

LA REVUE A 300 A L'HEURE

champion

FRANCE 3 F — BELGIQUE 30 FB
SUISSE 2,60 FS — ITALIE 400 L
N° 31 — 15 JUILLET AU 15 AOUT 1968



ESSAIS :
NSU 1000 TTS
250 KAWASAKI RACER



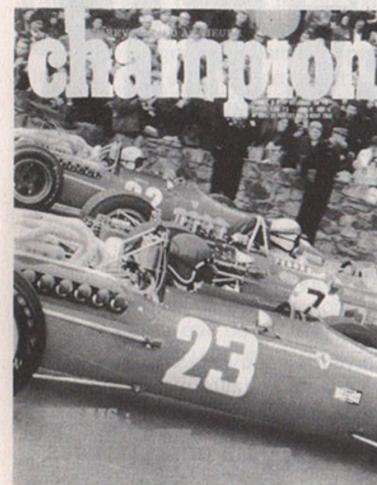
**elle a du punch
elle a du souffle
elle a du style**

**en un mot :
elle a du 'shell'***

* Avoir du Shell, en course, c'est disposer des meilleurs produits qui autorisent virtuosité, coup d'œil, audace tranquille : **Supershell** dispose du nouvel additif 68 qui assure : carburant, rendement optimum, accélérations franches **l'huile Shell Super** est l'huile par excellence des moteurs européens qui tournent vite...les moteurs qui tournent vite, c'est depuis longtemps l'affaire de Shell.

seul,  donne du 'shell' à votre 

champion



SOMMAIRE - N° 31 du 15 juillet au 15 août 1968

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
CHAMPION A LU			4
COURRIER			8
DANS LES COULISSES DE LA FORMULE FRANCE	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	12
UN MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski	D.P.P.I. Michael Cooper E. della Faille	18
ESSAI AUTO : LA NSU 1000 TTS	J.-P. Beltoise	D.P.P.I.	30
MODÉLISME			35
SLOT RACING			36
SHOPPING			41
ESSAI MOTO : LA KAWASAKI A1R	C. Lacombe	C. Lacombe	43
TOURIST TROPHY SPECIAL	C. Lacombe	C. Lacombe	48
LES COURSES EN FRANCE : MAGNY-COURS	G. Montvalem	G. Montvalent	62
CHAMPION ACTUALITÉS			64
LE « TRANSATLANTIQUE »	G. Pernet	P. Juquin	66
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			71
COUVERTURE		D.P.P.I.	

La première chose que vous avez remarquée en achetant votre Champion ce mois-ci, outre la couverture représentant le départ du Grand Prix de Belgique, c'est sûrement le fait qu'il a augmenté... Nous avons dû nous y résoudre, contraints et forcés, comme d'ailleurs l'ensemble de la presse, à cause des difficultés qui ont résulté de l'affaire de mai. C'est, croyez-le, le seul moyen pour nous de sauvegarder notre indépendance, voire de pouvoir continuer à exister et à paraître. Alors, nous comptons sur votre compréhension et votre appui, qui ne nous ont jamais fait défaut jusqu'ici, bien au contraire, tout en faisant le maximum pour que la revue que vous aimez non seulement ne pâtisse pas de la situation, mais s'améliore encore. C'est l'ambition qui nous anime depuis le début, et nous la conservons intacte. Dans ce numéro, les motards sont gâtés par une spectaculaire photo couleur de Lacombe en encart central, et un reportage géant sur la grande classique de l'année, le légendaire TT. Ils ont aussi un essai-course de la Kawasaki sur laquelle « Moustique » Blosser est en train d'accomplir une belle saison : voilà qui pourra peut-être résoudre le problème que se posent ceux qui veulent acquérir une bonne machine compétition-client. Mais, bien sûr, les amateurs d'automobile ne sont pas oubliés. Ainsi Beltoise, à peine rentré de Zandvoort où il s'est couvert de gloire, a sauté pour vous dans une voiture vraiment faite sur mesures à l'intention des jeunes, la fouguese NSU 1000 TTS. Rosinski a suivi les Grands Prix de F1, La Garoullaye a passé quelques nuits blanches en s'incorporant dans une équipe de Formule France, notre homme de la mer Pernet s'est passionné pour la course transatlantique en solitaire, ses mystères techniques et ses héros, heureux ou malheureux. Ce que vous aimez, nous le savons, c'est l'action, la vitesse, le risque. Toute l'équipe de Champion aussi. Alors, ouvrez vite ce numéro, à 300 à l'heure!

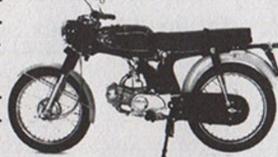
Directeur général : Jean Lucas ■ Rédacteur en chef : José Rosinski ■ Rubrique-Essais : Jean-Pierre Beltoise ■ Mise en pages : Jean-Claude Servage ■ Chef fabrication : Pierre Izabelle ■ Secrétaire générale : Élisabeth Bernigaud ■ Chef publicité : Alain Le Fauconnier ■ Direction - Administration - Rédaction - Publicité, 14, rue Brunel, Paris (XVII) - Tél. 755-66-12 - C.C.P. 22-887-23 ■ Abonnements 12 numéros ■ France et Anciens Territoires : F 25 ■ Belgique : contre-valeur de Fb 300 ■ Autres pays : contre-valeur de F 30 ■ Photocomposition et impression Berger-Levrault à Nancy ■ Dépôt légal 3^e trimestre 1968.

DU CYCLOMOTEUR A LA 125 cc

TOUS MODÈLES

49 cc : Giulietta America -
Morini - Honda - Puch -
Suzuki - Flandria - Yamaha -
Vespa Ciao

125 cc à 180 cc : Suzuki -
Honda-MZ - Puch - Morini -
Ducati - Yamaha



TOUS MODELES VISIBLES ET DISPONIBLES

MOTO BASTILLE

6, bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e (Bastille) ROO. 29-28

LES GROSSES MOTOS visibles aussi
et disponibles

B.S.A. - B.M.W. - YAMAHA
HONDA - SUZUKI - TRIUMPH
250 cc - 350 cc - 500 cc - 600 cc - 650 cc

UN CHOIX UNIQUE A PARIS !



CREDIT 18 MOIS
PIECES DETACHEES
APRES-VENTE ASSURE
ACCESSOIRES
Liste occasions : 2 timbres
Catalogue accessoires :
5 timbres

TOUJOURS DANS LE VENT...
AVEC UNE

DUCATI



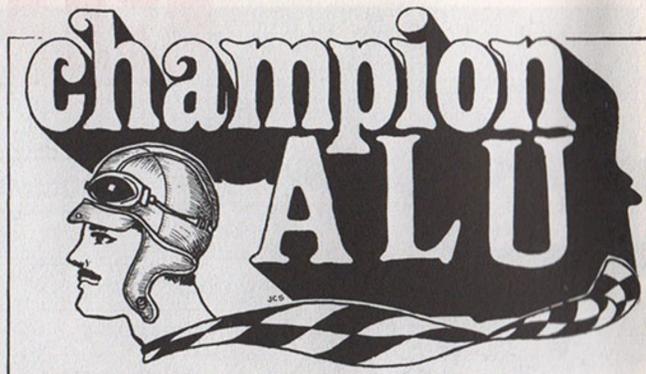
250 ACT
5 vitesses

CHAMPIONNE DE FRANCE 1967 - 3 800 T.T.C.

ROBUSTES
ÉLÉGANTES
SÛRES
RAPIDES
ÉCONOMIQUES



DUCATI-FRANCE - B.P. 69
(84) AVIGNON - Tél. 81-35-72



HOW TO GO SALOON CAR RACING
par Nick Brittan

Les passionnés de karting doivent se souvenir encore du capitaine de l'équipe anglaise de kart qui se tailla maints succès en compétition internationale, un certain Nick Brittan, auteur du livre que nous vous proposons aujourd'hui. Ceux d'entre vous qui ont eu la chance d'assister à des courses de voitures de tourisme en Angleterre en 1965 l'ont certainement vu virer sur trois roues à Paddock Bend ou ailleurs, avec le « Green Bean », son Anglia verte à bande tricolore avec laquelle il écuma les courses de Saloon cette année-là. Ses très bons résultats lui valurent du reste le volant d'une Frazer Imp l'année suivante. C'est dire que Nick Brittan est homme sachant de quoi il parle, c'est dire que son livre est fruit d'expérience et de réalité. Son bouquin n'a pas la prétention de vous faire devenir Champion du Monde, ce n'est pas un mode d'emploi pour futur petit Fangio, il est plus modeste d'intention, plus réaliste aussi. Il se veut pratique, source d'information pour celui qui veut débiter et on peut dire que l'auteur atteint son but. Comment choisir sa voiture, en fonction de quels critères se décider, comment la bien préparer, les formalités à remplir pour les courses, la signalisation aux stands, la technique une fois en piste, la conduite à suivre le jour J... Presque un bréviaire. Une fois qu'on a lu ce livre écrit d'une manière amusante et vivante, peu mais bien illustré, on en sait suffisamment pour pouvoir courir en circuit avec des Touristes... en Angleterre. A quand pareil livre en français, sur des courses en France, par un auteur de chez nous? Prix 30 F. Vous pouvez vous procurer les livres présentés dans ce numéro à la Librairie Automobile, 83, rue de Rennes, Paris (6^e).

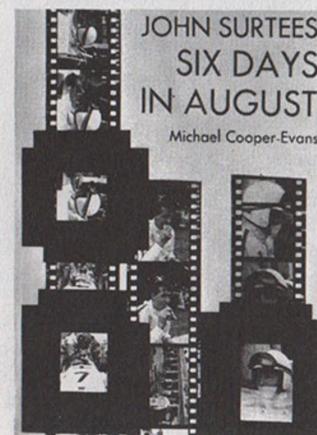
HOW
TO GO
SALOON
CAR
RACING



NICK
BRITTAN

L'ALBUM DU FANATIQUE N° 8
par Serge Pozzoli

C'est le tout dernier né de la famille des albums du Fanatique et d'ailleurs il ne renie pas les précédents. Dans ce numéro, dont la couverture s'orne d'une O. M. du plus beau rouge, il y en a pour tous les goûts et l'auteur a particulièrement soigné le panache. Il y a des voitures dont on n'a jamais entendu parler, comme les Marino, Soriano-Pedroso et autres R. H. que Pozzoli qualifie de confidentielles, c'est tout dire, et d'autres dont certains exemplaires roulent encore. Dans nos campagnes, il n'est pas si rare de rencontrer une vieille 15 légère qui date de 1934; après tout, on construisait solide en ce temps-là. Au milieu de ce cocktail de machines d'exception et de voitures de série, il y a aussi un lot de très belles autos genre Voisin, N. A. G. ou tout simplement curieuses comme les Chambon, les Buchet, etc. Et, bien sûr, un peu de Bugatti pour contenter les insatiables fanatiques de la marque de Molsheim. Le prix de cette revue trimestrielle reste inchangé et vous la trouverez partout au prix de 9,50 F.



SIX DAYS IN AUGUST
par Michael Cooper-Evans.
Pelham Books. 30 Francs

Six Days in August, livre écrit en anglais comme son titre l'indique, est l'histoire d'un homme et d'une course. Ce n'est pas d'un pilote imaginaire que nous parle l'auteur, puisqu'il s'agit de John Surtees qui a du reste participé à la rédaction de ce bouquin. John Surtees, tout le monde le connaît, c'est cet homme qui après avoir été sept fois Champion du Monde en moto, a tourné le dos à sa carrière sur deux roues pour obtenir le titre de Champion du Monde des conducteurs en 1964. Maintenant, à 33 ans, avec ses cheveux gris et sa démarche sautillante, souvenir d'un accident qui aurait pu lui être fatal au Canada, avec son air décidé et déterminé, son sérieux et ses silences, il est l'image quasi parfaite du professionnel complet. La course, c'est le Grand Prix d'Allemagne, septième épreuve du Championnat, couru sur 14 tours du difficile circuit du Nurburgring dans l'Eifel. Avec 170 virages ou plus par tour, le Ring est certainement le circuit le plus exigeant et un de ceux qui pardonnent le moins. Pendant toute cette épreuve, en 1967, Michael Cooper-Evans est resté aux côtés de Surtees. Il en résulte une des plus pénétrantes analyses du pilote de course au travail jamais écrite. L'intense concentration de Surtees au volant de la Honda, ses efforts pour amener une voiture en parfaite condition mécanique sur la ligne de départ, sa flegmatique acceptation des déboires grands ou petits, ses espoirs et ses craintes, tout cela est bien rendu dans un style agréable et vivant qui contribue encore au charme de ce bon bouquin. Vous trouverez ces livres et bien d'autres encore à la Librairie Automobile, 83, rue de Rennes Paris (6^e).



Pour commémorer sa 42^e année de succès en
compétition et sa 31^e victoire

aux 24 HEURES DU MANS

S.e.v. Marchal vous offre à un prix exceptionnel ce magnifique modèle réduit de G.T. contenant un poste radio à transistors de très haute qualité. Par sa présentation originale et sa très haute qualité technique, ce poste enchante tous les amis de l'automobile et tous les sportifs.



CARACTÉRISTIQUES

- 7 transistors, dont 5 planar silicium
- Une diode
- 2 gammes d'ondes (P.O. - G.O.)
- 6 circuits accordés
- 2 étages (MI et sortie HF)
- Accord d'antenne à très haute impédance

Prix spécial temporaire : 180 F

BON DE COMMANDE

Nom (en capitales) _____ Prénom _____

Adresse _____

Ville _____ Département _____

Veillez me faire parvenir, franco de port et d'emballage, un poste radio « G.T. LE MANS » dont j'acquitte ci-joint le montant (180 F) :

- Par mandat (à l'ordre de S.E.C.A. Marchal) (1)
 - Par chèque bancaire ou postal (à l'ordre de S.E.C.A. Marchal) (1)
- (1) Rayer les mentions inutiles.

S.E.V. MARCHAL

Service Compétition, Boîte Postale 111, Neuilly-sur-Seine

Lala

194, avenue du Maine, PARIS-14^e
Tél. SUF 50-12

**Stock très important
de pièces japonaises**

GIULIETTA - FLANDRIA
MZ - PEUGEOT - JAWA

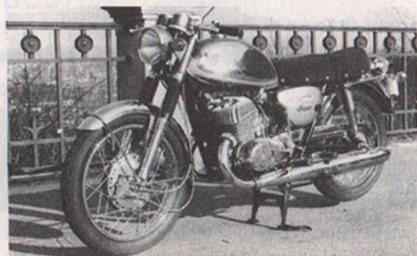
HONDA 50 250
90 350
125 450



YAMAHA 100 125
180 250 350



SUZUKI T 500
T 20



champion ALU



LE FAVOLOSE MOTO STRANIERE
ET LE PIU' FAMOSE MOTO DA CORSA
par Brizio Pignacca.
Edisport, Milano

Et voilà de quoi réjouir les passionnés de moto! En passant chez Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, nous avons pu emmener deux petits bouquins à la couverture cartonnée, l'un bleu, l'autre rouge, tous les deux du même auteur, Brizio Pignacca. L'un et l'autre parlent des motos de course les plus fabuleuses, mais si l'un ne traite que des machines italiennes, dans l'autre, nous avons droit à un mélange anglo-germano-japonais. De bonnes photos noir et blanc de toutes les bécanes présentées avec, pour nombre d'entre elles, des éclatés de moteurs, des détails mécaniques. L'auteur ne se contente pas de décrire telle ou telle chose, il va au fond du problème, cherche les pourquoi et les comment au grand plaisir du lecteur. Bien sûr, ces deux livres sont écrits en italien, mais cela se lit très bien, surtout grâce à l'apport des illustrations nombreuses qui truffent un texte clair et précis. Un échantillon des machines proposées : pour les italiennes, vous avez le choix entre les Benelli, les Bianchi, les Morini, les Gilera, les M. V., les Ducati, sans oublier les Mondial et les Guzzi monocylindres ou multicylindres, alors que dans l'autre livre on vous présente les A. J. S., les Honda, les B. M. W., les Norton, les Yamaha, et bien d'autres encore. Ces deux petits bouquins valent 22,50 F pièce et ils devraient faire plaisir à bien des motocyclistes.

A signaler que nous lancerons une souscription pour un livre paraissant en automne, livre qui n'est autre que la traduction de *Motor Racing in Safety* du Dr M. Henderson et qui s'intitulera : *La Sécurité du Coureur Automobile*. Nous ne saurions trop vous conseiller ce livre qui doit faire partie de la bibliothèque du fanatique. La souscription sera ouverte au prix de 27 F, le livre étant vendu 30 F dans le commerce. Nous en reparlerons bientôt.



Moi, j'aime les hommes qui conduisent au tungstène.

"Conduire au tungstène", c'est le propre des caractères entiers, de ceux qui flirtent avec les limites, celles de leur moteur, en particulier. Ils ont un style à la fois souple et volontaire, une façon sportive d'exploiter tous leurs chevaux, de telle sorte que leur moteur tourne presque en permanence à un régime de compétition ! Et il tient malgré tout !

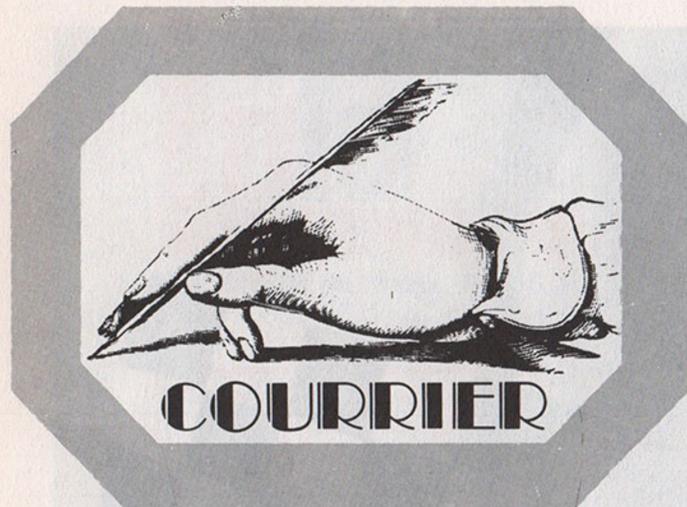
C'est pourtant un moteur comme les autres, bien mis au point... mais "autrement lubrifié". Conduire au tungstène - en toute sécurité - n'est possible qu'avec l'huile des hauts régimes : **CASTROL XL 20W-50 AU TUNGSTÈNE**, l'huile mini-consommation. Une huile courante ne supporte pas les hauts régimes prolongés : son film lubrifiant risque la rupture - d'où contact direct des pièces mécaniques. L'huile **CASTROL XL 20W-50**, elle, est typiquement l'huile des hauts régimes.

Son tungstène (brevet exclusif) renforce considérablement sa résistance, et sa viscosité à chaud lui permet de "tenir" à haute température. Cette viscosité - unique en France - en fait l'huile mini-consommation.

Castrol

partout dans le monde





Yves GUILLEMOT nous écrit de Marseille,

Pour se procurer les pièces nécessaires au montage d'une 404 Peugeot type tour d'Argentine.

Je comprends que votre concessionnaire local se soit affolé lorsque vous lui avez demandé des pistons spéciaux, de nouvelles cames, des ressorts de soupapes mieux tarés, pièces qu'il n'a jamais eu ni ne possèdera en magasin. Toutes ces pièces ne sont disponibles qu'en Amérique du Sud et à moins que vous fassiez le voyage...

Alain BLANCHARD de 92-Suresnes,

A peur de ne pouvoir piloter en course car il porte des lunettes.

Si cela peut vous consoler, de très bons pilotes chaussent des lunettes et certains binoclards ont même couru en Formule 1 comme de Adamich ou Masten Gregory par exemple. En rallies cela ne semble pas gêner beaucoup les Ove Anderson, Gréder... Alors, tout espoir n'est pas perdu, bonne chance.

A l'orée de la saison de Grass-Track, nous vous faisons part de l'offre de M. Jacques JARDINET, HLM La Gravette E6 n° 59, à 47-Marmande,

Qui court dans cette spécialité et propose son aide aux jeunes désireux de se monter une machine. Vous pouvez donc lui demander des « tuyaux » pour vous préparer une machine valable sans trop de frais.

Paul LLAPASSET à 66-Perpignan,

Voudrait trouver les cotes des Lamborghini Marzal et Miura et voudrait se constituer une documentation sur la marque.

Nous ne pouvons vous envoyer ce que vous nous réclamez, nos photos et notre documentation sur les Lamborghini faisant partie intégrante de nos archives, mais vous pourrez peut-être en obtenir en écrivant à l'importateur, Voitures Paris-Monceau, 114, rue Cardinet, Paris (17°).

Guy DESGROPPES de Paris (7°),

Désirerait connaître les performances de la Ferrari P4, de la Chaparral 2F et de la Ford Mark 4, voitures qui lui ont particulièrement plu la saison dernière.

On ne peut vous donner les temps aux 400 mètres D.A. et aux 1000, pas plus qu'une vitesse de pointe exacte, ces performances variant d'une voiture à l'autre et les constructeurs eux-mêmes ne pouvant que les évaluer approximativement.

Olivier RENAUD de 38-Grenoble,

Ne sait où se procurer un moteur d'Harley Davidson d'occasion et nous appelle à l'aide.

Si vous n'avez pu en trouver chez l'importateur ou chez les motoristes que vous connaissez, le plus simple, et ce qui s'avérera probablement le plus efficace, est de passer une petite annonce.

Jean-Louis DELAHAYE de 50-Saint-Sauveur-le-Vicomte,

A construit avec l'aide d'un de ses amis un kart selon le plan que nous avions fait paraître dans notre numéro 3 et il voudrait se procurer le règlement complet de la Fédération de Karting.

Il vaut mieux s'adresser au Bon Dieu qu'à ses Saints aussi nous vous conseillerons d'écrire directement au Comité National de Karting, 4, rue Feutrier, Paris (18°), qui pourra vous donner toutes les indications possibles sur votre sport favori.

Michel SOUQUET à 40-Mimizan-Plage,

Voudrait équiper sa Renault 10 d'un groupe R8 Gordini et voudrait savoir ce que veut dire 3L, 2,5L...

Le changement de moteur que vous vous proposez de faire doit être possible à effectuer, mais votre R 10 n'est pas faite pour un tel moteur et vous risquez d'avoir quelques surprises au freinage ou du point de vue tenue de route. Lorsque vous lisez dans un journal automobile 3L, il s'agit d'un moteur 3 litres ou si vous préférez, d'un moteur de 3 000 cc. Même chose en ce qui concerne le 2,5 L.

De 62-Loos-en-Gohelle, Jean-Pierre WYBRANIETZ,

S'inquiète de savoir s'il peut encore se procurer les premiers numéros de CHAMPION et il souhaiterait avoir l'explication des mots sousvirer et survirer.

Tous les numéros de CHAMPION sont encore disponibles à nos bureaux et vous pouvez vous les procurer en nous les demandant, sans oublier de joindre à la commande, le prix des numéros que vous désirez. Vous trouverez dans le numéro 6 dans un article intitulé le « jargon des coureurs » l'explication des termes qui vous semblent nébuleux.

Thierry SCHNEREMANS de Sterrebeck en Belgique,

Souhaite à cause des réglementations en vigueur en Belgique plus d'essais de 50 cc et aimerait savoir s'il peut se mon-

ter un Kreidler de cross.

On peut toujours se monter une machine hybride, quelquefois du reste avec succès, mais il vaut mieux carrément se servir d'une machine conçue spécialement pour l'utilisation que l'on veut en faire. Vous avez des cyclos de cross qui sont vendus en Belgique et qui devraient vous donner plus de satisfaction qu'un bitza à base de Kreidler.

Maurice MOULIN à 92-Nanterre,

Ne sait où se procurer un Argus de la moto.

Si vous arriviez à trouver l'Argus de la moto, vous risqueriez d'intéresser beaucoup de gens, car malheureusement, il n'existe aucune cotation officielle en ce qui concerne les motos. Ce sont les vendeurs qui fixent le prix des machines dont ils veulent se défaire.

Robert MALHERBE à 92-Boulogne,

Voudrait faire la Coupe R8 Gordini et ne sait où s'adresser pour avoir le règlement de cette compétition.

La Coupe Nationale R8 Gordini est organisée par notre confrère « Moteurs » et c'est lui qui pourra le mieux vous renseigner. Vous pouvez lui écrire 5, rue de la Baume, Paris (8°).

Un lecteur anglais, J. M. PEIXUTU,

Nous écrit de Norwich pour connaître l'adresse d'un bon spécialiste Porsche en Belgique qui pourrait transformer sa voiture et pour savoir dans quel groupe sont homologuées les Porsche 911 T, L et S.

En Belgique, vous pourriez peut-être vous adresser à J.-P. Gaban qui prépare des Porsche et qui devrait pouvoir vous donner satisfaction. Les Porsche 911 T, L et S sont homologuées en Grand Tourisme.

Christian LACOMBE,

Se constitue un dossier sur la Formule Sport et remercie tous les lecteurs qui lui ont donné leur avis à la suite de son article sur un projet de réforme.

imbattable le crédit à **ROUTERZ**
aujourd'hui sur
DYNAMIC SPORT
 149, rue Montmartre, PARIS (2°). 488.19.30 - 02.98
 MÉTRO BOURSE/Rue Montmartre

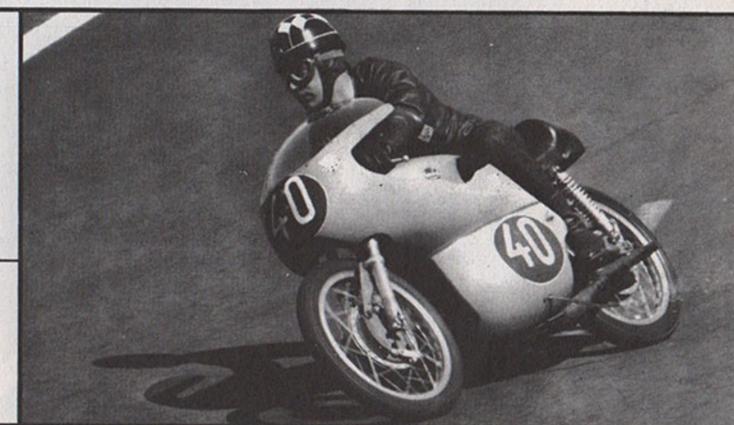
VOUS PAIEREZ DEMAIN
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES
OCCASIONS GARANTIE TOTALE • REPRISE
DE TOUS DEUX ROUES
FERMÉ DIMANCHE ET LUNDI MATIN

EMZ PUCH flandria Vespa
 TRIUMPH YAMAHA
 BSA HONDA

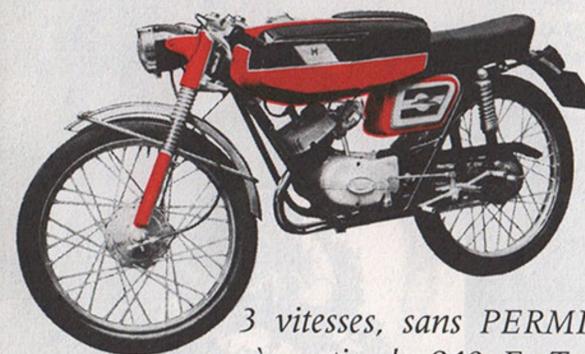
**EN COMPÉTITION...
 A LA VILLE...**

IL S'HABILLE... EN CUIR
IL S'ÉQUIPE...

VOGUE-SPORT 14, boulevard Jules-Ferry
 PARIS (11°)
 Tél. : 023-91-27



imbattable . luxueux
voyez et comparez



3 vitesses, sans PERMIS
 à partir de 840 F, T.C.



**ÉCONOMIQUE - PRATIQUE
 DÉMONTABLE**

B. Savoye

60, RUE ROBERT - LYON-6°

Importateur exclusif

Éts ARIS
227, boulevard Péreire
PARIS (17^e)
Tél. : 380-04-48

Éts DIDIER SPORTS
4, avenue
du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny
94-SAINT-MAURICE
Pont de Charenton
Tél. : 368-20-59

Éts DYNAMIC SPORTS
149, rue Montmartre
PARIS (2^e)
Tél. : 488-19-30

Éts E.L.R.I.
119, avenue de Saxe
69-LYON

Éts GIOANNI
16, rue Merle
06-CANNES

Éts GUIGNABODET
9, avenue de Lattre-de-Tassigny
83-TOULON

Éts GASTEAU
223, avenue Roger-Salengro
13-MARSEILLE
Tél. : 62-62-21

Éts GOUIRAND
77, avenue de Toulon
13-MARSEILLE
Tél. : 42-56-90

Société HENRI
178, cours Lieutaud
13-MARSEILLE
Tél. : 59-75-14

Éts LADEVÈZE
170, avenue de Clichy
PARIS (17^e) - Tél. : 627-09-79
173, avenue de Paris
93-PANTIN

Éts WOLFF
10-12, rue du Faubourd-de-Saverne
67-STRASBOURG

Éts VYNCKE
2, rue de Cambrai
59-LILLE

Éts VÉSINET SPORTS
67, route de Montesson
78-LE VÉSINET
Tél. : 966-08-77

Éts SCOOTER SERVICE
27, avenue Le Foll
94-VILLENEUVE-LE-ROI
Tél. : 922-31-48

Éts RAPID MOTOS
6, rue d'Ailly
92-SAINT-CLOUD
Tél. : 605-21-29

Éts MURIT
30, rue Lacordaire
PARIS (15^e)
Tél. : 828-44-97

Éts MOTO HALL
78, avenue des Ternes
PARIS (17^e)
Tél. : 425-78-95

Éts MOTO BASTILLE
6, boulevard Richard-Lenoir
PARIS (11^e)
Tél. : 700-29-28

Gérard MAYER
8, rue de l'Orangerie
78-VERSAILLES
Tél. : 950-28-52

Éts LALA
194, avenue du Maine
PARIS (14^e)
Tél. : 783-50-12

LE MEILLEUR Service après-vente
Pièces détachées d'origine. Long crédit, reprise



UNE IMPORTATION

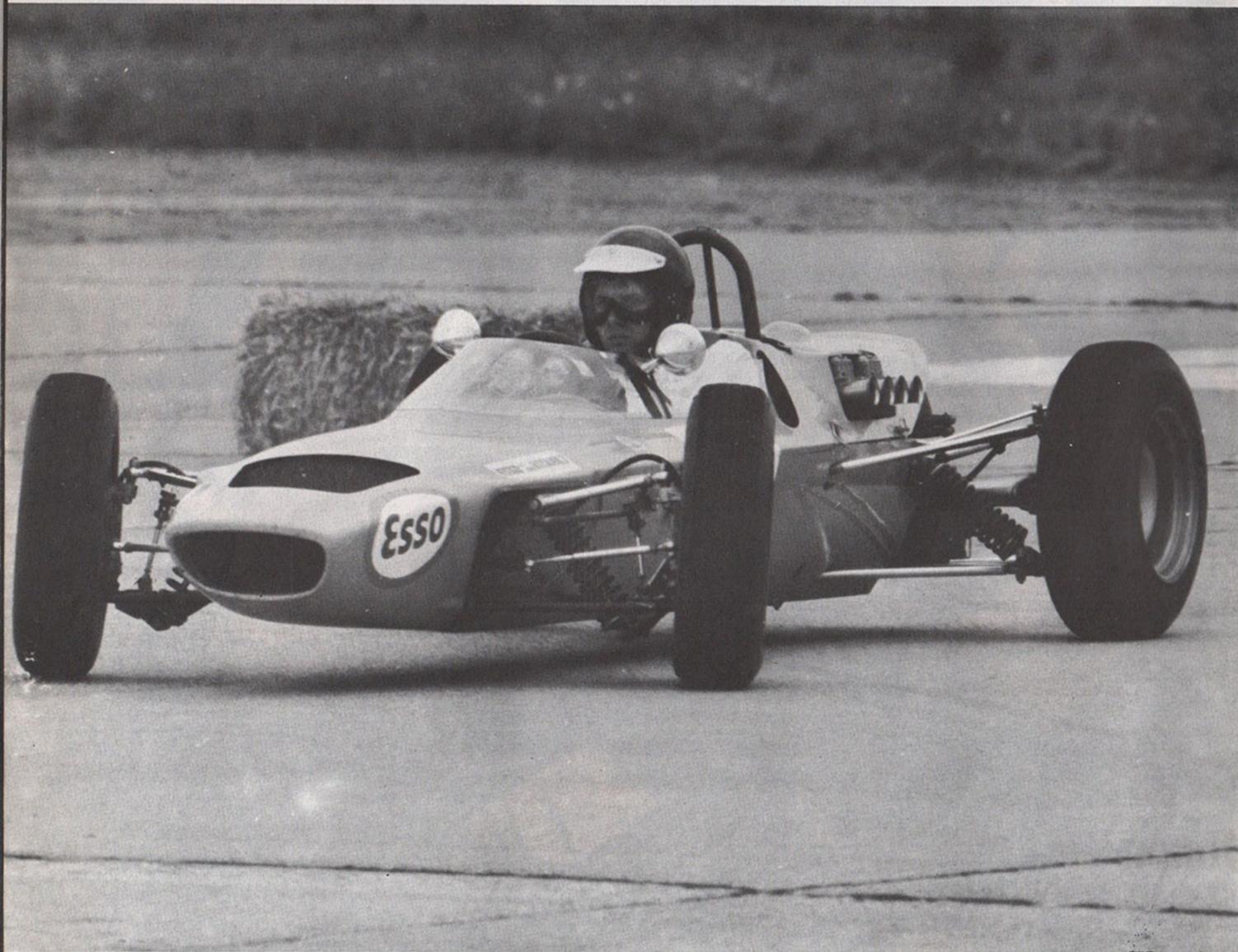
P. BONNET

78, avenue du Général-Leclerc
92-BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. 825-47-11

DIFFUSÉE PAR
LES MEILLEURS SPÉCIALISTES
DE FRANCE



LES COULISSES DE CE QUI NE



Ils m'avaient dit : « 9 heures au grand café de la Porte d'Orléans, celui qui est juste à côté du salon de coiffure ». Il était déjà 10 heures et demie et je pensais à la chanson du Monsieur qui attendait au café du palais devant un Dubonnet. Ici les mouches ne volaient pas, mais l'horloge tournait, tournait... La chanson, c'était eux qui allaient l'avoir. Je guettais le Combi VW bleu, blanc, rouge des Mille Milles, mais comme Sœur Anne, je ne voyais rien venir.

FUT PAS L'EXPLOIT...

PAR O. DE LA GAROULLAYE

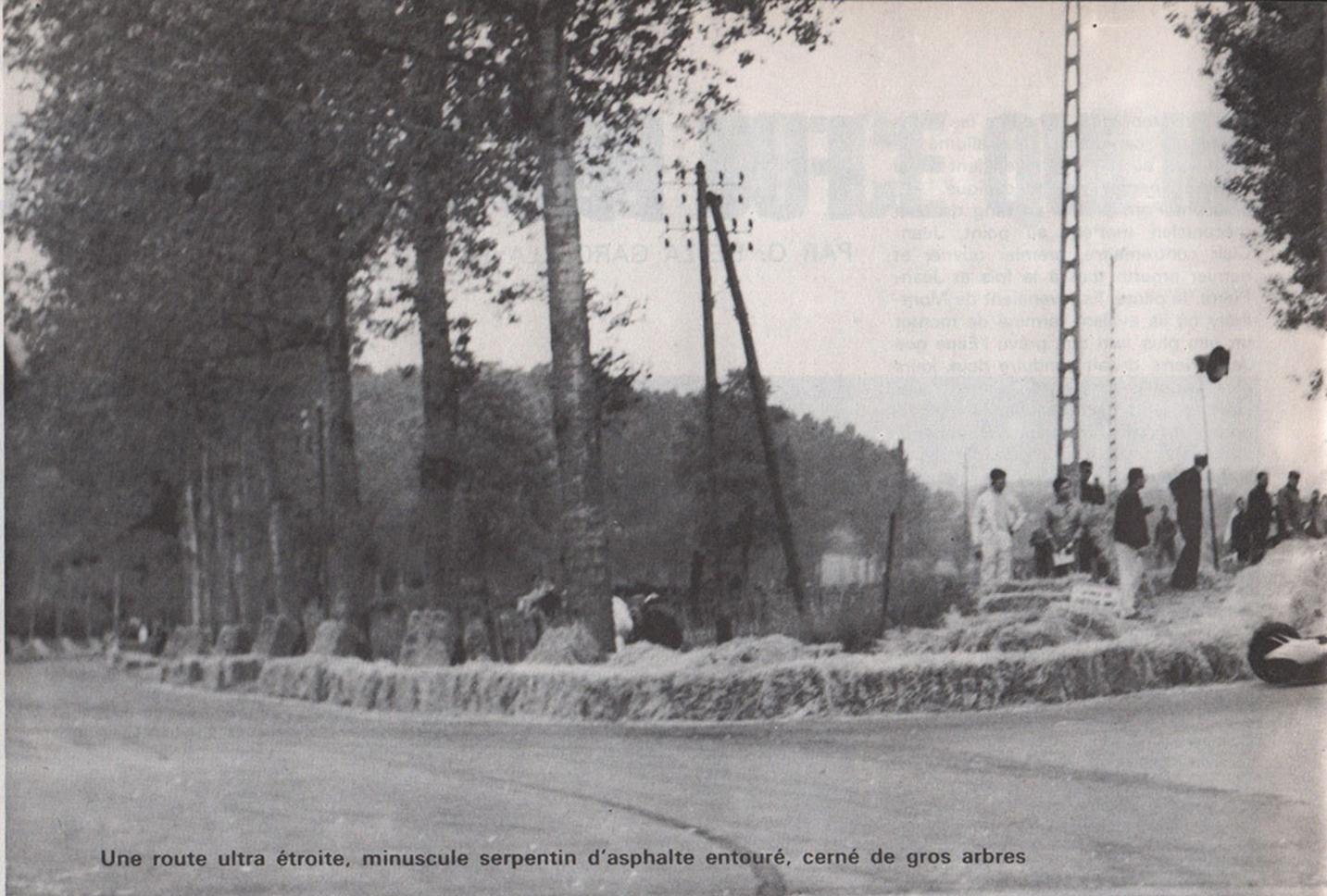
Ils n'arrivèrent qu'à 11 heures, les mains noires de cambouis, l'œil allumé, la mèche en bataille : ils revenaient d'une joyeuse partie de mécanique. Ils, c'étaient Pom promu au rang de chef mécanicien metteur au point, Jean-Clair contremaître, premier ouvrier et dernier arpette tout à la fois et Jean-Pierre, le pilote. Ils revenaient de Montlhéry où ils avaient terminé de monter un peu plus tard que prévu l'Élina que Jean-Pierre devait conduire deux jours plus tard à La Châtre. Le temps d'aller chercher leurs bagages chez eux, d'harponner un ami photographe et sa petite amie beaucoup moins passionnée de voitures que nos lascars, de retourner aux Mille Milles, samedi était déjà bien entamé. J'eus droit à un morceau de banquette combinesque, Pom étant installé aux commandes, Jean-Clair à sa gauche entre nous deux. Jean-Pierre devant soigner sa forme pour le lendemain, s'était étendu sur un matelas de pellicules photographiques, à l'arrière de la voiture de Daniel qui prit la route juste derrière nous.

Il ne faisait pas chaud, mais pas trop froid non plus, et de toute façon, même s'il avait fait moins trente, nous n'aurions rien senti. Dans le VW nous chantions à tue-tête contents de vivre dans l'attente de la course, désireux de couvrir le bruit très Formule Vée de ce Combi de course qui flirtait avec le cent à l'heure avec une désinvolture frisant l'insolence. C'est drôle ces espèces de camionnettes avec un volant plat et le levier au plancher, mais ça marche bien, très bien même. Cependant, les phares ne sont pas leur point fort et au premier arrêt essence, la voiture suiveuse devint pilote... Après les machines, ce sont des hommes qu'il fallut s'occuper et un roulier devant lequel une multitude de « bahuts » stationnait (gage de la valeur des lieux) nous ouvrit ses portes. Le temps de boire un pot, ou plusieurs our Pom véritable tonneau des Danaïdes, de parler de la course du lendemain et de vérifier l'amarrage de l'Élina, c'était reparti. C'est amusant de voir qu'une course se déroulant le dimanche meuble les conversations de toute la semaine.

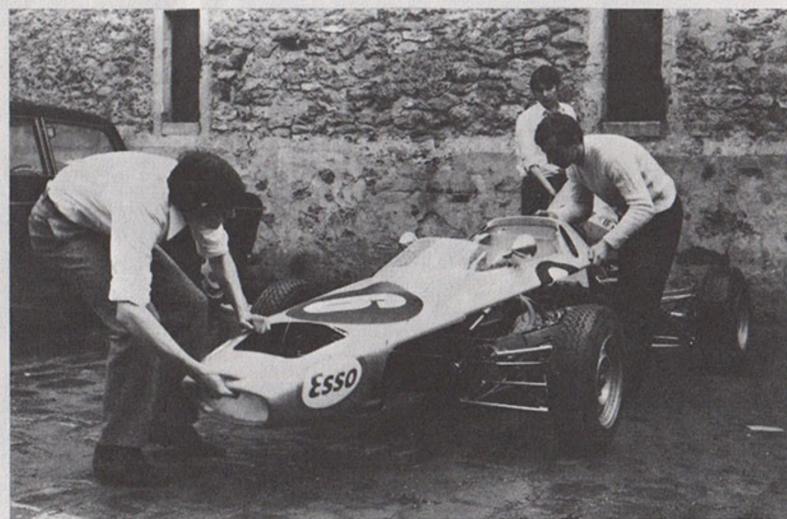
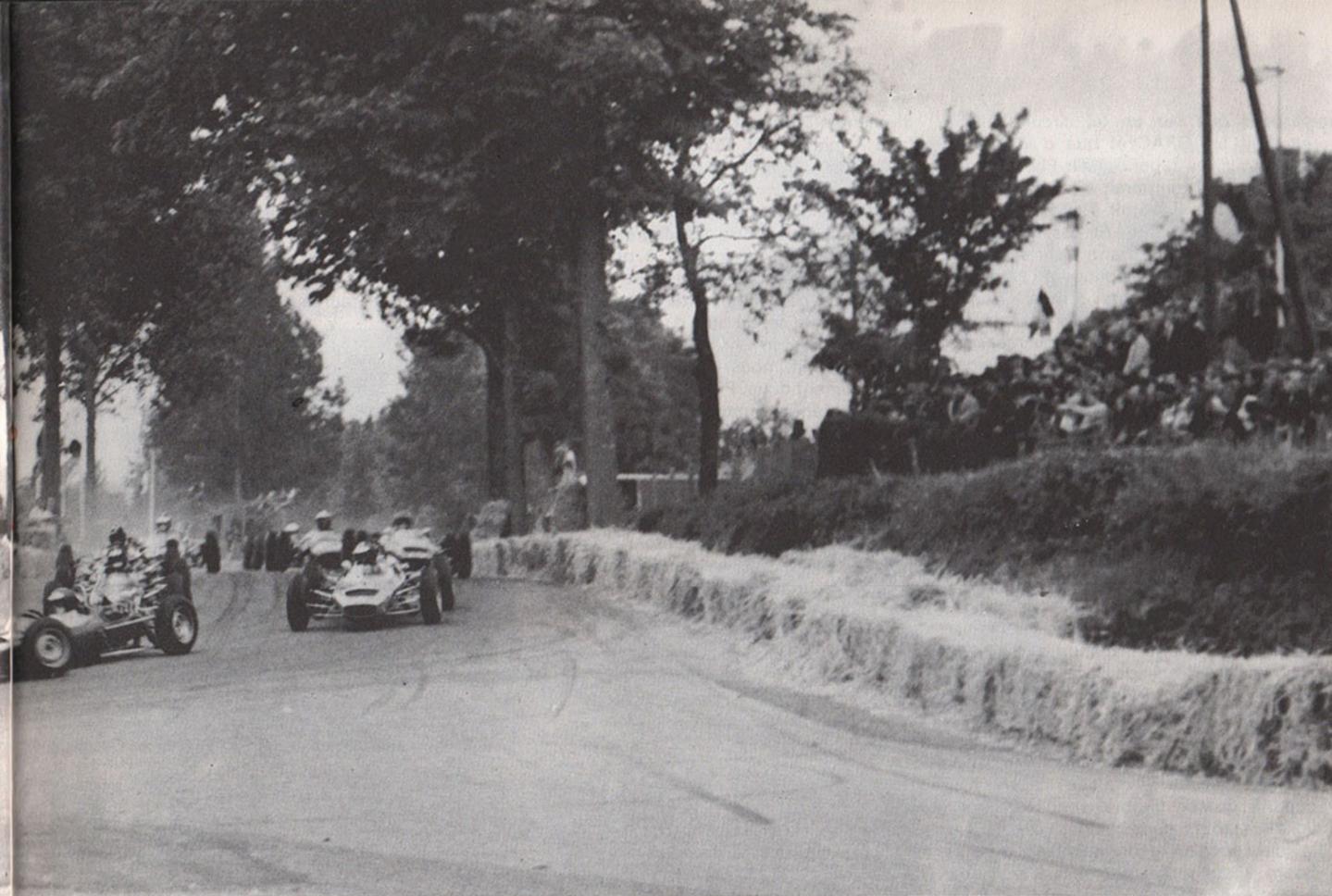
Les mardi et mercredi, clés anglaises en mains, on parle préparation et réglages. Les jeudi et vendredi font la joie des pronostiqueurs. Le samedi étant réservé aux essais, le dimanche à la course proprement dite, il ne reste



**Rien pour régler
le train avant
si ce n'est
un morceau de ficelle
et un boulon**



Une route ultra étroite, minuscule serpentín d'asphalte entouré, cerné de gros arbres



« Faites du neuf avec de l'occasion »



La dernière main, le dernier plein et on y va...

que le lundi pour disséquer les résultats...

Cette course, nous y pensions tous en arrivant à La Châtre, sauf Jean-Pierre qui, dormant sur sa banquette devait y rêver. Mais allez trouver un hôtel ouvert dans une petite ville de province sur le coup de quatre heures du matin ! Ce pourrait être le gage d'un jeu radiophonique ou télévisé, jeu auquel notre petit groupe ne brillerait assurément pas puisqu'après avoir frappé à toutes les portes, sillonné toute la ville endormie et réveillé une bonne partie des habitants sensibles à un échappement défaillant, nous nous décidâmes de faire contre mauvaise fortune, bon cœur. Puisque les hôteliers avaient, cette nuit-là, le sommeil lourd et profond, nous n'aurions pour tout lit que le baquet de l'Élina, le siège et le plancher du Combi. Qu'on me permette une petite appréciation personnelle, le temps de reprocher aux techniciens allemands le confort par trop spartiate que procurent les pédales et le changement de vitesse lorsqu'on cherche à se lover par terre. La plume et même le crin ont vraiment plus de moelleux...

A peine le temps de s'endormir que déjà le jour naissait, chassant les velléités de sommeil que notre installation précaire nous avait laissé. Et nous voilà repartis en quête de chambres pour le soir. Nous arrachons les deux dernières de l'Hôtel du Lion-d'Or où nous

petit-déjeunons avant de nous rendre au parc. Je n'étais jamais allé à La Châtre, mais je connaissais le tracé du circuit par ouï-dire. Je savais que ce n'était pas Spa ou Monza, d'accord. Pourtant, je ne me l'imaginai pas comme cela tout de même. Une route ultra étroite, minuscule serpentín d'asphalte entouré, cerné de gros arbres : un joli site oui, mais un circuit... De toute façon, la course se jouerait toute entière en accélération et au freinage, et là, nous étions parés.

D'ailleurs, la monoplace à peine descendue, Jean-Pierre partit roder ses plaquettes sur la nationale où déjà Dayan réglait la toute nouvelle et fort jolie Pygmée. A cause des grèves, Denis n'avait pu obtenir les plaquettes adéquates et à chaque passage, debout sur ses freins, il le regrettait amèrement. Jean-Pierre fit quelques aller et retour au milieu de cantonniers balayant la piste et de voitures de tourisme éberluées de se faire dépasser par une fusée jaune évoluant au ras du sol. Elle freinait bien notre Élina, preuve en fut faite après quelques arrêts devant nous au grand dam d'une ligne blanche toute neuve qu'un peintre traçait sur le bord du circuit. Le barbouilleur, bon enfant jusqu'à un certain point, s'en vint pinceau vengeur en main réclamer des comptes à notre champion en herbe qui, au milieu de la rigolade générale, dut s'exécuter. A quatre pattes par

terre, il fallait le voir barbouiller. Le peintre ne tarda pas à mettre un terme au massacre craignant probablement qu'on mette sur son compte les bavures dues au « tachiste » Jarier ! Les appétits s'aiguisent, au grand air, et le retour à l'hôtel pour un substantiel déjeuner s'avéra le bienvenu. Dans la cour du Lion-d'Or, ça arrivait de partout et outre la Pygmée de Dayan il y avait les voitures de Nogues et Boitier. Si mes souvenirs sont exacts, je crois qu'à table nous parlâmes voitures, courses, monoplaces, pneus, freins, ou sujets du même genre : c'est curieux la propension qu'on a à parler de ces choses-là, n'est-ce pas ?

L'après-midi, les choses sérieuses commençaient et nous attendions, gonflés d'espoir, confiants en les talents d'acrobate en épingle de Jean-Pierre,

certaines que sur un tel circuit l'Élina vaudrait les GRAC et que d'ailleurs il allait tous les taper... Jean-Pierre nous avait dit qu'il tournerait à sa main, mais tout de suite, il se mit à se bagarrer et à attaquer partout. Et les glissades commencèrent. Pourtant, Max olympien de calme et Dayan appliqué à l'extrême faisaient de meilleurs temps. Tiens, c'est la deuxième fois qu'ils passent et Jean-Pierre n'est plus là, il ne repasse plus. Il a du tomber en panne, à moins que... « On demande la dépanneuse au virage du bas. » Le speaker, on le boufferait s'il était à côté de nous. On se regarde, on est déçu, on se sent tous concernés, surtout Pom qui, jurant, retousse déjà ses manches, lâchant désabusé : « Si vous voulez visiter les environs ce soir, c'est raté, faudra revenir l'année prochaine. »

C'est un GMC qui nous ramène l'enfant, lequel souffre du parallélisme. Une roue joue au billard, l'autre compte les points. Jean-Pierre, abattu, explique : « J'arrive en bas, je descends les vitesses, je tourne, je passe le virage et tout droit, le volant inerte dans mes mains, direction le rail. » Le docteur Pom à plat-ventre dans l'herbe contemple les dégâts, ausculte la malade et sans se départir de son flegme, annonce : « Et voilà les fautifs, deux boulons voyageurs, la direction se débranche et ça fait boum. C'est réparable, mais il y a du pain sur la planche... Bon. Au boulot, et poussez pas, il y en aura pour tout le monde. »

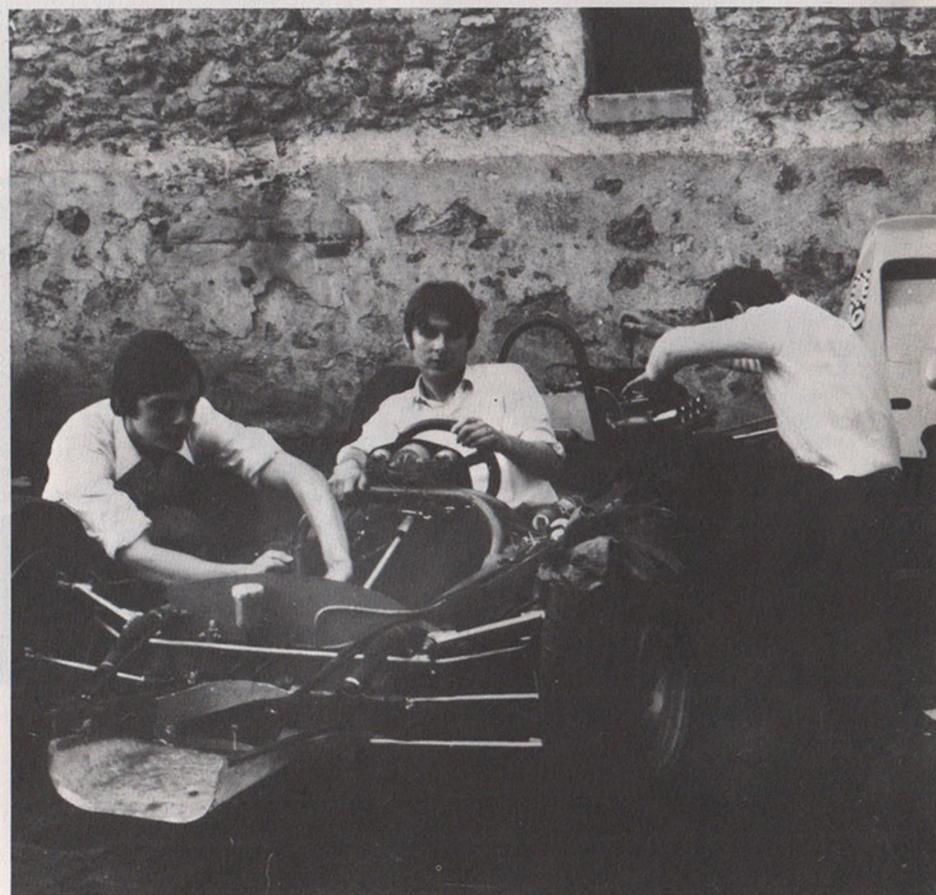
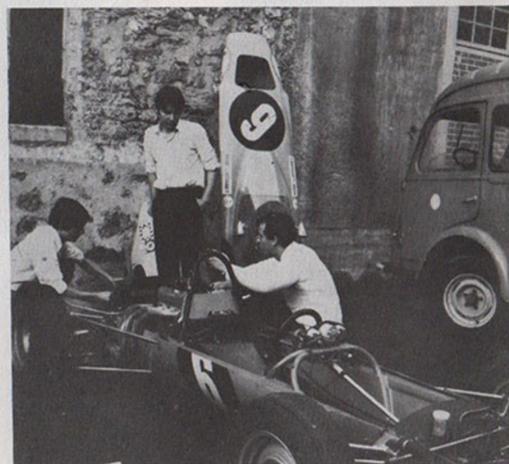
Et nous voilà au beau milieu du chemin, là où le GMC a laissé l'Élina, qui démontrons. C'est une épave et demain il faut que ce soit la voiture. La crémaillère de direction est en deux morceaux, le triangle inférieur avant-gauche est bien plié, le supérieur est irrécupérable. Pour ce dernier, ce n'est pas grave, on en a pris un de rechange. Mais pour la crémaillère... Ce n'est pas le genre de pièce qu'on emporte comme sa brosse à dents!

Pom et Jean-Claire descendirent au garage Renault et ensemble, à l'aide d'une presse hydraulique, ils se mirent en devoir de rendre au triangle inférieur la géométrie prévue par le constructeur. Quelques efforts, et la plaque du pont élévateur débarrassée au chiffon de sa pellicule de graisse, voilà un marbre parfait pour vérifier la rectitude du tube redressé. La crémaillère, bien sûr, ce fut plus délicat à réparer. Mais grâce à une bonne technique du chalumeau, les dégâts ne furent plus bientôt que vieux souvenirs. Pendant ce temps, limant les étriers de freins, opération rendue nécessaire par le montage de nouvelles jantes, je pensais à la devise « Faites du neuf avec de l'occasion ». Une fois le tout remonté, il fallut songer à régler, et l'opération tourna au folklore. L'équipe que nous étions n'avait aucun appareil pour le réglage du train avant, mais Pom réussit quand même à l'aide

d'un engin prêté par le garagiste local à faire le pincement. Pour le carrossage, les choses furent plus compliquées. Nous savions qu'il fallait un degré et demi de négatif, mais nous ignorions la concordance entre les degrés et les centimètres. Appel fut fait à de vieux rudiments fanés de maths, résidus de terminales pas si brillantes que ça et, crayonnant le sol du bout d'un tournevis, traquant en vain une racine carrée qui s'en moquait, nous n'avions pas l'air spécialement doué. Puis, nos recherches s'avérant enfin fructueuses, un boulon fut attaché au bout d'un morceau de ficelle qui traînait et nantis de ce fil à plomb nouvelle formule, nous nous mîmes en devoir de terminer le réglage. Crozier qui juste à côté de nous travaillait sur sa GRAC semblait étonné de ce travail quelque peu artisanal mais... Ce sont les résultats qui comptent!

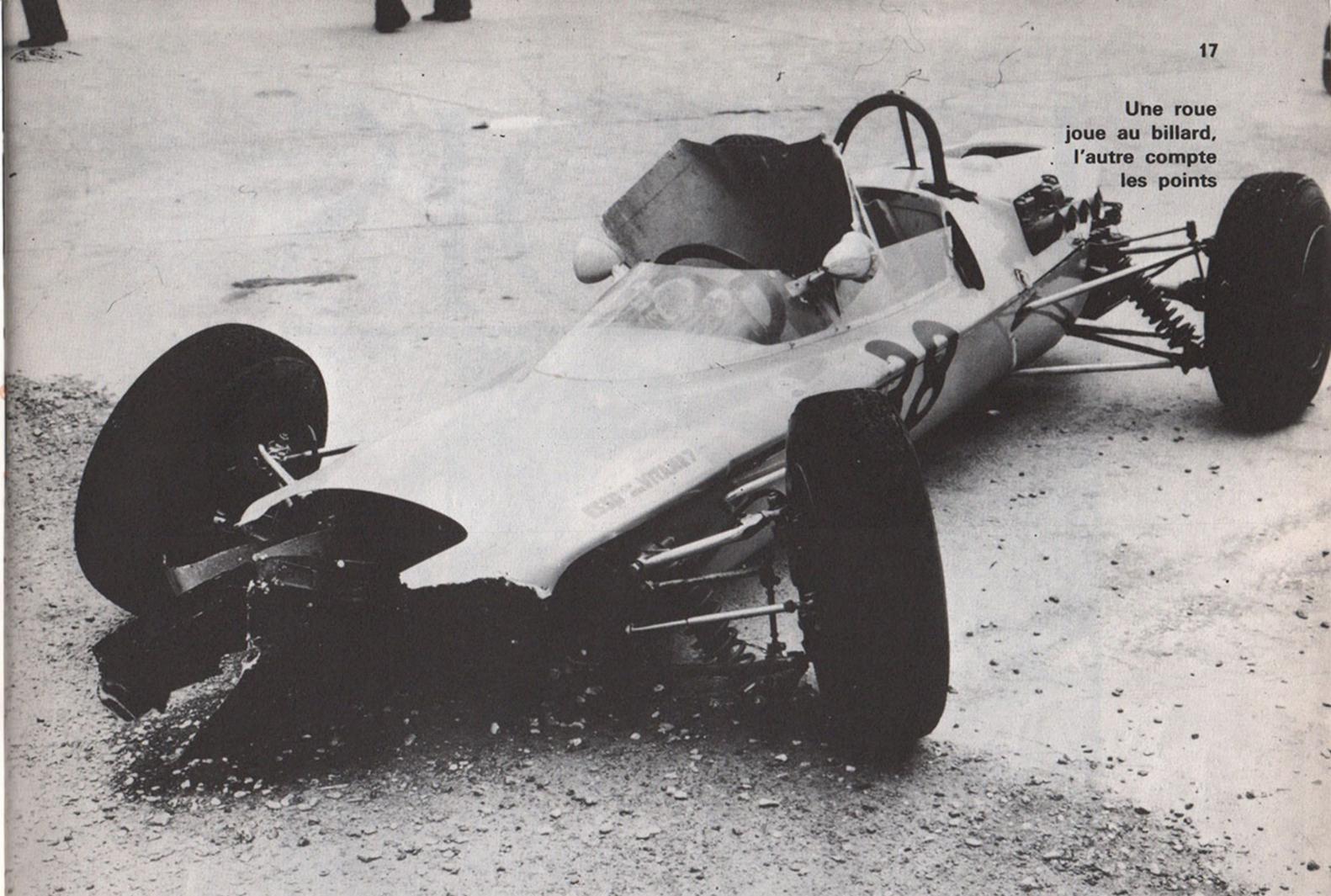
Un réveil à 5 h 30 est déjà dur lorsqu'on s'est couché de bonne heure mais, lorsqu'on ne dort que depuis trois heures, c'est plus que pénible. Jean-Pierre était pressé, déjà tendu, Pom se frottait les yeux, je bâillais et tous trois tentions vainement de secouer Jean-Claire qui

paraissait loin, très loin. Il lâchait quelques borborygmes quand on le secouait, tournait la tête, soupirait et repartait pour le pays des songes. A croire que c'était pour lui seul que le marchand de sable avait vidé son sac. A peine le temps d'engloutir un café que déjà la course reprenait le dessus. Le problème était de roder les pneus avant et Pom, prenant le taureau par les cornes, mit



On ne badine pas avec les organes vitaux, pour la direction ce fut plus délicat

Une roue joue au billard, l'autre compte les points



fin à ce dilemme : au volant de l'Élina, il prit tout simplement la nationale en direction de Châteauroux au milieu de ces bons gendarmes hésitant à avaler leur sifflet ou à sortir crayon et carnet à papillons. Quelques kilomètres pour user la gomme pendant que Jean-Pierre faisait les essais de la Coupe Gordini et immédiatement, les essais F.F. L'enthousiasme renaquit vraiment avec le chrono : 39", meilleur temps devant les GRAC officielles. Pour un peu nous aurions pavoisé! « Pourvu que pendant sa manche il se tienne tranquille et ne force pas son talent », lança Daniel, alors qu'il mitraillait l'Élina rentrant au parc... La course, nous l'attendions tous, nous ne pensions qu'à cela, de Jean-Pierre en train d'effectuer un tour d'honneur après sa victoire en Gordini, à Pom au volant de la monoplace pour l'amener sur la ligne de départ. Pour franchir la butte de terre et la barrière séparant le parc de la piste, le pauvre se trouvait devant une alternative cornélienne : soit trop de gaz et les roues arrière de patiner,

projetant de la terre sur les autres concurrents, soit pas assez et calage. De quoi être la risée... Tout se passa bien, Pom sortit avec les autres et s'en vint, très attentionné, ranger la voiture sur la ligne, tout à la corde. Il la mit trop sur la droite de la piste du reste, et lorsque Jean-Pierre s'installa dans le baquet, il jura à cause du sable et du gravier sur lesquels ses roues droites reposaient.

Au départ, Mieusset et Guerre-Berthelot s'envolèrent, la roue arrière droite de l'Élina, cirant, mais à l'épingle Jean-Pierre réussit quand même à doubler Guerre-Berthelot légèrement en travers tandis que l'autre GRAC prenait le large. Le large, Jean-Pierre voulut le combler sans attendre, et de raccourcir ses zones de freinage... Il semblait reprendre quelques mètres avant les deux virages lorsque, d'un seul coup, il voulut reprendre ses quelque vingt mètres de retard en une seule pression de pédale. Évidemment il ne put s'arrêter seul, l'Élina s'en venant taper du museau contre la boîte de vitesses de la GRAC d'un Mieus-

set en colère, et on le comprend. Notre Jarier, dépité et confus, fit encore un petit tour pendant lequel sa pression d'huile défaillante tomba à zéro. C'était l'arrêt définitif, le retour au parc. Les badauds regardaient la voiture au museau abîmé, à l'arrière couvert d'huile, qui gisait inerte dans l'herbe. A côté d'elle, Jean-Pierre réfléchissait à tous ces gens qui le traitaient de fondu, pensait à Pom qui n'avait cessé de le réprimander répétant pour la nième fois qu'il ne servait à rien d'attaquer comme une bête si on ne sait trouver ses limites et que... Ce n'est pas drôle de faire une faute idiote, on se sent bête, on passe du rouge au blanc selon les arguments employés, on n'ose piper mot. Et d'ailleurs, que répondre à des garçons qui travaillent sur votre auto, qui sont déçus et qui vous suggèrent gentiment de changer votre style de conduite, qui comptent sur vous... Allez, qu'à cela ne tienne, on fera attention à la prochaine et ça bardera! Les GRAC et les autres n'auront qu'à bien se tenir...

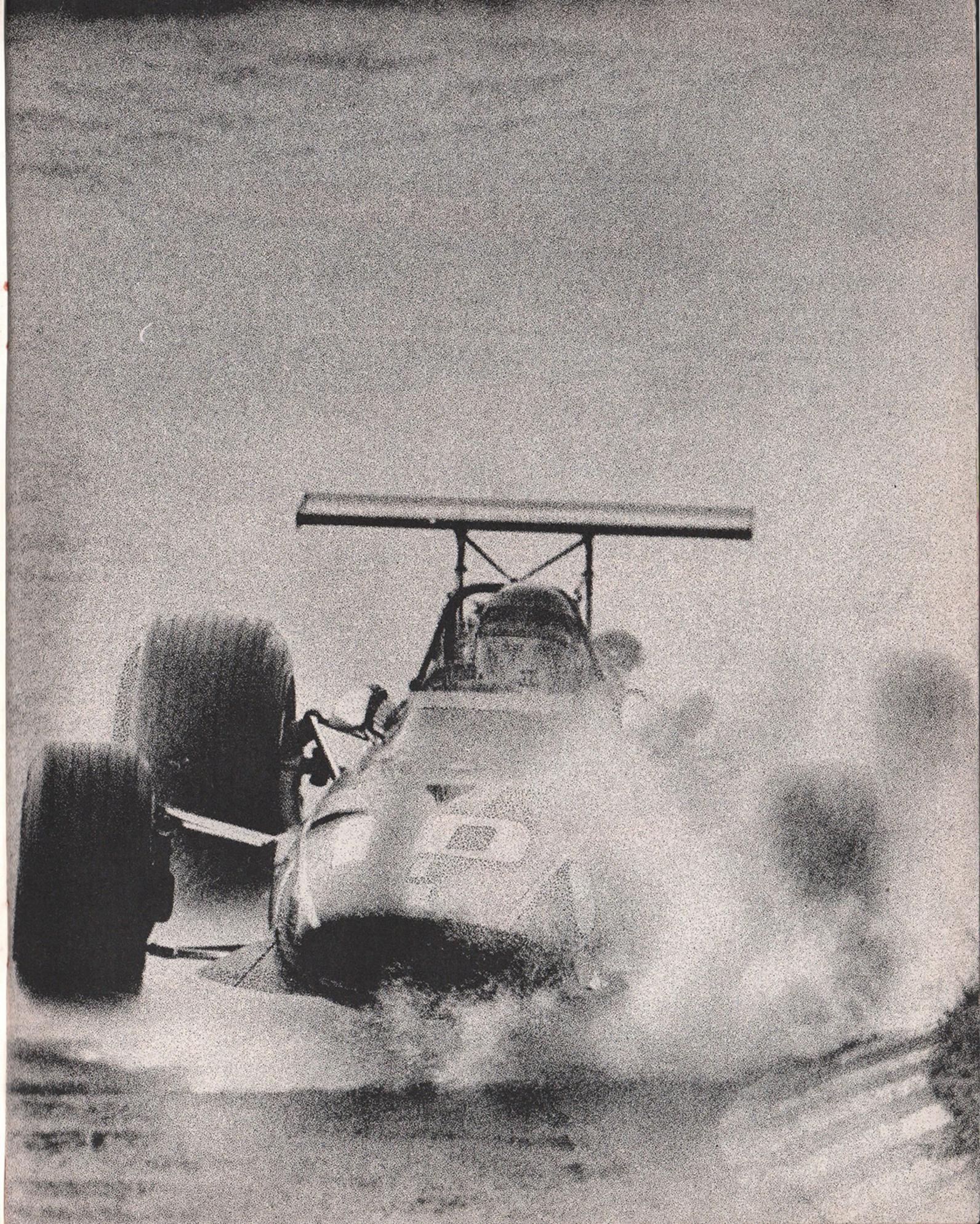
1 MOIS



*A Spa comme à Zandvoort,
deux superbes exhibitions
de Pedro Rodriguez
toujours très audacieux,
mais plus stable
et mieux concentré que jamais*

DANS LA COURSE

par José ROSINSKI



F 1 : UN BILAN PROVISOIRE

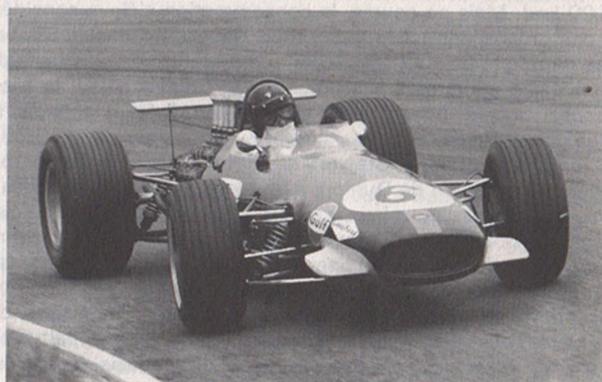
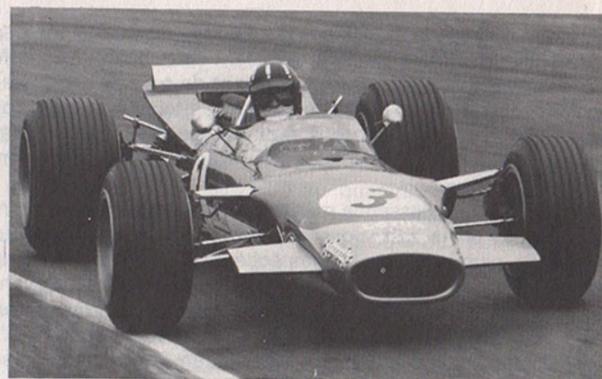
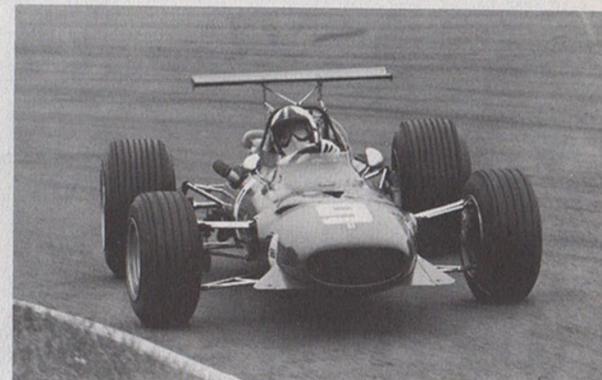
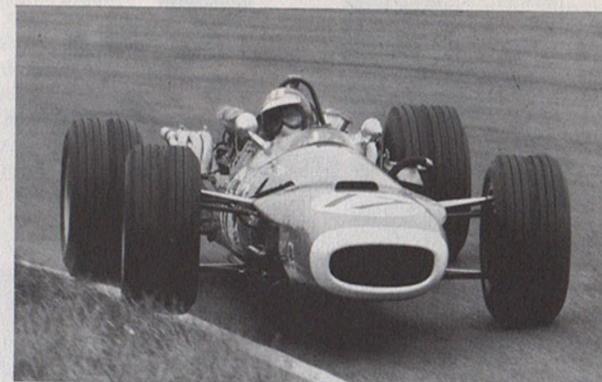
Après le Grand Prix de Hollande, on est en mesure d'approcher de plus près la vérité concernant les valeurs réelles des monoplaces de F1. Bien entendu, en compétition automobile et particulièrement à ce stade, toute tentative de hiérarchisation est par définition sans cesse remise en cause, puisque chaque marque fait constamment évoluer ses modèles, ce qui peut provoquer d'un Grand Prix à l'autre d'importantes différences de rendement. Plus décisive encore peut être l'apparition en cours de saison d'un modèle radicalement nouveau : c'est ce que l'on attend de Honda, et aussi de Lotus, de Cooper dans la mesure où le V8 Alfa-Romeo équipera le châssis conduit par Lucien Bianchi, de BRM enfin lorsque le fabuleux H16 revu et corrigé sera jugé compétitif. En attendant, faisons le point après les quatre premières épreuves européennes du Championnat du Monde, et avant le point culminant de la saison que sera pour nous le Grand Prix de France à Rouen. C'est un moment favorable, car nous avons déjà vu à l'œuvre les voitures sur tous les types de circuit, des très accidentés (Jarama, Monaco) à l'ultra-rapide (Spa) en passant par le moyen (Zandvoort), et dans des circonstances atmosphériques fort différentes.

La course des Champions, en mars, à Brands Hatch, fournit depuis l'année dernière les premières indications sur lesquelles on peut se fonder pour envisager ce que sera la saison. Rappelez-vous, nous en avions tirés les enseignements suivants : besoin d'évolution pour Lotus, Ferrari, Matra-Ford (ce qui fut fait depuis Monaco pour la première, Madrid pour les secondes), affirmation des McLaren, très bonne tenue des BRM V 12, ce qui constituait une relative surprise. Depuis sont apparues les nouvelles Brabham, Honda, Matra V 12 et on a entr'aperçu l'Eagle.

Disons d'abord que malgré leur victoire à Spa, les McLaren n'ont pas vraiment tenu leurs promesses. Le défaut dont souffrent ces très belles voitures paraît résider dans une tenue de route extrêmement « pointue », qui les rend très difficiles à conduire et ne laisse aucune place à l'erreur. Ainsi a-t-on vu, en quatre courses de championnat, un pilote expérimenté et calme comme Bruce lui-même sortir deux fois de la route, dans des circonstances d'ailleurs étrangement comparables. A Madrid (c'était aux essais, sur de l'huile) et à Zandvoort (sous la pluie), cela se passa au freinage à l'issue d'une ligne droite et à l'abord d'un virage serré. J'étais présent les deux fois sur les lieux, et le scénario fut exactement le même : perte d'adhérence soudaine et brutale du train avant, refus de la voiture d'amorcer un tête-à-queue pourtant sollicité par le pilote, et sortie de la piste tout droit. Il semble bien que l'on voie là un certain déséquilibre entre le train avant et le train arrière, auquel il a été tenté successivement de porter remède en réduisant la voie arrière, puis en modifiant le centre de gravité par le montage de réservoirs d'essence latéraux en dehors du corps fuselé, car on a remarqué que la tenue de route se détériore au fur et à mesure que la voiture s'allège de son carburant. Aérodynamiquement, les McLaren ont aussi adopté un becquet surélevé à l'arrière, comme la quasi-totalité des autres marques d'ailleurs.

En somme, les monoplaces de Bruce et Denis Hulme semblent beaucoup plus à leur affaire sur les circuits rapides qu'accidentés, et ce malgré leurs voies qui sont les plus étroites de toutes celles des F1 actuelles, et qu'elles n'apprécient absolument pas une piste glissante. Logiquement, elles devraient faire bonne figure à Rouen, s'il ne pleut pas, et se montrer sous un jour moins favorable au Nurburgring.

Chez Ferrari, il est évident que l'on est en droit de se plaindre du mauvais sort. Les voitures italiennes étaient en effet en mesure de l'emporter à Madrid et à Spa, puis leurs pneus les ont forcées à une relativement pâle exhibition à Zandvoort après qu'Amon eut, sur le sec, signé le meilleur temps des essais comme en Espagne et en Belgique, soit lors de toutes ses sorties. Les F1 italiennes sont maintenant en pleine maturité, elles approchent du poids minimum, leur V12 très étroit autorise une coque enveloppante et donc favorablement rigide, leur puissance doit rivaliser avec celle des V8 Ford. Des incidents aussi stupides que ceux de Madrid (fusible) ou de Spa (radiateur d'huile crevé par une pierre) et des trombes d'eau anti-Firestone ne se reproduiront pas toujours pour empêcher les voitures rouges, désormais équipées d'une caractéristique aileron stabilisateur comme l'illustre notre photo couleur, de renouer avec le succès. A noter, entre Spa et Zandvoort, le déplacement vers le centre de cet aileron, d'abord fixé sur les goussets d'attache des amortisseurs arrière (mais son inclinaison est fixe, et non pas reliée au travail de la suspension), à présent à la hauteur de l'arceau de sécurité. Il coûte cher en pointe dans les hautes vitesses (Jacky Ickx l'avait d'ailleurs enlevé à Spa) mais favorise la tenue de route en courbe.



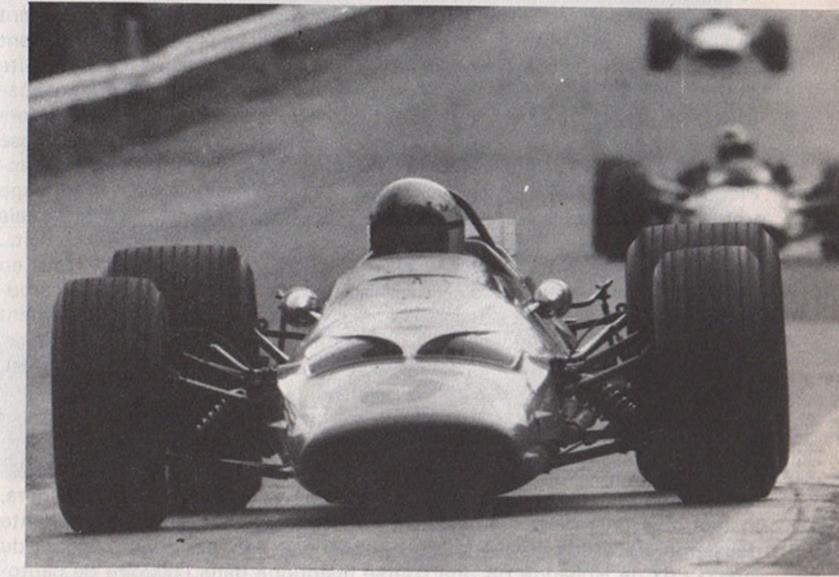
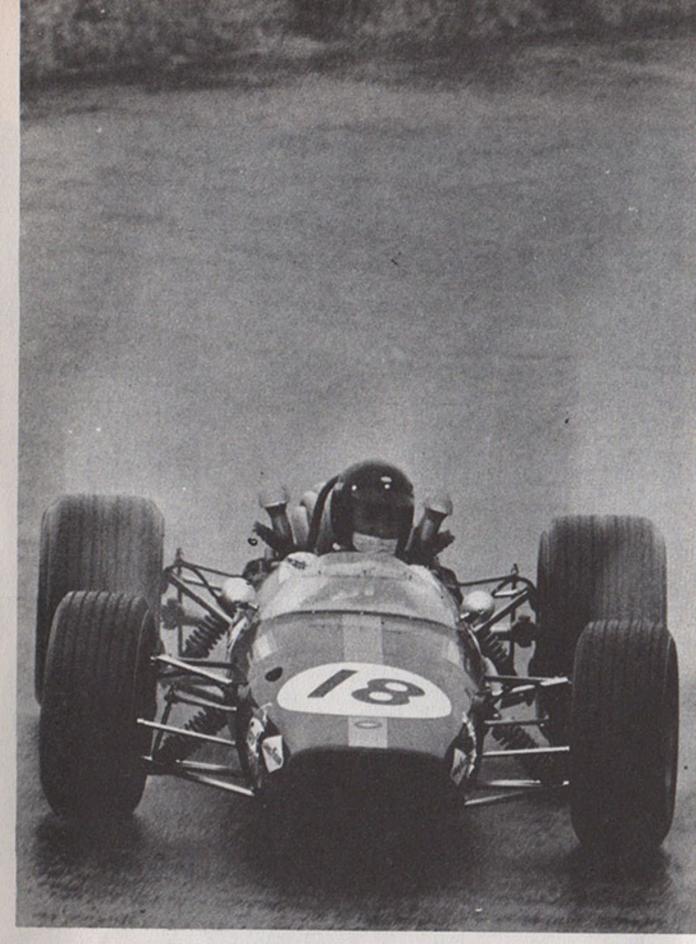
En pleine action, dans le même virage, quatre pilotes, quatre marques, quatre styles différents : Beltoise, Amon, Graham Hill et Rindt.

En Hollande, rentrée de Dan Gurney
 auquel Jack Brabham avait prêté son mulet,
 car l'Eagle n'était pas prête.
 Dan fut très bon avant que des ennuis de lunettes
 (sur la photo, il les a arrachées)
 le contraignent à la faute.
 Son petit voyage dans le sable
 bordant la piste
 provoqua le blocage irrémédiable
 de la commande des gaz

A Spa, consécration officielle
 pour la Mc Laren M7A
 Bruce renoue avec la victoire
 en Championnat
 pour la première fois depuis six ans
 (Monaco 62)



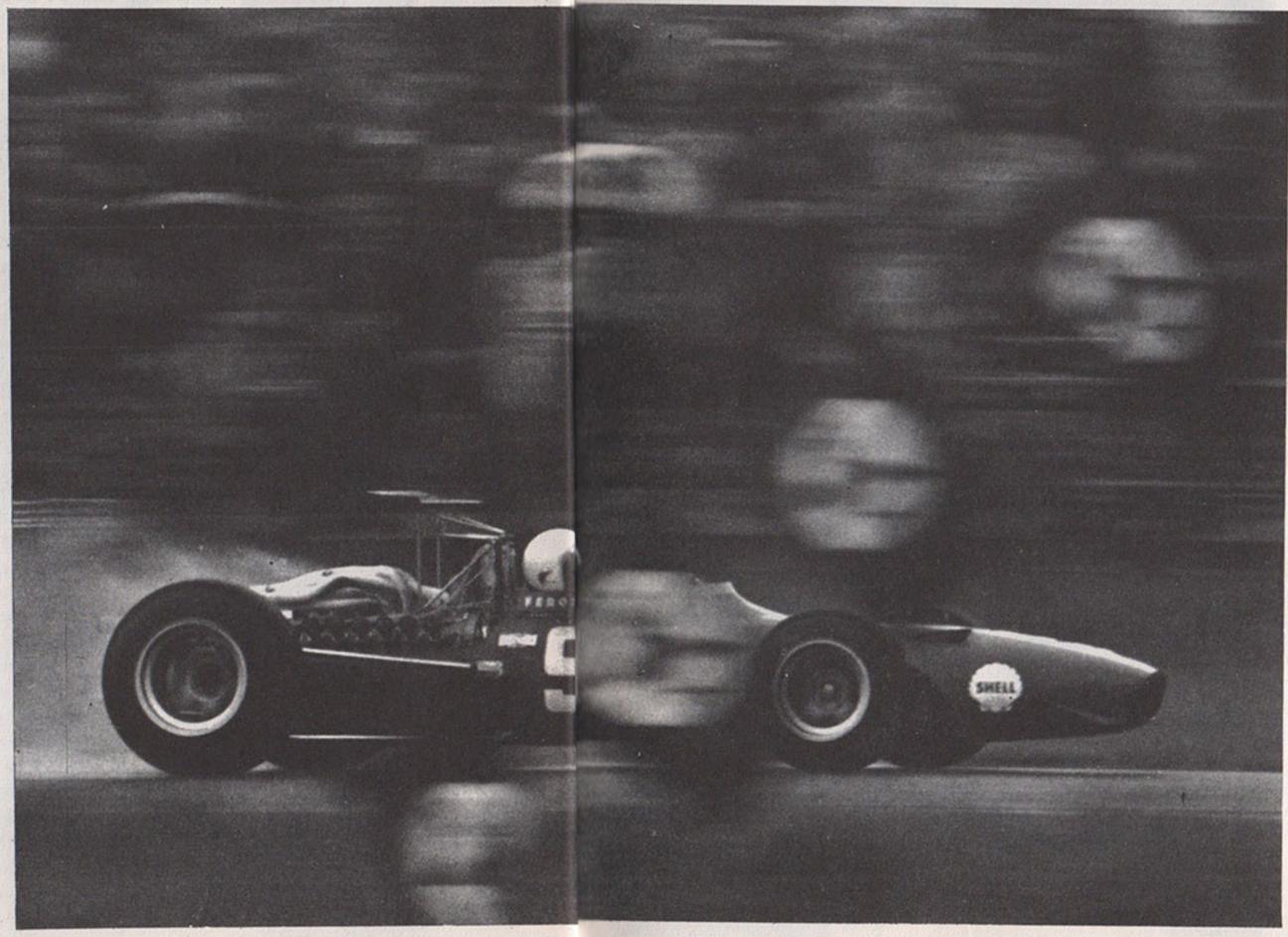
Le ballet des Matra à Zandvoort,
 où elles « dansèrent sur le ventre »
 de leurs adversaires
 avec la complicité
 des fantastiques pneus pluie Dunlop
 et la maîtrise
 de Stewart et Beltoise.
 Ici Jean-Pierre au premier plan
 vient de passer Jackie
 afin de se dédoubler.



En ce premier tiers de la saison, les Ferrari, donc, étaient peut-être les meilleures voitures. Mais elles partageaient cette place avec la Matra-Ford qui eut également son lot d'infortune avant de trouver une juste consécration à Zandvoort. Après l'injuste échec de Beltoise à Madrid pour un joint fuyard, le bris d'un demi-arbre à Monaco, ce fut la panne d'essence du dernier tour à Spa. Les trois fois, la Matra-Ford était au commandement, il convient de s'en souvenir.

L'affaire de la panne d'essence mérite sans doute que l'on s'y arrête un instant. La Matra, on le sait, possède des réservoirs structuraux contenant 175 litres. En plus, elle peut, le cas échéant, se voir adjoindre un réservoir supplémentaire prenant place sur le dessus de la coque, devant le pilote. Ceci au détriment du poids, et aussi de la tenue de route. Ken Tyrrell, le directeur de l'Écurie Matra International dont la réputation n'est plus à faire, calcula la consommation aux essais. Il en résulta que le réservoir supplémentaire n'était pas nécessaire. De plus, contrairement à ce qui a été dit, le plein fut refait après le tour de reconnaissance, assez long à Spa (14,100 km). Mais en course, la consommation s'éleva considérablement, dans des proportions telles qu'un tour avant la fin, Jackie Stewart, qui faisait sa rentrée le poignet bandé par une armature de plastique, dut stopper pour ravitailler alors qu'il avait plus de 25" d'avance sur le trio McLaren-Rodríguez-Ickx. Et, pour comble de malheur, il fallut changer sa batterie pour lui permettre de repartir...

Leur vengeance, Tyrrell, Stewart et Matra l'eurent à Zandvoort, avec le concours déterminant de Dunlop, il faut le signaler. Pourtant, les choses ne se présentaient pas au mieux, car la participation de Jackie souffrant toujours de son poignet fut douteuse jusqu'au dernier moment. Comme à Spa, le pilote écossais s'épargna la seconde séance d'essais, se contentant d'un minimum de tours le vendredi, alors qu'il faisait sec, pour prendre place sur la seconde ligne avec le cinquième temps à près d'une seconde d'Amon. En Belgique, bien qu'obtenant le second temps, il concédait près de 3" au même Chris. Mais si à Spa, Stewart, après un mauvais départ, dut attendre les défaillances d'Amon et Surtess échappés pour prendre la tête après s'être difficilement imposé à Hulne, il fit le trou sans coup férir en Hollande, dès le quatrième tour où il passa Graham Hill : ce fut un véritable récital, jamais troublé par la moindre fausse note alors que tous ses rivaux sans exception se trouvèrent en raison de la démentielle glissade de la piste, en difficulté plus ou moins grave. Ainsi, au virage Tarzan où je m'étais



La
 Ferrari,
 à toute
 vitesse

placé, j'ai compté neuf tête-à-queue ou sorties de route (Beltoise trois fois, Hill deux fois, McLaren, Gurney, Brabham, Oliver) et d'innombrables glissades, travers, bloquages de roues, etc. auxquels personne n'échappa excepté Stewart dont la maîtrise, la régularité et la vitesse étaient extraordinaires. Sa course fut l'exemple parfait de ce qu'est un « cavalier seul » : au dixième tour, dix secondes d'avance (sur Hill), au vingtième, quinze sur Beltoise, au trentième 1'5" sur Hill, au quarante-cinquième, soit à mi-course, 1'25" toujours sur Hill et 1'30" sur Beltoise qui sont les seuls à n'avoir pas été doublés (le circuit mesure 4,200 km)... Puis, au cinquante-quatrième, alors que la pluie qui avait cessé reprend, Hill est doublé, sort que subit à son tour Beltoise trois tours plus tard, mais qui ne sera que provisoire puisque Jean-Pierre se dédoublera au soixante-douzième dans un effort qui enthousiasmera le public. Pour sa sixième sortie, la Matra-Ford gagna donc très largement, confirmant tout le bien que l'on pensait d'elle depuis Madrid. En ce qui la concerne, l'évolution la plus nette a porté sur la réduction de poids des masses non-suspendues (pièces en titane, nouvelles roues) et, dès à présent, elle a atteint un remarquable stade de mise au point tout à l'honneur des techniciens français qui ont ainsi prouvé la valeur de leurs conceptions au stade le plus élevé de la compétition : c'est un tour de force. A noter que cette marque est la seule qui n'ait pas jugé utile l'adjonction d'aile ou becquet à l'arrière.

La Matra-Ford nous amène tout naturellement à la Matra V 12 de fabrication entièrement française. En difficulté à Monaco pour sa première course, cette voiture ne fut absolument pas dans le coup à Spa où elle eut le mérite de terminer certes, mais si loin que Beltoise, constamment dernier et d'ailleurs lui-même peu à son aise, ne parut jamais participer au Grand Prix, mais à une séance d'entraînement. Le moteur fonctionnait irrégulièrement et engloutissait d'énormes quantités d'essence (un arrêt-ravitaillement fut nécessaire malgré le réservoir supplémentaire) et passé au banc après la course, il avait perdu près de cent chevaux ! Il se présenta en Hollande dans une version moins ambitieuse au point de vue puissance, avec de nouveaux échappements à quatre sorties au lieu de six, plus légers. Intrinsèquement, les essais sur le sec le prouvèrent, la Matra était encore loin des performances de ses meilleures rivales, Beltoise n'obtenant que le seizième temps, à 3"22 d'Amon seulement il est vrai, car la grille de départ était exceptionnellement serrée : moins de cinq secondes d'écart entre le premier et le dix-neuvième et dernier !

Pourtant, la pluie, une forme exceptionnelle de Jean-Pierre et une heureuse décision de Le Guezec dans le choix des pneus allaient renverser une situation qui n'apparaissait guère encourageante. Puisqu'à nouveau, un arrêt-ravitaillement lui serait imposé, on décida d'équiper la voiture de Dunlop-pluie, risque qu'aucun autre concurrent n'accepta d'assumer : la piste eut-elle séché, en effet, que ces pneus ultra-mous et s'usant à une vertigineuse rapidité auraient obligé à un arrêt pour changement. Or, le circuit fut toujours mouillé, le plus souvent détrempé même, et Jean-Pierre, animé d'un moral d'acier, effectua une course fantastique, tirant un merveilleux parti de l'avantage technique acquis au départ. Il se lança dans cette lutte avec un brio qui faisait évoquer Nuvolari au vieux, Hawthorn aux anciens, prenant des zones de freinage à vous faire dresser les cheveux sur la tête, laissant absolument sur place la crème de la course automobile, lancé à la poursuite de Stewart. En deux tours, il avait déjà passé neuf concurrents, au quatrième tour, il « avale » les deux Ferrari et devient troisième. Il se met alors en devoir de rattraper Graham Hill, à cinq secondes devant lui : c'est chose faite en sept tours... A partir de ce moment, l'écart entre Stewart et Jean-Pierre va se stabiliser autour de quinze secondes, et puis c'est le freinage trop court à Tarzan, la voiture qui part en tête-à-queue, à toute vitesse, mais s'immobilise dans une énorme gerbe de sable sans taper quoi que ce soit... Jean-Pierre repart presque aussitôt, pour stopper à son stand où, tout en dégrissant l'accélérateur plein de sable, on fait son complément de carburant... Jean-Pierre repart donc sans avoir été doublé... pour instantanément refaire un tête-à-queue au même endroit, mais sans s'ensabler cette fois, heureusement ! Jean-Pierre compte alors 1'40" de retard sur Stewart, 43" sur Hill, 18" sur Rodriguez, Amon et Hill et il a en point de mire Gurney qui court sur la Brabham Repco simple arbre, prêtée à l'occasion par Jack et dans laquelle il a éprouvé les pires difficultés à enfourner sa grande carcasse.

Ce contretemps, Jean-Pierre en fera une marche triomphale qui le mènera, malgré une nouvelle sortie de route sans conséquence, vers une exaltante deuxième place et offrira à Matra le plus beau doublé qui soit, faisant du Grand Prix de Hollande 68 une course historique dans l'histoire de l'automobile française. Qui plus est, Jean-Pierre signera — comme il l'avait déjà fait à Madrid — le tour le plus rapide : un succès absolument total des voitures bleues, qui nous a permis de supporter de gaité de cœur les trombes d'eau qui s'abattaient sur nous.

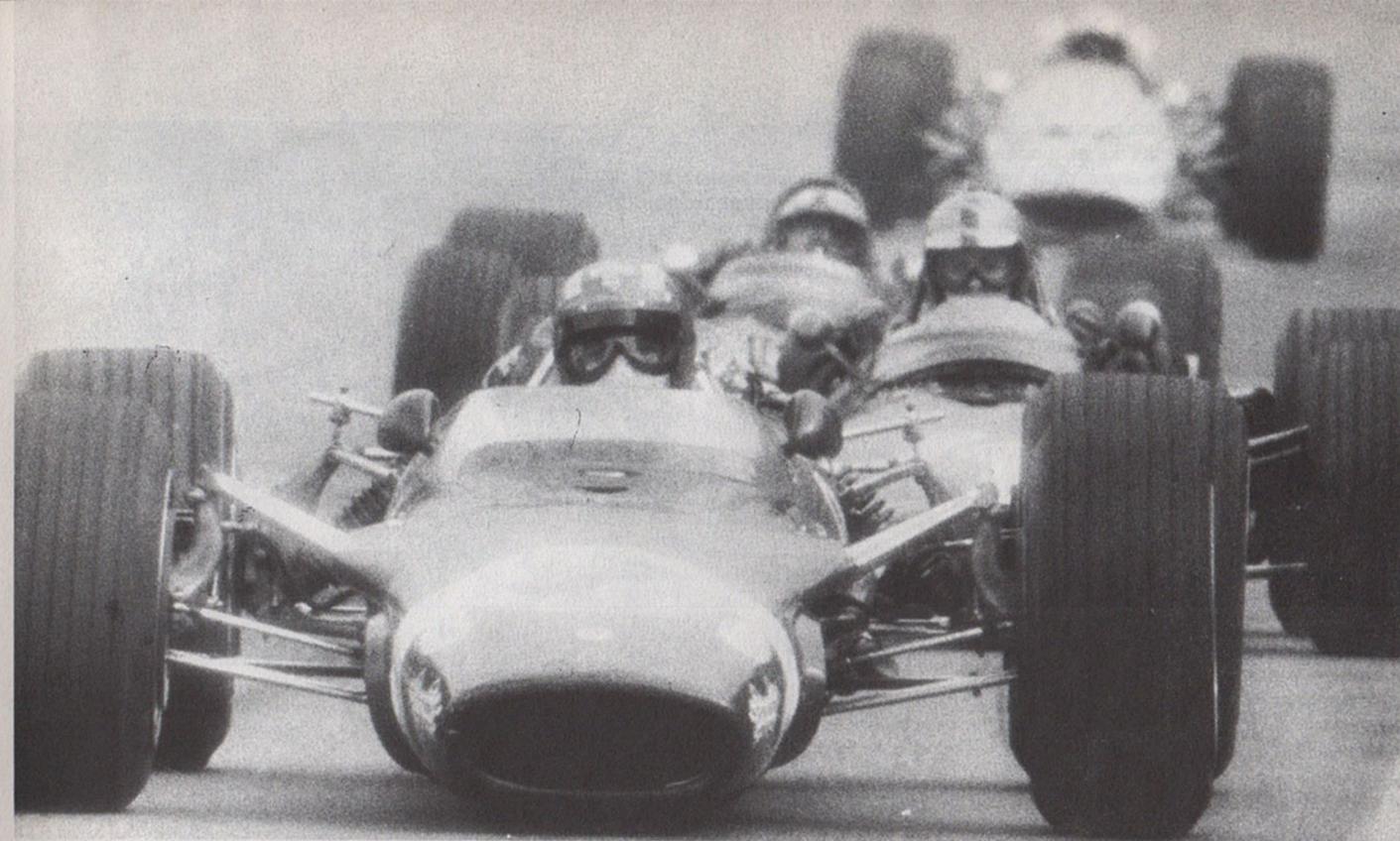
L'évolution future de la Matra V 12 se poursuivra dans deux directions : l'allègement, qui devra être tel que l'on se demande s'il ne vaudra pas mieux concevoir quelque chose de nettement différent structurellement, et l'accroissement de la puissance. On voit donc qu'il serait vain d'attendre des miracles, aussi les supporters de Matra et de Jean-Pierre ne devront pas être outre-mesure galvanisés par l'exploit hollandais, réalisé dans des conditions exceptionnelles. Il faut au contraire laisser aux techniciens le temps de résoudre les inévitables problèmes qui se posent, tout en se sentant encouragés par cette merveilleuse seconde place. Entre-temps, Stewart et la Matra-Ford seront le lièvre au Championnat du Monde pour lequel ils se retrouvent en course.

Mais ceci ne veut certes pas dire qu'il faille identifier Graham Hill à une tortue ! La Lotus 49 MK 2 est encore bien dans le coup, malgré une malheureuse sortie à Spa où le moteur ne donna jamais satisfaction avant que cède un demi-arbre de transmission. Par contre, à Zandvoort, la forme était revenue. Troisième temps aux essais à trois dixièmes d'Amon, Graham partit avec ses Firestone sec et son moral à toute épreuve en jouant le beau temps qui ne vint jamais. Malgré tout, après quatre tours en tête, il tint la seconde place pendant presque toute la première moitié de la course, puis conserva la troisième jusqu'à ce qu'une légère erreur au 61^e tour laissât le passage à Rodriguez. Hélas, à neuf tours de la fin, Graham finit par sortir pour de bon à Tarzan. Comme les Ferrari, les Lotus paraissent très vulnérables sur le mouillé, tant que Firestone n'aura pas trouvé la parade contre Dunlop, et même Goodyear.

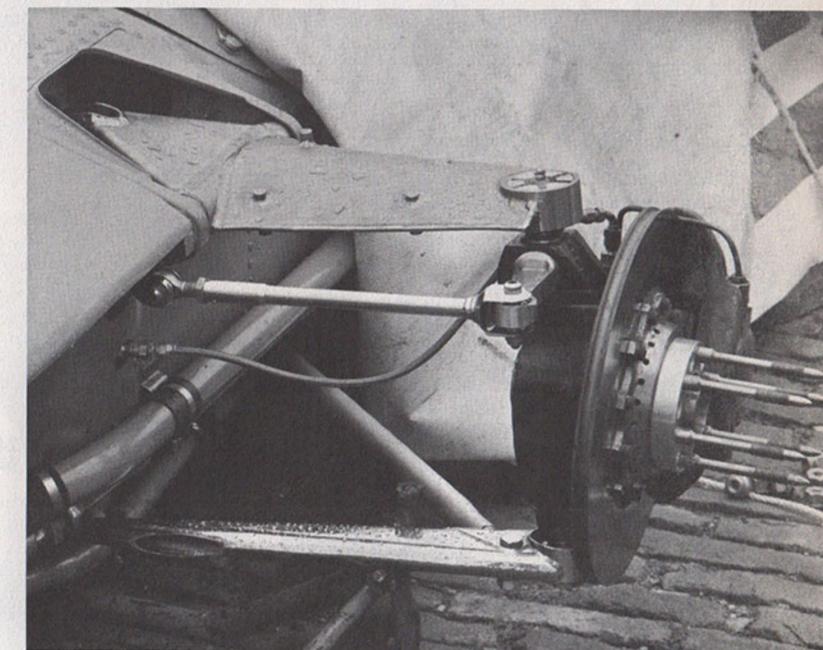
C'est aussi le cas de Honda. Encore lourde, mais manifestement très puissante, la voiture japonaise avait failli créer la surprise à Spa, Surtees prenant le large en compagnie d'Amon et s'assurant en dix tours une substantielle avance de 18", creusant régulièrement l'écart avec ses poursuivants Hulme et Stewart tout en signant le record du tour en 3.30.5, à plus de 240 de moyenne ! Mais une attache de suspension du châssis céda. A Zandvoort, par contre, ce n'était plus ça. Big John n'était que neuvième aux essais, et



Dans quelques instants,
ce sera le départ du GP de Belgique :
avant de s'élancer
dans l'orgie de vitesse de Spa,
J.-P. B. et Jacky Ickx se concentrent longuement



Siffert précédant Courage : dommage que les résultats secs ne sanctionnent pas les très beaux efforts de ces deux « privés ».



Nouveaux triangles
supérieurs
pour la Matra Ford

en course, son moteur ne supporta pas la douche qui lui était imposée. En tout cas, on attend d'un jour à l'autre le nouveau modèle.

Quant aux BRM, elles poursuivent sans grand éclat, mais avec régularité, une carrière pour l'instant vouée aux places d'honneur : deuxième à Monaco (Attwood), deuxième à Spa et troisième à Zandvoort (Rodriguez), ces voitures fines, élégantes et maniables manquent toujours de punch, si leur pilote mexicain n'en est, lui, pas dépourvu ! Pedro aurait peut-être pu disputer à McLaren la victoire en Belgique qu'il n'avait désamorcé durant le dernier tour (toujours l'essence); et il fut vraiment excellent dans la tourmente hollandaise. Attwood, pour sa part, ne put rééditer sa très belle exhibition monégasque. Chez BRM, on était cependant un peu déçu, car inexplicablement, les voitures tournèrent aux essais officiels deux secondes moins vite qu'en essais privés, deux mois avant... Chez Brabham, pour une fois, la mise au point du nouveau modèle s'avère quelque peu laborieuse. C'est le Repco quatre arbres qui donne quelques soucis, mais soyez-en certains, la BT 26 est tout ce qu'il y a de plus dans le coup. A Zandvoort, Rindt a montré le bout de son nez en obtenant le deuxième temps des essais, à treize centièmes d'Amon, et il ne tarit pas d'éloges sur sa voiture. Les Repco, comme le Honda, se sont enrhumés, celui de Jack ayant brusquement coupé au freinage de Tarzan occasionna même l'une des rarissimes sorties de route de « Black Jack ». Mais le potentiel est là, c'est évident.

Au rayon des exploits personnels, il faut enfin évoquer la splendide course réalisée par Piers Courage à Spa, où le jeune pilote anglais tira un merveilleux parti de sa BRM, bataillant pendant 22 tours avec McLaren et Rodriguez jusqu'à ce que son moteur explose, comme la démonstration de Jacky Ickx qui parvint à terminer troisième devant son public, bien qu'il n'ait plus disposé que de onze cylindres (came grippée) depuis le cinquième tour. Malgré tout, prenant beaucoup de risques, il parvint à conserver tant bien que mal le sillage de McLaren et Rodriguez : ahurissant ! Jacky fut aussi très bon à Zandvoort, dans un autre genre il est vrai, conservant son calme, sa concentration et sa Ferrari sur la piste malgré ses pneus « sec » et son moteur complètement dépourvu de souplesse.

En résumé, on remarque combien cette saison les Grands Prix de Formule 1 sont indécis, serrés et donc passionnants. A Madrid, nous comptons sept pilotes et cinq marques dans la même seconde. A Zandvoort, ce fut exactement la même chose. L'heure est donc à l'équilibre des forces, et à l'impossibilité de formuler des pronostics : s'il y avait un PMU sur les Grands Prix, il ferait fortune !

Classement du G. P. de Belgique

- 1^{er} McLaren (McLaren-Ford, pneus Goodyear, carburant Shell) 1 h 40'2".
- 2^e Rodriguez (BRM) à 12".
- 3^e Ickx (Ferrari) à 39".
- 4^e Stewart (Matra-Ford) à 1 tour.
- 5^e Oliver (Lotus-Ford) à 2 tours.
- 6^e Bianchi (Cooper-BRM) à 2 tours.
- 7^e Beltoise (Matra MS 11) à 3 tours.

Record du tour : Surtess (Honda) 3'30"5, moyenne 241,140 km/h.

Classement du G. P. de Hollande

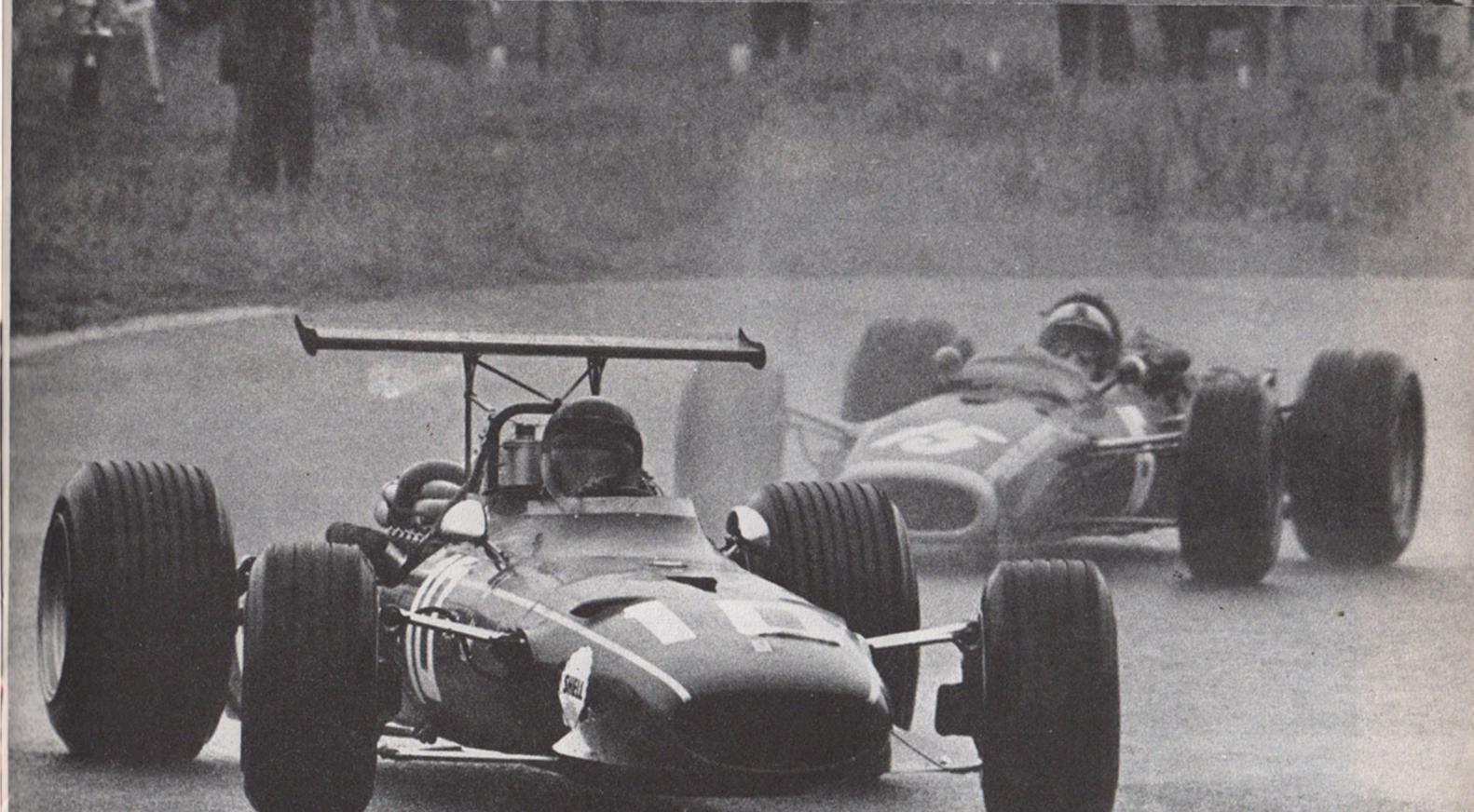
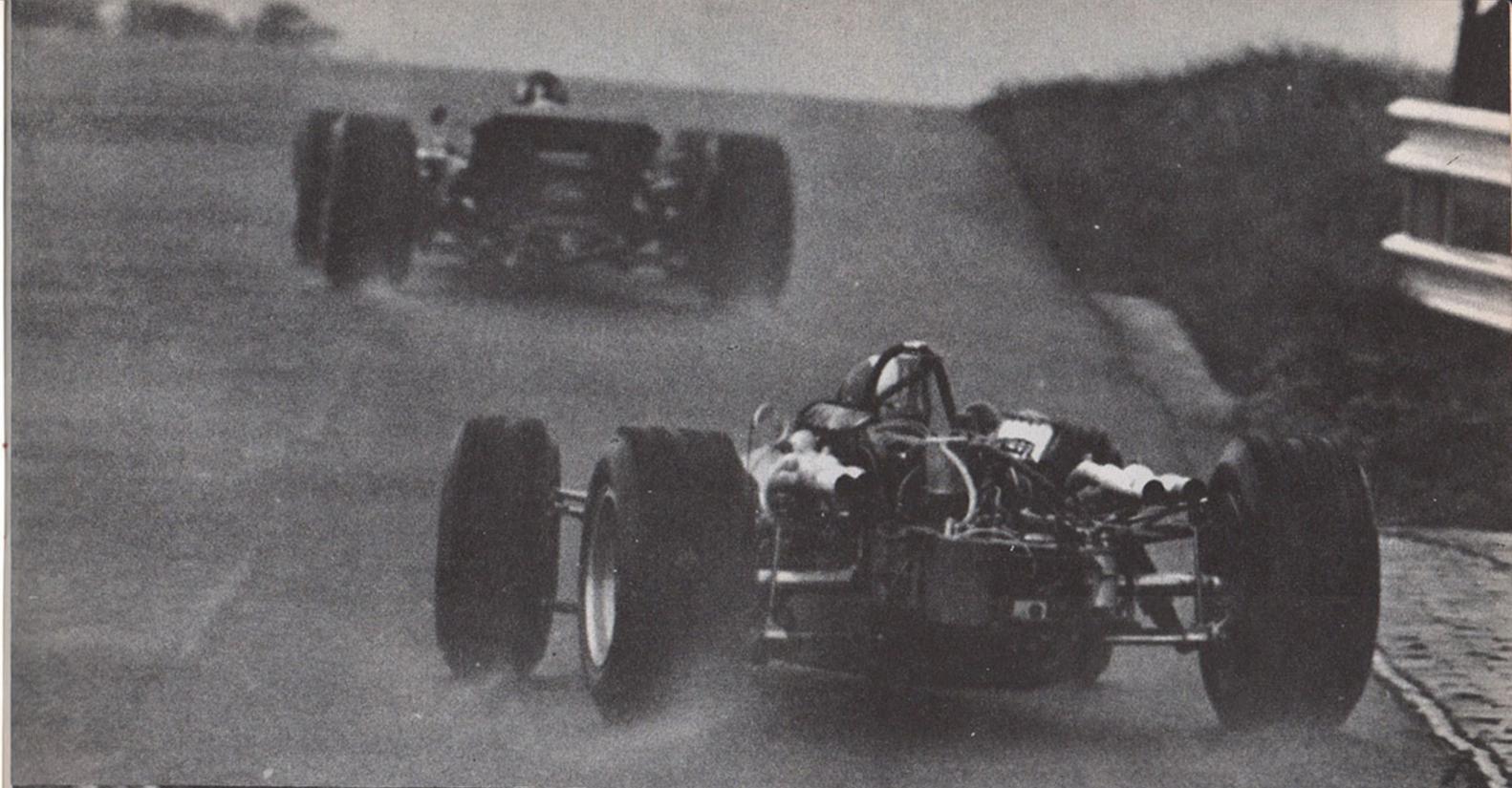
- 1^{er} Stewart (Matra-Ford, pneus Dunlop, carburant Elf) 2 h 46'11"26 (136,245 km/h).
 - 2^e Beltoise (Matra-Matra) à 1'34".
 - 3^e Rodriguez (BRM) à 1 tour.
 - 4^e Ickx (Ferrari) à 2 tours.
 - 5^e Moser (Repco-Brabham) à 3 tours.
 - 6^e Amon (Ferrari) à 5 tours.
 - 7^e Attwood (BRM) à 5 tours.
 - 8^e Bonnier (McLaren-BRM) à 8 tours.
 - 9^e Hill (Lotus-Ford) à 9 tours.
- Meilleur tour : Beltoise (Matra-Matra) 1'45"91, moyenne 142,524 km/h.

Classement du Championnat du Monde des conducteurs au 1-7-1968

- 1^{er} Graham Hill 24 pts; 2^e Jackie Stewart 12 pts; 3^e Denis Hulme et Pedro Rodriguez 10 pts; 5^e McLaren et Beltoise 9 pts; 7^e Jacky Ickx 7 pts; 8^e Attwood 6 pts; 9^e Lucien Bianchi 5 pts; 10^e Rindt, Rednam, Amon 4 pts; 13^e Moser et Oliver 2 pts.

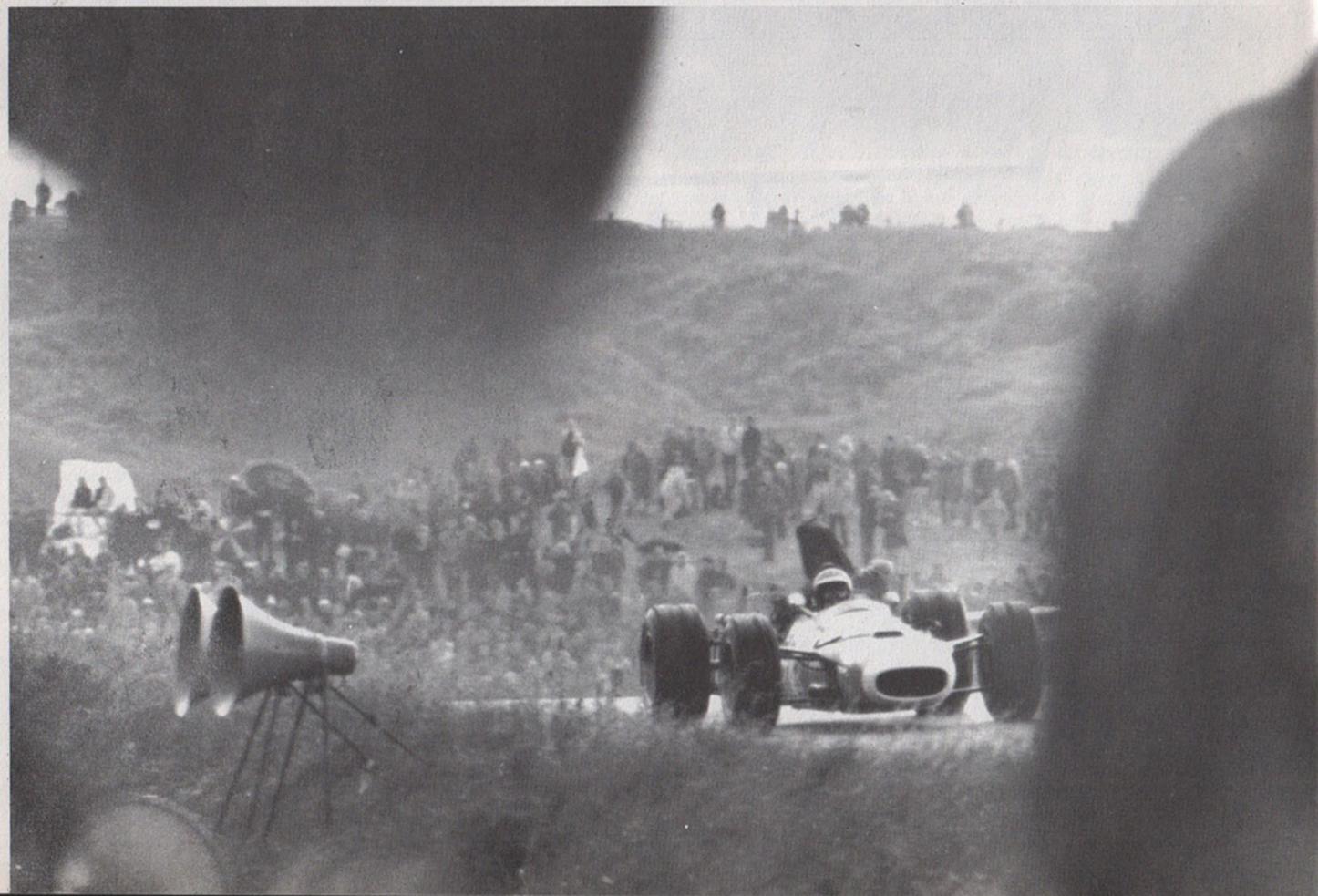
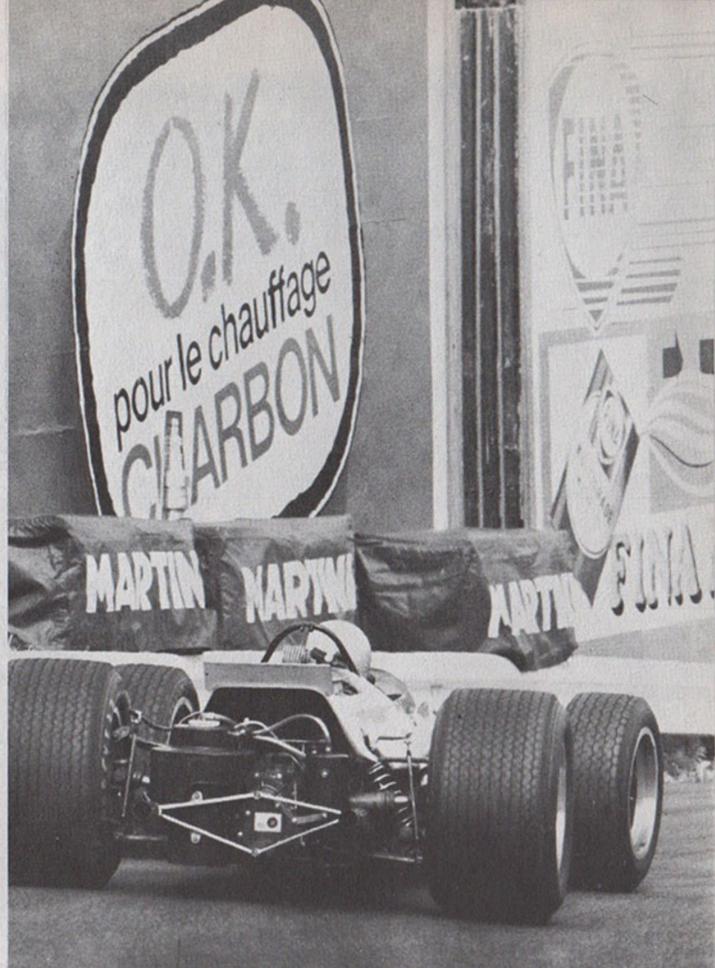
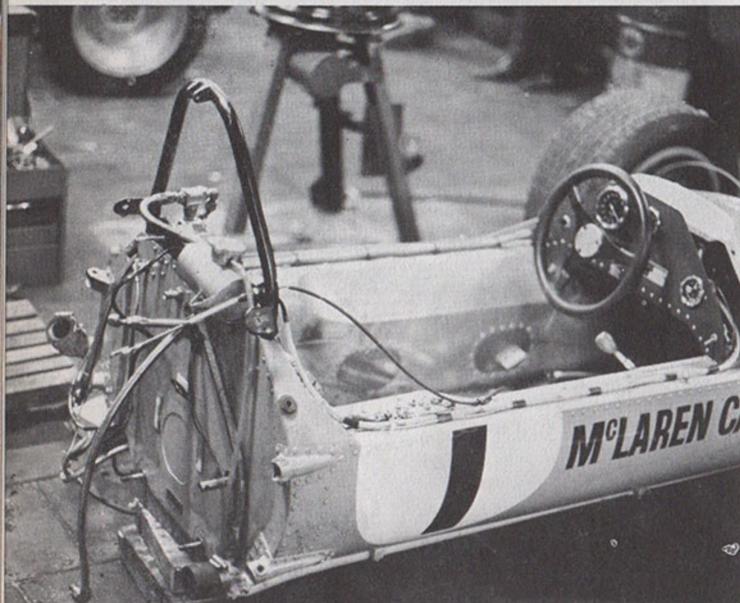


Sur la ligne de départ, à Spa, les mécaniciens de Ferrari démontent en hâte l'aile de la voiture de Jacky Ickx : « Je ne vais pas assez vite dans les courbes pour perdre de la vitesse dans les lignes droites. » C'est Jacky qui le dit, mais pour l'avoir vu dans les courbes, je ne partage pas du tout son avis...



Beltoise (de dos, à la poursuite de Hill) et Jacky Ickx (de face, tentant de résister à Rodriguez) n'ont pas toujours pu contrôler aussi précisément leurs glissades sur la patinoire hollandaise.

Une Mc Laren déshabillée :
c'est le début d'une longue nuit
de mécanique,
pendant laquelle les mécaniciens
vont changer...



Ken Tyrrell et Stewart :
ils parlent essence...

F 2 : UN AFFREUX MONZA

Pendant ce mois, se sont déroulés à Hockenheim puis à Monza deux courses sans doute spectaculaires, mais dépourvues d'intérêt sportif. Chose plus grave, la seconde faillit se terminer tragiquement pour le pauvre Jean-Pierre Jaussaud, victime d'un épouvantable accident qui l'a laissé sérieusement blessé.

Ces deux pistes ont pour point commun un tracé excessivement facile qui ne permet pas d'obtenir une sélection, et donc un échelonnement entre les voitures et les pilotes. Le scénario est toujours le même, avec son inquiétant suspense : dix, douze, quinze autos s'aspirant les unes les autres, changeant constamment de position, se bousculant à l'entrée des virages pour s'agglutiner à nouveau dans les longues lignes droites. Courir sur de tels tracés, c'est incontestablement jouer avec le feu, car la moindre erreur, le plus petit incident peut entraîner une catastrophe générale. D'autre part, le nivellement des valeurs qui est ainsi provoqué a quelque chose de choquant, la victoire se jouant sur un coup de dés, à l'abord de l'ultime difficulté. A Monza, c'est Derek Bell qui, conduisant pour la première fois une Dino d'usine, se mit en travers à la sortie de la courbe « parabolique » alors qu'il roulait au milieu du peloton compact. La Tecno de Jaussaud le heurta, fut soulevée en l'air et en vrille tandis que son pilote était éjecté, puis retomba en tonneaux et en prenant feu. Sept voitures étaient ainsi éliminées, et Jaussaud à l'hôpital pour trois mois. On ne se sent pas tellement fier d'avoir à rendre compte de telles courses et pas outre mesure passionné par le fait que Rindt l'ait emporté en Allemagne et Jonathan Williams en Italie de la même façon, c'est-à-dire d'une longueur. Quant à Pescarolo, sixième à Hockenheim, il était arrêté par le drapeau noir à Monza pour avoir doublé un concurrent attardé à l'autre bout de la piste par rapport à l'accident... Cela donne une idée de la confusion qui régnait alors... Deux autres Français terminaient aux places d'honneur, Schlesser quatrième et Offenstadt faisant sa rentrée après une longue inactivité au volant d'une Tecno de l'écurie Ron Harris.

Que conclure de tout cela ? C'est que les tracés routiers ultra-rapides ne sont plus un terrain bien adapté à l'expression des monoplaces modernes. D'ailleurs, la meilleure preuve en fut la menace qui plana le samedi précédant la course à Spa, lorsque l'Association des Constructeurs de F 1 informa les officiels qu'en cas de pluie, leurs voitures pourraient ne pas prendre le départ. On sait qu'aux États-Unis, la pluie est en certains cas un motif d'arrêt de la course. Devra-t-on en arriver là ? C'est impensable et c'est pourquoi le problème du tracé et de la sécurité des circuits est plus que jamais à l'ordre du jour.

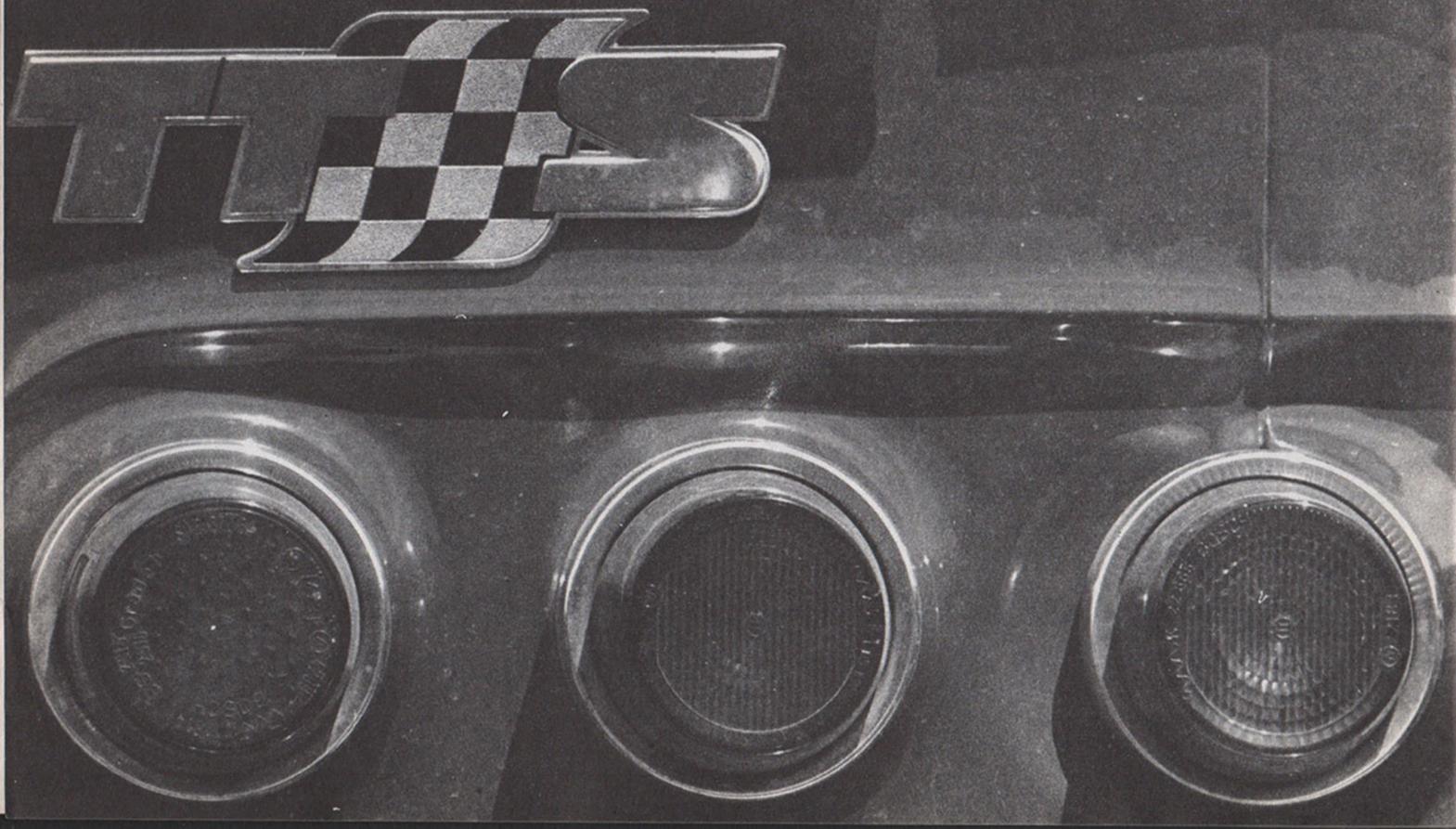
J. R.



essai
NSU
1000



Une Gordini à l'allemande



par J.-P. BELTOISE

Après avoir fabriqué pendant longtemps des motocyclettes, NSU s'est tourné vers l'automobile avec sagesse d'abord, en produisant la NSU 600 dont le moteur bicylindrique était directement dérivé de celui des motocyclettes. Puis vinrent les 1 000 et 1 200 cc quatre cylindres dans leurs versions plus ou moins sportives. Dans le domaine du quatre temps à simple arbre à cames en tête et refroidissement par air, NSU n'est pas un débutant. Les nombreuses victoires obtenues en Grand Prix avec les 125 et 250 cc Rennsport mono et bicylindres de 1956 à 1959 restent encore à la mémoire de tous. De même les records du monde établis par la très célèbre « chaise longue »...

Je me souviens avoir piloté en 1962 une 250 cc mono NSU préparée par l'ami Valentin de Lyon, et dont le moteur, qui accusait pourtant une certaine bouteille, était loin d'être ridicule vis-à-vis des Morini, Aermacchi et autres nouveautés transalpines récentes, sur le marché en pleine ascension de la machine de compétition client. Compte tenu de tout ceci et de la préparation effectuée en avant-première par le spécialiste turinois des moteurs à haute performance, Virgile Conrero, il n'était pas étonnant que la NSU 1000 TTS fasse parler d'elle. Une brillante équipe de rallyemen, ayant comme chefs de file Guy Chasseuil et Gérard Larrousse, s'en chargea sur le plan national. Et c'est ainsi que maintenant n'importe qui peut se rendre acquéreur de la NSU 1000 TTS qui est à sa façon et dans sa cylindrée ce qu'est notre fameuse R 8 Gordini en 1300 cc, une voiture faite pour les jeunes parce qu'elle est à la fois sportive et d'un prix abordable. La voiture que j'ai eu à l'essai est du reste réservée à former des conducteurs puisqu'elle appartenait à l'École de Pilotage de l'AGACI, et nous fut prêtée, pour ne rien vous cacher, grâce à la bienveillance du célèbre président Maurice Mestivier.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Comme vous le savez certainement, toutes les petites berlines NSU sont conçues d'une manière originale qui est la suivante : le moteur est placé à l'arrière et perpendiculairement à l'axe de la voiture, ce qui revient à dire que deux avantages importants sont ainsi obtenus : une charge favorable du train propulseur avec un minimum de porte-à-faux. La caisse est de construction monocoque, elle semble rigide, mais elle est légère (la 1000 TTS atteint à peine 700 kg en ordre de marche). Les suspensions sont indépendantes sur les quatre roues, à bras oscillants et jambes de poussée arrière, ressorts hélicoïdaux partout et barre anti-roulis avant. Le freinage est confié à des disques, les roues sont de 13 pouces en principe, avec la possibilité de réduction à 12 pouces à l'arrière, accueillant des pneus radiaux 145 x 13 (ou 145 x 12 AR). L'empattement est assez court à 2,25 m (2,27 m pour la Gordini).

Le moteur quatre cylindres en ligne développe dans sa version TTS 70 CV DIN à 6150 t/m, soit, pour ses 996 cc, un remarquable rendement de 70,3 CV/litre. Le couple maximal n'est pas négligeable quoique limité à 8,5 mkg à 5500 t/m. L'arbre à cames est spécial, naturellement, la compression s'élève à 10,5:1 et l'alimentation est à deux carburateurs double corps Solex de 40. Un radiateur d'huile est adjoind au circuit normal. Bien entendu, le refroidissement par air s'effectue par une turbine.

Ce moteur est d'un très bel aspect, avec sa culasse en alliage léger ailetée et ses couverts individuels de réglage pour chaque



culbuteur. Il est accouplé à une boîte de vitesses à quatre rapports tous synchronisés.

L'ASPECT GÉNÉRAL

Vous avez tous déjà vu une berline NSU, sa forme apparue en 1963 est familière à chacun. Elle est sympathique et ramassée, petite, vue de l'extérieur, ce qui par contraste fait apparaître l'intérieur étonnamment spacieux. La présentation peut être qualifiée de sobre, la finition est correcte quoique assez ordinaire tout de même, le fonctionnel, voire le bon marché dans certains cas prenant le dessus sur le raffinement.

L'ESSAI

Sur les 1 000 km que j'ai parcourus au volant de cette stupéfiante NSU 1000 TTS j'en ai effectué au moins la moitié avec quatre personnes à bord ayant chacun quelques bagages, suffisants pour partir en week-end. Je ne voudrais pas commencer par la conclusion, mais la NSU 1000 TTS présente a priori un maximum d'avantages pour l'utilisateur. De par ses dimensions et sa maniabilité, c'est une parfaite voiture de ville. De par son poids et sa puissance au litre, c'est presque une berline de compétition et en plus de tout cela, de par son entretien réduit et ses dimensions intérieures, c'est une petite berline familiale qui accepte le transport occasionnel de quatre personnes... sans s'écrouler dès la première côte bien sûr!

AU VOLANT

Si les places arrière sont honnêtes sans plus, leur accessibilité est moyenne : c'est une « deux portes ». Elles surprennent tout de même par leur habitabilité et sont pourvues de vide-poches et de cendriers. Les places avant sont très spacieuses, et la position de conduite judicieuse. L'inclinaison du volant de petit diamètre est agréable, style Austin-Cooper, et le siège, quoique mal dessiné, assez confortable, à mi-chemin entre l'usage sportif et familial. La visibilité est très satisfaisante particulièrement vers l'arrière, sauf cependant par l'intermédiaire du rétro qui est trop petit. D'autre part, comme bien souvent, le levier de vitesses est un peu bas et trop en avant. Quant à la possibilité d'effectuer la commande simultanée du frein et de l'accélérateur avec le pied droit, c'est presque hors de question sauf avec une grande habitude et beaucoup de souplesse dans la cheville droite... Enfin, toujours parmi les détails qui n'enlèvent rien à la qualité fondamentale de la voiture, mais qui sont désagréables à chaque fois que l'on prend la route, j'ai noté que les poignées de portes sont vraiment très mal placées, que le voyant de flèches pour une personne de ma taille, qui est normale je pense, est invisible, caché par la colonne de direction, et qu'il n'y a pas d'inverseur lanternes-codes, ce qui est très gênant de nuit en France où il est obligatoire de traverser les agglomérations en lanternes. Toujours dans le domaine de l'équipement, mais à son crédit cette fois, j'ai relevé un totalisateur journalier et un chauffage efficace.



SUR LA ROUTE

C'est principalement sur les petites routes sinueuses, sur les départementales habituellement réservées aux rallies, que la NSU 1000 TTS est reine. Le moteur tourne comme une... turbine et le bruit qu'il fait n'en est pas éloigné à cause de l'installation de soufflerie pour le refroidissement par air. La plage d'utilisation pour un rendement maximum va de 5 500 t/m à 7 500 t/m, régime où l'affolement des soupapes commence à se manifester. Il est d'ailleurs étonnant qu'avec un moteur qui peut tourner à de tels régimes, et donnant un tel rendement, on ne dispose d'aucun instrument de contrôle au tableau de bord... Il est vrai que les bielles tournent sur rouleaux et que le refroidissement est à air. Mais tout de même, c'est une belle preuve de confiance dans la robustesse du moteur!

Cependant, un tel rendement ne s'obtient pas sans inconvénients. La mise en route du moteur, surtout à chaud, est parfois longue et délicate. Enfin, il n'y a absolument aucune puissance en-dessous de 2 500 t/m, et très peu jusqu'à 5 000 t/m.

Le freinage de la voiture est efficace, puissant et bien équilibré. La direction est assez directe, mais ne paraît pas aussi libre que sur une Gordini, par exemple. Peut-être n'est-ce là qu'une impression résultant du fait que la chasse doit être assez faible, étant donné que le rappel de la direction est pratiquement nul.

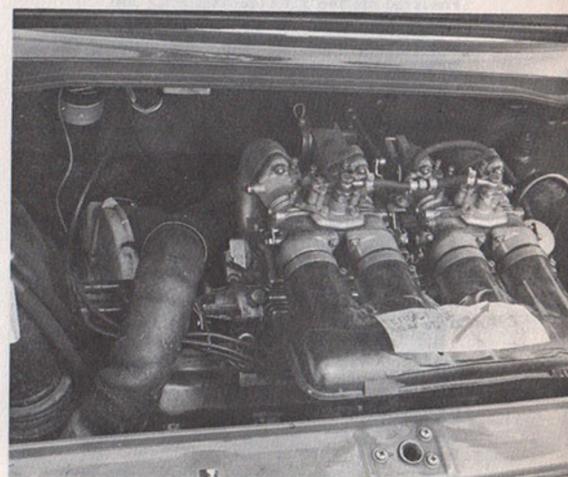
Et la tenue de route, me direz-vous? Eh bien, elle a si bonne réputation déjà que tout ce que je pourrais ajouter ne ferait que lui

retirer de ses qualités... D'abord, je dois préciser que si elle est en tous points excellente jusqu'à 120-130 km/h, elle demande une grande attention de conduite à plus haute vitesse, surtout par vent latéral. Enfin, si de toute manière la 1000 TTS vire vite et proprement, en glissade des quatre roues et en tendance survireuse, elle ne peut le faire que menée par un pilote expérimenté ou très doué, maniant avec discernement un volant, car en coupant les gaz en courbe, elle peut devenir alors très nettement survireuse. J'ai pu noter également que cette tenue de route sportive était obtenue au prix d'une sécheresse de suspension ne favorisant pas le confort sur mauvaise route.

PERFORMANCES

Pour une quatre places de 1000 cc seulement, elles sont assez époustouflantes. Sur la route, on roule facilement de concert avec une 404 injection ou une DS 21. Du reste, les performances relevées à Monthéry sont éloquentes. En vitesse maxi, l'anneau est couvert en 59" juste, soit à 155,5 km/h, le compteur marquant alors d'une manière beaucoup trop optimiste... 175 km/h!

Mais c'est en accélération que la TTS est incroyable. J'ai réalisé plusieurs fois moins de 18" aux 400 m, le meilleur temps étant de 17"6, soit aussi bien qu'une Gordini 1300 cc et que nombre de voitures de sport de bien plus forte cylindrée. On comprend



là les performances exceptionnelles de cette voiture sur les petites routes sinueuses. Il est vrai que ce temps ne peut être réalisé qu'en brutalisant quelque peu la transmission, car l'embrayage est excessivement sec, ce qui est une garantie contre l'usure du disque. Dans les mêmes conditions, le kilomètre départ arrêté est couvert en... 33"8! C'est un avion.

Pour terminer, inutile de vous dire que si la consommation reste raisonnable en usage normal, 10 litres aux 100 km, elle peut atteindre 14 ou 15 litres dès que vous faites parler la cavalerie...

CONCLUSION

La 1000 TTS de l'école de pilotage de l'AGACI accuse maintenant près de 10 000 km de durs services passant des mains d'un élève à celles d'un autre. Or, elle semble être restée dans un parfait état de fraîcheur, n'ayant du reste pas encore connu le moindre ennui.

Cette petite NSU s'adresse, au même titre que la Gordini, au jeune qui cherche une petite cylindrée brillante, vraiment sportive et peu coûteuse, qui peut lui servir tous les jours pour le travail, et qui, selon le cas, peut lui permettre de partir en vacances, ou de tourner sur un circuit, si ce n'est de participer à une saison de rallye.

Un ensemble d'exigences apparemment contradictoires, que NSU a cependant résolu avec un remarquable brio par la 1000 TTS, sympathique petite boule de muscles en habit bourgeois.

J.-P. B.

FICHE TECHNIQUE

DE LA NSU 1000 TTS

Châssis :

Caisse autoportante, suspensions indépendantes par triangles à l'avant, bras oscillants et jambes de poussée arrière, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis AV.

Freins à disques.

Direction à crémaillère.

Pneus radiaux 145 x 13 (ou 145 x 12 AR).

Dimensions : empattement 225 cm, voie AV 126 cm, voie AR 125 cm, longueur 379 cm, largeur 149 cm, hauteur 136 cm.

Poids (usine) 700 kg.

Transmission :

Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés, commandée par levier central.

Moteur :

4 cylindres en ligne, transversal, refroidi par air, 1 ACT 996 cc. Alésage course 69 x 66,6 mm. Taux de compression 10,5:1 - 2 carburateurs double corps Solex 40 PHH. Vilebrequin cinq paliers. Radiateur d'huile. 70 CV DIN à 6 150 t/m. - 8,5 mkg à 5 500 t/m.

Performances

0-400 m : 17"6

0-1 000 m : 33"8

Vitesse de pointe : 155,5 km/h

Prix : 12 595 F TTC (+ transport)

Importateur : CEIDA, 18, rue de Paradis, PARIS-10^e



LISTE DE CONTRÔLE

MOTEUR

Démarrage	délicat
Bruit	assez élevé
Vibrations	non
Nervosité	excellent
Souplesse	moyenne

TRANSMISSION

Embrayage	peu progressif
Synchronisation	excellent
Passage des vitesses	excellent
Étagement boîte de vitesses	bien

DIRECTION

Précision	excellente
Braquage	très bien
Démultiplication	très bien
Légèreté	très bien
Réaction sur mauvaise piste	très bien

FREINS

Pression sur pédale	très bien
Fermeté pédale	très bien
Efficacité à froid	très bien
Résistance au fading	très bien
Progressivité	très bien
Stabilité	très bon
Répartition AV-AR	excellent

SUSPENSION

Résistance au roulis	très bien
--------------------------------	-----------

Souplesse	mauvais
Amortissement	bien
Adhérence train propulseur	bien

TENUE DE ROUTE

Sécurité	bien
Équilibrage	survireur
Vitesse en virage	très bien

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité	très bien
Instrumentation	moyenne
Volant	bien
Disposition pédales	moyen
Position de conduite	bien
Confort siège	assez bien

AGRÉMENT DE CONDUITE

Maniabilité	excellent
Confort général	moyen
Maintien pilote	assez bien

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot	bien
Habitacle	bien

CONTRÔLE QUALITÉ

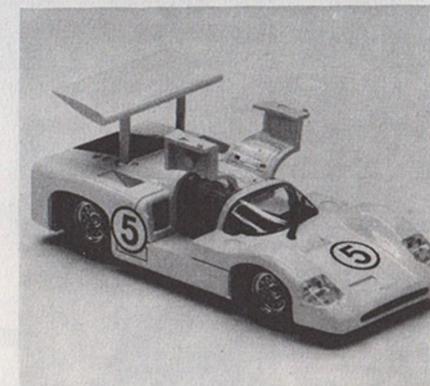
Intérieur	moyen
Extérieur	très bien

MODELISME

champion

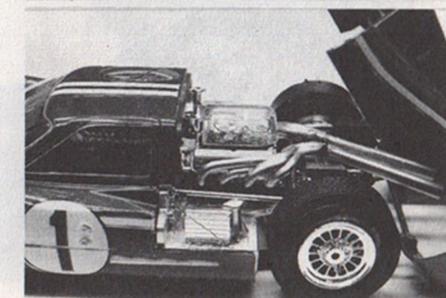
MINI MARCOS CORYG TOYS

La petite puce du Mans chez vous ni plus ni moins, cela pour 9 francs. Vous ne l'aurez pas peinte en bleu et bande jaune, puisqu'elle ne vous est proposée qu'en bordeaux mais qu'importe, les bricoleurs sortiront leurs pinceaux. Cette Marcos est bien rendue dans ses formes générales bien qu'elle soit peut-être plus pataude encore que l'original mais de toutes façons n'était-ce pas un peu en cela que résidait son charme? Le capot se soulève laissant entrevoir la mécanique B.M.C. qui semble ici encore plus touffue qu'au naturel, les portières s'ouvrent sur un intérieur assez correct tout de blanc vêtu avec malheureusement un volant en or qui n'a rien à faire chez cette sportive petite anglaise bon marché. Nouveau gadget à signaler qui ne manquera pas d'intéresser de nombreux amateurs, Coryg vous propose de mettre votre auto sur chandelles et de lui retirer ses roues. Préparer sa miniature ou du moins s'en donner l'illusion, pas mal non?...



CHAPARRAL 2 F SOLIDO

Un ornithologue de chez Solido a dû pouvoir passer quelques jours dans le nid de l'oiseau du désert et lui chiper tous ses plans et ses secrets car après une 2 D phénoménale de précision voici que la maison de Versailles nous offre une très bonne version (la meilleure jusqu'à présent) de la 2F. Des roues étoile comme sur la vraie qui nous avaient étonnés sur l'original, des portes qui s'ouvrent, un volet qui se meut lorsqu'on fait jouer la suspension arrière, de bonnes et larges aérations, une grille de capot moteur bien rendue, autant d'atouts justifiant le prix de 13 francs auquel est proposée cette nouveauté. Pas d'erreurs de coloris comme on en voit trop souvent, c'est encore une bonne miniature à mettre à l'actif de Solido. Dommage tout de même que le moteur ne soit pas accessible.



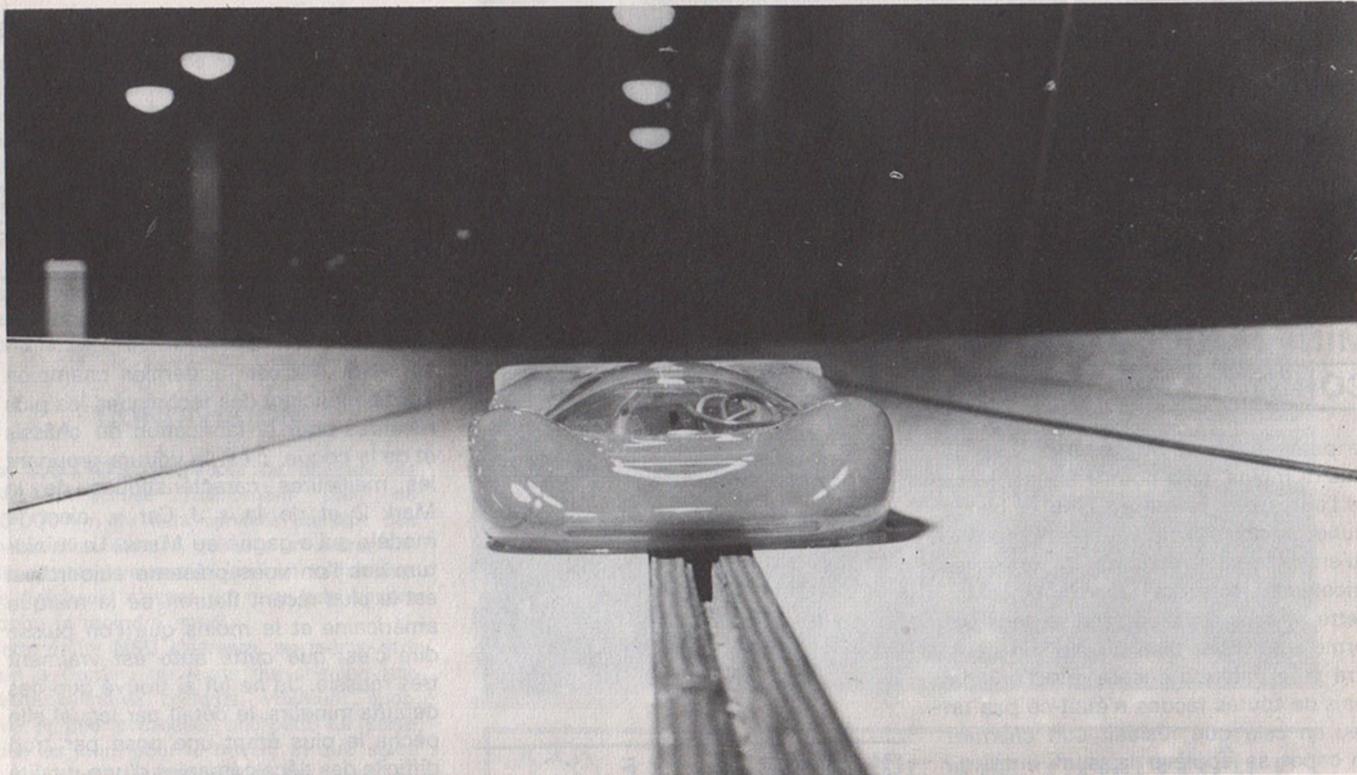
MINIATURE

A CONSTRUIRE AU 1/25^e

FORD MARK FOUR

I. M. C.

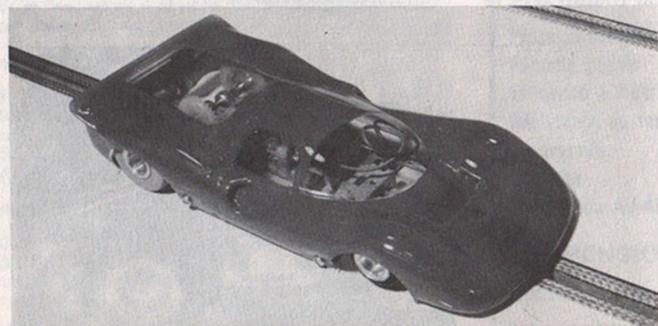
La Mark 4 c'est le dernier champion Ford bénéficiant des techniques les plus récentes pour la fabrication du châssis et de la coque, c'est la voiture groupant les meilleures caractéristiques de la Mark 2 et de la « J Car », c'est le modèle qui a gagné au Mans. La miniature que l'on vous présente aujourd'hui est le plus récent fleuron de la marque américaine et le moins que l'on puisse dire c'est que cette auto est vraiment très réussie. Je ne lui ai trouvé que des défauts mineurs, le détail par lequel elle pêche le plus étant une pose par trop difficile des décalcomanies d'une qualité quelconque d'ailleurs. C'est bien peu par rapport à une exceptionnelle finition moteur où tout est visible, des deux carbus quadruple corps au carter d'huile en passant par la pompe à eau, la courroie de ventilateur, l'alternateur... La voiture comme dans la réalité est joliment chaussée de Firestone et les roues très bien réalisées ne semblent qu'attendre la poussée du moteur 427. Tout cela pour 22,50 francs... avec en plus le plaisir de monter une maquette dont la précision des pièces est remarquable.



O. de la Garoullaye

Slot Racing

LA FERRARI P4



On en voit beaucoup sur les pistes, des Ferrari P 4 de Dynamic, et rien d'étonnant à cela puisqu'il s'agit d'une des meilleures voitures sur le marché en ce moment. Pensez que Raymond Ami a réalisé 11" 30/100 sur la piste Grand Prix du centre A. C. Mini Racing d'Auteuil.

Esthétiquement parlant, elle est des plus réussies, conciliant la ressemblance avec le vrai modèle et un caractère fonctionnel propre au slot, puisqu'elle est sensiblement surbaissée par rapport à l'original. Le châssis est un « in line » en magnésium avec bras oscillant et suspensions avant et arrière, ce qui en soi n'a rien de nouveau ni d'exceptionnel, mais d'un classisme éprouvé. Cette voiture qui n'est vendue qu'en « ready to run » est équipée d'origine d'excellents pneus en mousse grise qui contribuent à la très bonne tenue de route de l'ensemble.

Il est à noter aussi que cette aptitude à rester sur le rail est due à l'adaptation de supports de carrosserie très larges en laiton qui abaissent encore le centre de gravité, amélioration qui n'existait pas sur la Mirage.

Le moteur est un Général Electric très puissant et particulièrement souple et avec lui on a l'avantage de posséder beaucoup de frein moteur. Il n'est pas la peine de chercher à l'améliorer car il semblerait que tel qu'il est livré, on doit en tirer le meilleur parti. Ceux qui ont tenté de le rembobiner s'en sont mordu les doigts. Avis aux affamés...

Par contre on peut effectuer certaines modifications de détail pour la sécurité. On peut par exemple coller une bande de sparadrap à l'intérieur de la carrosserie en plastique transparent rouge, ou on peut bloquer les suspensions en remplaçant les ressorts par des entretoises de roues de 3,5 mm (cela évite aux suspensions de travailler de travers et d'abîmer ainsi la couronne). On peut aussi mettre un croisillon de fil à coudre autour du bobinage et y passer un peu d'araldite au pinceau. Cela vous évitera peut-être des surprises, mais vous subirez à coup sûr l'inconvénient de changer de série.

Il ne reste qu'à parler du prix qui est correct pour une voiture de ce genre puisque votre Ferrari toute montée vous reviendra à 115 francs. Et si vous voulez avoir une paire de pneus mousse de rechange, il vous en coûtera 10 francs.

O. L. G.



Une Cooper préparée en groupe

Prenez une BMC Copper tout juste rodée, passez chez un ou plusieurs accessoiristes en achetant ce qui vous est nécessaire, ce qui est susceptible de vous servir ou, bassement et matériellement parlant, n'achetez que les accessoires qui vous en donneront pour votre argent. Suivez nos conseils et vous aurez... une des meilleures.

Extérieur : A l'avant, vous vous devez de posséder 4 phares supplémentaires, deux longues portées et deux anti-brouillard à iode de préférence. Ceux qui étaient montés sur notre voiture étaient des Marchal 662 en vente partout au prix de 50,70 francs. Pour les fixer, il vous faudra deux pattes que nous avons achetées chez Marnat pour 21 francs. Elles sont très pratiques mais ont tendance à vibrer sur les chaos. On peut remédier aisément à ce petit défaut en leur adjoignant une barre de soutien. Dans ces mêmes chaos, vous risquez de laisser votre carter placé très bas sur les

Mini, à moins que pour 75 francs vous ne vous procuriez chez Marnat une plaque protège-carter. C'est le genre d'accessoire qui ne paraît cher qu'avant... Vous pouvez mettre sur votre capot des attaches de caoutchouc en vente partout au prix de 22 francs et qui pourront vous éviter une mauvaise surprise le jour où vous n'aurez pas pris bien soin de le fermer. Toujours à l'avant de la voiture, et puisque c'est autorisé par l'annexe J, nous vous conseillons de remplacer votre calandre par un grillage, votre refroidissement s'effectuera mieux ainsi. A l'arrière vous pourrez avoir besoin



d'un phare de recul dont il existe des tas de modèles à tous les prix et pour toutes utilisations. Pendant que nous sommes derrière, changeons le pot qui même s'il ne vous amènera qu'un gain de puissance assez illusoire dotera votre voiture d'un bruit emmèment plus sympathique. Le nôtre, acheté chez Marnat, était de marque Devil et valait 145 francs. Question tenue de route, tout

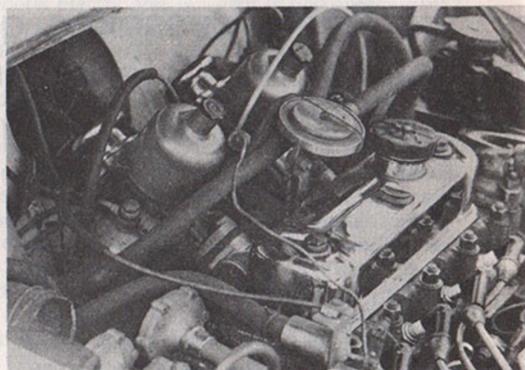
notre attirail venait de chez Marnat, de la barre anti-roulis assurant une meilleure stabilité en virage, (175 francs) aux quatre jantes larges en tôle de 4 pouces 1/2 (88 francs l'une) qui permettent l'emploi de pneus racing et qui donnent aux pneus normaux le loisir de travailler à plat (on peut bien sûr employer des jantes en magnésium, mais si elles sont plus esthétiques, elles coûtent plus cher et sont plus fragiles), en passant par les entretoises élargissant la voie. Pour les entretoises nous vous conseillons de prendre le modèle à 70 francs où l'on change radicalement les goujons pour en mettre de plus longs.

Intérieur : Pour s'asseoir il vaut mieux un baquet qui vous maintiendra en virage et qui vous permettra si vous êtes grand de reculer encore plus votre siège. Un inconvénient toutefois, vous risquez de devoir changer les ferrures. (Le notre : un Fusina à 340 francs venait de chez Marnat.) Pour éviter que votre volant ne soit à plat comme sur les bus de la RATP et pour pouvoir idéalement le régler, il vous faudra une bride pour baisser la direction (Marnat : 12 francs), mais si vous apportez cette amélioration nous vous conseillerons de faire régler votre crémaillère pour qu'elle ne travaille pas en porte à faux. Il vous faudra aussi un volant d'un plus petit diamètre pour avoir moins de mouvements à faire en épingle. Le nôtre était un Motolita de 33 cm tulipé en cuir, il venait de chez Marnat et coûtait 320 francs. En face de vous il vous faudra un compte-tours de manière à surveiller votre régime moteur. Il en existe de nombreux modèles et si le nôtre était un électronique Speedwell acheté chez Rallye Auto Sport 250 francs vous pourrez choisir le votre en fonction de vos exigences. De toutes façons c'est une dépense impérative comme l'ampèremètre (le Speedwell 40 francs chez Rallye Auto Sport) si vous faites des rallies pour vérifier la charge et un mano de température d'huile 78,50 chez Rallye Auto Sport pour qu'en circuit vous puissiez surveiller la chauffe. Là encore il s'agit d'accessoires que vous pourrez trouver à un peu tous les prix et chez n'importe quel accessoiriste. Pour les rallies il vous faudra aussi un lecteur de carte (59 francs chez Marnat) auquel nous vous conseillons de mettre une visière de manière à ne pas éblouir le pilote. Une pédale d'accélérateur Paddy Hopkirk s'avère indispensable pour pouvoir effectuer « talon-pointe » et il vous en coûtera partout 25 francs. N'oubliez pas dans vos achats des prolongateurs de commandes de phares et d'essuie-glace, car lorsqu'au fond de votre baquet vous voudrez passer en phares ou s'il pleut, vous serez obligés de vous contorsionner si vous ne les avez pas prévus. Cela coûte 2 francs pièce et vu leur utilité on aurait tort de s'en priver. Une fois que vous aurez vos ceintures de sécurité, il ne vous restera plus qu'à vous procurer un arceau, (chez Marnat 150 francs) accessoire vraiment indispensable surtout en cas de pilotage... aléatoire ! Nous vous conseillerons aussi pour éviter les bosses de le recouvrir de mousse, après tout il y va de votre sécurité comme de votre confort.



Sous le capot : L'annexe J vous autorise certaines modifications, notamment un allègement du volant moteur à 800 grammes (coût : 100 francs) et un équilibrage parfait (125 francs) avec un tel embiellage vous pourrez prendre vos tours sans risquer la casse à tout instant. Vous avez le droit aussi de changer votre arbre à cames et nous vous conseillerons le type 731 qui donne des chevaux à tous les régimes jusqu'à 7 000 tours et qui permet la circulation en ville. Mais si vous voulez faire du circuit, vous aurez plutôt intérêt à monter le 648 qui vous permettra un régime avoisinant 8 000 tours/minute. Vous payerez pour ce faire 550 francs chez Rallye Auto Sport. En ce qui concerne la carburation, il vous faudra troquer vos carburateurs contre des H4 qui semblent bien adaptés (moins de souplesse à hauts régimes que le Weber, mais davantage en bas) agrandir votre pipe pour éviter l'étranglement et travailler votre culasse. Après quoi il ne vous restera plus qu'à réétudier le refroidissement. Nous vous recommandons l'emploi du plus grand modèle de radiateur d'huile (Cooper S) qui vous coûtera 185 francs chez B.M.C., l'usage d'un ventilateur 6 pales indispensable pour un refroidissement efficace mais qui émet un sifflement désagréable à haut régime (22 francs chez B.M.C.) et le remplacement du thermostat par un tube conique à son extrémité (7 francs chez B.M.C.) qui permet

une circulation plus rapide de l'eau. Eventuellement, si vous voulez tourner en circuit, vous pourrez vous monter un radiateur d'eau supplémentaire bricolé à partir d'un radiateur acheté à la casse. Vous le brancherez sur le chauffage et à la base de celui d'origine. Et après tout cela, s'il vous reste de l'argent pour mettre de l'essence dans votre Mini, vous vous apercevrez que vous êtes au volant d'une nouvelle voiture. A votre portemonnaie la parole...



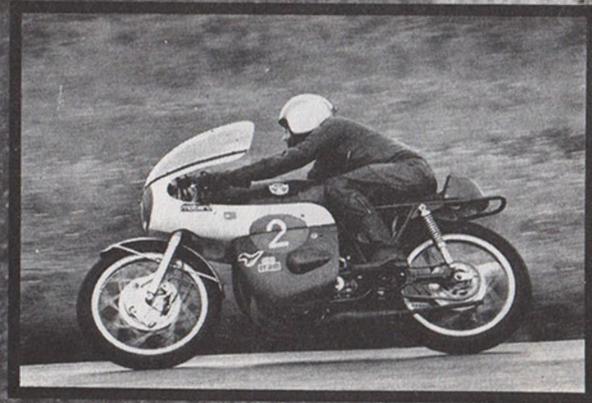
Voici les adresses des magasins cités au cours du texte : J.-L. Marnat, 3, rue Brunel, Paris (17^e). Rallye Auto Sport, 30, avenue de la Grande-Armée, Paris (17^e). B.M.C., 15, avenue de Madrid, 92-Neuilly-sur-Seine.

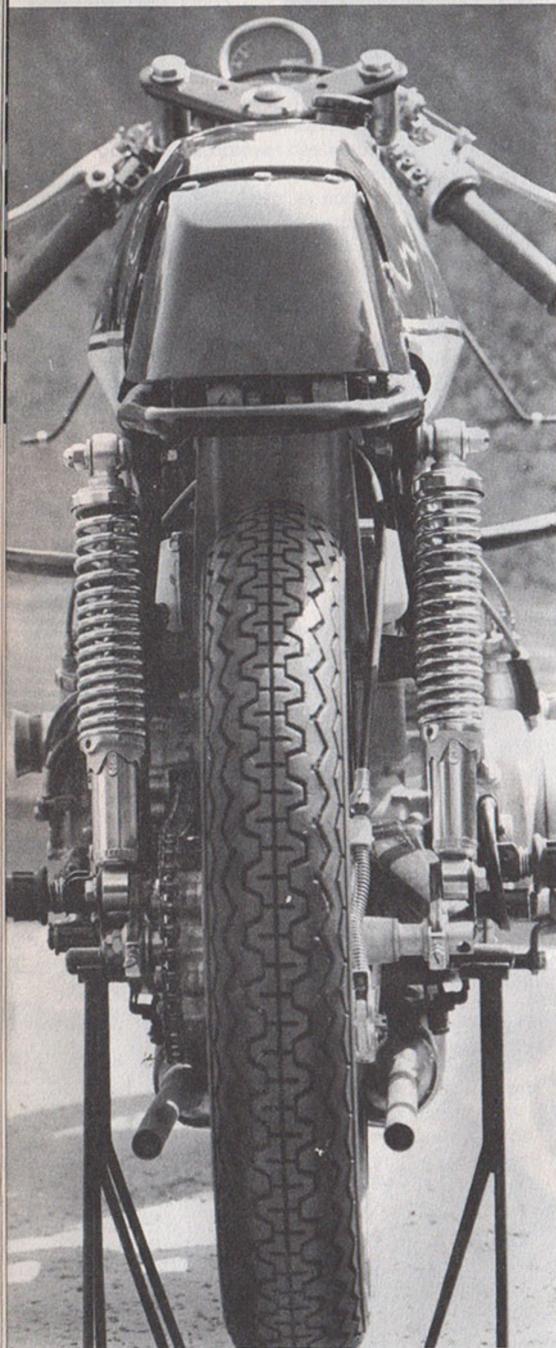
essai

KAWASAKI 250 AIR

par C. Lacombe

Nous sommes déjà au mois de juillet et la saison des courses est bien entamée. Pour certains, c'est bientôt l'heure de changer de monture et pour d'autres commence à se poser le cruel dilemme du choix d'une machine qui leur permettra d'exprimer pleinement leur talent de pilote au cours de la saison 69. Ainsi j'ai pensé qu'un essai de moto de compétition client serait bienvenu pour beaucoup d'entre vous.





Tout de suite, mon choix s'est porté sur la 250 Kawasaki A 1 R. Ceci pour les raisons suivantes. Tout d'abord, c'est une vraie moto de course, donc elle ne nécessite pas un aménagement particulier pour être apte à se présenter correctement sur une ligne de départ. Ensuite, elle est solide, je développerai cette affirmation dans l'essai. Enfin, elle n'est pas très chère à l'achat et, en raison de ses caractéristiques de résistance, le budget entretien de l'A 1 R est dérisoire.

La moto d'essai est la première Kawasaki Racer vendue en France, elle a appartenu à Alain Barbaroux qui a fait quatre courses avec, dont une victoire aux Coupes du Salon. Elle est actuellement la propriété de Pierre Blosser, aussi connu sous le surnom de « Moustique ». Avant d'avoir cette machine, « Moustique » a toujours piloté des Aermacchi avec lesquelles il fut champion de France, catégorie Sport en 1966 et c'est avec une certaine anxiété que l'ex-aermacchiste devint kawasakiste ! Il s'attendait à affronter des problèmes de mise en main et bien d'autres particuliers au deux-temps, et, miracle, rien de tout cela. On est immédiatement à l'aise sur la Kawasaki, et le fonctionnement régulier du moteur n'augure aucune tendance au serrage.

Présentation

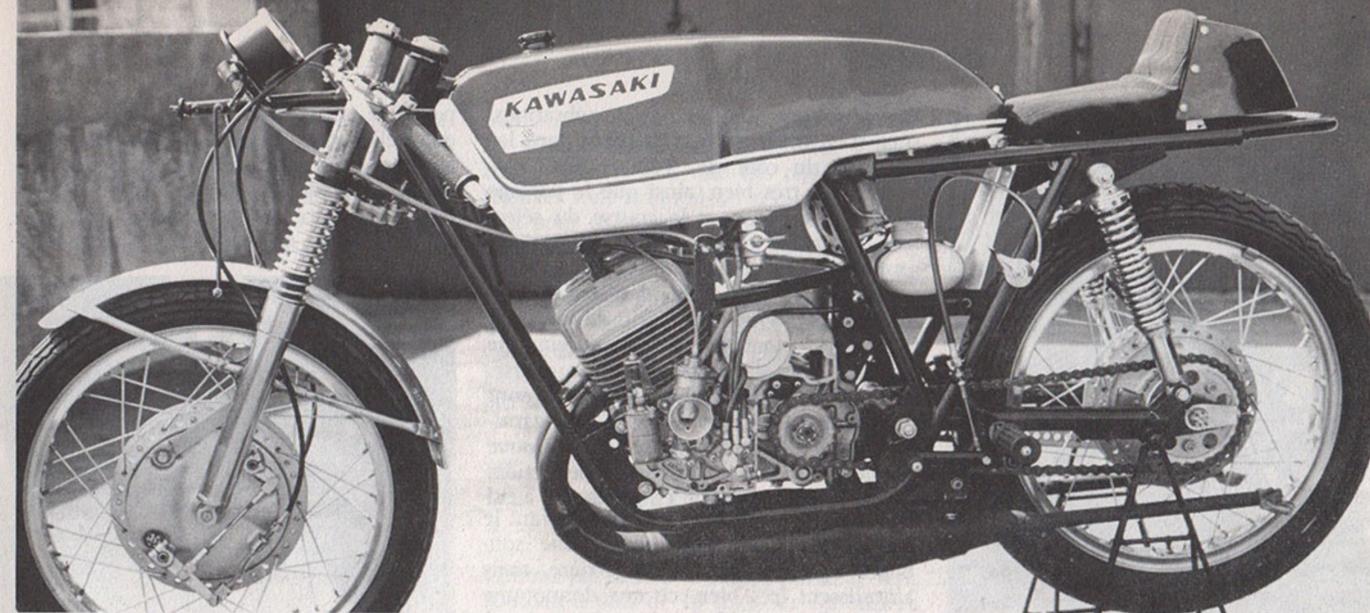
La première chose qui étonne en voyant une A 1 R, c'est son réservoir d'essence immensément long, ce qui affine beaucoup la ligne de la moto. La petite selle recouverte d'un tissu noir imitation velours s'harmonise « richement » avec la couleur rouge foncé métallisé du réservoir et du dossier de selle. Le cadre est classiquement noir ainsi que les pots de détente. Quant au moteur et aux freins, ils sont gris-perle... Un vrai bijou ! La finition de l'ensemble est signée Kawasaki, c'est tout dire. La touche « course » de cette finition se présente sous forme de minuscules trous percés dans quelques écrous, ceci afin d'y glisser un fil de cuivre en guise d'arrêtoir. Cette précaution m'a parue superflue sur la Kawasaki.

Technique

Le moteur de l'A 1 R est directement dérivé du modèle tourisme Samouraï. C'est un twin deux temps à alimentation par distributeur rotatif, refroidi par air. Les cylindres et les culasses en alu sont séparés, et les fûts sont chemisés fonte. Voici en gros les pièces qui diffèrent de la Samouraï. Tout le haut du moteur, cylindres, culasses, joints de culasses, pistons, segments et la cage à aiguilles du pied de bielle. Le carter inférieur est le même que sur la Samouraï, mais le supérieur est un carter de 350 cc modifié. L'embellage, le barillet de sélection de la boîte de vitesses, l'arbre primaire, quelques pignons, les carters latéraux du moteur, les bobines, la dynamo et les carbus sont autant de pièces particulières à l'A 1 R. Par contre, le ressort d'embrayage et les disques munis de bouchons sont ceux de la 350 Avenger. La pompe à huile reste celle de la 250 Samouraï. Cette liste est sommaire certes mais suffisante pour apprécier le sérieux avec lequel a été construit le moteur de la « Racer ». Comme sur les autres twin de la marque, l'embellage repose sur trois paliers et les arbres de boîte portent sur un roulement d'un côté, sur une cage à aiguilles de l'autre. La boîte de vitesses de l'A 1 R est du même type que celle des machines de tourisme. Les cinq rapports se passent en descendant, le point mort est avant la première. Le graissage du Racer utilise le principe « injectolube » comme sur l'Avenger (voir essai *Champion* n° 26). L'embellage monté sur roulement aiguilles est graissé sous pression et la transmission primaire s'effectue par pignon à taille droite.

Lorsque l'on démonte le moteur, pour voir, on est toujours agréablement surpris de constater le sérieux de la fabrication. Un petit reproche pourtant, les lumières d'échappement et de transfert mériteraient un petit réajustement, qui aime bien châtie bien...

Le moteur étant passé au crible, voyons maintenant la partie cycle. Le cadre, un double berceau en tube d'acier fait encore une fois appel à la machine de tourisme, mais il est sérieusement renforcé, surtout dans la partie arrière et sur le bras de



fourche arrière. Les suspensions sont conventionnelles, télescopiques à l'avant, avec amortisseurs hydrauliques réglables à l'arrière. L'amortisseur de Shimmy est le même que sur les Yamaha d'usine. Il est du type à friction et se situe sous la tête de fourche. Les freins sont en alu frettés acier. L'arrière est à simple came et l'avant à double... à double... double came. Le refroidissement en est assuré par une ouïe latérale et par de nombreux orifices pratiqués dans le centre du moyeu, ce qui permet par la même occasion d'évacuer instantanément et automatiquement la poussière des garnitures.

La position

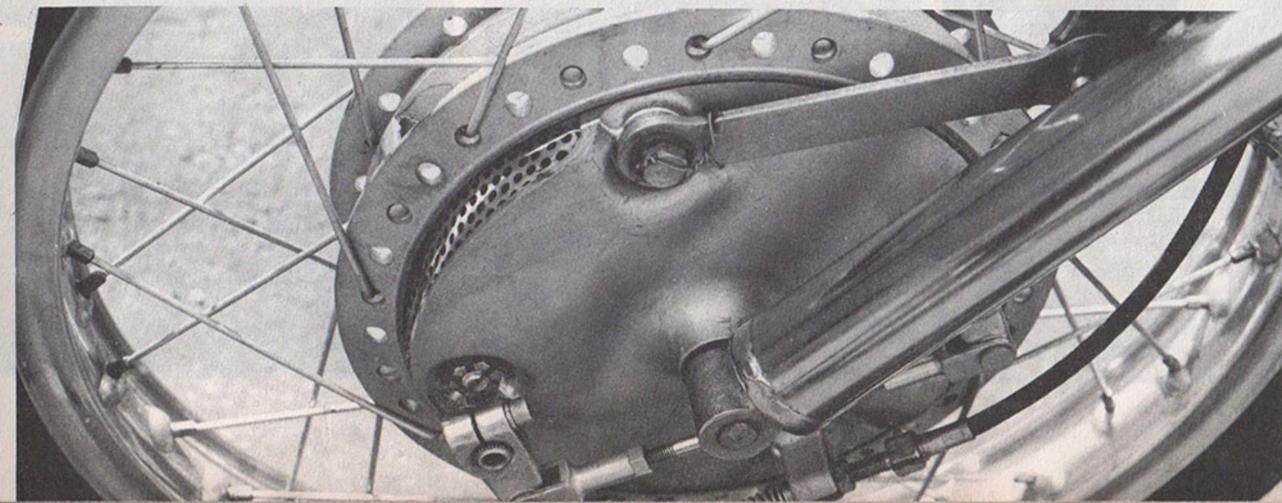
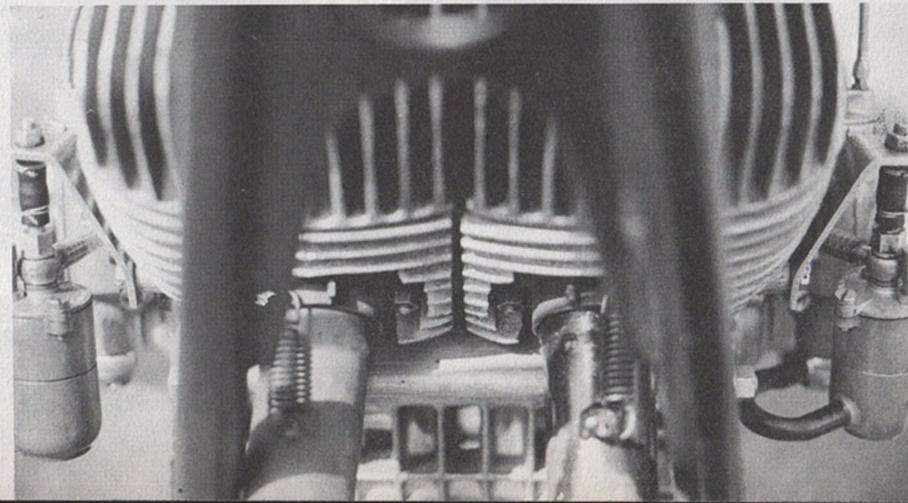
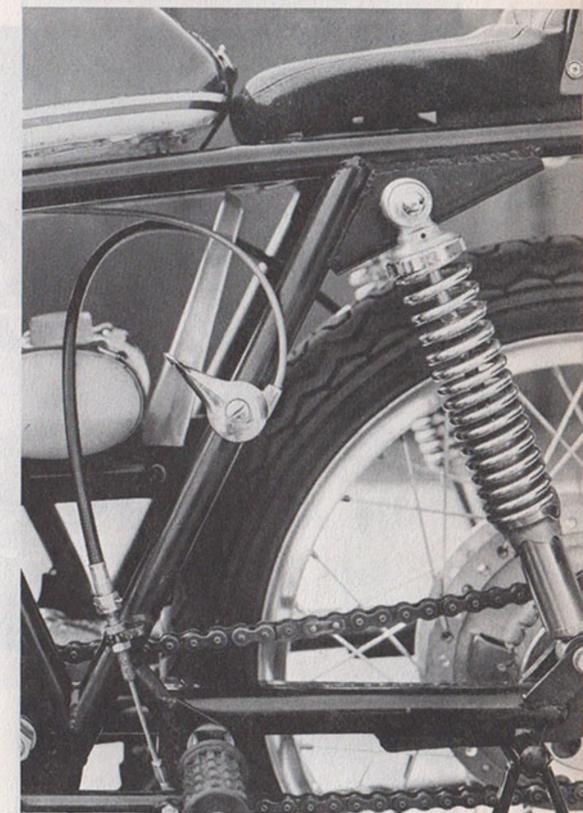
Lorsque l'on prend place sur l'A 1 R, on est encore une fois surpris par la longueur du réservoir et pour atteindre les bracelets, il faut déjà presque se coucher sur le réservoir. On est très bien comme ça, les fesses calées contre le dossier, les commandes tombent « au poil » aux pieds et aux mains... Et pourtant, ce n'est pas la bonne position, on est trop en arrière, carrément assis au delà de la broche AR de la roue ce qui, pour la tenue de route, n'est pas très indiqué. Aussi faut-il, et c'est impéra-

tif, modifier la machine d'origine en raccourcissant la selle.

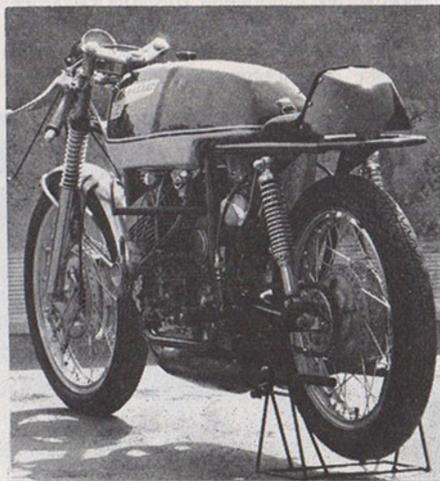
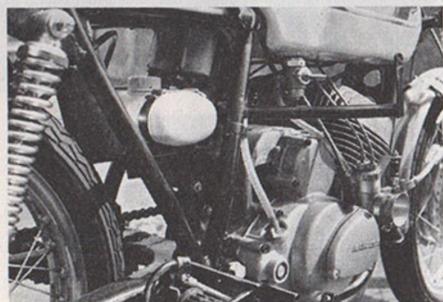
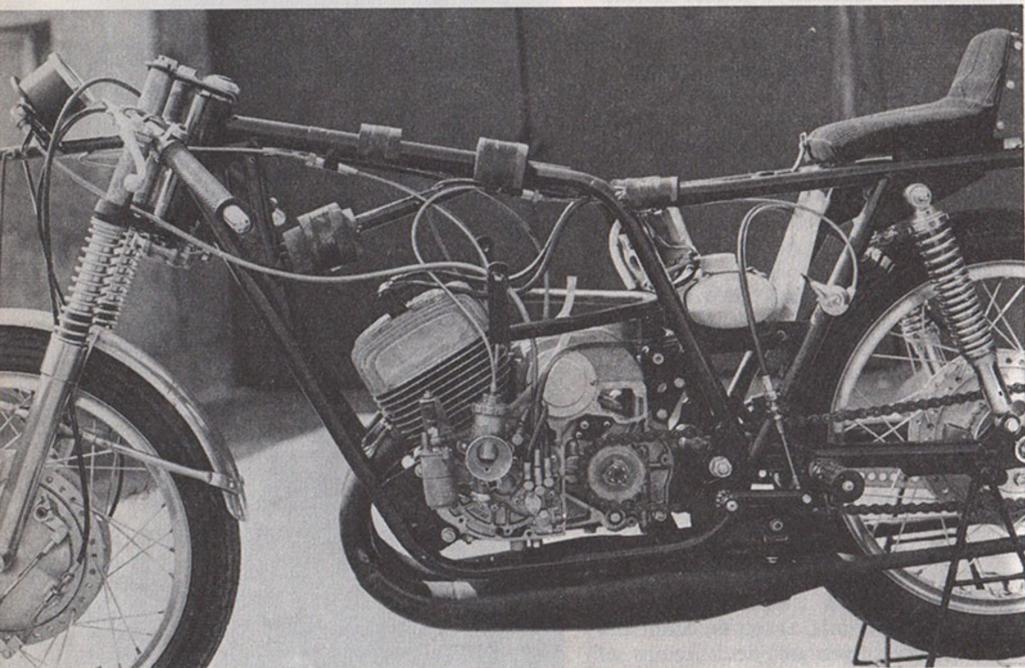
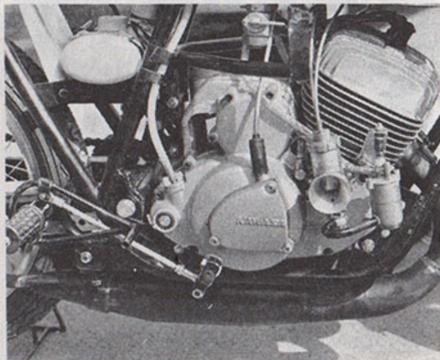
L'essai

La mise en route de cette machine se fait à la poussette et deux, trois mètres suffisent pour lancer le moteur. Vous pouvez aussi la démarrer sur la béquille rien qu'en tournant la roue arrière, lorsqu'une vitesse est engagée. Donc, démarrage très facile et c'est important dans un départ de course...

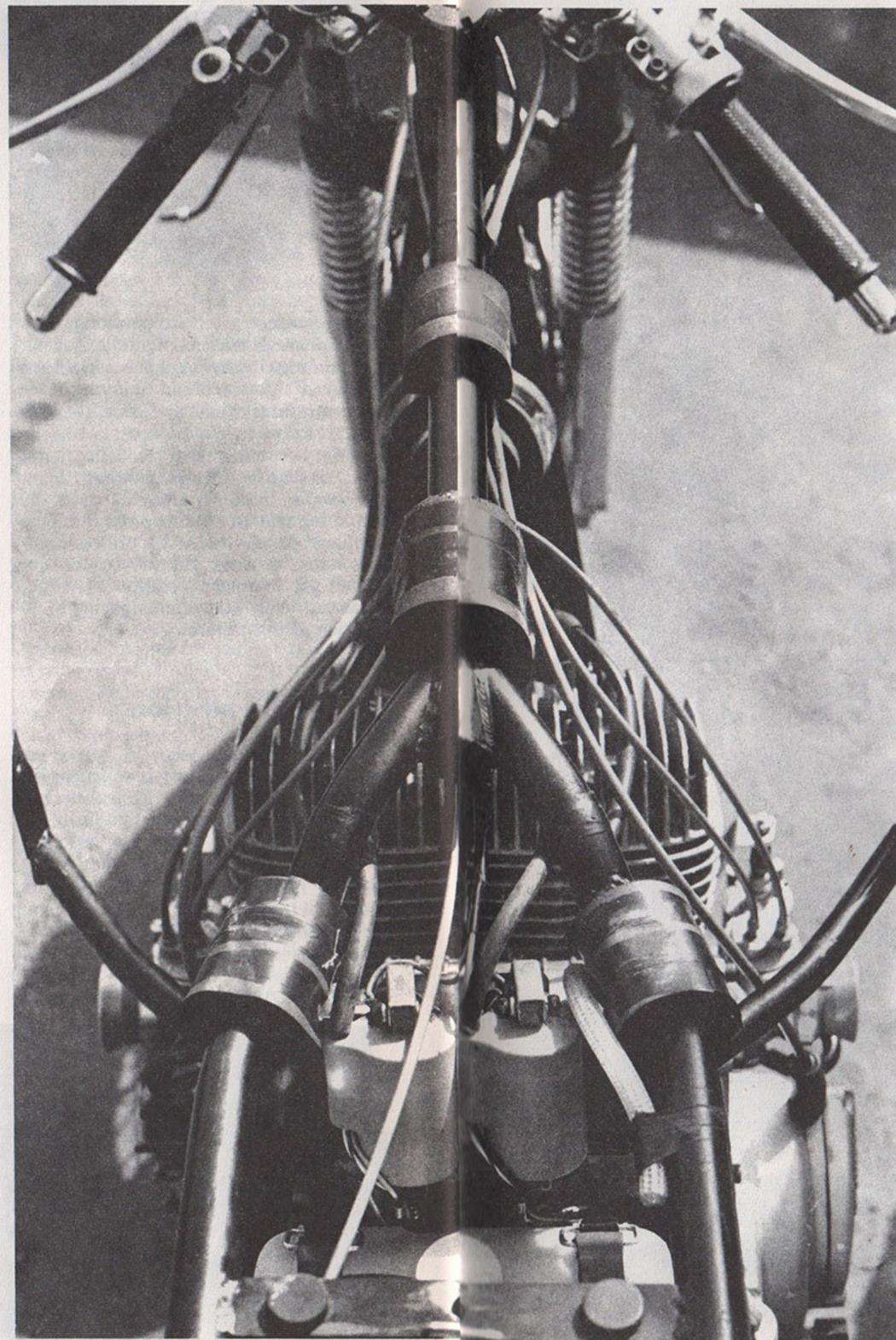
Le bruit ? C'est une machine de course donc, par principe, un régal pour les oreilles. La particularité du bruit Kawasaki, un fond sonore insaisissable, assez sourd mais puissant... Oui, c'est un peu ça, un puissant souffle contenu dans les pots de détente. Pour partir, il ne faut pas avoir peur de faire cirer l'embrayage en gardant l'aiguille du compte-tours entre 8 000 et 9 000 t/m. Alors, vous êtes dans les chevaux, et ça grimpe. La première est longue, longue (certainement un peu trop longue pour une épingle), l'aiguille monte à 10 500 t/m... Qu'importe, on ne craint pas les surrégimes avec un deux temps et lorsque vous passez la seconde, ça pousse toujours... Et à nouveau très fort en 3° et 4°, et encore en 5°... Pour cela, il ne faut pas descendre en dessous de 8 500 t/m. La souplesse du moteur n'est que moyenne.



On ne ressent que très peu de vibrations, si ce n'est un léger frémissement dans les poignets, du côté de 9 000 t/m. L'embrayage est très bien, ainsi que le passage des vitesses, précis, et la course du sélecteur est aussi courte que l'on peut la souhaiter. L'étagement de la boîte n'est pas parfait à cause de la première un peu trop longue. Quant à l'utilisation, cette boîte avec « tout en bas » requiert une certaine habitude, surtout pour la course. Sur une machine neuve, les freins sont excellents mais si vous posez des garnitures plus tendres... Alors, je ne trouve pas de mots pour exprimer sa perfection, c'est à la fois puissant et progressif aussi bien à chaud qu'à froid, tout en ignorant le fading. Les suspensions sont d'une souplesse moyenne surtout à l'arrière, mais amortissent très bien, ce qui donne une bonne adhérence à la machine. On pourrait



peut-être souhaiter un meilleur accord entre elles, par exemple en durcissant la fourche avant. Sur très mauvais revêtement, la Kawasaki serait sujette à une légère tendance au guidonnage qui, fort heureusement, ne s'amplifie pas, ce qui



prouve que l'amortisseur de Shimmy est efficace. La tenue de route mérite la mention très bien, on ne peut rien reprocher au cadre, et pour qu'elle devienne excellente, il faudrait revoir comme nous l'avons suggéré le réglage des suspensions. Quant à la

maniabilité, rien à redire, c'est un vélo! La solidité semble être l'un des atouts majeurs de l'A 1 R, une fois réglée (et les réglages sont simples) on n'y touche plus sauf pour changer de temps en temps de bougie. La machine de « Moustique » a dix courses dans les bielles, plus quelques entraînements, et ce n'est que dernièrement qu'il s'est senti obligé de remettre deux cylindres et deux pistons neufs : coût de l'opération, 720 F, ce n'est tout de même pas très cher pour une saison!

Les performances

Comme par hasard, le jour de l'essai, le vent soufflait à plus de 10 m/s sur Montlhéry et les performances que nous avons mesurées ne sont pas dignes d'être publiées. Aussi, je me référerai, pour la vitesse de pointe, au temps réalisé au TT par le pilote d'une Kawasaki A 1 R strictement d'origine, en tenant compte que le braquet n'est pas le plus long que puisse tirer la machine. La vitesse de la Kawasaki était de 187 km/h. Cette performance la rend donc compétitive par rapport à la concurrence avec peut-être en plus l'argument solidité... et un autre qui n'est pas le moindre, celui du prix. La Kawasaki A 1 R ne coûte que 8 500 F TTC sans carénage. A titre indicatif, voici encore quelques prix TTC de pièces de rechange : un piston 36 F, un cylindre 324 F et une culasse 125 F, un embiellage complet 648 F, un cadre complet 720 F. Une vraie moto de course, pas chère à l'achat c'est bien. Mais de la pièce de rechange bon marché, c'est encore mieux!

C. L.

Fiche technique de la Kawasaki Racer

Moteur :

Bicylindre deux temps, refroidi par air. Alésage course 53 x 56. Cylindrée 247 cc. Puissance 40 CV à 9 500 t/m. Couple 3 kg à 8 500 t/m. Compression 8:1. Distributeur rotatif Mikuni M 26 (26 de diamètre). Boîte cinq rapports. Étagement : 1^o) 2,063 à 1; 2^o) 1,474 à 1; 3^o) 1,182 à 1; 4^o) 1 à 1; 5^o) 0,885 à 1. Embrayage multidisques travaillant dans l'huile. Allumage magnéto bobine. Graissage injectolube.

Cycle :

Cadre double berceau. Fourche AV télescopique. Suspension AR à bras oscillants avec amortisseurs réglables.

Roues : 275 x 18 à l'AV et 300 x 18 à l'AR.

Freins : Simple came à l'AR. Double came à l'AV.

Réservoir : Essence 20 l. Huile 1 l.

Poids : 109 kg.

Importateur : Sidemm, 36, avenue Hoche, Paris-8^e.

LISTE DE CONTRÔLE



KAWASAKI RACER

MOTEUR

Bruit	« Grand Prix »
Démarrage	Très facile
Vibrations	très bien
Souplesse	moyenne
Nervosité	excellent

TRANSMISSION

Embrayage	très bien
Passage des vitesses	très bien
Étagement	bien

FREINS

Pression (force à déployer)	très bien
Fermeté	excellent
Efficacité à froid	excellent
Résistance au fading	excellent
Progressivité	excellent
Puissance	excellent
Frein arrière	excellent

SUSPENSION

Souplesse	moyen
Amortissement	très bon
Adhérence	bien
Réaction aux mauv. revêt.	bien

TENUE DE ROUTE

Rigidité	très bien
Vitesse en courbe	très bien
Accord suspensions	moyen
Maniabilité	très bien

DIVERS

Réglage des commandes	bien
Disposition des commandes	bien
Position pilote	à retoucher
Confort	mauvais
Accessibilité mécanique	très bien
Facilité réparations	excellent
Présentation	excellent
Finition	excellent
Qualité de l'ensemble	très bien
Propreté de l'ensemble	très bien

Il faut voir

par Christian Lacombe

Pour les « Éléphants » un peu de courage est seulement nécessaire pour affronter la froidure de l'hiver. Mais, pour le T.T., il est souvent question de temps... et d'argent. Aussi, j'ai pensé qu'un petit guide touristique pourrait vous décider ou vous inciter à venir en ce lieu sacro-saint de la moto.

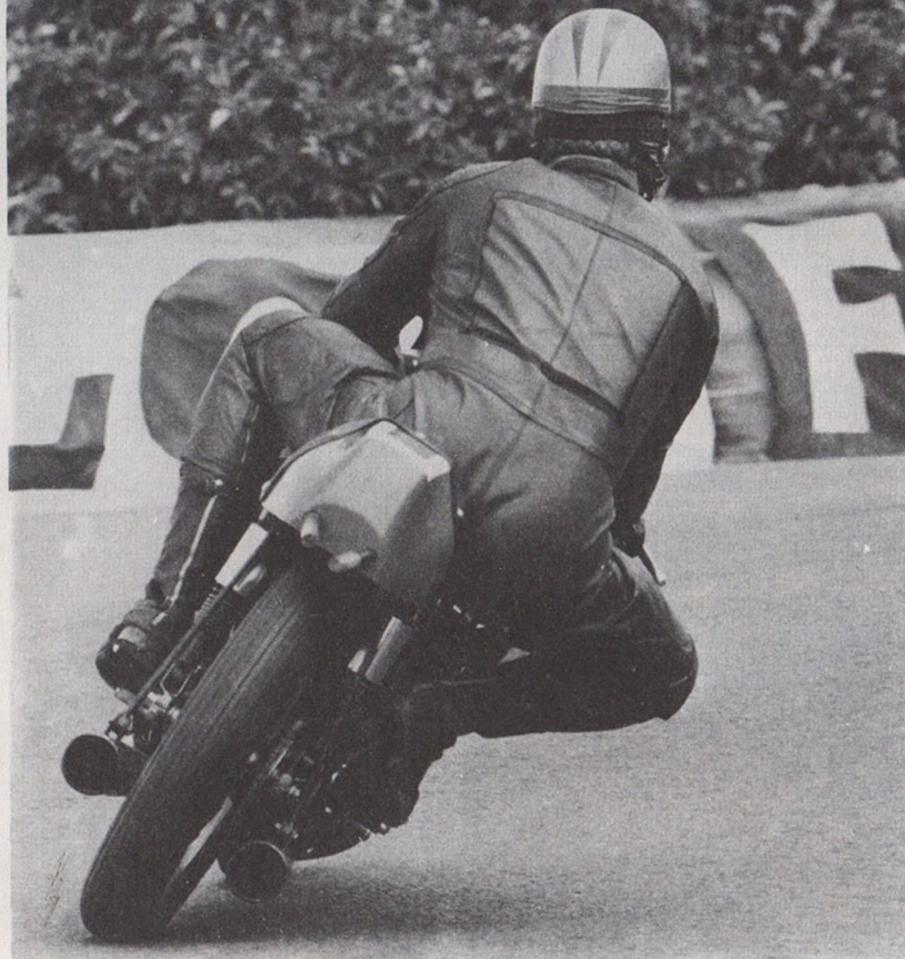
Un voyage au T.T. nécessite une longue préparation, surtout pour ceux qui désirent s'y rendre en voiture. Là, c'est tout un problème. Il faut réserver au moins six mois à l'avance pour être sûr d'avoir une place sur le bateau. Avec une

LE T.T.

moto, c'est déjà moins difficile et vous pouvez même vous embarquer sans difficultés à n'importe quel moment. Seule précaution à prendre, arriver à Liverpool le réservoir presque vide car votre essence vous sera de toutes façons pompée avant l'embarquement. Sitôt débarqué à Douglas, la première chose à faire est de retenir votre place pour le retour, si ce n'est déjà fait. Car, si l'arrivée au T.T. s'échelonne sur une semaine, le retour en Angleterre s'effectue en quatre jours...



Il y a deux grands événements à ne pas manquer dans une vie de motocycliste : les Éléphants et le T.T.



*Billy Nelson
sur la 500 Paton*

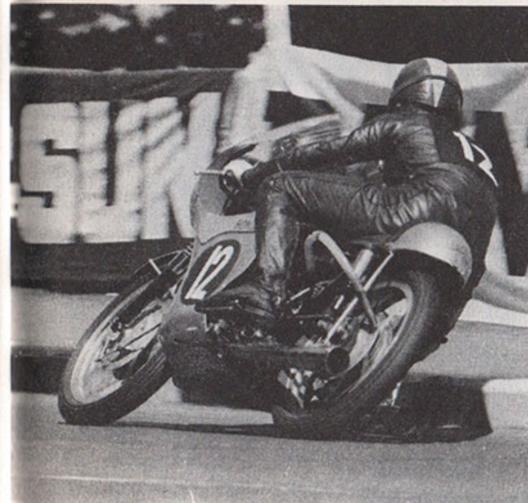


Puis, il faut rechercher un lieu d'hébergement. A ma connaissance, il n'existe pas d'auberge de jeunesse. Reste donc le camping ou l'hôtel. Les campings sont rares et non aménagés. Le plus important se trouve à quelques kilomètres de Douglas sur la route de Peel, juste en bordure du circuit. Par contre, les hôtels ne manquent pas à Douglas même, il y en a un nombre considérable, dont la moitié se situent sur la promenade en bordure de mer.

Il faut quinze jours pour tout connaître du T. T. La première semaine est réservée aux entraînements qui se déroulent à des heures pour le moins inhabituelles. Le matin de 5 h à 7 h 30 et le soir de 18 h à 21 h 30 (il fait vraiment nuit à partir de 11 heures du soir). Entre-temps, vous pouvez visiter l'île qui est une véritable petite merveille. C'est si joli que l'on n'a même pas envie de rouler vite. Chaque chemin réserve de féériques surprises, une montagne d'une beauté sauvage, une côte rocheuse inquiétante, une paisible vallée verdoyante et fleurie... Des châteaux, il y en a aussi et si bien conservés qu'ils font plutôt penser à un décor de théâtre qu'à d'impreuables et vénérables forteresses. Vous pouvez encore aller voir l'imposante roue à aubes de Laxey (près de 20 mètres de diamètre) ou le musée de la moto à Peel. Vous trouverez tout ça et bien d'autres choses encore dans le guide touristique de l'île. Mais ce que l'on n'y indique pas, ce sont les superstitions des habitants. A Castletown habite la reine des sorcières, mais oui! Et cette dame que j'aurais bien aimé rencontrer est une notabilité respectée de l'île. Il est vrai qu'elle pratique la bonne magie, la blanche... Les Manxmen (nom des habitants de l'île de Man) sont très friands de phénomènes surnaturels et plus particulièrement des histoires de nains, les « Fairy ». Entre Douglas et Castletown, un petit pont leur est dédié et tout Manxman le traversant doit saluer de la main et dire, pénétré, « hello little Man ». Sinon, gare aux ennuis futurs!... Autre curiosité bien particulière à cette île, le Manx Cat. C'est un matou insolite et disgracieux et pour cause, il naît sans queue... Vous verrez qu'une semaine sera trop courte pour tout voir. Quant à la semaine des courses, elle est bien trop remplie pour vous laisser le temps de musarder dans la campagne. Voyez plutôt.

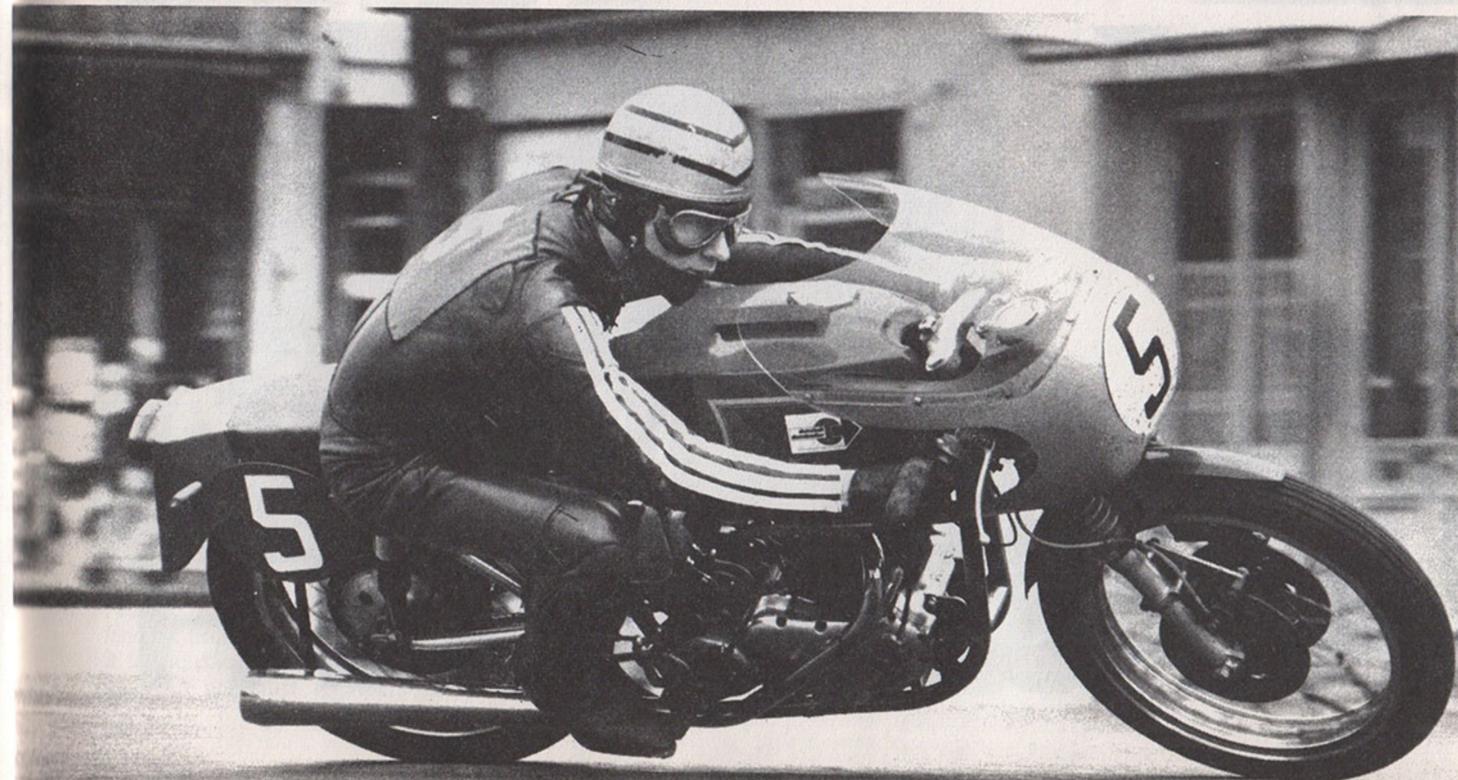
Le samedi matin a lieu le dernier gros arrivage. Des milliers de motocyclistes débarquent juste pour filer au circuit et regarder la course des side-cars.

Le dimanche, « Sunday closed », mais



*Kelvin Carruthers
particulièrement à l'aise
sur la 125 Honda*

*Le vainqueur
de la course de production
classe 750 :
R. Pickrell
(Dunstall-Dominator)*



les routes du circuit ne sont pas fermées, elles, et c'est le spectacle du maintenant traditionnel « Mad Sunday » (les fous du dimanche). Tous ces motards qui s'excitent sur la même piste que leurs grandes idoles, ça vaut le coup d'œil! Hélas, parfois, c'est sanglant, car si les Anglais sont souvent d'excellents pilotes de circuits, par contre sur route ouverte et sans limitation de vitesse, ils sont un peu « dingues », non pas qu'ils roulent vite (ils n'en ont pas l'habitude) mais ils doublent n'importe comment...

Le lundi, c'est la course des 50 cc le matin et 250 cc l'après-midi. Le soir, l'immense salle du Palace accueille des milliers de spectateurs pour la remise des prix. Le mardi est une journée très chargée : rallye de vintages, acrobaties à moto avec la Royal Marine motor cycle, Rallye des motos Vincent, des motos BMW, des motos Honda et ceci à des endroits différents de l'île. Moto-cross, gymkhana, films de courses de motos, concert musical... impossible de tout voir et entendre.

Le mercredi matin, devant les stands, nouvelle et excellente démonstration de la Royal Marine, puis c'est le départ de la course de Production. L'après-midi, c'est le tour des 350 cc puis encore des films et des remises de prix.

Le jeudi, nouveau rallye de vintages, plus de cent participants et tous sur des « bécanes » fabuleuses et parfaitement entretenues. Nouvelle présentation de films, course de dragsters et encore un gymkhana.

Le vendredi, dernier jour du T. T., est réservé à la course des 125 et 500 cc. Encore des arrivants pour la grande course des 500 et le soir, à la remise des prix, la salle vibrera sous les ovations faites à la nouvelle idole des Anglais, Giacomo Agostini. Ce programme bien rempli sera encore incomplet si vous ne visitez pas une extraordinaire exposition de photos qui relate toute l'histoire du T. T. Tout ce que je viens de vous décrire n'est rien en comparaison du spectacle de la rue. Là, c'est indescriptible, il faut le voir, c'est toute l'ambiance du T. T. Des milliers de motos et de motards par groupes, paquets, chapelets, serpents, vont et viennent, se rangent et repartent dans un bruit d'enfer. Ça discute, rigole, prend des photos, compare, échange des insignes, des adresses et s'expédie des bourrades. Là, une BMW entièrement chromée. Ici, un side-car basset pour la route. Là-bas, un dragster avec plaque minéralogique, derrière un tri-car comme celui de Greenwood. Mais encore, un autre side propulsé par deux moteurs Triumph et une lignée de motos venant de Suède, admirablement peintes... La moindre rue de Douglas, la plus petite impasse, contient des trésors, des Rickman Metisse, des Dunstall Domiracer, des Manx et toujours pour le tourisme, beaucoup sont équipées de pneus triangulaires. Certains roulent avec de vraies motos de course, ne serait-ce que pour se rendre de l'atelier au circuit... Voir passer des G 50, des Manx, des bassets Rennsport en ville,

n'est tout de même pas commun! La nuit venue, l'animation quadruple, à croire que tous les motocyclistes de l'île se retrouvent à Douglas et pourtant, si vous allez à Ramsey, à Peel ou ailleurs vous verrez le même spectacle. Les « troquets » enfumés sont bondés, dans la rue où flotte une perpétuelle odeur de frites grasses et de poissons grillés, ça chante, braille et s'esclaffe. Où est la vieille Angleterre en chapeau melon et parapluie?... Balayé le conformisme, tout est permis au T. T.

Je pourrais encore vous parler longtemps de l'ambiance au T. T. mais ce ne serait qu'un pâle reflet de la réalité. Alors, n'attendez plus et dès l'an prochain, venez en masse au T. T. Voici quelques prix qui peuvent vous servir de base.

Pension par jour et pour une personne dans la plupart des hôtels : de 20 à 25 F. Voyage aller-retour, Liverpool-Douglas pour une personne avec une moto : 65 F, pour une personne sans moto : environ 40 F. Pour une voiture, c'est suivant la dimension, mais en moyenne il faut bien compter 190 F et pour la consommation d'essence, compter un peu plus de 500 km de route en Angleterre avant d'atteindre Liverpool, lieu d'embarquement. Pour tous renseignements, écrire à : Monsieur Bond, Isle of Man Tourist Board - Isle of Man (Angleterre).

Les courses

Pour les courses le grand Mike Hail-

wood était là! Oui, mais en simple spectateur, et pour applaudir aux exploits de son jeune et brillant dauphin, Giacomo Agostini, vainqueur des 350 et 500 cc de cette 61^e édition du T. T... C'est la première fois qu'un Italien remporte ce beau doublé et pour Giacomo, c'est la troisième victoire au T. T. (en 1966 il gagna le junior). Giacomo a fait preuve de mordant et de combativité, surtout en 350 cc où il a battu le temps record de la course (propriété de Mike) de 7 secondes, reléguant ainsi à plus de deux minutes le second, Renzo Pasolini. Cette année le meeting du T. T. ne comptait pas moins de dix courses que nous allons suivre par ordre chronologique.

Les side-cars

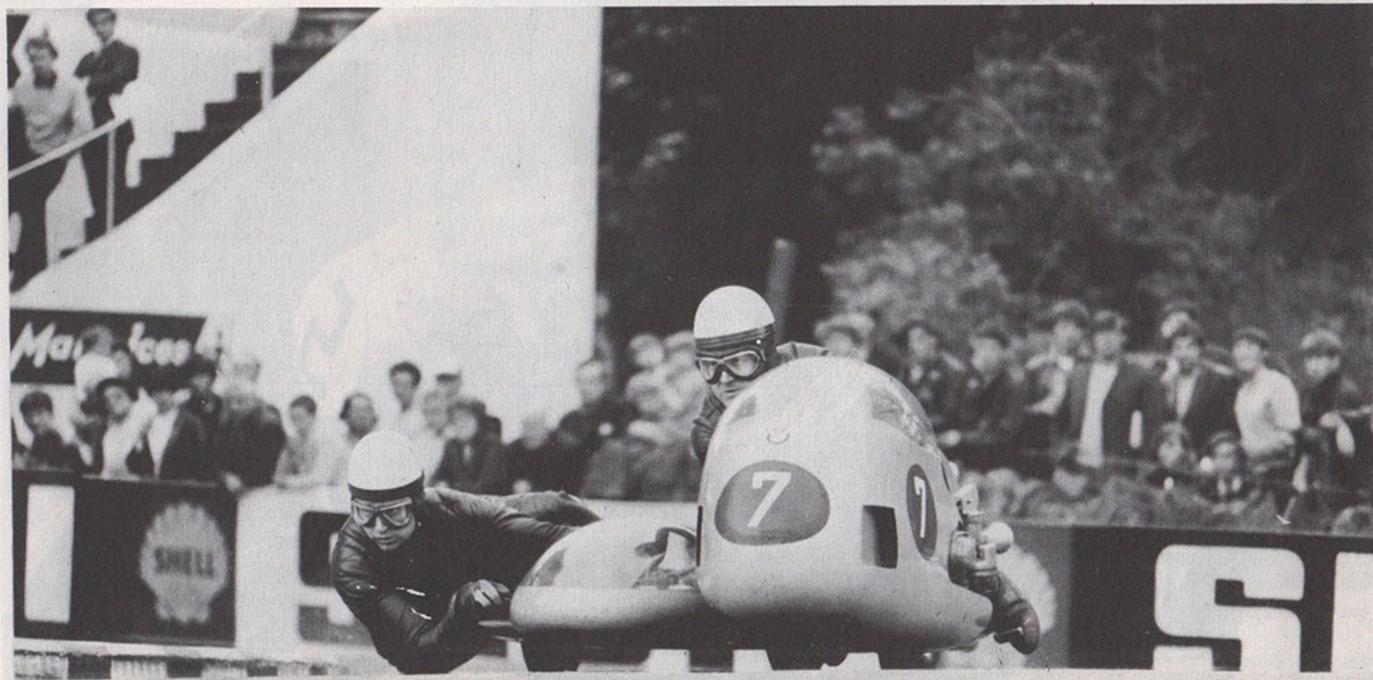
La première épreuve a lieu le samedi 8 juin. C'est celle des side-cars. Deux catégories engagées, les 500 cc comptant pour les championnats du monde et les 750 cc réservées aux pilotes anglais qui partiront cinq minutes après les 500 cc.

Grand favori des 750 cc, Chris Vincent et son 654 BSA qui écume tous les petits circuits anglais. Ici, on s'attend même à ce qu'il passe devant les Rennsport d'usine... Et c'est peut-être pour cela que Dieter Busch, ingénieur des usines BMW, était présent pour mettre au point le basset d'Enders. Auerbacher réutilisait son ancien cadre plus solide que le nouveau, et Fath



Un marshall en plein effort

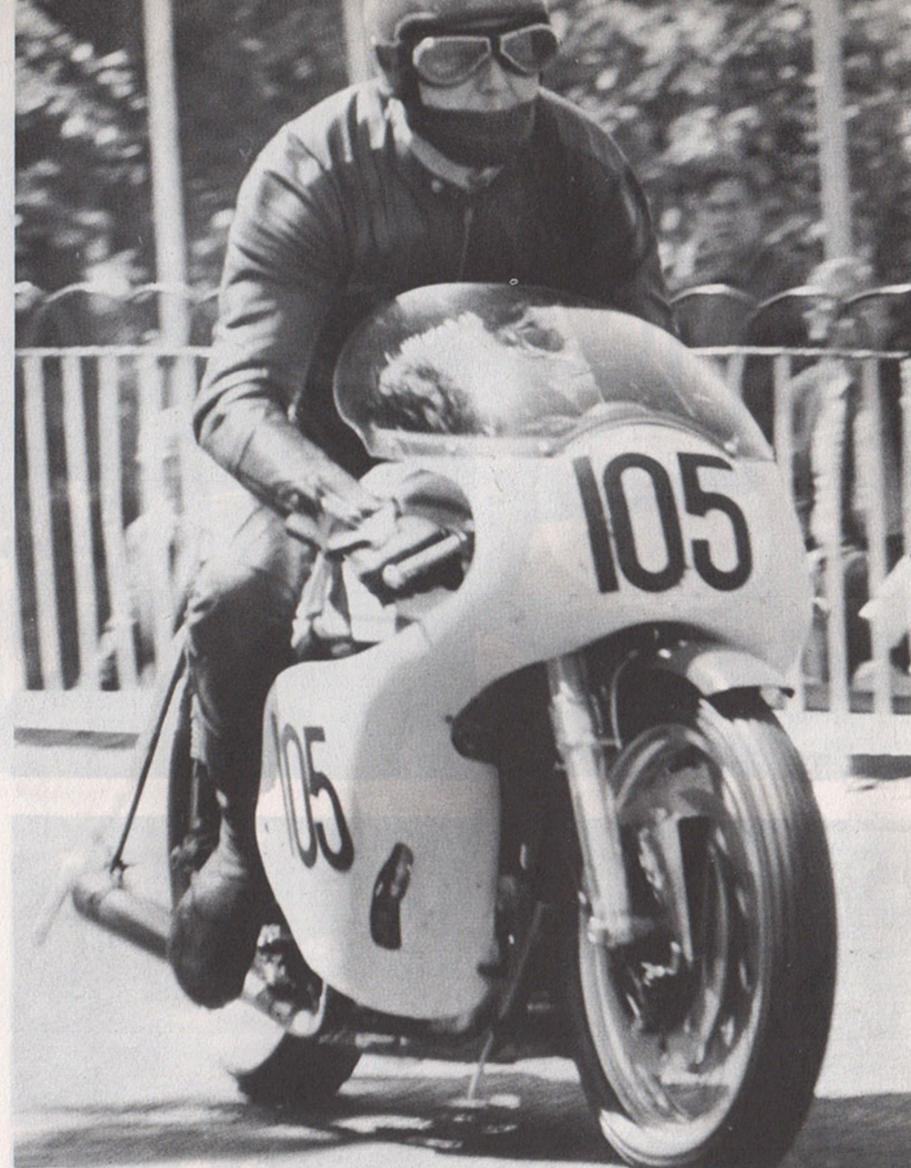
Schauzu, comme l'an dernier



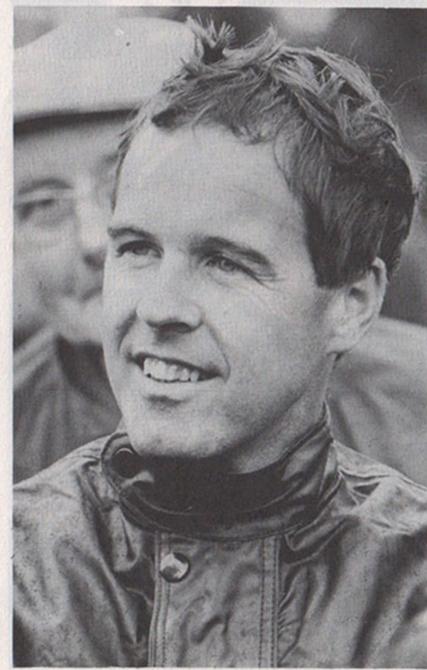
courait avec son ancien moteur à quatre diffuseurs. Pour ce dernier, le gros problème était d'éviter au maximum les sursurégimes dus aux nombreuses pertes d'adhérence de la roue arrière sur le circuit défoncé de l'île. Il lui fallait donc conduire mille tours en dessous du régime normal (13 000 t/mn) et, à 12 000 t/mn, l'URS n'a pas tous ses chevaux. De plus, les quelque 182 km de course obligent tous les pilotes à se munir d'un réservoir supplémentaire, et les frères Castella, pilotes suisses licenciés français, pour qui c'était le premier T. T., n'avaient pas prévu ce détail. Aussi leur fallut-il arrimer sommairement un jerrycan. Pour comble d'ironie alors qu'ils étaient dans les six premiers, le... réservoir d'origine se détacha! Le temps de le récupérer, ils avaient perdu six minutes et neuf places.

Au T. T., les temps réalisés aux essais ne déterminent pas un ordre de départ, mais les meilleurs coureurs reçoivent les premiers numéros, ce qui leur évite d'être retardés en doublant les moins rapides. Pour les side-cars, Enders et Attenberg partent les premiers. Ils seront suivis dix secondes plus tard de Fath et Boddice et ainsi de suite, toutes les dix secondes, deux concurrents s'élançant pour effectuer leurs trois tours de circuit. Au total, 87 partants. Dans le premier tour, départ arrêté, Enders bat le record du tour détenu par Deubel depuis 1965 de 3,200 km, et relègue le deuxième, Schauzu, à plus d'une demi-minute. Le splendide basset rouge et blanc magistralement mené par le petit pilote allemand vole littéralement de bosse en bosse. Fath, l'œil rivé au compte-tours ne peut pas en faire autant et se contente de la cinquième place. Déjà, des ennuis techniques éliminent certains favoris : Auerbacher casse un tube de son cadre, Boddice (500 BSA) n'a plus d'embrayage et Kollé plus de 1^{re} et 2^e vitesses.

Le second tour sera bouclé par Enders en 24 minutes exactement, soit à 151,76 km/h de moyenne : c'est tout simplement fabuleux, compte tenu qu'un sidecar pèse environ 180 kg, que le pilote et le passager en font bien 130 à eux deux et que le moteur développe tout juste dans les 60 CV... Schauzu est maintenant à une minute et demie. Dans le dernier tour, avant d'attaquer la montagne, Enders réduit sa vitesse par sécurité. Hélas, cette prudence n'est pas pour autant payante puisque dans la descente, à 7 km de l'arrivée, l'embellage du Rennsport rend l'âme. Enders finira tout de même, huitième... à la poussette. Tout comme l'an dernier, les malheurs d'Enders profiteront



L'état d'un pneu avant à la réception à Ballaugh Bridge

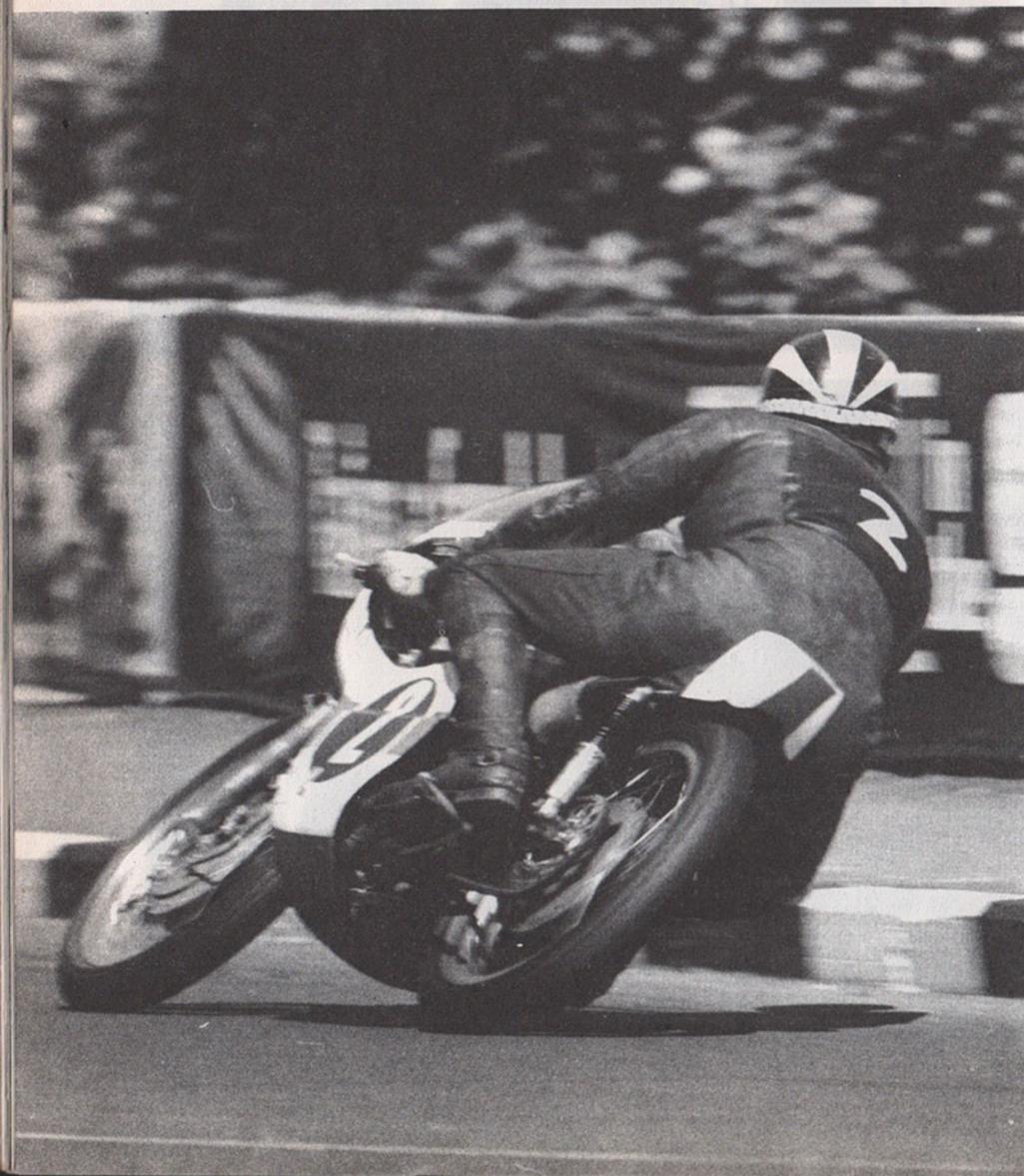


Barry Smith, une victoire au TT ça fait toujours plaisir!

Bill Ivy



Read sur « 125 Yamaha »
des gicleurs
trop gros
pour faire 160 au tour



à Schauzu qui remporte pour la seconde fois le T. T. side-car. Vient ensuite Attenberg qui a fait une course très régulière. Un demi-tour avant la fin, le moteur de Fath tient toujours mais son embrayage patine de plus en plus et pour comble, il casse son bracelet droit. Luthringshauser, qui n'était pas loin, n'en attendait pas plus pour lui ravir la 3^e place. Les 750 cc n'ont jamais inquiété les 500 et le meilleur tour de Vincent est de 1 mn 25 s moins vite que celui d'Enders. Vincent, grand favori de cette catégorie, s'arrêtera au second tour (fuite d'huile) alors qu'il était largement en tête et c'est une deuxième BSA, celle de Vinicombe, qui remportera la course. La deuxième place était déjà plus disputée entre Hanks et Brown (encore deux BSA) et ils finiront dans cet ordre avec seulement quatre secondes d'écart. A signaler que l'équipier de Hanks est une passagère, Miss Rosetta Arnol!

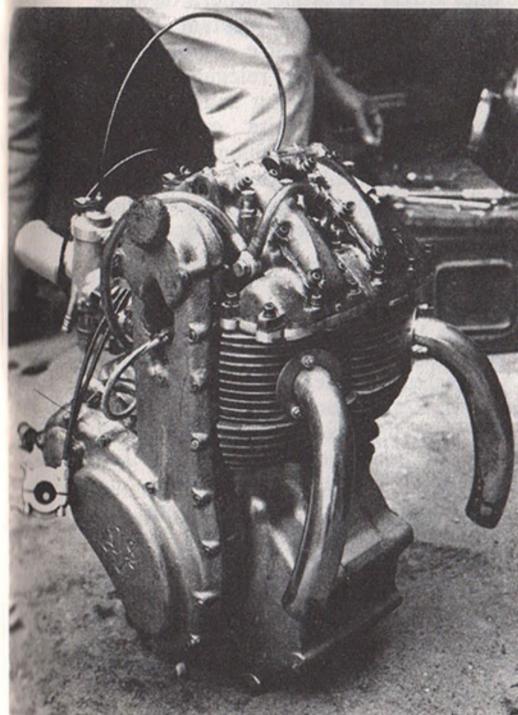
Les 50 cc

Les 50 cc sont encore et de loin la catégorie la moins intéressante de ce GP et les organisateurs ont dû faire un gros effort pour réunir 33 concurrents au départ, parmi lesquels seulement deux machines d'usine, les Derbi de Smith et Nieto (Anscheidt a boudé la prime de départ. Les autres mécaniques Yougoslavie). Les autres mécaniques sont surtout des Honda client, une Suzuki client, un Kreidler ex-usine 1963, des Heldum au carénage touriste et quelques bricolages sans intérêt. Vu le faible nombre de partants (il en restera 12 à l'arrivée), tous les 50 partent ensemble. Immédiatement Barry Smith prend la tête. Nieto, encore mal parti, fait le forcing pour remonter son coéquipier. A 10 km du départ, le petit Espagnol n'est plus qu'à quatre secondes de Barry, mais il ne coupe pas pour autant... et c'est la chute spectaculaire à 150 km/h. Le Derbi est pulvérisé et Nieto doit s'estimer heureux de n'avoir qu'une cheville cassée! Kunz (Kreidler ex-usine), seul concurrent susceptible d'inquiéter Barry, explose son moteur et, au premier tour, le Derbi mène avec 2 mn 42 s sur les premiers Honda, ceux de Gleed et Walpole. Après eux viendront encore sept Honda, puis enfin un deuxième deux temps, le Suzuki client qui connaît des ennuis d'allumage. Ce premier tour (le meilleur de la course) sera bouclé en 30 mn 46 s, soit 4 mn 35 s moins vite que le record du tour détenu depuis 1966 par Bryans sur Honda... Barry ménage la mécanique et malgré cela, au deuxième tour, il a tout de



La veille de la course,
toutes les machines
réunies
sous une immense tente

Une réalisation
de Ray Keeler,
un 500 Twin
à base de 2 AJS 7R



même 4 mn 35 s d'avance sur le second qui est maintenant Walpole, Gleed poussant sa Honda quelque part dans la montagne. Le postulant à la troisième place créera la surprise de cette course, il s'agit du vétéran Griffiths qui court là son dernier T. T. et pour cause, il a... 54 ans! Le troisième tour ne verra pas de changement en tête sinon que l'avance de Barry passe à 7 mn 49 s!!!

Les 250 cc

Le lundi après-midi, à 13 h 30, 80 concurrents sont au départ des 250 cc (seulement 31 à l'arrivée). Le temps est toujours aussi ensoleillé et la course promet d'être chaude... en bagarre. Les deux Yamaha usine de Read et Ivy sont là, bien sûr, mais aussi la Benelli de Pasolini, la MZ de Rosner et trois splendides Suzuki TR 250 préparées par Crooks et confiées à Butcher, Uphill et un revenant, Frank Perris, l'ex-officiel Suzuki qui exceptionnellement est venu disputer le T. T. après plusieurs années d'absence. Ajoutez à cela un paquet de Yamaha TD 1C, quelques Kawasaki, une Ossa officielle pilotée par Herrero (toujours monocoque, mais maintenant les suspensions sont classiques) et, bien sûr, les immanquables Bultaco et Aermacchi dont une attire particulièrement l'attention car elle est préparée par Francis Beart qui est aussi connu dans le milieu motocycliste que Conrero dans celui de l'automobile. C'est un fabuleux metteur au point, à qui Norton, entre autres, doit d'innom-

brables victoires. Sa vie a fait l'objet d'un livre et sa popularité est si grande qu'il signe autant d'autographes qu'un grand coureur. Francis Beart a donc, pour la première fois, préparé une Aermacchi pour le T. T. Il dispose d'un cadre et de deux moteurs, un 250 et un 350, ce qui lui permet de faire courir sa machine dans les deux catégories où elle est pilotée par Jack Findlay. La partie cycle de cette Aermacchi a fait l'objet d'une préparation très particulière. Elle est plus légère et les suspensions ont un débattement beaucoup plus important (125 mm à l'avant au lieu de 80 mm sur la machine d'origine), ceci afin d'absorber au maximum les nombreuses inégalités de la piste. Quant à la propreté et à la finition de l'ensemble, c'est un exemple de perfection et j'ai même vu des mécaniciens japonais siffler d'admiration devant la verte Aermacchi.

Read démarre avec quelques dizaines de secondes d'avance sur Ivy. Onze kilomètres plus loin, il ne mène plus que par deux secondes. A mi-parcours, Ivy a 6 s d'avance et à son premier passage devant les stands, cet écart s'est encore accru de 8 secondes. Le record du tour détenu par Hailwood est battu! Ivy a effectué son premier tour à 169,765 km de moyenne! Pasolini est troisième à 1 mn 33 s du leader, il est suivi de Rosner, Gould et Perris. Cinq tours restent encore à courir et déjà les abandons s'affichent sur l'immense tableau noir avec entre autres, Marsowsky (embiellage de sa Bultaco cassé) et Butcher (serrage). Au second tour, la Yamaha d'Ivy émet un curieux bruit

sourd et comme par enchantement, les précieuses secondes fondent aussi vite qu'elles ont été gagnées. Il ne mène plus que par 9 s 6. Pasolini est toujours troisième mais à 2 mn 30 s des leaders, Rosner maintient solidement sa quatrième position et Perris a soufflé la cinquième place à Gould, c'est la classe qui parle... Pas pour longtemps, car au troisième tour la Suzuki de Perris serre son moteur. C'est dans ce même tour que Read reprend la tête. Le curieux bruit de la Yamaha d'Ivy provient de la perte d'un échappement, exactement la moitié du pot de détente, en bas à gauche et l'on peut même s'étonner que la Yamaha 4 continue de rouler ainsi. Sur le tableau des abandons s'inscrivent maintenant les noms de Billy Nelson (moteur de la TD1C explosé) et de Jack Findlay (grosse fuite d'huile). Dans le quatrième tour avant la montagne, Read mène avec 34 s d'avance, mais quelques kilomètres plus loin, au sommet de la montagne, c'est la panne idiote, la crevaisson de la roue arrière. Read ne peut qu'emprunter une pompe pour regonfler sommairement son pneu afin de rentrer aux stands à petite vitesse. A la fin du quatrième tour, Ivy s'arrête pour la seconde fois au box : son frein avant est réglé, le plein d'essence est refait, il change de lunettes et lorsqu'il repart, la Benelli de « Paso » n'est plus qu'à 49 s. Rosner occupe toujours la troisième place et en quatrième position, Gould (Yamaha-Bultaco) et Uphill (Suzuki TR250) sortent les couteaux. Dans les deux derniers tours, Ivy a repris plus de deux minutes à Pasolini et lorsqu'il s'arrête moteur coupé, c'est l'effondrement : il ne peut plus descendre de sa machine, sa botte droite est complètement éclatée et ses doigts de pied sont en sang. On doit le porter jusque sur le podium. Ivy déclarera s'être coincé le pied sous le repose-pied, dans un virage, et avoir pensé un instant que son pied était écrasé ! Pasolini et Rosner finissent second et troisième. Il était temps d'arriver pour ce dernier, toute l'huile de la boîte s'étant répandue sur ses bottes et sur le pneu arrière. Quant à la quatrième place, c'est en définitive à Uphill qu'elle reviendra ce qui n'a pas manqué d'étonner bon nombre de pilotes de 250 cc car Uphill est plutôt un habitué des gros cubes, c'est même la première fois qu'il pilote une 250 cc, deux temps.

Les « production »

Un jour pour souffler, enfin, façon de parler, vu les nombreuses occupations... Et le mercredi, la course

reprend ses droits avec, le matin, l'épreuve des machines de production. C'est la seconde année que cette catégorie est incluse au programme du T. T. Elle se court sur trois tours et comprend trois classes : 750, 500 et 250. La plupart des machines sont préparées par les usines ou les importateurs et prêtées à des pilotes de renom. Ainsi trouvait-on Hartle et Gould sur Triumph Bonneville, Nelson sur Atlas (en remplacement de Spencer qui a chuté aux entraînements), Carruthers et Smith sur Thompson-Suzuki T 20... Les petites Suzuki de M. Thompson m'ont semblé être les motos les plus proches de la série et il n'était pas rare de rencontrer les mêmes, dans les rues de Douglas.

Pour cette épreuve, les départs s'effectuaient par classes. Les premiers à partir sont les 750 cc puis les 500 et enfin les 250. A 30 km du départ, Hartle mène la ronde avec 3 s d'avance sur Pickrell (Norton Dunstall Dominator). Dans la montagne, où le brouillard commence à se dissiper, John a encore repris 3 s à Pickrell mais dans la descente vers Douglas à quelques kilomètres des stands, c'est la chute due à une faute d'inattention ce qui est d'autant plus ridicule que John devait, l'après-midi, piloter une MV3 en 350 cc... Pour Triumph, la dernière chance de victoire en 750 cc s'envole avec l'abandon de Gould qui chute au même endroit qu'Hartle. Pickrell se retrouve donc seul en tête dès le premier tour, il est suivi à 38 s par Nelson puis viennent, dans un mouchoir, Tony Smith et Paul Smart tous deux sur BSA. La machine de Smart rend l'âme dès le second tour et c'est Rex Butcher (650 Triumph) qui occupe maintenant la quatrième place, pour quelques kilomètres seulement, car des ratés d'allumage donneront cette place à Bailey (650 Triumph). Bien que Paul Dunstall lui ait ordonné de ralentir, Ray Pickrell sûr de sa machine et de lui-même bouclera le dernier tour à près de 160 km/h de moyenne.

En 500 cc, Chris Vincent, le side-cariste, sur T 500 Suzuki mènera 10 km avant de perdre sa cinquième vitesse. Ray Knight (Triumph Daytona) passe alors en tête et y restera jusqu'à la fin de la course sans être sérieusement inquiété par la Velocette de John Blanchard. Par contre, ce dernier a dû se battre comme un beau diable avec le triomphiste Nixon (vainqueur des 500 Miles de Brands Hatch) pour conserver sa deuxième place. Au second tour, ils sont exactement ensemble et à l'arrivée, Nixon ne concédera que 3 s 2 à Blanchard.

La course des 250 cc sera remportée

par Trevor Burgess qui a toujours fait cavalier seul. Sa machine, une 230 Ossa, a tourné comme une horloge sans le moindre symptôme de fatigue mais, sur la fin du dernier tour, il était tout de même temps que la course s'achève... A 4 km de l'arrivée, Burgess doit passer sur la réserve, 10 km de plus, et il était à sec. La seconde place a fait l'objet d'un incessant chassé-croisé entre Leigh (Bultaco) et Barry Smith (Suzuki-Thompson). Avec cette Suzuki, Barry a fini vingtième en 250 cc... Elle est donc plus que parfaitement rodée mais un peu moins rapide que la Bultaco qui lui prendra quelques secondes sur la ligne droite de l'arrivée.

Les 350 cc

En 350 cc, un soleil timide assistera au départ des 83 concurrents dont plus de la moitié ne finiront pas. 50 % de casse, c'est tout à fait normal au T. T., et rares sont les machines qui terminent parfaitement intactes. La course des 350 se déroulera sur deux plans, celui des deux premiers, Ago et Paso et, à 10 minutes et plus derrière eux, celui des privés. Au premier plan, on aurait pu espérer, la veille de cette course, l'insertion d'un troisième larron en la personne de John Hartle qui a réalisé d'excellents temps aux essais (13 s moins vite qu'Ago). Hélas la stupide chute de Hartle pendant la course de production fait tourner court le duel à trois. Agostini mènera de bout en bout cette course, battant même le record de la course détenu par Hailwood de 7 s, et reléguant Pasolini à 3 mn 29 s. A un seul moment Pasolini sera plus vite qu'Agostini, c'est au stand de ravitaillement : 48 s pour Ago contre 40 s pour Paso ! Jack Findlay, qui porte le N° 1 s'élança le premier dans la cuvette de Bray Hill. Tout de suite, il constate que son moteur ne tourne pas rond et déjà, des ratés d'allumage apparaissent. Dans ce premier tour, il se fera passer par Ago, Paso, Rosner (300 MZ), Carruthers (Aermacchi Metisse) et Bill Smith (305 Honda). Cette Honda a toute une histoire, c'est une ex-usine des années 62 qui a successivement appartenu à Jim Redman et Bruce Beale et bien que vieille de six ans, c'est encore un avion. Au second tour, aucun changement de positions dans les six premiers. Derrière, ça bouge dans tous les sens. Derek Woodman (Aermacchi-Metisse) gagne des places, Alan Barnett (un nouveau qui monte) en perd à cause d'un embrayage qui patine. Gratefield (254 Padgett Yamaha) reste stable et

c'est un jeune irlandais Brian Stensson (Aermacchi) qui viendra l'inquiéter. Au troisième tour, Rosner sort de la route et abandonne, l'excellent Carruthers casse un manneton de bielle. A mi-course, le classement est donc le suivant, premier Agostini, second Pasolini puis à 6 mn, Smith, Findlay, Woodman et Barnett qui, une fois son embrayage réglé, remonte sensiblement sur Woodman.

Jack Findlay a des ennuis très particuliers. La souplesse des amortisseurs fait que le pneu arrière touche le dessous de selle et bientôt le plastique est arraché ainsi que la mousse. Pour finir c'est la toile de la selle qui est déchirée et le pneu est maintenant directement en contact avec le cuir de Jack... et ça chauffe!... Dans les virages, ça va à peu près en s'asseyant sur le bord de la selle, mais en ligne droite... il lui faut rester debout sur les repose-pieds! Barnett de nouveau a des difficultés avec son embrayage et John Cooper (Seeley) en profite pour lui ravir la sixième place. Dans le dernier tour, l'Aermacchi de Jack perd plusieurs fois son capuchon de bougie et les ratés d'allumage coupent souvent le moteur. Tout ceci fait que Woodman et Cooper le passent.

Ce qu'il y a de merveilleux au T. T., c'est le service d'information. Si vous entendez l'anglais, vous suivez minute par minute le déroulement des courses en écoutant le reportage en direct de la Manx Radio et quelques heures après les courses, vous pouvez lire le reportage complet des épreuves sur le « T. T. Special ». Cet hommage étant rendu, passons au dernier jour du T. T., le vendredi.

Les 125

Le matin est réservé aux 125 cc. Cette course serait presque aussi monotone que celle des 50 s'il n'y avait pas les deux 125 Yamaha d'usine. Dès le premier tour, il se passe sensiblement la même chose qu'en 250. Ivy démarre comme un boulet et devance Read de 2 s 10 km plus loin. Cet avantage ne cessera d'augmenter jusqu'au troisième tour... mais n'anticipons pas et revenons au premier. Derrière les intouchables hommes de tête, viennent Rosner sur une MZ ex-usine puis Simmonds et sa fidèle Kawasaki et enfin le premier quatre temps, la Honda de Carruthers. Suivent encore deux 2 temps, Tommy Robb (Bultaco) et Keith (Montesa). Dès la fin du premier tour, ce classement sera modifié par l'élimination de Simmonds qui a serré son moteur. En tête, Ivy battra son ancien record du tour de 2 s et

semble bien parti pour faire beaucoup mieux dans le second qui sera bouclé en 22 mn 34 s soit à la fantastique vitesse de 161,414 km/h! Pour la première fois, le mur des 100 miles est passé en 125 cc et cela seulement quatre ans après que Read l'ait brisé en 250 cc. A quand les 100 miles en 50 cc?

Dans ce second tour, survient un autre événement, moins important certes. Carruthers a pris la troisième place pendant que Rosner change sa bougie, ce qui lui permettra juste de rentrer aux stands. Dans le troisième tour, c'est en tête qu'il y a du changement. A 20 km de l'arrivée, Read mène avec cinq secondes d'avance. Est-ce un ordre de l'Usine? (Read est le mieux placé au classement du championnat), est-ce un ennui mécanique? on ne le saura pas, toujours est-il qu'Ivy finit avec près d'une minute de retard sur Read. Le troisième est toujours Carruthers décidément en grande forme et particulièrement à l'aise sur les petites cylindrées.

Senior T. T.

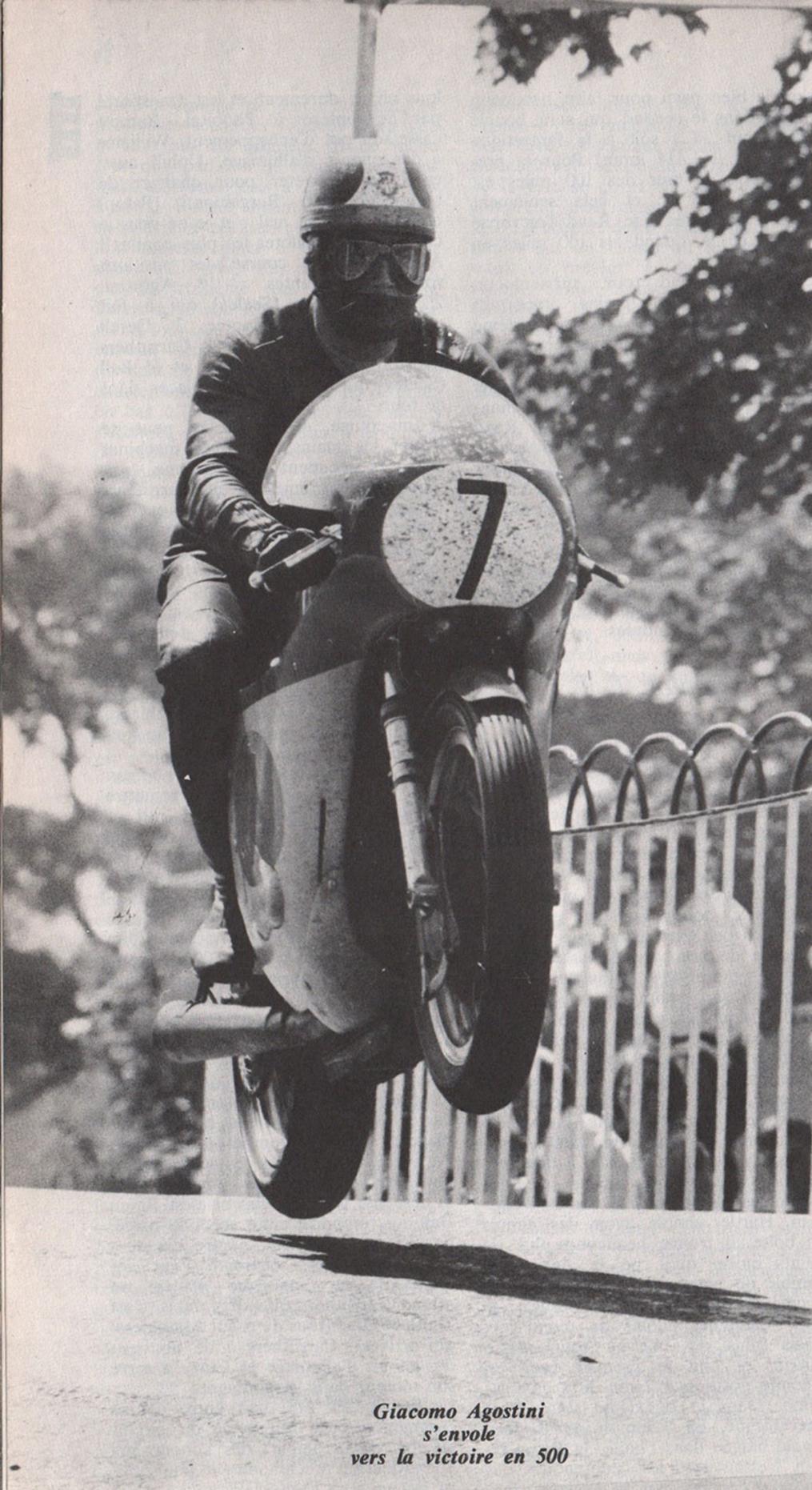
Le Senior T. T., c'est la classe, la grande course, celle des 500 cc. Quelques bateaux amèneront encore de nombreux spectateurs venus spécialement pour assister à cette épreuve qui réunit un nombre record de participants, 85 en tout. Record aussi seront les abandons puisque seulement 37 pilotes finiront les six tours. Le soleil est de la partie, un peu trop même puisqu'il sera la cause de nombreuses casses... Jack Findlay signe en tête la longue liste des abandons, son embrayage ne tient pas un demi-tour. Giacomo qui n'a aucun problème pour l'instant se porte automatiquement en tête. Pour la seconde place dans ce premier tour, c'est le suspense, Hartle tant bien que mal remis de sa chute pilote la MV 4 championne du monde en 1960. A mi-parcours, il est second mais à quelques secondes seulement devant Jenkins (Matchless) Barnett, Williams et Woodman. Hartle semble avoir des ennuis de boîte, il trouve beaucoup plus de points morts qu'il ne le désire et, comble de malchance, il chutera sans gravité dans la montagne. Barnett, le plus rapide des pilotes de mono aux essais (plus de 160 au tour) passe Jenkins et finit le premier tour en seconde position à 2 mn 30 s de Giacomo. Dans le deuxième tour, c'est l'hécatombe. La Triumph de Rodney Gould baigne dans l'huile, la Paton de Billy Nelson perd les caoutchoucs des guidons, décollés par la chaleur. Jen-

kins chute durement et est transporté par hélicoptère à l'hôpital. Barnett casse son pot d'échappement, Williams a des ennuis d'allumage, Uphill aussi et il doit s'arrêter pour changer de bougie. Angelo Bergamonti (Paton) chute sans grand mal... et je ne vous ai cité là que les pilotes les plus connus!! Au tiers de la course, les positions sont les suivantes : 1^{er} Agostini, 2^e John Cooper (Seeley) qui a fait une météorique remontée, 3^e Derek Woodman (Seeley), 4^e Carruthers (Norton) 5^e Tait (Triumph) et 6^e Ball (Seeley) qui a gagné sept places dans ce tour.

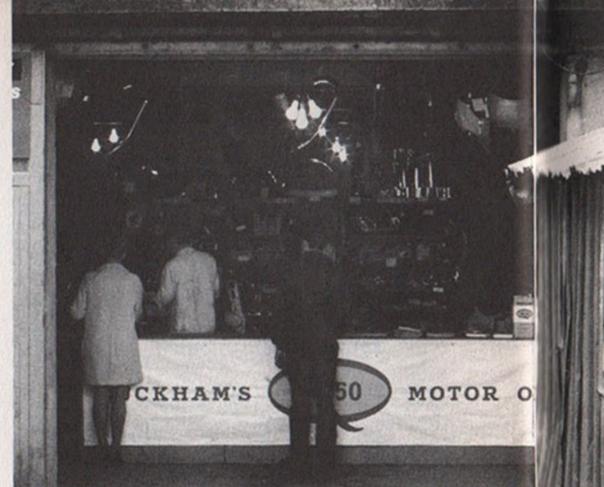
A mi-course, Colin Seeley peut se frotter les mains, ses trois machines engagées occupent les deuxième, troisième et quatrième places. Carruthers rétrograde (mauvais allumage) et Tait explose son moteur, encore deux places de gagnées pour Ball. A la fin de ce tour, Agostini s'arrête au box pour ravitailler. Les mécaniciens en profitent pour régler le frein arrière et vérifier la chaîne. Un petit détail qui coûta la victoire à Ago l'an dernier. Cette remise en état a pris exactement deux minutes. Cooper lui n'a mis que 32 s pour ravitailler. McGurk (Matchless), alors cinquième, chute bêtement au freinage pour s'arrêter au box.

Dans le quatrième tour, Woodman perd beaucoup de temps à remettre en place un amortisseur AR qui se « débîne » et le classement des six premiers change encore. Agostini est toujours en tête avec 3 mn d'avance sur Cooper, qui est suivi de Ball. Le quatrième est maintenant Randle (Petty Norton) et le cinquième Jim Curry sur la plus petite 500 de cette course, une 382 Aermacchi préparée par Syd Lawton. Tant bien que mal, Carruthers se maintient en sixième position. Dans l'avant-dernier tour, un seul changement, Carruthers gagne une place. Coup de théâtre dans le dernier tour, Cooper s'arrête (mannelon de bielle cassé). Bryan Ball a des ratés d'allumage et Randle le remonte à 10 km de l'arrivée. Ils sont dans le même temps, mais Randle n'a plus de freins AR dans la descente vers Douglas et c'est Bryan Ball qui remporte cette seconde place, de justesse il est vrai, quatre dixièmes de seconde les séparent. Pour les quatrième et cinquième places, on attend Carruthers et Curry mais c'est Smith et Lund (tous deux sur Matchless) qui arrivent. Carruthers a de nouveau des ennuis d'allumage et Curry a serré son moteur dans la montagne.

Le Senior TT fini, une autre course commence, celle qui mène du circuit au port où la plupart des concurrents embarqueront précipitamment pour courir dimanche à Mallory Park.

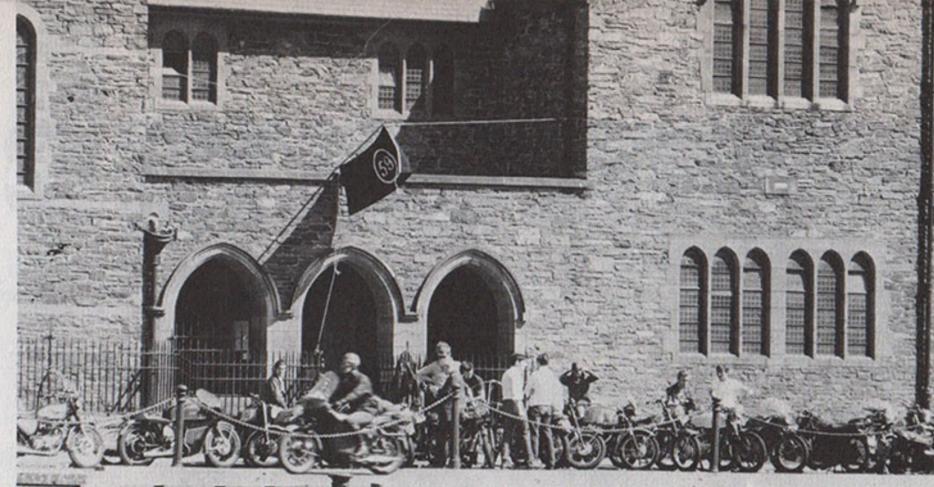


Giacomo Agostini
s'envole
vers la victoire en 500



Le magasin de Colin Seeley
à Douglas.
Ordinairement,
un entrepôt
de pompes funèbres!

Le repaire du Club 59,
une église
au bord du port



Résultats 350 cc 6 tours = 182,121 km

	h m s	km/h
1. G. Agostini (MV)	2 09 38.6	168,591
2. R. Pasolini (Benelli)	2 12 19.6	165,163
3. W. A. Smith (305 Honda)	2 22 58.6	152,887
4. D. Woodman (Aermacchi)	2 25 21.4	150,377
5. J. H. Cooper (Seeley)	2 25 32.0	150,200
6. J. Findlay (Aermacchi)	2 26 00	149,701

Tour le plus vite : Agostini 21 m 12.2 s = 171,792 km/h.

La moyenne de la course est un record.

Positions au championnat :

1. Agostini (MV) 16 pts; 2. Pasolini (Benelli) 12 pts; 3. Carruthers (Aermacchi-Drixton) et W. A. Smith (Honda) 4 pts; 5. Molloy (Bultaco) et Woodman (Aermacchi) 3 pts.

Résultats 125 cc 3 tours = 182,121 km

	h m s	km/h
1. P. Read (Yamaha)	1 08 31.4	159,484
2. W. D. Ivy (Yamaha)	1 09 27.8	157,328
3. K. Carruthers (Gates-Honda)	1 18 21.2	139,484
4. T. H. Robb (Bultaco)	1 19 10.4	138,052
5. G. Keith (Montesa)	1 20 06.4	136,443
6. S. Murray (Honda)	1 21 39.4	133,852

Record du tour : Ivy 22 m 34 s = 161,414 km/h
Ancien record : Ivy en 1966 = 22 m 58.2 s = 158,566 km/h

Positions au championnat :

1. Read (Yamaha) 16 pts; 2. Canellas (Bultaco) 8 pts; 3. Ivy (Yamaha), Anscheidt (Suzuki) et Molloy (Bultaco) 6 pts.

Résultats 500 cc 6 tours = 364,242 km

	h m s	km/h
1. G. Agostini (MV Augusta)	2 13 39.4	163,522
2. B. A. Ball (Seeley)	2 22 08.4	153,772
3. B. J. Randle (Petty-Norton)	2 22 08.8	153,756
4. W. A. Smith (Matchless)	2 22 34.2	153,305
5. B. Lund (Matchless)	2 23 03.6	152,790
6. K. Carruthers (Norton)	2 23 06.4	152,742

Tour le plus vite : Agostini 21 m 24.8 s = 168,800 km/h

Positions au championnat :

1. Agostini (MV) 24 pts; 2. Ball (Seeley), Findlay (McIntyre-Matchless) et Shorey (Norton) 6 pts; 5. Marsvoszky (Matchless) 5 pts

Résultats production 3 tours = 182,121 km

750 cc	h m s	km/h
1. R. Pickrell		

(Dunstall-Dominator)	1 09 13.2	157,891
2. B. Nelson (Norton)	1 11 47.2	152,243
3. A. J. Smith (654 BSA)	1 12 23.8	150,956
4. G. Bailey (649 Triumph)	1 13 21.6	148,977
5. M. Uphill (649 Triumph)	1 17 07.0	141,720

Record du tour : R. Pickrell 22 m 46.6 s = 159,918 km/h

3 tours = 182,121 km

500 cc	h m s	km/h
1. R. L. Knight (Triumph)	1 15 23.6	144,954
2. J. Blanchard (Vélocette)	1 16 41.2	142,525
3. D. J. Nixon (Triumph)	1 16 44.4	142,428
4. T. N. Kelly (Vélocette)	1 18 33.0	139,130
5. G. Robinson (444 Honda)	1 19 24.2	137,633

Record du tour : R. Knight 24 m 52.2 s = 146,467 km/h

3 tours = 182,121 km

250 cc	h m s	km/h
1. T. E. Burgess (Ossa)	1 17 54.4	140,320
2. G. E. Leigh (Bultaco)	1 19 41.8	137,135
3. B. Smith (Thompson-Suzuki)	1 19 45.0	137,038
4. B. Richards (Bultaco)	1 21 14.0	134,528
5. G. A. Keith (Suzuki)	1 21 35.2	133,965

Tour le plus vite : Burgess 25 m 45.4 s = 141,415 km/h

Résultats 50 cc 3 tours = 182,121 km

	h m s	km/h
1. B. Smith (Derbi)	1 33 10.4	117,296
2. C. M. Walpole (Honda)	1 40 59.8	108,221
3. E. L. Griffiths (Honda)	1 42 36.0	106,515
4. D. Lock (Honda)	1 43 27.8	105,646
5. J. Pink (Honda)	1 45 54.2	103,201
6. R. M. Udall (Honda)	1 49 03.8	100,244

Tour le plus rapide : B. Smith 30 m 46 s = 118,422 km/h

Positions au championnat :

1. H. G. Anscheidt (Suzuki) 16 pts; 2. B. Smith (Derbi) 12 pts; 3. R. Kunz (Kreidler), A. Nieto (Derbi) et C. M. Walpole (Honda) 6 pts.

Résultats 250 cc 6 tours = 364,242 km

	h m s	km/s
1. W. D. Ivy (Yamaha)	2 16 24.8	160,224
2. R. Pasolini (Benelli)	2 18 36.8	157,682
3. H. Rosner (MZ)	2 22 56.4	152,919
4. M. Uphill (Suzuki)	2 24 44.4	151,020
5. R. A. Gould (Yamaha)	2 25 08.0	150,618
6. W. A. Smith (Yamaha)	2 27 14.8	148,446

Record du tour : Ivy 21 m 27.4 s = 169,765 km/h
Ancien record : Hailwood (Honda) 1967 = 168,140 km/h

Positions au championnat :

1. Ivy (Yamaha) 16 pts; 2. Molloy (Bultaco) et H. Rosner (MZ) 10 pts; 4. P. Read (Yamaha) 8 pts; 5. R. Pasolini (Benelli) 6 pts.

Résultats side-car 3 tours = 182,121 km

500 cc	h m s	km/h
1. S. Schauzu (BMW)	1 14 34.2	146,563
2. J. Attenberger (BMW)	1 15 55.2	143,957
3. H. Luthringshauser (BMW)	1 17 32.6	140,948
4. H. Fath (URS)	1 17 49.0	140,433
5. J. S. Brandon (BMW)	1 22 24.4	
6. M. Tombs (BMW)	1 22 38.0	

Record du tour : K. Enders (BMW) 24 m 0 s = 151,760 km/h

Ancien record : M. Deubel (BMW) en 1965 24 m 39.6 s = 147,706 km/h

Positions au championnat :

1. Schauzu 12 pts; 2. Fath 10 pts; 3. Attenberger 9 pts; 4. Auerbacher et Luthringshauser 6 pts; 6. Brandon 2 pts.

750 cc	h m s	km/h
1. T. Vinicombe (654 Kirby-BSA)	1 19 07.4	138,132
2. N. Hanks (672 BSA)	1 21 44.0	133,707
3. P. M. Brown (654 BSA)	1 21 48.0	133,595
4. M. E. Horspole (649 Triumph)	1 25 24.0	127,963
5. J. B. Crick (744 CB-Triumph)	1 26 01.2	127,046
6. K. Graham (649 Triumph)	1 26 35.4	126,226

Tour le plus vite : Vincent (654 BSA) 25 m 25 s = 143,313 km/h

Les plus grandes vitesses
enregistrées par notre confrère
« Motor Cycle »

Side-car

500 cc	km/h
K. Enders (BMW)	201,125
J. Attenberger (BMW)	195,654
H. Fath (URS)	193,080
G. Auerbacher (BMW)	193,080
H. Luthringshauser (BMW)	188,092

750 cc	km/h
C. J. Vincent (BSA)	190,666
P. Brown (BSA)	183,265
T. Vinicombe (BSA)	178,920
N. Hanks (BSA)	176,668
K. Graham (Triumph)	168,531

Production

750 cc	km/h
1. B. Nelson (Norton)	217,054
2. J. Hartle (Triumph)	213,031
3. R. Pickrell (Dunstall-Dominator)	213,031
4. A. Smith (BSA)	213,031
5. M. Uphill (Triumph)	213,031

500 cc	km/h
1. R. Knight (Triumph)	195,654
2. J. Blanchard (Vélocette)	195,654
3. D. Nixon (Triumph)	193,080
4. T. Kelly (Vélocette)	188,092
5. R. Mackay (Vélocette)	188,092

250 cc	km/h
1. G. Leigh (Bultaco)	176,668
2. T. Burgess (OSSA)	172,323
3. A. Rogers (Ducati)	172,323
4. K. Carruthers (Thompson-Suzuki)	172,323
5. B. Smith (Thompson-Suzuki)	172,323

50 cc	km/h
A. Nieto (Derbi)	144,810
B. Smith (Derbi)	140,626
R. Kunz (Kreidler)	139,822
C. M. Walpole (Honda)	123,249
B. F. Gleed (Honda)	123,249

125 cc	km/h
1. W. D. Ivy (Yamaha)	204,021
2. P. W. Read (Yamaha)	198,389
3. D. Simmonds (Kawasaki)	183,265
4. H. Rosner (MZ)	183,265
5. G. Keith (Montesa)	174,415

250 cc	km/h
1. W. D. Ivy (Yamaha)	237,327
2. P. W. Read (Yamaha)	229,926
3. R. Pasolini (Benelli)	217,054
4. H. Rosner (MZ)	209,813
5. R. A. Gould (Yamaha-Bultaco)	204,021

Junior TT (350 cc)

1. G. Agostini (MV Augusta)	245,372
2. R. Pasolini (Benelli)	245,372
3. H. Rosner (MZ)	226,225
4. M. Carney (Kawasaki)	213,192
5. R. Graham (Aermacchi-Drixton)	213,192

Senior TT (500 cc)

1. G. Agostini (MV Augusta)	254,061
	245,372
3. B. Nelson (Hannah-Paton)	219,467
4. A. Bergamonti (Hannah-Paton)	219,467
5. A. M. Godfrey (Norton)	217,054

A MAGNY-COURS



LES USINES GAGNENT

par Christian Lacombe

Après le TT, le Continental-Circus va produire son spectacle à Mallory Park et moi, je rentre comme un fou en France, pour être le dimanche à Magny-Cours où je retrouve tout le gratin français du sport motocycliste. Les organisateurs du circuit Jean-Behra ont composé leur programme avec deux courses de motos solo, une course de side-cars, plus en fin de journée, une course de FF. Les courses de motos solo se déroulent en deux manches éliminatoires et une finale, celle de side-cars en deux manches seulement. Ceci permet de présenter des courses plus animées.

premier tour, on retrouve en tête les cinq prétendants à la victoire soit Barbaroux, Appieto, Aureal, Roca et Blosser. La pluie a cessé de tomber, et la piste sèche lentement. Barbaroux creuse le trou, Appieto rétrograde en cinquième position (segments cassés) et Roca passe Auréal. Mais il ne peut encore remonter sur Barbaroux, la conduite de la RD 56 sur le mouillé pose des problèmes, surtout avec un frein avant qui bloque. Pendant quelques tours « Moustique » remonte sur Aureal qui, prévenu, accélère et maintient l'écart. Dans les derniers tours la piste est complètement sèche et Roca talonne maintenant Barbaroux. Il attendra les tous derniers mètres pour passer la TD1C. Dans cette finale j'ai regardé avec émotion les évolutions de la Honda d'Esposito qui n'est autre que mon ancienne machine de tourisme préparée pour la course par Judenne...

La deuxième catégorie des solos réunit les 350 et les 500 cc. La première manche

à Dumoulin.

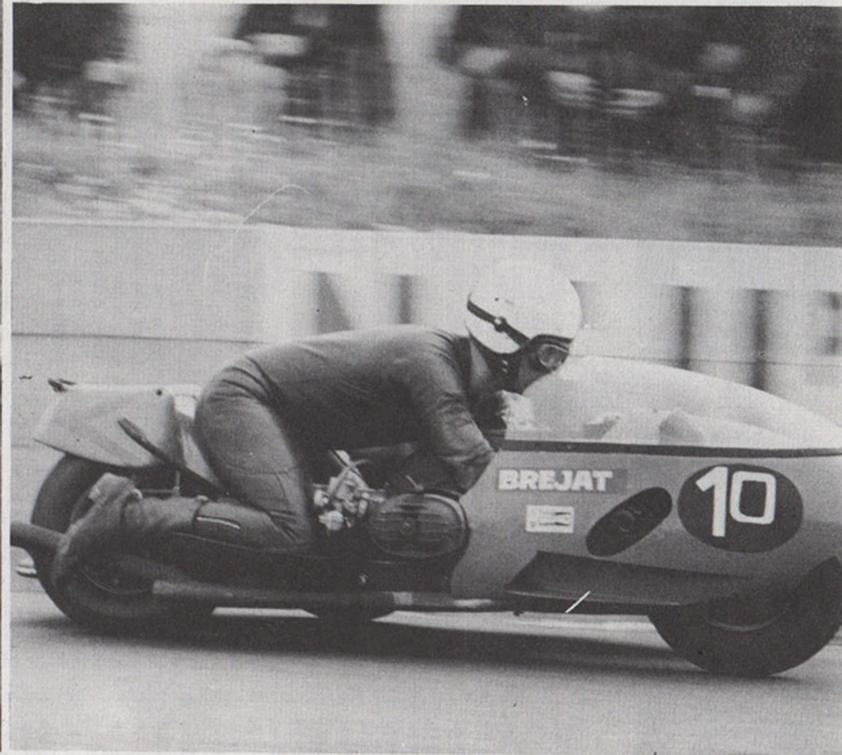
La deuxième manche qualificative réunit Roca (RD 56) et Aureal (Aermacchi). Au freinage du dernier virage du premier tour, ce n'est ni l'un ni l'autre qui se trouve en tête, mais un jeune, Bourgeois. Il ne manque pas de cœur, mais d'un peu de métier, et il se « répand », sans mal, en plein virage. Le moustachu Aureal se retrouve donc en tête, surveillant anxieusement la remontée de Roca mal parti. A mi-course, la RD 56 passe devant l'Aermacchi. Dans cette deuxième manche, une erreur des chronométreurs privera Judenne de la septième place et donc de la qualification pour la finale. Après un tout-droit, « Juju » remonte et passe le septième, Daniel Rouge, à trois tours de la fin, et j'ai été très surpris, (lui aussi), que les chronométreurs ne se soient pas aperçus de ce changement de positions!

La finale des 250 cc réunit donc les sept mieux placés des deux manches et, dès le

Tout aurait pu être ainsi avec une piste sèche, mais le fin crachin qui ne cessa de tomber pendant les trois quarts de la journée et la gomme laissée par les FF aux entraînements, rendit la piste superglissante. Les chutes furent très fréquentes. Aux essais, ça « gamelle » déjà et Roca sur la RD 56 se retrouve à terre lors d'un freinage, son frein avant mal réglé s'est bloqué. Seuls dégâts, un trou dans le carénage et une combinaison déchirée. Dans la première manche des 250 cc, c'est au tour d'Alain Barbaroux, dans le premier tour, et alors qu'il était en tête. Il se relève rapidement et repart bon dernier, mais de plus belle... Cette chute a permis à Appieto et Blosser de prendre le large, ils sont suivis d'un troisième Kawasaki, Dumoulin. Les trois A1R semblaient bien parties pour remporter dans l'ordre les trois premières places de cette première manche, mais c'était sans compter avec la remontée d'Alain qui, *in extremis*, viendra souffler la troisième place



Barbaroux « fait » son retard après sa chute.



Un joli Basset que celui de Bréjar; dans le panier : M^{me} Bréjar.

RÉSULTATS MAGNY-COURS

Side-cars 1^{re} manche

1. Duhem-Fernandez (BMW) 14.10.1
2. Maugier et M^{me} (BMW) 14.49.8
2. Cailletet-Grevin (BMW) 14.59.1
4. Brejat et M^{me} (BMW) 15.00.3

Side-cars 2^e manche

1. Duhem (BMW) 13.48.0
2. Dumont (Honda) 13.53.1
3. Brejat (BMW) 14.21.3

350-500 cc finale

1. Costeux (383 cc Aermacchi) 23.22.1
2. Heckmann (350 cc Ducati) 24.12.6
3. Ravel (500 cc Velocette) 24.22.8
4. Aureal (350 cc Aermacchi) à un tour
5. Lefèvre (500 cc Norton) à un tour

250 cc finale

1. Roca (Yamaha) 21.26.6
2. Barbaroux (Yamaha) 21.27.8
3. Aureal (Aermacchi) 22.24.7
4. Blosser (Kawasaki)
5. Appieto (Kawasaki)

tion deux tours plus tard, mais rien n'est perdu pour Aermacchi puisque le sage Costeux se trouve en tête devant Meizoz, Paba, Heckmann, Ravel et Guilli. Antoine Paba, qui est tombé en 250 cc, juge la piste trop glissante et préfère s'arrêter plutôt que d'abîmer sa belle Paton dans une chute. Meizoz et Guilli qui n'ont pas ces soucis chutent sans gravité. Restent donc à près d'une minute de Costeux, Heckmann et Ravel qui s'habitue doucement au pilotage particulier de la Velocette Leconte. Aureal, pas découragé par ses chutes, fait une belle remontée pour finir quatrième à un tour.

Les side-carites au nombre de sept disputeront deux courses. La première est aisément remportée par l'équipage Duhem-Fernandez sur BMW Rennsport; le deuxième fut longtemps Dumont avant que l'embrayage de son quatre pattes Honda patine (le moteur provient d'une voiture 500 Honda) et il doit laisser passer Maugier, Cailletet et Brejat, tous sur de splendides bassets mus par des BMW R50S. Dans la deuxième course Duhem file à nouveau en tête, je me suis laissé dire que son moteur a appartenu au regretté Camathias... Dumont, embrayage bien réglé, occupe la deuxième place. Le couple Maugier qui pouvait aspirer à une troisième place sort en doublant deux concurrents dont le couple Brejat... Décidément, en France, le side-car est un sport de... famille! C. L.

verra la victoire d'Aureal (350 Aermacchi) devant son coéquipier Costeux (383 Aermacchi) puis viennent ensuite Garcin (Norton) et Ravel (Velocette). La machine de Costeux a une petite histoire. Mr Borie, importateur de la marque, avait demandé à l'usine une 351 cc pour concourir en 500 cc, mais elle s'est avérée fragile (chemise du cylindre trop mince). Alors, M. Bianchi, ingénieur chez Aermacchi, eut l'idée de réalésier à 383 cc un cylindre des nouvelles 350 cc de tourisme qui doivent être commercialisées l'an prochain, et c'est ainsi que Costeux a pu disposer pour cette saison de la 500 cc Aermacchi. Jus les résultats très probants l'importateur Anglais, Syd Lawton, en a commandé une qui a brillamment participé au TT. La deuxième manche des 350/500 cc est dominée aux trois quarts par un nouveau venu, Guilli sur Norton, mais le gros cœur de ce débutant se fatigue un peu avant la fin et le vieux renard de Paba le passe. Le troisième est Heckmann (350 cc Ducati), un pilote qui s'affirme... Cette manche verra la première sortie de la 350 cc « Robulton » (la Barbulton fabriquée par Roca...) qui fera deux tours et demi avant de casser son câble d'embrayage et son fil de bougie : pour un tout début ce n'est déjà pas si mal... Dans le premier tour de la finale, un grand favori est pratiquement éliminé, il s'agit d'Aureal qui fait un tout droit et chute. Il repart très énervé et recommence l'opéra-

CALENDRIER FF :
QUELQUES MODIFICATIONS

Nous aurons une course supplémentaire au Critérium en fin de saison, le 20 octobre à Albi avec le Trophée de France F2. Il y a aussi de bonnes chances pour qu'une autre réunion FF s'ajoute le 28 juillet au programme des organisateurs albigeois. Par contre, si la finale de la Coupe R8 Gordini reste fixée au 22 septembre sur ce circuit, l'épreuve FF comptant pour le Critérium National sera disputée ce jour-là à Montlhéry, lors des Coupes de Paris organisées par l'AGACI.

SIMCA DANS LA COURSE

Simca annonce la création d'un service compétition dirigé par Jacques Rousseau. La première compétition à laquelle le fantastique rallye Londres-Sydney cet hiver. Il y aura trois 1100 à moteurs 1200 Sc monocarbu, conduites par les veinards suivants : l'éternel Georges Houel avec Boucher, Jean - Louis Marnat, Roger Masson et Py. D'autre part, la Moyne qui participera aux 24 Heures du Mans sera propulsée par un 1200 S porté à 100 CV environ. Voilà de bien réjouissantes nouvelles

Dix-sept projets de nouveaux circuits sont actuellement connus en France, cependant que fonctionne d'ores et déjà celui du Luc en Provence. Avis aux amateurs en vacances dans le Midi qui auraient des déman-geaisons dans leurs pneus...

QUI PILOTE QUOI?

Momentanément prêt à Cooper, Johnny Servoz-Gavin conduira probablement sa Matra F1 à partir du GP du Canada. Gérard Larrousse, après avoir débuté à Rouen au volant de son Alpine FF, envisage de disputer toutes les courses prévues au Critérium, voilà de belles bagarres en perspective avec Max, Mieu-
set, Dayan, etc.

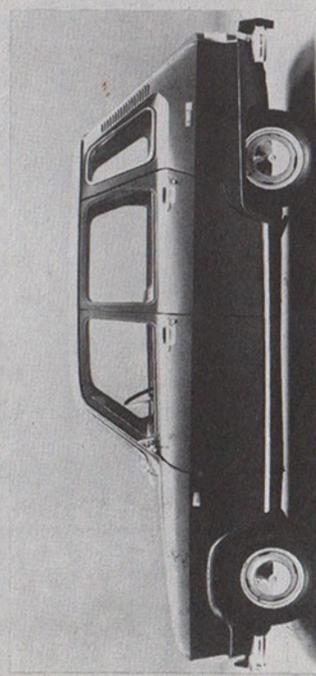
UNE LOTUS F2 RÉVOLUTIONNAIRE...

a tourné en essais privés à Snetterton. Elle comprend quelques caractéristiques techniques qui mettent l'eau à la bouche, et avant tout des suspensions avant et arrière par pont de Dion! Voilà qui nous change enfin radicalement des géométries monotopes à triangles, universelles depuis près d'une décennie... Outre cela, la carrosserie est bien sûr en forme de coin, et le radiateur d'eau se trouve placé à l'arrière. Graham Hill qui a fait faire ses premiers tours de roues à cette passionnante voiture a semble-t-il réussi des temps encourageants. Vivement que nous la voyions en piste.

POSTERS

Si vous aimez les photos de motos et de voitures qui illustrent *Champion*, écrivez à Service-Livre, 120, avenue des Champs - Élysées, Paris-8^e pour demander les Post-Race. Ce sont des posters 100 x 70 cm de voitures et de motos de course. Actuellement sont disponibles : un groupe de motos en pleine action à Mallory Park, Phil Read s'envolant à Ballaugh Bridge, le départ du G.P. de France F1 au Mans, une photo du G.P. de Pau avec une Matra en tête, deux Matra F3 avec Pescarolo et Jaussaud, Jo Schlesser sur Mc Laren F2, une Porsche 908, trois Gordini de la Coupe en sucette, et une Ford lors du rallye de Monte Carlo. Ces splendides posters sont en vente au prix de 10 Francs pièce, frais d'envoi non compris.

La commission sportive nationale a adopté le principe de rendre obligatoire à partir de 69 l'arceau de sécurité dans toutes les voitures de course ou de rallye. De même une réglementation visant à fixer des normes sévères aux fabricants de combiné-sons est actuellement en préparation.



NOUVELLE RENAULT 6
Elle sera présentée cet été à la presse, et vous la verrez au Salon. Ce sera une sorte de R 16 en réduction, tant par la conception technique (traction avant) qu'esthétique (5 portes). Développant 38 CV

ELF et MICHELIN

soutiennent la formule France

Le grand pétrolier français a décidé en effet de doter la jeune formule d'un généreux trophée grâce auquel les pilotes pourront se partager quelque 12 millions anciens de prix. Cette généreuse décision intervient à point nommé pour soutenir financièrement l'effort difficile de nombreux aspirants champions dont les problèmes paraissent quasi-insolubles sans un concours extérieur. A *Champion* nous étions particulièrement préoccupés par ce problème, et nous remercions Elf avec soulagement. Avant Rouen, le classement de ce Trophée s'établissait de la façon suivante :

- 1^{er} Crozier 22 pts. 2^e Libert 18.
 - 3^e Chaillat et Chicard 12.
- etc. Prennent le départ deux concurrents qui vont viser haut : Mieu-
set et Larrousse.

D'autre part, Michelin qui four-nissait depuis le début de la saison la presque totalité des concurrents en pneus (les XAs sont fabuleux en FF) en leur consentant des conditions et en déplaçant partout une camion-nette d'assistance, annonce de son côté la création d'un Trophée destiné aux constructeurs et aux concurrents. Ainsi peut-on être définitivement rassuré sur l'avenir de la Formule qui nous est si chère.

Il est officiellement confirmé que les 24 Heures du Mans auront lieu le 28 septembre. D'autre part, Reims a abandonné ses Douze Heures cette année, mais maintient son meeting de vitesse le 15 septembre avec des courses F2, F3, FF et Coupe R8.

Nouvelle 350 cc Paton pour le T.T. Le cadre était modifié, la fourche était une nouvelle Ceriani, la culasse avait été travaillée ainsi que d'autres organes mécaniques. Mais toutes ces améliorations n'ont guère été concluantes...

L'utilisation de moteurs hors-bord 500 cc devient de plus en plus courante. Pour le T.T., le side d'Eric Parkinson était équipé d'un trois cylindres Crescent (marque Suédoise) et il fit tout de même deux tours pendant la course.

Dan Shorey, fait rarissime, a chuté et s'est cassé la clavicle à Brands Hatch, juste une semaine avant le T.T. C'est bien la première fois depuis ses débuts que Dan n'a pu disputer cette course qui lui est chère.

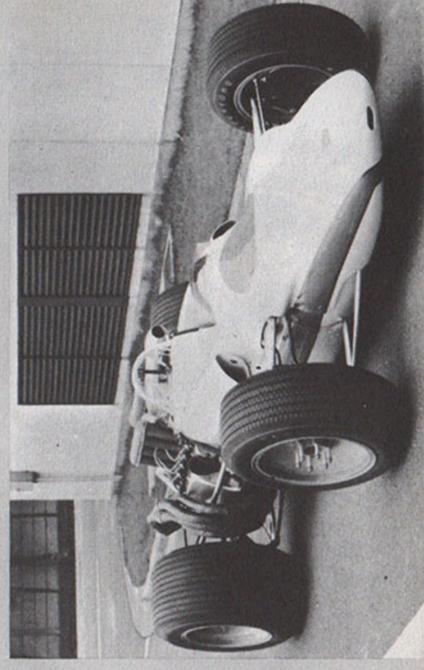
SAE pour 5 CV fiscaux, il ne s'agira donc pas d'un modèle de caractère sportif. Par contre, on attend pour bientôt une version TS de la R8.

LE 4 AOUT AUX EMBIEZ, LE DAUPHIN D'OR
La Société Ricard organise pour la troisième fois la seule grande course off-shore française, et nous ne saurions trop vous inciter à y assister si vous vous trouvez en vacances dans les parages, car c'est un spectacle à ne manquer sous aucun prétexte. Peut-être aviez-vous lu l'an dernier notre reportage sur le Dauphin d'Or, et dans ce cas, vous savez ce qu'est une course off-shore. Sinon, en voici brièvement résumées les principales règles : compris entre 350 et 800 kilomètres le parcours est « tracé » au large des côtes, voire en haute mer. Les bateaux, construits spécialement à cet effet, sont de véritables réservoirs flottants, et sont propulsés par des moteurs (souvent deux) développant jusqu'à 1 200 CV. Ces courses combinant résistance et vitesse virent le jour aux Etats-Unis, mais à présent, un Championnat Mondial est organisé avec des épreuves dans les pays euro-péens, dont le Dauphin d'Or.

L'année dernière, c'est le pilote américain Don Aronow, un véritable athlète (il mesure ses deux mètres) et un véritable coureur professionnel, qui l'avait emporté. Il sera cette fois aussi au départ, mais le favori de la course sera le milliardaire américain Odell Lewis, qui vient de remporter la manche « la plus longue », la Bahama 500, cinq cent trente milles d'éléments déchainés parcourus en 11 heures, un nouveau record. Il pilotait son runabout en aluminium *Monta Lou III*, équipée de deux moteurs Mercurier de 7,9 litres chacun à transmissions Z drive. La moyenne réalisée par Lewis double pour la première fois le cap des 50 mph, 80 km/h!

Mais l'arrivée de la Bahama fut extraordinairement disputée, puisque le second (un autre américain, Bill Sirois) ne fut battu à l'issue de onze heures de course que de... 5 secondes! Dans les flancs de sa coque Bertram 31 pieds étaient installés deux Mercurier Z drive également, mais de sept litres... seulement.

Au Dauphin d'Or l'an dernier, Aronow avait outrageusement dominé. Mais il semble que cette année, les meilleurs concurrents se tiennent de beaucoup plus près. Alors, rendez-vous aux Embiez, ça va être du Grand Sport!



LA NOUVELLE HONDA : baptisée R 302, voici la nouvelle Honda super-compacte (2,36 m) très allégée (coque en magnésium) V8 refroidi par air de 430 CV, c'est une voiture entièrement nouvelle n'ayant aucun rapport avec la R 301 que nous avons vue jusqu'à présent.

Si les Japonais se retirent de la compétition, les Italiens par contre semblent y revenir en force. Il n'y avait pas moins de quatre machines pour Pasolini au T.T., deux 250 cc et deux 350 cc. Cet hiver, la 250 cc a gagné 6 cv, elle développe donc maintenant 46 cv à 15 000 tours/mn et la 350 cc elle, est passée à plus de 60 cv. Mais ce n'est pas tout puisqu'on chuchote que l'usine Benelli prépare une 250 cc, 8 cylindres, 9 vitesses qui sortirait ses 66 cv à 20000 tours/mn. Cette machine ne serait pas prête avant la saison prochaine.

ON EMBAUICHE
500 000 anciens francs, c'est ce que dépense le Team Yamaha par G.P. et ceci uniquement pour les bougies. Il est vrai que leurs nouvelles bougies à électrode en beryllium coûtent 5 000 anciens francs pièce...

L'officiel Ossa Santiago Herrero n'a pas ménagé ses efforts pour reconnaître le très difficile circuit de T. T. Il a même été

jusqu'à faire un tour à bicyclette pour repérer consciencieusement chaque virage. Avant, après et entre les courses, la piste du T.T. est sillonnée par les « Marshalls ». Ce sont des motards, souvent d'ex-coureurs, chargés d'inspecter l'état du circuit et de secourir les pilotes. Tous sont équipés de gros cubes, Bonneville ou BSA Spiffire, et certains avaient chaussés les nouveaux pneus Dunlop (K.81). Ce pneu a un profil triangulaire et vu les angles que prennent les « Marshalls », on peut être sûr que les nouveaux Dunlop accrochent fabuleusement bien.

NOTRE SÉLECTION CALENDRIER

AUTO			MOTO			
Circuits	Courses de côte	Rallies	Moto-cross	Grass-track	Vitesse	Côte
20-21 juillet	24 Heures Francor-champs (Tourisme) GP de Grande-Bretagne F1 à Brands Hatch	Eymouiers Les Andelys Roquefort-Tourne-mire	61-Bellême GP 500 45-St.-Aignan-le-Jaillard 60-Blargies 81-Lavaur 89-Briennon-sur-Armançon	79-Le Vanneau	22-Dinan en 50 cc	27-Les Andelys
27 juillet	Silverstone F3 Zandvoort F2	Fribourg (D) Chamrousse Argelès	12-Saint-Affrique 50-Tribehou (side-car) 14-La Haye-du-Puits 72-Mézières-sur-Pontouin (side-car) 23-Ahun	33-Langon		
1 ^{er} au 4 août						
4 août	GP d'Europe F1 (et F2) au Nurburgring Pergusa (Sicile) F3	Treffort				
11 août	GP de Suède F2-F3	Du Haut-Cantal	56-La Gacilly 18-Verdigny-Sancerre 46-Lacapelle-Marival (side-car) 82-Laguépie	16-Aunac		



FOR THE QUEEN

La « Transatlantique » est née en 1960. Un quotidien londonien la patronne et a créé l'*Observer Trophy* pour récompenser le vainqueur.

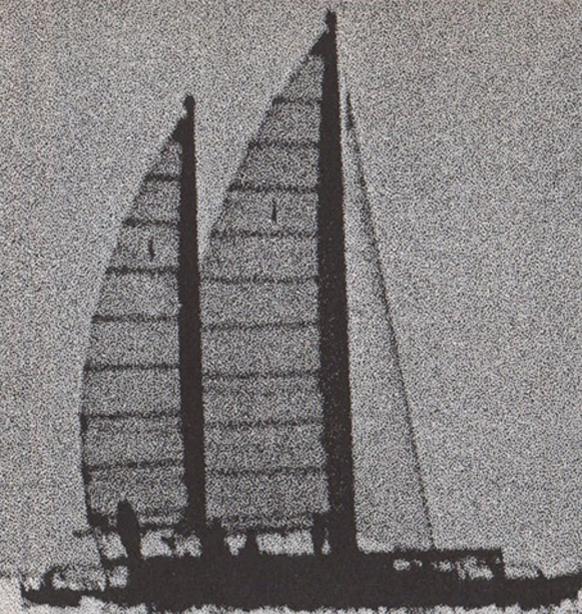
Pour sa 1^{re} édition, quatre bateaux sont au départ. Francis Chichester, un vieil Anglais lassé de battre des records en avion traverse la « grande mare » en trente-trois jours. C'est la révélation au grand public. A son retour, il est adoubé chevalier par la reine.

Éric Tabarly, enseigne de vaisseau, marin avant de savoir marcher, n'a qu'une passion : son vieux *Pen Duick I*. Un très beau voilier construit en 1888 et que ses parents avaient acheté d'occasion, avant de lui en faire cadeau. On dit que c'est pour sauver *Pen Duick I* que Tabarly a décidé de participer pour la 1^{re} fois à la course transatlantique et qu'il a fait construire spécialement *Pen Duick II*.

Au départ, les Anglais qui considèrent beaucoup leurs marins, voient en Tabarly un simple outsider. Pourtant, vingt-sept jours après son départ d'Angleterre, il arrive en vue de Newport et gagne la course avec plus de deux jours d'avance sur l'Anglais Chichester. C'est la gloire!

Pour cette nouvelle édition, Éric Tabarly était prêt bien avant tout le monde : son nouveau *Pen Duick III*, préparé et conçu spécialement pour la course, sortait des chantiers de La Perrière à Lorient en juin 1967 alors que ses futurs adversaires n'étaient pas encore couchés sur le papier. *Pen Duick III*, c'était déjà le monstre : 17 m de long, 320 m² de toile : le grand maximum que puisse manoeuvrer un homme seul. Pour tester le nouveau poulain, Éric participait (avec un équipage) à toutes les grandes courses-croisières de la saison et obtenait le palmarès que l'on sait : il gagnait tout. Il était champion du RORC en classe I. (Comme en monoplace, il y a trois catégories et la classe I groupe les plus gros bateaux.) Pour le monde du bateau, la sensation était la même que lorsqu'une F1 et un pilote français seront champions du monde.

C'est simple : il s'agit de rallier Plymouth (Angleterre) à Newport (New York, U.S.A.) à la voile. C'est pratiquement le seul règlement de la course transatlantique en solitaire.



CES MERVEILLEUX FOUS DE L'OCEAN ET LEURS INVRAISEMBLABLES MACHINES

Par Gilles Pernet

Pendant que Tabarly accomplissait des exploits, on apprenait de partout de nouvelles candidatures pour la prochaine course à travers l'Océan. Parmi les postulants, beaucoup de trimarans. Ces bateaux à trois coques qui sont capables de vitesses extraordinaires, ont des réactions mal connues et la question était de savoir si ces engins (plus que bateaux) résisteraient aux colères de la mer cruelle : une véritable partie de poker!

Bien sûr, ces appareils presque deux fois plus rapides qu'un voilier traditionnel à une seule coque risquent de se désintégrer contre la houle féroce. Mais... Si jamais l'un d'eux tenait jusqu'au bout... Éric ne voulait pas risquer de passer à côté d'une victoire à sa portée; de se faire battre sans pouvoir réagir.

Enfin, avant de partir pour Sydney, sa résolution était prise : lui aussi, il essaierait un trimaran. Il testerait le nouveau *Pen Duick* avec l'excellent *Pen Duick III* qui avait fait ses preuves, et prendrait le départ avec le meilleur.

Aussitôt les bureaux d'études, les architectes, les bassins de carène et le chantier de La Perrière se mettaient au travail.

Pendant ce temps, les nouvelles candidatures affluaient toujours. Au printemps, il y avait déjà officiellement une cinquantaine de postulants.

COMME UN AVION SUPERSONIQUE

On a travaillé dur à Lorient et malgré les grèves, *Pen Duick IV* était mis à l'eau le 11 mai.

On nous avait dit que c'était un engin de 20,80 m de long, de 10,60 m de large. On nous avait dit que « ce » serait aussi grand qu'un court de tennis. On avait vu les plans, la maquette. Pourtant, je crois que nous n'aurions pas été plus surpris en découvrant pour la première fois le prototype de *Concorde*. C'est incroyable, effrayant, beau, laid, cauchemardesque, important, fin, délirant, dément, futuriste, historique, aérien, spatial, interplanétaire, sidéral... Oui, nous étions sidérés... Regardez les photos, et sans doute le serez-vous aussi! Il est construit tout en alliage d'aluminium. Éric n'a pas voulu le peindre car il n'avait pas de temps à perdre avec des formalités d'ordre purement esthétique. La coque centrale est longue et étroite comme un contre-torpilleur. D'elle partent les tentacules vers les deux flotteurs deux fois plus longs et deux fois plus fins qu'une pirogue polynésienne. *Pen Duick IV* est large comme la moitié de sa longueur, mais l'eau qui sépare les trois coques divise agréablement l'ensemble. Les deux mâts pivotants restent dans la note : ils ont le profil d'une aile d'avion. La vraie bête, quoi!...

Le 16 mai, c'était le baptême du feu, de la mer. Après avoir été poussé hors du port par un hors-bord, ce fut le grand moment : celui de hisser les voiles. A bord, les

visages étaient mêlés de joie et d'inquiétude. Éric était à la barre : concentré.

Les voiles escaladent les mâts : *Pen Duick* l'araignée se met à bondir. Le départ foudroyant surprend les journalistes de la télévision qui suivent les opérations à bord d'une vedette. *Pen Duick* fonce déjà vers le môle du port et il faut virer; pour la première fois : l'angoisse!

Éric pousse la barre. Le monstre vire docilement en s'arrêtant presque; il dérive un peu, puis accélère comme un hors-bord de 100 chevaux : équipage soulagé.

Et puis c'est le galop d'essai vers le grand large. S'appuyant sur un flotteur pendant que l'autre vole déjà à une vingtaine de centimètres au-dessus des crêtes, *Pen Duick* se met à glisser à une vitesse folle sans heurt; un peu à la manière de ces appareils qui naviguent sur coussin d'air.

Les caméramen de la télévision sont à plein régime et ils ont déjà du mal à suivre. Pourtant, il n'y a pas beaucoup de vent. Ils ne comprennent pas. Sorti de l'abri de la côte, le vent souffle un peu plus fort. *Pen Duick* sème définitivement la vedette : journalistes marris! Éric commence déjà à avoir l'affaire en main et conduit son embarcation vers deux bouées familières. Il connaît la distance qui les sépare : chronomètre : 16 nœuds (un nœud = 1 852 m à l'heure) pour sa première sortie. Les plus gros et les meilleurs voiliers traditionnels de course-croisière atteignent difficilement 15 nœuds!

Les jours suivants, les essais se poursuivent avec le gouvernail définitif qui n'était pas prêt le premier jour. En sortant du port, *Pen Duick* navigue bord à bord avec un sous-marin. Excellente occasion : Éric interpelle un membre de l'équipage de ses amis qui prenait le frais sur la dunette avant la plongée. Commence alors un invraisemblable match entre *Pen Duick IV*, bateau-avion et le sous-marin, bateau-poisson. Étrange ballet. Vision à donner des cauchemars à un marin breton. De quoi jurer de ne plus jamais boire une goutte de muscadet... Le sous-marin sème enfin l'araignée et avoue filer plus de 23 nœuds (plus de 40 km/h)! Plus vite que la plupart des hors-bords de tourisme. A bord, c'est l'optimisme. Éric ne parle pas mais on sent qu'il regrette moins d'avoir abandonné *Pen Duick III*. Pour fêter ça, il descend chercher une bonne bouteille. Il entre dans le roof, passe devant la table à cartes qui est éclairée par l'astrodôme. Cette coupole de plexiglass, ancien astrodôme d'hydravion *Sunderland* récupéré chez un démolisseur du Poulmic, permet de vérifier si tout va bien dehors sans se mouiller. C'est pratiquement le seul point commun entre les trois derniers *Pen Duick*. Pour continuer sa progression, Éric doit se mettre à quatre pattes pour passer sous l'un des renforts qui tiennent les flotteurs. Il se trouve alors dans une sorte de couloir, long d'une dizaine de mètres et large de 1,70 m. C'est dans cette prison de métal qu'il devait passer une bonne partie de son

voyage. Pour évoluer facilement dans cet endroit plein de parties saillantes, en angle vif, coupantes même, il faudrait être un homme-serpent casqué et armuré. Ça n'a pas l'air de l'inquiéter. C'est là que se trouve l'imposant émetteur qui lui permettra de parler avec Radio-Luxembourg pendant toute sa traversée.

Éric ressort enfin, sa bouteille à la main. Pendant ce temps, *Pen Duick* avance tout seul, sous sa barre automatique. Ce remarquable appareil conçu par M. Giannoli, éminent spécialiste des gouvernes d'avions supersoniques, dirige mieux le bateau que la main humaine la plus expérimentée. A la moindre variation du vent, la girouette agit sur le « flettner », sorte de petit volet placé à l'arrière du gouvernail (comme le tab sur les avions), et le bateau reprend immédiatement la route idéale.

Pen Duick a été vraiment étudié comme un avion! Notamment en ce qui concerne le chavirage qui est le principal problème des bateaux à plusieurs coques. Doués d'une grande stabilité initiale, ils se retournent facilement au-delà d'une certaine gîte et alors la course est finie; sans compter ce qui peut advenir du navigateur. *Pen Duick*, lui, a été étudié évidemment pour ne pas chavirer, mais les ingénieurs des chantiers de La Perrière sont allés jusqu'à prévoir l'éventualité d'un chavirage.

Au lieu de se retourner complètement, *Pen Duick* devrait simplement se coucher sur l'eau, retenu par ses mâts en matière flottante. Éric pourrait alors jeter son canot de sauvetage à gonflage automatique sous un des mâts. Théoriquement cela devrait suffire à redresser l'engin. Mais quelle aventure!

MAUVAIS SORT

Ainsi sur le papier Éric était le grand favori, le chouchou des Bookmakers de Londres. Mais dans l'entourage du champion on ne cachait pas certaines inquiétudes. S'il n'est pas raisonnable de tenter une telle aventure sur un bateau traditionnel qui a été lancé huit jours à peine avant le départ, il est insensé de partir en catastrophe sur un trimaran — style de bateau dont on connaît mal les réactions et qui en est encore au stade expérimental.

La suite chronologique des événements allait le prouver. Après les essais en navigation, on s'apercevait que le haubannage (les câbles qui tiennent les mâts) était trop faible. Il fallait le compléter et le renforcer au dernier moment. Enfin *Pen Duick* appareillait pour Plymouth; il restait alors moins d'une semaine avant le départ. A peine au large, le trimaran devait faire demi-tour car le gouvernail fonctionnait mal. Nouveau départ. La traversée se passait sans histoire lorsqu'en vue des côtes anglaises, Éric se laissait surprendre par sa machine inhumaine et prenait un chariot de barre d'écoute en pleine poitrine. Ce chariot qui court à toute vitesse sur son

rail supporte sept tonnes de pression : de quoi assommer un bœuf. Tabarly fut quand même un peu sonné...

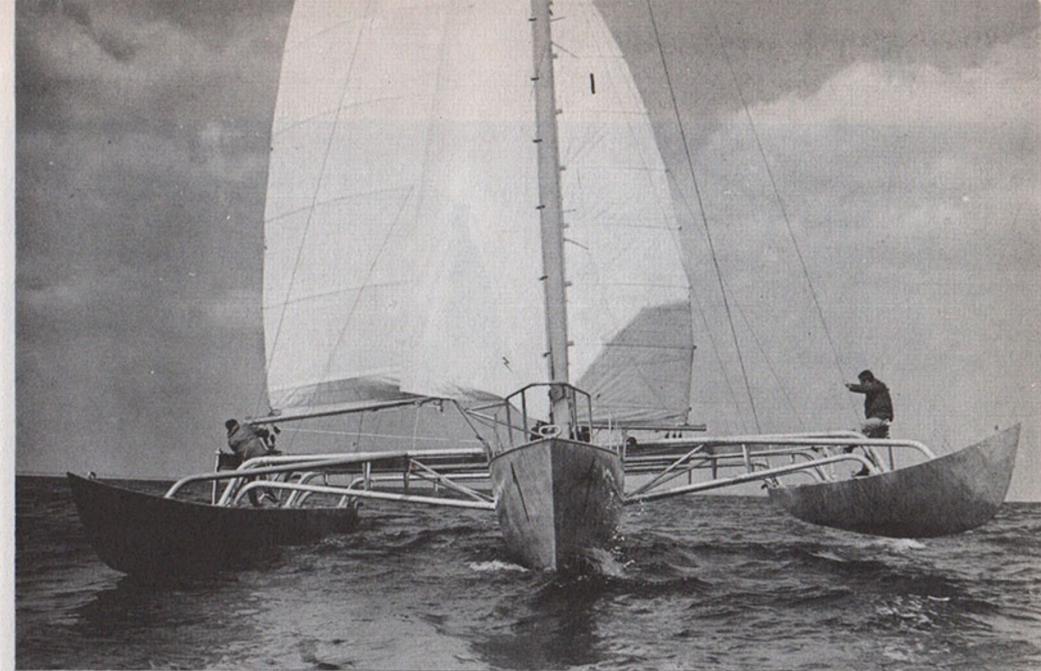
Enfin, samedi 1^{er} juin à 11 heures, c'était le départ. Temps gris, pluie tenace et très peu de vent. La trentaine de concurrents avance lentement au milieu de la fourmilière des bateaux-spectateurs. Pourtant *Pen Duick* file, déjà il est seul. Après six heures de course il est nettement en tête, on lui attribue déjà la victoire, comme si la foule acclamait le vainqueur après le premier tour des 24 Heures du Mans... Mais dans la Manche, les cargos se croisent comme les automobiles dans un film de Mack Sennet! Au début de la nuit, Tabarly évitait une collision de justesse. Enfin, à 3 heures du matin, tout paraissait calme et il descendait quelques minutes se faire chauffer un peu de café. Un choc sourd ne laissait même pas le temps à l'eau de bouillir, *Pen Duick* venait de télescoper un cargo.

Le flotteur gauche, apparemment, avait seul été touché. Pourtant, les dommages étaient beaucoup plus importants. En plus du flotteur abîmé, les liaisons entre les coques et les mâts avaient été ébranlées. Tabarly qui était rentré à Plymouth ne pouvait prendre son nouveau départ qu'avec 78 heures de retard sur les autres concurrents. Et puis, il était à peine reparti, le gouvernail automatique se bloquait et il devait faire une nouvelle escale forcée dans le port de Newlyn, à l'extrême pointe de l'Angleterre. Après une nouvelle tentative sans résultat, il était trop tard pour avoir encore un espoir de vaincre. Éric Tabarly était battu mais pas vaincu. Il rentrait à Lorient et le *Pen Duick* était aussitôt remis en chantier, ses coques étaient réparées, ses mâts révisés. Les essais reprenaient : le bateau marchait bien mais le gouvernail automatique n'était pas au point. Mécanique merveilleuse, certes, mais trop fragile et trop difficile à régler. Ce problème résolu, Tabarly comptait repartir pour tenter de battre le record de la traversée en solitaire.

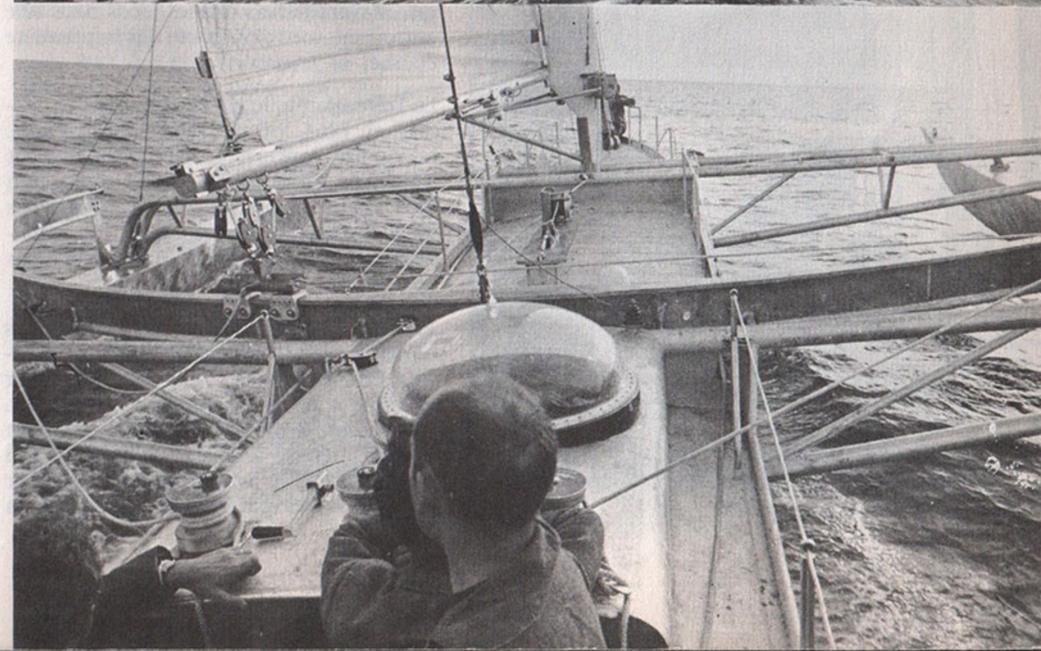
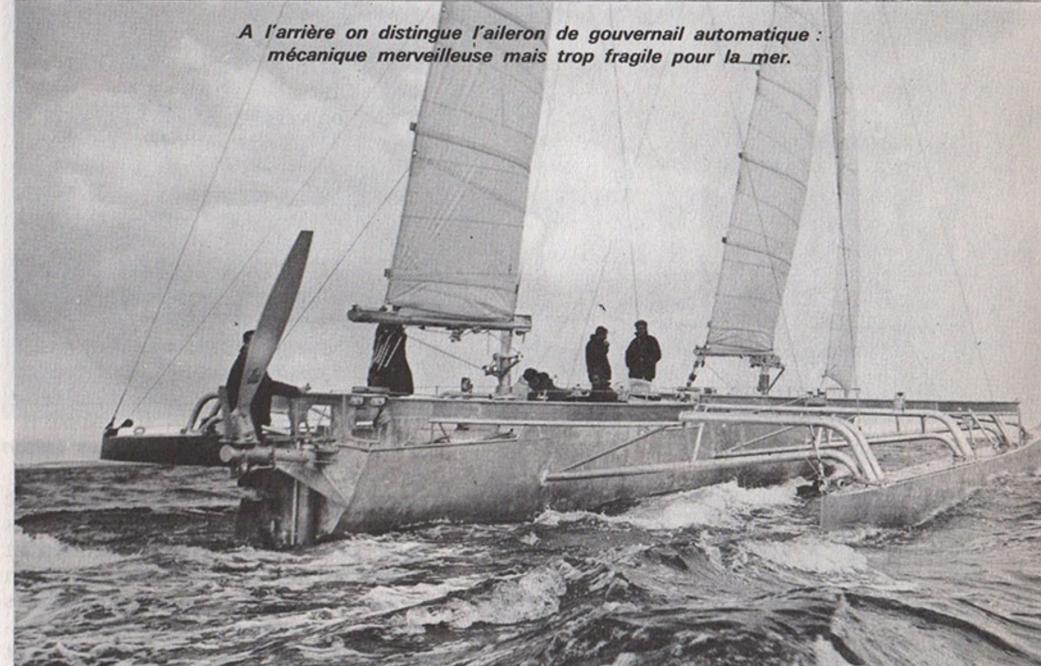
Mais, pendant ce temps-là, Geoffrey Williams, 26 ans a gagné une course transatlantique en solitaire dont on a failli... oublier le vainqueur!

Ce jeune Anglais doit sa victoire à son talent de navigateur et à son acharnement. Pourtant, il n'a pas eu droit à la gloire qu'il méritait. Les principaux coupables sont les organes d'une certaine presse qui semblent plus intéressés par la recherche du mauvais mélodrame que par l'exploit sportif.

Si au départ de la course, le 1^{er} juin à Plymouth, la collision d'Éric Tabarly avec un cargo constituait un événement d'importance, car il contraignait le super-favori à l'abandon, il est lamentable d'avoir donné une telle publicité aux naufrages d'autres concurrents tels que Joan de Kat et Édith Baumann. Ainsi, le jour de l'arrivée de Williams, la plupart des quotidiens français ont titré, en huit colonnes à la une, sur les aventures de la jeune Allemande. Des cen-



A l'arrière on distingue l'aileron de gouvernail automatique : mécanique merveilleuse mais trop fragile pour la mer.





Geoffroy Williams

Sir Thomas Lipton



taines de lignes furent consacrées à la santé du petit chien de la navigatrice. Mais pas un mot pour le seul qui, ce jour-là, méritait la célébrité : le vainqueur... Cette réaction est aussi insensée que si des journalistes envoyés spéciaux sur un rallye, consacreraient toute leur prose à un concurrent qui, n'ayant jamais mis les pieds dans une auto, serait sorti de la route dès la première courbe!

La Transatlantique est en train de se suicider : en 1964, lorsque Tabarly avait gagné, les quinze concurrents au départ étaient à l'arrivée. Cette année, sur les trente-cinq navigateurs réunis, la moitié à peine a touché Newport. Sans compter les fantaisistes qui, bien qu'engagés, n'ont même pas osé partir...

Pourtant, tous les concurrents ne sont pas à mettre dans le même sac. Chez les Français, Éric Tabarly et Alain Glikzman, par exemple, sont de merveilleux navigateurs, tout comme Geoffroy Williams; ils méritent qu'on s'intéresse à eux. Pour préparer son exploit, Geoffroy avait économisé sou par sou, mais sans parvenir à rassembler la

somme nécessaire à la construction d'un bateau capable de gagner. Alors, il écrivit trois mille lettres à des sociétés pour tenter de les intéresser à son projet. Finalement, le Thé Lipton accepta de patronner l'entreprise.

Et le *Sir Thomas Lipton*, un ketch de 17 mètres, put être mis en chantier. Geoffroy, ce rude marin de Cornouaille, avait étudié la course très scientifiquement. Pendant la durée de l'épreuve, il était en relation constante avec « KDF9 », un cerveau électronique de la société English Electric qui lui transmettait en code une synthèse des informations météo provenant de tout l'Atlantique nord.

Il a gagné en 25 jours 19 heures et 33 minutes, battant ainsi la performance de Tabarly en 1964, qui était de 27 jours 3 heures et 56 minutes.

Malgré la pénalité de 12 heures qui lui avait été infligée avant le départ par les organisateurs pour ne pas avoir soumis son bateau au contrôle de sécurité, il avait gagné.

Pourtant, on allait remettre en cause le résultat, car l'Anglais n'avait pas croisé le bateau-feu du Nantucket du bon côté.

Les instructions de course n'étant pas très précises sur ce point, les organisateurs précisèrent qu'il ne serait pas disqualifié si les autres participants ne protestaient pas.

Quoi qu'il en soit, Williams était arrivé le premier à Newport et c'est là l'essentiel.

Sa victoire, sans doute, eût été plus complète si Tabarly n'avait pas été contraint à l'abandon. Nous pensons, en effet, que « l'Idole des houles » avait la victoire à sa portée en prenant le départ avec son *Pen Duick III* monocoque. Mais Éric a voulu, il veut encore prouver qu'il y avait encore mieux à faire avec son trimaran. C'est ça le panache!

Gilles PERNET

QU'EST-CE QUI FAIT COURIR LES TRIMARANS?

Pourquoi les trimarans vont-ils tellement plus vite que les bateaux traditionnels?

Comparons Pen Duick III et IV

Pen Duick III (monocoque) : Longueur : 17,45 m; largeur : 4,20 m; surface de voile : 320 m²; poids total : 13,40 t; poids du lest seul : 6,3 t.

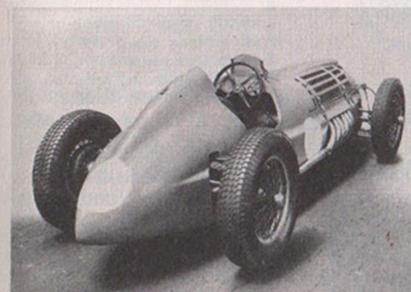
Pen Duick IV (trimaran) : Longueur : 20,80 m; largeur hors-tout : 10,60 m; largeur coque centrale : 1,80 m; largeur flotteurs : 0,60 m; longueur flotteurs : 17,80 m; poids : 5 t + 700 kg de radio; surface de voile : 108 m².

Pen Duick III dispose de 320 m² de voile pour 17,45 m. *Pen Duick IV* ne dispose que de 108 m² et pourtant il mesure 20,80 m. Seulement, ce bateau de 20 m ne pèse que 5 t contre 13,40 t pour le bateau traditionnel. Là est toute la différence! Un trimaran qui dispose de flotteurs pour assurer sa stabilité n'a pas besoin de lest. De plus, les trois coques n'ont que très peu de surface dans l'eau : voilà pourquoi *Pen Duick IV* marche comme un avion.

27 dictionnaire du sport automobile

Rubrique placée sous la direction de Serge Pozzoli
président de l'A.A.H.A.

Delahaye : La firme de la rue du Banquier après un long passé de tranquillité sportive s'éveilla en 1934 avec une voiture de tourisme gonflée conduite par Perrot. Ce véhicule devait donner naissance aux belles voitures sportives du type 135M et MS d'une élégance indiscutée, mais également à une série de 20 voitures dites 135 Spéciales capables de presque 200 à l'heure avec ailes et phares. Ces voitures totalement indestructibles coururent de 1936 à 1954, remportant un grand nombre de victoires. Les quelques années d'avant-guerre virent l'apparition des 12 cylindres Delahaye



Delahaye 12 cylindres 1928

tant biplaces que monoplaces, voitures qui valurent à Dreyfus d'enlever le million du fonds de course. Ces véhicules à l'esthétique discutable mais à la mécanique raffinée virent leur construction stoppée à la suite d'un différend entre Delahaye et l'Automobile Club de France. Malheureusement en 1946, au lieu de parfaire la mise au point de cette 4,5 litres 12 cylindres qui vaudrait peut-être aujourd'hui à la France un véhicule que nous envierions les Italiens, la maison construisit une 4,5 litres 6 cylindres trop lourde qui n'eut aucun succès commercial. Les dirigeants de la marque qui étaient devenus très âgés ressortirent la 135 puis la modernisèrent sous le nom de 235 mais l'usine cessa toute fabrication en 1954.

d

Delfosse : Marque locale, originaire de Cambrai qui commença la construction automobile vers 1922. Cette petite firme construisit, entre autres, quelques voitures de sport qu'elle engagea au circuit des routes pavées, course à laquelle fut présentée, dans la catégorie 1500 cc, une voiture de course de la marque avec un moteur à un arbre à cames en tête. On vit aussi cette voiture à Miramas et elle fut même exposée au Salon de Bruxelles, la marque ayant quelques clients en Belgique. Cette firme disparut vers 1927, une 1500 cc de sport est toujours conservée par nos amis belges.

Dellow : Petite marque britannique d'après-guerre qui s'était spécialisée dans les voitures de Trial. La voiture utilisait de nombreuses pièces de la petite Ford, y compris le petit 1172 cc à soupapes latérales. Certaines de ces voitures furent même munies de compresseur. La carrosserie était des plus frustes et la Dellow était très haute sur pattes pour lui permettre de passer dans les fondrières, terrain qui du reste était sa raison d'être. Elle ne rencontra pas de concurrente directe et régna en maître sur la spécialité pendant quelques années. La marque a aujourd'hui cessé toute activité.

Denzel : Vers 1947-1948, un transformateur autrichien concurrençait Porsche en modifiant des Volkswagen. Sa voiture courait en 1300 cc avec une caisse ronde et pas vilaine du tout. Elle se tailla quelques succès flatteurs mais dut bientôt céder le pas devant sa rivale beaucoup mieux armée qu'elle techniquement.

D.F.P. : Ce sigle veut dire Doriot Flandrin Parant mais les initiés l'appelaient Dernière Ferraille Parue. Son plus grand titre de gloire est la participation d'une des voitures de tourisme de la marque transformée en Sport au Tourist Trophy 1914 aux mains d'un constructeur qui allait devenir célèbre : W. O. Bentley. Une petite 1100 cc à culbuteurs fut créée en 1920 et eut quelques dérivés sportifs. Une de ces voitures enleva d'ailleurs le Bol d'Or aux mains de Colas en 1929. La firme



Une D.F.P. 1100 CC qui courut au 24 heures du Mans

devait disparaître deux ans plus tard victime de la crise de 1931.

Derby : Les premières Derby de sport virent le jour à la fin de la première guerre mondiale. Elle était équipée d'un moteur bicylindre de moto Harley-Davidson, moteur facile à se procurer grâce aux stocks. Puis les Derby s'étoffèrent et reçurent le quatre cylindres Chapuis-Dornier et ces voitures furent bientôt engagées en compétition tant en France qu'en Italie où leur plus brillant défenseur fut le comte Lurani.

Par la suite, elles reçurent un moteur CIME puis le SCAP à compresseur. Vers 1928, les Derby passaient pour être de fort jolies voitures de sport de 1 500 cc et même de 1 800 cc à six cylindres. Ces voitures étaient également vendues en Angleterre sous le nom de Vernon-Derby. L'ingénieur Lepicard dessina en 1930 une voiture à traction avant, équipée du 1 100 cc Ruby, puis une voiture plus ambitieuse fut également construite. Il s'agissait d'une 2 litres à moteur avant avec un moteur V8 semi-culbuté. En 1934, deux de ces voitures grées en compétition furent engagées sans grand succès d'ailleurs aux 24 Heures du Mans. Ce modèle fut le chant du cygne de cette marque française quoique quelques châssis aient été équipés du 1 500 cc Meadows anglais de sport. Pour faire de la publicité à la firme, Mistress Stewart battit de nombreux records à Monthléry sur une 2 litres de la marque, voiture qui en réalité n'était autre qu'une des fameuses 1 500 cc Miller américaines à traction avant équipée d'un moteur à vilebrequin à longue course.

Deutsch (Charles) : Ingénieur français sorti de Polytechnique et des Ponts et Chaussées qui créa avec René Bonnet dès 1936 les célèbres D. B. Pour cette marque, il se passionna tant avec son esprit qu'avec ses finances. Quand l'association fut rompue avec Bonnet, Charles Deutsch sortit en collaboration avec Panhard une voiture C. D. C'est également à lui qu'on doit les voitures du Mans, extrêmement profilées avec mécanique Peugeot placée à l'arrière. Malgré ses nombreuses occupations, Charles Deutsch milite toujours pour les automobiles de compétition.

Dgelle Dedin : Prince d'origine turque qui fit construire en 1927 une magnifique voiture de records 8 cylindres à 2 arbres à cames en tête. Cette voiture appelée Dgelmo fut dessinée par l'ingénieur italien Moglia. Malheureusement, lors d'une tentative contre le record du



La Dgelmo que pilotait Foresti après son accident monde, son pilote Foresti eut un grave accident. La voiture qui ne fut jamais

réparée existait encore en 1940, mais depuis on en a perdu la trace.

Diatto : Firme italienne qui apparut en compétition dès 1919 à la Targa Florio avec une 4 cylindres à soupapes latérales. En 1922, une 2 litres 4 cylindres à arbre à cames en tête prit part au Grand Prix d'Italie. Une voiture semblable fut également construite mais avec un moteur 3 litres. Des versions sport de ces deux modèles coururent les 24 Heures du Mans. L'un des pilotes de Diatto s'appelait Maserati et c'est lui qui, après avoir participé au Grand Prix d'Italie 1925 au volant de la très belle 2 litres 8 cylindres à deux arbres à cames en tête, racheta ces autos en 1926. Ce sont elles qui furent les premières Maserati. Deux ou trois ans plus tard cette noble et sportive maison ferma ses portes, mais Serge Pozzoli possède et conserve pour la postérité un châssis 2 litres Diatto et une berline complète.

Diaz y Grillo : Petite firme espagnole qui commença à construire dès avant la première guerre mondiale et qui se signala par de belles performances en Espagne en 1920 et 1921. Un modèle sport était vendu à la clientèle sous le nom de « Duc de Montpensier ». Le moteur de cette voiture était un petit 4 cylindres à soupapes latérales.

Dino : C'était le nom du regretté fils d'Enzo Ferrari, décédé très jeune de maladie. Celui-ci avant sa mort avait créé un moteur V6 de petite cylindrée. Depuis ce temps tous les moteurs 6 cylindres en V de la firme italienne s'appellent Dino. L'on eut d'abord un moteur Dino, puis une voiture Dino, alors que maintenant c'est la deux litres Fiat qui porte ce nom car elle possède un moteur dont les bases furent jetées sur le papier il y a plus de dix ans par le fils du Maître de Maranello.

Dinos : Firme allemande de Berlin qui disparut vers 1925. Auparavant elle s'était signalée par une élégante 2 litres de sport équipée d'un moteur à culbuteurs tout en alliage léger. La piste de Grünwald qui se trouvait près de l'usine et qui devait devenir l'Avus était à ce moment le théâtre de nombreuses épreuves sportives dans lesquelles plusieurs Dinos de course dérivées étroitement du modèle de sport se taillèrent d'assez jolis succès.

Divo (Albert) : Coureur français de l'entre-deux guerres, célèbre et particulièrement réputé pour sa force physique, son caractère difficile et sa résistance hors de pair lors des épreuves de longue haleine. Avant de devenir premier pilote chez Talbot, pour qui il remporta de nombreux succès, il avait été mécanicien de la marque. Quand Talbot cessa son activité sportive il rentra dans l'équipe Bugatti et avant 1930 il gagna pour la firme de Molsheim la Targa Florio trois fois de suite. Il courut encore jusqu'en 1940 et même lorsqu'il cessa de courir on put voir sa puissante silhouette parmi les spectateurs des Grands Prix à Monthléry. Albert Divo devait décéder il y a maintenant quelque deux ans.

Dixon (Freddy) : Coureur moto anglais qui se consacra au gonflage des automobiles Riley, voitures qu'il améliorait très sensiblement. On peut du reste comparer le rôle qu'il a tenu près de la marque avec celui que tint Amédée Gordini près de Simca. Il obtenait de ses moteurs une puissance remarquable et ses voitures étaient imbattables à Brooklands. Freddy Dixon décédé, il y a quelques années s'était aussi taillé une solide réputation de buveur de whisky, et il était considéré comme l'un des plus grands piliers de taverne que l'Angleterre ait jamais connus.

D. K. W. : Très vieille firme allemande qui commença par le commerce des jouets et la fabrication de moteurs à vapeur. On donnait plusieurs définitions pour D. K. W. : Die Kleine Wunder (La petite merveille), Das Knaben Wunsch (Le souhait des enfants) et Das Kampf Wagon (La voiture à vapeur). Les motos D. K. W. furent très célèbres. C'étaient de redoutables deux temps à refroidissement par eau et compresseur avant-guerre, et à trois cylindres en L à refroidissement par air après-guerre. La construction automobile commença en 1928 où une légère petite voiture de sport 500 cc 2 cylindres, deux temps, faisait la joie des jeunes Allemands. Et une quatre cylindres, deux temps, à compresseur courait à ce moment-là pour l'usine aux mains de Hans Simon et de Macher. Après-guerre, la voiture de tourisme à 3 cylindres participa brillamment à de nombreux rallyes et certains de ces moteurs très gonflés équipèrent des voitures tant anglaises qu'allemandes pour la Formule Junior. Puis le moteur 3 cylindres 2 temps fit place à un 4 cylindres 4 temps et l'écusson D. K. W. fut remplacé par celui de l'Audi.

petites annonces

Prix de la ligne 5,50 F
Nombre de signes (ou espaces) par ligne ... 27
Le montant de l'annonce doit nous parvenir en même temps que le texte et avant le 1^{er} du mois.

AUTOS

Part. vend **COOPER 1300 S**, modif. Downton 1967, pignons droits, nbx accessoires, jamais couru. Px : 11 000 F. D. ROUDAUT, 9, rue Fournier, BREST.

F. V. **BORA 67**, jamais couru, avec remorque, prête saison 68-69, moteur norme européenne 55 CV, reprise tourisme-sport possible. Yvon FRANZONI, Meubles, CHAUMONT (52). Tél. 2-24.

A vendre **CORTINA LOTUS**, prép. circuit, 160 CV, prix intér. H. BAYARD, LAUCOURT par ROYE (80).

Cède contrat **NSU 1200 TT**, cause malad. Tél. LAB. 50-35. M^{me} ROSSIGNOL, hres bureau.

A vendre cause familiale, monoplace **FF Grac**, pneus neufs + remorque + jantes larges magnésium + pièces rechange, excellent état. Écrire à Champion sous n° 31-01 qui transmet.

Part. vds 2 CV saharienne, 5 CV fiscaux, 2 moteurs. CRABOULIET. Tél. PEL. 30-71 après 19 h.

Vends **R 1093** équipé sport (cause service militaire), nombreux accessoires, état neuf. Tél. 921-93-45.

Part. vds **Dauph. 1093**, 62, bon état méc. px 2 150 F à débat. Tél. 927-42-44.

ÉCURIE ERAM vend :
ERAM F3 FF FL
GRAC F3 Holbay Hewland.
R8 G 1108 Proto 650 kg.
VELOCETTE Thruxton carénage.
MOTOBI 125 cc.
250 Sport Peugeot Twin 170 km. Remorque monoplace.
Pièces Holbay R8 G 1093 FF Moto 35, rue du Capitaine-Marchal, PARIS (20^e). Tél. 366-79-03.

ACCESSOIRES

A vendre 5 jantes alliage léger, type Delta-Mic pour Cortina GT ou Lotus, 66-67-68, 500 F. S'adresser à Champion sous n° 31-02 qui transmet.

MOTOS

BULTACO 250 SHERPA T de Trial 4 vitesses, comme neuve, 2 500 F comptant, visible 14, rue Brunel. Tél. ETO 69-70.

250 YAMAHA compéti-client, TD 1B, impec. ELOLA, 10, rue Victor-Hugo, PUTEAUX (92).

GARAGES



**ADAM
AUTOMOBILES**

23, av. Paul-Adam
PARIS - 17^e - Tél. 425.66.58
Concessionnaire

FORD-SHELBY
Essais
Spécialiste LANCIA

FERRARI 2 + 2, 61-62.
FERRARI 330, 64-65.
FERRARI GT B4, 1968.
FERRARI California, 62.
FERRARI Lusso, 64.
FERRARI Lusso, 64.
PORSCHE 911 S, 68.
PORSCHE 911, 65-66.
PORSCHE 911 S Targa, 68.
PORSCHE S 90, cabr. h.t., 61.
PORSCHE SC, 64.
B.M.W. 2002, 68.
B.M.W. 1600, 67-68.
B.M.W. 1600 TI, 68.
MERCEDES 300 SL, portes papillons 1955.
CAMARO SS, 67.
MUSTANG, 65, 66, 67.
MUSTANG Fast-Back, 6,4 l 67.
ALFA Coupé, 63, 64.
MASERATI Touring, 60, 61, 62.
MASERATI Sebring, 1963.
BRUICK Break, 1967.
20 autres voitures toutes marques

KITS DE TRANSFORMATIONS

prêts à monter pour

R4 R8 R10 R16 204 404 S. 1000

AUTOBLEU

Tubulures admission - échappement avec double-corps WEBER, culasses, arbres à cames, carters, pots.

Notices gratuites

CRÉDIT 6 A 18 MOIS

15 rue Aumont Thiéville PARIS 17^e - 425 41-41
Station parisienne de montage : 425 03-33



M. BERTRAND



Tél. 380.56.24
36, Boulevard Pershing
Paris-17^e.

JAGUAR

Type « E », cabriolet, 66.
Type « E », coupé, 2 + 2, 66.
Type « E », coupé, 62, 64, 65, 66.
MK2 3,8 l, r.r. O.D., 61, 64.
MK2 3,4 l, 61, 62.
XK 140, gris, 55, cpé.
3,8 l S, r.r. O.D. radio, mot. nf, 66.

PORSCHE

911, 65, bleu 150 CV.
911 S Targa, rouge, 67.
911, bleu, 67.

AUSTIN

HEALEY 3000, 63, 64, 65, 66, 67.
COOPER S 1300, 66.

FORD

MUSTANG coupé, 66.
MUSTANG cabriolet, 65, 66.

FERRARI

250 GT, 2 + 2, 62 et 63.
250 GT cabriolet, r.r. O.D. h-top, 62.

DIVERS

ASTON MARTIN DB4, verte, 61.
TRIUMPH TR3, r.r. O.D., 61.
LOTUS Elite, 62, verte.

Achetons et prenons en dépôt-vente toutes voitures de sport.

Alpine

3 boulevard Foch, ÉPINAY (93)
Tél. : 243-46-16

ALPINE BTF, 65, 67.
ALPINE GT4, 65, 68.
ALFA ROMEO Coupé, 2,6 l, 63.
ALFA T.I. super 65.
PORSCHE SC, 65.

ROGER LOYER SPORT SERVICE

22, rue Barrias - 17^e
737-74-20.

JAGUAR S 65-66, MK2 63 à 66, E 66-67 cabriolet, cpé. LOTUS Elan et Europe cpé 68. ALFA Super, 66 à 68, GT et GTV 66-67, 2600 cpé 64-66. FERRARI 275 GT 66, 330 GT 65, California 61, hard-top, 250 GT Lusso 64 cabriolet, hard-top 61, 250 GT 2 + 2 62 et Dino 68 cpé cabriolet. LAMBORGHINI 400 2 + 2 et Miura 67. ASTON DB5 et DB6 66. PORSCHE 911 et S cpé et Targa 65 à 68. MORRIS Cooper et S 64 à 67. LANCIA Zagato 63. FACEL VI 65. MUSTANG 66-67. MERCEDES 230 SL 64. HONDA cpé 67 et Corvette 61 et 64.

ALFA-ROMEO

52, avenue Général-Leclerc
(92) BOULOGNE-SUR-SEINE
MOL. 69-17 13.36

PRÉSENT., ESSAIS

des

**NOUVEAUX MOD. 1750
NOS OCCASIONS RÉVISÉES
GARANTIE TOTALE**

**Centre Officiel
permanent d'essais**

ALFA-ROMEO

Exposition - Essais - Ventes et Centre

OCCASIONS

Reprises 1^{er} main, révisées avec garantie totale - Crédit

267 31-00 **GAP** 267 31-00
25, rue Cardinet - P. 17

PARKING ASSURE

**CONSTRUISEZ VOUS-MÊME
PISCINES ET BASSINS**

EN POLYESTER selon la méthode VOSS Résistance au gel - Grande facilité d'exécution - Prix de revient le plus bas - Brochure technique 120 p. en couleurs, 6,80 (+ 0,70 F port) ou C. Rt. - Tél. (76) 88-45-29 SUDPLAST - 12 - Av. de la Mairie, 38 SAINT-ÉTIENNE - GRENoble

GARAGES

(SUITE)



8, boul. Gouvion-Saint-Cyr
PARIS-17^e GAL. 91-84

CONCESSIONNAIRE
B.M.W. VOLVO

PORSCHÉ

FERRARI

330 GT, grise, 64.
330 GT, bleue, 65.
330 GT, 66, gr. métal.
BERLINETTE LUSO, 64, grise.
250 GT, 2 + 2, 63, nile susp.
SPER AMERICA, 62, rouge.

PORSCHÉ

911 S, 68, bleue.

B.M.W.

2000 TI, 66, gr. métal.
2000 BMW, 66, Florida.

VOLVO

Volvo L32 S, 64, blanche.

NOS REPRISES

ALFA ROMEO SS, 65, grise.
AUTOBIANCHI Primula, 66, grise.
AUTOBIANCHI Primula, 67, 4 p.
CADILLAC, 66, cpé de ville noir.
DODGE Monaco, 10 000 km, 9-66.

FIAT 500, 68, 2 000 km.
INNOCENTI 1300, 65.
LANCIA Flaminia Zagato, 64.
MASERATI Sebring, 66, gris métal.

MORRIS, 65, jaune.
MUSTANG GT autom., 67.
OLDSMOBILE Super 88, 65.
OPEL REKORD cpé, 65.
CAMARO cabr., 67.
Coupé TAUNUS, 62.
ISO RIVOLTA, 68, grise.
FORD Galaxie Break, 65.
ASTON Martin, 65, bordeaux.
FORD Osi, 68, blanc.
Cpé CG non immatric.
PEUGEOT 404, cabriolet, 64.
PEUGEOT 204, 67, verte.
PEUGEOT 404, inj., 65.
PEUGEOT 404 super luxe, 66.
SIMCA 1500, 66, boîte autom.
SIMCA 1501, 67, grise.
STUDEBAKER 1963.
SUNBEAM Alpine, 65, grise.
CITROEN DS 21, 66, Palace.
CITROEN DS 21, 67, Palace.

ET 30 VOITURES
TOUTES MARQUES
20, av. de la Porte-de-Villiers
PARIS-17^e - GAL. 44-66

STAND 14 LEGENDRE AUTO-SPORT

54, rte Nationale
91 - MONTLHERY
Tél. 11-42 à Montlhéry

OUVERT
LE DIMANCHE

PIERRE
LANDEREAU

139 et 153 ter, Gde-Rue
LONGJUMEAU (91)
Tél. : 928-81-33 — 920-71-30

TRIUMPH NSU
LAMBORGHINI SHELBY

MONOPLACES

LOLA F3, 67.
LOTUS XVIII F3, 61.
FORMULE VEE Bora, 67.
LAMBORGHINI Miura rouge, 67.
LAMBORGHINI 400 GT, 67.
SHELBY Cobra 4,7 l, version compét., 64.

ROLLS ROYCE tr. belle, 60.
ASTON MARTIN DB4, 61.
MUSTANG cpé H.B., tr. belle, 66.
MUSTANG Cabr., 66.
MUSTANG cpé Fastback rouge, 65.

PORSCHÉ 911 S Targa, 68.
PORSCHÉ 911 S cpé blanc, 66.
PORSCHÉ 911 cpé rouge, 65.
PORSCHÉ 912, 66.

AUSTIN Cooper S 1300, 64-65.
AUSTIN Healey A 106, 58.
TR5, nve dispo., 68.
TR4 A cpé bordeaux, 67.
SPITFIRE MK3 nve dispo., 68.
SPITFIRE MK3 bleu, 67.

R8 GORDINI 1300 gr. 2, 67.
N.S.U. Spider Wankel., 66.
N.S.U. Sport Prinz superbe, 68.
ALFA ROMEO 2,6 l, cabr. 64.
ALFA ROMEO 1600 super, 66.
LOTUS Elite super, 61.

LOTUS Cortina 105 CV, 65.
LOTUS Cortina 120 CV, 65.
LOTUS Cortina 160 CV, 64.
LOTUS Elan 1600, 64.

BENTLEY grande malle, tr. bel. 53.
BENTLEY cond. gauche, 53.
JAGUAR 420 gris métal., 67.
JAGUAR E cpé bleu métal, 62.
JAGUAR E cabr. rouge, 64.
DAUPHINE Gordini, 66.
SUNBEAM cabr., 65.

ALPINE cabr., 64.
C.G. cabr., 66.
HONDA N 360, dispo., 68.
CADILLAC cpé de ville, 64.
SUNDBIRD cpé, 63.
MERCURY Cougar, 67.

ID-DS SPORT

Transformations moteurs
Ami 8 - V.W. - Opel 1700 R
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L
Essai A.-J.
du 4-8-68
Expéditions touc montages
BOSSAERT à Mcteren (Nord)
Tél. : 10

LEGENDRE AUTO-SPORT

97, rue Legendre
75 - PARIS 17^e

627.86.30

228.17.89

ACCESSOIRES
J.-P. BELTOISE

VOLANTS
mo-mo

existent pour tous les types
de voitures

« Indy », bois, 230 F.
« Daytona », bois, 265 F.
« Monza », cuir, 250 F.
« Prototype », cuir, 285 F.

CONCESSIONNAIRE

TRIUMPH
CENTRE
D'ESSAIS

TR 5, MK 3...

FERRARI 275 GTB, 66.
FERRARI Lusso, 63.

PORSCHÉ 911 S Targa, 68.
TRIUMPH TR4 A r.r. O.D., 66.
TRIUMPH GT6 r.r. acces., 67.
SPITFIRE MK3 acces. 67.
ALFA ROMEO GTA prép. Auto-Delta, 67.

ALFA ROMEO Giulia super, verte, 67.
ALFA ROMEO GT Veloce, 67.
ALFA ROMEO GT, blanc, 65.
ALFA ROMEO Giulietta spider, 64.

AUSTIN Cooper S, 66.
N.S.U. 1000 TTS prép. Mezarie gr. 5, 67.
MG 1100, verte, 67.
DAEMLER 250 SP, 61.

FIAT 1500 64 et 65, Berlin.
DS 19, blanche, 63.
Prenons toutes voitures de sport en dépôt-vente au meilleur prix.

ALAIN
MERCIER
SPECIALISTE

VOITURES SPORT
de moins de 15.000 F

MONTMARTRE GARAGE
5, rue Dancourt (18^e)
MON. 42-93

HONDA

Essais - documentations
commandes N 360 S 800

HONDA S 800 coupé gr. mét.
HONDA S 800 cabr. rouge, 67.
TRIUMPH TR 3 cabr. 58, 60.
TR4, r.r. O.D., 62 à 64.
TRIUMPH TR4 A, O.D., 65 à 67.
TRIUMPH Spit. 4, r.r., 63 à 65.

Spitfire MK 2, 65-67.
Spitfire MK 3, r.r., 67.
TRIUMPH Herald, 60 à 66.
TRIUMPH 2000, O.D., bl., 64.
« Monza », cuir, 250 F.

AUSTIN 850, export, 62 à 67.
AUSTIN COOPER, 64 à 66.
AUSTIN Sprite, r.r., 65-67.
M.G.A. 1600, r.r., 60 à 62.
M.G. Midget, r.r., 64 à 66.
M.G.B. r.f. 65.

ALFA ROMEO Veloce 1300, 62.
ALFA ROMEO Spider 1600, 63.
ALFA ROMEO SS, 62.
SUNBEAM Alpine, r.r., 62 à 64.
SUNBEAM 260 Tiger, 66.

PORSCHÉ Coupé type C, 64.
PORSCHÉ Cabriolet, 61.
JAGUAR XK 120 cabr., 52.
JAGUAR MK2, O.D. 3,8 l, 61.
JAGUAR MK10, boîte aut. 63.

MATRA Djet V, 65 à 67.
René BONNET, 65.
René BONNET, 64.
FORD Thunderbird, cabr. h.t.
FACEL III, mot. Volvo 10 CV, 63.
DS Chapron, cabr., 62.
MERCEDES 190 SL 260.

ACHATS TOUTES SPORTS
Nombreuses voitures de série
en stock. Nous consulter

P.A.T.
SPÉCIALISTE
VOIT. PETIT KM

SPORT
TOURISME
ET VOITURES
ANCIENNES

AGENCE DAF,
FIAT, TRIUMPH

104, av. Michel-Bizot (12^e)
NAT. 24-70 NAT. 41-48

CONSTRUCTEURS AMATEURS...
LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE

30
Selon la méthode K. W. VOSS, construisiez,
BATEAUX, CARAVANES etc... recouvrement
de coque en bois. Demandez notre brochure
explicative illustrée. "POLYESTER + TISSU
DE VERRE", ainsi que liste et prix des ma-
tériaux. Fr. 4.00 + Frais port.
SOLOPLAST 31 rue des Brioux S^t-Eprève-Brenoble

NEW-CARS
Tél. : ALE-70-41.
72, av. Pierre-Brossolette -
Malakoff-92 (Porte de Chatillon)
Préconisation Lubrifiants
MOTUL

MILLE MILLES
J.-P. BELTOISE

33 route d'Orléans
91-MONTLHERY
Tél. 5 Montlhéry.

MONOPLACES
"ELINA"

Concessionnaire
MATRA-SPORT

CENTRE
D'ESSAIS
MATRA
530

AGENT R8 GORDINI

Concessionnaire
KAWASAKI

MATRA Jet VI, 68, rouge.
R8 GORDINI 1100, 65.
R8 GORDINI 1300 Gr. 2, 67.
R8 GORDINI 1300 Gr. 5, 67.
R8 GORDINI Prototype.
Prenons toutes MATRA et R8
GORDINI en dépôt.

ALFA-ROMEO
Centre d'essais
et vente
NEUF - OCCASIONS

Reprise - Crédit - Garantie totale
71, av. de Versailles
Paris XVI^e - Pont Mirabeau

Merillon S.A.

527-00-80 - 647-40-17

Parking dans building

PORSCHÉ OCCASIONS

911 S 68, coupé blanc.
911 S 68, coupé rouge.
911 S 68, coupé blutorange.
911 L 68, Targa blanche.
911 L 68, Targa rouge.
911 L 68, Targa verte.
911 T 68, Targa Bahama.
911 T 68, Targa blanche.
911 66, coupé Bahama.
Moteur-boîte divers.

NEW-CARS

Tél. : ALE-70-41.

72, av. Pierre-Brossolette -
Malakoff-92 (Porte de Chatillon)

Préconisation Lubrifiants
MOTUL

DE L'ALLEMAGNE DE L'EST, LES M.Z. LA MARQUE IMBAT-
TABLE DEPUIS DES ANNÉES DANS LES IMPITOYABLES SIX
JOURS INTERNATIONAUX. UNE 125 (PHOTO CI-DESSUS) DE
10 CV REMARQUABLE DE CONFORT (FOURCHE AVANT
EARLES, SUSPENSION ARRIÈRE RÉGLABLE), DE PROPÉTÉ,
DE SILENCE. D'UNE CONCEPTION IDENTIQUE MAIS PLUS
RAPIDE (120 KM/H) LA 250 ES/2, LA MOTO FAITE POUR
LES GRANDES RANDONNÉES EN DUO. PRIX : 2 315,00 F

Importateur : P. BONNET

78, avenue du Général-Leclerc, 92-BOULOGNE-BILLANCOURT

Tél. 825.47.11

GIULIETTA!... TOUTE LA FOUGUE, LE BRIO DE L'INDUSTRIE
ITALIENNE. UN CHOIX INCOMPARABLE EN 49 CC. CI-DESSUS,
L'AMERICA « CROSS » AUSSI A L'AISE SUR ROUTE QU'EN
TOUS TERRAINS. BLOC MOTEUR FRANCO-MORINI A REFROI-
DISSEMENT PAR TURBINE, BOITE A 3 VITESSES, CADRE
DOUBLE BERCEAU, FOURCHE TÉLESCOPIQUE ET SUSPENSION
ARRIÈRE RENFORCÉE. SANS PERMIS. PRIX : 1 420,00 F

Catalogue contre 0,50 F en timbres

NOM : _____ Service C
Adresse : _____



Kent is a trademark of P. Lorillard Company USA - le paquet : 2,80 F.

Kent: la cigarette-prélude

LE COMÉDIEN la fume avant d'entrer en scène, le rallyeman avant de boucler son casque, le peintre avant de signer sa toile, le jeune patron avant de dire non à son principal actionnaire.

Pas pour vaincre une quelconque nervosité mais, au contraire, pour se

concentrer. La Kent n'est pas la cigarette-répit des agités perpétuels, c'est la cigarette-réflexion des hommes d'action. Elle se fume posément, avec même une certaine lenteur, mais dès qu'elle a cessé de fumer dans le cendrier, l'action se déclenche, précise, irréversible.

Pourquoi ce type d'homme-là a-t-il choisi Kent? Nul ne le sait, mais l'apparition du paquet blanc prélude presque toujours à quelque chose, ne serait-ce qu'au besoin de faire le point, et de souffler pensivement un peu de fumée le temps d'une Kent.