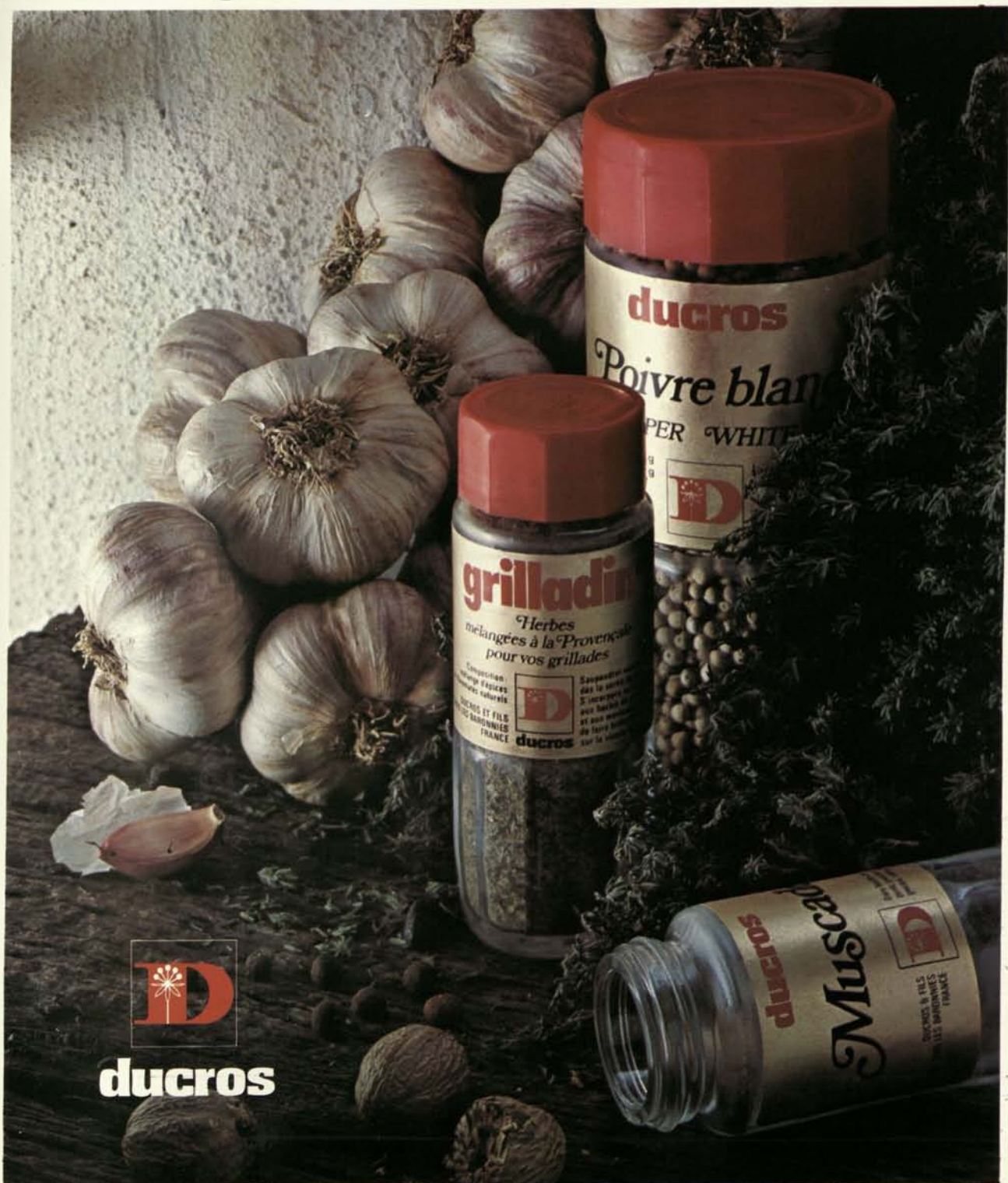
*Les exposants, restaurateurs, buvettes,  
commerçants divers, forains,  
Les annonceurs,  
qui apportent, depuis de nombreuses années, leur  
contribution au succès des 24 Heures du Mans :*

ANTAR	LUCAS
ASEPTOXYL	MARCHAL
BAIL ÉQUIPEMENT	MARTINI
BOULAY SONORISATION	MEILLOR
BP	MERCIER
BMW	MICHELIN
BOSCH	MIDLAND
CASTROL	3 M FRANCE
CHAMPION	MOBIL OIL
CIBIE	MOET ET CHANDON
COCA COLA	MOTUL
D.B.A.	SOCIÉTÉ MUTUELLE GÉNÉRALE FRANÇAISE
DUNLOP	NORMA
DUTRAY	OCÉ PHOTOSIA
E.D.F.	OLIDA
ELF FRANCE	PAMPRYL
ESSEX	PARIS-RHONE
ESSO	PERNOD
EUROPÉENNE DE BRASSERIES	POLAROIL
FERODO	PORSCHE
FLERTEX	PROMOCOURSE
FRANCE GLACES FINDUS	SEIKO
FULMEN	S.E.I.T.A.
GÉNÉRAL INCENDIE	SHELL
HOECHST FRANCE	SOPAD
HONEYWELL BULL	STOCK
HUILES RENAULT	THOMSON C.S.F.
ITT OCEANIC	TALBOT
KONI	TOTAL
LECLANCHÉ	UNIROYAL
LOCATEL	

*T.F. 1, R.T.L., la PRESSE, et tout particulièrement : L'ACTION AUTOMOBILE, AU-TO-HEBDO, L'AUTO-JOURNAL, L'AUTOMOBILE, L'ÉQUIPE, LE MAINE LIBRE, MOTO-JOURNAL, LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE, OUEST-FRANCE et la presse régionale, ainsi que tous les BÉNÉVOLES : Commissaires de piste et de stands, le service médical, les P.T.T., les Scouts, le Service d'Ordre, le Service Incendie, etc.*



# Les herbes, épices et aromates Ducros, c'est l'imagination dans la cuisine!



**ducros**



ESSEX

## INDIANAPOLIS 500



ESSEX MOTORSPORT S.A.M.



ESSEX MOTORSPORT S.A.M.

RACING WITH TEAM ESSEX PENSKE, INDIANAPOLIS 500  
REPRESENTING THE ESSEX OVERSEAS PETROLEUM CORPORATION



TOUS LES JEUDIS.

# AUTO *hebdo*

## 24h du Mans



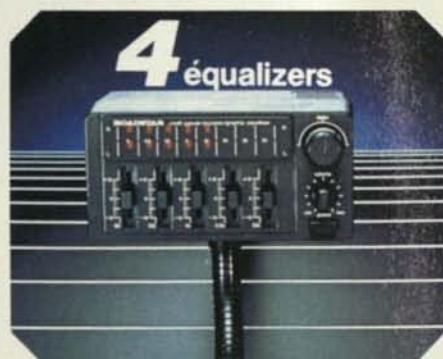
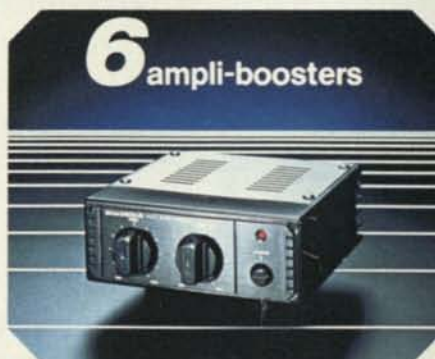
**SUPPLEMENT GRATUIT**



# A CHACUN SON ROADSTAR

*Il y a les petites voitures, il y a les grandes berlines.  
Il y a les grands trajets, il y a les petites rues.  
Il y a les petits mélomanes, il y a les grands passionnés.  
Il y a les grandes familles, il y a les heureux célibataires.*

Autant de situations, autant de besoins différents. ROADSTAR a étudié chaque situation et a trouvé la bonne solution. Maintenant c'est à vous de choisir parmi tous les appareils de notre gamme. Composez votre auto stéréo idéale, celle qui correspondra à votre voiture, à vos goûts, et à votre budget. Et lorsque vous changerez de voiture ou de condition d'utilisation, ne craignez rien. Tout est prévu. Vous pouvez aussi faire évoluer votre auto stéréo. Rien d'étonnant à cela. ROADSTAR est devenu un des leaders internationaux de l'auto stéréo, car il consacre tous ses efforts à son amélioration. L'auto radio c'est spécial, mieux vaut un spécialiste.



DISTRIBUTEURS RÉGIONAUX ROADSTAR :

RHÔNE-ALPES, AUTO-DIFFUSION SERVICE : Annecy, Chambéry, Annemasse. MANTELLO : Grenoble. DESPESE : Lyon • BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ, RADIO COMPTOIR DE BOURGOGNE : Châlons • ALSACE LORRAINE, D.E.S. : Seichamps, Nancy • NORD - PAS-DE-CALAIS - CLUB RADIOMUSIC : Capinghem, Lille • NORMANDIE, SINAM : Caen • RÉGION OUEST, SOKIWAY : Nantes • RÉGION SUD OUEST, MARTIN : Bordeaux • MIDI PYRÉNÉES, CHAUBARD : Toulouse • PROVENCE - CÔTE D'AZUR, SOMARA : Nice • OMNITRONIC : Montfavet, Avignon • AUVERGNE, SADEM : Clermont-Ferrand • BIESE : Clermont-Ferrand • CENTRE, SOCAT : Tours • YONNE, AUTO COMPTOIR DE L'YONNE : Auxerre •

**ROADSTAR**





*Porsche par Joest interposé favori quoiqu'on en dise avec lckx*

# lckx + 908 = équation à l'inconnue

En attendant la création (imminente) d'un championnat du Monde (renaissant) d'endurance qui permettra aux formula-one-auphobes de respirer quelque peu, il fallait disons accommoder les restes et se passer de la présence de quelques grands trop heureux d'avoir réussi sur un terrain qui garde, certes, ses détracteurs mais qui vous garantit la célébrité voire la fortune, pour y risquer une réputation chèrement acquise.

Dans ce contexte transitoire, l'ACO tout en modifiant certains points bien particuliers — ils pourraient pourtant peser lourds dans la décision finale — a rassemblé un plateau certes classique mais capable de ménager le suspense et cette glorieuse incertitude du sport si pas 24 Heures, suffisamment longtemps pour que cette course sans pareille justifie sa réputation. A défaut de désigner LE favori, on ne compte plus les outsiders. 24 Heures de course suffiront à faire le tri.

**E.M.**

Cette absence de « grands » ou d'usine a d'ailleurs redonné un sang neuf à l'épreuve dans la mesure où elle a suscité pas mal de vocations facilitées certes par un élargissement des diverses réglementations ou catégories admises. D'une année sur l'autre, en fonction des heures et malheurs, on s'est surpris à y croire alors qu'on faisait « Cela pour voir », « au cas où », on a « remis ça » et maintenant on y croit dur comme fer, l'artisanat ayant alors, finances et

donc sponsors aidant (la notoriété de la course expliquant cela), cédé le pas à un quasi professionnalisme. On connaît Rondeau, WM deux exemples qui entendent bien marquer l'épreuve de leur empreinte victorieuse.

Porsche, l'an dernier, s'était réveillé en dernière minute, aidé en cela par Essex, pour aligner deux Porsche 936 turbo grandissimes favorites d'autant plus qu'elles avaient subi, un an plus tôt, la loi de Renault. Victoire tellement facile à

priori que ce fut une défaite cuisante même si la marque perdait beaucoup moins que le pronostiqueur en imposant tout de même un de ses produits en l'occurrence une des nombreuses Porsche 935 double turbo qui font les beaux dimanches du championnat d'Allemagne mais, qui ce jour-là, ne fit pourtant pas les beaux titres des quotidiens du lundi.

Porsche sera encore là et à nouveau favori direz-vous mais attention, à Stuttgart on est très sus-



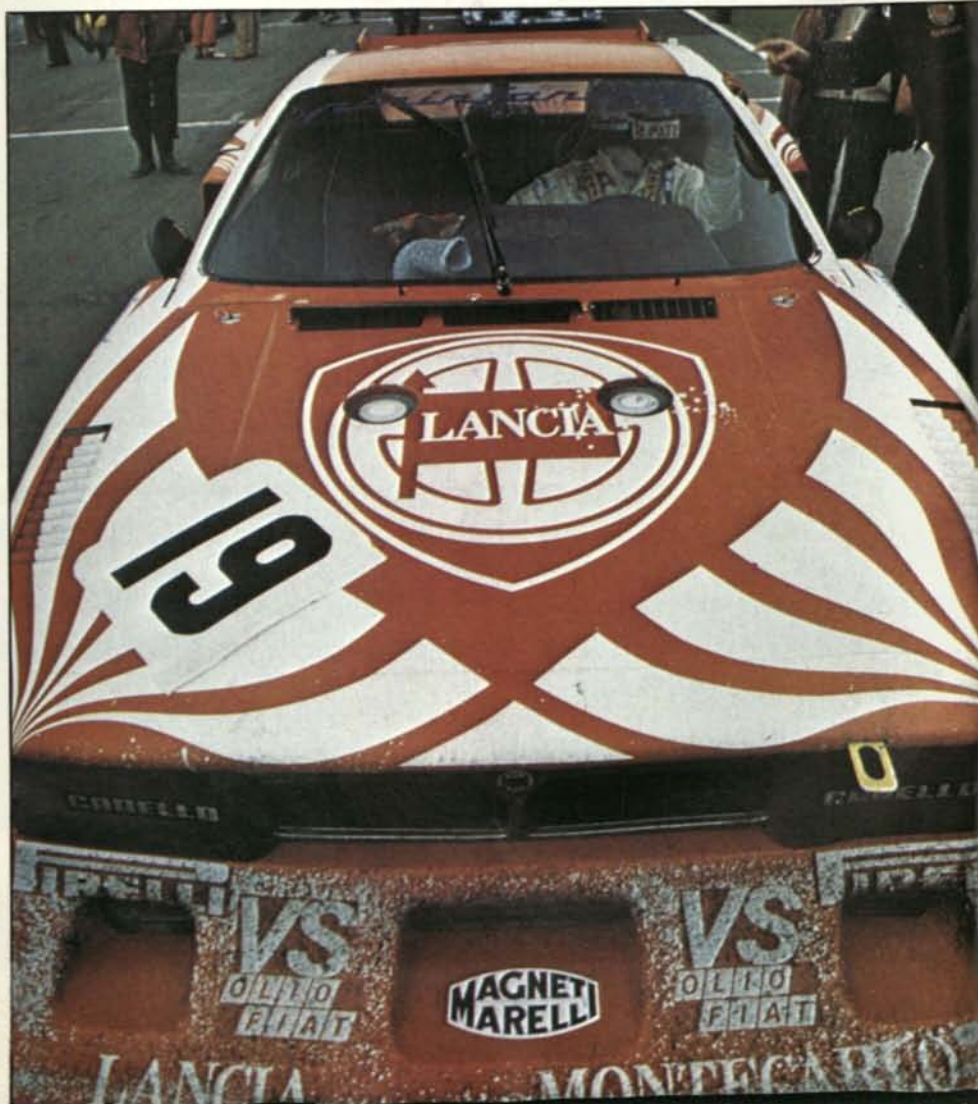


Première mondiale pour les Porsche 924 Carrera GT officielles.

ceptible sur ce point, grâce au client et en l'occurrence à R. Joest qui, aidé par Martini, a pu préparer une 908 à la mode 80 en reprenant une des carrosseries des 936 passées. Cet exemplaire unique confié de plus au pilote retraité qui, paradoxalement, a le plus besoin de victoire alors qu'il en totalise déjà quatre, l'ckx deviendrait alors seul détenteur de cinq succès, un bonheur qui suffirait largement à sa retraite, peut-il logiquement s'imposer ? Oui assurément dans la mesure où il pourra mener le train qu'il aura prévu et n'aura pas à subir celui dicté par quelques francs tireurs capables ou désireux de pousser à bout cet équipage sous prétexte qu'il est favori. Oui dans le contexte du nouveau règlement (voir encadré) pénalisant plus encore les plus gourmandes car prolongeant les arrêts ravitaillement. Certes on a limité les contenances des réservoirs à 120 litres (160 pour une trois litres atmosphérique) précédemment mais un arrêt durera plus de deux minutes, les meilleurs et les plus rapides s'effectuant par le passé en une quarantaine de secondes. Autre point d'interrogation et de taille celui-là, l'impossibilité (par plombage) de procéder au changement d'élément boîte ou moteur entre la seconde séance d'essai (qualificative celle-là) et la course, ce qui devrait déjà réduire ces séances d'essais à leur plus simple expression, mais là encore attention aux francs tireurs à ceux qui désirent exploiter au mieux l'occasion de passer à la télé sacrifieront d'entrée la fiabilité au bénéfice de la vitesse, l'essentiel pour le commanditaire étant de voir figurer en tête, le samedi à 16h05, sa voiture sans autre souci du lendemain.

### Porsche baptise

Porsche sera tout de même présent officiellement avec trois toutes nouvelles Carrera GT basées sur la version de série qui doit entrer en







Desiré Wilson : sûrement la vedette de ces 24 Heures autant que la De Cadenet.

## CE QUI A CHANGE

- Gr6 (construction à dater du 1er/1/76) réparties en deux classes : jusqu'à 2000 cm3 et plus de 2000 cm3. Dans cette catégorie entrent les Gr5-75 les Grand Tourisme Prototype (GTP) et Grand Tourisme de Production (GTX).
- Pour apporter sa contribution aux économies d'énergies, l'ACO a décidé de ne sélectionner que 50 voitures amenées à prendre le départ contre 55, soit une réduction de 10 %.
- Uniformisation des réservoirs de carburant dont la capacité (pour les moteurs à essence) est limitée à 120 litres.
- Débit des volucompteurs (essence) limité à 50 litres par minute (2'24" pour un plein maximum théorique de 120 litres).
- Intervalle minimum entre deux ravitail-

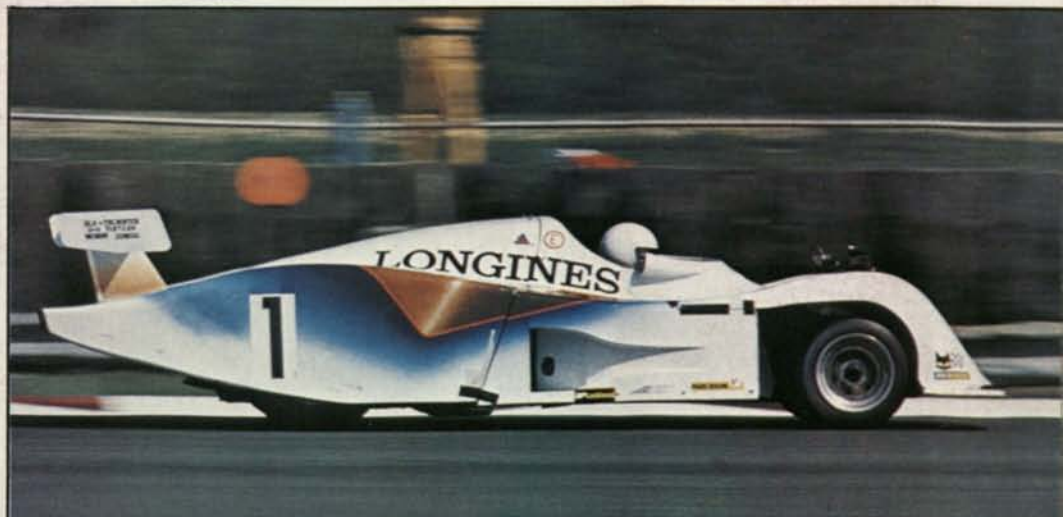
- lements en huile porté de 16 à 25 tours (340, 650 km).
- Interdiction de rajouter plus de cinq litres lors d'un même ravitaillement en huile.
- Durée des deux séances d'essais ramenées de 11 à 9 h.
- Première séance non chronométrée, seconde chronométrée.
- Impossibilité de changer d'ensemble moteur ou boîte entre la seconde séance d'essais (donc l'officielle) et la course. Seules les réparations seront autorisées.
- Retour à l'heure traditionnelle de départ (16 h).
- Temps des essais pour la qualification portant sur la moyenne mathématique réalisée par les pilotes désignés d'un même équipage.
- Qualification toujours basée sur 130 % de la moyenne (mais mathématique cette fois

- des membres composant le même équipage) des trois meilleurs temps réussis par les trois voitures de marque et type différents.
- Un seul changement de turbo autorisé durant la course, que la voiture possède un ou deux de ces éléments.
- Suppression de la mise hors course pour distance insuffisante au terme de la deuxième heure mais obligation de soutenir tout au long de l'épreuve une moyenne au moins égale à 70 % de celle du leader.
- En cas de problème mécanique la voiture une fois réparée devra soutenir une moyenne au moins égale à 80 % de celle du leader de son groupe (ou sous groupe) dans l'heure qui suit sa réparation.
- En cas d'incident ou accident, la Direction de Course mettra en piste une voiture pilote (pace car) identifiable à ses giro-phares bleus.

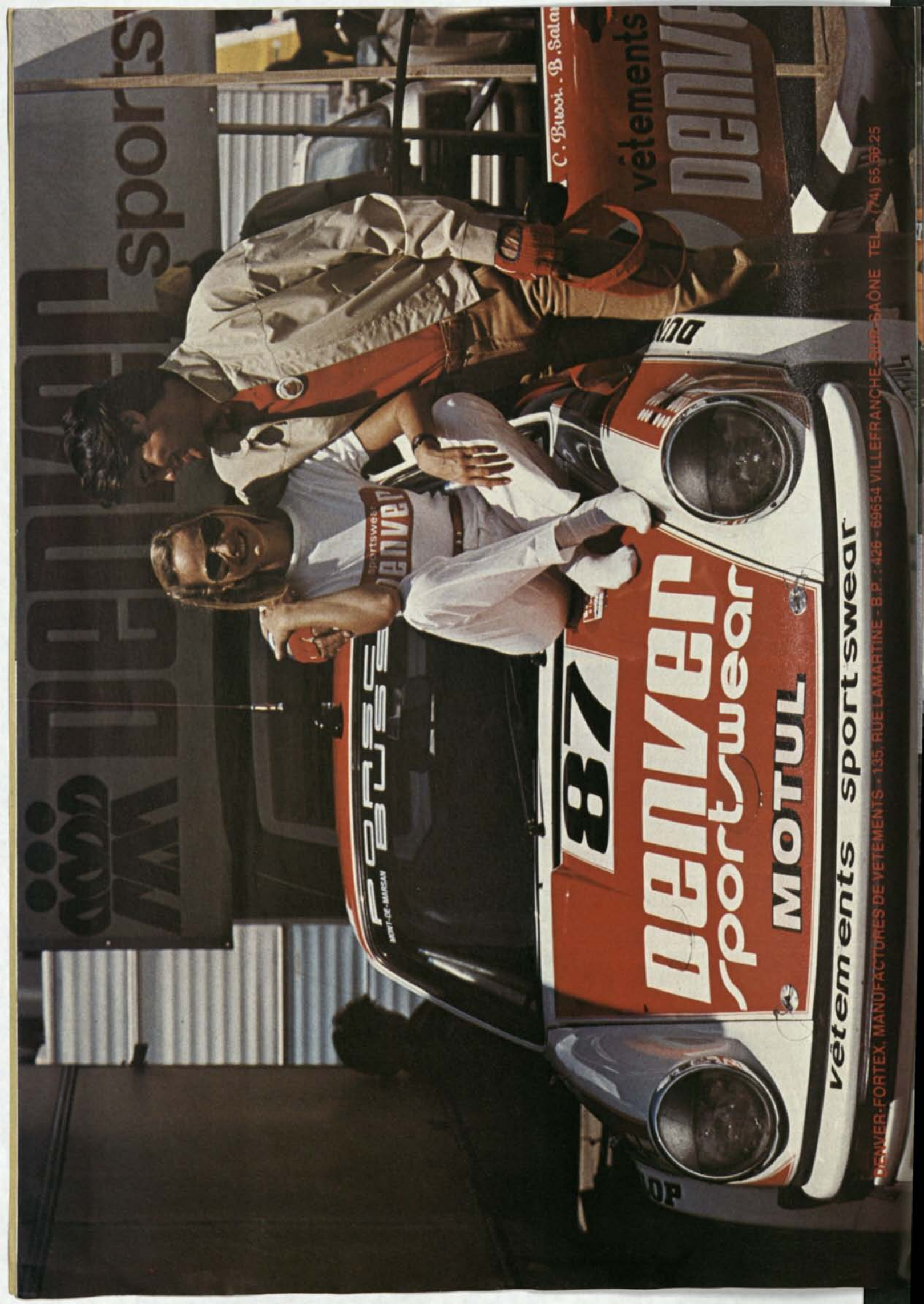
production début juillet, elle même dérivée de l'actuel 924 turbo. Inscrite en GTP, ces trois voitures aux couleurs nationales (US, GB, D) effectueront, là, leur première sortie officielle et préfigureront ce que devrait être le futur groupe B de la prochaine Annexe J. On ne sait pas grand chose sur leur potentiel, sinon que les divers essais effectués au Ricard se sont passés sans encombre et que leur autonomie et disons voisine de celle d'une Porsche Carrera RSR Gr 4 d'antan. Le développement de cette voiture subira le même cheminement que celui de l'actuelle 935 mais, notons tout de même que son entrée en compétition coïncide avec sa mise en production tout le monde ne pouvant en dire autant.

**ACR Chevalley Cosworth : peut-être la surprise des essais.**

**Lancia tente une grande première avec ses Beta Monte Carlo.**







DENVER sports

C. Buoi - B. Salari

vêtements DENVER

SPORTSWEAR DENVER

PULSE MONT-DE-MARSAN

887

DENVER sportswear

MOTUL

vêtements sport swear

DENVER-FORTEX, MANUFACTURES DE VETEMENTS - 135, RUE LAMARTINE - B.P. : 426 - 69654 VILLEFRANCHE-SUR-SAONE TEL. (74) 65.59.25



Voici la liste telle qu'elle nous a été communiquée à une semaine du départ et par conséquent susceptible d'être très légèrement modifiée durant les essais.

# LES SELECTIONNÉS

Concurrents	N°	Marques	Cyl.	Pilotes annoncés
<b>Voitures de « Course bi-place » (groupe 6) - plus de 2 000 cm<sup>3</sup></b>				
Martini Racing - Liqui Moly	9	Porsche gr. 6/80 Turbo	2996	R. Joest - J. Ickx.
Ian Bracey	10	IBEC P. 6 Cosw.	2993	T. Needell - D. Purley - I. Bracey
Alain De Cadenet	8	de Cadenet - Le Mans - Cosw.	2993	A. de Cadenet - D. Wilson - F. Migault.
A. Chevalley Racing	1	ACR Longines Cosw.	2993	A. Chevalley - F. Trisconi - P. Gaillard
Nick Faure	11	De Cadenet Lola Cosw.	2993	N. Faure - R. Jones - B. De Dryver
Jean Rondeau	15	Le Point ITT M. 379B Cosw.	2993	H. Pescarolo - J. Ragnotti
Jean Rondeau	16	Le Point ITT M. 279B Cosw.	2993	J.-P. Jaussaud - J. Rondeau
Dome Co. Ltd.	12	Dome RL 80 Cosw.	2993	Ch. Craft - B. Evans
<b>- Moins de 2 000 cm<sup>3</sup></b>				
Jean-Philippe Grand	20	Chevron B 36 BMW	1998	J.-Ph. Grand - J. Heuclin
Racing Fan's - Walter Wolf Racing	21	Cheetah G 601 BMW	1975	S. Plastina - M. Luini - M. Frischknecht
Hubert Striébig	22	TOJ SM 01 BMW	1989	H. Striébig - M. Pignard.
ROC - Sté Yacco	23	Lola T 298 ROC	1994	F. Vetsch - M. Dubois - Ch. Debias
ROC - Sté Yacco	24	Lola T. 298 ROC	1994	M. Sourd - B. Verdier
ROC - Sté Yacco	25	Chevron B 36 ROC	1994	B. Sotty - Ph. Hesnault - N. Del Bello
Patrice Gaulupeau	26	Lola T 298 Ford	1994	M. Lateste - P. Lenormand - J. Terrien
Michel Elkoubi - Primagaz	27	Lola T 298 Ford	1994	M. Elkoubi - P. Yver - P. Perrier
Scuderia Torino Corse	28	Osella PA/8BMW	1993	L. Lombardi - V. Brambilla M. Thatcher
Dorset Racing Associates	29	Lola T. 297/8 Ford	1980	P. Clark - N. Mason - T. Birchenough
Jean-Marie Lemerle	30	Lola T. 298 BMW	1950	J.-M. Lemerle - J.-P. Malcher
<b>Voitures de « Grand Tourisme Prototype » (GTP)</b>				
Simon Philipps Racing	14	DPLM Aston - Martin tc	5340	D. Preece - S. Phillips - R. Jenvey
W.M. Esso	5	WMP 79/80 Turbo	3730	G. Frequelin - R. Dorchy - J.L. Bousquet
W.M. Esso	6	WMP 79/80 Turbo	3730	M. Mamers - J.D. Rault - J.L. Bousquet
W.M. Esso	7	WMP 79/80 Turbo	3730	D. Morin - S. Saulnier - J.L. Bousquet
Jean Rondeau	17	Belga MA 379/B Cosw.	2998	J.M. Martin - PH. Martin - G. Spice
Porsche System	2	Porsche 924 Carrera Turbo	2777	D. Bell - T. Dron - A. Rouse
Porsche System	3	Porsche 924 Carrera Turbo	2777	P. Gregg - A. Holbert
Porsche System	4	Porsche 924 Carrera Turbo	2777	M. Schurti - J. Barth - G. Steckkonig
<b>Voitures de « Grand Tourisme de Production » (GTX)</b>				
BMW ZOL	95	BMW M1	3498	F. Servanin - L. Ferrier - P.F. Rousselot
Garage du BAC	96	BMW M1	3479	F. Alliot - J. Guérin - Lacaud.
<b>Voitures de « Production Spéciale » (Groupe 5)</b>				
Janspeed/ADA - TR Register	40	Triumph TR 8 Turbo	4986	I. Harrower - J. Sheldon - M. Wilds
Malardeau Krémer Racing	41	Porsche 935 K3 Turbo	4424	X. Lapeyre - Ch. Verney - J.-L. Trintignant
Gozzy Krémer Racing	42	Porsche 935 K3 Turbo	4424	R. Stommelen - T. Ikuzawa - A. Plankenhorn
Porsche Krémer Racing	43	Porsche 935 K3 Turbo	4424	D. Ongais - T. Field - J.-L. Lafosse
Charles Ivey Racing	44	Porsche 935 K3 Turbo	4188	J.-C. Cooper - P. Lovett - D.-G. Wood
Gelo Racing Team	45	Porsche 935 Turbo	4424	B. Wollek - Ertl (?) ou Prost (?)
Meccarillos Racing	46	Porsche 935 Turbo	4188	Cl. Haldi - B. Béguin - V. Merl
Vegla Racing Team	49	Porsche 935 Turbo	4188	D. Schornstein - H. Grohs - G. Von Tschirnhaus
Lancia Corsa	51	Lancia Beta MC Turbo	2000	H. Heyer - B. Darniche - P.-C. Ghinzani
Lancia Corsa	52	Lancia Beta MC compr. volum.	2800	G. Pianta - W. Röhr
Jolly-Club - Lancia Corsa	53	Lancia Beta MC Turbo	2000	C. Facetti - M. Finotto
<b>Voitures « IMSA » (International Motor Sport Association)</b>				
All Canadian Racing	87	Chevrolet - Camaro	7000	M. Carter - D. Valentine - M.-E. Edwards
Douglas Rowe	88	Chevrolet - Corvette	7000	X... - J. Bienvenue - D. Rowe
Luigi Chinetti Sr.	74	Ferrari BB 512	4942	X... - X...
Ch. Pozzi - JMS Racing	75	Ferrari BB 512	4942	L. Guittény - G. Bleyne - J.-P. Libert
Ch. Pozzi - JMS Racing	76	Ferrari BB 512	4942	J.-C. Andruet - Cl. Ballot-Léna
Ch. Pozzi - JMS Racing	77	Ferrari BB 512	4942	P. Dieudonné - J. Xhenceval - Joosen
Steve O'Rourke	78	Ferrari BB 512	4942	S. O'Rourke - M. Salmon - V. Norman
Scuderia Super car Bellanc auto	79	Ferrari BB 512	4942	S. Dini - F. Violati - R. Zorzi
Dick Barbour	70	Porsche 935 K3 Turbo	4188	D. Barbour - J. Fitzpatrick - B. Redman
Dick Barbour	71	Porsche 935 K3 Turbo	4188	B. Garretson - B. Rahal - A. Moffat
Dick Barbour - Wynn's Intern.	72	Porsche 935 K3 Turbo	4188	B. Kirby - B. Harmon - Scherwin
JLP Racing	73	Porsche 935 K3 Turbo	4188	J. Paul - J. Paul Jr.
Diego Febles Racing	80	Porsche 934 Turbo	4188	A. Gonzalez - D. Febles - F. Romero
Alpha Cubic Racing	81	Dome Toyota Celica Turbo	3762	N. Tachi - F. Sato - Ch. Totani
March Engines LTD	82	BMW M1	3498	P. Neve - M. Korten - M. Winkelhock
BMW France	83	BMW M1	3498	D. Pironi - D. Quester
Dominique Lacaud	84	BMW M1	3498	Stuck - Piquet - Mignot.
Hervé Poulain	89	Porsche 935 Turbo	4188	D. Snobek - H. Poulain - P. Destic
Lubrifiilm - Whittington Bros.	85	Porsche 935 K3 Turbo	4188	A. Pallavicini - D. Whittington - B. Whittington
Racing Associates INC.	68	Porsche 935 K3 Turbo	4188	Ch. Mendez - L. Walger - S. McKitterick
Racing Associates INC.	69	Porsche 935 K3 Turbo	4188	B. Akin - R. Woods - R. Cooke
<b>Voitures de « Grand Tourisme » (Groupe 4)</b>				
Georges Bourdillat	90	Porsche 934 Turbo	4188	G. Bourdillat - R. Ennequin - Bernard
ASA Cachia	91	Porsche 934 Turbo	4188	Ch. Bussi - B. Salam
Thierry Perrier	93	Porsche 911 SC (Ethanol)	2994	Th. Perrier - R. Carmillet
Equipe Almeras Frères	94	Porsche 934 Turbo	4188	J.-M. Alméras - J. Alméras - M. Hoepfner
<b>Suppléants par ordre :</b>				
1. - Z. et W. Enterprises	86	Mazda RX 7 (Imsa)	2292	P. Honegger - E. Soto - M. Hutchins
2. - Carlo Pietromarchi	54	De Tomaso Pantera (Gr. 5)	5700	M. Micangeli - C. Pietromarchi - G. Brancatelli
3. - Racing Team Schulthess	18	Sambo Turbo (GTP)	2800	S. Blomquist - O. Stromberg - H. Schulthess



TRAIN SPECIAL AU DEPART DE PARIS-MONTPARNASSE

<b>ALLER :</b> le samedi 14 juin			
départ LE MANS (gare)	17 h 24		
arrivée PARIS-MONTPARNASSE	19 h 10		
<b>RETOUR :</b> le dimanche 15 juin			
départ PARIS-MONTPARNASSE	11 h 14		
arrivée LE MANS (gare)	13 h 00		
<b>PRIX :</b> (transferts aller et retour au circuit compris)		avec entrée aux enceintes des tribunes	avec entrée aux enceintes des virages
	en 1 <sup>re</sup> CLASSE	225 F	-
	en 2 <sup>e</sup> CLASSE	190 F	130 F
Billets en vente dans les grandes gares et les bureaux de tourisme S N C F de PARIS et de sa banlieue			

BILLETS COMBINES AU DEPART DE RENNES - SAINT-BRIEUC - CAEN et NANTES

PRIX en 2<sup>e</sup> CLASSE

	avec entrée aux enceintes des tribunes	avec entrée aux enceintes des virages
RENNES	165 F	105 F
ST-BRIEUC	195 F	135 F
CAEN	170 F	110 F
NANTES	170 F	110 F

Ces billets donnent accès aux trains du service régulier. Ils sont en vente aux guichets des gares de départ et aux bureaux de tourisme S N C F de RENNES, CAEN et NANTES.

# TOUT CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR...

## le circuit

- 1 Chapelle
- 2 Musée de l'automobile
- 3 Piste junior
- 4 Restaurants
- 5 Tabac P.T.T.
- 6 Balcons des ravitaillements
- 7 Direction de la course
- 8 Welcome
- 9 Tableau d'affichage lumineux
- 10 Chronométrage et Croix-Rouge
- 11 Enceinte des tribunes
- 12 Enceintes des virages et Croix-Rouge
- 13 Camping blanc Panorama
- 14 Camping des tribunes
- 15 Camping du Houx
- 16 Karting
- 17 Aérodrome
- 18 Signalisation concurrents
- 19 Golf (18 trous)
- 20 Hippodrome

- 21 Tribune Wimille
- 22 Tribune Singher-Durand
- 23 Tribune Robert-Benoist
- 24 Tribune Sommer
- 25 Tribune Citroën-siège social de l'A.C.O.
- 26 Tribune Talbot
- 27 Point de rencontre
- 28 Gradins de Maison-Blanche
- 29 Enceinte de Maison-Blanche
- 30 Bungalow d'accueil
- 31 Centre moto
- 32 Luna Park
- 33 Ecran géant Esso

- Garage blanc
- Garage rouge
- ▀ Garage vert
- ◀ Garage bleu

## billet d'entrée

### Places de tribune

Place assise numérotée.

### Gradins de Maison-Blanche

Place assise numérotée, non couverte.

### Balcons des ravitaillements

Place non numérotée, non assise.

### Enceintes de tribune

Libre circulation dans toutes les enceintes, sauf tribunes assises, gradins de Maison-Blanche, balcons et enceintes de ravitaillements.

### Enceintes des virages

### Billet permanent

valable pour plusieurs entrées de la même personne (n'oubliez pas de réclamer un ticket de sortie lorsque vous quittez le circuit), dans les enceintes des virages (S du Terre-Rouge, Mulsanne et Arnage).

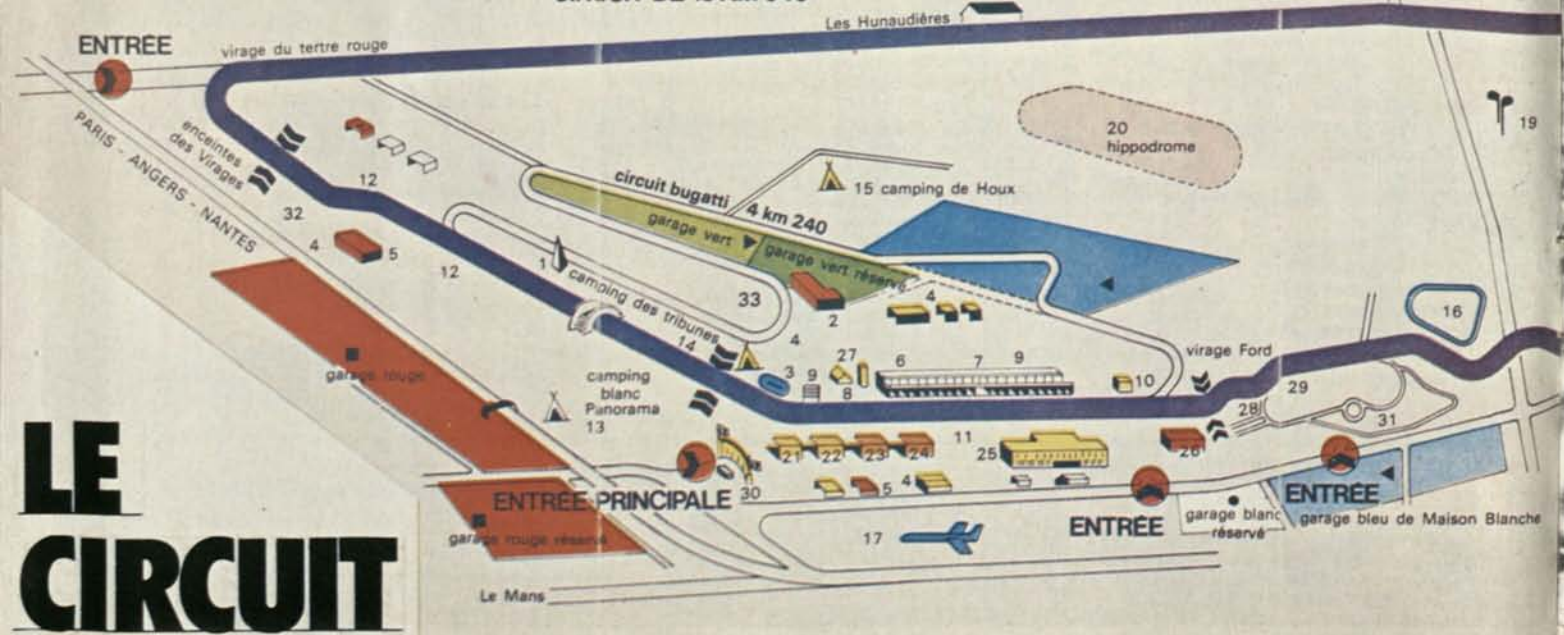
### Billet unique

valable pour la manche. Libre circulation dans les enceintes des tribunes, gradins de Maison-Blanche, balcons et enceintes de ravitaillements.

### Camping

Terrains ouverts précédents le départ. Le billet de camping est valable pour une personne ou deux personnes pour un billet unique. Les enfants de moins de 10 ans ne paient pas.

## CIRCUIT DE 13 KM 640



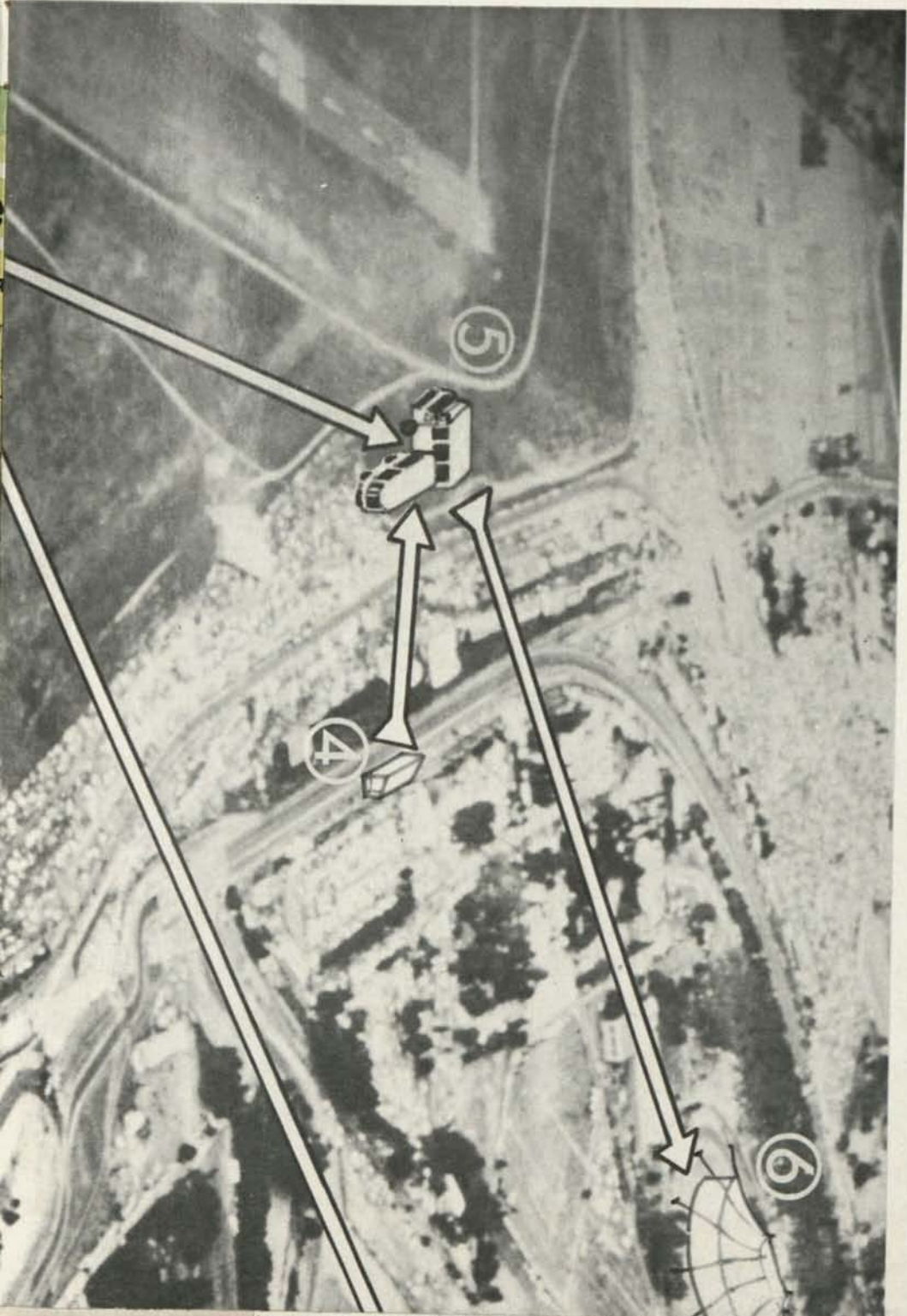


# 24

## HEURES DU MANS

### Dispositif technique

- 1 - La voiture est équipée de deux mini-caméras couleurs :
  - la première, placée à côté du pilote retransmet ce que le pilote voit à l'avant de la voiture.
  - la seconde, fixée dans l'aile arrière droite, filme le déroulement de la course tel que le pilote le voit dans son rétroviseur.
- 2 et 3 - Un petit émetteur et une antenne situés sur le toit de la voiture transmettent vers la régie les images et sons, via un hélicoptère relais volant au-dessus du circuit.
- 4 - Une antenne de réception à pointage automatique, installée au sol, suit l'évolution de l'hélicoptère et assure une parfaite homogénéité de transmission quelle que soit la localisation de la voiture sur le circuit.
- 5 - Une troisième caméra portable transmet les images des ravitaillements à partir du stand.
- 6 - Les images recueillies par les caméras de la voiture et du stand sont sélectionnées par une régie. Celle-ci, installée à proximité du circuit, assure leur





14-15 JUIN 1980



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20











**LES RECORDS A BATTRE**

Compte tenu que le tracé a subi l'an dernier une septième modification dans son histoire - dessin du virage du Tertre Rouge - les records établis lors de l'édition passée sont donc ceux à battre puisque le développement total était passé de 13,640 km à 13,626 km. Il faut, quand même, se souvenir que le record absolu sur la durée des 24 Heures est à mettre à l'actif de l'Alpine Renault A 443 de Pironi et Jaussaud avec 5044,530 km couverts, soit une moyenne de 210,188 km/h.

— Que le record du tour avait été signé par J.-P. Jabouille et son Alpine Renault A 443 turbo en 3'34"2 soit à 229,244 km/h de moyenne.

— Que Jacky Ickx qui vise une cinquième victoire (record absolu) a réussi le meilleur temps absolu sur un tour lors des essais officiels ; sa Porsche 936 ayant obtenu alors 3'27"6 soit 236,531 km/h de moyenne.

**LES 24 HEURES ET LA TELE**

**TF1 : Samedi** : départ en direct de 15 h 45 à 16 h 30, le point à 18 h 30 (durant la mi-temps d'un match de football). Evocation aux journaux de 13 h-20 h-23 h.

**Dimanche** : point après la nuit de 9 h 00 à 9 h 15, journal de 13 h. Arrivée à partir de 15 h 30.

**A2 : Samedi** : 3 mn dans « les Jeux du Stade ».

**Dimanche** : 3 mn dans « Stade 2 ».

— Les records 1979 à battre sont donc les suivants :  
Distance : 306 tours soit 4 169,708 km soit 173,982 km/h de moyenne. Record du tour : J. Ickx-Porsche 936-3'36"1 soit 227,003 km/h. Si le record du tour ne tombera probablement pas, en revanche la moyenne devrait considérablement remonter si contrairement à l'an passé, une pluie diluvienne ne noie pas le circuit pratiquement toute la nuit.

— 22 voitures avaient touché au but sur les 55 engagées, disons 23, car la Mirage Renault de Bell-Hobbs-Schuppan occupait la 16e place mais, faute d'avoir pu boucler le dernier tour, se vit éliminer alors qu'elle avait couvert 262 tours pour 230 à la dernière voiture officiellement classée.

— La répartition était la suivante : 6 Gr5 sur 9-5 IMSA sur 11-3 Gr4 sur 4-8 Gr6 sur 26-1 GTP sur 5.

— Aux essais, Bob Wollek avait réussi la pole sur la Porsche 936 en 3'30"07. Ludwig sur la Porsche K3 Kremer avait été le plus vite en Gr5 avec 3'34"64. Stommelen arrivait en tête des IMSA en 3'49"84 sur la Porsche 935 Barbour. Haran sur la Rondeau M 379 DFV réglait en 3'54"28 ses confrères du groupe GTP et Sourd (Chevron B36 Roc) arrivait en tête des deux litres avec 4'01"32. Müller s'imposait, lui, en Gr4 en 4'06"97.

— Le dernier qualifié des 55 désignés l'avait été en 4'24"48 (Aston Martin V8 Tc).

**ou trouver quoi?**

**HORAIRES**

- Pesage aux Jacobins (près du centre ville) : mardi 10 juin toute la journée à partir de 8 heures, et mercredi 11 juin de 8 à 12 heures.
- Essais officiels : mercredi 11 juin de 19 à 23 heures, et jeudi 12 juin de 18 h 30 à 23 h 30
- Samedi 14 juin : 8 heures : ouverture des enceintes au public. — 15 h 53 : départ du tour de lancement précédé par la voiture du directeur de course
- Dimanche 15 juin : 16 heures : arrivée de la course.

**MOYENS D'ACCES**

- Par fer : voir paragraphe « S.N.C.F. »
- Par air : aéroport de Mans-Arnage. Téléphone : 84.34.85.
- Par route : — autoroute Paris-Le Mans — voitures particulières : 50 000 places de garages ; car : nombreux voyages organisés au départ des grandes villes ; aller et retour permanents par cars circuit-centre ville ; navettes Avis gratuites réservées aux sociétaires de l'A.C.O. entre les différentes enceintes ; départ de l'entrée sud de l'enceinte des Tribunes, face à la Tribune Talbot.

**LOGEMENT**

Il est recommandé aux visiteurs de prendre leurs dispositions à l'avance : — hôtels : en raison de l'affluence à la période des 24 heures, possibilités de réservation très limitées ; — chez l'habitant : s'adresser au bureau de l'A.C.O., 40, place de la République. Téléphone : (43) 28.17.22

**RESTAURANTS**

- 50 restaurants, brasseries, buvettes.

**SERVICES**

- Change : bureaux de change officiels : entrée principale, enceintes du village et de Maison Blanche. Au Mans, bureau A.C.O., place de la République.
- Consigne, enceinte des Tribunes.
- Croix-Rouge
- P.T.T., téléphones publics
- Renseignements : bungalow entrée principale extérieure.
- Au Village : point de rencontre, Comité du Tourisme.

**ANIMATION**

- Stands du Village.
- Luna Park (Grande Roue, Grand Huit, etc).
- Critérium du Jeune Pilote.
- Musée de l'Automobile ouvert en permanence. Très belle collection de 150 voitures anciennes.
- Entrée : 9 F. — Sociétaires A.C.O. : 6 F. — Enfants jusqu'à 12 ans : 4,50 F.

**INFORMATION**

Speaker, circuit intérieur de télévision, tableau d'affichage lumineux. Programme officiel : chaque exemplaire est numéroté. Tirage doté de nombreux prix, dont une automobile. Tableau de pointage, renseignements sur la course, les pilotes, les voitures, les moyennes, etc. Editions spéciales de la Presse régionale.

**CULTE**

Culte catholique : messes à 6, 9 et 11 heures. Chapelle rustique aux « S » du Tertre-Rouge.

**location**

Pour la location s'adresser à :

**AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST**

Circuit des 24 heures, 19 X, 72040 LE MANS CEDEX - Tél. 720637  
ACOUEST - Téléphone : (43) 84.01.30.

**A PARIS**

Au bureau des 24 heures : Action Automobile et Touristique, 5, rue de la Beaume (8<sup>e</sup>) - Tél. : 563.64.07.  
Voyages l'Equipe - 75441 PARIS Cédex 09 - Tél. : 770.35.45 ou 770.44.14.

**ET DANS TOUS LES BUREAUX RÉGIONAUX DU CLUB**

**prix des places**

**ATTENTION**

Pour pénétrer sur le Circuit, il est indispensable d'être porteur d'un billet ENCEINTES DES TRIBUNES ou d'un billet ENCEINTES DES VIRAGES. Les possesseurs des billets suivants : TRIBUNES ou GRADINS de MAISON-BLANCHE ou BALCON des RAVITAILLEMENTS devront être également en possession d'un billet ENCEINTES des TRIBUNES, seul billet leur permettant d'ENTRER sur le Circuit

	SERIE A	SERIE B
ENCEINTES DES TRIBUNES	135 + 15 = <b>150</b>	80 + 10 = <b>90</b>
VIRAGES PERMANENTS	60 + 5 = <b>65</b>	46 + 4 = <b>50</b>
VIRAGES ENTREE UNIQUE	41 + 4 = <b>45</b>	28 + 2 = <b>30</b>

**ESSAIS OFFICIELS**

ENTREE UNIQUE 28 + 2 = **30 F**

**SUPPLEMENTS POUR PLACES RESERVEES**

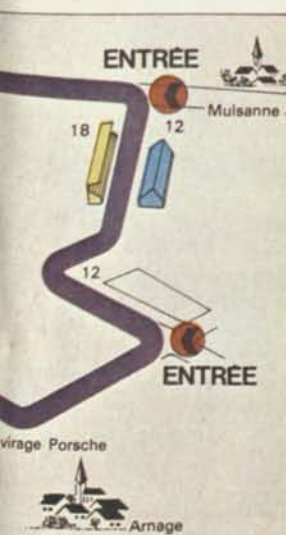
Tribune CITROEN	Place de LOGE	220 + 30 = <b>250 F</b>
	Place NUMEROTEE	180 + 30 = <b>210 F</b>
	PROMENOIR	100 + 10 = <b>110 F</b>
Tribune TALBOT	Place de LOGE	220 + 30 = <b>250 F</b>
	Place NUMEROTEE	180 + 30 = <b>210 F</b>
Tribune SOMMER	Place de LOGE	140 + 15 = <b>155 F</b>
	Place NUMEROTEE	100 + 10 = <b>110 F</b>
Tribune BENOIST	Place de LOGE	100 + 10 = <b>110 F</b>
	Place NUMEROTEE	65 + 5 = <b>70 F</b>
Tribune WIMILLE	Place de LOGE	65 + 5 = <b>70 F</b>
	Place NUMEROTEE	46 + 4 = <b>50 F</b>
GRADINS MAISON BLANCHE	Place NUMEROTEE	75 + 5 = <b>80 F</b>
BALCON DE RAVITAILLEMENTS		70 + 5 = <b>75 F</b>
GARAGES RESERVES		<b>80 F</b>
GARAGES NON NUMEROTES		<b>40 F</b>
CAMPING DES TRIBUNES		A <b>140 F</b> B <b>110 F</b>
CAMPING PANORAMA		A <b>100 F</b> B <b>80 F</b>
CAMPING DU HOUX		A <b>100 F</b> B <b>80 F</b>

Les places de loge situées au premier rang ne sont attribuées qu'en fonction des disponibilités et pour une réservation minimum de trois places. Les prix indiqués dans la série B sont réservés aux sociétaires de l'A.C.O. et des clubs affiliés à l'A.F.A., qui peuvent obtenir, sur présentation de leur carte de sociétaire de l'année en cours, quatre billets d'entrée à tarif réduit.

une entrée, le samedi ou le dimanche, la circulation dans toutes les enceintes (« S » du Tertre-Rouge, Arnage).

**Caravaning**

ouvert au public à partir du lundi. Course jusqu'au lundi suivant. Le camping permet l'accès du véhicule ou la tente. En outre, chaque tente doit être munie d'un billet « Enceintes des tribunes » pour accéder au camping des tribunes (accès Vert), un minimum « Enceintes des virages permanents, pour le camping ma (accès comme le garage sur le camping du Houx (accès Vert). Les moins de 12 ans ne peuvent pas entrer.





## Rêve et réalité

Parmi ces nombreux outsiders dont certains ne veulent pas se considérer comme tels, nous citons Rondeau qui bénéficie et du nombre et de l'expérience et de la compétence ; des essais longue durée ayant cette fois, été effectués au même titre d'ailleurs que pour WM, avec un modèle certes retouché mais qui disputera là sa troisième édition. Le Cosworth DFV a de très beaux restes — il chante aussi très bien c'est important pour les mélomanes — et a déjà prouvé qu'il pouvait toucher au but. Ce n'est par Alain De Cadenet qui nous démentira lui qui sait cette fois que s'il ne gagne pas cette année il ne gagnera, peut-être, jamais. Deux victoires consécutives en championnat mondial ont stimulé l'équipe en même temps qu'elles attiraient les convoitises des sponsors. Et ce qui n'était qu'un rêve dans ce crâne de rosbeef entêté pourrait bien devenir réalité. Aux millions (anciens) du *Parisien Libéré* se sont ajoutés ceux de *Antar*, de *Sodis* et même, tout dernièrement, de *Ford Europe* qui a prouvé ainsi toute sa reconnaissance à cette équipe réduite qui fera encore parler d'elle d'autant que Miss Désiré Wilson débute dans la Sarthe, une femme qui manie couramment la F1 même si celle-ci a perdu ses jupes (la F1 of course).

On reverra la Dôme japonaise — à moteur Cosworth — à un exemplaire cette fois, l'autre étant une variante du Coupé Toyota Schnitzer turbo Gr 5 qui ne fit que quelques mètres lors des deux courses américaines à laquelle elle prit part (Sebring et Riverside). Cette Dôme tout en conservant ses formes de 1979 a gagné en largeur et devrait « largement » compensé dans la « nouvelle » portion le peu qu'elle aura perdu en ligne droite. On reverra également l'Ibec de 1978 revue et corrigée ainsi que l'ACR Longines — une Lola T286 recarrossée et passablement modifiée — qui effectua, à Silverstone, aux mains de P. Gaillard des débuts certes écourtés mais encourageants quant à son potentiel qui devrait pleinement s'exprimer. La grosse question étant de savoir pour combien de temps.

Toujours en prototypes mais chez les deux litres cette fois la lutte habituelle opposant les Lola aux Chevron, les BMW aux Ford, avec, cette fois, pour arbitre une Osella PA8 qui fait régulièrement parler d'elle avec son équipage mixte et vedette, V. Brambilla et Lella Lombardi, notoriété renforcée encore par la présence de Mark Teatcher, fils de Madame le premier Ministre d'outre-Manche, celle qui fait compter ses moutons à Giscard.

En GTP, outre les Porsche 924 Carrera, on retrouve une Rondeau, une Aston Martin recarrossée mais surtout trois WM à double turbo qui gavent toujours le six cylindres PRV. Des modifications apportées aux suspensions et à l'aérodynamisme, une expérience accrue, devraient logiquement porter ses fruits.

**Jean Rondeau**  
fonde beaucoup d'espoirs  
sur cette 48<sup>e</sup> édition.

## Santé et sobriété

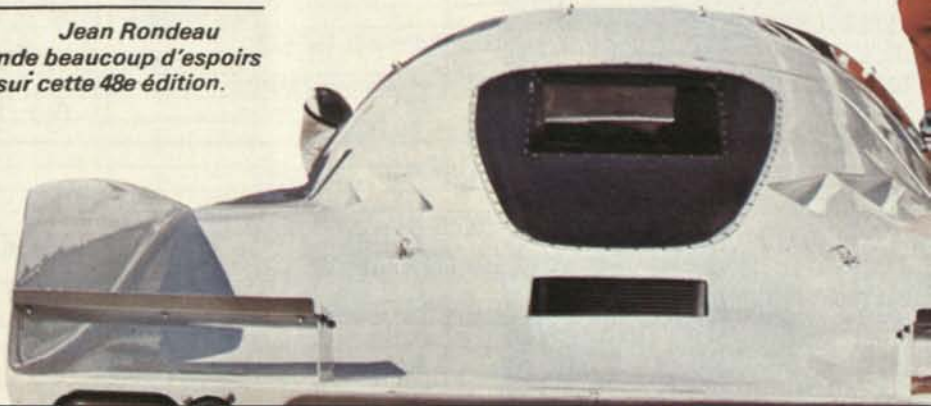
En Gr 5 que l'on associera d'ailleurs aux IMSA, une pléiade de Porsche 935 et K3 double turbo en qui beaucoup voit les vainqueurs. Leur autonomie certes ne les avantage pas mais, plus encore, l'impossibilité de changer plus d'un turbo en course pourrait être considéré et l'a d'ailleurs déjà été comme une mesure anti — Porsche — comme si les Américains ne suffisaient plus ! Ces Gr 5 en performances pures sont capables de battre n'importe quel prototype pour peu qu'elles se soufflent dans les bronches mais et si ces bronches sont fragiles alors... Les Ferrari Boxer elles se doivent en revanche d'en appeler de leurs malheurs passés une seule 512 touchant au but. La version 80 (un seul exemplaire) a perdu du poids ce qui constituait son principal handicap car les 500 ch sont bien là.

Une initiative, inhabituelle dans le domaine très prisé du sponsorat et de l'approche de la compétition que l'opération lancée par « European University ». Si vous voulez en savoir plus à la vue de la Ferrari bleue à étoiles jaunes (le drapeau européen) rendez-vous près du « Welcome » au stand « Fondation Le Mans », où la jeune équipe belge sera chargée de « dynamiser » sa promotion.

## Lancia au parfum

Dans ce Groupe 5, un client sérieux en la personne de Lancia engagé officiellement et participant assidu du championnat mondial avec ses Beta Monte Carlo turbo qui visent cette année le titre absolu après l'avoir emporté la saison passée en 2 litres alors qu'elles en étaient à leur début. Cette voiture a beaucoup progressé cette saison et s'imposa d'ailleurs par deux fois, à Brands Hatch puis au Mugello, alors qu'en championnat d'Allemagne, elle domine grâce à Heyer et GS Tuning la catégorie 2 litres malgré la présence des Ford Capri Zakspeed et BMW Schnitzer turbo. Ses atouts, sa légèreté alliée à une puissance respectable. Son handicap, un manque de compétitivité sur une telle distance encore que le modèle engagé à Daytona (Jolly Club) réussit à terminer ses premières 24 Heures.

Si C. Fiorio avait prévu d'aligner une version dotée d'un compresseur volumétrique, il est revenu sur sa décision préférant miser sur la sécurité avec deux versions habituelles qui devraient, pourtant, bénéficier d'un allongement de la carrosserie AR pour exploiter au mieux la ligne droite des Hunaudières. Une troisième voiture habituellement engagée par le Jolly Club sera de la partie. A noter sur une voiture usine, l'apparition des parfums Delon (un acteur de plus) qui supporte la voiture engagée par A. Chardonnet lequel a naturellement inscrit son pilote Darniche qui avait pourtant







Stuck et Piquet, BMW ayant pu négocier l'engagement de Lacaud. Cette dernière a subi quelques retouches notamment au niveau de la longueur HT pour prétendre entrer dans la catégorie IMSA. En revanche pas de BMW artistiquement peinte, H. Poulain n'ayant pu disposer du modèle prévu et, de ce fait, a cédé son engagement à Destic qui alignera sa Porsche 935 simple turbo pour Snobeck et le maître Commissaire si prisé au Mans. BMW France a fourni un effort pour pouvoir aligner Didier

*Une Ferrari européenne.*

Pironi sur une voiture décorée aux couleurs de Michelin, tout au moins de ses cartes. Amateur de beaux bruits préparez vos magnétophones car le six cylindres BMW est un régal. Comme on en compte tout de même cinq (contre deux l'an passé dont une seule en course) voilà de quoi réveiller une trompe d'eustache quelque peu endormie ces derniers temps par les turbo. Si il a été question de n'accepter que cinquante voitures au départ contre cinquante cinq habituellement et ce dans un but d'économie, on devrait pourtant dépasser ce chiffre lorsque Jachim Springer, Président de l'ADAC, abaisera le drapeau.

Trois équipages suppléants ont été finalement

retenus dont la Sambo turbo à moteur Saab que devrait piloter Blomqvist et O. Stomberg, les deux pilotes maisons, associés à l'Helvétte H. Schulthess, instigateur et réalisateur de ce projet inscrit en GTP.

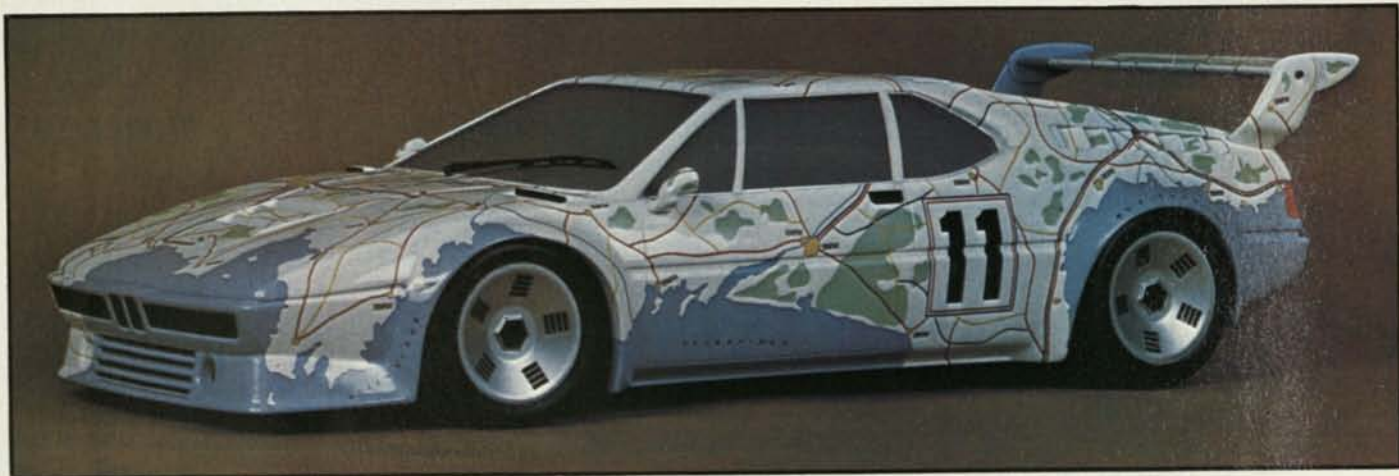
68 voitures ont donc été sélectionnées y compris les trois suppléantes alors qu'aux essais ne seront tolérées que 65 voitures en piste. Si, enfin, Alain Delon sera présent dans les stands mais pas dans la voiture, Paul Newman sera absent pour cause de tournage alors que J.-Louis Trintignant fera ses débuts sur Porsche 935 double turbo. Un acteur peut en cacher un autre.



*Ibec Cosworth déjà vue (1968) mais corrigée.*







*Offensive BMW  
avec les M1 dont celle de BMW  
France, intelligemment décorée.*

## Qui sont-elles

### GRAND TOURISME DE PRODUCTION (GTX)

— GT commercialisée entre le 1er janvier 76 et le 31-12-79 sans aucun minimum de fabrication exigée, sans limitation de cylindrée et ayant une carrosserie 2 portes offrant 2 places ou 2 + 2 places. Roues : largeur maximum 16". Diamètre d'origine.

### GRAND TOURISME PROTOTYPES (GTP)

— Prototype de voiture Grand Tourisme non commercialisée et construit sans minima de fabrication. Moteur : cylindrée et nombre de cylindres libre. Roues : largeur maxi 16". Diamètre libre mais égal pour l'AV et l'AR. Dimensions : longueur maximale autorisée : 4,80 m. Largeur maximale hors tout : 200 cm. Porte à faux : leur somme ne doit pas être supérieure à 80 % de l'empattement, etc. Poids : 585 minimum pour moins de 1300 cm<sup>3</sup>, 685 kg pour 1301 à 2000 cm<sup>3</sup>, 810 kg pour 2001 à 3000 cm<sup>3</sup> et 875 kg.

*David Preece Le Mans :  
une Aston Martin double turbo  
qu'il va falloir qualifier.*

### VOITURES DE PRODUCTION SPECIALES (GROUPE 5)

— Pas de minimum de fabrication mais une origine parmi une voiture bénéficiant d'une homologation en cours dans les Gr1, 2, 3 ou 4.

— Modifications autorisées pour ces différents groupes plus certaines autres ? Poids imposés en fonction de la cylindrée : échelle variant de 450 kg pour 500 cc à 1330 kg pour 8000 cm<sup>3</sup> avec notamment les valeurs suivantes : 735 kg pour 2000 cm<sup>3</sup>, 800 kg pour 2500, 860 kg pour 3000, 970 kg pour 4000, 1025 kg pour 4500, 1065 kg pour 5000 cc.

— Largeur de roue maximale imposée en fonction de la cylindrée : exemple : 14" en 2000 cm<sup>3</sup>-15" jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup>-16" en plus de 3 litres. Réservoirs carburant : 120 litres maxi.

### VOITURES DE COURSE BI-PLACES (GROUPE 6)

— Pas de minimum de fabrication.

— Limite de poids en fonction de la cylindrée variant de 500 kg pour 1000 cm<sup>3</sup> et moins à 860 kg pour plus 6000 cm<sup>3</sup>. 700 kg pour les 2000 à 3000, 765 kg pour les 3000 à 4000, etc.

— Largeur de roue limitée à 16".

— Largeur maximale HT : 200 cm. Longueur maximale HT 450 cm.

— Contenance des réservoirs limitée en fonction de la cylindrée : 60 litres pour 700 cm<sup>3</sup> à 160 litres pour plus de 2500 cm<sup>3</sup> (valeur qui ne tient plus dans le cas du Mans la limite ayant été fixée à 120 litres).

### PORSCHE 908-80

*Entièrement montée et assemblée dans les ateliers de R. Joest, le concessionnaire Porsche-Audi et VW de Weinheim. Il s'agit d'un châssis de 908-4 habillée par la carros-*

*serie de 936 type 1977. Contrairement aux 936 de l'an passé, si le moteur reste le six cylindres à plat de 2100 cm<sup>3</sup>, les culasses ne comportent que deux soupapes par cylindre au lieu de quatre et le refroidissement est assuré par air en totalité (mixte air-eau sur la 936). Grâce aux deux turbos compresseurs, la puissance atteint 500 ch Din (550 pour les 936) et le poids est de 720 kg. La boîte utilisée provient de la 917 alors que les freins sont ceux habituellement montés sur les 936.*

*Cylindrée : 2140 cm<sup>3</sup> (83 × 66 mm). Puissance 500 ch Din à 8500 t/mn. Poids 720 kg. Carburant : 120 L. Vitesse prévue : 355 km/h. Roues : 15 AV 16 AR. Jantes BBS. Pneus Dunlop 10" AV - 16" AR.*

### LANCIA BETA MONTE CARLO TURBO

*Moteur : quatre cylindres 16 soupapes 1425,87 cm<sup>3</sup> (82 × 67,5 mm). Puissance : 420 ch à 9000 t/mn ramenée à 370 ch pour ces 24 Heures. Couple maxi : 37 mkg à 6800 t/mn Turbo KKK pression : 1,6 bar. Poids 720 kg. Roues Campagnolo R75. 15" AV - 19" AR. Pneumatiques Pirelli PZ. Vitesses maxi : estimée à 300 km/h.*

### WM P79/80

*Moteur Peugeot modifié WM. 2664 cm<sup>3</sup> (88 × 73 mm). Puissance : 500 ch à 7000 t/mn. Couple maxi : 51 mkg à 4000 t/mn. Deux turbo KKK. Boîte ZF type 5DS. Poids 875 kg. Roues Amil 10 × 15" AV - 14 × 15" AR.*

### RONDEAU M379 B

*Moteur Cosworth DFV 2999 cm<sup>3</sup> (85,6 × 64,8 mm). Puissance 460 ch à 10300 t/mn. Couple maxi : 34 mkg à 8900 t/mn. Boîte Hewland TL2/200. Poids : 750 kg. Vitesse : 350 km/h. Roues : AV 13 × 10" - AR 13 × 14,2".*

### VOITURES IMSA (INTERNATIONAL MOTOR SPORT ASSOCIATION)

Formule typiquement américaine, elle s'est quelque peu américanisée du fait de la création de challenges intercontinentaux et sa réglementation a été pleinement acceptée et reconnue par la FISA depuis cette année. Il s'agit, en fait, de Gr5 (Kremer en tous cas livre aux Américains des K3 absolument identiques) qui diffèrent par quelques différences d'aménagement : protection intérieure, filets lateraux. Le point le plus important concerne l'acceptation par cette réglementation d'homologation à l'unité. Ce qui revient à dire que tout ce qui ne rentre pas en Gr 5 doit pouvoir s'inscrire en IMSA, l'exemple le plus marquant étant celui de la BMW M1 qui, faute d'avoir pu être homologué en Gr 4, n'a pu brigrer une place chez les Gr 5.





MARTINI  
ON THE  
ROCKS!



Martini and M & R are registered Trade Marks.







MECCARILLOS

ORMOND  
OS BRASIL



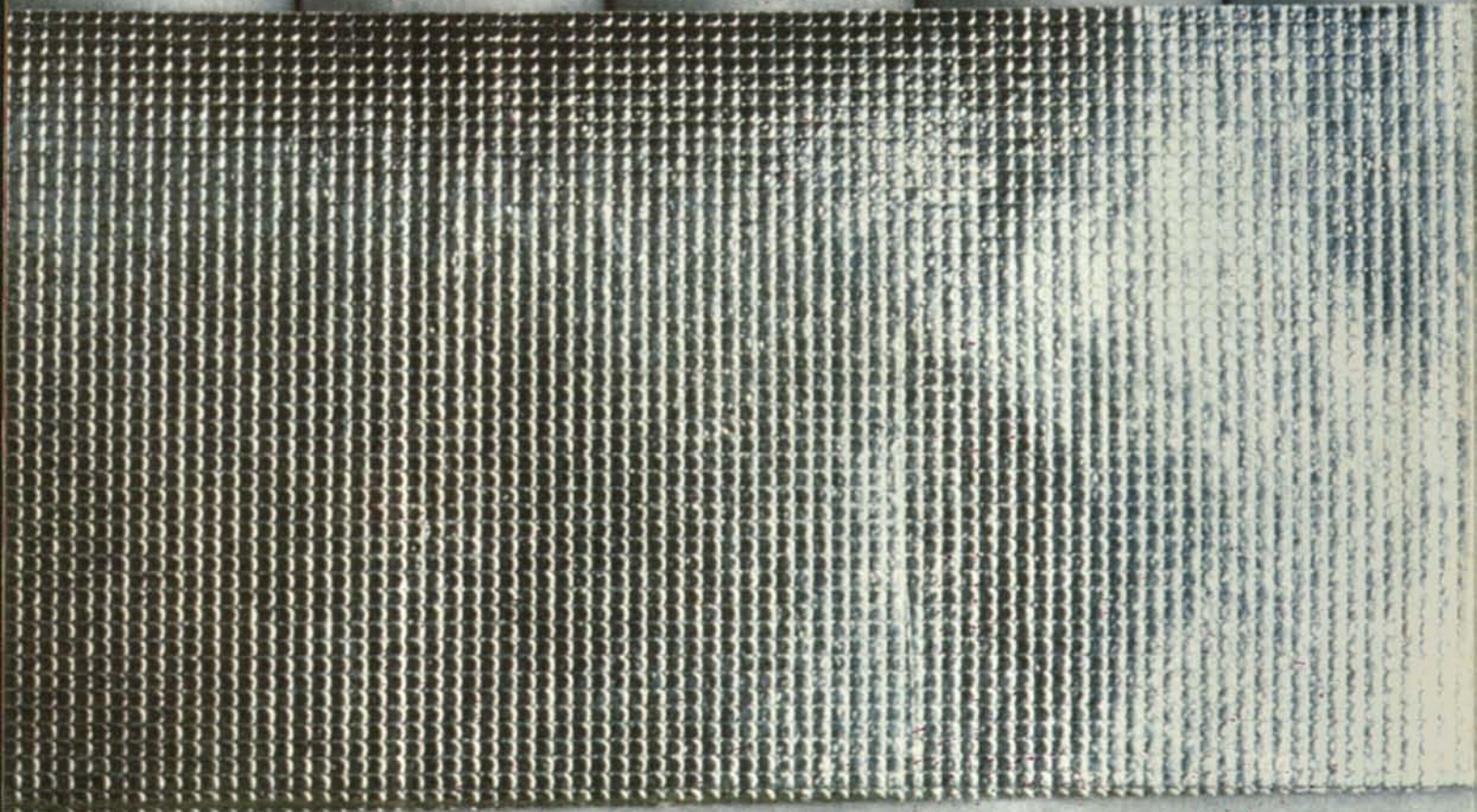




20 CIGARILLOS  
ORMOND

MECCARILLOS







Official Program \$2.00

 **Golden State**  
INTERNATIONAL RACEWAY



FORD DEALERS



FORMULA FORD CHALLENGE SERIES



# IMSA-GT ROAD RACES

## July 26-27



Paul Newman



Pro-Formula Fords



**TIP YOUR CAP  
TO THE WINNER.**



**Have a Coke<sup>®</sup>  
and a smile.**

**Coke<sup>®</sup> adds life.**

**Coca-Cola**

Trade-mark <sup>®</sup>

"Coca-Cola" and "Coke" are registered trade-marks  
identify the same product of The Coca-Cola Company



## Staff and Officers

### President:

Robert L. Bondurant

### Directors:

Don Marsh, Wm. Koll

### Director, Track Operations

L. Robert Miller

### Public Relations

Art Glattke

### Office Manager

Doreen Fassio

### Track Operations and

### Office Staff

Ed Robinson

Mary Bajza

Chris Granucci

Ken Hunt

Jim Huber

### Management/Consultants

Long Beach

Grand Prix Association

## IMSA Staff

### President/Treasurer

John Bishop

### IMSA Secretary/Registrar

Peg Bishop

### Competition Director/Chief Steward

Charlie Rainville

### Public Relations Director

Dic Van Der Feen

### Asst. Public Relations

Janet Aquaro

### Entries/Timing & Scoring

Marshal Bishop

### Industry Coordinator/ Technical Inspector

Mark Raffauf

### Office Secretary/Services

Rose Kish

### Accountant/Registration

Mildred Main

### Membership Licensing

Alice Morgan

### Paddock Chief

Howard Dougherty

### Merchandise/Registration

Eula Dougherty

Charlie Earwood

Bob Raymond

Peg Gilman

Bob & Beth Nadeau

Marolyn Fierro

George Silbermann, Jr.

Scott Warburton

GSIR would like to thank the following photographers for their generous contributions: Toni Cortes, Images by Fischer, Bill & Sandy Oursler, Ken Schwoerer, Kellygirl, Champion IMSA and Jeff Zwart who did the cover and the color spread.

# Golden State INTERNATIONAL RACEWAY

Highways 37 & 121 at Sears Pt., Sonoma, CA 95476, (707) 938-8448



## Event:

100-mile IMSA GT Race

75-mile IMSA GTU Race

75-mile Champion Spark Plug Challenge Race

50-mile Kellygirl Challenge Race

Presented in conjunction with SCCA Pro-Ford Races

## Date:

25-27 July, 1980

## Circuit:

Golden State International Raceway - 2.5-mile Road Circuit, Highways 37 and 121, Sonoma, CA 95476

Contact: Bob Bondurant - (707) 938-8448

## Schedule:

### Friday, 25 July

9:00 AM - 5:00 PM - Registration and Technical Inspection

12:30 PM - 4:15 PM - Practice - IMSA cars in sessions

4:30 PM - 5:30 PM - Practice - Pro-Fords

### Saturday, 26 July

8:00 AM - 5:00 PM - Registration and Technical Inspection

8:00 AM - 9:00 AM - Practice - Pro-Fords

9:15 AM - 4:15 PM - Practice and Qualifying - IMSA cars - in sessions

4:15 PM - 5:30 PM - Pro-Ford Heats

### Sunday, 27 July

8:30 AM - 10:00 AM - Warmups - IMSA cars and Pro-Fords, in sessions

10:00 AM - START - Pro-Ford Semi-Main 30 miles (19 laps)

11:00 AM - START - KELLYGIRL CHALLENGE 50 miles (20 laps)

12:30 PM - START - CHAMPION SPARK PLUG CHALLENGE - 75 miles (30 laps)

2:00 PM - START - IMSA GTU RACE 75 miles (30 laps)

3:15 PM - START - IMSA GT RACE 100 miles (40 laps)

5:00 PM - START - Pro-Ford Feature Race 28 laps

Schedule may be amended to accommodate local or unforeseen conditions. Detailed schedule will be published at Registration.



# PROVEN WINNERS!

From Watkins Glen to Laguna Seca. On every major road racing course in America, CRC products have a proven track record. They help produce winners.

The top pro drivers on both the Can-Am and Trans-Am circuits who want to win and do win, count on CRC Chemicals to provide them with extra performance.

Drivers like Al Holbert who leads the CRC Can-Am team and John Paul, Trans-Am's '78 and '79 endurance champion know that when winning counts, they can count on CRC.

Whether you drive a racing car or a passenger car, top performance and quality are important to both you and CRC Chemicals. We help you with products like CRC 5-56, the multi-purpose lubricant, penetrant, rust preventer and wet engine starter. And CRC BRAKLEEN, the high performance chemical that cleans brake parts quickly... in place, and improves brake efficiency on passenger cars up to 24%.



See John Paul, 2-time SCCA endurance champ, run with the best in the 1980 CRC CHEMICALS TRANS-AM Championship® Series



CRC believes in the exciting sport of road racing. In 1980 you'll see Al Holbert drive the revolutionary-designed ground effects car, the CRC Can-Am Special, in every major Can-Am event. CRC will also be the full sponsor of the CRC Chemicals Trans-Am Championship® Series which features sports car road racing throughout North America.

Above all, CRC is committed to producing winners. To prove it, we invite you to try our complete line of high performance automotive maintenance chemicals on your car.

Become a winner too!



**CRC CHEMICALS USA**

885 Louis Drive, Warminster, PA. 18974



Al Holbert flies the CRC colors in 1980 on the CAN-AM Circuit.





PHOTO BY BOB DUNSMORE

# One quick look is all you get.

Our front mid-engine rotary race cars can take your breath away faster than you can say Daytona. One specially-prepared RX-7 won its class at the 1979 Daytona 24-hour race. Another special RX-7 set a world speed record for Class E Grand Touring Cars at Bonneville: 183.904 mph.

The front mid-engine Mazda

RX-7 you can buy offers virtually everything you could want in a refined sports car. Like sleek, slippery aerodynamic styling. Superb handling. Acceleration (0-50 in 6.3 seconds). Extraordinary comfort. And good gas mileage— 17 estimated mpg, 28 estimated highway mpg.\*

You get all this in the RX-7

S Model for only \$7945.\*\* The incredible RX-7 GS is only \$8695.\*\*

See you at the races. Or at your nearest Mazda dealer.

**mazda**  
The more you look,  
the more you like.

\*EPA estimates for comparison purposes for GS Model with 5-spd. trans. The mileage you get may vary depending on how fast you drive, the weather, and trip length. The actual highway mileage will probably be less. California, 16 estimated mpg, 27 estimated highway mpg.

\*\*Manufacturer's suggested retail prices. Slightly higher in California. Actual prices established by dealers. Taxes, license, freight, optional equipment and other dealer charges are extra. All prices subject to change without notice. Mazda's rotary engine licensed by NSU-WANKEL.





## Really Special

IMSA President John Bishop is famous for his doodles. Only appropriate for a former industrial designer. He does "doodle with a difference," however, because his renderings of airplanes and race cars are so good people pick up the yellow pads and placemats to save them. How about this for a Bishop "doodle with a difference?"

The year is 1970 and he scribbles under "A New Race Series"

- compacts and sub-compacts
- restrictive rules
- low-cost preparation
- roll cages
- big fields
- close racing

and, let's see, it needs something else. Oh, yes,

street radial tires

Just like that, the most successful

new form of racing in years was invented. Now Racing Stocks (RS) are celebrating their tenth birthday. It's been some childhood.

The marvelously promoted Champion Spark Plug Challenge is "controlled" racing with a vengeance, make no mistake. Rules manipulation, weight juggling, overnight parts eligibility—you bet. You can call it the world's only successful example of handicap racing—and it works. Oh, how it works. They come out in droves and they usually put on the best race of the weekend.

It works in a wondrous and arcane manner, but the facts are straightforward. Chassis stress is limited and expensive suspension mods eliminated by requiring Goodyear Wingfoot or Goodrich Radial T/A tires. Carburetion is restricted in ways to make most high performance engine components pointless. Playing with the required minimum weights lets IMSA claim and prove that 1400cc Renaults can run alongside 3800cc Spirits.

It works so well that 72 starting cars in six races the inaugural season rocketed to 900 starting cars in 15 races within five years. Battling for positions throughout the field is the hallmark of RS racing. Battling for the lead is another one, as demonstrated by 1979's nine different drivers in six makes of cars in 16 races.

The B.F. Goodrich people recognized this kind of good thing quickly and sponsored the series beginning in 1972. Earl Fellin in a BMW and Steve Coleman in an Opel won the two-tier championship in 1972. The next year was the "impossible" as Nick Craw and Amos Johnson finished in a dead even tie for the series championship after the wildest possible fandango in the last race of the year. There was no tie-

breaker then but the co-championship meant there has been one ever since.

In 1974, the title went down to the wire again and George Alderman (Gremlin) came from 17 points back before the final race to ease Craw away from the honor.

The Goodrich Radial Challenge jumped to 11 races in 1975 and more than 50 cars started the typical sprint. Again, the title came down to the final race, and again it was Craw vs. Johnson. Johnson introduced the new Pacer in an all-out effort but Craw won the race in his BMW to take the championship.

A lot of peaks were scaled in 1976 as a record 15 races attracted a record 899 starting cars—and the minimum purse reached \$12,500. Eligible cars now totaled 75 models from 24 of the world's manufacturers. Competition was frantic between six of these makes and every time out it was Datsun vs. Colt vs. Gremlin vs. Mazda vs. Pacer vs. Hornet vs. BMW.

The 1976 season was marked by a split schedule with Goodrich winding up its participation in June after a seven-race series won by veteran Carson Baird in his Colt. Starting over with the scoring, an eight-race IMSA Radial Challenge followed with everyone switching over to Goodyear's GT Radial tires. Don Devendorf in a wonderfully prepared and driven Datsun B210 bolted into contention. Five different drivers won the eight races and it came down to the finale again for a Baird vs. Devendorf shootout. Count on RS racing for the unexpected. Both Baird's and Devendorf's cars were mechanically blighted. Walt Bohren had a great day to win by a second over Gene Felton and Jim Downing. Devendorf struggled to sixth, which wasn't good enough to make up Baird's points





lead. Baird won his second championship of the year by finishing eighth in the ailing Colt.

There was no holding back Devendorf in 1977 as he took his Datsun into the inner's circle six times in 16 races. The Executive Motorhome Challenge was the new name for the series and, despite Devendorf's points dominance, there were several remarkable successes. Scott Hoerr, Nick Craw, Walt Bohren and Dennis Shaw all won more than once. Craw had a phenomenal record of second-place finishes, too, and with the occasional Devendorf failure, it meant Craw had a mathematical chance until very late in the season proceedings. Then, still more of the unexpected as Scott Hoerr won the last two rounds and pipped past Craw for the runner-up spot.

A lot happened in the performance department in '77. With six different models winning races, a dozen distinct car/driver combinations re-wrote the book as they smashed nearly every qualifying lap, race lap and race speed record. Ninety different car models were now eligible in IMSA's RS Category and total awards to competitors reached a quarter of a million dollars.

A big change and certainly the most significant development in the short, happy life of RS racing took place in 1978 as the dedicated Champion Spark Plug Company undertook sponsorship, putting everything into a new realm. There was an equally profound change on the grids. Devendorf, Baird and Craw were gone and a howling "new generation" arrived in a swarm. Fans for the next two years became increasingly familiar with winners named Tom Waugh, Walt Bohren, Roger Mandeville, Rob McFarlin, Jim Downing, Pete

Harrison, James Reeve, Patrick Jacquemart and Joe Varde—not to mention veterans Gene Felton and Amos Johnson.

Competitively, the Champion Spark Plug Challenge set new standards. Six drivers won the first six races and a total of 10 won the 14 in the series. Bohren was the steadiest at staying in the races and staying up high and that wins championships. He did handsomely while the runners-up flailed each other behind him.

The sponsor's impact grew and grew with a \$10,000 driver point fund, special recognition and awards for winning chief mechanics, posters, merchandise, press services, advertising and promotions that transcended anything the series had previously enjoyed.

A pair of six-hour races were inaugurated in 1978, both counting toward the new World Challenge for Endurance Drivers. A lot of GT stars "came over" and found just how challenging it is to race fast and close on street tires with limited power.

The 1979 Champion Spark Plug Challenge stretched to 16 races in 10 states with 647 starting cars. It was a whole new deal in up-front machinery as rotary and six-cylinder engines dominated competition. But there were a lot of them and there were also some notable exceptions.

Again, nobody seemed to want to win twice and the checkered flags were passed from Amos Johnson to Dennis Shaw to Tom Waugh to James Reeve to Jim Downing to Rob McFarlin to Roger Mandeville. But that last name had the 1979 magic. Once Spartanburg's Roger Mandeville coined a victory, he took a points lead he never relinquished on the way to an exceedingly popular championship.

There was a lot of racing on the way. Everybody's favorite flying shoebox finally did it the tenth time out as Patrick Jacquemart brought Le Car to the Sears Point winner's circle for Renault's first professional victory in the United States. Challenger Rob McFarlin remarkably switched from a race-winning Datsun 200 SX to a race-winning Mazda RS-3 in mid-season, the first example of that kind of winning intensity. Joe Varde came on and on to cap his season with his first victory in the final race.

As yet another example of how big the deal had become in the Champion Spark Plug Challenge, the series had a season-long mini-tire war between Goodyear and Goodrich. The final results couldn't have been more happily scripted in a soap opera as Goodrich had most of the winners and Goodyear had the champion.

Series sponsor Champion went from strength to strength. A \$35,000 driver-point fund was accompanied by a \$5,000 manufacturer's fund with the money actually going to the drivers who won for the nameplate. Several new or expanded Champion activities included special prizes for race winners, media appearances, TV promotional film clips, pace cars, radio interview tapes, posters and program stories.

A major development was a new scoring system and considerable new advertising and promotional emphasis on the make-versus-make manufacturers' championship in the Champion Spark Plug Challenge. Champion's interest in and attention to the car manufacturers is a vital element in the success of the series. Ten manufacturers scored and the Mandeville-McFarlin-Downing hummers led Mazda to the championship.





## IMSA GT - Entry List

No.	Driver/Hometown	Entrant	Car
0	Ted Field/Newport Beach, CA	Interscope Racing	Porsche Turbo
2	Mike Brockman/Orlando, FL		Camaro
3	Jim Busby/Laguna Beach, CA		Porsche Turbo
6	John Fitzpatrick/San Diego, CA	Dick Barbour Racing	Porsche Turbo
8	S.B. Fritz/Los Alamitos, CA	DF Enterprises	Firebird
18	John Paul/Lawrenceville, GA		Porsche Turbo
19	Chris Cord/Beverly Hills, CA		Monza
20	Jim Adams/Los Angeles, CA		Monza
22	Larry Stephens/Modesto, CA		Corvette Turbo
27	Rich Sloma/Cupertino, CA		Corvette
30	Gianpiero Moretti/Milan, ITALY	Electrodyn	Porsche Turbo
31+	Tom Marx/Van Nuys, CA	RSR Associates	Carrera
33	Paul Newman/Westport, CT	Bob Sharp Racing	Datsun ZX Turbo
41+	Bill Craine/Portland, OR		Corvette
43+	Bob Gregg/Newport Beach, CA		Porsche 911
49+	Bob Copeman/San Jose, CA		Porsche 911
54+	Tony Garcia/Miami, FL	Montura Racing	Carrera
68+	Luis Mendez/Santo Domingo, DR	Hector Huerta Racing	Carrera
79+	Peter Shutts/Los Gatos, CA		Corvette
86	Bruce Leven/Mercer Island, WA	Bayside Disposal Rcg	Porsche Turbo
91+	Sergio Nardi/Whittier, CA	Nardi Motors	Porsche 911
96+	Terry Herman/Mill Valley, CA	Al Thomas Goodyear	Porsche 911
99+	Phil Currin/Gainesville, FL	Full-Time Racing	Corvette
00	TBA	Interscope Racing	Porsche Turbo
02+	Paul Canary/Delavan, WI		Corvette
+	= GTO		



## IMSA GTU - Entry List

No.	Driver/Hometown	Entrant	Car
3	Jon Longmire/Ben Lomond, CA		Porsche 914/6
4	Ron Emmerson/Los Angeles, CA		Datsun 240Z
5	Bill Neal/San Jose, CA	Autosport	Porsche 911
7	Walt Bohren/Ontario, CA	Racing Beat	Mazda RX-7
11	Gary Nylander/Cupertino, CA		Porsche 911
14	John Hawkins/Eureka, CA		Datsun 200SX
17	Jeff Kline/Topanga, CA	Racing Beat	Mazda RX-7
23	Frank Carney/Wichita, KS	Raytown Datsun	Datsun ZX
24	Larry Chmura/Alamo, CA		Porsche 911
45	Ray Ratcliff/Dallas, TX		Porsche 914/6
46	Neil Vanni/Cupertino, CA		Datsun 240Z
47	Brad Frisselle/Palos Verdes Estates, CA		Mazda RX-7
48	Frank Leary/Santa Clara, CA	Frog Line Racing	Datsun ZX
49	Joel Anderson/Santa Clara, CA		Datsun Z
52	Wayne Baker/San Diego, CA		Porsche 914/4
57	Jeff Scott/Irvine CA		Porsche 914/4
58	Adrian Gang/Torrance, CA	Edelweiss Porschaus	Porsche 914/6
59	Nick Feodorhoff/Portland, OR		Porsche 911
62	William Koll/Carlsbad, CA		Porsche 911
64	Dennis Aase/Orange, CA		Porsche 911
66	Richard Jack Dunham/Coral Springs, FL		Mazda RX-7
69	Dennis Tholen/Santa Cruz, CA		Porsche 911
79	Bob Bergstrom/Woodland Hills, CA	Sports Ltd. Racing	Mazda RX-7
81	Stephen Dietrich/Marina del Rey, CA	Trinity Racing	Mazda RX-7
82	John Casey/Los Altos Hills, CA	Trinity Racing	Mazda RX-7
83	Don Devendorf/Los Angeles, CA	Electramotive	Datsun ZX
86	Tony DiBenedetto/San Jose, CA		Opel Manta
95	Sam Posey/Sharon, CT	NTS Racing	Datsun 240Z
96	Fred Stiff/Skillman, NJ	NTS Racing	Datsun 240Z





# Win Free Race Tickets!

(See Coupon)

 **Golden State**  
INTERNATIONAL RACEWAY

KENDALL

Racer and Porsche+Audi, BMW, Mercedes-Benz dealer Peter Gregg

## "I don't feel secure with anything but Bosch spark plugs"--Peter Gregg

When Peter Gregg won the 1979 IMSA/Camel GT Series it was this veteran racer and auto dealer's sixth IMSA championship in nine years.

Gregg raced his twin turbo-charged Porsche to victory on Bosch

The demands on racing engines are enormous. So it pays to be prepared.

### Passionate concern for quality

"A fouled plug, for example, could cost you a race. On the track, I don't feel secure with anything but Bosch spark plugs. I know of few companies that have a more passionate concern for technical quality than Robert Bosch.

"In my dealerships, frankly, I'll sell someone a non-Bosch plug if he insists. But most of my customers are very demanding. So Bosch is the only plug I recommend and it's the only plug I display."

### Bosch refinements

You can share Peter Gregg's confidence. Bosch plugs combine engineering refinements not found together in any U.S. plug. Like nickel plated

threads to virtually eliminate "seizing." Thermo elastic design to resist fouling at low speeds and pre-ignition at high speeds. Pyranit insulator with angular ribs to help prevent current leakage and 95% aluminum oxide ceramic to resist cracking.

### The Bosch challenge

Robert Bosch has developed over 20,000 different plugs since 1902. The above refinements are only the latest in a long line of Bosch improvements.

We challenge anyone to match the Bosch record of innovations in spark plug technology.

### Attention U.S. car owners

And remember, quality Bosch plugs are available for U.S. cars as well as imports. Ask for Bosch at your automotive parts store, service station or dealer.



**ROBERT BOSCH**

©1980 Robert Bosch Sales Corporation



Peter Gregg in his twin turbo Porsche

spark plugs, fuel injection and electrical components.

As one of his racing sponsors, we know Peter Gregg to be a hard driving perfectionist. We asked him what racing has taught him.

"You learn technical self-reliance.





Racer and Porsche+Audi, BMW, Mercedes-Benz dealer Peter Gregg

## "I don't feel secure with anything but Bosch spark plugs"--Peter Gregg

When Peter Gregg won the 1979 IMSA/Camel GT Series it was this veteran racer and auto dealer's sixth IMSA championship in nine years.

Gregg raced his twin turbo-charged Porsche to victory on Bosch



Peter Gregg in his twin turbo Porsche

spark plugs, fuel injection and electrical components.

As one of his racing sponsors, we know Peter Gregg to be a hard driving perfectionist. We asked him what racing has taught him.

"You learn technical self-reliance.

The demands on racing engines are enormous. So it pays to be prepared.

### Passionate concern for quality

"A fouled plug, for example, could cost you a race. On the track, I don't feel secure with anything but Bosch spark plugs. I know of few companies that have a more passionate concern for technical quality than Robert Bosch.

"In my dealerships, frankly, I'll sell someone a non-Bosch plug if he insists. But most of my customers are very demanding. So Bosch is the only plug I recommend and it's the only plug I display."

### Bosch refinements

You can share Peter Gregg's confidence. Bosch plugs combine engineering refinements not found together in any U.S. plug. Like nickel plated

threads to virtually eliminate "seizing." Thermo elastic design to resist fouling at low speeds and pre-ignition at high speeds. Pyranit insulator with angular ribs to help prevent current leakage and 95% aluminum oxide ceramic to resist cracking.

### The Bosch challenge

Robert Bosch has developed over 20,000 different plugs since 1902. The above refinements are only the latest in a long line of Bosch improvements.

We challenge anyone to match the Bosch record of innovations in spark plug technology.

### Attention U.S. car owners

And remember, quality Bosch plugs are available for U.S. cars as well as imports. Ask for Bosch at your automotive parts store, service station or dealer.



# ROBERT BOSCH

©1980 Robert Bosch Sales Corporation





The 1980 "Victors" of the Champion Spark Plug Challenge series. Left to right: Joe Varde, Roger Mandeville, Rob McFarlin, James Reeve, Jim Downing, Amos Johnson, Tom Waugh, Patrick Jacquemart and Dennis Shaw.

## Hail to the **Victors**

The 1978 racing season marked a new beginning for IMSA's popular RS division, those driveway look-alikes that had banged fenders, screeched tires and, in general, amazed as well as thrilled U.S. road racing fans through seven previous seasons.

The first, and most obvious difference that year, was the new name emblazoned across the cars' windshields—Champion Spark Plug Challenge.

Executive Motor Homes had bowed out as sponsor at the end of 1977 and the series' previous backers—B.F. Goodrich and Goodyear—had either departed (BFG would return in 1979 as an associate sponsor and tire supplier), or reduced their involvement to an accessory role.

The announcement that Championship Spark Plug Company would assume sponsorship of the series beginning with the 1978 Sebring Three Hours was greeted by RS competitors with near unanimous approval and a great sense of relief that the series would once again have the promotional support and backing of a major sponsor.

To lap charters and avid IMSA fans, however, the noticeable difference in the series in 1978 was the absence of the three men who for so long had made RS racing their personal playground. Gone were: Carson Baird, three times an IMSA RS champion; Mick Craw, co-holder of the all-time career win record, and Don Devendorf, the 1977 driving

champion. Baird and Craw had slipped into "semi-retirement," while Devendorf had launched a GTU effort for Datsun.

Their departure opened the door for a new crop of talented, victory-hungry drivers that in three years would emerge as the series' reigning superstars with a performance record that, in many ways, would surpass that of their predecessors.

"With Carson, Mick and Don out of the picture in 1978, we knew we had our work cut out for us to properly promote and publicize the series," explains Jerry Grant, the former Indianapolis and endurance racing star who now coordinates Champion's sponsorship.

"So, we concentrated on the cars in the series, rather than the drivers. After all, IMSA RS cars were then, and continue to be, representative of the world car market, the same assembly-line creatures that millions of Americans drive to work and the corner market every day. That, we reasoned, held a great spectator appeal," Grant says.

"We would promote the Mazda vs. Datsun vs. AMC vs. Buick confrontations on the race track while the driver ranks sorted out and new champions surfaced.

"By the end of the 1979 season, it was apparent that our "freshman class" had graduated to superstar status. Quite frankly, I think the group of drivers we have running out front now includes

some of the finest professional road racers in the U.S.," boasts Grant.

For the 1980 season, Champion introduced a program that would begin reaping financial as well as personal rewards for the drivers who had made a name and a career for themselves in Champion Spark Plug Challenge racing.

Called "Victors," Champion's program is as much an elite club as it is an incentive for continued participation in the series.

Comprised of all the 1979 series race winners, "Victors" members are guaranteed minimum earnings against each race purse, participate in exclusive away-from-the-track activities for themselves and their crews, benefit from a publicity and promotional program designed to chronicle their racing accomplishments, plus they receive distinctive, customized "Victors" driving uniforms from Champion.

The "Victors" for 1980 include: Rob McFarlin, Jim Downing, Amos Johnson, Roger Mandeville, Dennis Shaw, James Reeve, Patrick Jacquemart, Joe Varde and Tom Waugh.

While they earned their membership in "Victors" on the basis of past successes, the same cast of drivers has been dominating the first half of the 1980 Champion Spark Plug Challenge season.

McFarlin's record thus far has been nothing short of phenomenal. After sit-



ting out the year's first race at Daytona, he has won four times, been second or third in three other races and currently leads for the driver championship by 22 points.

His Kontrolle Datsun 200SX, meticulously prepared by Will Moody and his Performance Racing associates, has earned points every time out and almost single-handedly has kept Datsun in the thick of the manufacturers championship.

McFarlin's recent win with Hurley Haywood at the Daytona Six Hours was his 11th career victory and ties him with Baird and Craw for the all-time IMSA record. A duplication of his win at Golden State (then Sears Point) in 1978 would make McFarlin the winningest driver in the series' 10-year history and position him within striking distance of Devendorf's 1977 record of six wins in a single season.

Downing's two victories in 1980 (Sebring and Brainerd) have enabled him to remain close to McFarlin in driver points. He, too, has been remarkably consistent—and fast—finishing in the Top Ten in all nine races while grabbing the pole position at three stops on the circuit.

Like so many of his peers, Mandeville has had a tough time defining the driver championship he won in 1979. No previous IMSA RS title winner has been able to put together back-to-back championships. The "second year jinx" struck the Spartanburg, S.C. driver with a DNF at Sebring and a non-point earning 17th at Daytona. Otherwise, Mandeville has been in the fray at each race, with a win at Mosport in his native Canada, his best 1980 effort.

Rounding out the "Victorys" members that will be competing at GSIR are Dennis Shaw, Amos Johnson and Joe Varde.

Shaw and Johnson are the American Motors standard bearers, campaigning identical red-white and blue AMC Spirits for Levi's Team Highball. Shaw won the Champion Spark Plug Challenge race at Riverside during IMSA's first West Coast swing, but has been plagued by a rash of mechanical woes in recent events. Johnson has stayed in the title chase without having cracked the winner's circle this year on the strength of three second-place finishes and six other placings in the Top Ten.

Varde christened a brand new Mazda RX-3 in stunning fashion in Daytona by finishing second to McFarlin in the Six Hours World Challenge for Endurance Drivers race. Building and developing the new car posed a major hurdle to Joe's title aspirations, but his Daytona performance gave indication that he is back to the form that earned him a victory in the 1979 season finale.

## Prize Money \$75,000 plus manufacturers' contingent awards.

### IMSA GT - \$27,500:

#### Overall Positions

1	.....\$5,000	9	.....\$600	17	.....	150	
2	.....3,000	10	.....500	18-30	.....	100	(\$1,300)
3	.....2,000	11	.....450			19,400	
4	.....1,500	12	.....400			3,000	GTO Bonuses
5	.....1,000	13	.....350			250	Fastest Qualifier Bonus, GTO
6	.....900	14	.....300			250	Fastest Qualifier Bonus, GTX/AAGT/GTO
7	.....800	15	.....250			4,600	IMSA GT Point Fund
8	.....700	16	.....200			\$27,500	TOTAL

**GTO Bonus: 1-\$1,250, 2-\$750, 3-\$500, 4-\$300, 5-\$200, \$3,000 TOTAL.**

### IMSA GTU - \$12,500:

#### Overall Positions

1	.....\$2,750	7	.....\$450	13	.....	150	
2	.....1,500	8	.....400	14-20	.....	100	(\$700)
3	.....1,250	9	.....350			10,250	
4	.....850	10	.....300			250	Pole Position
5	.....600	11	.....250			2,000	IMSA GT Point Fund
6	.....500	12	.....200			\$12,500	TOTAL

### CHAMPION SPARK PLUG CHALLENGE - \$15,000:

#### Overall Positions

1	.....\$2,350	9	.....\$600	17	.....	200	
2	.....1,300	10	.....550	18	.....	150	
3	.....1,000	11	.....500	19-30	.....	100	(\$1,200)
4	.....850	12	.....450			13,250	
5	.....800	13	.....400			1,500	CSPC Point Fund
6	.....750	14	.....350			250	Pole Position
7	.....700	15	.....300			\$15,000	TOTAL
8	.....650	16	.....250				

### KELLYGIRL CHALLENGE - \$20,000:

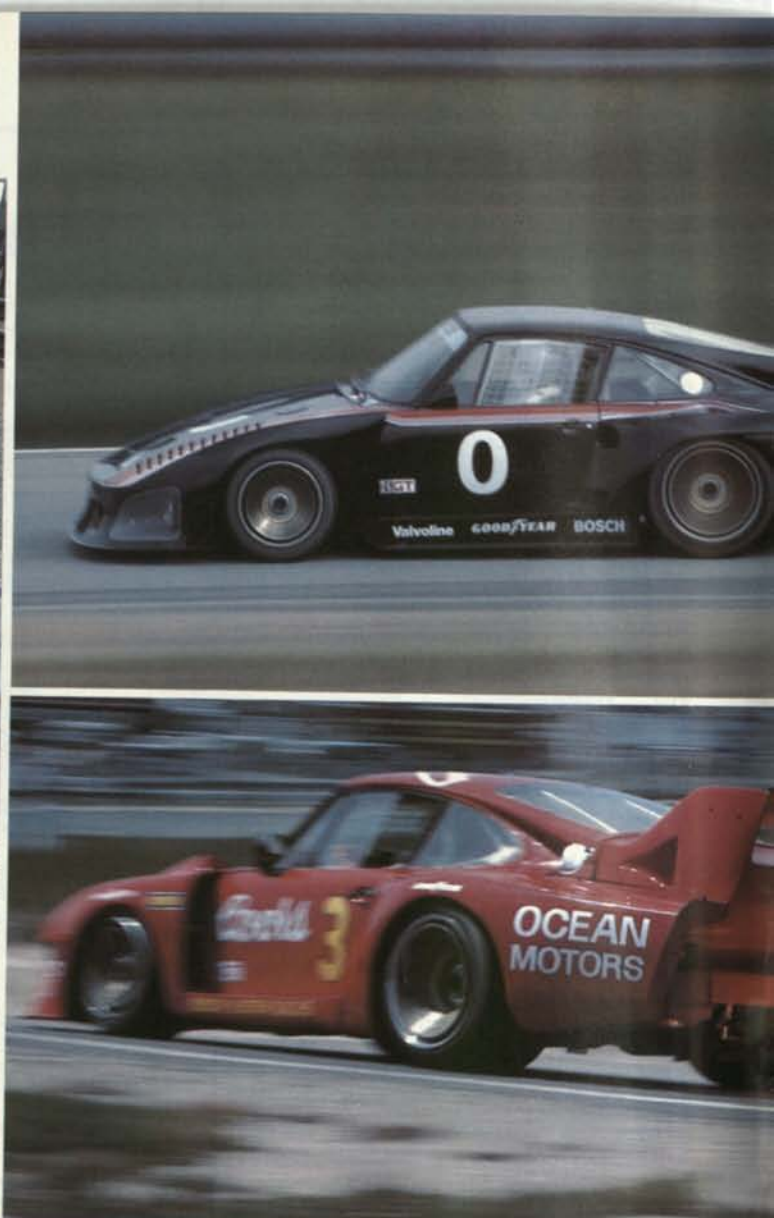
#### Overall Positions

1	.....\$4,000	7	.....\$450	13	.....	150	
2	.....2,000	8	.....400	14-20	.....	100	(\$700)
3	.....1,000	9	.....350			11,750	
4	.....800	10	.....300			2,250	Bonus-Women Drivers
5	.....650	11	.....250			6,000*	Qualifying Bonuses
6	.....500	12	.....200			\$20,000	TOTAL

\*\$500 bonus will be paid to the top 12 American Challenge qualifiers who have towed from east of the Continental Divide.

**BONUS - Women Drivers: 1-\$1,250; 2-\$600; 3-\$400 = \$2,250 Total**





## The International Motor Sports Association

The International Motor Sports Association (IMSA) passed the 300-race mark in 1979 and with 1980 has moved into its second decade. Actually, IMSA ran a total of 310 races through last year and for the past several years has boasted a stable schedule of events at the major North American tracks in three prosperous and separate series.

IMSA is in the racing business and does nothing but race. Its members are limited to licensed, active participants—race drivers, crew members, industry representatives and officials—and there was a record 2,785 of them in 1979. It has a small, professional staff, all of them experts able to run a race anywhere by taking charge of the chief jobs.

IMSA's GT Series is the premier road racing attraction on 15 weekends in 1980. It is a showcase for international caliber drivers in some of the most advanced race car designs with World Championship and World Challenge status for many races. The same series

features "races within the race" for two hotly contested separate championships, the GTO Division (Group 4 cars over 2.5 liters displacement) and GTU Division (Group 4 cars under 2.5 liters displacement). For eight years, the R.J. Reynolds Tobacco Company sponsored the GT Series through its Camel Filters and Winston Filters brands.

Champion Spark Plug Company has supported IMSA racing since the early days of struggle, as it has long supported nearly every form of motor sport. But in a corporate departure two years ago, Champion announced sponsorship of IMSA's popular series for small sedans racing on street radial tires as the Champion Spark Plug Challenge. This remarkable form of racing has prospered since 1971 but the promotional attention of Champion Spark Plug Company has tremendously enhanced its prominence and prestige.

A year ago, IMSA's youngest series became sponsored as the Kellygirl Challenge. America's leading tem-

porary help organization, Kelly Services, Inc., stepped in as a full-fledged backer of these intriguing races for American V-8 and six-cylinder sedans on road courses. The impressive Kellygirl sponsorship quickly brought the series nationwide attention and 20-car starting fields with tremendous potential for the future and a great sports opportunity for women competitors.

IMSA runs a stable schedule of traditional crowd attractions at nearly every major road course in the United States and Canada. New, major successes were added within the past year at Riverside, Calif., Road America in Wisconsin and Mosport Park in Canada. More than 100 market areas are adjacent to 1980 IMSA events, giving the organization's series the greatest adjacent market promotional impact in racing. Studies of IMSA's race spectators confirm that they are young (77% from ages 18 to 34), well-educated (73% college), and high achievers (45% professional/managerial).





## Ten Down, Eighties to Go

Last year, a record 400,000 spectators attended 44 IMSA races on 17 weekends at 13 tracks. More than 1,600 cars started races. After passing the one million dollar mark for the first time in 1978, in 1979 competitors won no less than \$1.5-million in cash awards in IMSA races.

A major 1979 effort by IMSA was rewarded by the support of American business with record postings and pay-offs contingent upon use of products. A total of \$190,730 was paid to drivers and teams for top finishes in races and season standings, up from \$168,000 the previous year.

The rewards for IMSA racing were led by the final year of the Winston GT. Fifteen races plus seven separate races for GTU Division cars produced \$816,430 in race prize money, contingent awards and point funds—up from less than \$700,000 a year earlier.

The steady increase in the average number of GT cars starting races grew to 52 in 1979 with a total of 777 in com-

bined races and 143 in seven separate GTU races. The average number of GTO and GTU starters continued to soar, together comprising nearly three-quarters of the fields.

The Champion Spark Plug Challenge had another robust year, especially in the rewards area where all previous records were shattered. A total of \$334,752 in cash was paid to competitors compared to the previous record of \$269,500 in 1977. A major reason was the jump in race purses, thanks to the support of two tire companies. Another major reason was sponsor Champion Spark Plug Company's increase of its end-of-season point funds from \$10,000 to \$40,000. Contingent awards by manufacturers continued to grow and this support of RS racing promises to rocket to new heights in 1980.

The newly named Kellygirl Challenge stood on its feet in 1979 in a separate, five-race series and no more running as a class within GT races. Thirty-nine start-

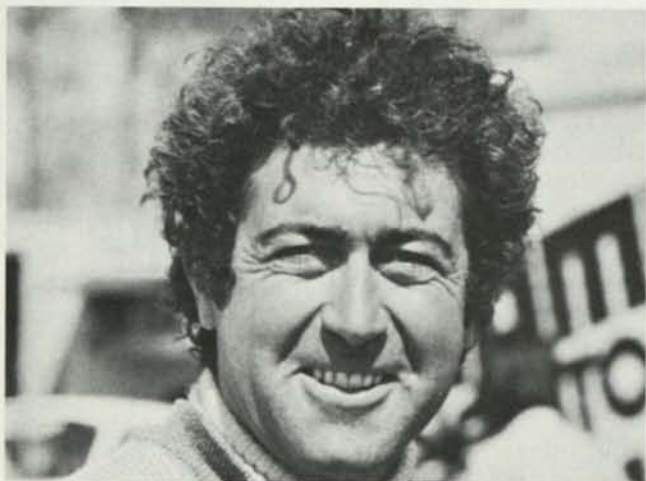
ing cars in all of 1978 jumped to 83 in 1979 and 20-car fields were assured after the six cylinders joined. Seven American makes and more than twice that many nameplates were involved. Eighteen drivers scored championship points. Handsome bonus awards for women drivers from Kelly Services, both in race purses and in the \$55,000 season point fund, attracted unprecedented female participation with a professional race record of five starting the last race of the season.

The second year of the prestigious World Challenge for Endurance Drivers continued to deliver on its promise and, with six of the 10 races under IMSA sanction, once again it was a rich lode for IMSA license holders. Eight of the 10 drivers who shared the \$100,000 prize fund were IMSA regulars and all 10 ran at least some 1979 IMSA races. The eight regulars shared \$89,000 of the fund.

Two significant farewells marked the

Cont. on pg. 43





## Gianpiero Moretti

### The Racing Chef

*Story and Photos by Ken Schwoerer*

What does the president of a major automotive aftermarket corporation do on his day off?

If your name is Gianpiero Moretti and you are president of Momo S.p.A., the world's number one manufacturer of hand-crafted steering wheels, you go racing.

Moretti, is one of the favorites to win here at GSIR this weekend in his bright red Electrodyne/Momo Porsche Turbo, the only car entered that has been prepared by Joest Tuning in West Germany.

While every other Porsche entered has been made by either the Porsche Factory or the much heralded Kremer Brothers of Germany, Moretti's 800 horsepower Turbo is the work of Reinhold Joest. Moretti has the distinction of owning two Joest cars including the one which won this year's 24 Hours of Daytona. The car he is running here this weekend is fresh out of the box as Moretti took delivery earlier this month.

Being unique is certainly nothing new to Moretti. For example, his car will also be the only entry running on Pirelli tires as the firm chose Moretti to showcase their racing tires in American GT competition.

Perhaps the most unique aspect of his team's effort is the man himself. With the appearance of what central casting world sends down as a racing driver, Moretti has given the IMSA Series a continental touch. The native of Milan, Italy has achieved success in both the worlds of business as well as the racing arena.

He founded and is president of the steering wheel firm which sets the trends for the industry to follow. For example, most Formula One teams select Momo steering wheels for their cars, and many of the Porsches running here this weekend come equipped with a Momo wheel as original equipment.

Moretti has also earned a worldwide acclaim as a GT driver as the former Italian Champion and winner of racing

series from Europe to South America and even Japan. He has selected IMSA racing in America for its quality of competition and the opportunity of promoting his products through his USA distributor, Electrodyne, Inc. of Virginia.

With an all Italian team, Moretti has become his fellow racers best friend with his added expertise at cooking Italian food. What started as just a small pot of sauce and pasta has turned into lunch for the other race drivers and teams.

"With our schedule keeping many team members away from home so much, the least I can do is make them some home cooking," notes Moretti, who is now in steady demand to perform his culinary magic at each track.

So as you are walking through the paddock this weekend and come across the mouth watering aroma of Italian cooking, it's just Gianpiero Moretti doing his thing for his fellow man.





## John Fitzpatrick

37, San Diego, Cal... Probably man to beat for this year's GT driver championship... Co-drove with owner Barbour to win '80 Sebring 12... Won Porsche Cup & European GT crown in '72 & '74... Ace driver for Kremer & Loos teams... Won many world championship races... On the pole twice in first 3 races this year.



## Don Whittington

34, Ft. Lauderdale, Fl... Won '79 World Challenge for Endurance Drivers with co-drive victories in Riverside 6, Le Mans 24, Watkins Glen 6, Daytona 6, El Salvador 1000... 4th in final '79 Winston GT... Always in Porsche Turbo... President, Road Atlanta... Started car racing, '78... Set record fastest qualifying mark, '80 Daytona 24.

## Bill Whittington

30, Ft. Lauderdale, Fl... Brilliant new talent, finished 7th in '79 Winston GT, winning Daytona finale and co-driving to win Riverside 6-hour... Air racer, big RV dealer with brother Don... Started auto racing in '78 and was runner-up to Camel GT champion in first season... With Don, owns Road Atlanta, won '79 Le Mans 24... Set fastest race laps, '80 Sebring 12 & Daytona 24, both records and won 50-miler at Road Atlanta in April. May still be recovering from broken leg suffered at Indy 500.



## Chris Cord

39, Beverly Hills, Cal... Fine Monza driver in highly sophisticated, aerodynamic car who had dreadful '79 season after repeatedly qualifying in top 5... Knocked out of competition by other cars in both Los Angeles Times GP and Laguna Seca Winston GT... Broke at Brainerd, Mid-Ohio and Sears Point... 5th in '78 Laguna GT race... Father of five and owner of outstanding historic racing cars which he races regularly... Stockbroker who usually co-drives with Jim Adams.

## Roy Woods

38, Oklahoma City, Ok... Part of 3-car team with Charles Mendez and Bob Akin, all Porsche Turbos... Co-drove to win Sebring 12 with Akin and McFarlin in '79 Barbour Team car, then same trio took 4th in L. A. Times GP... Can-Am, Trans-Am, F. 5000 veteran, especially known for Carling Black Label Specials and as entrant of championship Follmer Javelin.

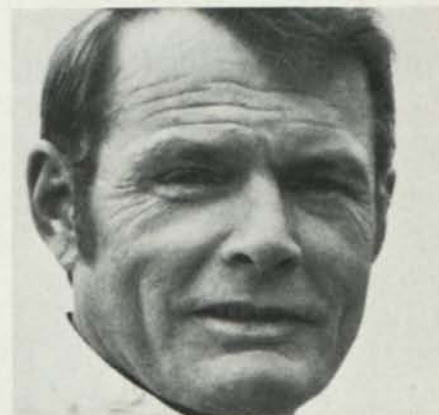
## Tony Garcia

35, Miami, Fl... Solid regular in '79 GTO Division in Carrera... Finished runner-up to champion with flock of high finishes; also runner-up to champion in World Challenge for Endurance Drivers... Outstanding record in long races... Montura Racing entrant... Raced 13 years... Co-drove to win GTO in '80 Daytona 24-hour.



## Dick Barbour

39, San Diego, Cal... top team entrant and long distance specialist... Won this year's Sebring 12 with John Fitzpatrick... Team has won last three consecutive Sebrings... Drove to 2nds in '79 Le Mans and Glen six-hour races... Drove top IMSA classification car in last two Le Mans races... 2nd in '78 World Challenge standings.



## Bob Tullius

42, Herndon, Va... Ran first '79 Winston GT in Pabst 500 at Road America and won GTO class in Quaker State Triumph TR-8... Won 2 Trans-Ams in same new car... '77 and '78 Trans-Am Category I champion; 5-time SCCA national champion... Heads Group 44... Has run Le Mans, NASCAR, USAC stockers.





# AWESOME



**SOME PEOPLE DRIVE IT FOR A LIVING.  
SOME PEOPLE LIVE TO DRIVE IT.**

**THE LEGENDARY DATSUN Z-CAR.**

To its competitors, it's a bad dream. It won the Sports Car Club of America National Championship 10 years in a row. Just took the IMSA GTU class for the fourth year. Official pace car at Sears Point, Ontario, Laguna Seca, Ascot.

0-55 in 8.1 seconds. Some people do very well racing the Datsun 280-ZX. Awesomely well. To its owners, it's the stuff dreams are made of. Five gears to fly through. Four radials to run on. Four power discs to hold it back. And a fuel-injected SOHC six to turn it loose. Tachometer, time/date quartz clock, 4-speaker stereo, Computer Sensor System... even optional genuine leather bucket seats. And now there's a new way to "open up a Z" — The new Datsun 280-ZX with optional T-Bar roof!

So catch the Z of your dreams — from pure sports car models to grand luxury editions. Whether you drive it for a living, or live to drive it, the results are unmistakably... AWESOME. For purchase or lease at your Datsun dealer now.

**DATSUN  
WE ARE DRIVEN**







### Jim Busby

37, Laguna Beach, Cal. . . Made serious but disappointing run at '79 Winston GT title in BMW 320i Turbo with Cox Newspapers and Coors backing. . . Has 5 career GT victories. . . Best in '79 was 2nd at Spring Road Atlanta; 3rd at Mid-Ohio. . . Ran BMW M-1 twice very well in '79 to 3rd at Mid-Ohio, 4th at Road America. . . Has radical March-built M-1 for '80 series, new with Chevrolet power.



### Peter Gregg

39, Jacksonville, Fl. . . '79 Winston GT champion, his 6th series championship since '71. . . Won 8 victories last year, fastest qualifier 10 times, 5 of them records. . . Always in Brumos Porsche Turbos. . . All-time leader on points, victories in IMSA GT racing. . . Has 152 victories in 334 career starts and 39 IMSA GT victories. . . Porsche/Mercedes/BMW dealer in Jacksonville and Atlanta area. . . Top driver, team manager, thorough pro.



### Phil Currin

34, Gainesville, Fl. . . Won GTO Road Atlanta in April. . . Top Corvette competitor for years, finished 5th in final '79 standings after five fastest qualifier starts. . . Won '79 GTO Paul Revere, traveling backwards. . . Raced since '69, won GTO championship in '72. . . Finance expert. . . Excellent driver, finally getting support.



### John Paul

41, Lawrenceville, Ga. . . Won '79 Trans-Am Category II championship and '78 World Challenge for Endurance Drivers. . . 2nd in '79 Riverside and Fall Road Atlanta Winston GTs. . . Always in Porsche Turbo. . . Heads JLP Racing. . . Soloed Atlantic twice in a boat. . . Fine 2nd overall with Holbert in '80 Daytona 24, 4th in '80 Sebring 12.







## Pat Bedard

38, New York, N.Y. . . Car & Driver editor with varied racing career, now in Kellygirl Challenge. . . 5th in final '79 standings with his best a 2nd at Lime Rock in Cutlass. . . Three career RS victories in Mazdas and Pintos. . . Engineer; long associated with Herb Adams, previously with Bolus & Snopes. . . Co-drives Bob Bergstrom's GTU Mazda RX-7.

## Brad Frisselle

31, Tacoma, Wash. . . IMSA developed star, plans full '80 season in Mazda RX-7. . . '76 Camel GTU champion in remarkable Datsun Z, beating Bob Sharp Team. . . Many high finishes in Monza in '78 Camel series. . . Won Talladega 6-hour with Gregg in '78. . . Co-drove to win '80 Sebring GTU, 2nd GTU in Daytona 24.

## Dennis Aase

37, Newport Beach, Calif. . . Seventh in final '79 GTU standings after disappointing year with new 911. . . Won '79 Hallett race. . . Runner-up to GTU champion in '78. . . First-class Porsche specialist. . . Won 4 times in '77 and '78. . . Popular, thorough professional. . . 2nd in new 911 at April Road Atlanta.

## Wayne L. Baker

38, San Diego, Cal. . . Made his IMA debut in 1979 driving in the 12 hrs. of Sebring, placing 4th in GTU and 19th o/a while driving a Porsche 914-4 cylinder. . . Continued campaigning the 914-4, consistently placing in the top 10, including a 9th place finish at the Daytona 24 hr. race.



## Don Devendorf

36, Los Angeles, Cal. . . 1979 Winston GTU champion with remarkable 9 victories in tough division. . . Datsun star. . . Own Electramotive firm builds the cars. . . Was '77 RS series champion in Datsun B210. . . Research engineer with Hughes Aircraft. . . Exceptional record, exceptional fellow.



## Bill Koll

31, Del Mar, Cal. . . Growing prominence with Dome Toyota Turbo at Sebring & new Porsche 911 in '80 GTU Division. . . Part owner of Sears Point track. . . Kegel Enterprises builds & preps cars. . . 4th in '79 GTU final standings in Porsche 914/6. . . 2nd in '79 Brainerd. . . Won GTU in '80 Daytona 24.



## Frank Carney

42, Wichita, Kan. . . Hot contender in '80 GTO racing with new Electramotive-built Datsun ZX. . . Won GTU, '76 Daytona 24 in Porsche and again in '77. . . Outstanding C & B sedan racer in Datsuns last 3 years, runner-up to national champions three times.





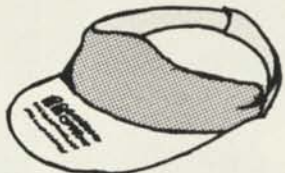


# Golden State INTERNATIONAL RACEWAY

PRODUCTS AVAILABLE FOR MAIL ORDER



#D Jacket Black or Gold 100% nylon, 200 denier oxford. Pocket on both sleeves. Accented with Tri-Tone stripes. Track embroidered patch. Sizes s-m-l-xl \$18.00  
Boys s-6/8 m-10/12 1-14/16 \$16.00 ea.



#F Visor. White 100% cotton with track design silk screened on visor. Adjustable to fit all. \$5.00 ea.



#C Womens French Cut 50/50 Interlock with scoop neck. With track colors in design of dark green and old gold. Available in bone color in sizes of s-m-l-xl. \$9.00 ea.



#B Golf Shirts. Beige 50/50 with design on pocket in track colors in design of dark green and gold. Size s-m-l-xl. \$14.00 ea.



#E Drag Cap. Black or Gold with adjustable strap so "one size fits all." Comes with track patch. \$6.00 ea.



#A T-Shirt. White 100% cotton with track colors in design of dark green and old gold. Size s-m-l-xl. \$8.00 ea. Boys s-6/8 m-10/12 1-14/16 \$7.00 ea.

ITEM #	QUANTITY	DESCRIPTION	PRICE EACH	TOTAL

Quality and service is what we strive for at Golden State International Raceway. You can count on these products to be of Top Quality with satisfaction guarantee. We have these items in stock ready to fill your order.

TOTAL MERCHANDISE	
CA RESIDENTS ADD 6% SALES TAX	
ADD \$1.00 FOR POSTAGE AND HANDLING PER ITEM	
<b>TOTAL \$</b>	



Make check payable to...

## - Shirts of Marin County

456 9122 • 41B Simms Street, San Rafael, Ca







### Frank Leary

37, Santa Clara, Cal... Popular and good... Big shock of '78 GTU racing with victories at Laguna Seca & Sears Point... Datsun Z expert with new ZX... Won many divisional championships in 9 years of West Coast club racing... New ZX model looks great.

### Sam Posey

36, Sharon, CT... New '80 colors for veteran, driving NTS team Datsun Z's in long races with owner Fred Stiff and George Alderman... Outstanding record in Can-Am, Trans-Am, F. 5000, Le Mans, and Indy 500... ABC-TV commentator, designer, writer, author, painter.

### Jeff Scott

Irvine, Cal... First appearance in an IMSA race was for the 24 hrs. of Daytona-1980 in which he was driving a Porsche 914-4 cylinder... Finished 9th in GTU... Placed 10th at Sebring endurance... Came in 9th at the 5 hrs. at Riverside... First try at sprint racing will be the Golden State race.



### Walt Bohren

31, Flemington, N.J... Runaway winner in April Road Atlanta... Switched to GTU Mazda RX-7 after winning '78 Champion Spark Plug Challenge in Mazda... Finished final 3rd in '79 GTU Division with victory at Brainerd, 2nds at Daytona 24, Hallett, Mid-Ohio... Won '77 'most improved RS driver' award... Has a new Racing Beat team Mazda.



### Bob Bergstrom

47, Woodland Hills, Cal... GTU Mazda star, 2nd to champion in final '79 GTU Division standings... Won '79 Pabst 500 GTU; took 2nds at Riverside, Paul Revere and Sears Pt... '73 Camel GTU champion in Porsche... Operates sporting goods stores... Outstanding veteran.



### Jeff Kline

35, Malibu, Cal... Strong GTU contender in '79 after 14 years of racing, winning 60 SCCA nationals in variety of cars. Better and better in Mazda RX-7 in '79 with three consecutive late season 3rds... Sales manager for Beecham Products, owns scuba equipment firm, runs 10 km races for fun and conditioning.





# LADIES AND GENTLEMEN, PROTECT YOUR ENGINES!



Everyday, you put your car to a driving test as grueling as an afternoon at Indy. Through stop and go traffic. Sustained speeds on the highway. Things that can really put the heat on your engine.

That's why you need a motor oil like Valvoline®... tough enough to take that kind of punishment. Valvoline, the

name more racers depend on than any other brand.

And while you're saving your engine, think about saving money, too. Change the oil yourself. It saves time, and it's easier than you might think.

Do-it-yourself with the motor oil that makes the difference. Valvoline. It's not just for winning races.

**Valvoline®**  
**IT'S NOT JUST FOR WINNING RACES,**  
**IT'S FOR SAVING MONEY, TOO.**





### Roger Mandeville

38, Spartanburg, S.C. . . . Defending '79 Champion Spark Plug Challenge winner driving Mazda RX-3; also 8th in '79 GTU driving Mazda RX-7. . . . Super last year in RS with 2 victories and usually 2nd or 3rd otherwise. . . . Does own great car preparation. . . . 2nd in '79 GTU at Riverside, Road America. . . . 3rd in '79 World Challenge for Endurance Drivers. . . . Textile machinery engineer with North American Rockwell.



### Amos Johnson

38, Raleigh, N.C. . . . RS champion in '73. . . . Finished 5th in '79 Champion Spark Plug Challenge. . . . Won RS race in Daytona, Feb. 79. . . . 9 career RS victories in Gremlins, Pacers, Spirits. . . . Most successful AMC driver ever. . . . Heads Levi's Team Highball. . . . 5th in '80 season opener, and fourth at Sebring, and 2nds at Laguna Seca, Mosport and Lime Rock.



### Dennis Shaw

26, Raleigh, NC. . . . Champion Spark Plug Challenge ace in AMC cars who won April's race at Riverside in Spirit. . . . Has eight RS career victories. . . . 4th in final '79 series points. . . . '75, won 'most improved RS driver' award. . . . Won '79 Sebring 3-hour and Daytona 6-hour races.

### Rob McFarlin

36, Dallas, Tx. . . . Three 1sts, a 2nd and a 3rd last 5 times out give him '80 series lead on points standings to Downing. . . . Runner-up to champion in both '78 and '79 final standings. . . . Has 10 RS career victories driving Datsun and Mazda. . . . Drove Porsche Turbos in '79 for Dick Barbour winning Sebring 12-hour.

### Jim Downing

38, Atlanta, Ga. . . . Won Sebring, never lower than 6th in seven races; fastest qualifier 3 times. . . . 2nd in season standings. . . . 3rd in final '78 & '79 series standings. . . . Won three times last year. . . . A top Mazda builder and competitor. . . . Holds many qualifying and race lap records. . . . Teams with Maffucci. . . . Won '79 Brainerd.



## A Champion Company

Project: Compile a list of the various companies and parts manufacturers that support racing today and compare it with a roster of the companies involved with the sport in comparable roles 65 years ago. Chances are there would be few similarities between the two lists; possibly only one name would appear on both. That name is Champion Spark Plug Company.

While it's just beginning Year Three of its IMSA series sponsorship, Champion's service to the sport spans six and a half decades, dating back to 1915 and a newly-built brick race track on the western fringes of Indianapolis, Indiana.

Champion had only been in business for eight years in 1915, opening first in Boston and then moving to Toledo, Ohio, in 1910. But the aggressive, foresighted leadership of the company's co-founders, Frank D. and Robert A. Stranahan, had already positioned it among the leaders of the industry. The Stranahans had built their business with a quality product and an unprecedented consumer loyalty. Racing, it was reasoned, might strengthen Champion's marketing advantage.

So in the spring of 1915, a solitary engineer traveled the 220 miles from Champion's headquarters in Toledo to the Indianapolis Motor Speedway to take a closer look at this fledgling sport called auto racing.

It was a brash intrusion as European cars dominated racing at that time and the mechanics who prepared the cars preferred imported spark plugs—after all, the European plug makers had the experience of 20 years of racing behind them.

But Champion stuck it out and in 1921, Tommy Milton scored the first of his double wins and Champion spark plugs began their long association with victory lane, a partnership that would earn Champion more Indianapolis 500 victories than all other spark plug brands combined.

Milton received a double assist from Champion in the person of the late Earl Twining, Champion's first race engineer.

On the night before the 500, Milton's crew was putting his engine back together for the last time when they discovered a scored cylinder. Twining immediately took over, and, directing a crew of mechanics, had the scored cylinder rebored, a new sleeve pressed in and new spark plugs installed.

Following his victory in the race, Milton gave Twining full credit for an operation that seemed doomed to failure.





# Champion's Winner's Circle

## 1. Track Shirt

White leisure permanent press. Comfortable 50% cotton/50% polyester featuring handy pocket on left chest. (S, M, L, XL) \$7.00

## 2. Director's Chair

Kiln-dried hardwood frame with black slip-on seat and back. \$27.30

## 3. V-Neck Sweater

Completely washable sweater of 50% acrylic/50% rayon material. Knit cuffs and waistband. Fashion cut for ladies and gentlemen. Only available in beautiful Champion Red. (S, M, L, XL) \$10.50

## 4. Motorcycle Calendar

Exciting full-color motorcycle enthusiast 1980 calendar. Terrific action shots of motorcycle racing around the year. Just \$1.85

## 5. Hassock/Cooler

A comfortable seat or footrest in colorful red and white. Remove the top and see a styrofoam cooler inside. Has a handy carrying handle on each side for easy transporting. \$21.35

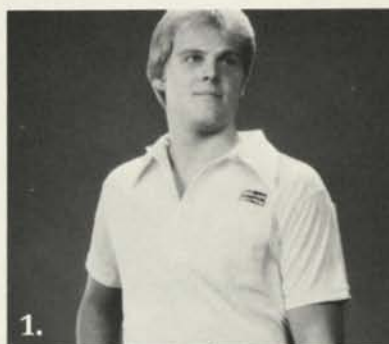
## 6. Belt Buckles

White metal cast buckle with brass electroplated antique finish. \$3.85 each.

A. Aviation B. Marine  
C. Automotive D. Motorcycle.

## 7. "CHAMP" Reversible Winter Jacket

Newest jacket in the Champion line of wearables. Tough Oxford nylon, outer shell in red, white and black. Reverses to solid red with contrasting sleeve striping. Two slash pockets on each side. (S, M, L, XL, XXL) Only \$27.05



1.



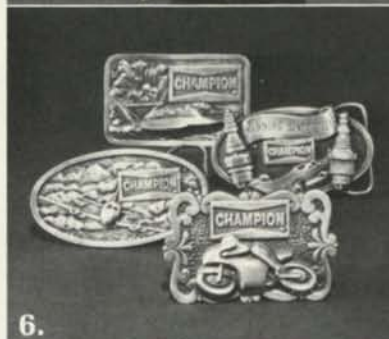
2. & 3.



4.



5.



6.



7.



Champion Spark Plug Company  
Toledo, OH 43661



**You can't  
buy a  
better plug.**

## Champion's Winner's Circle

Credit card phone orders, call  
**CHAMPION WINNER'S CIRCLE ORDER  
DESK 1-800-325-1965.** Missouri residents  
call collect: (314) 429-7300.

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

Acct. # \_\_\_\_\_

Master Charge  Visa Exp. Date / /

Card Holder \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

• Make check payable to Anchor Marketing, Inc.  
• Prices include all postage and handling.

QTY.	SIZE	ITEM NO.	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL PRICE

Make checks payable and  
send to:  
**ANCHOR MARKETING, INC.**  
1700 Lotsie Blvd.  
St. Louis, MO 63132

FF

SUB TOTAL	
MISSOURI RESIDENTS ADD 4.625% SALES TAX	
TOTAL AMOUNT	





 **Golden State**  
INTERNATIONAL RACEWAY



## New Decade • New Name • New Schedule

We keep saying it, our 1980 schedule is the most ambitious in the glittering history of the track...but it's true. Here's what is still to come for 1980, and this is only the beginning of the decade.

August 24---Take your weekly NASCAR short-track oval show, blend in some imported Southern drivers, mix thoroughly with speeds approaching those found on the Superspeedways of Daytona and Talladega, and add the best of the Winston West Grand National circuit drivers and you have only a hint of the third annual NASCAR weekend at Golden State International Raceway. You've got to experience this one for yourself.

Sept. 20-21---Historic Sports Car Racing...It is not exactly new to Golden State International since the Classic Sports Racing Group

has been conducting events here for five years. But this style race will be new and the GSIR will be an important part of it. The weekend will be a something for everyone type thing, with nostalgia the keynote. As the extra feature, as of this writing, we will bring back a brace of the "old" Can-Am cars.

Sept. 27-28---You've read about adventures in the Wilds of Baja. The chase through the desert in the Mint 400 and Parker 400. Now without traveling thousands of miles, you can see for yourself what happens in "off-road land" when SCORE presents Northern California's first major championship.

Oct. 3-5---When Sports Car Club of America drivers in the West decided the national runoffs at mid-country were a bit too far and too

expensive to contest for, the Pacific Coast Road Racing Championships were born. The brainchild of the San Francisco Region of the SCCA, with Golden State International Raceway as the host track, the event has grown to premier category and has even helped revive interest in the National runoff program. Drivers for the Pacific Coast Road Racing Championships come from the 11 Western Regions of the SCCA, literally the best in the West.

Oct. 19---Northern California's premier motocross is the Trans-USA event at Golden State International Raceway. Now heading for its fifth running, the program of 250cc and 500cc racing is the best to be found anywhere. Top riders from around the world have come here to compete with the best to be found anywhere.



## Pioneer Toy Car Follies

Golden State Raceway is proud to announce a new series this weekend, the Pioneer Toy Car Follies for 1/12 scale radio control cars. To be held at the close of IMSA qualifying Saturday afternoon at the start/finish line, this race will be the second of a five-race series. The remaining tracks on the calendar are Portland Int., Road America, and Road Atlanta. Fans should recognize some of the drivers in the race since most of them regularly compete in the GTU and RS series. RS drivers include Jim Downing, Amos Johnson, Dennis Shaw, Rob McFarlin, Roger Mandeville, and Jack Dunham. GTU entrants include Walt Bohren, Brad Frisselle, Bob Bergstrom, Jeff Kline and Paul Newman. In addition to these, cars are expected from photographer Mark Yeager, Datsun Competition Director Dick Roberts, and his Mazda counter-

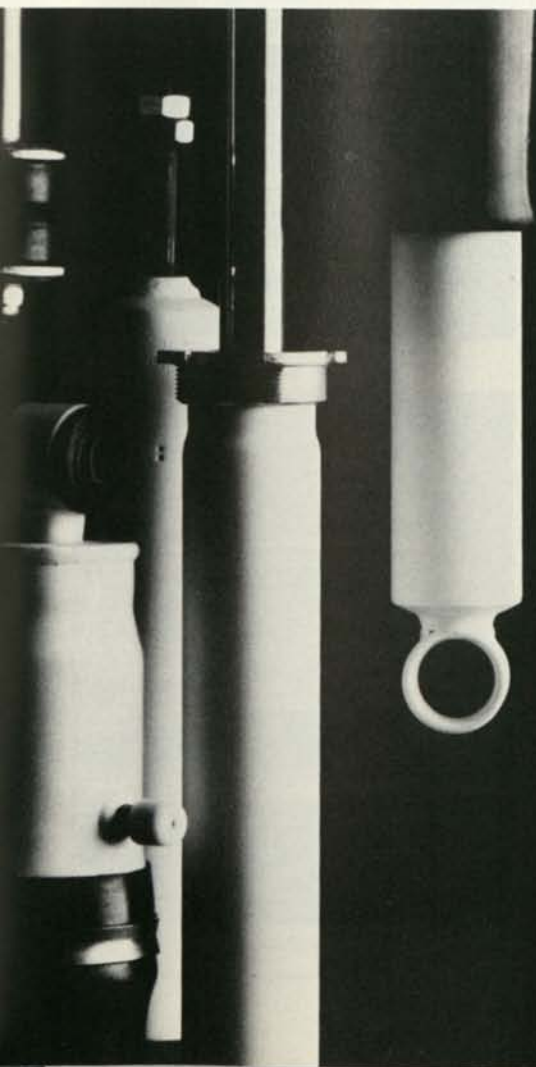


part (and arch-enemy), Damon Barnett.

The cars they will be piloting are 1/12 actual size (about 12 to 15 inches long) and will be authentic scale reproductions of the same Mazdas, Datsuns, Porsches, and Ferraris that you will be seeing on the track this weekend. These radio-controlled marvels are powered

by electric motors and Sanyo rechargeable batteries.

At the series opener in Brainerd, Minnesota, June 14th, Mark Yeager won over a strong challenge from Dennis Shaw, Brad Frisselle, Rob McFarlin, and Amos Johnson. This weekend's competition should be even tougher.



# SACHS.

## Feel our shocks.

Sachs parts are made in Germany, but they speak an international language of quality. It's the language of feel.

If you've ever touched a Sachs clutch, you know what it says. Precision. High performance. Craftsmanship. To feel it is to believe it.

Now pick up a Sachs shock. A gas shock. A suspension strut insert. A pressure-adjustable Niveaulift. A standard double tube shock. You'll feel the same thing. Class.

Ride in a Sachs-equipped car. You'll get the message. Firmness. Control. Class.

That's the feeling that Dick Barbour and his Sachs Turbo Racing Team get when they take their Sachs-Kremer Porsche K3 out on the track. They're riding on Sachs reliability.



## FORD DEALERS



# Pro Formula Ford Race

## Sensation of Can-Am Weekend

Without question the best racing during the May 24-25 Can-Am weekend at Sonoma's Golden State Raceway at Sears Point was the tremendous show put on by the drivers battling it out in round two of the \$42,000 Pro Formula

Ford Challenge Series.

Bob Lobenberg of Lafayette and Tom Phillips of Portland continued to dazzle the wildly cheering fans as they finally worked themselves clear of a brilliant challenge from defending champ Dave Knapp of Manteca and Grove Hoover of Millbrae. Like they did in the Series opener at Laguna Seca in Monterey, the two went at it hammer and tong.

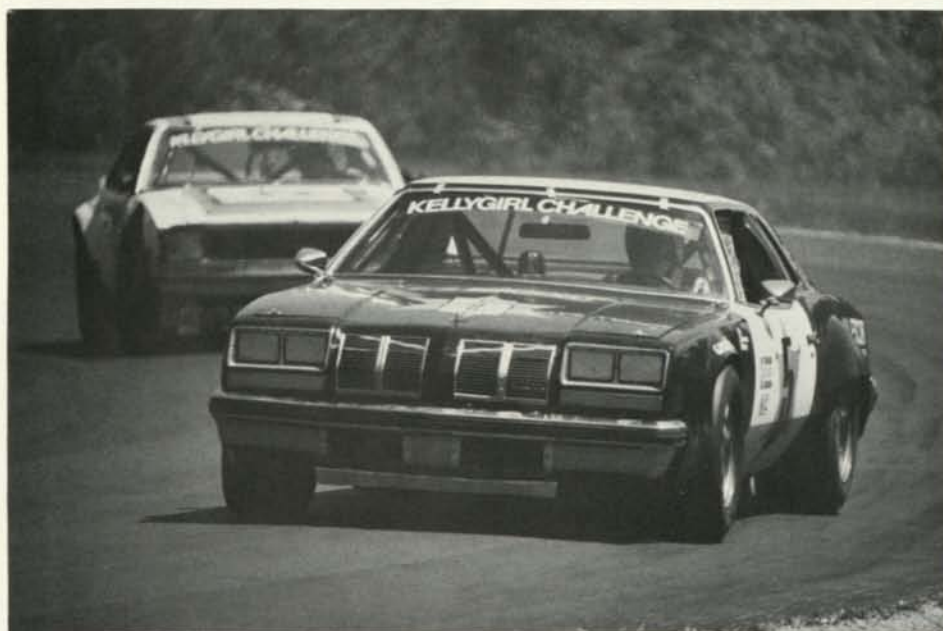
Lobenberg, the Laguna winner, and Phillips again started exchanging the lead as they slipped streamed each other around the fast, 1.7-mile short course to the delight of the throng. On the final lap Phillips took advantage of slower traffic to get his Van Dieman car into a precarious lead and stormed across the finish line less than a car length ahead of Lobenberg's hard charging ADF. Officially the margin of victory was a scant five-hundredths of a second at the end of the 25-mile sprint. The two are

now tied for the point lead with 36 apiece!

Locked together at the finish were Hoover, San Jose veteran Glen Biren and Knapp, in that order. The next round in the Northern California Ford Dealers Association-sanctioned Series will be during the IMSA GT races at Golden State Raceway July 27.

## Point Standings After Two Rounds

Tom Phillips, Portland, 36. Bob Lobenberg, Lafayette, 36. Dave Knapp, Manteca, 23. Glen Biren, San Jose, 22. Rich Schroebel, Fairfield, 17. Grove Hoover, Millbrae, 15. Cary Dalziel, Walnut Creek, 14. Pete Weldy, Pleasant Hill, 14. Norm Hunter, Atherton, 13. Riley Hopkins, Gig Harbor, Wash., 10. (For further information contact Series Chief Steward Al Brizard (209) 599-2515, in Ripon, California.)



## KELLYGIRL CHALLENGE

Part of Kellygirl's week-end participation at Golden State International Raceway will include supplying a health care representative for the two days of racing to be utilized for spectator first aid. Just one more of the many services of Kelly Services... the "Kellygirl People."



## Kellygirl Challenge - Provisional Entry List

No.	Driver/Hometown	Entrant	Car
5	Herb Adams/Carmel, CA	Escort Radar	Cutlass
6	Roy Stamey/Canton, NC		Ventura
7	Buzz Dyer/Corte Madera, CA		Concord
10	Clay Young/Smyrna, GA	Yenko-Thompson Rcg.	Grand Am
11	Jerry Thompson/Monroe, CT		Nova
13	Donald Rettig/Fremont, CA		Camaro
16	Charles Pelz/Marshall, TX	Doell Associates	Skylark
60	Pete Harrison/Atlanta, GA		Skyhawk
61	Kathy Rude/Seattle, WA		Volare
62	Lyn St. James/Dania, FL	Trans-Lease Co.	Mustang
66	Gary English/Orlando, FL		Nova
71	Bobby Nylander/Woodside, CA		Javelin
77	Vern Smith/York, PA	Trans-Lease Co.	Grand Am
86	Walter Benson/Sonoma, CA		Camaro
96	Gene Felton/Atlanta, GA		Nova







## Exciting Formula Fords

More than 60 fine-tuned, single-seater, open-wheel Formula Ford race cars are ready to roar into action this weekend at Golden State International Raceway. It marks the second season for one of the most popular and highly competitive classes of professional road racing ever seen in Northern California.

The \$42,000 series, sanctioned by the Sports Car Club of America, proved so popular with race fans last season in its inaugural, five-race schedule that it will again be

sponsored by the Ford Dealers of Northern California.

Heading the list of top West Coast entries is 23 year old defending champion Dave Knapp of Manteca. The competition was so intense last year that the five races resulted in five different winners. A consistent finisher, Knapp put together a 4th, 2nd, 14th and a 6th place finish before capping his effort with an outright win to finally clinch the title.

The effort by the former nine-time

go-kart champion of the United States did not go unnoticed. He was invited to run in the SCCA national championship run-offs at Road Atlanta in Georgia, but after fighting his way up from 27th at the start to fourth place, Knapp was run off the road and out of the race by a slower car. As a result of winning the Pro Formula Ford title he was in England a week later competing against 240 entries in the prestigious Formula Ford Festival at Brands Hatch. Knapp survived three elimination heats to become the first American to ever qualify for the 20-car main event. He battled his way up to seventh when he again tangled with a slower car and was knocked out of contention. His outstanding 1979 efforts resulted in Knapp being honored as the Formula Car Driver of the Year by Northern California's Motor Sports Press Association.

Knapp and his fellow Professional Formula Ford drivers may have another goal in this year's series. Talks are now going on to pit the top dozen drivers in the series against a similar number from the East Coast in a national championship shoot-out as a preliminary event to the 1981 Long Beach Grand Prix. The prize money and prestige will be considerable, not to mention the chance to be observed by Formula 1 team owners and sponsors.

### Formula Ford Entry List

0 Greg Putman, Irvine	Crossle 32F	37 Bill Margraf, Carmichael	Tiga 80FFA
1 Glen Biren, San Jose	Crossle 32X	38 Scott Wilson, Valley Springs	Tiga 79
2 Frank Briggs, Campbell	ADF Mk11B	41 Richard Grundy, Vacaville	Titan Mk6
3 Ken Sharp, Novato	Vintage Racer	42 Bruce Sevier, Hayward	Winkelmann WDF2
4 James Bishop, Fresno	Lola T340/2	43 Alex Cross, Los Angeles	Lola T540
5 Charlie Palmer, Scotts Valley	Crossle 32F	44 Rich Schroebele, Fairfield	Crossle 40F
6 Tom Phillips, Portland	Van Diemen RF80	51 Phil Krueger, Fullerton	LeGrand Mk27
7 John Edwards, Denver	Crossle 35F	57 Walt Burres, San Jose	Royale RP24
9 David Jacks, Anchorage	Van Diemen RF80	63 Robert Morris, Vacaville	Crossle 32F
11 Bob Collins, Capitola	PRS 1	70 Hap Baldwin, Sunnyvale	Lola T342
12 David Whitney, Bellflower	Crossle 35F	73 Kathy Rude, Seattle	Crossle
14 Riley Hopkins, Gig Harbor, WA	Van Diemen RF80	76 Roger Neale, El Cerrito	Titan Mk6
17 Bob Lobenberg, Lafayette	ADF Mk2	77 Mark Reeves, La Jolla	Titan Mk6
19 Dave Knapp, Manteca	PRS	84 Cal Huartson, Bellingham, WA	Crossle 40F
20 Dave Rocha, San Jose	LolaT342	86 John Hutchison, Concord	Crossle 32F
21 Bob Knox, San Jose	Royale RP24	88 Harry Sorteberg, San Jose	Eagle
22 Cary Dalziel, Walnut Creek	Lola T540	90 Stan Towney, Santa Clara	Lola T540
23 Robbie Cadwallader, Santa Cruz	LeGrande Mk21	95 Jeffrey King, Las Vegas	Crossle 35F
25 Norm Hunter, Atherton	PRS RHo2	96 Jerry Bolla, Alamo	Crossle 32F
26 Gerry Valentini, Sacramento	Dulon MP15B	Dallas Anderson, San Anselmo	Winkelmann
28 Jerrill Rice, Tulare	Crossle 40F	Geoff Lee, Carmel Valley	Tiga 77
30 Craig Fong, San Jose	Crossle 32F	Kelly Heil, Los Gatos	Crossle 32F
31 Ken Kaplan, Hamilton City	Crossle 35F	Ray Kong, El Sobrante	Lola 342
32 Rob Bacich, Novato	Lola	Mike McHugh, Belmont	Crossle 32F
33 Bruce Hanley, Woodland Hills	Royale RF24	Jerry Pacheco, Newcastle	LeGrand
34 Pete Weldy, Pleasant Hill	Crossle	Paul Fruchbom, Corona Del Mar	Tiga
35 Robbie Hohstadt, Pacific Grove	SCS Mk1	Pat Walter, Novato	Hawke





Racing history was made at inaugural Kellygirl Challenge race at Road Atlanta April 8, 1979 as Kelly Services President Terry Adderley presents trophies to Lyn St. James (2nd), Gene Felton (1st) and Jerry Thompson (3rd).



Kellygirl Challenge racing features close competition for big, hairy American cars... an unusual sight on road courses.

## KELLYGIRL CHALLENGE



Kelly Services has been in the temporary help business for more than 30 years and during that period has established a reputation of solid stability. Starting from that foundation, Kelly is moving into the '80s and moving boldly into nontraditional and perhaps unexpected areas.

Kelly Services is a large international company with 450 offices and 250,000 temporary employees. The largest of the Kelly divisions is "Kelly Girl," the best known name in temporary office help. More than ninety percent of Kelly Services' employees are women so it is only natural for the company to have an interest in women in the work force and women in nontraditional roles. What better way to demonstrate this interest than to encourage women to participate in the only sport where they can compete on an equal basis with men? Auto racing provides that arena.

Kelly Services' first association with auto racing began in mid-1976 with sponsorship of Janet Guthrie on the NASCAR circuit. That association continued through 1978 as Janet broke down traditional barriers by competing regularly in Grand National stock car racing and becoming the first woman to compete in the Indianapolis 500.

It was during this same period that IMSA was developing the idea for a new racing series called the American Challenge.

The American Challenge was to be a

series of races for American cars similar to those commonly campaigned on this country's oval tracks; but IMSA's "stockers" were to race on road courses. Rules called for American made intermediate and compact cars powered by V-6 and V-8 engines with maximum displacement of 366 cubic inches and with weight restrictions. Modifications were permitted to the suspension, drive train and engine, and racing tires could be used. As the rules evolved, disc brakes and front and rear spoilers were permitted as well. To keep the cost of preparation at a reasonable level, any "beefing up" had to be done with parts available from the auto manufacturers or automotive aftermarket suppliers.

The result was a set of big, powerful, full-fledged race cars which turned both right and left, were relatively inexpensive, but impressive in size and speed on the tight and twisting road courses where they ran. The outside appearance of the cars had to remain "stock," permitting the spectator to identify his favorite car on the track.

The Chitwood brothers were the first to accept the "American Challenge" when they debuted a Nova at Sebring in 1977. Three American Challenge races were held that year and Gene Felton won two in a Buick Skylark to take the first American Challenge championship. From that starting point the number of cars grew to include eight different makes and sixteen drivers who

actually scored series points during the 1978 season. Gene Felton won three of seven events to repeat as the series champion that year.

At this point IMSA had an exciting new series which was relatively inexpensive for the competitors, novel in concept and with the potential of becoming a headline series somewhere down the road.

Kelly Services at the time had had a rewarding excursion into motorsports with Janet Guthrie and the firm belief held by Kelly Services President Terry Adderley that "motor racing would be coming into its own in the '80s." It seemed to be the right time to move on to new ground, cover new marketing areas and perhaps encourage more women to come out and race.

IMSA and Kelly Services got together to everyone's benefit. On February 14, 1979, the sponsorship agreement was announced. Kelly Services would sponsor the series in 1979 under a new name—"The Kellygirl Challenge." Kelly Services' commitment included a contribution to the purse at each event, extensive promotional support and a \$55,000 season points fund.

In making the announcement, Terry Adderley explained Kelly Services' decision to sponsor the series. "As we explored the idea we found a great deal of enthusiasm for a series for American cars. The series has the appeal of being





different and new. It also gives us the opportunity to encourage women to compete in motor racing, to develop their skills and not just be tolerated at the race tracks."

The special encouragement for women took the form of bonus prize money at each event for the four highest finishing women competitors with a comparable bonus in the season points fund pay out.

The formula was to be tested in five events during the 1979 season.

### Kellygirl Challenge 1980

While everyone was looking, the Kellygirl Challenge series had grown up! Coming off a rookie season in 1979 with five events on the schedule, the series expands to twice that number in 1980 and extends from coast to coast for the first time.

Competition should be tough, for the financial rewards are significant. Purses for each 75-mile race offer a minimum of \$20,000 with a portion of that amount set aside as a bonus to top women competitors.

In addition to the race purses, top competitors will share the drivers' point fund which Kelly Services is increasing to \$60,000 in 1980. That means that the series champion will be taking home a hefty \$11,000 plus contingency money after the November finale, with the remainder of the top fifteen sharing \$34,000. As in 1979, \$15,000 will be

awarded as a bonus to the top three women in the final drivers' point standings.

In addition to the \$60,000 point fund, Kelly Services will continue with contributions to the race purse at each event and extensive promotional support.

### Kellygirl People

Kelly Services has emphasized their commitment to encourage women to move into nontraditional areas by hiring a woman to handle their racing activities. Connie Goudinoff was recruited from motorsports journalism to manage the program and quickly adapted to traveling, dealing with promoters, racers and the press as well as the less likely activities of distributing T-shirts and washing the Chevy Citation pace car. As a one person department, Connie oversees the day-to-day activities necessary for keeping the series on the road. Meanwhile, Kelly Services President Terry Adderley maintains an active involvement with the series as well.

If you would like more information on the Kellygirl Challenge series or Kelly Services, contact:

Connie Goudinoff  
 Manager, Racing Program  
 Kelly Services, Inc.  
 999 West Big Beaver Rd.  
 Troy, Michigan 48084  
 (Tel. 313/362-4444)

### 1980 Drivers Points Fund

Champion	\$11,000
2. ....	8,000
3. ....	5,000
4. ....	4,000
5. ....	3,500
6. ....	3,000
7. ....	2,500
8. ....	2,000
9. ....	1,500
10. ....	1,000
11. ....	900
12. ....	800
13. ....	700
14. ....	600
15. ....	500

Points are awarded on a 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 scale to the top ten finishers in each race who complete at least 90 percent of the distance with an additional point awarded to the fastest qualifier.

A manufacturers' championship is also determined by awarding points on the same scale to the single highest placing car representing each manufacturer. The winning manufacturer receives a trophy from Kelly Services.

**KELLYGIRL CHALLENGE** 



## KELLYGIRL CHALLENGE



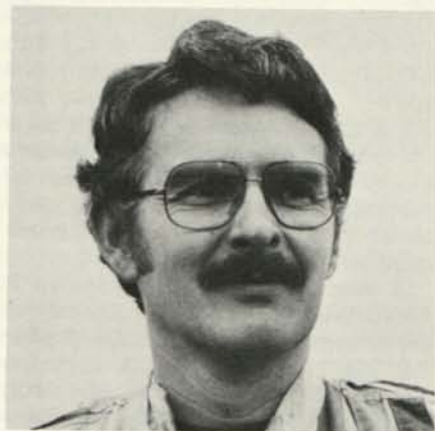
### Elizabeth Kleinschmidt

Daytona Beach, FL, born December 20, 1950. Attended her first race four years ago and now has several IMSA and club races behind her, including a win in the first SCCA national she entered. A regular on the Kellygirl Challenge circuit last season.

Husband Chuck Kleinschmidt is also a racer and manages her racing team. They plan to field a two car husband and wife team in the future.

Elizabeth is a real estate agent, manages a water slide in Daytona Beach and is studying photography. Her racing is sponsored by Sub-Tropic Tannings Oils.

Scored her first series points with an eighth place finish at Brainerd.



### Jerry Thompson

Monroe, CT, born November 20, 1937. Has had a long and varied career in racing extending back to 1961. Last season

he campaigned a Nova in the Kellygirl Challenge series and finished as runner-up to Gene Felton in the season championship standings with three third place finishes and one second.

Has raced Grand Am, Firebird, Porsche, Datsun, Camaro, Mustang and Fire Am in a career highlighted by two seasons in the Owens Corning Corvette with Tony DeLorenzo. The pair scored two GT wins in the 24 Hours of Daytona as well as wins at Watkins Glen and Sebring.

While a race engine development engineer with Chevrolet, Jerry worked on the Jim Hall Chaparral Group 7 cars and the Penske/Donohue Trans Ams.

Associated with Don Yenko in the Kellygirl Challenge Nova.



### Buzz Dyer

Corte Madera, CA, born December 7, 1944. A veteran who has been racing since 1968. Won the SCCA's Northern Division championship in 1975, '76 and '77 in an AMC Javelin.

Campaigns a 1979 AMC Concord in the Kellygirl Challenge series with sponsorship from Cycle Shack, Pennzoil and Total Seal Rings. Had two seventh place finishes in 1979 in two starts.

Has degrees from the University of Colorado and works as a sales manager for Cycle Shack in South San Francisco, an outlet for custom motorcycle accessories.



### Kathy Rude

23, single, Seattle, Wash... Competed in Tom Nehl's Camaro at Daytona 24-Hours... tested Indy car at Ontario in 1979 at speeds quick enough to make the field... first woman to win race in Formula Ford, Portland, Oregon, July 1979. 1979 Sports Car Club of America Regional Driver of the Year... Through 1976-77 raced Go-Karts in Pacific Northwest placing in top 5 consistently... won several races... accomplished equestrian winning two Washington State Championships in Horse Jumping.



### Clay Young

Smyrna, GA, born June 9, 1947. A regular on the Kellygirl Challenge circuit in 1979, he had some bad luck until the season finale at Daytona where he qualified on the front row and won the race. It was enough to place him seventh in the season championship standings.

Sells Chevrolets and has raced them for many years. Built his first car at 21 and has been racing ever since. Started in autocross competition and moved up through the ranks of club regional and national racing to professional racing with IMSA. Campaigns a Pontiac Grand Am.

### Herb Adams

Carmel, CA, born September 26, 1939. Engineer and veteran car builder - built two of the Cutlasses running in the Kellygirl Challenge. Has his own business in California doing car development and selling high performance parts.

Although he has concentrated on building cars and running a team, he has been driving in competition since 1969 and finished tenth in the Kellygirl Challenge points standings last season.

This year he is driving Russ Bales' unique #5 Cutlass in cop car trim, equipped with an Escort radar detector furnished by his sponsor, Cincinnati Microwave.





### Roy Stamey

Canton, NC, born February 17, 1941. Ran a full season in Kellygirl Challenge last year with a fourth and two fifth place finishes as his best, placing him sixth overall in the championship standings. Campaigns a Pontiac Ventura in 1980 and has scored a fourth place finish at Lime Rock.

Has had a long time association with IMSA and has done late model sportsman racing in the south.

Self-employed as a truck broker. His racing is sponsored by Dave Robinson, a Florida builder and developer.



### Charles Pelz

Marshall, TX, born June 9, 1947. Drives a Buick Skylark backed by his own Pelz Jewelers. Started competition in stock and econo-rail dragsters and moved into road racing in 1976 where he won two Southwest Division championships. Started in IMSA's GT series in 1977 scoring a 12th overall finish at Sebring and another 12th in Daytona's Paul Revere in 1978.

Had four starts and three top ten finishes in the Kellygirl Challenge series in 1979 to finish ninth in the season standings.

1980 finds him finishing consistently in the top ten as well.



### Pete Harrison

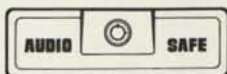
Atlanta, GA, born July 22, 1935. Has updated his Buick Skyhawk RS car for Kellygirl Challenge competition. A long time IMSA competitor in both the GT and RS series. Co-drove the winning car in the Road Atlanta Six Hours race in 1978.

Began club racing in 1957 and won three SCCA national championships. Did two seasons in the old Trans Am. Will concentrate on the Kellygirl Challenge series this year.

Cont. on pg. 38

# PROTECT YOUR SOUND INVESTMENT

An in-dash stereo system in our Wild Ride Racing Datsun would be safer with **Audio-Safe™** and *no* side windows than the in-dash stereo system in your locked family sedan!



**BURBANK ENTERPRISES, INC.**  
950-D North Rengstorff Avenue  
Mountain View, California 94043  
(415) 968-9099







## Conversations with the Kellygirl Challenge Greats— Part One

By C.J. Fairchild

Overheard in the press room... A local newspaperman leafing through a press kit inquired, "Is that the old Jerry Thompson? From the Trans Am?"

"Yes, it certainly is."

"Is that the famous Herb Adams? Wasn't he in the Trans Am series too?"

"Yep, campaigned a Pontiac Tempest."

"Wasn't he the one who developed the Trans Am at Pontiac?"

A unique feature of the Kellygirl Challenge series is the number of veteran drivers who are currently competing. There are veterans like Jerry Thompson, Gene Felton who made his name in IMSA, and Herb Adams, better known as a car developer and engineer, but currently competing in the Kellygirl Challenge series as a driver in a car owned by someone else.

The funny thing about Adams is that people don't expect to find him in the hero driver role and few know what he looks like anyway.

Adams was willing to share some of his views on racing from both the engineering and competition standpoints, finding designing very rewarding and driving a sensual experience. What follows is a sampling of the wry wit and wisdom of the outspoken Adams.

CF—I just read a story in *Motor Trend* on buying a new car by the famous Herb Adams.

HA—That was my way of getting back at the dealer. I thought they were unscrupulous—used every old trick in



the book. Just like 1950.

CF—I'll take it with me when I go shopping. What else have you written?

HA—I've done several articles from time to time, mainly technical. I also wrote a book on how to raise kids or how to get your kids to work around the house. The current title of that now is *Teamwork-Housework*. It's still without a publisher. I'm thinking about publishing it myself and selling it by mail order. The system is good. We've been using it at our house for about seven or eight years. It makes the family into a team. I've had several other people take up the system and it does work. If that book is successful, the next book will be on how to train your wife.

CF—To do what?

HA—Whatever you want. We know that will be successful just because the title is so good.

CF—Racing's answer to Marabelle Morgan. What else do you do in addition to writing?

HA—I'm an automotive engineer and I do consultant engineering work. When you want to consult about something in engineering, we do it. And I've got an aftermarket parts business selling handling pieces for Firebirds and Camaros. I'm getting ready to build a mid-engine car to sell to rich people—a 200 MPH street car.

CF—Where does racing fit in?

HA—Racing is a hobby. That's the only justification I have for doing it. We can

justify some of the racing we do as advertising, promotion for some of the stuff we sell. But this is definitely a hobby. It's just something I want to do and I find fun. Everybody needs more fun in their life.

CF—Which would you rather do, work on the car and run the team, or drive?

HA—I've never had the experience of driving for a well run team. That might be the right solution. I like to design a car or figure how to make it work. Once it's working I don't like to do maintenance. That's very boring. But that's one of the secrets of success in racing—you have to do the maintenance work. You have to take it apart and put it back together over and over again. I don't like to do that.

CF—Do you like running the show?

HA—Only to have it run right. If somebody else would run it right, that would be fine. He can do it. I like being the driver if the car is right. You can come to the race track and you can stay clean, talk to people and somebody else worries about whether the car is going to stay together.

CF—When did you start racing?

HA—About 10 years ago, but it was only in amateur events, two or three a year.

CF—Did anyone encourage you?

HA—No. That's probably why it took me so long to drive a car. I always thought other people could drive better than I could. As I learned, I found out that most of them can't. Most of the people I hired to drive my cars were no better and sometimes worse than I was. But if you're not sure of yourself and you're so busy trying to make the car work, you never get into a position to recognize that.

CF—How did you get interested in racing in the first place?

HA—If you're a creative person there aren't many avenues in the automotive field for you to exercise creativity. Working for GM which I did for 17 years, is not conducive to doing creative things. Racing was initially an outlet for me for the things I wanted to do with a car. It's a very good outlet. You can use ingenuity and if you come up with a better way, it's readily apparent. You don't have to wait until they build a million of them to find out if you did it right or not. You go out there on Sunday and you find out. My interests and talents could have been applied to airplanes just as easily. It's my age I guess and my era. It could have been motorcycles or boats, but I grew up in the '50s when cars were wonderful. Remember that?

CF—I guess we thought so.

HA—Cars are unique. Race cars are very unique. Most people who aren't involved don't understand the range of

Cont. on page 46



of N  
at N

MICHELLOB

BEER

*Weekends  
were made  
for Michelob.*







## Sprite Grand Prix

July 29, 1979

### Gregg Orbits Field of Nickel Rockets

It was a wire-to-wire Peter Gregg cruise in the Sprite GP as he solidified his points lead and, perhaps, was entertained by radio with accounts of the extraordinary attrition behind him. The field was superb, boasting a season-high 18 turbocharged machines.

Jim Busby looked fit, qualifying outside Gregg with Hurley Haywood (Vasek Polak Porsche) and David Hobbs just behind. By Sunday morning, Greg Pickett and Chris Cord had already been lost. Danny Ongais went away after one lap and Busby after just five. Joe Chamberlain and Randy Townsend soon followed.

Up ahead, Gregg led Bill Whittington and an increasingly frustrated Hobbs who was to spend 60 miles trying to get past the younger whiz kid on a course where he had won the previous two years. Haywood had a flat tire pit stop on lap 15 and then charged back through, joining the Whittington-Hobbs thing but a lap behind. Gregg never lapped within three seconds of his qualifying time and still the Whittington-Hobbs duo faded back so Haywood got between them. On lap 26, it happened. Hobbs got past both the Porsches, tangling with Whittington, then tangling with him again, and it put him right into the pits and out of the race, enraged. Whittington continued slowly until four laps from the end. Don Whittington had hit somebody and

bent a wheel sideways and Moretti's pit stops had put him far back.

Ted Field, the only guy with a flawless day other than Gregg and Minter, had 2nd now and Charles Mendez was 3rd. Minter? Ah. He'd never been in the car until the field came to the grid, having replaced Elliott Forbes-Robinson in another Polak Porsche, and he started last. Clean and fast, he was behind Haywood in 5th with a lap to go. Then a spooky Bob Akin (Porsche Turbo), badly affected by the heat, got loose on the last lap, brushed Rob McFarlin (Porsche Turbo) into a pit stop, put Mendez on his roof, and himself on the roadside. Haywood and Minter moved into 3rd and 4th.

Once again, Howard Meister, after putting down an early Phil Currin challenge, had GTO his own way, finishing 6th overall, with Luis Mendez and Mauricio DeNarvaez following.

**Event:** Sprite Grand Prix Winston GT  
Sears Point International Raceway,  
Sonoma, CA

**Date:** July 29, 1979

**Speed/length:** 88.283 mph for 40 laps  
(100.92) miles)

**Time:** 1 hr 8 mins 35.310 secs

**Margin of victory:** 1 min 6.960 secs

**Fastest o/a qualifier:** #59 Gregg, 1:36.451  
= 94.170 mph—record

**Fastest o/a race lap:** #59 Gregg, 1:39.73  
= 91.074 mph, lap 9—record

**Fastest GTO qualifier:** #55+ Meister,  
1:43.313 = 87.915 mph—record

**Fastest GTO race lap:** #55+ Meister,  
1:45.36 = 86.207 mph, lap 6—record

**Guarantee:** \$25,000; actually paid:  
\$27,450 including \$2,950 in manufac-  
turers' contingent awards from An-  
dial, CRC Chemicals, Goodyear, Penn-  
zoil/Gumout, Robert Bosch.

Fin.	Car.	Pos.	No.	Driver.	Car	Laps
1	59			Peter Gregg	Porsche Turbo	40
2	0			Ted Field	Porsche Turbo	40
3	7			Hurley Haywood	Porsche Turbo	40
4	17			Milt Minter	Porsche Turbo	39
5	4			Bruce Canepa	Porsche Turbo	39
6	55+			Howard Meister	Carrera	39
7	5			Charles Mendez	Porsche Turbo	38NR
8	68+			Luis Mendez	Carrera	38
9	46+			Mauricio DeNarvaez	Carerra	38
10	07+			David Cowart	Carrera	38
11	85			Bruce Leven	Porsche Turbo	38
12	99+			Phil Currin	Corvette	37
13	95			Rob McFarlin	Porsche Turbo	37
14	94			Bill Whittington	Porsche Turbo	36NR
15	71			Bob Akin	Porsche Turbo	36NR
16	27			Rich Sloma	Corvette	36
17	54+			Tony Garcia	Carrera	36
18	29+			Mike McCarthy	Corvette	36
19	41+			Bill Craine	Corvette	34
20	31+			Dennis Lanfre	Carerra	33
21	96+			Terry Herman	Porsche 911	33
22	30			Gianpiero Moretti	Porsche Turbo	32
23	93			Don Whittington	Porsche Turbo	28NR
24	2			David Hobbs	BMW 320i Turbo	26NR
25	61+			Randy Bryan	Corvette	25NR
26	14+			Peter Brallier	Corvette	19
27	13			Randolph Townsend	Porsche Turbo	13NR
28	66			Bob Harmon	Porsche Turbo	9NR
29	56+			Don Kravig	Porsche 911	7NR
30	76			Joe Chamberlain	Corvette	6NR
31	01			Harald von Keszycy	Por 914/6 Turbo	6NR
32	3			Jim Busby	BMW 320i Turbo	5NR
33	12+			Bob Matkovich	Corvette	3NR
34	00			Danny Ongais	Porsche Turbo	3NR
DNS	6			Greg Pickett	Corvette	
DNS	19			Chris Cord	Monza	

NR = not running at finish

+ = GTO Class  
DNS = did not start





## And Quiet Flows The Don Devendorf

"Remember Devendorf and the Mazdas?" There was more than one 1979 race to answer the question but the first nifty one was Sears Point. Toyo Kogyo deplored the many GTU Datsun victories following Mazda's Daytona 24 triumph, and mounted a "special effort." It was about a first-class cabinful of expertise including driver Yoshimi Katayama, chief pilot of the Daytona effort, and Japanese Long Distance Champion.

Katayama broke the qualifying mark by a second and was joined under the old mark by Sam Posey, Don Devendorf and Bob Bergstrom. Devendorf had come together with Katayama in a very odd Thursday practice incident, been home to L.A. for frame straightening, and was back in a magnificent crew effort.

Katayama went off at launch time followed by Bergstrom, Posey and Devendorf with the last two swapping at Turn 11. But that was only Devendorf's first Turn 11 pass.

Katayama held a one second lead as Devendorf joined Bergstrom in high pursuit. After a few rocketing laps, it became clear Katayama's tires were going off, but he was driving exceedingly well in a very wide Mazda. Bergstrom got him in lap 8 and we had a Mazda-Mazda-Datsun trio passing faster than you could say it. They were setting lap records, exciting corner crews, and whitening slower drivers everywhere with Devendorf trying to improve himself at most turns.

It was superbly like this all the way to lap 22. With one more stab, Devendorf was past Katayama at Turn 11 and after Bergstrom, nose-to-tail. Lap 23, Turn 22, and he did it again, taking the lead. Remarkable racer. (Mazda pit: "and he seemed so polite...")



Event: Sprite Grand Prix Winston GTU Sears Point International Raceway, Sonoma, CA

Date: July 29, 1979

Speed/length: 84.813 mph for 30 laps (75.69 miles)—record

Time: 53 mins 32.775 secs

Margin of victory: 10.001 secs

Fastest qualifier: #77 Katayama, 1:45.265 = 86.285 mph—record

Fastest race lap: #79 Bergstrom, 1:45.42 = 86.158 mph, lap 9—record

Guarantee: \$10,000; actually paid: \$12,525 including \$2,425 in manufacturers' contingent awards from Champion Spark Plug Co., CRC Chemicals, Datsun, Goodyear, Gotti Wheels, Mazda, Valvoline.

Fin. Pos.	Car No.	Driver	Car	Laps
1	83	Don Devendorf	Datsun ZX	30
2	79	Bob Bergstrom	Mazda RX-7	30
3	77	Yoshimi Katayama	Mazda RX-7	30
4	33	Sam Posey	Datsun ZX	30
5	17	Jeff Kline	Mazda RX-7	30
6	48	Frank Leary	Datsun Z	30
7	49	Joel Anderson	Datsun 24Z	29
8	97	Stuart Fisher	Mazda RX-7	29
9	16	Darrel Overstreet	Porsche 914/6	28
10	43	Craig Richie	Porsche 911	28
11	73	Jerry Demele	Porsche 911	28
12	3	Dave Bottom	Porsche 914/6	28
13	59	Dennis Tholen	Porsche 911	28
14	44	Bob Gregg	Porsche 911	28
15	53	Patrick Booth	Alfa GTV	27
16	70	Dave Jolly	Alfa GTV	26
17	36	John Samson	Alfa GTV	26
18	45	Raymond Ratcliff	Porsche 911	25
19	46	Neil Vannie	Datsun 240Z	19NR
20	1	Dave White	BMW 320i	18NR
21	74	Casey Mollett	Datsun Z	18NR

\*\*=includes contingent awards NR=not running at finish

## Victoire por The Auto

The tenth time out was magic (magique) for Patrick Jacquemart and the French Foreign Legion (New Jersey Enclave). All 1400 cc's of the mighty (formidable) Le Car throbbed in unison (le push-pull) throughout the Sears Point weekend (le weekend) as the awesome (formidable) Renault simply pulverized (le bulldozer) the usually close RS competition. It was to laugh (le blague).

In practice (l'essai), Jacquemart immedately (toute de suite) went below the old two-minute qualifying record and in his qualifying he took the pole (la Polonaise) with a 1:58. Nobody else qualified under two (deux minutes).

He went right away (depart la gare) from McFarlin, Downing, Garza and Mandeville at the start and set a new race lap record the eighth time around (Sieme tour), building his margin up to 10 seconds (6 secondes Celsius). Absolutely everything (toutes les choses) continued to come up French (liberte, egalite, fraternite) as Jacquemart (Patrice le Bon) worked the complex course (le zig-zag) perfectly and the other class (les etrangers) soon were 17 seconds behind, struggling through the California wine country (c'est fini, la comedie).

Possibly in stunned disbelief at the flying yellow shoebox (la boite jaune volante) the others uncharacteristically

Cont. on pg. 37



# NOW YOU DON'T HAVE TO TRADE IN YOUR FAMILY TO OWN A SPORTS CAR.

## THE BMW 320i "S" PACKAGE.

In the past, the BMW 320i has been affectionately described as a "high-performance driving machine cleverly disguised as a practical family sedan."

Now, however, BMW engineers have designed a group of sports options that will significantly alter this characterization.

It is called the "S" package and it is available—in severely limited numbers—for the first time in the United States. (And available in white, black or Polaris silver only.)

## NOT ONLY HARD TO GET, BUT HARD TO EQUAL.

In a time when more than one journalist has bemoaned the fact that today's "performance breakthroughs" all too often take the form of racing stripes and decals, the BMW 320i is indeed remarkable.

The "S" package is all the more so.

A front air dam, limited-slip differential and the addition of a rear torsion bar and a larger front torsion bar dramatically improve its already

prodigious handling characteristics.

Light alloy wheels, halogen high-beam headlights and fog lights, and two electric rearview mirrors for both sides contribute meaningfully to the requirements of the serious driver.

Recaro sports seats hold the driver and copilot firmly in place. And a leather-bound sports steering wheel and a black, moroccan leather gearshift knob provide the perfect grip and feel for high-performance driving.

Yet, while the "S" package may be serious enough for the Nürburgring, it is far from Spartan.

A dual-operation sunroof is standard—as are an AM/FM auto-reverse stereo tape cassette and the famous BMW deluxe tool kit that tucks neatly up into the trunk lid.

## FEW CARS PERFORMED THIS WELL BEFORE POLLUTION CONTROLS.

The BMW power plant has long in-

spired awe within the automotive community. Press the accelerator and the 1.8-liter, four-cylinder, fuel-injected, overhead cam engine responds in a manner that would be impressive even by pre-pollution control standards.

Yet, the 320i "S" package (with 5-speed standard transmission) delivers an impressive 25 EPA estimated mpg, 36 estimated highway mileage and, based on these figures, an estimated mpg range of 383 miles and a highway range of 551 miles.

(Naturally our fuel efficiency figures are for comparison purposes only. Your actual mileage and range may vary, depending on speed, weather and trip length. Your actual highway mileage and highway range will most likely be lower.)

To judge the 320i "S" package for yourself, contact your nearest BMW dealer to arrange a thorough test drive.



**THE ULTIMATE DRIVING MACHINE.**  
BMW, MUNICH, GERMANY

© 1979 BMW of North America, Inc.  
The BMW trademark and logo are registered trademarks of Bayerische Motoren Werke, A.G.





held station (maintainner la gare) almost throughout—McFarlin, Mandeville, Downing, Shaw, Johnson. But Dennis Bowman (Starfire) made it different (vive la difference!) in the last turn of the last lap as he deposited his crankcase (huit litres de l'hile) in the middle of the non-French (les autres) contingent. Four slid into the wall (le rempart) and Downing was hurt the most (blesse), dropping from 4th to 8th. Amos Johnson missed this by spinning off to a stop at Turn 6.

Jacquemart (Le Formidable Patrice) wasn't the least embarrassed by his dominance (formidable). "We've worked so hard we don't feel guilty (nous sommes innocent)." The mood was general: Practically all the pit crews (le bourgeoisie) waved and cheered (l'aplaude hysterieux) Le Car (le R-5) through the pits on his cool-off lap run to the winner's circle (l'Arc de Triomphe).

**Event:** Sprite Grand Prix Champion Spark Plug Challenge, Sears Point International Raceway, Sonoma, CA

**Date:** July 29, 1979

**Speed/length:** 74.515 mph for 30 laps (75.69 miles)—record

**Time:** 1 hr 0 mins 56.744 secs

**Margin of victory:** 10.530 secs

**Fastest qualifier:** #77 Jacquemart, 1:58.796 = 76.457 mph—record

**Fastest race lap:** #77 Jacquemart, 2:00.19 = 75.570 mph, lap 8—record

**Guarantee:** \$15,000: actually paid: \$16,850 including \$1,650 in manufacturers' contingent awards from Champion Spark Plug Co., CRC Chemicals, BF Goodrich, Goodyear, Mazda.

Fin. Pos.	Car No.	Driver	Car	Laps
1	77	Patrick Jacquemart	Renault Le Car	30
2	78	Rob McFarlin	Mazda RX-3	30
3	38	Roger Mandeville	Mazda RX-3	30
4	6	Dennis Shaw	Spirit	30
5	64	Carlos Garza	BMW 320i	30
6	17	P.J. Daily	Datsun 200 SX	30
7	23	Bruce Griggs	Mazda RX-3	30
8	63	Jim Downing	Mazda RX-3	30
9	45	Robert Reed	Mazda RX-4	30
10	79	Richard Gordon	Volvo 142E	29
11	57	Mario Gardin	Volvo 142E	29
12	12	John Howland	BMW 1600	29
13	72	Izzy Sanchez	Mazda RX-2	29
14	9	Clayton Cunningham	Mazda RX-3	29
15	7	Amos Johnson	Spirit	28NR
16	34	Dennis Bowman	Starfire	28NR
17	07	Allen Cavanagh	Toyota	28
18	5	Rob Jackson	Gremlin	28
19	48	Bill Shaw	Honda	28
20	50	Dave Wolin	Pinto	28
21	01	Joe Llauguet	Spirit	26NR
22	18	Don Reeves	Capri	26
23	99	Dave Lemon	Skyhawk	23
24	73	Chester Carter	Pinto	22NR
25	69	Tim Perzanowski	Mazda RX-2	19
26	2	Don Stephan	Datsun B210	6NR
27	00	Joe Varde	Gremlin	5NR
28	40	Steve Tyler	Pinto	5NR
29	41	Chuck Cox	BMW 320i	3NR
30	58	John Anderson	Alfa Romeo	2NR
31	15	Bob Peckham	Pinto	0NR
32	43	Mark Shoen	Scirocco	0NR

\*\*=includes contingent awards NR=not running at finish

## INTRODUCING THE SMALLEST EXAMPLE OF BMW PRECISION A MAN CAN OWN.



The extraordinary BMW chronograph offers: both analog and digital formats; time display in a second world time zone; stopwatch with cumulative split function; read-out of day, month and year; alarm clock; acoustic hour signal; tachymeter.

And because the BMW chronograph is not just another chronograph, it will not be sold side by side with all the mock-heroic and quasi-elegant chronographs everywhere. You'll find it, however, at BMW dealerships, alongside the automobiles that inspired it.



© 1980 BMW of North America, Inc. The BMW trademark and logo are registered trademarks of Bayerische Motoren Werke, A.G.

## ERIC J. LEFHOLZ CO.

**Builders of  
Fine Custom Homes  
Commercial and  
Industrial Complexes**



We Are Proud To Be Sponsoring  
Neil Vanni's #46 Datsun 'Z'  
at Golden State International  
Raceway's IMSA GTU Races



Home Office:  
41 Homer Street  
Palo Alto, Calif. 94301

**20 YEARS EXPERIENCE ON THE WEST COAST**

Please Call Us For Further Information  
(415)328-7271



# CHAMPION RS - Provisional Entry List

No.	Driver/Hometown	Entrant	Car
5	Ron Cortez/Granada Hills, CA		Mazda RX-3
6	Dennis Shaw/Raleigh, NC	Levi's Team Highball	Spirit
7	Amos Johnson/Raleigh, NC	Levi's Team Highball	Spirit
8	Patrick Pearson/Panorama City, CA		Datsun 1200
10	Jon McKnight/Colonia, NJ	Saab-Scania of America	Saab Turbo
11	Dave Stewart/Fremont, CA		Scirocco
15	Bob Peckham/Torrance, CA		Pinto
16	Darrel Overstreet/Sacramento, CA		Pinto
18	Don Reeves/San Jose, CA	Verne J. Hassett	Capri
31	David Jolly/Sacramento, CA		Mazda RX-3
33	Keith Bowman/Foosland, IL	Pro-Motors	Mazda RX-2
37	Joe Llauguet/Tampa, FL	Southwind Ent.	Spirit
38	Roger Mandeville/Spartanburg, SC		Mazda RX-3
40	George McClure/Montclair, CA		Pinto
	Steve Tyler/Alta Loma, CA		
43	Mark Shoen/Phoenix, AZ		Scirocco
57	Mario Gardin/Novato, CA		Volvo 142E
63	Jim Downing/Atlanta, GA		Mazda RX-3
66	George Koteles/Newport Beach, CA		Mazda RX-3
69	Bill Jecks/Vancouver, BC		Mazda RX-3
77	Patrick Jacquemart/Canton, MI	Renault Racing	Renault Le Car
78	Rob McFarlin/Dallas, TX	Performance Racing ipd co.	Datsun 200 SX
79	Richard Gordon/Milwaukie, OR		Volvo 142E
80	Ralph Evans/Sunnyvale, CA		BMW 320i
88	Dave Wolin/Palos Verdes Estates, CA		Pinto
95	David Day/Long Beach, CA		Datsun 510
05	Irv Pearce/Del Mar, CA	Golden Eagle Racing	Cosworth Vega



## Champion People

Every car in the Champion Spark Plug Challenge carries the series monogram atop its windshield. But it takes a lot more than window stickers to carry the Champion Spark Plug Challenge story to race fans across the country. It takes people—an entire promotional team, to be exact—to handle the varied aspects of Champion Spark Plug Company's sponsorship.

Denny Bender has been in charge of overall series supervision since the end of the 1978 season. Working from the company's public relations office in Toledo, Ohio, Denny coordinates the development and implementation of the various support elements of Champion's program. A good portion of his time is

spent working with IMSA officials, the individual race promoters and the vehicle manufacturers involved with IMSA racing, to insure that each stop on the Challenge series trail is a success.

He joined Champion in 1973 after a four year career in race promotion and publicity with Wisconsin State Fair Speedway in Milwaukee. In addition to his work with the Challenge series, Bender also supervises the appearances of Champion's eight-man Highway Safety Team and conducts publicity programs in support of Champion's other sponsored events.

The most frequently seen Champion representative at IMSA weekends is Jerry Grant. Now a full-time member of Champion's PR department, Jerry supervises all aspects of the company's involvement at tracks conducting Challenge series events.

As a former Indianapolis and endurance driver, Jerry brings a unique perspective to the series and his work with and support of the drivers in the Challenge has been instrumental in gaining greater recognition and appreciation for the talents of the drivers who compete in the series.



There is another member of the Champion team who is probably seen more often than anyone else, yet he never speaks and has yet to be formally introduced.

His name is "Cappy" and he is the creation of noted Detroit artist Bob Weber. Racing helmet in hand, Cappy stands beside an RS sedan ready and willing to take on all Challengers. Cappy, you see, is part of the official Champion Spark Plug Challenge logo: he is the spark plug caricature.

He first appeared in Champion ads around 1977, extolling the fact that "You Can't Buy a Better Plug" than Champion. Today, his role has been limited to appearances wherever the Challenge series logo is reproduced and an occasional product knowledge ad in the automotive trade press.

Champion Spark Plug Company has a dual role at each race—series sponsor and accessory company—which requires a second Champion team.

Dick Gail heads up Champion's racing division, a 10-member staff of engineers and technicians that provide product and technical assistance to competitors at most major events. On any given weekend, crew chiefs can be seen scurrying through the paddock with a set of plugs in their hands and headed straight for the Champion man. "Reading" spark plugs, that sophisticated ability to detect engine maladies from the deposits left on the firing end of spark plugs, is one of the most valuable services provided to competitors by any company. To the trained eye, a properly analyzed spark plug can mean the difference between a horsepower gain or a DNF.

All of Champion's representatives welcome questions about the company's racing programs. Catch them at the races or contact them at:

Championship Spark Plug  
Challenge Series  
P.O. Box 910  
Toledo, OH 43661  
(419) 535-2567





NO POSTAGE  
NECESSARY  
IF MAILED  
IN THE  
UNITED STATES

**BUSINESS REPLY MAIL**

FIRST CLASS PERMIT NO. 152 SONOMA, CA 95476

POSTAGE WILL BE PAID BY ADDRESSEE

Golden State  
International Raceway  
Highways 37 & 121  
Sonoma, CA 95476





# CHAMPION En

Win Tickets to Golden State International Raceway  
(6 sets-2 tickets each to the 1981 event of your choice)

## Win Free Race Tickets!

Name: \_\_\_\_\_

Address: \_\_\_\_\_

City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ Zip: \_\_\_\_\_

Please indicate answer that best fits your situation by checking.

1. SEX: male  female   
 2. MARITAL STATUS: single  married  widowed/divorced   
 3. POSITION IN HOUSEHOLD: head  member   
 4. NUMBER OF PERSONS IN IMMEDIATE FAMILY:  
 1  2  3  4  5 or more

5. I AM IN THE FOLLOWING AGE GROUP:

- 11 and under  25 to 34  
 12 to 17  35 to 40  
 18 to 24  41 and over

6. MY FAMILY'S HOUSEHOLD INCOME IS:

- \$4,999 and below  \$10,000 to \$14,999  
 \$6,000 to \$7,999  \$15,000 to \$24,999  
 \$8,000 to \$9,999  \$25,000 and over

7. MY HIGHEST LEVEL OF EDUCATION IS:

- Some High School or Less  College Graduate  
 High School Graduate  Post Graduate  
 Some College

	Excellent	Acceptable	Should be Improved
CONCESSIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PARKING	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SEATING	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PERSONNEL ATTITUDE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. MY OCCUPATION FALLS INTO ONE OF THE FOLLOWING CATEGORIES:

- Professor/Teacher  Sales or Promotion  
 Scientist  Craftsman/Foreman  
 Technician  Equipment operator  
 Professional position  Physical laborer  
 Manager/Official/Proprietor  Student full time  
 Other  Unemployed

9. I FIRST HEARD OF THE EVENT FROM:

- Radio  Ticket Outlet  
 T.V.  Group Participation  
 Newspaper  Automotive Publication  
 Racing Poster  From a Friend  
 Other

10. I READ ONE OR MORE OF THE FOLLOWING NEWSPAPERS AND MY PREFERENCE IS INDICATED BY CHECK FOR THAT PAPER.

	1st Pref.	2nd Pref.	3rd Pref.	4th Pref.
SF Chronicle/Examiner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oakland Tribune	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
San Jose Mercury News	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sacramento Bee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Entries must be received by Dec. 31, 1980

No.	Driver/Hometown
5	Ron Cortez/Granada Hills, CA
6	Dennis Shaw/Raleigh, NC
7	Amos Johnson/Raleigh, NC
8	Patrick Pearson/Panorama City,
10	Jon McKnight/Colonia, NJ
11	Dave Stewart/Fremont, CA
15	Bob Peckham/Torrance, CA
16	Darrel Overstreet/Sacramento, C
18	Don Reeves/San Jose, CA
31	David Jolly/Sacramento, CA
33	Keith Bowman/Foosland, IL
37	Joe Llauguet/Tampa, FL
38	Roger Mandeville/Spartanburg,
40	George McClure/Montclair, CA
	Steve Tyler/Alta Loma, CA
43	Mark Shoen/Phoenix, AZ
57	Mario Gardin/Novato, CA
63	Jim Downing/Atlanta, GA
66	George Koteles/Newport Beach,
69	Bill Jecks/Vancouver, BC
77	Patrick Jacquemart/Canton, MI
78	Rob McFarlin/Dallas, TX
79	Richard Gordon/Milwaukie, OR
80	Ralph Evans/Sunnyvale, CA
88	Dave Wolin/Palos Verdes Estates, CA
95	David Day/Long Beach, CA
05	Irv Pearce/Del Mar, CA

Performance Racing  
ipd co.

Golden Eagle Racing

Datsun 200 SX  
Volvo 142E  
BMW 320i  
Pinto  
Datsun 510  
Cosworth Vega



## Champion People

Every car in the Champion Spark Plug Challenge carries the series monogram atop its windshield. But it takes a lot more than window stickers to carry the Champion Spark Plug Challenge story to race fans across the country. It takes people—an entire promotional team, to be exact—to handle the varied aspects of Champion Spark Plug Company's sponsorship.

Denny Bender has been in charge of overall series supervision since the end of the 1978 season. Working from the company's public relations office in Toledo, Ohio, Denny coordinates the development and implementation of the various support elements of Champion's program. A good portion of his time is

spent working with IMSA officials, the individual race promoters and the vehicle manufacturers involved with IMSA racing, to insure that each stop on the Challenge series trail is a success.

He joined Champion in 1973 after a four year career in race promotion and publicity with Wisconsin State Fair Speedway in Milwaukee. In addition to his work with the Challenge series, Bender also supervises the appearances of Champion's eight-man Highway Safety Team and conducts publicity programs in support of Champion's other sponsored events.

The most frequently seen Champion representative at IMSA weekends is Jerry Grant. Now a full-time member of Champion's PR department, Jerry supervises all aspects of the company's involvement at tracks conducting Challenge series events.

Wesley racing helmet in hand, Cappy stands beside an RS sedan ready and willing to take on all Challengers. Cappy, you see, is part of the official Champion Spark Plug Challenge logo: he is the spark plug caricature.

He first appeared in Champion ads around 1977, extolling the fact that "You Can't Buy a Better Plug" than Champion. Today, his role has been limited to appearances wherever the Challenge series logo is reproduced and an occasional product knowledge ad in the automotive trade press.

Champion Spark Plug Company has a dual role at each race—series sponsor and accessory company—which requires a second Champion team.

Dick Gail heads up Champion's racing division, a 10-member staff of engineers and technicians that provide product and technical assistance to competitors at most major events. On any given weekend, crew chiefs can be seen scurrying through the paddock with a set of plugs in their hands and headed straight for the Champion man. "Reading" spark plugs, that sophisticated ability to detect engine maladies from the deposits left on the firing end of spark plugs, is one of the most valuable services provided to competitors by any company. To the trained eye, a properly analyzed spark plug can mean the difference between a horsepower gain or a DNF.

All of Champion's representatives welcome questions about the company's racing programs. Catch them at the races or contact them at:

Championship Spark Plug  
Challenge Series  
P.O. Box 910  
Toledo, OH 43661  
(419) 535-2567





**FOR ALL YOU DO...  
THIS BUD'S FOR YOU.**





## Pioneer's Sound Van



With all the different race transporters seen around the paddock area of an IMSA race, most of them are all the same. Except one.

The Pioneer Car Stereo sound van parked in the paddock at Golden State International Raceway does not have car racks, tool drawers or greasy rags found in the other vans. The Pioneer van, open to the general public, contains some of the most sophisticated electronic circuitry found anywhere.

Featured in the sound van are samples of all 32 car stereo units that Pioneer Electronics of America sells plus all 30 kinds of pioneer speakers. In-dash, under-dash, cassette, 8-track and component car stereo units are featured. Every unit can be heard with every combination of speakers because of a complex MTI C-Mos logic switching system.

Besides the Pioneer Car Stereo units and speakers in the sound-proof van, all the Pioneer accessories are wired into the units including amplifiers, graphic equalizers and front/rear speaker balance controls.

Even Pioneer's unique Bodysonic system is included in the van to help Lime Rock race fans "feel" the music

through bone conduction. In all, there is more than 6,800 feet of wire connecting the various units together.

"This van is the most complex display of car stereo equipment on wheels," said Bob Bunting, Pioneer's vice president of marketing. "We hope fans will come by and see our products."

Other items which can be heard in the van include Pioneer's new personal stereo portables and a videocorder with constant displays of products information and race action. The unit is equipped with a camera which can film race action and play it back immediately for fans to watch.

Visitors to the Pioneer sound van receive free Pioneer decals and a postcard with a team picture of the Bob Sharp Racing Datsun 280-ZX with driver Paul Newman's autograph on it. And, of course, Pioneer Car Stereo literature.

The sound van will be making appearances at road races and drag strips all over the country in 1980, and the people at Pioneer hope that race fans everywhere will get the opportunity to tour the van and see the Pioneer Car Stereo race teams in action.



close of the 1979 season. R. J. Reynolds made a marketing decision to drop sponsorship of the GT Series after eight years. The company's investment of money, energy and promotional support brought the Camel GT Challenge/Winston GT from a raw unknown to a major sports attraction that spans the continent. RJR put IMSA on the high road and many will forever be in its debt.

One of IMSA's strongest props happens to work for the Goodyear Tire & Rubber Co. At the end of the season, it was announced that Lee Gaug would be taking over the company's European racing responsibilities. Gaug goes back almost to the beginning of IMSA, an eight-year stalwart, a great friend who made numerous contributions to IMSA and its racers.

Goodyear itself was an across-the-board brace for 1979 IMSA racing with \$40,000 in point funds for the Winston GT, Champion Spark Plug Challenge and Kellygirl Challenge series. Free tires valued at \$35,000 awarded to race winners and runners-up in all series were the truly functional Goodyear contingent awards.

B. F. Goodrich came back in 1979 to the RS series it had once fully sponsored. Its new Radial T/A joined Goodyear's GT Radial and, in mid-season, new Wingfoot Radial as approved rubber straight from the retail stores. Both posted \$20,000 contingent point funds, both contributed non-contingent cash to the race purses, and both fully serviced all competitors at every race. Goodyear had champion Roger Mandeville, Patrick Jacquemart and James Reeve in the top ten on season points and Goodrich has the rest of the top ten and most of the race winners, confirming its wise move to market once again through the radial racers.

IMSA had five driver and six manufacturer champions in 1979. A total of 308 drivers scored points and a very significant 37 distinct manufacturers won championship points. It is significant because IMSA abandoned its model-by-model scoring system for manufacturers and went to a straight "corporation" system with all the company's model's contributing to the company's points. It should have drastically reduced the number of points scorers. Instead, from 30 models winning points in 1978 it went to 37 parent companies scoring in 1979. It was impressive testimony to the success of a greater variety of cars in IMSA racing.

Taking his sixth series championship, Peter Gregg set another total money winning record of \$93,298 in the Winston GT, up from his \$89,893 total in 1978. This included \$32,350 from the Winston and promoters' points funds,

\$4,000 from Goodyear, and \$3,000 from Bilstein. Gregg ran all 15 races, dominating with eight victories in his Brumos Porsche Turbo.

Howard Meister was even more persuasive in winning the GTO Division championship, far superior to the competition over the long haul in his Andial-engined Porsche Carrera. He won an impressive \$17,375 from the Winston, promoters', Bilstein and Goodyear point funds in addition to his race winnings.

Don Devendorf was the deserving GTU Division champion, scoring no less than nine victories, eight of them in his new Electramotive Datsun ZX. He also won \$17,375 from the Winston, promoters' and Goodyear funds.

Ted Field was the popular winner of the most improved GT driver of the year award. He moved from 10th in the 1978 standings to 3rd in 1979, including a victory in the 24 Hour Pepsi Challenge. He ran every race but one with a remarkable string of finishing 7th or higher all but twice.

Roger Mandeville was the 1979 Champion Spark Plug Challenge winner, a hard-won honor in the toughest series of the year. His two victories were half as many as runner-up Rob McFarlin, but Mandeville was colossal in finishing races and finishing high. He drove a Gombert Mazda RX-3. With Champion Spark Plug Co.'s big new infusion to the point fund, Mandeville's bonus awards were easily an RS record, totaling \$15,370 from Champion and Goodyear.

Joe Varde was named most improved RS driver of the year, fittingly winning the last race of the season (his first) after the award was engraved. Varde's seven point total in 1978 boomed to 88 in 1979, good for sixth in final standings—and he drove three different cars during the year: Gremlin, Spirit and Concord, shedding his coat every few months.

Gene Felton won his third consecutive Kellygirl Challenge championship—and there have only been three. He won four of the five races, led all of them, and set a flock of lap records in the world's fastest Buick Skylark. He won \$11,750 from Kelly Services and Goodyear and three times that figure in total winnings to establish the Kellygirl Challenge as a very wise way to go.

IMSA and its series sponsors have prestigious awards each year for chief mechanics. Jim Bell, the Whittington Brothers Racing Team's chief honcho, was the deserving winner of the GT mechanic of the year award that included a \$500 check from sponsor Winston Filter cigarettes. Will Moody won the RS mechanic of the year award and \$500 from Champion Spark Plug Co. for his year-long feats in preparing Rob McFarlin's entries, notable for the fact

that this included a unique switch from a race-winning Datsun to a race-winning Mazda in mid-season. Gene Felton, who prepares his own dominating car with only the engines done by Donny Thomas, won the first AC mechanic of the year award and \$500 from Kelly Services.

Six manufacturer championships were at stake in 1979. In the Winston GT, Porsche won the GTX and GTO honors over BMW and Chevrolet, respectively. Chevrolet, however, easily won the AAGT championship. The battle for the GTU manufacturer honors was the best with Datsun and Mazda battling all year and Porsche not too far back. Datsun took the title thanks to Devendorf in the last race on the schedule.

In the Champion Spark Plug Challenge, great new emphasis was placed on the manufacturer championship with a new scoring system and important advertising support. Ten different corporations scored in the well-publicized championship but Mazda and AMC dueled in front throughout the series. Mazda was the winner, 246 points to 218.

Gene Felton made the Kellygirl Challenge manufacturer championship a Buick display that outscored six other American brands.

IMSA has two non-racing awards for a group of professionals of great importance to racers throughout the year. During the IMSA season, guess-the-winner contests for the working press of auto racing journalists are tied to IMSA's races. Print and broadcast journalists mail ballots for each IMSA event to guess the winning driver and speed. Ballots are scored the same way as the driver championships. Lou Modestino of the Brockton, Mass. Enterprise won the 15-race contest for the Winston GT and earned a micro-cassette recorder from series sponsor Winston Filter cigarettes. Free lance Gary Witzenburg, who does a car column for United Airlines' Mainliner and also drives an RS car, outscored 100 other journalists in winning the Champion Spark Plug Challenge contest. His prize from Champion was all the frozen patio steaks he could stuff in his freezer.

From record attendance in a fuel crisis year to frozen steaks, IMSA continues to "race with a difference" while serving competitors with a program of prestige and the racing industry with an invaluable marketing platform. IMSA welcomes active members, including corporate members, and more information is available:

International Motor Sports Assn.  
P.O. Box 3465  
Bridgeport, Conn. 06605  
(203) 336-2116





## Driving with Bob Bondurant

*President, Bondurant School of High Performance Driving Golden State International Raceway.*

One of the major reasons we chose to locate the Bondurant School at Golden State is the course itself—this is a real driver's circuit, a thorough training ground for all types of high-performance driving.

For one thing, there is a large number and variety of turns, many more than the 11 officially designated corners. There is a challenging combination of uphill and downhill turns, banked and reverse camber sweepers, and hairpins. It's a course that must be learned well before it can be driven well.

Let's take a fast lap around in our 260Z four-speed and I'll explain. Accelerating down the pit straight and past the grandstands, I'm in fourth gear and flat out past the start/finish.

**Turn 1** is a sweeping left that starts uphill into the fastest part of the course, between turns 1 and 1A. I keep the car inside all the way, then downshift to third and brake hard in **Turn 1A**, a slightly tighter left-hander, situated on a steep 15% grade.

It's important to stay inside here, even though it's bumpy, to set up properly for a late apex in **Turn 2**. I let the car drift out long and wide on the short straight that follows, keeping the wheel turned so that the car will come back over to the right side of the track for the entry to turn 3.

**Turns 3 and 3A** are not as sharp as they appear on the map and if the car is set up right, they can be straightened out pretty well. Just before 3A (the Crown), we crest the hill as the road drops off sharply in front of the car. I take a late apex again in 3A and drift out wide.

**Turn 4** is a downhill right that needs a late apex and an early entry, letting the car drift out long and wide in order to set up for turn 5.

Going into **Turn 5** I go for an early entry, heading for the yellow rocks. I let the car drift out long and wide heading into turn 6.

Entering **Turn 6** (the Carousel), I keep the car to the outside and gradually move to the middle of the turn. This is a long turn, and the inside line is very rough. I stay in the middle of the road until the last half, when I begin cutting in towards a very late apex, almost onto the straightaway. The exit is again taken long and wide, accelerating and upshifting to fourth again. This shift is the first time our Datsun has been in fourth since 1A.

**Turn 7** is a right-hander, a hairpin, taken in second gear and using "trailing brake" to set up for a late apex. On the exit I shift up to third and accelerate through the esses, shifting again as we go. The esses are a series of fast sweeping turns that should be straightened out as much as possible. This requires early apexes and letting the car drift out very wide on the approach to turn 9.

**Turn 9** is a very fast sweeper to the left, which can be taken very tight and flat out. Many drivers start cutting over to the right as they enter the turn but the fastest line is



With the amount of traffic expected for the season opening Citicorp Can-Am at the newly-named and newly-refurbished Golden State International Raceway, management and the California Highway Patrol have gone to great lengths to ensure your stay — which includes driving to and from the event, this week-end will be a pleasurable one.

Congestion can be a problem, but if you follow the instruction of the Highway Patrol and the map in your program you should be able to drive in and out with little trouble.

When leaving we recommend cars headed North Exit via Gate 5 only. You can traverse inside the circuit on the ring road.

Southbound traffic, for San Francisco, Oakland, Vallejo and Sacramento please exit Gate 1 and turn right.

Thank you  
J. McLarty, Captain  
Commander, Santa Rosa Area CHP



very close to the inside all the way around. I don't get much more than six feet out from the edge, and all the rest is wasted road...if a driver gets out there, he just has to come back in again and this costs time.

**Turn 10** is a tricky one, taken in fourth gear with a late apex. The turn is slightly off-camber with a long apex. Letting the car out long and wide, I use a bit of the new pavement for the fast line. This is the most dangerous turn on the track and many drivers have lost it here.

The final turn is **Turn 11**. I brake and shift down into second near the pit entrance guard rail, then gradually decrease the radius of my turn for a long, late apex and using "trailing brake" to keep the chassis set. What I mean by a long apex is that I stay on the extreme inside of the turn for about 15 feet rather than just clipping a single point. This prevents the car from coming out too early on the narrow pit straight and sliding into the pit wall—the tire marks on the wall here say that lots of cars have gotten out of shape and smacked the wall. Exiting turn 11 is a matter of accelerating flat out toward start/finish and the beginning of another lap.

## Golden State INTERNATIONAL RACEWAY

WELCOME BACK TO GOLDEN STATE INTERNATIONAL RACEWAY!

We are pleased to present to Northern California racing fans the fifth edition of the IMSA GT, some of the most exciting racing ever seen. This year will be no exception.

The GTU cars, will again run in their own class at Golden State, the pioneer facility for splitting them out of the "also-ran" status they had when combined with the GT cars.

The Champion Spark Plug Challenge, featuring racing stock sedans, will also provide some of the fiercest racing competition in the country here.

And, of course, the Northern California Ford Dealers, Formula Ford Challenge needs no introduction. This extremely competitive division was another event pioneered at Golden State International Raceway.

New to the schedule this year is the Kellygirl Challenge sedans, very similar to the NASCAR stock cars which will appear here in a month.

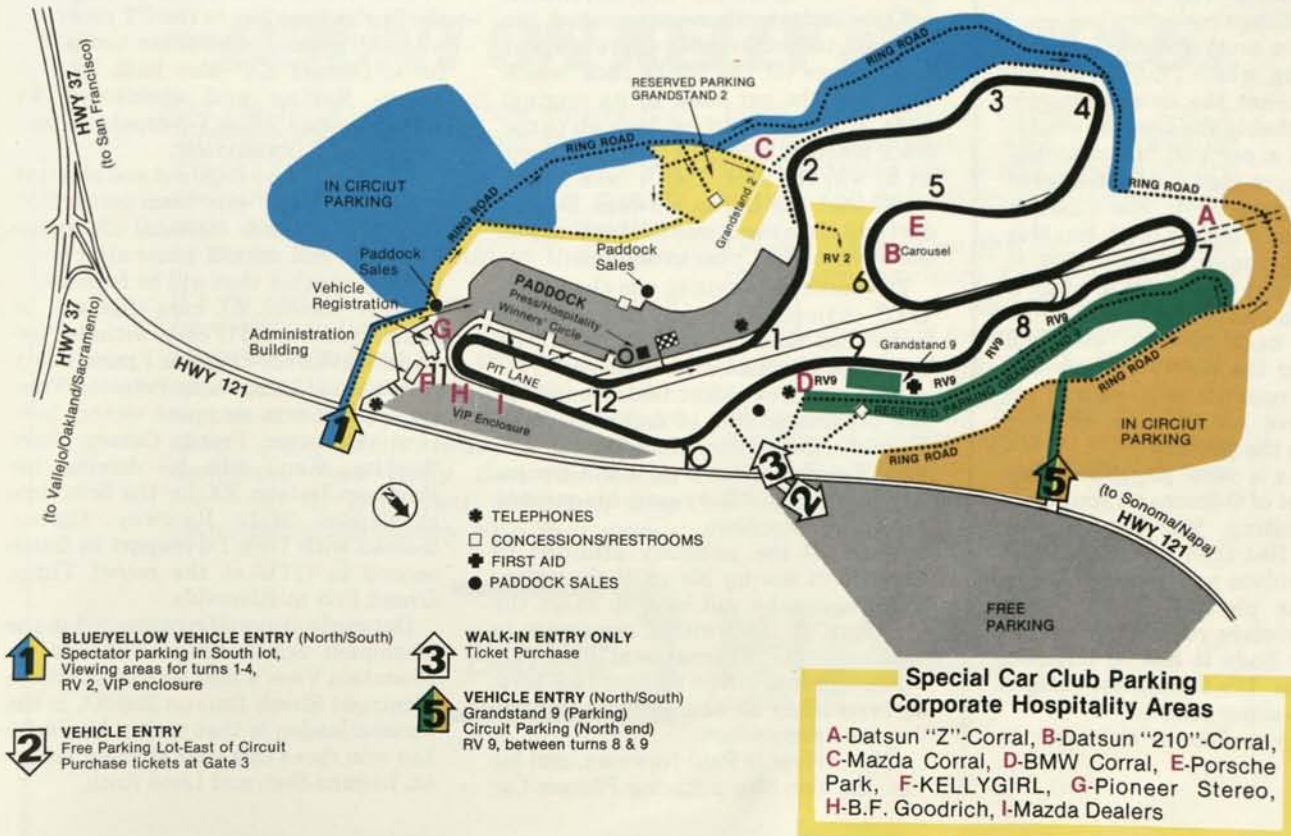
It all adds up to one complete racing weekend at GSIR, one we know you will enjoy. We wish all of you an exciting weekend and hope you will visit us again soon.

Sincerely yours



Robert L. Bondurant, President  
Golden State International Raceway

Highways 37 & 121 at Sears Pt., Sonoma, California 95476, (707) 938-8448





Cont. from pg. 32

emotion that you can become involved with in a car. To build a car is a very creative thing. To design it—even to rework a production car, you still have to design parts of it. It's like your baby. Just the building of a car is very rewarding. In fact most of the guys that are mechanics on a car get a great deal of satisfaction out of just seeing it do what it is supposed to do.

CF—Do you feel that way?

HA—I do when I'm involved with building a car. But then you can add to that, call it a piece of sculpture even if it's nuts and bolts, because you've got your own blood involved in making it. You breathe life into it. It doesn't just sit there like a piece of sculpture. It moves, makes noise, applies great G-forces to your body. That's a powerful experience, to create something that can do all those things. The other element is actually driving the car in competition with other people, other teams and other drivers.

CF—Do you become more aggressive when you're behind the wheel?

HA—Yes, I'm afraid so. That's fun. If you want to get around somebody you just do it. If they get in the way you can hit them. No police reports, no insurance reports. Just hit 'em. I think that's a real outlet. It's every man for himself. You know some of the guys are pretty good friends of mine, but when we get out on the race track, it's push and shove. That's part of the game and it's fun.

CF—Is the possibility of doorhandle to doorhandle racing why you're in the Kellygirl Challenge series?

HA—There are several reasons. If you like road racing, which I do, it's the one series that makes the most economic sense. It's probably the best for what it costs to field a car and the potential reward. I'm sure that's why the guys who are in it are in it. The Can-Am makes sense on a higher level, but this series is still young enough that it hasn't gotten out of control in what it takes to field a competitive car.

CF—Getting back to what you said earlier... from the way you described it, driving a race car is a sensual experience. Have we all been missing something on the freeway?

HA—Yes, it's a very physical thing. There are a lot of G-forces on your body which is exciting, just like a roller coaster ride. But then the competition part of it involves your psychology as well as your physical parts. When something involves your psychology as well as your body it has to influence your emotions. It's the closest thing to sex there is—super sensual.

CF—Would you like to elaborate on that?

HA—No.



## Datsun 280ZX Racers

Press day is supposed to be time put aside for drivers and media people to get together to share thoughts on the upcoming race weekend. And maybe even go for a leisurely ride around the track.

Well, Don Devendorf and his Electramotive Datsun 280-ZX received lots of attention at press day at Golden State Raceway in 1979, but it wasn't the kind they were looking for.

"I was coming down the back straight behind Mazda factory driver Yoshimi Katayama at full throttle when he suddenly slammed on his brakes. To avoid hitting him I swerved into some bales of hay and pushed the front end of the car in about a foot," said Devendorf.

The Electramotive crew rushed the car back to Los Angeles where it spent eight hours on the frame rack which stretched the car back to its original form. It was then driven back up to the track where it qualified third and went on to win the race. IMSA fans might recall that the battle between Devendorf and Katayama was the best race of the weekend last year in Sonoma.

Devendorf went on to win the IMSA GTU championship, but this year the script has been different. The Mazda RX-7 has dominated early season GTU events and Devendorf finds himself in the unfamiliar role of catch-up. Brad Frisselle, Jeff Kline, Walt Bohren and Bob Bergstrom have all made Devendorf's job harder this year in his quest to repeat as champion.

With all the publicity afforded to Devendorf during his 1979 championship season, he will have to share the spotlight in 1980 with a newcomer to Golden State International Raceway. Although this will be his first race here, he is certainly no stranger to motor racing fans everywhere.

That driver is Paul Newman, and his car, the Bob Sharp Racing Pioneer Car

Stereo Datsun ZX, has had similar luck to Devendorf's so far in 1980. While Devendorf has won one race and finished in the top five several times, Newman has finished third once and been involved in two accidents in recent races.

The 1979 C Production champion, Newman is currently in his first full year of IMSA racing, although he has made several appearances in the 24 Hours of Daytona. Last year, he finished second to Devendorf in his first IMSA GTU race.

If all goes well in testing in mid-July, Newman will debut a turbo Datsun ZX at this weekend's event to run against the Turbo Porsches in the GT race (this was still tentative at press time). The turbo Datsun ZX—also built by Bob Sharp Racing and sponsored by Pioneer—is a 4.2 liter V-8 capable of putting out 700 horsepower.

"We would love to go out and blow the Porsches away," said team owner Bob Sharp, a six-time national champion himself, "and we will know after some testing whether that will be feasible."

Other Datsun ZX cars that will be running in the GTU class include Northern California favorite Frank Leary from Santa Clara, whose Peterson Tractor Datsun won an upset victory here two years ago. Frank Carney from Wichita, Kan., will be driving his Raytown Datsun ZX for the first time at Golden State Raceway. Carney teamed with Dick Davenport to finish second in GTU at the recent Times Grand Prix at Riverside.

Datsun is also well represented in the Champion Spark Plug Challenge by Mountain View's Rob McFarlin, whose Kontrolle Shock Datsun 200-SX is the current leader in that series. McFarlin has won races this year at Road Atlanta, Laguna Seca and Lime Rock.



# WHEN PERFORMANCE COUNTS —



## — COUNT ON KELLY SERVICES.

*On the track, performance means the difference between winning and losing. Every second counts...and as the pressure mounts the driver's speed, skill, and concentration work together to make it a smooth run to the finish.*

*It's no different in the office — where from time to time, mounting work loads make a difference in a smooth-running operation. Companies depend on optimum efficiency and performance to keep pace with today's business demands. And Kelly Services helps them do it. With fast, efficient, and dependable temporary help that spans*

*more than 100 job categories. That's qualified temporary help — available every working day — through a network of over 450 Kelly offices, coast-to-coast.*

*On the track or on the job — you're in good company with Kelly. An industry leader — whose reputation for high-quality service is based on over 30 years of experience, skill, and performance.*

*Your nearest Kelly Services office is listed in the white pages of your phone book. Call today — and find out how Kelly can work for you.*



**KELLY** The  
"Kelly Girl"  
People  
SERVICES