

LA REVUE A 300 A L'HEURE

champion

BELTOISE ESSAIE
UNE FERRARI
A MOITIÉ
PRIX





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.

champion

SOMMAIRE - N° 32 du 15 août au 15 septembre 1968

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
CELUI QUI N'AVAIT JAMAIS DOUTÉ		D.P.P.I.	6
UN MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski	D.P.P.I. - Della Faille P.-H. Cahier - M. Da Silva F. Tainturier - Rottensteiner	8
L'ÉPOPÉE DE LA LINCOLN	F. Dusolier	F. Dusolier	20
LE RALLYE DES CIMES	O. de la Garoullaye		28
ESSAI AUTO : LA FERRARI 250 GT LUSSO 1964	J.-P. Beltoise	D.P.P.I.	32
ENCART : RINDT A ZANDVOORT		D.P.P.I.	38
SHOPPING			40
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			41
COURRIER			43
ESSAI MOTO : LA MV 100	C. Lacombe	C. Lacombe	44
LES GRANDS PRIX MOTO : ASSEN, SPA	C. Lacombe	C. Lacombe	48
MODÉLISME			64
SLOT RACING			65
CHAMPION ACTUALITÉS			66
VOILE : LE RENDEZ-VOUS D'ACAPULCO	P. Chapuis	Neptune	68



Le jour de la grande fête du sport automobile français, ce 7 juillet à Rouen, restera dans les annales comme la date du premier Grand Prix de France et comme celle de la première victoire en F1, prélude à beaucoup d'autres, d'un jeune homme de vingt-trois ans, Jacky Ickx... Cette date demeurera aussi marquée d'une pierre noire à cause de la mort au volant de Jo Schlesser, champion généreux et loyal s'il en fut, boute-en-train diplômé des nuits d'après-course, figure légendaire des circuits dont on ne peut s'habituer à penser que désormais, nous ne la verrons plus. Cruel destin en vérité qui, le même jour, consacre le benjamin et condamne le vétérán... Mais le sport continue, après avoir décerné un ultime coup de chapeau à Jo. Comme d'habitude, Rosinski fait pour vous la synthèse des grandes courses automobiles du mois, Lacombe vous rend compte des Grands Prix moto. Beltoise a choisi pour vous un essai auto original sous forme d'une Ferrari d'occasion. Et en effet, comment ne serait-on pas tenté par une Ferrari à moitié prix? Lacombe présente un essai moto beaucoup plus modeste avec la MV 100, consciencieuse et petite bonne à tout faire : mais il en faut aussi. Enfin, Champion a demandé à Patrick Chapuis d'éclairer pour vous les mystères de la voile olympique, des bateaux et des hommes qui seront cet automne à un rendez-vous convoité, celui d'Acapulco. Sujet d'actualité pour vous qui, nous l'espérons en tout cas, lisez ce Champion en vacances... Avec nous, interrompez le farniente et suivez-nous, à 300 à l'heure comme toujours!

Directeur général : Jean Lucas ■ Directeur de la rédaction : José Rosinski ■ Rubrique-Essais : Jean-Pierre Beltoise ■ Mise en pages : Jean-Claude Servage ■ Chef fabrication : Pierre Izabelle ■ Secrétaire générale : Elisabeth 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° trimestre 1968.

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

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

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

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

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

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

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

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

Éts VYNCKE
2, rue de Cambrai
59-LILLE

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

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



UNE IMPORTATION
P. BONNET

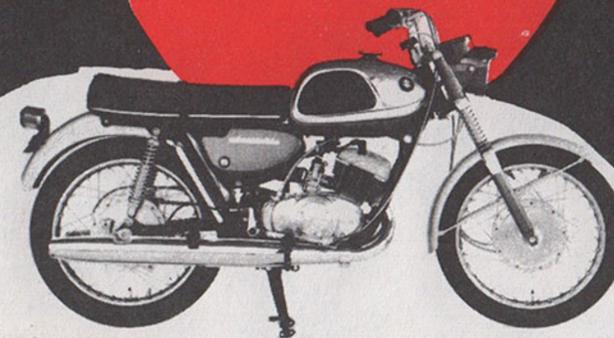
78, avenue du Général-Leclerc
92-BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. 825-47-11

DIFFUSÉE PAR
LES MEILLEURS SPÉCIALISTES
DE FRANCE

Catalogue contre 0,50 F en timbres

elle rêve
d'un
homme
en

SUZZZUKI



BP

D.P. 1984

CELUI QUI N'AVAIT JAMAIS DOUTÉ

Ce mois dans la course a commencé pour nous de la façon la plus épouvantable qui se puisse imaginer. Il était un peu plus de quatre heures, le dimanche 7 juillet, et du ciel noir et bas, la pluie s'était mise à tomber. Quelques minutes plus tôt, Toto Roche venait de libérer les dix-sept pilotes qui disputaient le premier Grand Prix de France sur le Circuit de Rouen. Parmi eux, il en était un pour qui le jour de gloire était enfin arrivé, ce jour dans l'attente duquel il avait passé sa vie, ce jour auquel il avait consacré toute sa formidable énergie. C'était Jo Schlesser, au volant de la plus excitante, de la plus nouvelle de toutes les F1, la Honda RA 302 blanche à flamme rouge portant le numéro 18. En quinzième position, la Honda abordait pour la troisième fois la redoutable descente vers l'épingle du Nouveau Monde. Trop neuve et trop peu essayée pour sa conception révolutionnaire, en outre mal chaussée de pneus « sec » alors que la piste devenait tout à fait mouillée. Elle passe devant nous, qui sommes postés dans la deuxième courbe, puis disparaît à nos yeux alors qu'elle s'engage dans la troisième, à droite, dite des Six Frères. Soudain, un énorme panache de fumée noire et tourbillonnante s'élève au-dessus des arbres, annonçant la catastrophe à laquelle on ne peut pas croire. Et pourtant...

Dans son inimitable style, Jo était un preux. Il incarnait la vaillance, l'endurance, la conscience. Mais sans aucune pompe, sans cet esprit de sérieux que tant de dédications à la course aurait pu rendre fastidieux, voire odieux, chez tout autre caractère moins ouvert ou moins attentif à la chaleur des rapports humains. Sa gravité, il la gardait pour l'instant où, installé dans le cockpit de sa voiture, ainsi que nous l'avons vu tant de dimanches depuis huit ans, il se concentrait pour la course. Dès le drapeau baissé, que sa machine soit bonne ou mauvaise, qu'il pleuve ou qu'il vente, qu'il ait une chance de gagner ou non, il donnait le meilleur de lui-même, du début à la fin, de A jusqu'à Z : comme il avait coutume de le dire dans son pittoresque langage, il « se défonce ». Et puis, victorieux ou non, à peine sa course était-elle terminée qu'il redevenait Jo-le-boute-en-train, l'œil malicieux, la bouche torquée dans un éternel sourire, la mèche en bataille, les bras et les mains parlant autant que les lèvres, expliquant interminablement « le coup », avec une verve de méridional, lui, l'homme de l'Est.

Pour Jo, l'ascension fut particulièrement rude, longue et semée d'embûches. Sans aucune fortune, il décida de devenir coureur automobile à une époque où aucun débouché sérieux ne s'offrait en France à un pilote. Mais le « moral » de Jo, qui demeurerait légendaire, ne laissait place à aucune hésitation, il croyait en son étoile, la course était son idéal, et rien ne pouvait le faire reculer. Vous connaissez son histoire : l'exil à Madagascar « pour se faire un pécule », le Liège-Rome-Liège en Mercedes 300 SL avec sa femme Annie qui le fait brusquement sortir de l'anonymat, puis les premières victoires avec la Ferrari 250 GT peinte aux couleurs malgaches, blanche avec une double bande verte et rouge. Toujours accompagné d'Annie — elle n'a jamais manqué une seule de ses courses — on le voit aussi au volant d'une vieille Cooper F2 qu'il a également achetée, et qui lui procure bien peu de satisfactions mais, à défaut, de l'expérience.

Et voilà que s'offre la première grande chance de sa carrière : il est convoqué par Ferrari aux essais du Mans, en avril 1961. On lui confie une berlinette 250 GT, voiture qu'il connaît bien. Jo est décidé à forcer le destin, il veut faire un temps, réaliser un exploit, battre tous les autres pilotes connus qui ont déjà tourné sur cette auto. Après quelques tours de mise en train, il ne lève pas le pied à l'entrée de la courbe Dunlop. Jusque-là docile,

la Ferrari se dérobe à son contrôle, sous-vire, s'approche inexorablement de la fascine extérieure, la heurte violemment, part en tonneaux avant de s'immobiliser, toute démantibulée, au milieu de la piste. Jo a été éjecté, il gît sur la route, jambes et bras cassés. « Ça n'a pas voulu rigoler, mon pote. »

A l'hôpital, le moral, entretenu par Annie et un petit groupe d'amis, ne flanche pas. Jo sait que son beau rêve d'entrer chez Ferrari s'est enfui. Et qu'une longue convalescence s'ouvre. Mais le démon de la course l'habite plus que jamais. Alors même que sa rééducation n'est pas terminée, il engage la Cooper à la course de côte du Mont-Dore en août, avec un ressort dans le talon droit pour l'aider à lever le pied... Vous imaginez quelles plaisanteries il tirait de cette pourtant pénible situation!

Mais il faut repartir de zéro, et zéro, c'est précisément l'état que présente son compte en banque... Avec le concours de son ami Jean Moench, il achète une Brabham de Formule Junior au volant de laquelle il obtiendra le premier de ses titres de Champion de France. Cette fois, la roue de la fortune semble décidée à tourner dans le bon sens, il est aidé par Ford France qui s'apprête à monter une écurie dont il deviendra le chef de file, remporte Clermont-Ferrand devant l'élite des pilotes d'usine anglais. Certes, la suite de sa carrière sera heureuse, marquée par de brillantes victoires au volant d'une Cobra GT à Daytona et Sebring, l'année dernière avec une Ford Mk 2 aux 12 heures de Reims. Entre-temps, Jo a beaucoup couru en F2, chez Matra en 1965, de nouveau pour Ford France en 1966 avec la Matra équipée du moteur Cosworth qui lui vaudra de belles places d'honneur, cette saison en équipe avec son copain Guy Ligier sur une McLaren. Jo gagnait beaucoup d'argent, il avait ouvert avec Ligier un garage prospère. Socialement, il avait réussi. Mais l'ambition qui l'animait à ses débuts ne s'était pas éteinte, loin de là, sa passion était intacte, et il rêvait avec toujours autant d'émerveillement à la F1, cette consécration qui lui avait toujours été refusée. Pourquoi? Parce que son âge était un handicap insurmontable... Ironie du sort, alors que tous ceux qui le connaissaient bien savaient que son cœur avait vingt ans. Son âge, c'était d'ailleurs le sujet d'innombrables plaisanteries. « Uncle Jo », le surnommaient les jeunes pilotes anglais, tout en admirant « le vieux » qui pouvait toujours leur en remontrer sur les plans du courage et de l'enthousiasme!

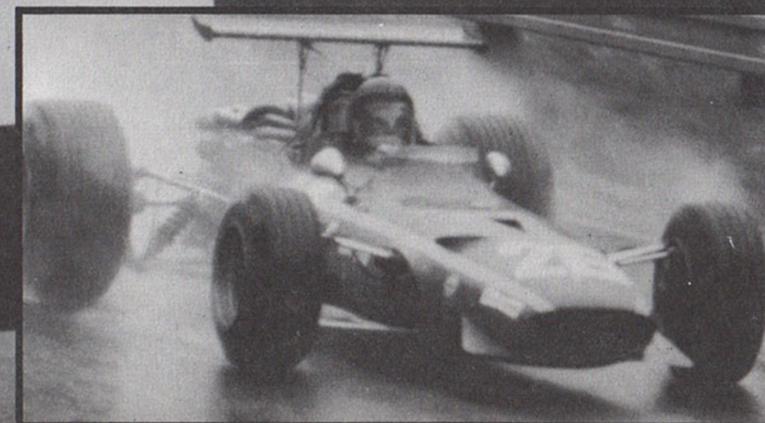
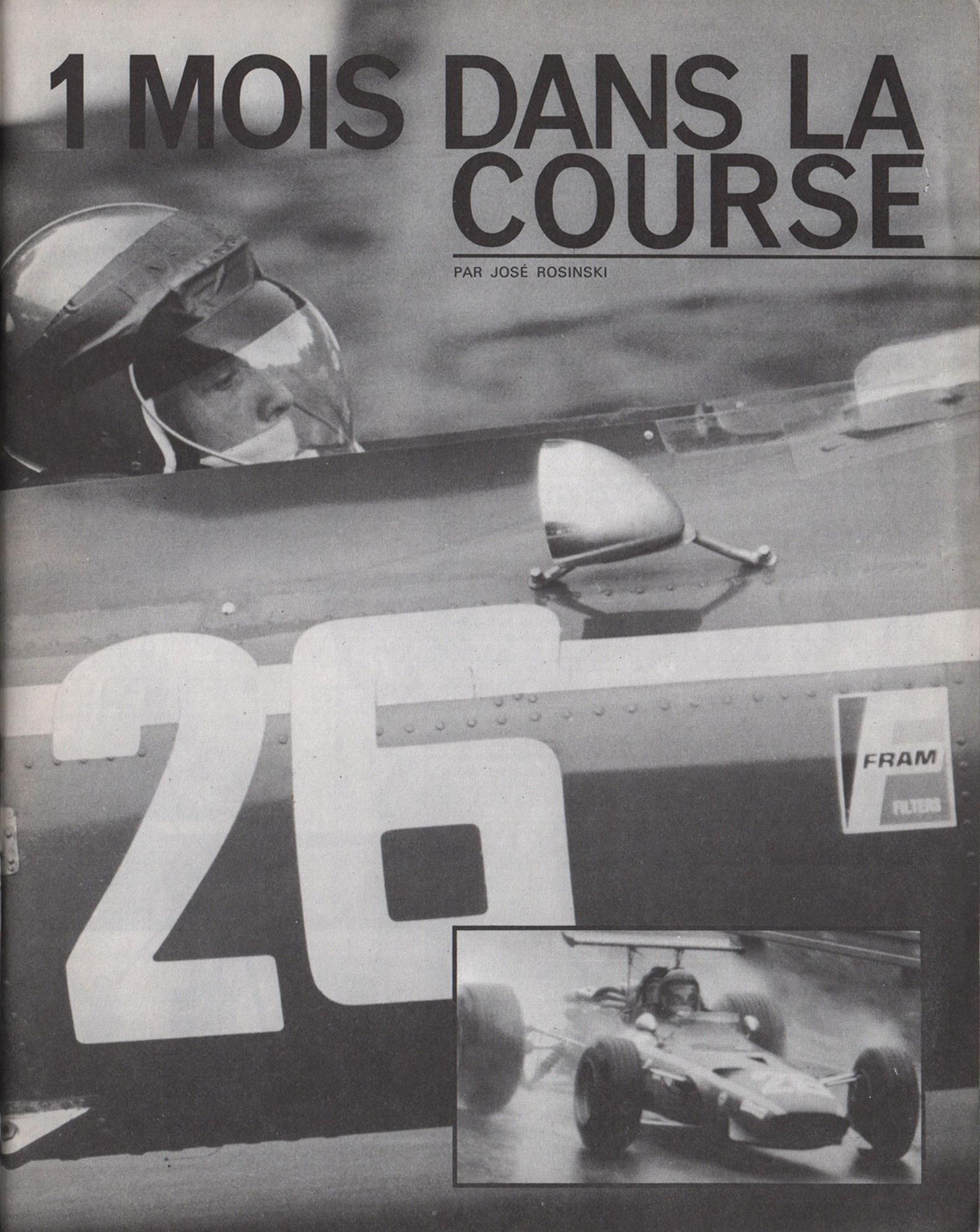
C'est alors que se présente à Jo la seconde grande chance de sa vie, sous la forme d'une proposition de conduire la toute nouvelle Honda F1 à Rouen. Au fond, en était-ce bien une? Difficile à dire, le mystère étant un attribut typiquement oriental. La firme japonaise voulait un pilote français pour disputer le Grand Prix de France, elle ne pouvait en choisir un meilleur que Schlesser, mais on ne saurait dire avec certitude qu'elle comptait continuer à utiliser ses services pour la suite de la saison. Jo le savait et, de plus, de sérieuses difficultés sous forme de contrats publicitaires contradictoires se présentaient pour l'empêcher d'accepter cette « monte ». Il n'hésita cependant pas une seconde, contre ses intérêts financiers, envoyant tout promener, ne tenant plus en place dans l'attente du grand moment où il allait enfin pouvoir s'installer dans la F1, ravi, heureux comme un gosse. Jo était pourtant un pro, un vrai. Ceci prouve tout simplement qu'il n'est pas indispensable d'être un amateur pour conserver un idéal.

Pendant de trop courts essais, il ne quittait pas des yeux la Honda cependant que les mécaniciens procédaient aux nombreux réglages nécessaires à ce qui n'était encore qu'un prototype à peine dégrossi par Surtees, en quelques tours à Silverstone. Malgré son comportement encore incertain, malgré une sortie de route — à grande vitesse, mais sans conséquences — il la couvait, la cajolait du regard. Il lui donnait toute son expérience, toute son adresse, tout son courage, et il est vrai qu'ils parurent se comprendre : à l'ultime séance d'essais officielle du dimanche matin, Jo et sa Honda avaient gagné plus de trois secondes sur les temps de samedi. Sans doute, c'était encore loin des meilleurs, tout n'allait pas pour le mieux, mais la course serait longue et dure, et peut-être une place d'honneur viendrait le récompenser, lui assurer sa place dans l'équipe Honda. « Si ça voulait rigoler... »

Nous garderons toujours vivant le souvenir de Jo, chaque fois que nous serons sur un circuit, que nous verrons une voiture, un pilote. Pour nous, la course et Jo sont indissolubles. Elle lui devait beaucoup de sa saveur, de son charme. Nous ne pourrions jamais lui pardonner de l'avoir enlevé à Annie, à Chantal leur fille, à nous-mêmes.

1 MOIS DANS LA COURSE

PAR JOSÉ ROSINSKI



DE LA SECURITE EN COURSE

Si les causes précises de l'accident de Jo Schlesser demeureront toujours inconnues, puisqu'on ne saura jamais pourquoi Jo a quitté la route, les circonstances qui l'ont entouré reposent avec acuité la question de la sécurité. Aujourd'hui il ne peut être question, pour aucun de ceux qui s'intéressent à la course, d'adopter la politique de l'autruche ou même une attitude fataliste : chacun, au contraire, doit se sentir concerné et responsable, la vie des hommes, du sport qu'ils aiment et que nous aimons en dépend. Le risque est certes partie inhérente de la course, mais considérer les pilotes comme des gladiateurs est une attitude d'esprit qu'il faut refuser et combattre.

Bien sûr, le drame est récent et pour le moment, ceux qui raisonnent ainsi — il y en a hélas, davantage qu'on pourrait le penser — se font discrets. Mais bientôt, le temps faisant son œuvre, ils redeviendront intransigeants, cyniques à bon compte, au mieux inertes, désintéressés. Jusqu'au prochain accident... Il y a de toute urgence, et en France particulièrement, un ensemble de mesures à prendre, au besoin à imposer. Il est inadmissible que l'on discute encore l'utilité des glissières de sécurité, des doubles barrières de grillages telles qu'on en voit installées à Zandvoort ou à Jarama, et qu'on tienne les recommandations des pilotes pour caprices de farfelus, ainsi qu'on l'entend trop souvent. Il est inconcevable qu'un matériel d'incendie approprié aux particularités de la course automobile, servi par des hommes non seulement courageux, mais absolument au fait des techniques à utiliser et prenant leur rôle avec tout le sérieux nécessaire ne soit pas automatiquement mis à la disposition des organisateurs. De même qu'une brigade de commissaires de piste qui ne soient pas seulement dévoués mais entraînés, connaissant à fond voitures et pilotes, suivant le déroulement de la course et prompts à réagir au moindre signe anormal pouvant se présenter. Il est possible que cela ne puisse être résolu que par la création de corps de professionnels, se déplaçant de circuit en circuit. Et pourquoi pas ?

Ceci, c'est pour la sécurité des circuits. Mais les voitures, et particulièrement les F1, ne sont pas non plus à l'abri de la critique. En tout état de cause, l'embrasement subit et total de la Honda de Schlesser ne pouvait être instantanément éteint. Or, nous avons vu en 1966 treize monoplaces se télescoper à une vitesse de l'ordre de 160 km/h, à Indianapolis, sans qu'aucun réservoir explose ! Alors, comment se fait-il qu'en Europe, les F1 qui sont autorisées à transporter plus de 200 litres d'essence ne soient pas dans l'obligation d'être équipées de réservoirs de sécurité souples et remplis de mousse, ainsi que c'est la règle depuis plusieurs saisons aux Etats-Unis ?

Oui, il reste beaucoup de travail à accomplir dans ce sens. Et il faut s'y atteler toutes affaires cessantes. Il est sans doute utopique d'imaginer qu'un ensemble de mesures, même bien concertées et appliquées, supprimera les accidents en course. Mais, l'important, ou plutôt l'indispensable, c'est de faire tout ce qui est humainement possible pour réduire les risques au maximum.

F1 : LE MOIS DES PREMIERES

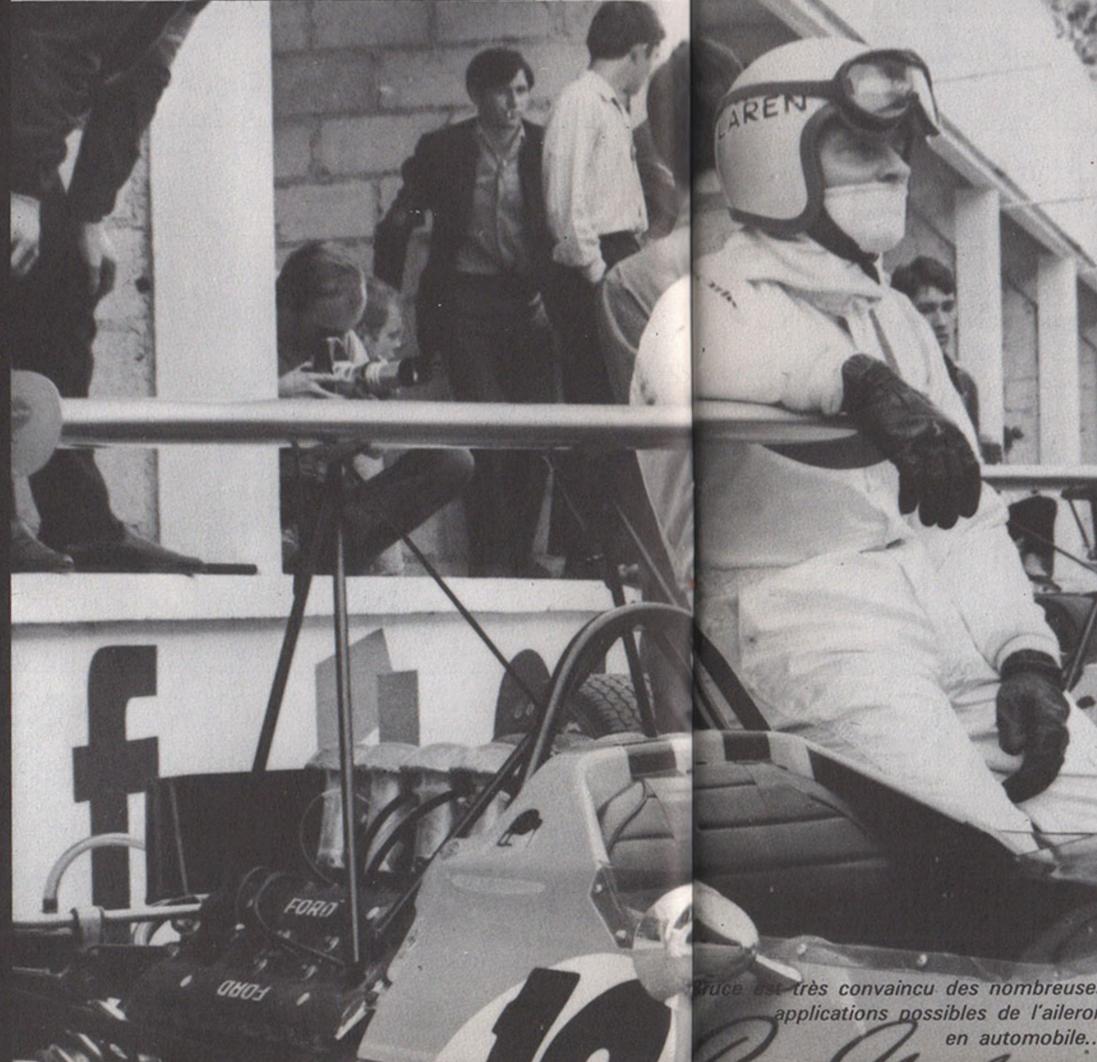
Les deux Grands Prix disputés en juillet présentent un étonnant point commun : chacun a vu la première victoire en F1 d'un pilote. Ceci illustre bien la caractéristique de cette saison pas comme les autres, qui est l'extrême nivellement des valeurs humaines conduisant à une incertitude probablement jamais vue jusqu'ici dans les résultats. Ainsi, après sept Grands Prix, un seul pilote, Graham Hill, a remporté deux victoires, cependant que Lotus domine pour le moment avec quatre succès contre un à Ferrari, un à McLaren et un à Matra, et que les moteurs Ford n'ont connu qu'une seule défaite. Pourtant, cet avantage inscrit dans les résultats est à chaque séance d'essais et à chaque course très durement contesté. Les grilles de départ en sont une preuve évidente, nous assistons depuis le début de la saison à un tassement des



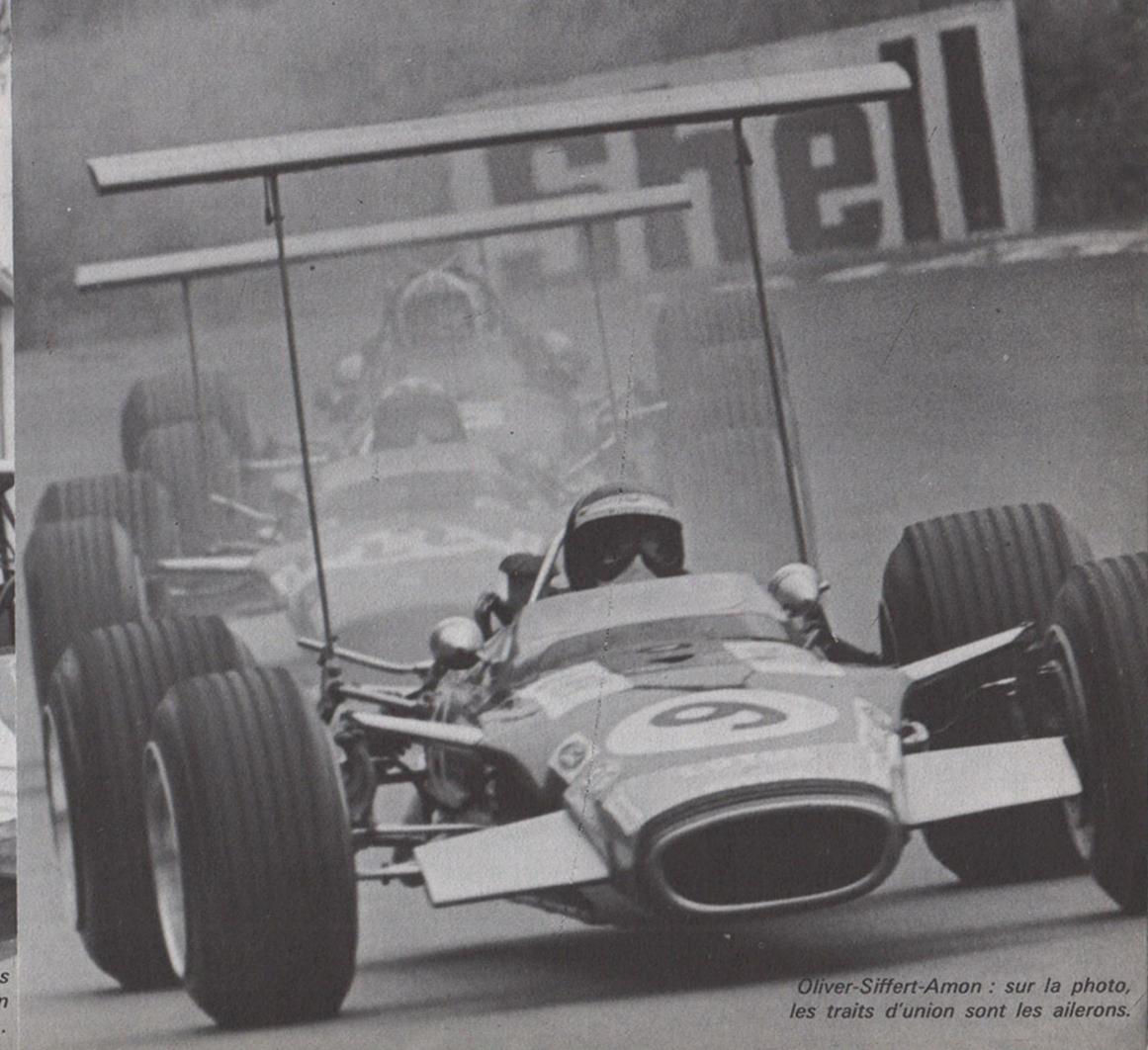
Sept ans après Moss, Siffert refait gagner Rob Walker en Grand Prix.



A Brands Hatch, Amon fit tout ce qu'il put pour passer Siffert, mais le pilote suisse ne se laissa pas impressionner.



Muche est très convaincu des nombreuses applications possibles de l'aileron en automobile...



Oliver-Siffert-Amon : sur la photo, les traits d'union sont les ailerons.

temps absolument passionnant. Ainsi à Rouen, si Rindt se dégageait nettement du lot avec un fracassant 1'56"1, Stewart, Ickx, Hulme, Amon, McLaren et Surtees étaient groupés derrière lui en moins d'une seconde, respectivement entre 1'57"3 et 1'58"2...

Même phénomène, mais plus accentué encore, à Brands Hatch : si l'on écarte Hill, meilleur temps en 1'28"9, ce sont dix pilotes que nous trouvons ensuite depuis 1'29"4 pour Oliver à 1'30"4 pour les duettistes Hulme et McLaren (dans l'ordre des temps, Amon, Siffert, Rindt, Gurney, Stewart, Brabham)!

Sur le plan technique, nous avons assisté depuis Spa à une véritable floraison d'ailerons aérodynamiques de toutes tailles, de toutes formes et de toutes incidences. L'exemple donné par Ferrari et Brabham a été suivi avec enthousiasme : à Rouen, par les McLaren, les Lotus qui arboraient une véritable aile d'avion, très haut placée et fixée sur le porte-moyeux arrière, d'une largeur pratiquement égale à l'empattement; la Matra de Beltoise étant plutôt équipée d'un moignon d'aile, sur la boîte de vitesses, qui fut remplacé à Brands Hatch par un véritable aileron. Surtees en arborait lui aussi un sur sa Honda en Angleterre, appuyant comme celui des Lotus sur les porte-moyeux. Il le perdit d'ailleurs pendant la course, et son efficacité s'en trouva prouvée puisqu'à partir de ce moment, il rétrograda sérieusement. Enfin l'Eagle de Gurney, qui effectuait à Brands Hatch une rentrée attendue depuis sa fugace apparition monégasque, se présentait complète d'aileron (placé, lui, très bas sur la boîte de vitesses), et d'un gigantesque « ramasse-miettes » tout autour du museau. Il s'agissait toujours du châssis 67 allégé par utilisation systématique du titane, équipé d'un moteur qui, s'il est toujours le V12 que nous connaissons, s'appelle désormais Gurney et non plus Weslake, car revu, corrigé et fabriqué aux Etats-Unis. Il développait une puissance relativement modeste selon Dan, 390 CV, cassa son joint de culasse à la fin des essais et la pompe d'injection au départ de la course.

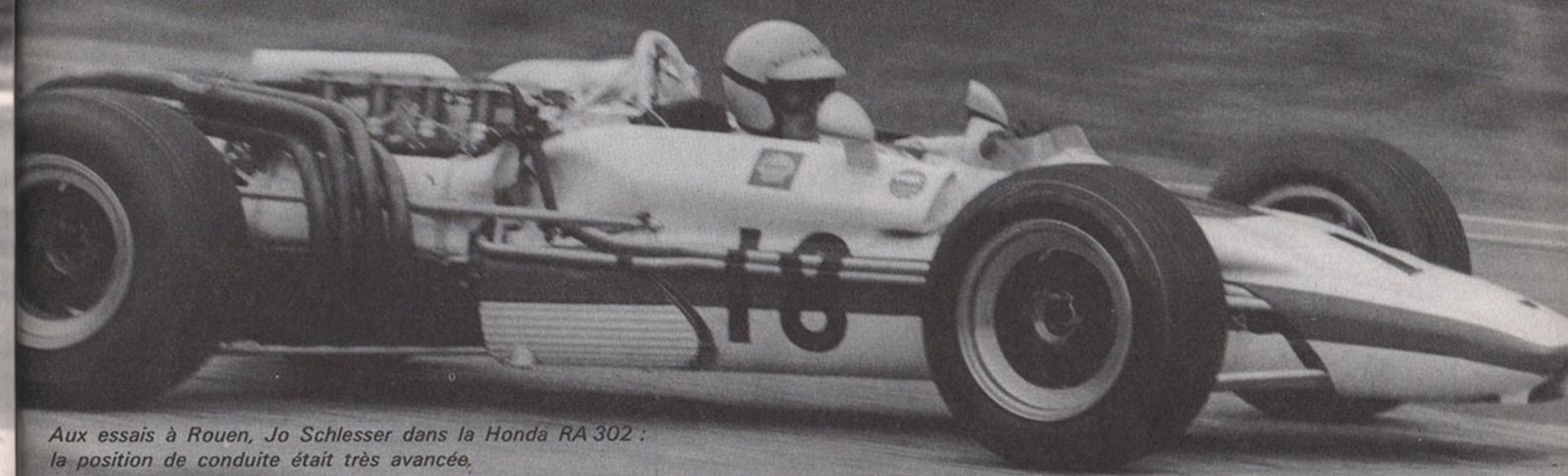
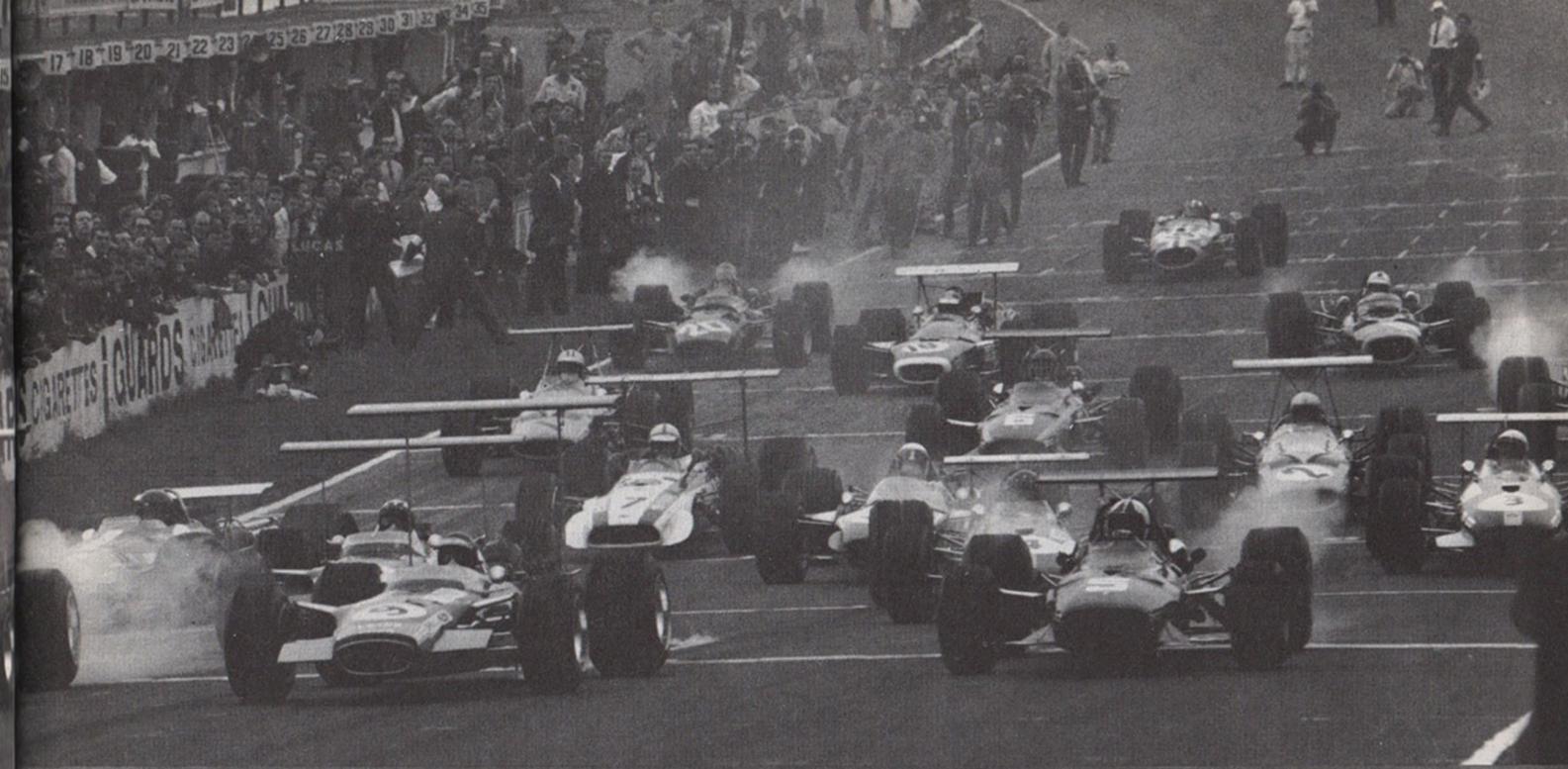
A part les ailerons, peu d'évolutions très notables pour les différentes marques. Une modification d'emplacement pour la barre anti-roulis avant des McLaren, pour réduire le sous-virage, mais les belles voitures orange ne trouvent décidément pas le bon réglage et ne tiennent pas leurs promesses de la course des Champions en Mars. Les Matra sont maintenant dotées de carénages profilés sur les triangles supérieurs avant, pour plaquer les roues au sol, celle de Jean-Pierre ayant davantage évolué que celle de Stewart par ailleurs inchangée : réservoirs latéraux supplémentaires, car le V12 est toujours très gourmand, report du réservoir et du radiateur d'huile à l'extrême arrière, sur la boîte de vitesses Hewland du nouveau type, plus légère de six kg, modification des culasses. Avoisinant 420 CV aux essais de Rouen, le moteur français qui avait serré dut être remplacé pour la course par un autre à la fois moins puissant (380-390 CV) et moins souple qui, s'il finit Rouen, serra à son tour à Brands Hatch. Manifestement très rapides, les Brabham sont toujours à court de mise au point et ne parviennent pas en course à tenir leur rang des essais. L'alimentation notamment donne beaucoup de soucis, mais les freins et les différentiels aussi. A la surprise générale, l'équipe australienne paraît décontenancée et impuissante, décidément, à préparer convenablement ses deux monoplaces : c'est le monde à l'envers! Rindt est pourtant en grande forme...

Par contre Surtees est parvenu un peu lentement, mais sûrement, à améliorer la résistance de la Honda V12 et, après avoir successivement cassé dans les quatre premières épreuves européennes, il a terminé second à Rouen, (malgré des pneus « sec »!) puis cinquième à Brands Hatch. L'obstination et la méticulosité de John devraient bientôt trouver leur récompense. Pourquoi pas au Nürburgring par exemple, dont Surtees est un « Meister »?

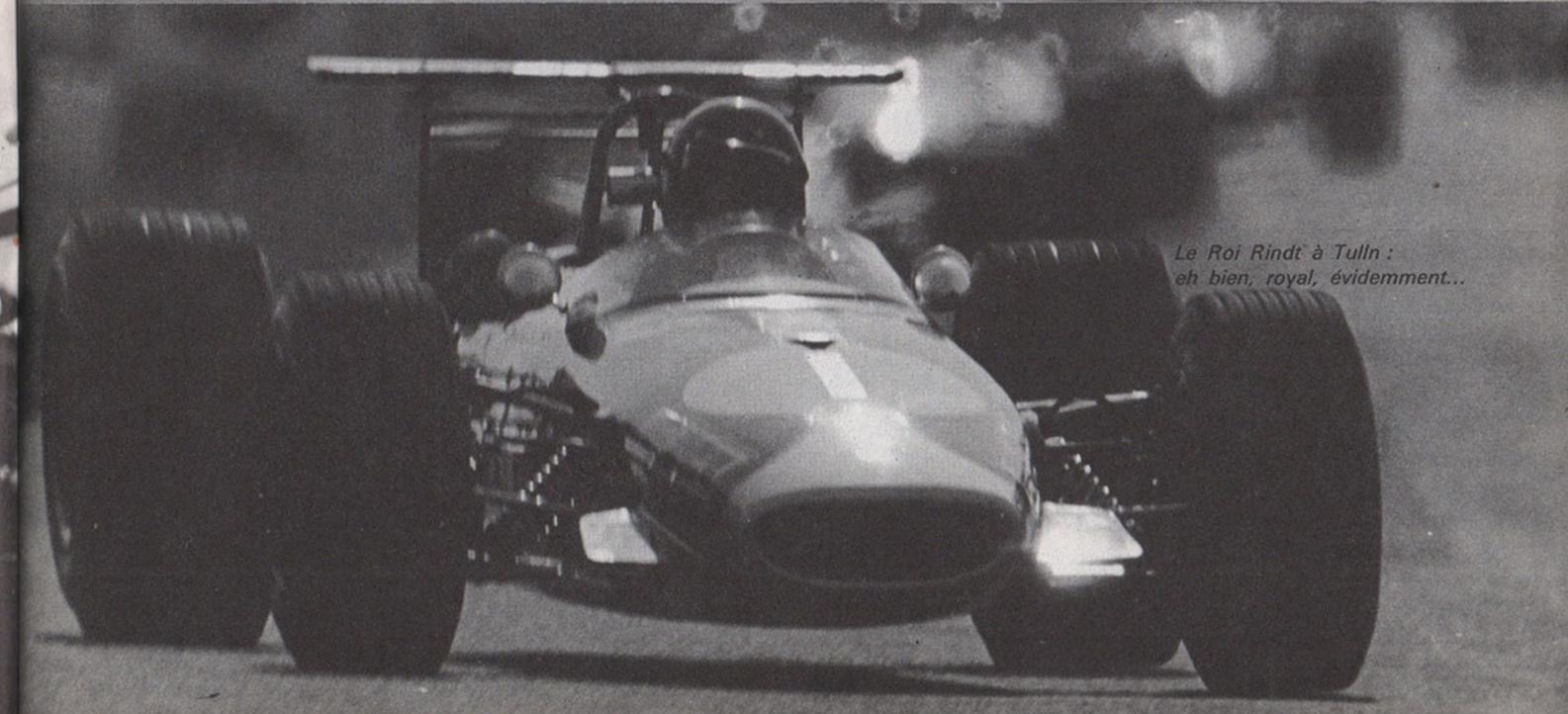
A Rouen, Rodriguez a réalisé un exploit de pilotage en tenant longtemps la seconde place et même, le temps d'un seul tour il est vrai, la première, avant de succomber à une tringlerie de vitesses et une canalisation d'essence endommagées par un débris de la voiture de Schlessler. Le petit pilote mexicain est décidément un phénomène : « toujours sur la mauvaise ligne et le mauvais rapport », comme le remarque plaisamment un collègue anglais, il va pourtant formidablement vite. Mais son adresse exceptionnelle et son courage, jamais rebuté surtout si les conditions atmosphériques sont désastreuses comme elles le furent à Rouen après Zandvoort, et bien qu'en chaque occasion il ait choisi les pneus à l'envers (sec en Hollande et en Normandie alors qu'il tomba des cordes, pluie à Brands Hatch alors qu'il fit beau!). Ses qualités donc ne peuvent compenser le handicap de puissance des BRM V12, qui ne semblent aucunement avoir progressé sur ce plan depuis le début de la saison. Dommage pour Pedro qui mérite mieux, dommage pour Piers Courage aussi, encore très brillant à Rouen où il atteignit lui aussi la seconde place avant qu'une cascade d'ennuis le fassent rétrograder à la sixième.



Jackie Stewart a encore souffert de son poignet blessé à Rouen et à Brands Hatch. Remarquer le profilage sur le triangle avant de la Matra.



Aux essais à Rouen, Jo Schlessler dans la Honda RA 302 : la position de conduite était très avancée.



Le Roi Rindt à Tulln : eh bien, royal, évidemment...

Et ce commissaire a tout pour être un nouveau Cordobes...



La Honda de Surtees a perdu son aileron.



N'évoquons les Cooper, toujours complètement dépassées par les événements, que pour parler des pilotes qui se succèdent à leur (lourd) volant : à Rouen, nous avons assisté à de très remarquables débuts en F1 d'Elford. Gentleman Vic, chaussé de pneus secs dans le déluge, devait se croire au volant de sa Porsche 911 dévalant à tombeau ouvert les pentes verglacées d'un quelconque Vercors! Toujours est-il qu'avec son calme, son élégance et sa précision habituels, il sut éviter tous les pièges, comme un vieux briscard de la monoplace. Et, après une course étonnante de détermination et d'intelligence, il termina quatrième à deux tours du vainqueur, ce qui était peu dans ces conditions vraiment peu propices à un débutant...

A Rouen, son coéquipier était Johnny Servoz, libéré par Matra pour l'occasion. Johnny fut excellent aux essais. En course, il se « paya un travers » au premier tour qui le relégua dans un triste isolement qu'il se mit aussitôt en devoir de rompre. Tout semblait aller pour le mieux lorsque dans l'interminable courbe à droite du Grésil, à plus de 200 à l'heure, le pneu arrière gauche se dégonfla soudainement : ce fut le départ pour une grande valse au rythme de laquelle la Cooper effectua une demi-douzaine de tête-à-queue, à une vitesse folle, avant d'échouer quelque 400 mètres plus loin dans une glissière opportunément placée là depuis... trois jours! Ce qui évita à Johnny une déplaisante partie de ping-pong avec les arbres tout proches... Un autre jeune loup, Robin Widdows, le remplaçait à Brands Hatch, où il fut victime d'ennuis d'alimentation, tandis qu'Elford ne pouvait terminer lui non plus.

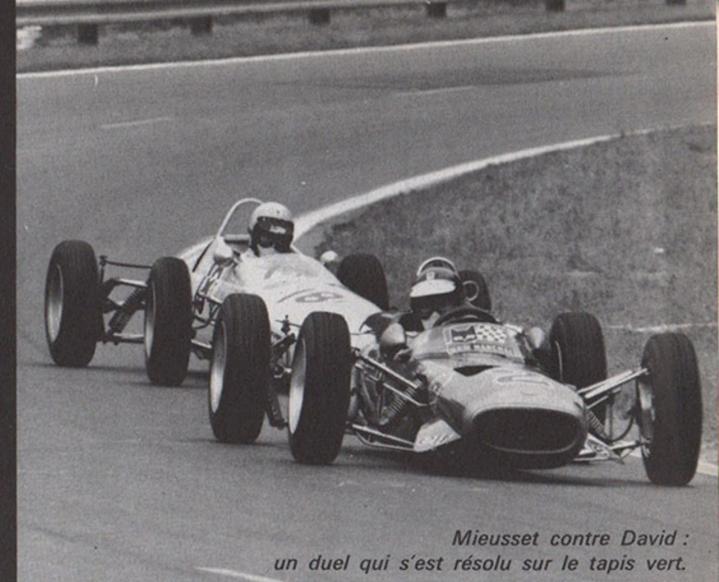
Restent la Matra-Ford, les Lotus et les Ferrari. Ce sont dans l'ensemble, depuis le début de la saison, celles qui se dégagent du lot, car elles sont généralement au point et sont très bien pilotées. Après son impressionnante victoire à Zandvoort, on voyait Stewart à Rouen « gros comme une maison ». Or, Jackie ne fut pas dans le coup. On y voit plusieurs raisons. D'abord, c'est qu'il partit avec des Dunlop secs et extra-larges, jouant à tort le beau temps. Ensuite, et j'en témoigne personnellement, c'est qu'il fut celui qui, avec Beltoise, ralentit le plus — et de beaucoup — dans la zone où s'était produit l'accident de Schlesser, ce qui provoqua une perte de contact nette et définitive avec les premiers alors qu'il avait pris un départ favorable. Enfin, Jackie choisit de s'arrêter pour monter ses pneus — miracle de Zandvoort qui, chose étonnante d'ailleurs, ne semblèrent pas offrir sur la route rouennaise le même rendement. Observation d'ailleurs confirmée par Beltoise et Courage...

A Brands Hatch, ni la Matra-Ford, ni son pilote n'apparurent en très grande forme. Après un bref essai, Jackie choisit de partir sans aileron, mais sa voiture semblait presque aussi difficile à maîtriser qu'en mars à la Course des Champions. Jackie tint donc avec une apparente difficulté le rythme du peloton de tête pendant sept tours seulement, puis fut insensiblement décollé, passé par Surtees cinq tours plus tard et définitivement lâché par celui-ci au vingt-deuxième tour. On se rendait déjà compte que son poignet, toujours enfermé dans son carcan de plastique, le faisait beaucoup souffrir, il ralentissait de plus en plus, laissait passer Ickx et Hulme pourtant venus de très loin et finissait en sixième place une course qui fut pour lui un calvaire.

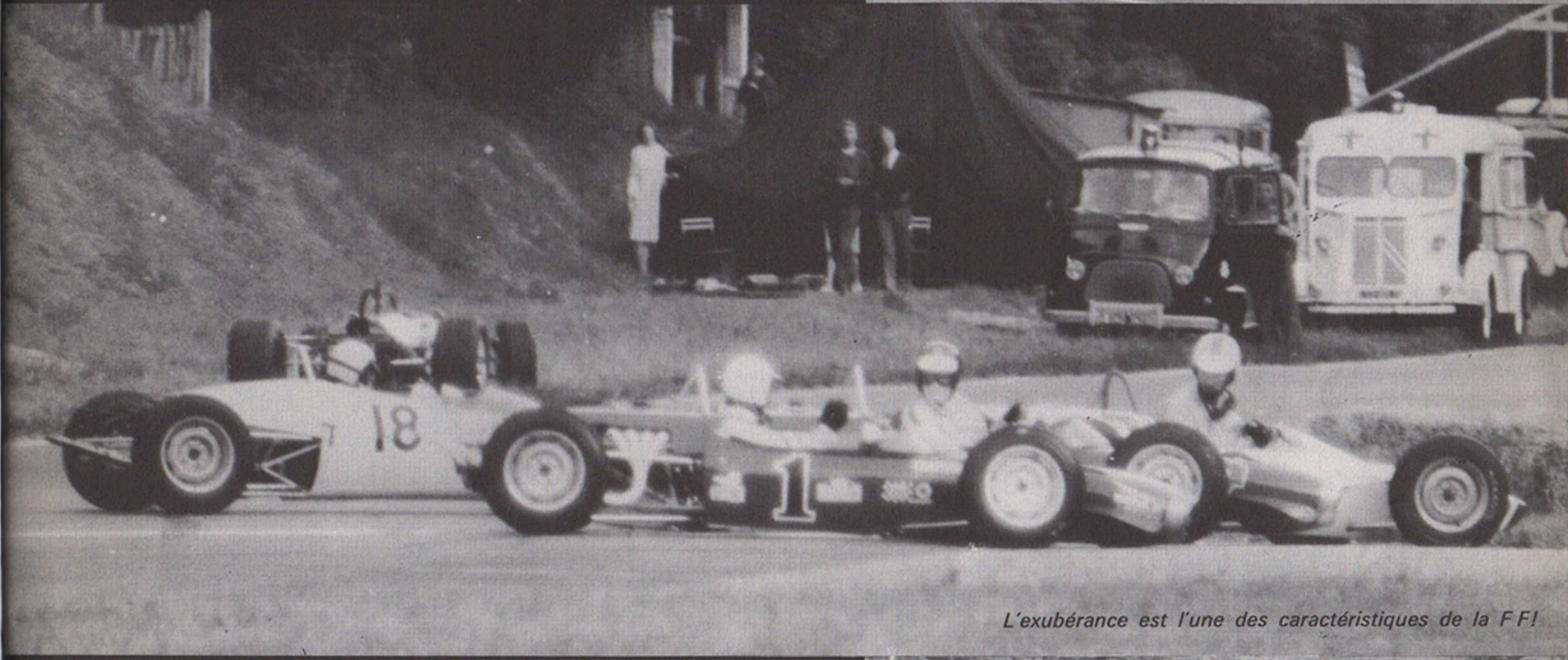
Et nous en arrivons au « bambino » Ickx, vingt-trois ans et des poussières, dont voici le compte rendu d'activité sec en juillet : le 7, ce jeune homme bien élevé se rend à Rouen pour y disputer son premier Grand Prix de France, et le remporte avec deux minutes d'avance sur M. Surtees. Le 14, il est à Watkins Glen (USA) où, au volant de la GT 40, et malgré une crevaison, il remporte les Six Heures associé à Lucien Bianchi devant l'autre voiture de John Wyer conduite par Hawkins et Hobbs et la Howmet, après avoir contraint grâce à son train d'enfer toutes les Porsche 908 à casser (sauf celle d'Herrmann-Attwood, mais qui finit cependant attardée à la cinquième place). Signalons au passage que les GT 40 disposaient du nouveau moteur de cinq litres donnant au moins 420 CV (beaucoup plus dit-on chez Gurney où il est fait) et qu'avant Zeltweg et Le Mans, Ford est revenu à deux petits points de Porsche au Championnat des Constructeurs, ce qui relance de façon formidable la fin de saison dans cette catégorie! A Watkins Glen, les Porsche connurent de nouveau des ennuis de roulements de roues...

Bon. Retour du jeune homme en Europe pour le G. P. d'Angleterre le 21 juillet. Au départ de la course, montage des pneus pluie. Mais il ne pleuvra pas. Le jeune homme, peu impressionné, vaincra Hulme (sur pneus secs) à l'issue d'un passionnant duel et finira gentiment troisième. Ce qui le met à la deuxième place du Championnat du Monde des Conducteurs à la veille du G. P. d'Allemagne au Nürburgring, un circuit qu'il affectionne tout particulièrement. Vous suivez? Difficilement n'est-ce pas, comme les autres pilotes... L'ascension de Jacky est réellement stupéfiante. Et, ce qui ne l'est pas moins, c'est le calme que je crois sincère avec lequel il la « digère ». Et, ce qui l'est encore davantage, c'est qu'il va encore considérablement progresser, car en F1, il lui reste

beaucoup à apprendre! Quoi qu'il en soit, la victoire de Jacky à Rouen tient à deux raisons : d'une part, un judicieux choix de pneus au départ, de tout nouveaux Firestone (après le désastre de Zandvoort, le service course de la fabrique américaine a réagi avec une extraordinaire promptitude... et quelle efficacité!) avec des saignées longitudinales anti-aquaplaning taillées à la main. D'autre part, une conduite royale, audacieuse et réfléchie, la somme des deux produisant cet extraordinaire résultat qu'au plus fort des orages, il prenait DIX secondes par tour à Rodriguez, et davantage encore à Surtees! Lorsque Jacky passa la ligne d'arrivée, au stand Ferrari, ce fut une explosion de joie, ingénieurs, mécanos se congratulant, pleurant, riant, enfin délivrés de cette noire malchance qui les poursuivait depuis Madrid. Non, Ferrari ne l'a pas volée, cette victoire. De même que les Lotus, dominant nettement leurs adversaires parmi lesquels seul Chris Amon fournit une résistance opiniâtre, mais une résistance seulement, n'ont pas volé leur victoire de Brands Hatch. La vision des trois Lotus prenant le commandement dès le départ et menant à la queue-leu-leu était réellement splendide et impressionnante. De même que Joseph Siffert a bien mérité son succès personnel, le premier dans un Grand Prix comptant pour le Championnat du Monde.



Mieusset contre David : un duel qui s'est résolu sur le tapis vert.



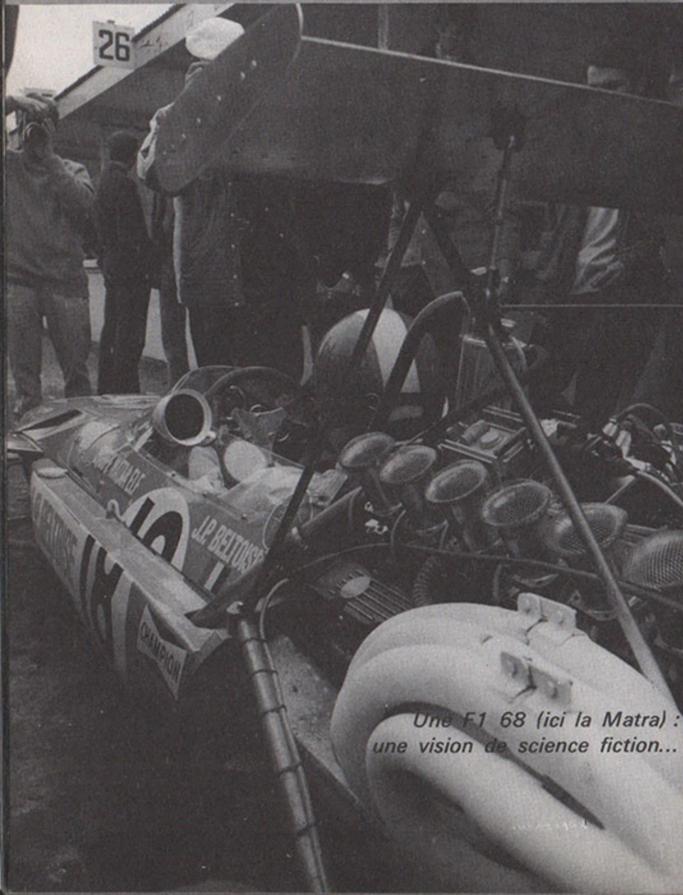
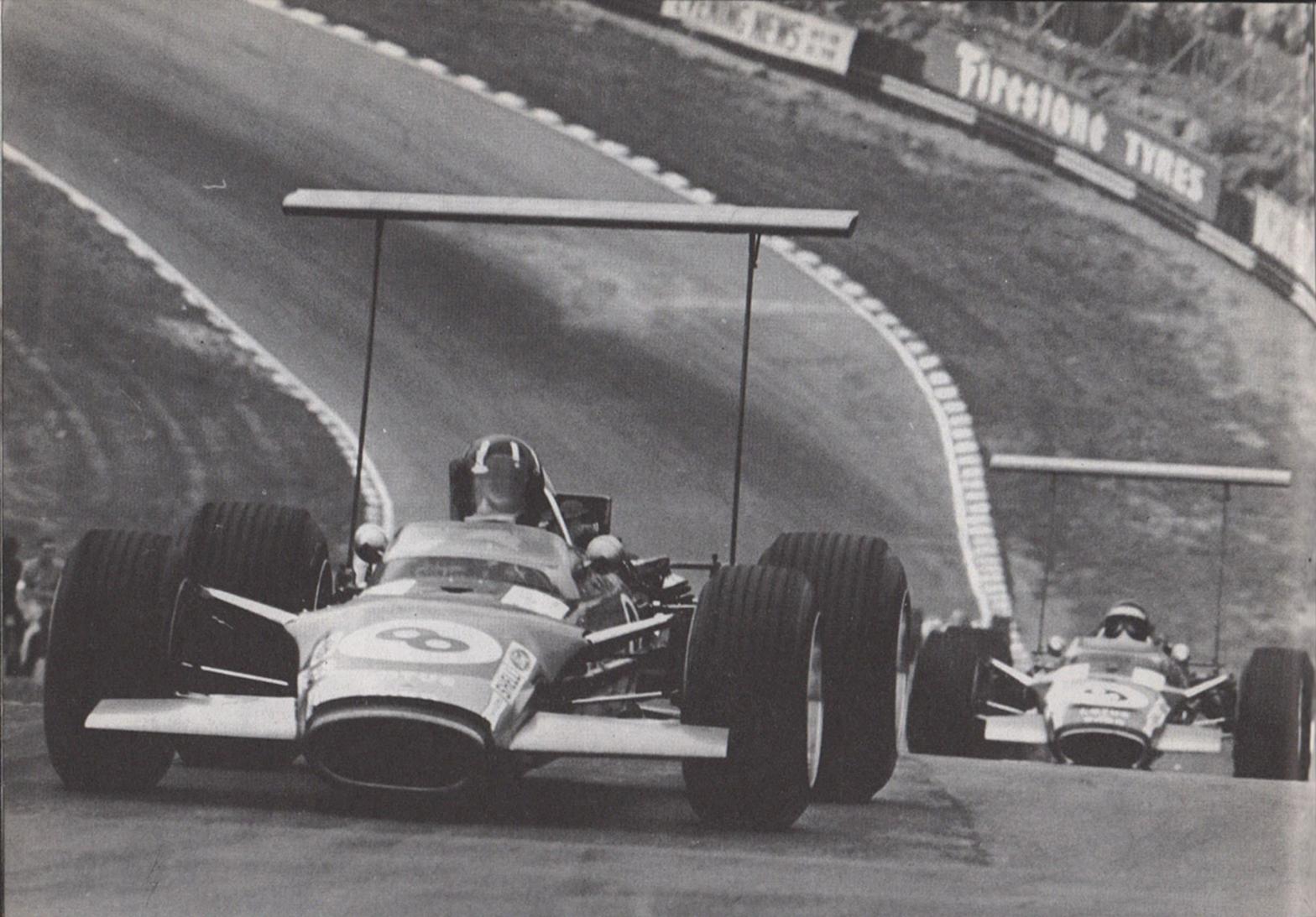
L'exubérance est l'une des caractéristiques de la F1!

Joseph, « Seppi » pour ses compatriotes frigourgeois, a réussi une course impeccable, ne commettant aucune erreur et ne laissant aucune chance à Chris Amon qui pourtant, ne se découragea jamais et conserva toujours le contact, pendant quatre-vingts tours, avec le pilote suisse. Autre aspect sympathique de la chose, c'est la première fois depuis que Stirling Moss a abandonné la compétition que les couleurs bleu marine, bande blanche de l'écurie Rob Walker, qui furent si glorieuses du temps des exploits de Stirling, renouent avec la victoire en Grand Prix. Entre-temps, Rob a obstinément continué, seul concurrent privé (car Tyrrell ne l'est pas vraiment) parmi les équipes d'usine, dernier tenant d'une grande tradition : son émotion à l'arrivée, on le comprend, n'était pas feinte...

Il y avait eu chez Lotus du remue-ménage. En effet, Jackie Oliver avait réduit à l'état de vieille ferraille sa toute neuve 49 MK 2 à Rouen, en pleine ligne droite, en perdant le contrôle après avoir apparemment mis une roue dans la terre, et percutant un mur avec une telle violence que la Lotus s'était cassée en deux! Certes, une autre MK 2 était en construction, mais on en avait promis la livraison à Rob Walker pour Brands Hatch... Alors, on reprit à Rob la 49 jusque-là utilisée par Siffert, on la modifia quelque peu (suspension assouplie, aileron, jantes larges de 12" et 15"), on la repeignit aux couleurs rouge et or de Gold Leaf et on l'attribua à Oliver. Lequel s'en trouva admirablement bien, puisqu'à la surprise générale, il obtenait le deuxième meilleur temps derrière un Graham Hill intouchable et littéralement impérial. Siffert, pour sa part, parvenait à mettre très rapidement sa MK 2 à peine terminée au point et, malgré les jantes étroites, il réussissait le quatrième temps entre Amon et Rindt.



Photographes... taiaut! Beltoise à la chasse au Nouveau Monde.



Une F1 68 (ici la Matra) :
une vision de science fiction...

Manifestement, les Lotus étaient les plus à l'aise sur ce circuit très spécial de Brands Hatch, où les suspensions sont soumises à un effort aussi rude que particulier. C'étaient leurs pilotes qui semblaient les moins à l'ouvrage. Au départ, Oliver bondissait en tête, suivi de Siffert et de Graham qui revient tout de suite second et, dès le quatrième tour, premier. Derrière ce brelan, Amon est le mieux placé, devant Stewart et Surtees. Déjà, Rodriguez, McLaren, Rindt sont lâchés. Devant le temps incertain, ils ont monté des pneus pluie, ce qui s'avèrera une erreur impardonnable. Déjà aussi, la Lotus d'Oliver fume de façon inquiétante, mais on continue dans cet ordre, lâchant successivement Stewart puis Surtees. Au bout de vingt tours, Oliver fume beaucoup moins, et les quatre leaders s'apprêtent à doubler le dernier qui est Widdows. Bien installé en tête, Graham ne peut néanmoins se dégager. Au vingt-cinquième tour, à la sortie de Bottom Bend, un bruit métallique claque soudain à son passage, et la roue arrière droite se couche : la suspension arrière a lâché. Graham lève le bras, sa course est terminée et sa série noire continue, comme en 67 : c'est son quatrième abandon consécutif... Oliver, le voilà investi d'une grande responsabilité, lui, le « bleu », comment va-t-il s'en tirer? Oh admirablement, merci! Tout de suite, comme s'il n'avait plus de frein à observer, il prend du champ sur Siffert et Amon, et ce trou que Graham ne parvenait pas à faire, lui le creuse en quelques tours! Derrière, on s'énerve un peu, et Amon passe Siffert. La mi-course est ainsi atteinte, et seul Stewart est encore, mais plus pour longtemps, dans le même tour que les leaders qui ne s'amusent pas. Deux tours plus tard cependant, la splendide démonstration d'Oliver prend fin : le différentiel de la boîte ZF a lâché. C'est la même panne qui avait déjà accablé Siffert à plusieurs reprises lorsqu'il conduisait cette voiture! Au même instant, ledit Siffert repasse Amon et dès lors, il ne laissera plus au pilote de la Ferrari la moindre chance. Chris ne sera pas lâché, mais il ne pourra que suivre le train, s'approcher de très près quelques fois, mais sans vraiment être en mesure de placer une véritable et vigoureuse attaque.

Classement du G. P. de France à Rouen-Les Essarts.

1^{er} Jacky Ickx (Ferrari, pneus Firestone, carburant Shell) 2 h 25' 40''9, 161,662 km/h.
2^e Surtees (Honda) à 1'59''3.
3^e Stewart (Matra Ford) à un tour.
4^e Elford (Cooper BRM) à deux tours; 5^e Hulme (McLaren Ford); 6^e Courage (BRM) à trois tours; 7^e Attwood (BRM); 8^e McLaren (McLaren Ford) à quatre tours; 9^e Beltoise (Matra V 12); 10^e Amon (Ferrari) à cinq tours; 11^e Siffert (Lotus Ford) à six tours.
Meilleur tour : Rodriguez (BRM) en 2'11''5, 179,096 km/h.

Classement du G. P. de Grande-Bretagne à Brands Hatch.

1^{er} Joseph Siffert (Lotus Ford, pneus Firestone, carburant BP) 2 h 1' 20''3, 168,7 km/h.
2^e Amon (Ferrari) à 4''4.
3^e Ickx (Ferrari) à un tour.
4^e Hulme (McLaren); 5^e Surtees (Honda); 6^e Stewart (Matra Ford); 7^e McLaren à trois tours; 8^e Courage (BRM) à huit tours.
Meilleur tour et record : Siffert, 1'29''7, 171,160 km/h.
Précédent record : McLaren 1'30''6.

Classement du Championnat du Monde après le G. P. de Grande-Bretagne.

1^{er} Hill, 24 pts; 2^e Ickx, 20; 3^e Stewart, 17; 4^e Hulme, 15; 5^e Rodriguez, et Amon 10; 7^e Beltoise, McLaren et Siffert 9; 10^e Surtees 8, etc...

F2 : RINDT RETROUVE SON TRONE...

... Mais Beltoise, à l'issue de sa seconde place aux troussees de l'insaisissable Jochen sur l'imprononçable aérodrome autrichien de Tullen-Langenlebar, et de sa victoire le 28 juillet à Zandvoort, s'est définitivement assuré le titre de Champion d'Europe F2, succédant ainsi à Jacky Ickx. Cette compétition est, rappelons-le, réservée aux pilotes non inscrits sur la liste de notoriété, c'est-à-dire n'ayant jamais marqué de points dans une épreuve du Championnat du Monde de F1. Jean-Pierre en sera donc exclu l'an prochain, tout comme Piers Courage d'ailleurs qui faillit bien l'emporter à Zandvoort au volant de sa Brabham, ayant réussi à creuser un écart léger, mais qui semblait pouvoir être décisif lorsqu'il effectua un tête-à-queue. Cette course très disputée vit également les Dino avec leurs nouveaux pilotes Derek Bell et Brambilla s'affirmer comme les égales des Matra, sinon en résistance (aucune ne put finir), du moins en vitesse. Et l'écurie de Ron Harris renoua enfin avec les premiers rôles grâce à ses Tecno de plus en plus dangereuses et aux talents conjugués d'Attwood, qui finit troisième dans les roues de Pescarolo, et d'Offenstadt qui termina excellent cinquième. Malheureusement, l'épreuve fut endeuillée par l'accident fatal de Chris Lambert, un jeune pilote anglais très prometteur qui fut victime d'une collision avec Regazzoni, collision dont le Suisse se tira indemne.

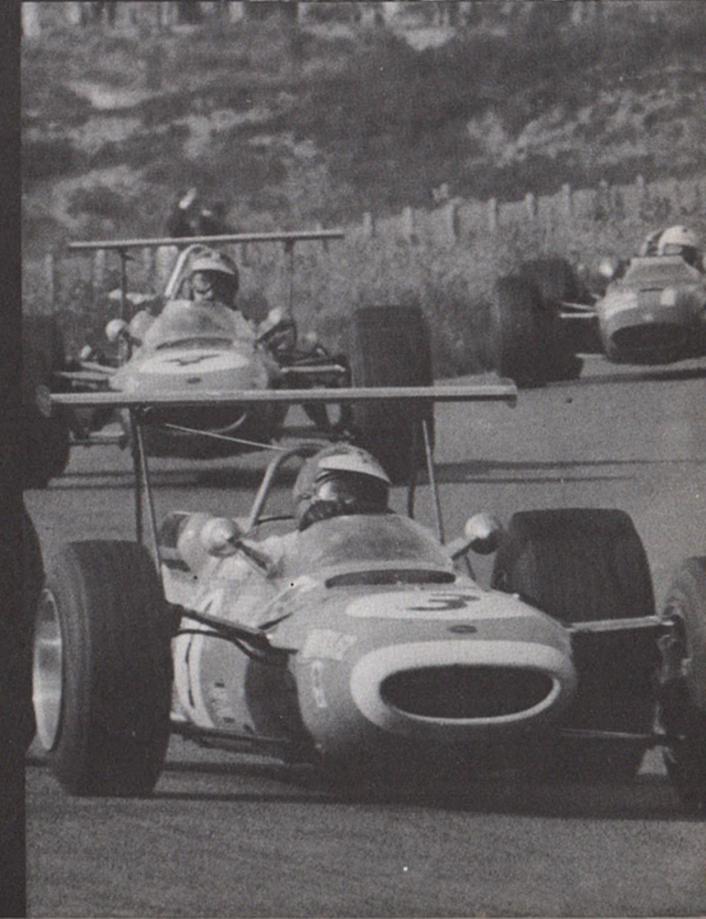
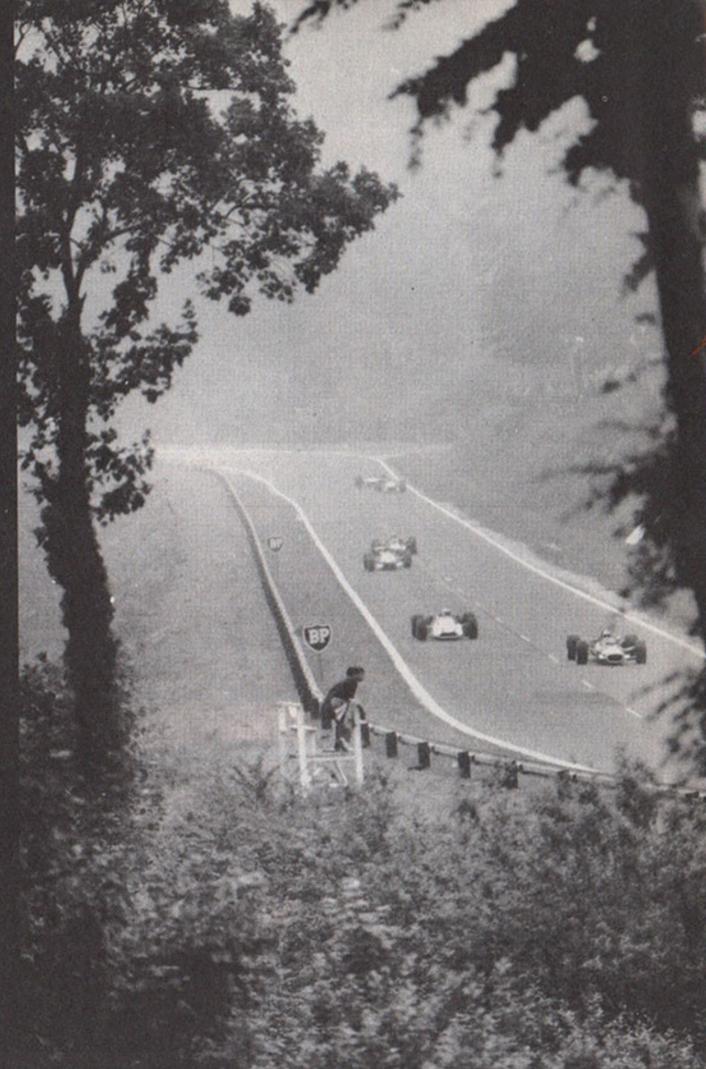
Auparavant, en Autriche, Rindt dont la Brabham-Winkelmann étrennait un aileron (mode suivie à Zandvoort par les Dino et les Matra notamment) avait repris le cours de ses succès en F2. Après un court passage à vide dans les courses de début de saison, Jochen fait de nouveau figure d'imbattable, comme en 1967. Nous aurons encore deux occasions de le voir à l'œuvre en France cette saison, à Reims et à Albi. Il y aura du spectacle, car JPB n'entendra pas se laisser mettre sous l'éteignoir devant son public, et Pescarolo y est tout aussi résolu! Dommage seulement que Stewart délaisse de plus en plus la F2.

DECEVANTES, LES 24 HEURES DE SPA

Cette épreuve réservée aux voitures de tourisme avait brillamment débuté voici quelques années par un formidable match entre grandes équipes d'usine Ford, Mercedes, Lancia, BMW, Alfa Romeo, etc. Mais l'intérêt des constructeurs a faibli au point qu'aucune voiture officielle ne les représentait cette année... Kelleneers-Kauhsen imposèrent leur Porsche 911 en couvrant 4 004,827 kilomètres à 166,867 km/h, battant de 60 kilomètres la Mustang d'Eldé-Deprez. Les Français en course furent excellents : les amateurs Junguenet-Darniche se classent troisième avec leur Porsche 911, Greder en équipe avec le Belge Tuerlinx termine cinquième au volant d'une Opel Commodore.

F3 : LE MOIS DES BLEUS AUSSI!

Il est curieux de rapprocher (toutes proportions gardées, naturellement!), le fait qu'aux deux premières victoires en F1 d'Ickx et Siffert ont correspondu





*Les courses de Saloons
à Brands Hatch sont très
spectaculaires, d'accord...*



*... mais les courses de
«tourismes» à Magny Cours aussi,
la preuve!*

dans ce même mois deux premières victoires en F3 à Rouen et Magny-Cours. Mais ce furent des surprises beaucoup plus inattendues! Ainsi, à Rouen, celle d'Adam Potocki que l'on avait jusque-là vu très peu à son aise au volant de l'ex-Matra de Jabouille, et qui réussit à se jouer d'un peloton composé de MM. Pike, Nunn, Cevert, Walker, Depailler, Westbury, Vigoureux et Jabouille! Disposant d'un moteur super-puissant, Potocki s'est surpassé et est parvenu à écœurer ses compagnons de route qui petit à petit, se sont résolus à leur sort...

A Magny-Cours le 16 juillet, ce fut une autre affaire. Les Bernigaud avaient généreusement doté leur course il faut le souligner. Cela avait attiré du beau monde qui, cassant (comme Cevert) ou sortant de route (comme Wissel, Pettersson, Svensson) laissa la victoire à Alain Franceschi qui conduisit vite et bien sa Brabham.

Mais à Brands Hatch, en lever de rideau du Grand Prix, la victoire remarquable de John Miles conduisant la Lotus-Holbay 41 X d'usine ne constitua, elle, pas une surprise. Pourtant, les essais avaient été favorables à Pike et à la révélation de la Formule Ford Tim Shenken qui conduit maintenant une Chevron-Lucas, et Miles n'était que septième, mais... à huit dixièmes seulement! Juste avant le départ, Chapman le fit équiper d'un train de nouveaux Firestone, et l'argument allait être décisif. Parti prudemment pour roder lesdits pneus, Miles pointa dixième au premier tour remonte progressivement à partir du cinquième, passe Wissel (qui sort), Chris Craft (Tecno-Broad Speed), Rollinson (Chevron) Shenken, dont le moteur commence d'ailleurs à lâcher. Puis il se lance à la poursuite de Pike auquel il prend plus d'une seconde au tour, le passe sans coup férir et gagne avec plus de 100 mètres d'avance. Sans bavures... Offenstadt et Dal Bo, seuls Français présents, ne purent terminer.

FF : DES SANCTIONS, HELAS!...

A Rouen en FF, on attendait avec impatience les débuts de Gérard Larousse sur Alpine. Les invincibles Grac seraient-elles enfin mises en échec? Cela paraissait possible après les essais où, sur la première ligne, Larousse justement et Dayan sur la Pygmée encadraient Mieusset, Max étant relégué après un accident aux essais.

On attendait donc Larousse, et ce fut David. Max prenait la tête devant Mieusset dont la suspension arrière présentait une nouvelle géométrie autorisant une prise de carrossage plus importante et dès le second tour, Gérard perdant toute son eau était contraint à l'abandon. Au tour suivant, c'est Dayan qui cassait un demi-arbre, cependant que Max perdait toute chance, le fil de sa bobine s'étant détaché. Et l'on assistait à un duel acharné entre Mieusset et David, prenant tour à tour l'avantage jusqu'à ce que sur la ligne, David l'emporte d'une petite longueur. La course avait été superbe, la suite le fut beaucoup moins. Démonté par l'ingénieur Hénauld, le moteur de l'Alpine se révéla non conforme au règlement (hauteur de culasse, conduits d'admission modifiés). C'était bien entendu inadmissible, la raison d'être de la FF est basée sur le strict respect du règlement, ce qui est fondamental dans une formule mécaniquement monotype. David devait être très sévèrement sanctionné par la suspension de sa licence jusqu'à la fin de l'année, et il était naturellement déclassé, au profit de Mieusset, lequel n'était pas lui-même exempt de reproches, puisqu'il avait omis de présenter sa voiture à la vérification à l'heure dite. Elle fut cependant démontée et reconnue conforme, mais le pilote lyonnais a tout de même écopé d'un blâme de la F. F. S. A.

La semaine suivante, il allait d'ailleurs être à nouveau démonté, puisqu'il gagnait à Magny-Cours, de bout en bout cette fois et sans contestation possible.

Il gagna la première manche qui groupait au départ presque tous les ténors de la Formule. Max avait été le plus vite en action avec Ethuin qui dès le deuxième tour se voyait abandonné par un culbuteur tandis que Max ne devait rester en tête que jusqu'au tiers de la course, moment où le bris d'un arbre de roue le contraignit à l'abandon. Robert finit alors sans être inquiété par Guerre-Berthelot tandis que Dayan, gêné par des ennuis de freins ne se qualifiait que de justesse avec un moteur d'emprunt. La deuxième manche tint de la formalité pour Gérard Larousse qui termina devant la Grac de Crozier et l'Elina de Moroni, un ancien coureur de moto-cross au tempérament très accrocheur. La finale fut jouée rapidement et c'est une Grac qui s'en alla cueillir pour la onzième fois consécutive les lauriers de la victoire. Mieusset partit en tête devant Larousse et Dayan, Guerre-Berthelot suivant en quatrième position. Puis Dayan passa Larousse avec lequel il bagarra longtemps mais ils étaient déjà trop loin pour espérer revenir sur Mieusset qui finit avec dix secondes d'avance sur ses rivaux.



L'ÉDIFIANTE ODYSSÉE DE LA LINCOLN...

Vous allez le constater, cet article sort quelque peu du cadre habituel de Champion. Cependant, il nous a semblé, puisque ce numéro est, pour beaucoup d'entre vous, destiné à être lu en vacances, que sa verve, son ton décontracté conviennent à merveille à cette période consacrée à la détente. Pendant la fameuse période de la prohibition aux États-Unis, l'automobile a, vous le savez, joué un rôle de premier plan, et l'on y a vu les premiers gangs motorisés y faire, si l'on peut dire, leurs premières... armes. Vous retrouverez dans ces lignes toute l'atmosphère de la fameuse série télévisée « les Incorruptibles ». Elle est décrite avec beaucoup d'humour par un journaliste français résidant en Californie, François Dusolier. Vous verrez qu'avec une voiture, il existe beaucoup de moyens de « s'amuser » et que l'esprit sportif peut quelquefois être envisagé d'une façon... inattendue!

... OU
comment est
né le
stock-car

par François Dusolier

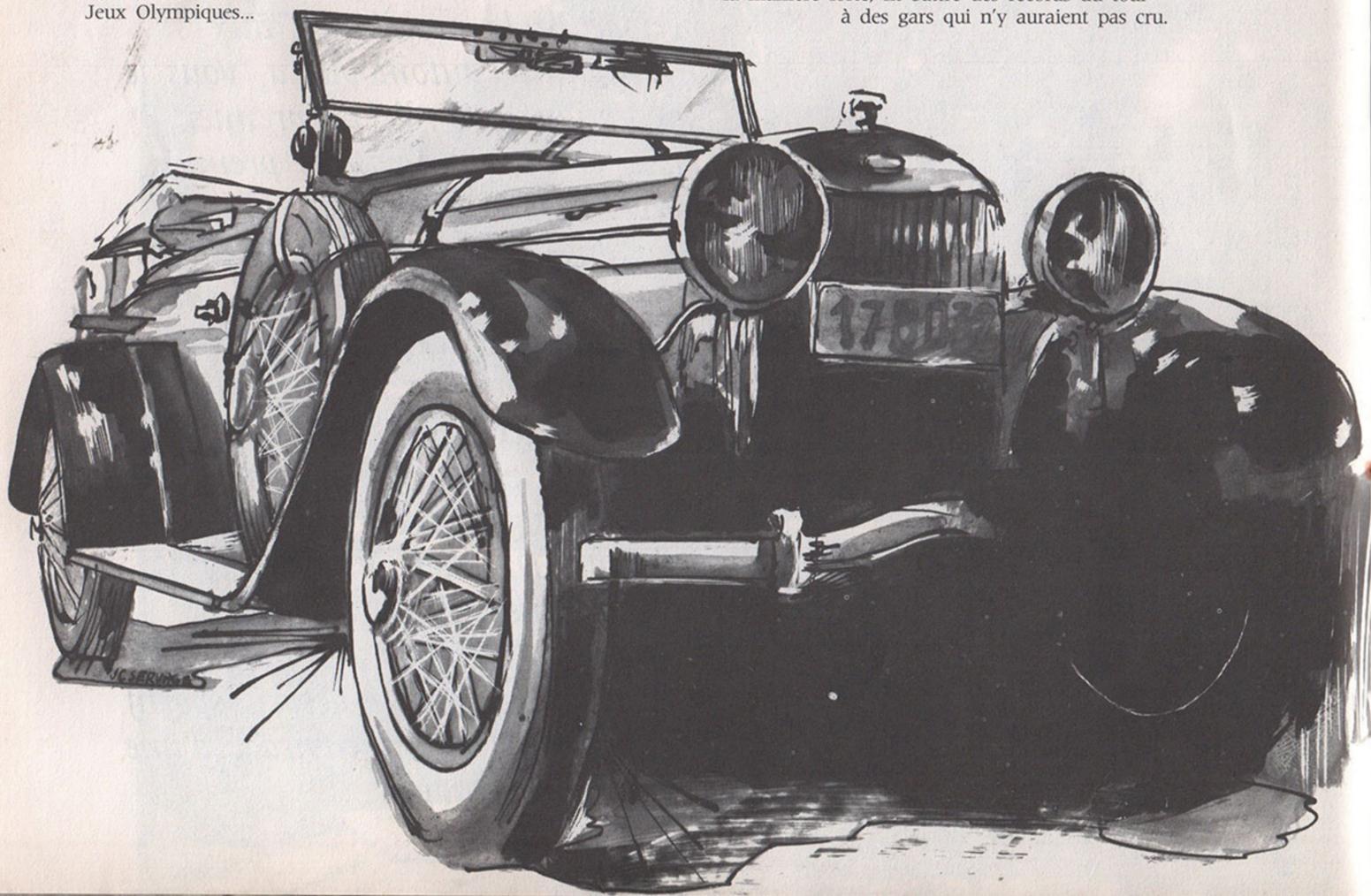


Des origines au stock-car...

Tandis que, revêtu d'une peau de bête, mon grand-père, ce pilote aux yeux si tendres, parcourait à bord de sa Peugeot les derniers kilomètres de l'Épopée à travers les hourrahs de la liesse populaire, sur la ligne d'arrivée, on était fin prêt. A côté du ruban, une fanfare aux abois attendait le geste solennel de monsieur le Maire qui, les larmes aux yeux, venait de gravir la petite estrade. Non loin, une jeune pucelle et sa tante brandissaient déjà la couronne, favorisant ainsi la curiosité de quelques notables du bourg, tandis qu'un officiel répétait son discours près des coupes et des magnums. Bref, comme le dit le patriarche qui fut aimé de Ruth : c'était un matin Triomphal!

... Presqu'au même instant, sur un autre continent, un homme élégant lancé à corps perdu à la poursuite de son destin, courait en zigzaguant à travers les rues étroites d'un quartier désert battu par la pluie. Résonnant lugubrement sur les pavés disjoints, le martèlement sec de ses semelles nous faisait pressentir que son épreuve s'inscrivait dans une autre espèce de discipline. Tandis que, fugace, grand-papa courait pour la gloire, lui, il courait pour sa vie... Soudain, deux traits de lumière balayaient une façade délabrée, un crissement de pneus, une portière entrouverte, le crépitemment sec d'une mitrailleuse... Le sprinter chancelait, et, s'affaissait bientôt inerte sur l'asphalte luisant!

C'est que, dans ce genre de compétition, le premier qui mourait avait perdu, voilà pourquoi les couronnes avaient une autre signification. Certains prétendent que c'est pour cette raison que ce type d'épreuve n'a jamais encore figuré au palmarès des Jeux Olympiques...



La Belle Époque à gogo...

Autrement dit, alors qu'en Europe, le sport automobile, qui précéda la Belle Époque de quelques lustres, continuait nuait à flirter avec l'aristocratie, en Amérique, la plus populaire des disciplines actuelles, le stock-car, prenait ses cours du soir dans les biberonneries-hangars des distilleries clandestines de Chicago.

Si le style du vieux continent était aux baise-mains, monocles et décorations, ici, il était aux mitraillettes, cigares gros calibre, et chapeaux blindés. Comme le soulignait Scarface : chacun son truc! Selon mes propres archives, c'est effectivement durant la Prohibition que les premiers indices du stock-car firent leur apparition. Les premiers pilotes connus furent certainement Bonnie and Clyde, rendus célèbres pour avoir couru à la sauvette pour des petites bourses avec tout un peloton de sirènes aux fesses. Ils partaient au coup de fusil, et l'épreuve était commentée sur les ondes par la police... Dommage que personne n'ait jamais pensé à les chronométrer, car il est à peu près certain qu'ils détiennent encore le record des pistes boueuses de l'Oklahoma. Aujourd'hui, en officialisant les épreuves, on a éliminé les 9 mm de la compétition et la grenade des accessoires (même dans les séries améliorées) ce qui fait que les spectateurs n'ont plus besoin de se mettre à plat ventre pour suivre le déroulement de la course. Ce qui n'était pas le cas aux alentours de 1930 où se disputèrent les plus célèbres tentatives de vitesse pure. En fait, à cette époque, le « syndicat » était beaucoup plus actif que les automobile-clubs. Al Capone, par exemple, qui imposa le stock-car par la manière forte, fit battre des records du tour à des gars qui n'y auraient pas cru.

Si bien qu'en d'autres termes, on peut dire que la Prohibition fit plus pour le stock-car que l'invention du démarreur électrique.

Aujourd'hui, on constate qu'on n'a plus besoin de dévaliser une banque ou de kidnapper un gosse de riche pour faire carrière dans cette spécialité. C'est devenu un métier aussi respectable que de marcher sur un fil tendu à vingt mètres de haut ou de sectionner d'un coup de fouet la cigarette placée dans la bouche d'une belle fille en collant. Le nom de cette fantaisie s'appelle : stock-car racing. On vend des tickets pour ça, et les premiers se partagent des prix de deux-cent-mille dollars. Ça déplace d'ailleurs, après les courses de chevaux, le plus grand nombre de personnes au monde. Quant au caractère des gars qui se trouvent derrière le volant il n'a guère changé depuis les Pretty Boy Floyd qui s'arrangeaient toujours pour rouler 10 km/h plus vite que les flics ou que les Incorruptibles sur la ligne droite. Ils ne couraient pas contre la montre, mais contre les balles, et leurs embardées successives leur permettaient parfois d'atteindre la frontière. Aujourd'hui, on court contre les autres et on est, en général, sauvé par le drapeau. Je tire de cette époque deux faits marquants. Le premier est que Zsa Zsa Gabor prétend qu'elle n'était pas encore née... Le second est que les ténors de la bande étaient d'accord avec Monsieur Georges Clemenceau pour convenir que la course était une chose trop sérieuse pour la confier à des pilotes. Si bien que les premières montes à fracturer les boîtes de vitesses répondaient aux noms de Machine Gun Kelly, Juke Box Bill, Dillinger, Baby Face Nelson, Lucky Luciano... j'en passe et des pires.

Toutefois, si la Mafia ou la Cosa Nostra firent plus pour le stock-car que son innovateur moderne Bill France (1), le gang des pilotes du Grand National d'aujourd'hui risquerait pourtant de faire passer James Bond pour un cambusier en retraite du Petit-Clamart. Quant à leurs machines elles savent de qui tenir. C'est du viril : des carrosseries tatouées avec de la moustache sous la calandre, de la gnôle dans le radiateur et, sous le capot : 500 « favos » broutant de la nitro.

Soudain : une belle paire de jambes...

Ce n'est pourtant que beaucoup plus tard que l'industrie lourde américaine de l'automobile se servit du stock-car racing pour imposer ses produits à un public qu'il fallait reconquérir.

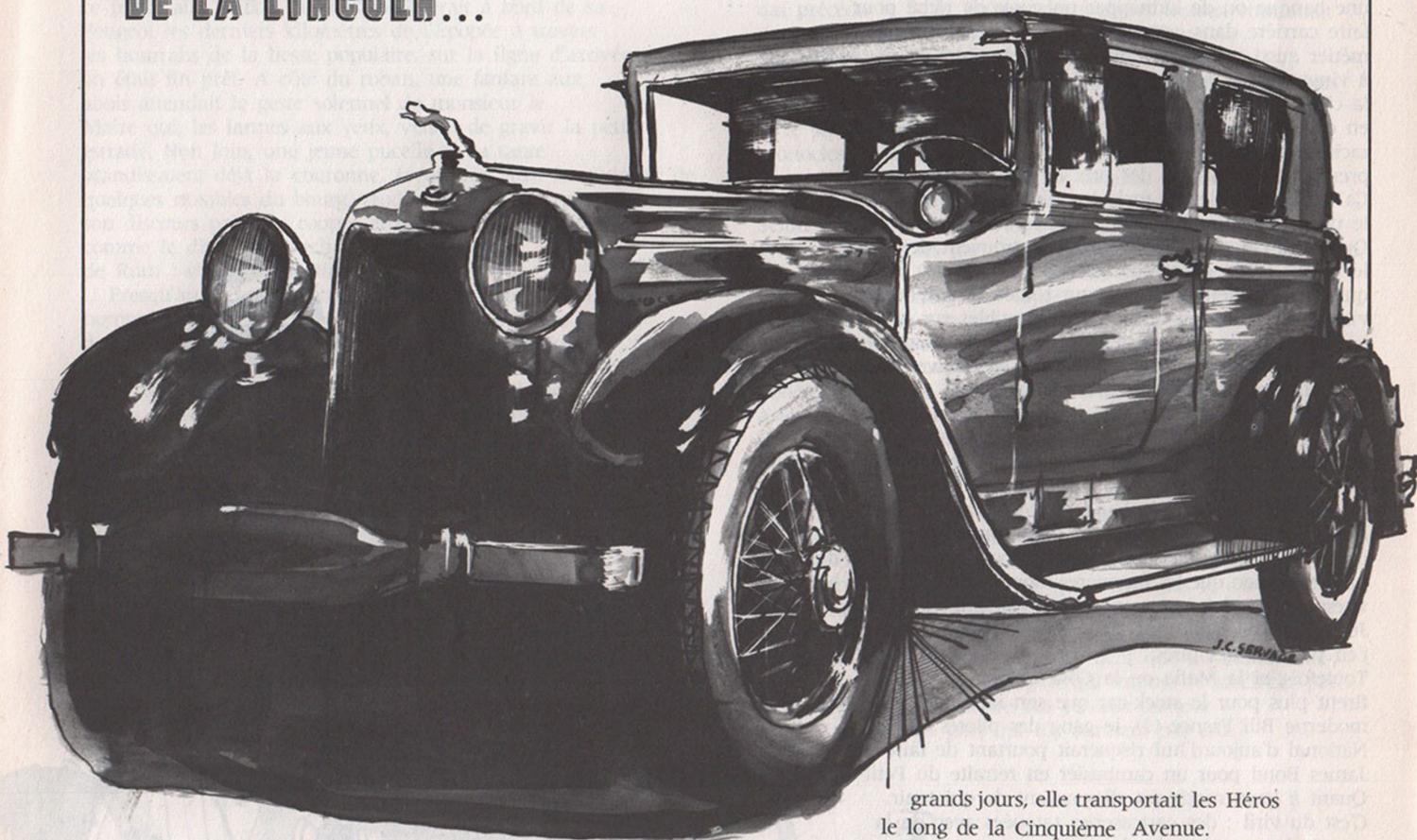
Car l'atmosphère survoltée des années 30, c'était une époque où les fleuristes et les croque-morts prospéraient tout autant que le racket où les « clandés », où même les pochettes surprises étaient minées, et où certains cocktails auraient fait passer Molotov pour un bon petit diable de maternelle. Bref, entre l'attaque d'un fourgon postal par les flics, la saint Valentin, et deux divisions blindées d'alcool brut en transit temporaire, Detroit, qui ne perdait pas le nord, découvrit dans ses fichiers cette note de Monsieur François Marie Arouet dit Voltaire : le superflu est une chose indispensable! Ça leur donna immédiatement l'idée d'aiguiller le public vers autre chose que la bagnole blindée. On eut donc l'extravagance de nous démontrer que, dans l'entrebâillement d'une portière, il pouvait se trouver autre chose qu'un canon de mitrailleuse. Les magazines bombardèrent donc le Pays avec de grosses limousines rutilantes desquelles émergeaient, dans un fouillis de soie, quelques-unes des plus belles paires de jambes qu'on puisse trouver entre Hollywood et Broadway. Ça faisait rêver, bien sûr.

(1) Directeur du fameux autodrome de Daytona Beach.

L'EDIFIANTE ODYSSEE DE LA LINCOLN...



L'EDIFIANTE ODYSSEE DE LA LINCOLN...



grands jours, elle transportait les Héros
le long de la Cinquième Avenue.

On ne savait pas au juste si les jambes appartenaient à la fille, ou étaient livrées avec la voiture...

Au volant d'une Stutz Bearcat ou d'une Wills-Saint-Claire, on pressentait un gars avec du flair et de bonnes relations, le big man quoi, on en était sûr. Drapé dans son aura de mystère et de puissance, avec un soupçon de clandestin. Il aimait les costumes bien taillés, la conduite mâle avec une touche de classe s'assortissant avec son goût pour les cigares clairs de la Havane, le bon whisky et les jolies femmes. A part ça, on n'a jamais su au juste comment ça se présentait, l'intérieur de ces grands bahuts qui vous faisaient gicler la flotte des caniveaux en pleine figure... Oui, c'étaient des bagnoles de rêve. Elles vous transportaient des Premières aux Night Clubs à la mode, ou du Roc d'Alcatraz au «casino des refroidis» (2), c'était une question de conduite.

Naissance de la Continental.

C'est dans ces années que naquit la Lincoln Continental Mark I, mère de la voiture de prestige américaine dont la Mark III, vient de faire une entrée remarquée sur le marché des USA.

Son histoire, c'est un peu celle des temps modernes. A New York, elle habitait Park Avenue (3)... Le soir, en cachette, des chauffeurs stylés l'emmenaient s'encanailler dans le West Side. Tandis qu'aux

Feutré d'opulents tapis hérissés comme de gros matous faisant le dos rond, l'intérieur était constitué par deux banquettes assez larges pour contenir la famille d'un conquistador sud-américain en tenue de parade. A l'arrière, c'était Versailles et Cap Kennedy. Une orgie de boutons dorés commandaient bar, coiffeuse, secrétaire, téléphone, boîtes à bonbons ou à piqûres, sans oublier les deux éternels «pot de fleurs» en stéréo. Bref, aussitôt qu'on mettait le pied dehors, on était en Enfer!
Glissant silencieusement dans le tumulte de Manhattan, elles appartenaient à des ligues de vieilles dames célèbres pour avoir inventé les sociétés par actions et à qui l'Amérique, aussi, appartenait. Ou bien encore, elles transportaient d'importants messieurs ayant passé, dans leurs Super-Marchés, à travers tant d'yeux magiques, qu'on en venait à se demander si ce n'était pas ce qui les avait rendu impotents...

La légende en attribuait aussi quelquefois la propriété à d'illustres blanchisseurs chinois dont le dada était de se lancer à corps perdu dans des multiplications effrénées en tentant de battre l'IBM qu'ils avaient fait monter dans l'accoudoir.

Bref, dans ce secteur, les Continental Mark I et II furent une étiquette : elles flattaient une comptabilité qu'on était beaucoup trop modeste pour avouer.

(2) La morgue...

(3) Equivalent de l'avenue Foch.

A Chicago, elle fut pionnière de la conquête.

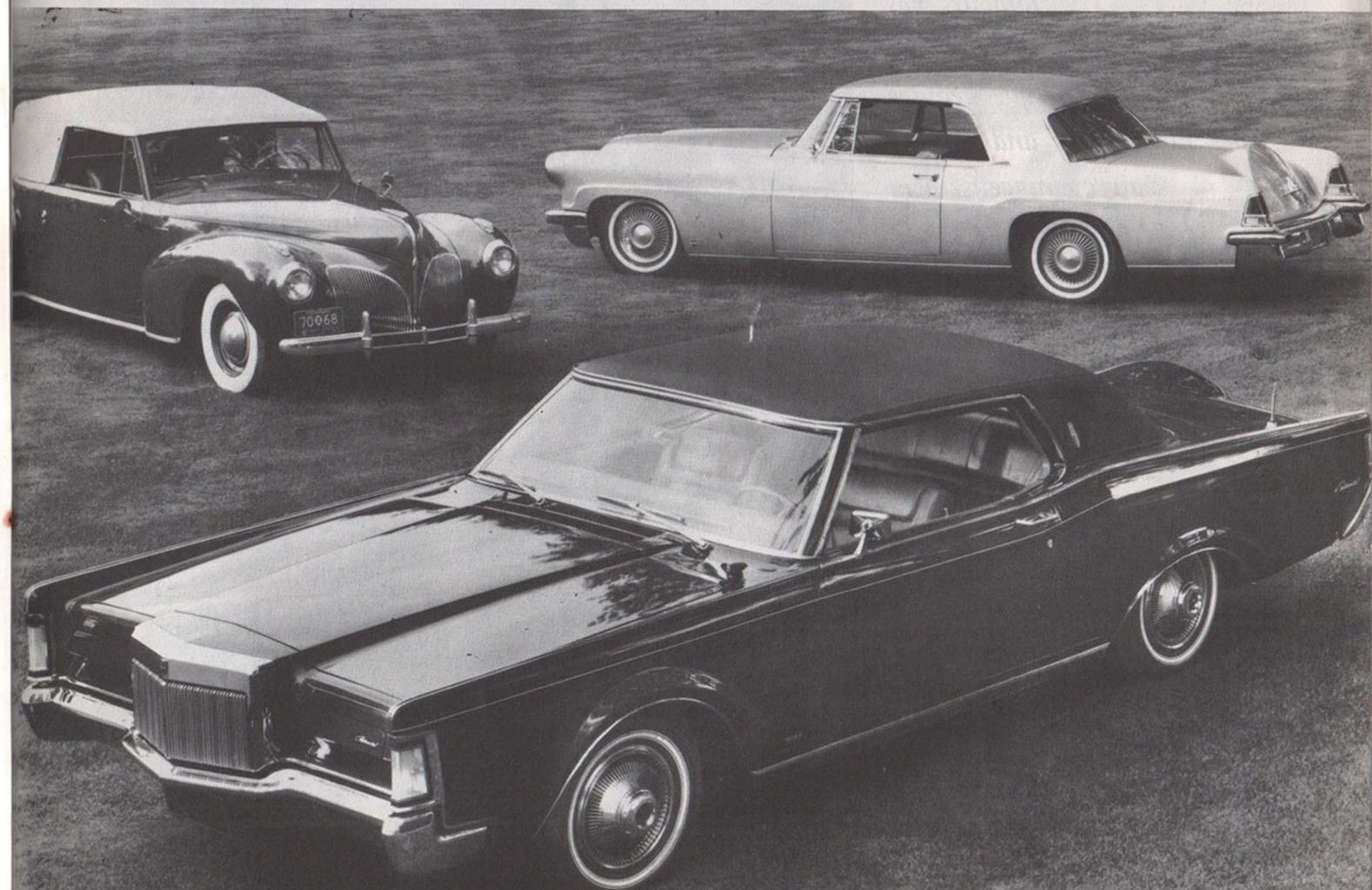
Mais, si nos livres de classe nous enseignent que les territoires d'Amérique du Nord furent conquis, en partie, par les Mexicains, les Français et les Anglais, ils omettent toujours de mentionner les Siciliens! C'est, à mon avis, une grave lacune historique. Les Siciliens furent les seuls à se partager le territoire des Etats-Unis dans la moins sanguinaire, quoi qu'on en pense, des conquêtes connues. Et ceci est compréhensible : ils se battaient pour du cash, non pour des idées! Hélas! Ils commirent l'erreur de ne pas inscrire leur «syndicat» au registre du commerce, de n'avoir ni uniforme, ni hymne national et, par conséquent, ils ne pouvaient être reconnus par l'ONU... Si bien qu'un beau jour, on les arrêta tous!
Quelques particuliers se rappellent avec nostalgie de cette belle époque où les flics touchaient deux paies et étaient trop anxieux de savoir où ils mettaient les pieds pour vous enquiquiner avec des contredanses. Quand on jette un coup d'œil sur les statistiques du FBI, on s'aperçoit que la formule n'était pas si mauvaise, puisqu'on dénombrait moins de crimes qu'aujourd'hui. Néanmoins, je dois le reconnaître, je n'ai jamais encore vu un gars brandir la pancarte : «La Mafia Au Pouvoir!».
Bref, la Continental naquit en plein dans le mille du folklore de 1927. Son prestige, elle le gagna au feu de la guerre des gangs. Rembourrée d'acier entre les mains d'Al Capone, elle pesait sept tonnes. Maquillée de fausses plaques, armée jusqu'aux flancs et blindée comme un Panzer de Rommel, elle baladait les Caïds

avec leurs avocats qui, en général, en connaissaient plus sur les juges que sur la loi. Comme certains chevaux arabes, elle était fille du vent. Lancée sur les routes de l'impossible, elle aimait flirter avec le danger et tâter au défendu avec parfois un coup dans l'aile ou du plomb dans la caisse. La nuit, elle chargeait les clandestins, les interdits de séjour, les pontifes venant de nulle part et y retournant, les politiciens sous contrat, les tueurs en mission. D'autres fois, elle transportait un «client» dans la malle arrière ou faisait faire leur dernière balade à des gars qui en avaient trop vu... La routine, quoi!
La Continental Mark I traversa la Prohibition en conquérante. Aujourd'hui elle n'a que faire de ses blindages, si bien que, comme ses sœurs et parfois comme ses ex-proprétaires, elle est maintenant...
... en tôle! Vulgairement...

F. D.

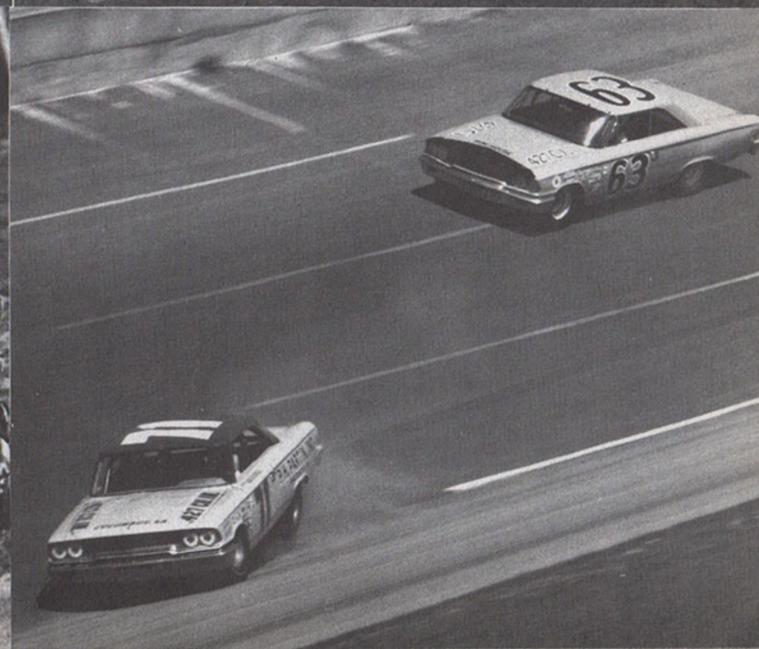
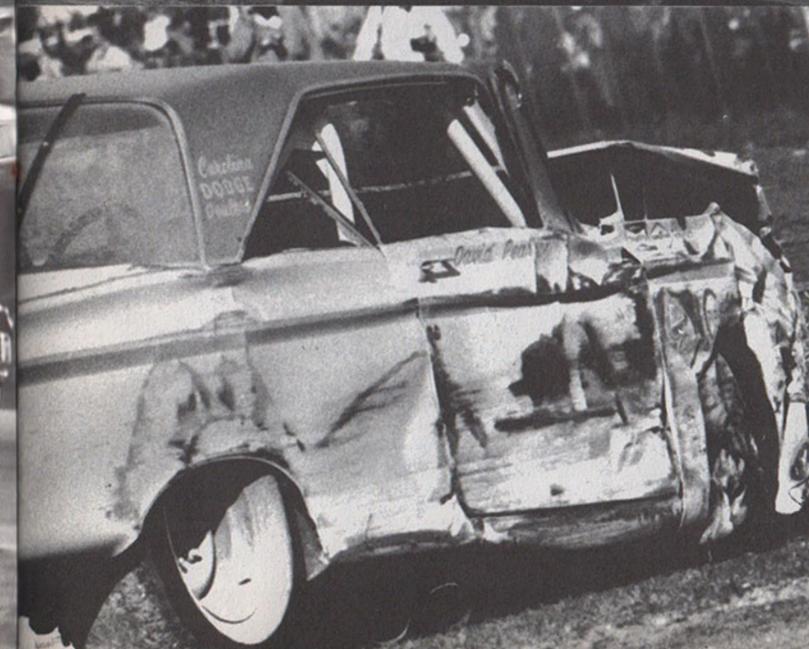
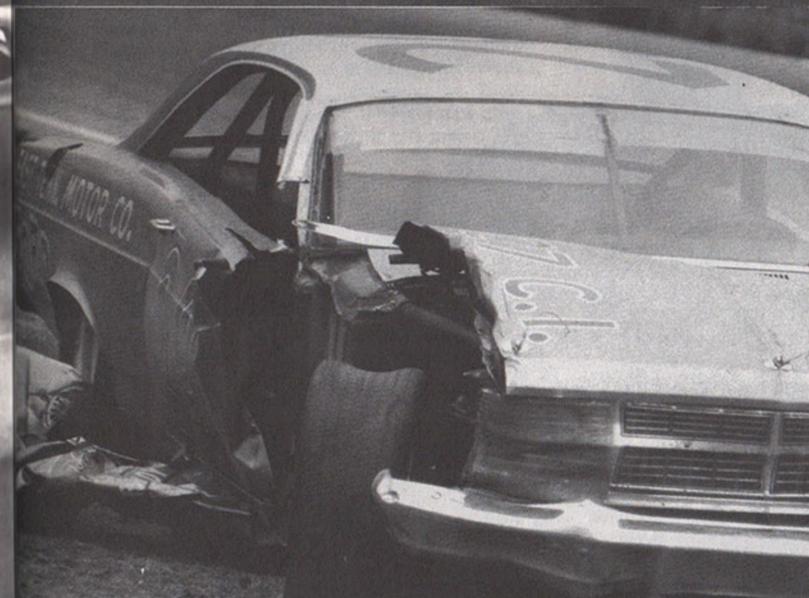
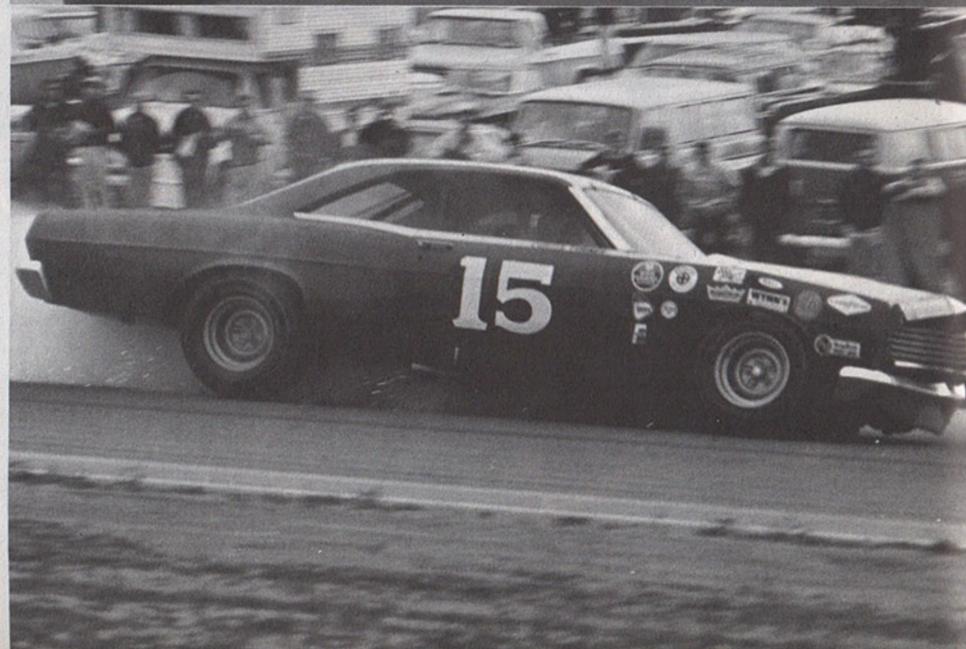
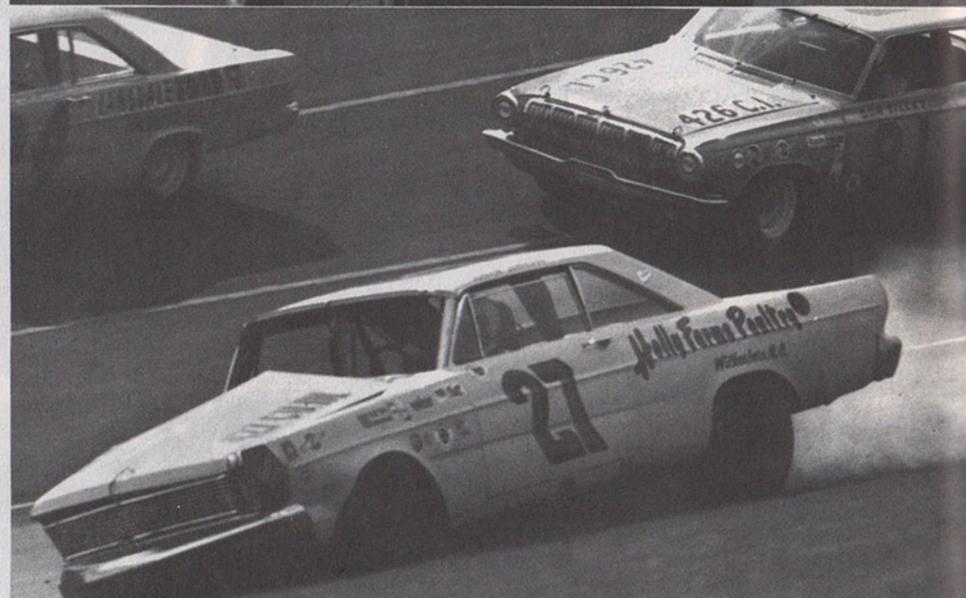


Les Lincoln Continental :
- en haut à gauche,
la Mk 1 construite à 5 324 exemplaires de 1940 à 1949.
Moteur V 12 de 120 CV, 1 870 kg;
- en haut à droite,
la Mk 2 de 1955 à 1957, 3 000 exemplaires.
Moteur V 8 de 285 CV, 2 200 kg;
- en bas, la Mk 3 produite depuis avril 1968.
Moteur V 8 de 365 CV, 2 150 kg.



L'EDIFIANTE ODYSSEE DE LA LINCOLN...

*Aujourd'hui,
le stock-car a évolué...
Mais il ne figure
toujours pas
aux Jeux Olympiques,
bien que l'équipe
des Foyt, Petty and Gurney
ait avantageusement
et plus sportivement
remplacé la bande des
Dillinger, Bonnie and Clyde!
Finis les 9 mm et les grenades,
d'accord.
Mais les spectateurs, eux,
n'ont-ils vraiment
plus besoin,
comme l'assure Dusolier,
de se mettre
à plat-ventre
pour suivre
les courses?*

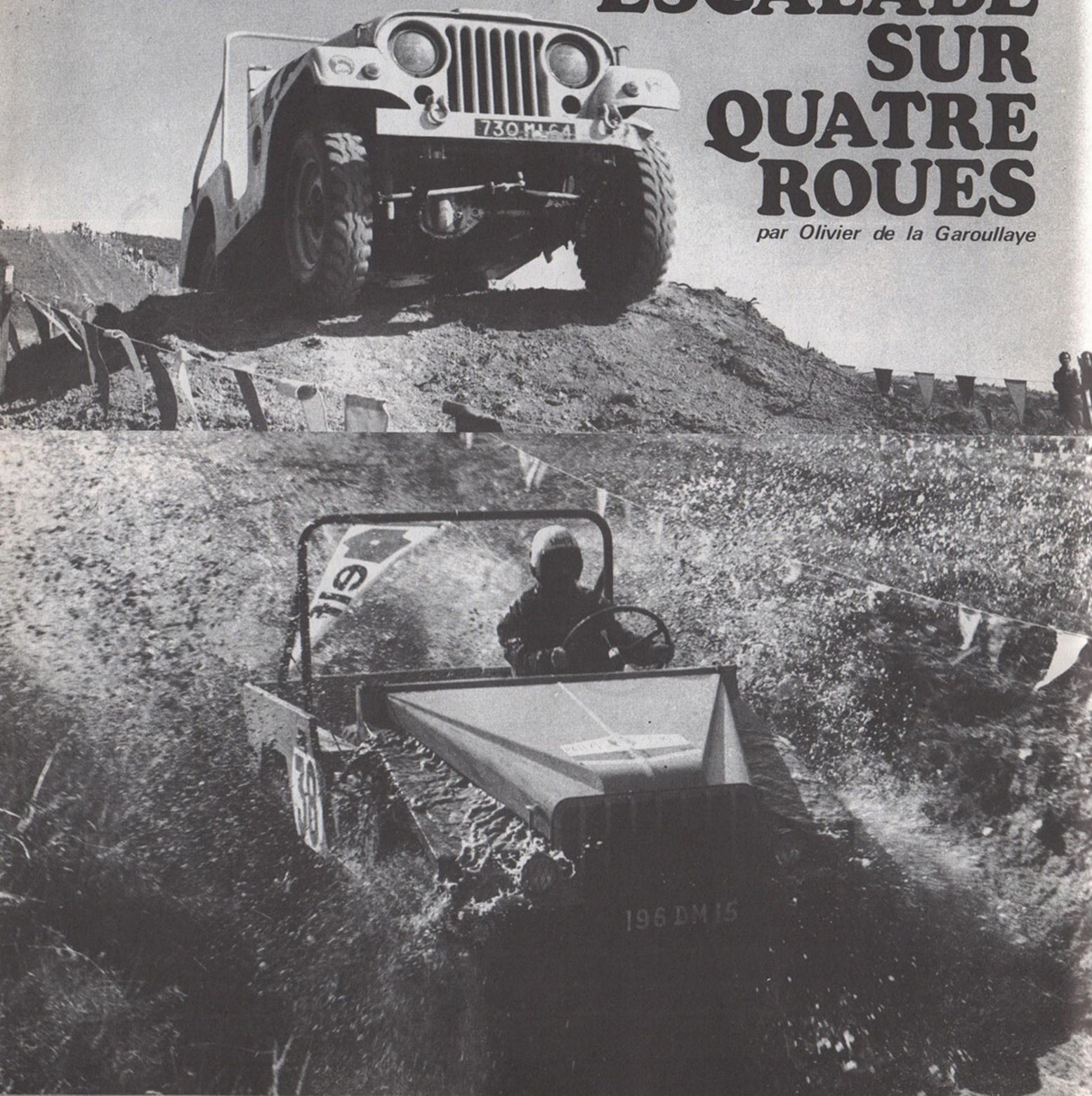


On s'y croirait presque avec ce moutonnement vert à travers la montagne, parsemé çà et là de petits arbres rabougris ou d'éboulis de rocailles; on s'y croirait presque sous ce soleil et par cette chaleur. Bien sûr, il n'y a pas de troupeaux d'antilopes, mais les moutons les remplacent et si les zèbres ne sont pas là non plus, y suppléent des groupes de chevaux en pacage qui cherchent une herbe

rare et la disputent aux quelques vaches présentes qui, bien curieusement, ont des cornes de zébus... Non, décidément, restons sur terre, nous ne sommes pas en Afrique, mais dans les Pyrénées et même si ce paysage a quelques similitudes avec celui d'outre-mer, ne nous laissons pas abuser, cet espèce de safari n'est pas l'East African, nous sommes au Rallye des Cimes, douzième du nom.

ESCALADE SUR QUATRE ROUES

par Olivier de la Garoullaye



Disputée sur un terrain on ne peut plus particulier avec des véhicules tout à fait originaux, cette épreuve organisée par l'Automobile Club Basco-Béarnais, patronnée par Elf et la S.N.P.A., a lieu à la frontière espagnole, en plein pays Basque, autour de Saint-Jean-Pied-de-Port. Vous ne connaissez pas Saint-Jean-Pied-de-Port, eh bien, vous avez tort! Il s'agit d'une petite bourgade sise sur la Nive, paradis des truites et des pêcheurs, dominée par une citadelle en vieilles pierres datant du xv^e. Les gens y sont coiffés d'ineffables bérets, parlent avec un accent qui chante, et la gentillesse qui les habite est à fleur de sourire. Tannés par le soleil et l'air vivifiant qui règnent chez eux, ils ne semblent pas connaître de problèmes et ont l'air perpétuellement contents. Quand cela va moins bien, ils restent aimables et calmes et je crois bien que ce n'est pas par habitude. Ce sont ces gens au parler tout en pleins et déliés qui organisent depuis plus de dix ans, le Rallye des Cimes et, les 19, 20 et 21 juillet derniers, ils étaient sur le terrain à pied d'œuvre. Le terrain employé, c'est tout simplement les sentiers muletiers qui serpentent à travers la montagne, qui suivent les versants à flanc de coteau et d'un seul coup dégringolent au fond d'une ravine pour repartir de plus belle vers le piton suivant qui... Oui, c'est sur ces pierres et ces rocailles que les organisateurs lâchent une douzaine et demie de concurrents qui montent des jeeps de toutes sortes et qui savent mieux que quiconque s'en servir. Une pente de 55 % comme ils en rencontraient dans certains passages difficiles, il faut arriver à la gravir. Les spectateurs pédestres trouvent déjà cela dur sous ce soleil qui ne ménage pas ses rayons et eux, avec leurs engins mécaniques et pétaradants, ils serrent les dents, accélèrent plus encore, et ils passent.

Il faut les voir arc-boutés à leur volant, plus sou-



vent en l'air que sur leurs sièges, en train d'asticoter leur engin qui saute les ornières, rebondit d'une roche à l'autre dans un bruit d'enfer. Nul doute qu'un cow-boy, champion de rodeo, découvrant cette épreuve, voudrait essayer. Mais il n'est pas prouvé qu'il resterait plus longtemps en voiture que sur son cheval. En voilà un qui arrive, on entend un bourdonnement qui gravit la montagne, qui enfle, qui s'amplifie, qui devient ronflement puis hurlement quand la jeep est sur nous dans un nuage de poussière. Elle monte, escalade, redescend, pour remonter de nouveau. Le rallye des Cimes tient de l'alpinisme, du side-car cross, du rodeo, du trial, de la cascade...

Cette année, dix-sept braves avaient fait parvenir leur engagement à la direction de la course, mais seize d'entre eux seulement prirent le départ de l'épreuve. Dans la catégorie quatre roues motrices et moteurs à essence s'alignaient deux concurrents disposant de l'Haflinger Steyr-Puch. Un ingénieur de la marque, l'ancien coureur moto Jean Weingartmann, pilotait un véhicule venant en droite ligne de la maison-mère et qui, s'il disposait d'un moteur préparé développant 40 CV, n'avait en revanche qu'une boîte à 4 rapports; le concessionnaire régional de la marque, Henri Loustau, personnage haut en couleurs avait, lui, cinq vitesses, mais ne possédait pas un moteur à la hauteur des possibilités de son pilote. Dans la classe supérieure aussi, seuls deux concurrents étaient aux prises avec un tout terrain identique, engin à moteur R4, à transmission Simpar et à carrosserie polyester Muschang. Ces étranges véhicules étaient aux mains de Marcel Ricarte, dit Trompe-la-Mort, toujours vaillant aux abords de la cinquantaine et d'un garçon de 26 ans, Lucien Jacquemond-Collet. La classe + de 1 000 cc était la plus fournie avec neuf partants. Si les deux jeeps de Menou et d'Algarondo, résidus des stocks américains, avaient l'air de porter leur âge, les deux autres Willys de Toffolo et Bouchet, l'idole locale, avaient plus d'allure. Les deux Land Rover n'étaient pas du même type, celle de Guera-cague étant la 2,5 l normale tandis que sous le capot de celle de Legrand se dissimulait un 6 cylindres semi-culbuté à la technique empruntée à Rolls Royce. Le pilote escomptait beaucoup de son moteur qui, avec 135 CV, était de loin le plus puissant des antagonistes. Complétaient le plateau un tracteur Cournil construit à Aurillac et piloté par un habitué de l'épreuve au style spectaculaire, Joseph Etchecopar, et les deux Muschang venant du plat pays. Toutes deux étaient aux mains de pilotes belges, l'une pour Léopold Muschang lui-même et l'autre pour Christian Delferrier, le rallyman bien connu. Le sympathique constructeur belge ne se faisait pas trop d'illusions car il n'avait pu recevoir à cause des événements de France les cardans à coulisseaux dont il avait besoin et avait dû se contenter de monter des joints de série, ce qui lui paraissait fragile. Néanmoins les Muschang étaient données par les habitués comme favorites. Ce sont des voitures bi-moteur Renault montés sur une plate-forme de R4 habillée d'une carrosserie en polyester particulièrement fonctionnelle, qui présentent un rapport poids-puissance intéressant. Dans la deuxième catégorie, réservée aux Diesel, une Hotchkiss Willys Indenor s'opposait à deux Cournil dont un à moteur 4 cylindres seulement.

Le premier départ avait lieu le vendredi à Licq Athery et tout de suite les concurrents devaient affronter la course de côte de Teinture, longue de 3,600 km à travers rocs et rochers, présentant

RALLYE DES CIMES



RALLYE DES CIMES

un pourcentage élevé de rampes à monter. Bouchet, sur un terrain qu'il connaissait bien, réalisait la meilleure performance tandis que Muschang déboîtait un cardan. Mécanique en montagne, et le Belge repartait sans espoir mais avec hargne et ténacité. Dans l'épreuve chrono suivante, Bouchet accentuait son avance sur Collet, alors second, et Legrand qui sur un chemin moins étroit avait réussi à faire donner sa cavalerie. Puis les voitures du rallye revenaient passer la nuit à Saint-Jean. La première épreuve du samedi comptait six kilomètres et la route en terre serpentant dans la fougère arrivait à quelque 1 166 mètres d'altitude. Un gué barrait le chemin, qui, pour les observateurs, semblait Manche à traverser. Ils s'y étaient agglutinés, avides de spectacle, mais les voitures passèrent toutes très vite, levant une ou deux roues comme pour ne pas les mouiller. Legrand passa comme une flèche et signa une fois encore le meilleur temps, semblant se jouer de la difficulté. Puis ce fut Arthe, où Etchecopar avec des ennuis d'embrayage dut laisser filer ses adversaires. Mais, accrocheur, il continua. Derrière la Land Rover de tête, encore meilleur temps, Weingartmann réalisant des prouesses d'adresse avec son petit engin réalisa la deuxième performance devant Ricarte fou furieux contre sa boîte défailante. A Asketta, même scénario, Legrand en pleine forme prenant encore le meilleur sur l'Autrichien qui faisait bondir son Haflinger comme un cabri et Ricarte qui semblait avoir la bonne cadence, bien que perpétuellement jurant et grommelant à son volant.

C'est sur le secteur de liaison après cette épreuve que le rallye devait se jouer. Legrand, n'apercevait pas une flèche, se perdait, et le temps de retrouver son chemin, écopait de trois cents points de pénalisation, perdant du même coup le bénéfice de son avance sur son suivant, le jeune Jacquemond-Collet, qui conduisait adroitement et sobrement sans fatiguer sa monture. L'après-midi, son moral n'étant pas atteint par ce coup du sort, il donnait un nouveau récital dans la course de côte de Jara, rampe d'un pourcentage de 57 %, laissant tous les concurrents loin derrière lui mis à part le petit Haflinger, véritable mouche du coche, qui avec une cylindrée cinq fois moindre limitait magnifiquement les dégâts.

Les 4,500 km d'Arradoy et les 4,700 de Larla allaient donc être déterminants pour l'attribution de la 1^{re} place. Restaient en lice pour la victoire finale : la Renault de Lucien Jacquemond-Collet en 43'50", la Willys de Bouchet en 43'51", le Haflinger de Weingartmann en 44'04", Toffolo avec sa Willys jaune semblant d'ores et déjà trop loin pour avoir droit à la couronne de lauriers. Legrand se promettait bien encore de faire des étincelles, mais allez donc rattraper 300 points de pénalisation bêtement écopés à cause d'un panneau mal placé... Arnaud Bouchet, la vedette locale, monta le premier en 5'50" et comme il avait fait grande impression, beaucoup, tous appareils dehors, le mitraillaient, croyant déjà tenir le vainqueur. Mais, lorsque l'on apprit le chrono de Weingartmann parti juste après lui, ses plus fidèles supporters déchantèrent. L'Autrichien avait fait 5'35". Et Collet allait réaliser 5'24". Les dés étaient jetés et s'il restait encore Larla on sentait que cette côte n'allait plus amener grand-chose. Ce fut pour Legrand, l'occasion d'un baroud d'honneur, et il démontra en remportant sa cinquième épreuve chrono qu'il aurait pu fournir un beau vainqueur. C'en était



terminé et il ne restait plus qu'à relier Cambo-les-Bains où allait avoir lieu, avant l'annonce des résultats officiels, un test de démonstration.

Ce test consistait en deux épreuves, l'une de côte à fort pourcentage avec, pour corser la difficulté, passage de ravines, et l'autre d'une espèce de gymkhana avec passage dans du sable, dans un fossé plein d'eau, en dévers, dans des trous, sur des bosses avec deux tremplins pour relever l'exhibition. La côte donna une fois encore l'occasion à Legrand de nous faire montre des chevaux de la Land Rover 6 cylindres tandis qu'en maniabilité l'Autrichien réalisait des prouesses, démonstration malheureusement tempérée par l'envie de se noyer que manifestait son bicylindre chaque fois qu'il fallait franchir le fossé d'eau. La surprise vint de Muschang qui, ayant trouvé le temps de consolider ses cardans, s'aligna au départ. Il partit le couteau entre les dents, si bien qu'au premier essai il égala le temps en côte de la Land Rover. Au deuxième, il le battit sous les applaudissements du public enchanté de l'exhibition du Belge. Ses deux moteurs Renault firent merveille également et lui permirent dès le premier essai de s'adjuger le meilleur temps du gymkhana. Très sportif malgré ses déboires, Muschang disait après l'arrivée « Tant pis, je me suis bien amusé ».

Et croyez-moi, il n'a pas été le seul à s'amuser, demandez donc à ceux qui y étaient, ils parlent tous de revenir l'année prochaine. Alors pourquoi pas vous? Une jeep peut s'acheter aux Domaines, le reste est affaire d'adresse, de courage et de ténacité...

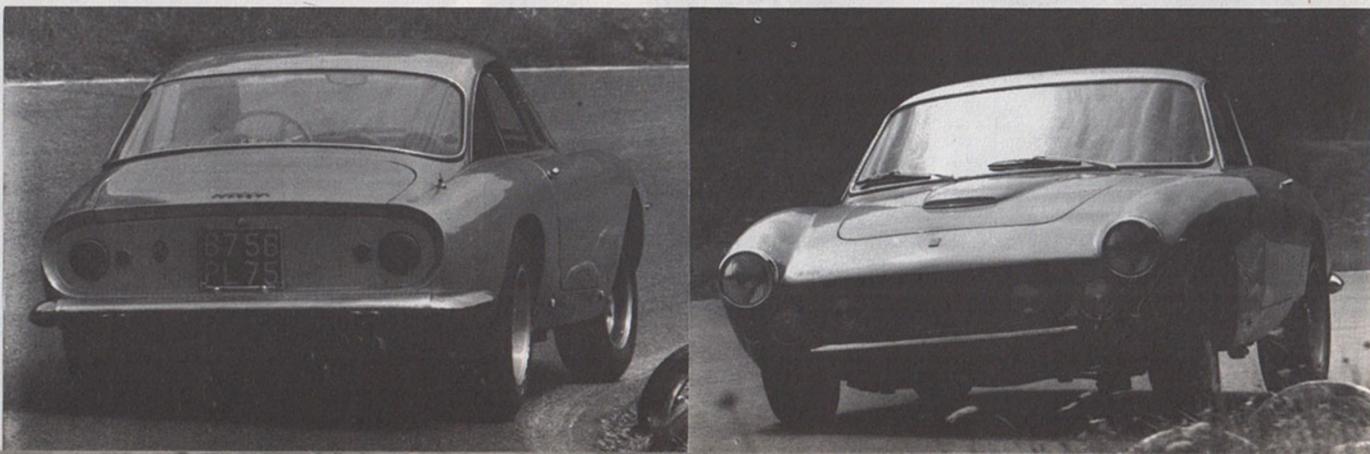


une ferrari à moitié prix

PAR J.-P. BELTOISE

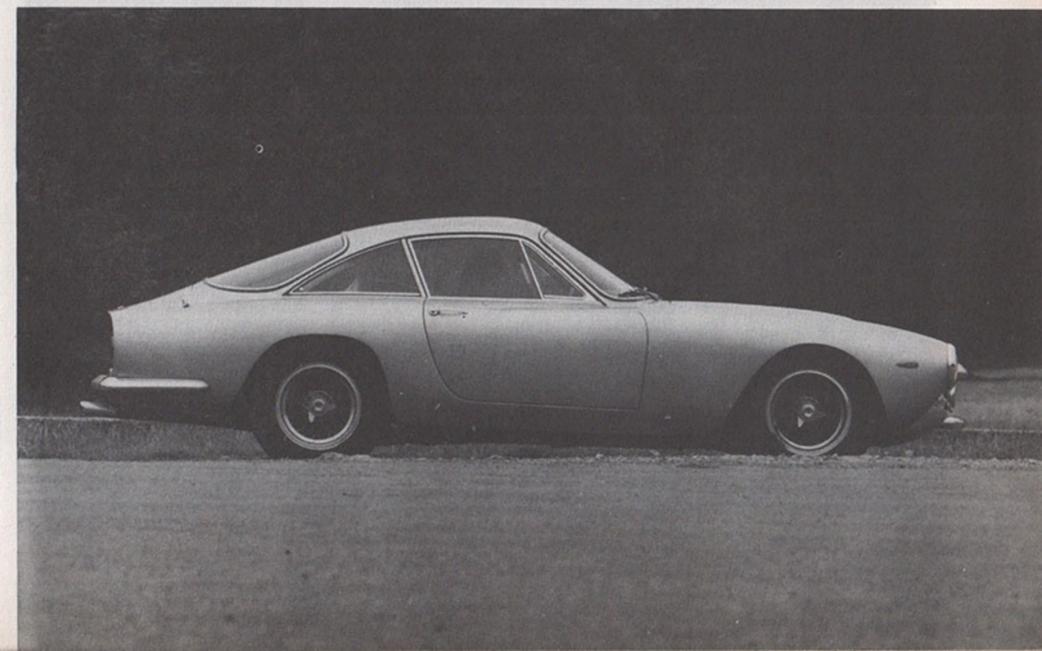
Après la Dauphine 1093, puis la Triumph TR 3, nous avons décidé d'essayer une Ferrari 250 GT Lusso 1964 pour élargir le champ de nos tests portant sur voitures d'occasion.

Bien sûr, le prix d'une telle Ferrari n'est pas à la portée de tous, puisqu'il faut aligner 35 000 francs lourds pour en devenir propriétaire. Mais, comparé au prix de neuf du dernier modèle qui coûte 85 000 francs, ainsi qu'à ce que coûtait cette Lusso lorsqu'elle sortit d'usine, 75 000 francs, il nous a semblé que l'opération valait le coup d'œil et... l'essai. Nous avons choisi la « Lusso » parce que de l'avis général, c'est peut-être la plus belle Ferrari qui ait jamais existé. Sa ligne n'est absolument pas démodée, et je dois dire qu'à ce sujet le premier test fut probant!



Pendant que Charles Pozzi, le concessionnaire Ferrari de la Porte Champerret qui nous avait aimablement prêté cette voiture, m'en expliquait le fonctionnement devant une station-service où nous faisons vérifier la pression des pneus, un quidam s'arrêta et, après avoir fait le tour de la voiture, très intéressé, vint se pencher d'un air admiratif sur le plongeant capot pour vérifier l'emblème de la marque.

Donc déjà, un premier point est établi, une telle voiture d'occasion fait réellement autant d'effet que le dernier modèle. Rares sont les amateurs qui savent que la « Lusso » est une voiture de 1964. Partout où je suis passé au volant de cette voiture, j'ai pu le vérifier. Je dois dire que l'aspect d'une Ferrari qui a été bien entretenue ne se détériore pas au fil des ans et, dans ce cas précis, la peinture gris métallisé, les chromes et les joints extérieurs étaient en parfait état. Je n'avais pas une Ferrari de deuxième main mais, tout simplement, une Ferrari.





AU VOLANT

L'intérieur, lui, accuse légèrement le fil des ans ou des kilomètres. Le garnissage entièrement en cuir noir n'a plus cette odeur prenante et agréable du cuir neuf, et son apparence est mate, en quelques endroits légèrement craquelé.

Le siège baquet est déjà d'un dessin périmé, style voiture de sport britannique, avec un dossier beaucoup trop droit.

Par contre j'ai bien aimé l'alignement des compteurs devant les yeux, les températures d'huile et d'eau, la jauge du réservoir, alors que le compte-tours et le compteur de vitesse sont décalés au centre du tableau de bord.

Les pédales sont correctement disposées, réglables en hauteur, et permettent d'effectuer très facilement la manœuvre des trois pédales dite du « talon-pointe ». L'accélérateur est d'une grande douceur, avec une course très longue, et le repose-pied à gauche est très bien placé.

Seul point faible : le volant. Trop grand, ce qui n'est pas grave mais pas à la mode, et trop vertical, ce qui fut longtemps la caractéristique de « la-voiture-de-sport-qui-se-respecte », mais était en fait un catastrophique non-sens pour le pilotage sportif.

Tout ceci fait que le haut du volant vous tombe juste devant les yeux en position de conduite normale, sauf si vous faites 1,85 m et plus, et cela, c'est vieux jeu et inacceptable aujourd'hui. Il faut regarder ou bien entre les branches, ou par-dessus, ce qui implique, dans l'un ou l'autre cas, un tel inconfort que le plaisir de conduire en pâtit lourdement. Or, si on achète une Ferrari, ce ne peut pas être que pour la « drague » ou pour la « frime », mais un peu, je souhaite beaucoup, pour l'amour du pilotage.

Donc, je ne vois qu'une solution, parfaitement réalisable et à très bas prix, comparé à celui de la voiture, faire monter un volant

plus petit, ce que permet la douceur de la direction, et au besoin faire légèrement modifier l'angle de la colonne.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Comparativement à la 330 GTC qui lui a succédé, la 250 GT Lusso possède une boîte classique et un pont arrière rigide contre une boîte-pont suspendue, et un moteur 3 litres à simple arbre de 250 CV contre un 4 litres simple arbre aussi, de 300 CV. Ce sont là les différences les plus fondamentales, encore que l'on doive encore noter la boîte quatre vitesses et les roues à rayons (contre cinq vitesses et des jantes en alliage léger coulé sur les GTC).

A cela près, ces deux modèles sortent manifestement du même creuset, et leur philosophie paraît identique. Entre elles, pas de révolution, mais une évolution logique et mesurée.

Le moteur de la Lusso, comme celui de toutes les Ferrari, est bien entendu à 12 cylindres en V (à 60°). Nettement super-carré, il développe sa puissance maximale à 7 500 t/m avec un couple de 26 mkg à 5 500 t/m. Il faut ici revenir sur notre comparaison en notant que le rendement au litre des deux modèles est pratiquement le même, autour de 85 CV/litre, mais que l'accroissement de cylindrée donne à la GTC un couple nettement accru (33 mkg) : c'est la différence que l'on perçoit le plus en conduisant les deux voitures successivement.

La construction du châssis est tubulaire et, nous l'avons dit, le pont arrière est rigide. L'essieu est suspendu sur des ressorts semi-elliptiques et guidé par jambes de force, soit une disposition surannée sur une voiture de Grand Tourisme. Les freins sont à disques, assistés par servo. Les pneus de 185 x 15 sont naturellement radiaux. En somme, à la suspension arrière près, une mécanique raffinée qui n'est nullement démodée aujourd'hui.

L'ESSAI

Dans la Lusso, la visibilité est tout à fait satisfaisante, et sur ce plan, c'est même une voiture très moderne. Le pilote voit très bien, non seulement vers l'avant mais sur les côtés, vers l'arrière ou mieux, de trois quarts arrière, ce qui reste rarissime dans une voiture de ce type.

D'aspect, on dirait même une 2 + 2. Alors, on est assez déçu de ne trouver que deux places, la grande plage arrière servant uniquement au transport des bagages, le coffre, lui, ne pouvant accueillir que la roue de secours... et, au besoin, deux ou trois petits paquets. Mais j'imagine que pour dessiner une voiture aussi fine, il a bien fallu faire quelques concessions sur le plan pratique : la Lusso est si belle que cela en valait pour une fois la peine. Incontestablement.

Et sur la route, qu'est-ce que ça donne ? Pour le moteur et la boîte de vitesses, c'est Ferrari, c'est-à-dire merveilleux. On retrouve la mise en route d'un 12 cylindres, le démarreur au bruit déjà si particulier, et le bruit feutré

des 12 cylindres qui tournent à six cents tours minute.

L'accélération est douce et progressive, tout le contraire de celle d'un V8 américain, et presque silencieuse jusqu'à 5 000 t/m où le sifflement dû à l'aspiration des trois carburateurs double corps commence à emplir l'habitacle, jusqu'à 7 500 t/m, limite normale de rotation du moteur quand on tire dessus.

La boîte de vitesses à 4 rapports est d'un maniement excellent. Le levier direct sur la boîte, bien à portée de la main, pas trop en avant comme souvent, est doux et précis. L'étagement n'est pas fonctionnel pour une utilisation courante. La première est trop longue pour permettre des départs fulgurants. C'est en fait une boîte à cinq rapports dont on aurait supprimé le premier... Mais si en ville, au feu rouge, il faut refuser toute confrontation avec une Porsche 911, auquel cas vous risquez d'y perdre tout votre prestige et celui de votre voiture, par contre, sur la route, c'est un régal. L'étagement des rapports supérieurs est très serré et, quand vous en changez, l'écart de régime est si faible que si vous n'avez pas l'habitude, vous avez l'impression que l'embrayage patine. La première vitesse rentre très bien au rétrogradage, à condition de faire un double débrayage et d'emballer le moteur car, signe sans doute des 60 000 kilomètres qu'affiche le compteur de notre Ferrari, le synchro de première n'est plus très efficace. Détail désagréable en passant, dès que la voiture est chaude, des explosions se manifestent à l'échappement, peut-être une légère fuite ou une soupape qui ne ferme pas bien. C'est tout le mal, et c'est peu, que l'on puisse dire de cette voiture d'occasion.

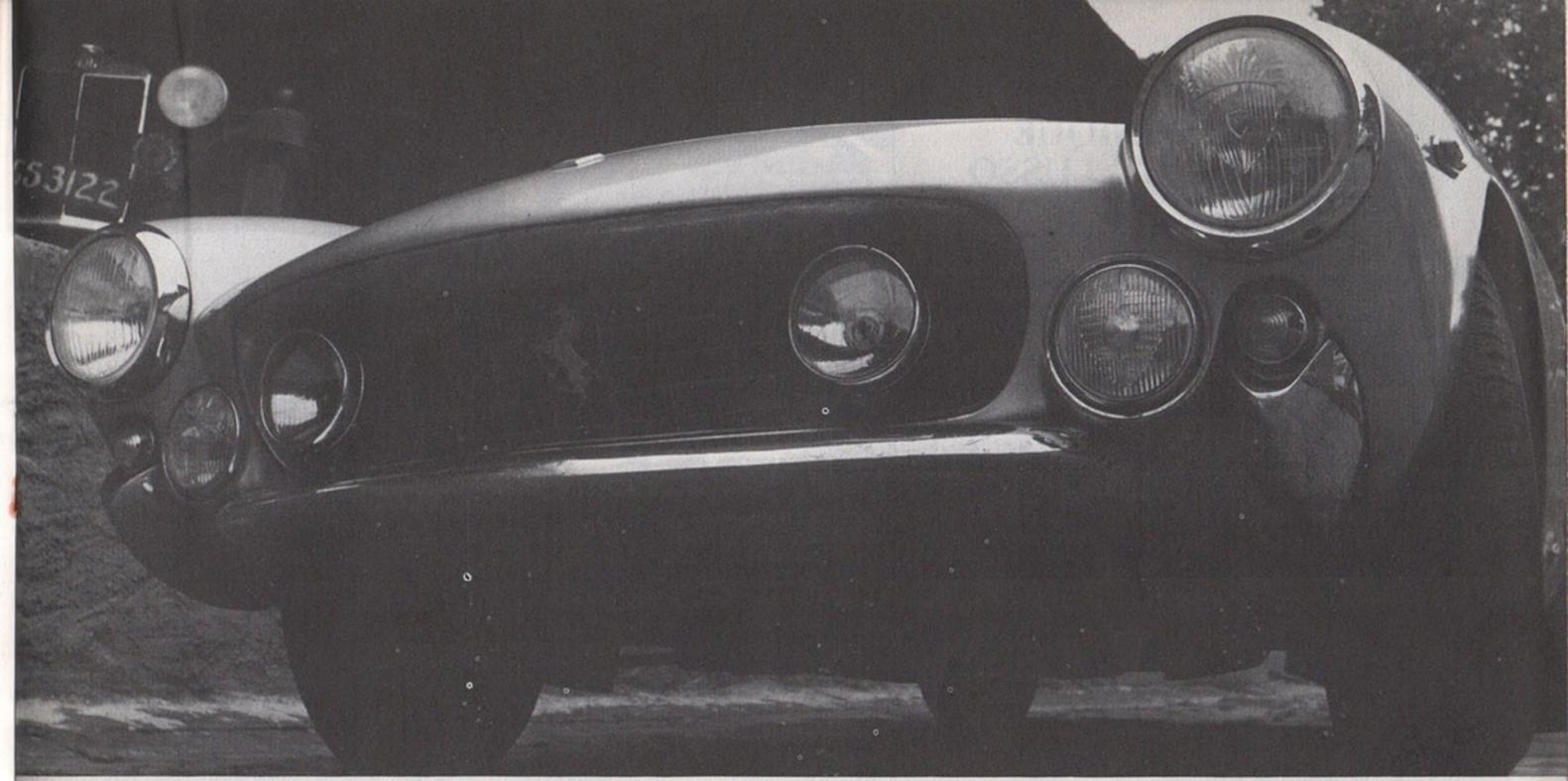
La tenue de route, la direction et les suspensions, les freins ne semblaient pas avoir souffert. Il est vrai qu'une Ferrari a une bonne réputation de robustesse. La direction, à vis, est donc douce mais manque un peu de précision, ce qui est normal avec ce système. La tenue de route est satisfaisante sur bon revêtement. La voiture sous-vire un peu en virage serré, mais a par contre tendance à survivir dans les courbes rapides. Si le sol est mauvais, il faut être très attentif à la conduite. Et s'il pleut, alors là, il faut être un grand pilote si l'on veut continuer à rouler vite, car la puissance disponible aux roues arrière, compte tenu de l'adhérence précaire procurée par le pont rigide, rend la voiture très très survireuse.

Pour les freins, c'est un peu la même chose. Tant que vous roulez à une allure raisonnable, ils sont très sûrs et efficaces avec une légère prépondérance sur le train avant. Si vous roulez vite, alors attention à bien tenir la voiture en ligne lors des fortes décélération et attention aussi au fading qui est annoncé par de légères vibrations dans le train avant, le servo-frein décuplant la puissance de votre pied droit.

En définitive, la Ferrari « Lusso » est une grande routière, comme les chiffres suivants le prouvent, mais qu'il faut manier avec une certaine délicatesse compte tenu de son âge et de sa définition Grand Tourisme.

PERFORMANCES

Comme je vous l'ai dit, la première très longue ne favorise pas les départs arrêtés.



J'ai obtenu les chiffres suivants :

- 0 à 400 m : 16" 4
- 0 à 1 000 m : 28" 6

Ces accélérations très puissantes correspondent bien, à 6 ou 8/10^e près peut-être, aux chiffres obtenus avec une voiture neuve. Sur la route, donc, la « Lusso » peut effectuer des milliers de kilomètres sans trouver son maître, et sans guère perdre de son souffle initial.

La circulation étant très dense, je n'ai jamais pu mesurer la vitesse de pointe. Mais j'ai atteint plusieurs fois facilement 210 km/h (220 compteur) à 6 500 t/m. Comme je pense qu'il doit être possible de prendre 6 800 à 7 000 t/m sur ce même rapport, les 230 à l'heure avancés par le constructeur sont très vraisemblables.

Les maxima lus sur les intermédiaires sont : 1^{re} : 90 km/h - 2^e : 140 km/h - 3^e : 180 km/h.

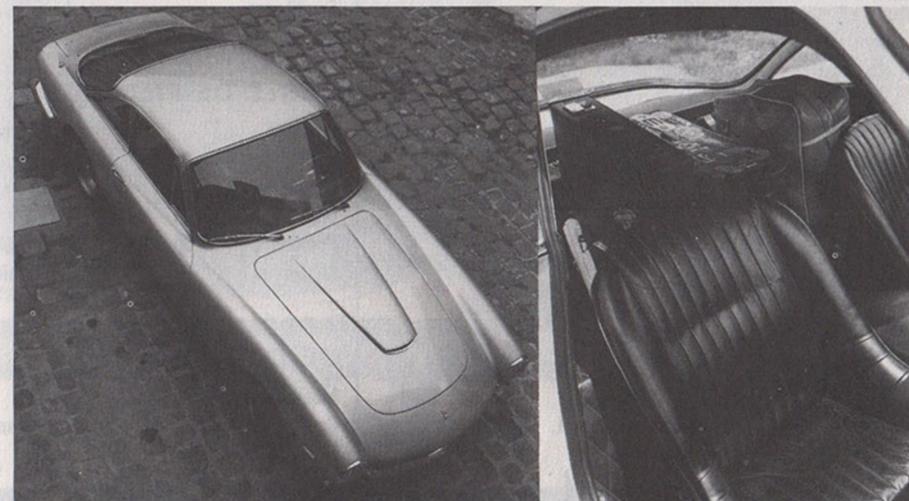
CONCLUSION

La Ferrari « Lusso » reste une très belle voiture. Sa ligne a tout pour plaire, même à nos yeux de 1968, et avant tout une élégance, une classe qui sanctionne ce qui demeurera toujours l'un des meilleurs dessins de Pinin Farina.

A son volant, on peut toujours se déplacer vite, parce que c'est une vraie et sincère grande routière, mais il ne faudra pas attaquer comme avec une R8 Gordini. Le pont rigide aurait tôt fait de vous rappeler à de meilleures manières.

Au total, pour 35 000 francs, avec trois mois de garantie, on en a pour son argent de belle voiture et, en principe, sans mauvaise surprise à craindre car, contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, une Ferrari n'est pas fragile.

Mais il faudra quand même rester raisonnable et ne pas aller s'entraîner à Magny-Cours le dimanche après-midi! J.-P. B.



FICHE TECHNIQUE FERRARI 250 GT LUSSO

Châssis : structure tubulaire.

Suspensions AV à roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis. Suspensions AR à essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, jambes de force, ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs Koni AV-AR.

Freins à disques assistés.

Pneus radiaux 185 x 15.

Direction à vis et galet ZF.

Dimensions : empattement 2,40 m.

Voies AV 1,395 m, AR 1,39 m.

Longueur 4,41 m; largeur 1,75 m; hauteur 1,29 m.

Poids (usine) 1 310 kg.

Transmission : Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés commandés par levier central.

Embrayage monodisque sec.

Rapport du pont 4,0:1.

Moteur :

12 cylindres en V à 60° construit en alliage léger, refroidi par eau. Cylindrée 2 953 cc, alésage-course 73 x 58,8 mm. Taux de compression 9,3:1. Deux arbres à cames en tête (un par banc de cylindres). Trois carburateurs inversés double corps Weber 36 DCS. Vilebrequin sur 7 paliers. 250 CV DIN à 7 500 t/m. 26 mkg DIN à 5 500 t/m.

Performances :

0-400 m en 16"4/10.

0-1 000 m en 28"6/10.

Vitesse maxi estimée : 230 km/h.

Prix : 35 000 francs.

Adresse vendeur : Charles POZZI, 8, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS (17^e).



LISTE DE CONTRÔLE

SUSPENSION

Résistance au roulis	bien
Souplesse	bien
Amortissement	bien
Adhérence train propulseur .	moyen

TENUE DE ROUTE

Sécurité	bien
Équilibrage	bien
Vitesse en virage	bien

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité	excellent
Instrumentation	excellent
Volant	mauvais
Disposition pédales	très bien
Position de conduite	bien
Confort siège	assez bien

AGRÉMENT DE CONDUITE

Maniabilité	bonne
Confort général	très bien
Maintien pilote	bien

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot	très bien
Habitacle	très bien
Place AR	sans objet

CONTRÔLE QUALITÉ

Intérieur	très bien
Extérieur	splendide

MOTEUR

Démarrage	très bien
Bruit	énivrant
Vibrations	non
Nervosité	très bonne
Souplesse	bonne

TRANSMISSION

Embrayage	très bien
Synchronisation	assez bonne
Passage des vitesses	excellent
Étagement boîte de vitesses .	discutable

FREINS

Pression sur pédale	bien
Fermeté pédale	bien
Efficacité à froid	bien
Résistance au fading	douteuse
Progressivité	moyen
Stabilité	moyen
Répartition AV-AR	bien
Vibrations	oui

DIRECTION

Précision	moyenne
Braquage	assez bien
Démultiplication	très bien
Légèreté	très bien
Réaction sur mauvaise piste .	bien



KAWASAKI

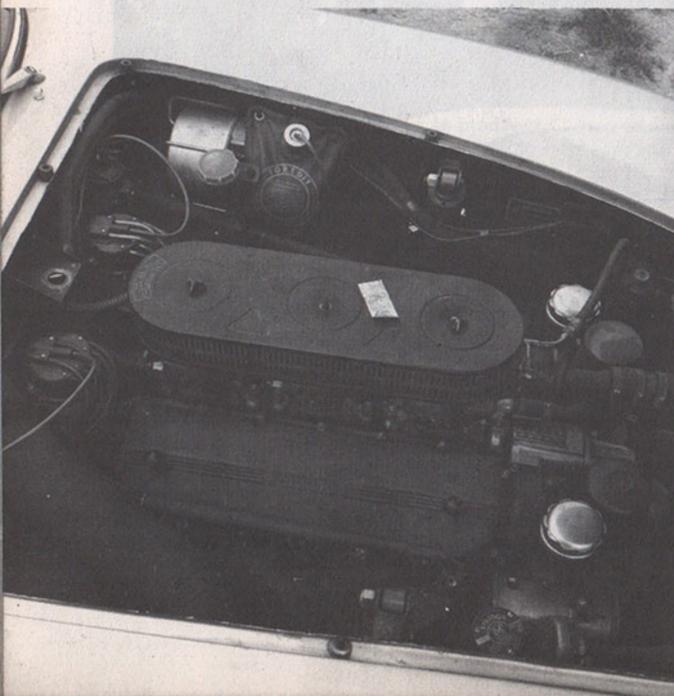
AI 250 SAMURAI : 2 cylindres, 2 carburateurs, 2 distributeurs rotatifs. 31 Ch à 8.000 t/m 15,1 aux 400 m départ arrêté. Graissage superlube

A7 350 AVENGER : 2 cylindres, 2 carburateurs, 2 distributeurs rotatifs, 40,5 Ch, à 7.500 t/m 13,8 aux 400 m départ arrêté. Graissage INJECTOLUBE

W2SS 650 COMMANDER : 2 cylindres, 2 carburateurs, 4 temps. La plus puissante des japonaises. 53 Ch à 7.000 t/m. 13,7 aux 400 m départ arrêté

CONCESSIONNAIRES - PARIS 15^e : Ets Murit, 30, rue Lacordaire. 91-MONTLHERY : Mille-Milles J.P.B., 33, route d'Orléans. PARIS 17^e : Ets Pierre Psalty, 80, avenue des Ternes. PARIS 17^e : M. Ladevèze, 170, avenue de Clichy. 91-CORBEIL : Ets Valdevit, rue de la Glacière. 95-ARGENTEUIL : M. Seurat, 8, rue du Dr Levray. 76-DEVILLE-LES-ROUEN : M. Urvoas, 186, route de Dieppe. 31-ST-GAUDENS : St Paul Moto, 9, Grande-Rue. 69-LYON : M. Lamborot, 81, rue Montesquieu et 151, avenue de Saxe. 83-TOULON : M. Guignabodet, 9, rue de Lattre-de-Tassigny. 06-NICE : Ets L'Huissier, 5 bis, rue Cais de Pierlas. 13-MARSEILLE : M. Gasteau, 223, avenue Roger Salengro. 67-STRASBOURG : M. Wolff, 10-12, rue du Faubourg de Saverne. 64-PAU : M. Marin, 5, rue de Palassou. 10-TROYES : M. Brannwarth, 12, rue des Quinze-Vingts. 84-CARPENTRAS : Ets Pierre James, 11, avenue N.-D. de Santé. 49-CHAMPTOCEAUX : M. Maillard, rue Principale. 73-CHAMBERY : M. René Betemps, 4 à 6, rue Porte Reine. 38-GRENOBLE : Rapid-Moto, 75 bis, cours Jean-Jaurès. 25-BESANCON : M. Meullenet, 18, rue Général-Lecourbe. Importateur : SIDEMM, 36, avenue Hoche, Paris 8^e

 KAWASAKI AIRCRAFT CO., LTD. TOKYO, JAPAN



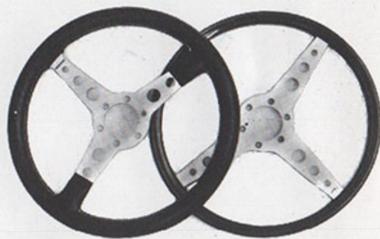
champion



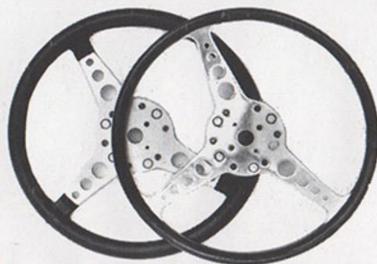
shopping

Champion voulait un volant et il est parti à la recherche de cet accessoire à travers Paris. On lui en a proposé des tas et il a aimé :

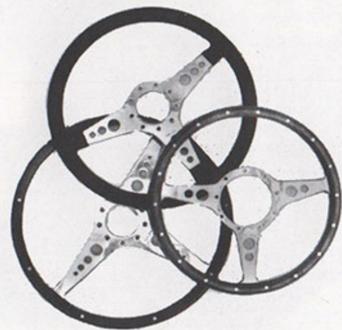
Un peu : les volants Momo, fabriqués en Italie, qui sont de plusieurs types et qui portent assez joliment le nom des circuits de vitesse. Ainsi, vous pouvez avoir un Monza, un Indy, un Daytona ou un Le Mans. Ils sont tous à trois branches, avec trois trous pour chaque, en cuir ou en bois tandis que l'armature métallique peut être noir mat. Suivant le diamètre désiré, vous payerez votre Momo de 195 à 285 F, au Racing-Stand, 9, rue Gustave-Courbet, Paris (16°).



Beaucoup : les volants anglais Les Leston que l'on trouve chez Rallye-Auto-Sport, soit 16, rue Jules-Guesde à Levallois-Perret, soit 30, avenue de la Grande-Armée, Paris (17°). Qu'ils soient en bois ou en cuir, ils possèdent une âme en dural et offrent en plus de leur esthétique certaine, toutes garanties de sécurité en cas d'accident. Suivant la marque de la voiture pour laquelle ils sont conçus, ils ne valent pas le même prix, le moins cher coûtant 240 F et le plus onéreux étant affiché 300 F, ces prix étant valables pour les deux diamètres proposés, 34 ou 37 au choix.



Passionnement : les Motolita dont la réputation est depuis longtemps établie et que nous avons trouvés chez J.-L. Marnat, 3, rue Brunel, Paris (17°). Les prix s'échelonnent de 265 à 320 F suivant le volant désiré. Ces volants entièrement fabriqués à la main ont une âme à trois branches embouties en une seule pièce, technique assurant un maximum de sécurité. Le cache d'origine se monte au centre du volant, ou si ce n'est pas possible, un autre cache est livré avec le volant. Ceux de bois sont réalisés en acajou naturel, renforcé de neuf rivets ou en acajou laminé deux teintes, renforcé par dix-huit rivets noyés alors que ceux en cuir sont gainés de cuir noir cousu main et peuvent être garni de mousse caoutchouc.



A la folie : incontestablement ce sont les petits volants de monoplace qui sont les plus beaux. Évidemment, vouloir monter un volant de 27 sur un camion tiendrait de la gageure, mais... Gainés de cuir noir, soigneusement cousus main, que ce soit le Les Leston en vente chez Rallye-Auto-Sport au prix de 250 F ou le Motolita en vente chez Marnat au prix de 270 F, ils consolent de l'absence de la voiture sur laquelle ils sont montés habituellement...



Pas du tout : Champion n'aime pas, mais alors pas du tout, les volants livrés en série sur la plupart des voitures qu'ils soient en triste bakélite ou en noire ébonite ou qu'ils soient en pâle ferraille comme celui des deux-chevaux. Un joli volant c'est tellement plus agréable à la vue comme au toucher...



Cette rubrique est libre de toute publicité.

28

dictionnaire du sport automobile

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

d

Donnet : Cette firme de Nanterre ne participa à des compétitions que par l'intermédiaire de l'ingénieur Lepicard qui avait beaucoup modifié le moteur 7 CV Donnet à soupapes latérales. Le vilebrequin fut monté sur billes, les deux soupapes de chaque cylindre latéral servirent de soupapes d'échappement et une culasse à culbuteurs couvrit le tout. Ce moteur monté d'abord sur un châssis biplace fut installé ensuite dans un châssis monoplace et pendant plusieurs saisons la voiture collectionna les premières places en course de côte devant les Salmson et les Amilcar d'usine.

Dore (Michel) : Pilote français qui laissa le souvenir d'un excellent pilote amateur. Il courut d'abord pour La Licorne et il tint à cette époque le volant de la 1500 cc, 6 cylindres, due à l'ingénieur Causant. Puis on le vit ensuite sur la monoplace 8 litres Panhard de record.

Dreyfus (René) : Il commença à courir en catégorie 1500 cc sur une 8 cylindres Maserati en 1932. Par la suite il passa chez Bugatti où il tint une place prépondérante. En France, il n'avait d'égal que Jean-Pierre Wimille et il obtint grand nombre de succès. On peut considérer qu'il signa sa plus belle performance en août 1937, à Montlhéry, lorsqu'il remporta le million du fonds de course, au volant de la 12 cylindres Delahaye. Parti en 1940 pour courir à Indianapolis, il resta à New-York où il monta un restaurant qui est avec celui du collectionneur Surmain un des meilleurs restaurants français des Etats-Unis.

Driscoll (Pat) : Coureur anglais qui,

avant-guerre, s'était spécialisé dans les voitures de petite cylindrée. Il amena souvent à la victoire les 750 cc Austin monoplaces, tant le modèle latéral que le dernier modèle à deux arbres à cames en tête.

Dubonnet (André) : Héritier de la célèbre firme Dubonnet qui enleva en 1923 la catégorie sport du Grand Prix de Monza, au volant de la 45 CV Hispano Suiza avec laquelle il avait couru la Targa Florio. Ce sportif éclectique remporta en outre le GP Bugatti sur Bugatti qui se courut au Mans en 1929. André Dubonnet a toujours milité dans l'automobile sportive et roule actuellement à 70 ans passés en Chevrolet Corvette Sting Ray.

Duesenberg : En 1912, les deux frères Duesenberg, Fred et Augie, dessinèrent pour Mason un moteur de compétition. Mais, dès 1913, une mécanique à l'architecture semblable portait leur nom en course. C'était un gros 4 cylindres de 6 litres de cylindrée avec les soupapes placées horizontalement en haut de la culasse et commandées par un énorme culbuteur. En 1915, à cause du changement de réglementation, ce moteur fut réduit à 4,9 litres. Pendant la guerre mondiale, la maison Duesenberg fabriqua sous licence des moteurs d'avion Bugatti. Puis en 1919 fut construite une autre 4,9 litres, la première 8 cylindres de course. Mais en 1920, cette voiture devait être abandonnée pour une voiture de même caractéristique mais de 3 litres pour répondre aux règlements en vigueur cette année-là. Et c'est avec une des voitures de ce type, que Jim Murphy gagna le Grand Prix de l'ACF en 1921. Les Duesenberg qui gagnèrent à

Indianapolis en 1924 et 1925 étaient aussi des 8 cylindres mais de 2 litres de cylindrée et à 2 arbres à cames en tête, le dernier modèle comportant même un compresseur. Depuis 1921, les frères Duesenberg vendaient une voiture de tourisme à la clientèle, dénommée type A, qui était équipée d'un moteur étroitement dérivé du 4,9 litres, 8 cylindres de 1919. La dernière victoire que remporta la firme à Indianapolis fut celle de Jim Saunders en 1927 qui pilotait alors la monoplace 1500 cc, 8 cylindres, 2 ACT et compresseur. Mais en 1928, la marque présenta une extraordinaire voiture de tourisme mue par un 8 cylindres à 2 arbres de presque 7 litres de cylindrée. Par la suite, il en fut fait un modèle à compresseur sous le nom de SJ. Sur les 474 voitures de ce type construites, les collectionneurs ont réussi à en sauver près de 200. C'est cette activité dans la fabrication des voitures de haut luxe qui fit s'écarter la maison de la construction des voitures de compétition, et si l'on vit encore jusqu'en 1936 des Duesenberg de course à Indianapolis, c'étaient soit des dérivés des modèles précédents, soit des voitures munies d'un moteur Clemons, soit, horreur! munies d'un moteur Miller, le principal concurrent!

Duke Geoffrey : Entre pratiquement 1946 et 1956, Duke fut le meilleur coureur motocycliste et gagnait presque toutes les épreuves dans lesquelles il s'alignait. Prédecesseur et d'une classe au moins égale à celle de Surtees et Mike Hailwood, il voulut s'essayer sur quatre roues mais cet essai ne s'avéra pas des plus concluants. Il se retira alors de la compétition, laissant le souvenir d'un des dix plus grands coureurs moto de tous les temps.

Duntow Arkus : Venant de l'Europe de l'Est, cet ingénieur courut en France après la Libération sur une BMW très améliorée. Puis il émigra aux Etats-Unis où il dessina les culasses Arduin qui permettaient de convertir les moteurs V8 Ford à soupapes latérales en moteur à soupapes en tête. Il passa ensuite dans les rangs de la General Motors pour s'occuper du département Corvette. C'est à lui que l'on doit les Corvette de compétition créées il y a quelques années avec un profilage en forme d'obus derrière la tête du pilote, voitures qui ne dépassèrent pas le stade des essais. Duntow s'occupe encore maintenant de ce département. Il est axé en grande partie sur la compétition, et responsable des Corvette « Lightweight » qui courent régulièrement.

Dupont : Marque américaine qui assemblait des voitures de haut luxe très souvent équipées d'un moteur 8 cylindres en ligne Continental. L'on vit une de ces voitures aux 24 Heures du Mans en 1929 pilotée par Charles Morand. Elle dut abandonner au vingtième tour, le lest ayant défoncé le plancher. Une autre Dupont tenta sa chance en 1930 à Indianapolis où elle fut barrée par les vraies voitures de course. Il existe encore quelques Dupont de sport aux Etats-Unis, qui sont du reste de très belles voitures.

Duray Arthur : Pilote belge, né en 1883 à Ixelles, qui commença par être mécanicien chez Gobron et qui

participa en 1903 à la fameuse course Paris-Madrid. Cette même année il fut recordman du monde de vitesse du kilomètre lancé à la moyenne de 136 km/h, attendant 1904 pour battre le record du monde des 100 kilomètres sur Darracq. Spécialiste des records, il conquiert son autre titre de gloire en atteignant dès 1903 à Ostende, la fabuleuse vitesse pour l'époque de 232 km/h à bord de la 300 CV Fiat du prince russe Soukanoff.

Duray Léon : Malgré ce nom très français, Léon Duray était un pilote américain qui courait à Indianapolis sur Miller. Il vint en France en 1929 et 1930 avec trois Miller de course 1 500 cc, 8 cylindres, 2 arbres à compresseur, deux à traction avant et une à propulsion arrière. C'est l'une des deux tractions avant qu'il utilisa pour battre des records à Arpajon. Par contre, il fut sifflé à Monza avec la voiture classique, mais ce n'était vraiment pas la faute du pilote, la voiture étant encore équipée de la boîte à deux rapports initialement prévue pour Indianapolis. Puis les deux voitures à traction avant furent achetées par Ettore Bugatti qui les emmena à Molsheim. Elles sont réparties il y a quelques années aux USA et la monoplace noire de Duray, parfaitement restaurée, est actuellement exposée au musée d'Indianapolis.

Dürkopp : Cette firme aujourd'hui spécialisée dans les roulements à billes

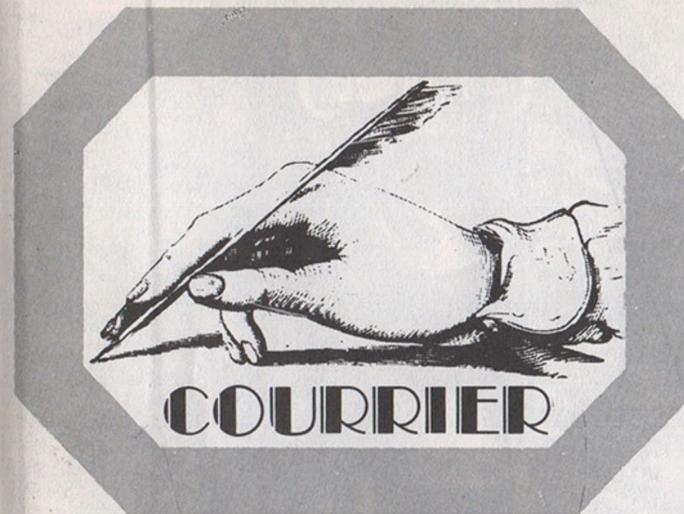
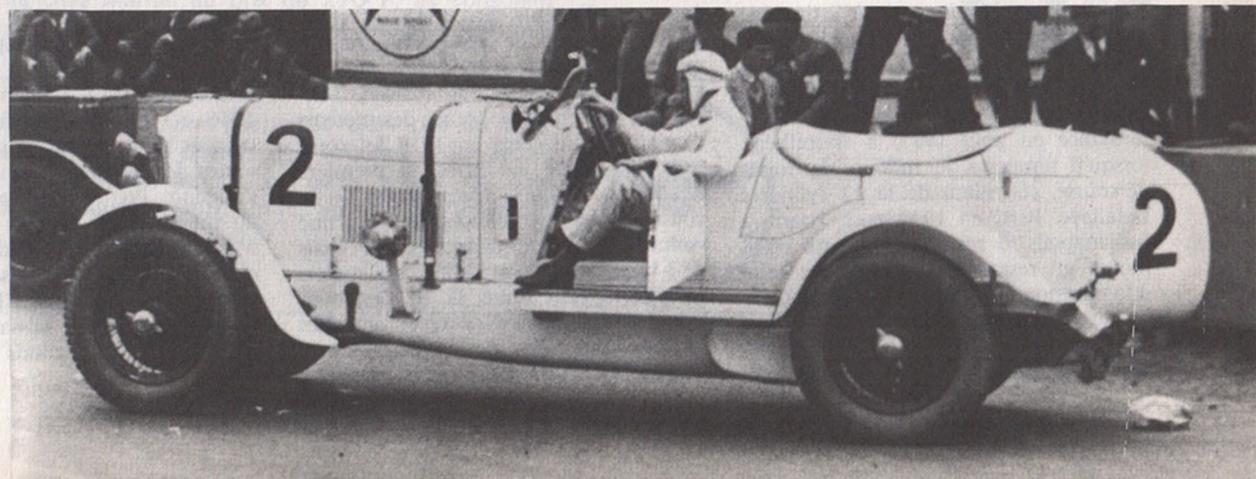
et les machines à coudre commença la fabrication de voitures avec le début du siècle, et engagea souvent ses autos en course avant 1914. En 1924, Dürkopp ne courait plus mais fournissait à la clientèle une 2 litres à soupapes latérales et compresseur avec radiateur type Mercedes et tubes d'échappement à l'extérieur. Un modèle semblable à arbres à cames lui succéda en 1926. C'est sur une de ces voitures que Hans Stuck commença sa carrière avant que 1930 ne voie Dürkopp abandonner la construction automobile.

Dusio Pietro : Dusio était connu avant guerre pour être un bon coureur automobile mais son histoire est surtout liée à celle de Cisitalia, firme qu'il créa à la fin de la dernière guerre. Ces petites monoplaces eurent un grand succès ainsi qu'une petite berlinette dessinée par Pinin Farina qui fut le véritable point de départ de la vogue que connaissent aujourd'hui les carrossiers italiens. Il fabriqua une extraordinaire 1 500 cc 12 cylindres à compresseur sur plan Porsche, mais ses dépenses trop importantes firent périliter ses affaires et il dut abandonner la construction automobile en 1953.

Erratum : Une erreur d'impression dans notre dernier numéro avait fait légèrer la photo de la monoplace Delahaye V12 de la façon suivante : Delahaye V12 1928. Il fallait évidemment lire 1938.

Léon Duray sur
Milles Packard Cable
à Arpajon.

Charles Morand
sur Dupont
aux 24 Heures du Mans
1929.



James PHILIPPE de Paris,

Voudrait conduire une 125 cc de course sur la route mais il n'aimerait pas avoir d'ennuis avec la maréchaussée.

Ces messieurs, à sifflets et petits bâtons blancs, ne vous diront rien si votre machine est munie d'un silencieux, si elle possède éclairage et avertisseur. En ce qui concerne la vitesse que vous pourrez atteindre, ils ne pourront rien dire non plus, la limitation à 50 km/h n'étant valable que pour les 50 cc.

Michel PIOGER de 60-Compiègne,

A une sœur qui voudrait faire des rallies mais ne sait où s'adresser. Il se fait son interprète et pour elle, nous pose la question.

Pour obtenir la licence nécessaire, il faudrait que votre sœur s'inscrive à un club, de préférence de la région parisienne puisqu'elle y habite. Qu'elle se documente à l'AGACI, 83, boulevard de la Somme, Paris (17°).

Jean-Pierre PROUST à 79-Niort,

S'étonne de nous avoir vu parler de la Dino Politoys d'une manière inattendue pour lui qui en possède pourtant une.

Arrivé au bout de sa lettre nous avons été beaucoup moins étonné que lui, ce lecteur ayant tout simplement confondu les modèles Mercury et Politoys. Or, ces deux marques ne sont pas sœurs comme il le pensait, mais concurrentes, ce qui explique les différences existant entre ces deux Dino.

Jacques CHARFOULET à 63-Aigueperse,

Vient prendre des nouvelles de John Robinson le passager de Fritz Scheidegger.

Robinson qui avait été champion du Monde en 1966, juste avant son accident de fin d'année en Angleterre, poursuit sa rééducation mais ne songe plus à reprendre son activité sur un panier de side.

Christian ARBASSETTE de 94-Orly,

Aimerait avoir notre avis sur la Honda C 110.

Cette machine, qui fait 49,9 cc, montait en vitesse de pointe à 70 km/h environ, était assez économique mais semblait souffrir d'un défaut de tige de culbuteurs. Ce modèle n'est du reste plus en vente à l'heure actuelle.

Willy SWINNEN de 11-Limoux,

Nous écrit pour avoir des précisions pour la transformation de sa 175 cc Motobécane en machine de Trial.

La 175 cc Motobécane est, avec la Gnome-Rhône, une des machines les plus aptes à être transformées pour faire une machine de Trial, mais il vous faudra un peu de temps et un peu d'argent. Avec le cadre Z. 56 ou le Z. 57 oscillant vous n'aurez aucun problème, et si vous disposez d'un autre cadre n'hésitez pas à en changer, cela ne vous coûtera pas bien cher dans une casse et vous éviterez des soucis de transformations. A l'arrière, il vous faudra monter un pneu de 400 sur votre roue de 18 et peut-être vous faudra-t-il alors aplatir un peu le bras arrière

pour que le pneu ne frotte pas. Il faudra aussi monter une couronne de 60 ou 62 dents (30 F). En ce qui concerne le moteur, il faudra surtout veiller à l'étanchéité du volant magnétique et, pour ce faire, confectionner un carter en tôle pour séparer la chaîne du volant, carter que vous boulonnerez sur le carter-moteur. Autre modification mécanique indispensable, le changement du pignon avant où vous mettrez un 15 dents (10 F). A l'avant, pour bien faire, il faudrait que vous mettiez une roue de 21 (90 F) qui peut aller dans la fourche d'origine trop peu rigide et que nous vous conseillons de remplacer par une fourche de 175 cc Puch (150 à 200 F). Pour trouver le bon équilibre indispensable en Trial il vous faudra aussi reculer les repose-pieds et les souder au niveau de l'axe de fixation. Une petite selle et un réservoir plus étroit (réservoir de cyclo par exemple) sont aussi à conseiller comme il est mieux également de relever le tube d'échappement. Puis, pour gagner du poids et pour que votre machine soit plus belle, il vous faudra une paire de garde-boue alu (46 F). Vous monterez encore un guidon de 80 à 20 F et vous serez nanti d'une moto de Trial qui vous aura coûté 500 F en gros, et du travail que ceux qui aiment la moto sont toujours disposés à fournir. Pour vous procurer les pièces nécessaires et si vous avez besoin d'autres conseils vous pourrez vous adresser de notre part à l'ancien expert de Trial, Daniel Auroux, qui tient un magasin de motos, 8, rue de Paris, 92-Meudon. Il a préparé un certain nombre de ces machines et sera apte à vous guider utilement.

Daniel CORBIER de 80-Amiens,

Aimerait savoir près de quelles villes se trouvent les circuits du Nurburgring et de Zandvoort.

Le Nurburgring est situé à 60 kilomètres à l'ouest de Coblenche dans l'Empire allemand de l'Ouest, et Zandvoort est situé à 5 kilomètres à l'ouest de Haarlem en Hollande.

Claude LAMBERT de 51-Sézanne,

Voudrait, avec plusieurs camarades, essayer de construire une barquette pour faire des courses de côte, et il souhaiterait avoir des précisions sur le règlement.

Il y a, pour la construction d'une auto comme celle que vous envisagez, des règles assez strictes et des normes à respecter. Seule

l'annexe J que vous vous procurerez à la Fédération Française du Sport Automobile, 136, rue de Longchamp, Paris (16°), vous éclairera parfaitement et complètement sur les questions de réglementation qui peuvent vous tracasser.

Jean-Marie CASTELEYM qui habite dans le Nord, à Caudekerque-Branche,

Voudrait l'adresse d'un concessionnaire de karts italiens.

Comme il ne nous précise pas la marque du kart qu'il désire acheter, il est difficile de lui répondre, mais il peut toujours s'adresser aux Etablissements Aris, 227, boulevard Pereire, Paris (17°), qui, au cas où ils ne pourraient le satisfaire, pourraient tout au moins lui fournir une adresse.

Philippe THARREAU de 49-La Pommeraye,

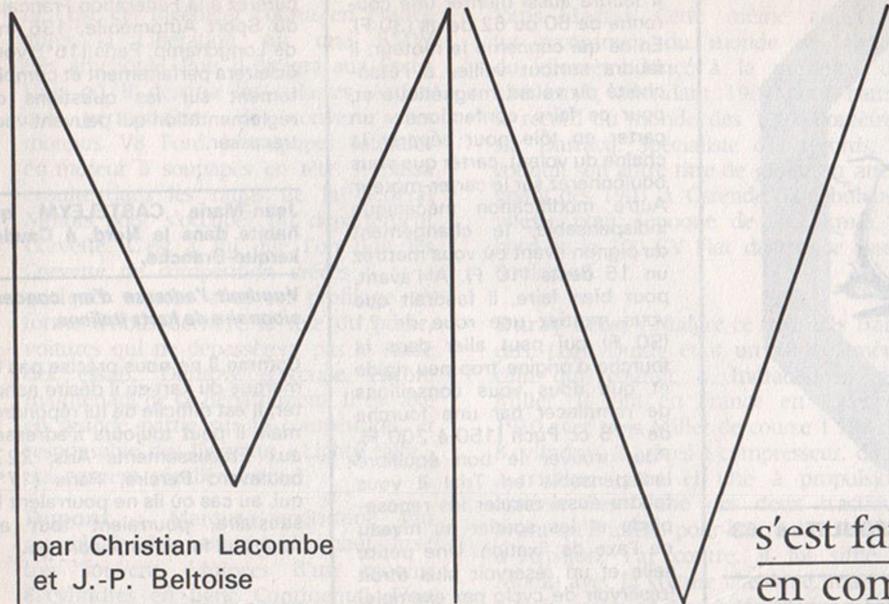
Ne sait en quoi consiste le rôle de navigateur en rallye et nous demande de lui envoyer un livre lu par « Champion ».

Le navigateur en rallye doit s'occuper de la voiture, du pilote et des problèmes d'assistance. Il doit régler le train de la voiture et s'assurer qu'elle suit l'itinéraire prévu. Il doit perpétuellement calculer la marche de la voiture et toujours prévoir ce qui va se passer. En outre c'est lui qui lit les notes lors des épreuves chronométrées. C'est pratiquement le maître à bord, le pilote devant l'écouter en toutes circonstances. D'autre part, en ce qui concerne les livres que Champion a lu, nous ne les envoyons pas contre remboursement mais vous pouvez vous les procurer à la Librairie Automobile, 83, rue de Rennes, Paris (6°).

Patrick LERICHE à 57-Haute-Yutz,

Nous demande quelle est la moto d'une cylindrée moyenne qu'il faut acquérir, et voudrait que nous guidions son choix.

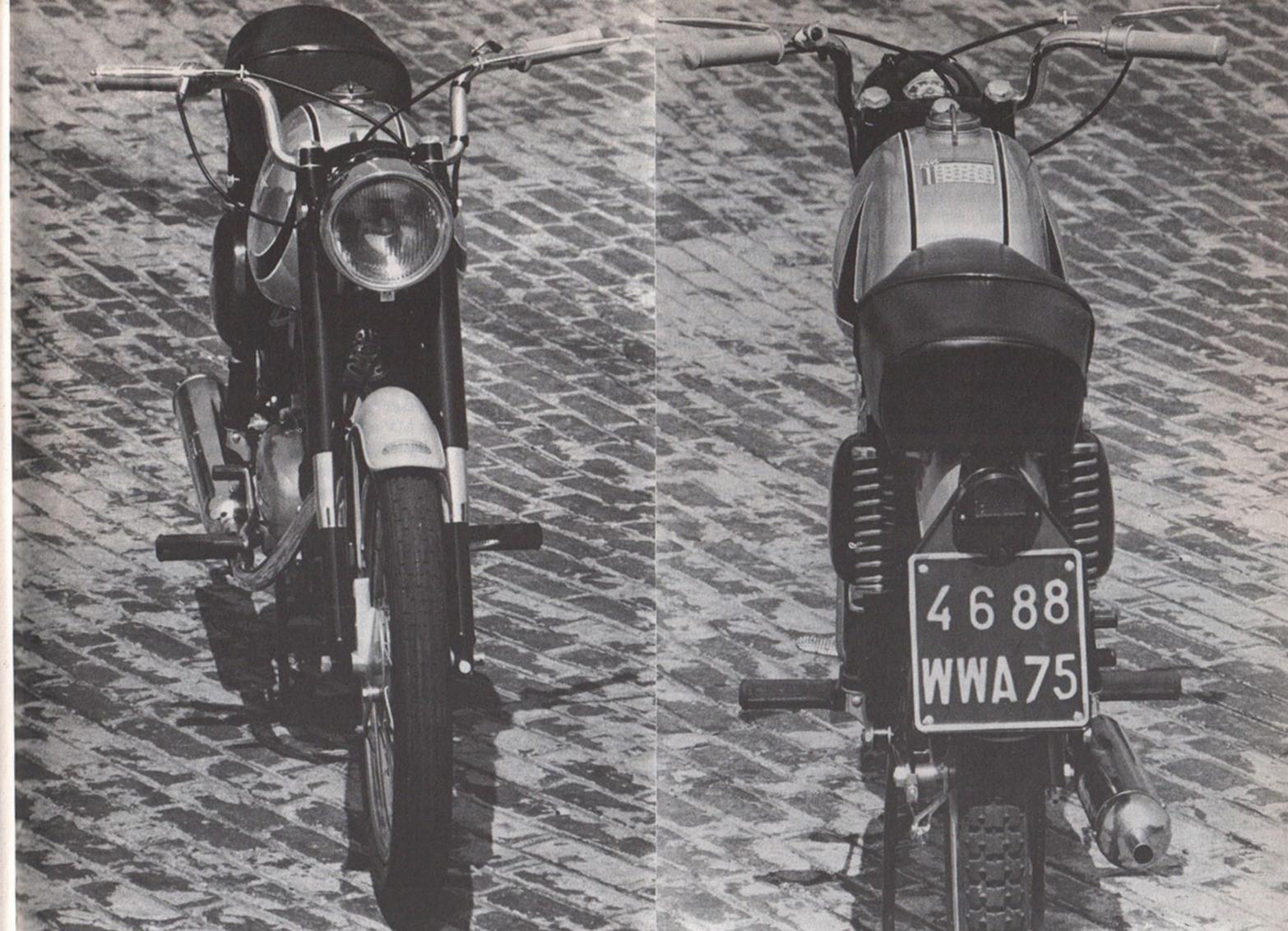
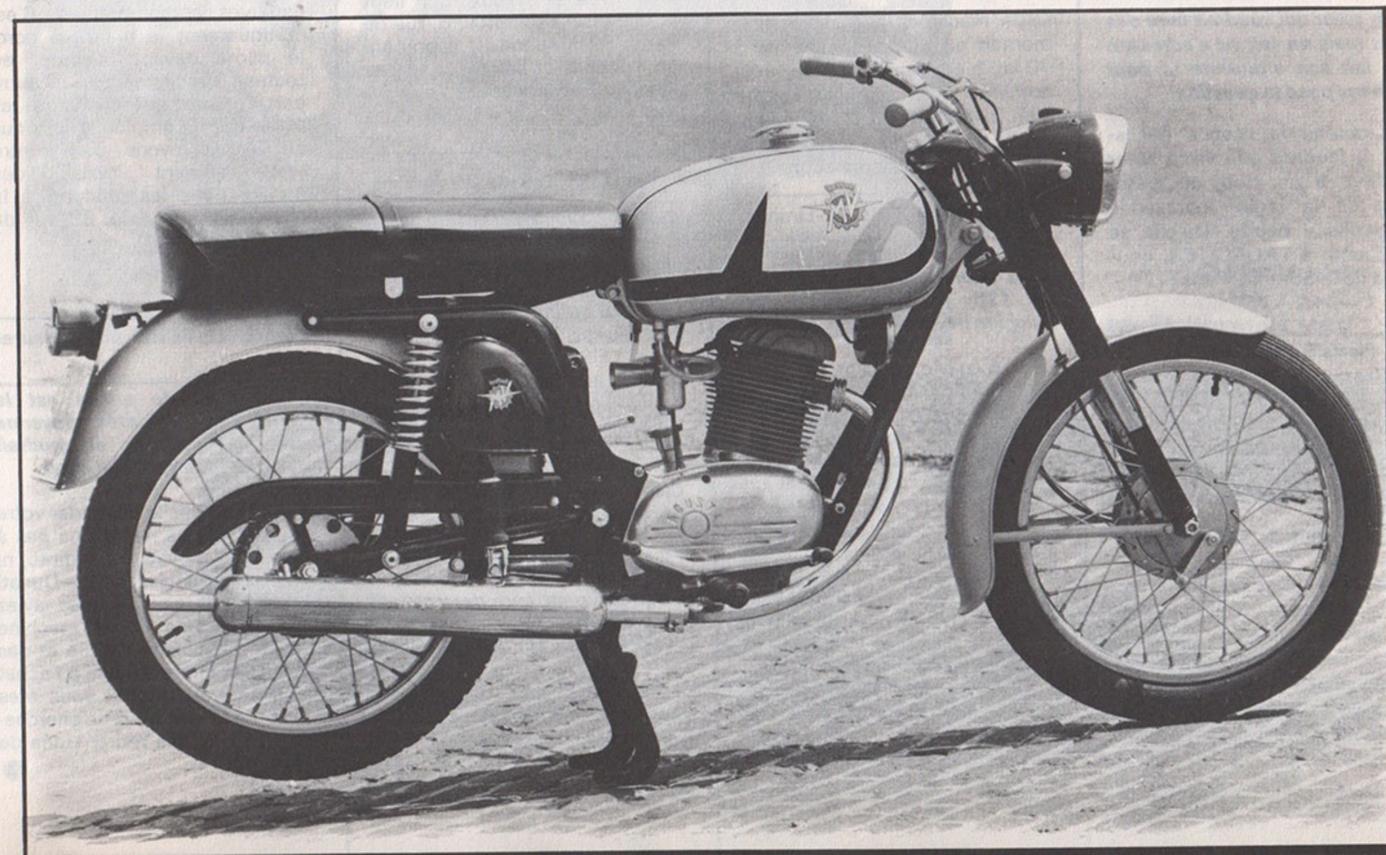
Il est très difficile de guider votre choix car nous ne savons pas à quoi vous servira cette moto, ni l'utilisation envisagée. La Ducati Mach 1 à laquelle vous aviez pensé est une bonne machine souple et robuste, rapide et pas tellement onéreuse tant à l'achat qu'à l'entretien et si vous êtes toujours décidé nous ne chercherons pas à vous retirer l'idée de cet achat.



par Christian Lacombe
et J.-P. Beltoise

s'est fait un nom, et quel nom,
en compétition! Pour le comte

Agusta, la moto est plutôt un hobby dont il retire surtout un intérêt publicitaire afin de faire connaître ses hélicoptères, tout comme Lamborghini fabrique de prestigieuses voitures pour mieux vendre ses tracteurs agricoles. Chez MV, la technique compétition n'influence pas beaucoup la production en grande série, mis à part le cas de la 600 4 cylindres (essai Champion n° 21) car les modèles 100, 125, 150 cc, ne possèdent pas le raffinement mécanique du multicylindres à double arbre à cames en tête, ce sont de calmes monocylindres culbutés.



La MV que nous essayons ce mois-ci entre dans la catégorie des utilitaires, une fois n'est pas coutume, et l'on ne doit pas toujours essayer des monstres et des racers. D'ailleurs, le 100 MV est une bonne à tout faire qui n'est pas complètement dépourvue d'esprit sportif. Bien sûr, en la voyant, on songe immédiatement à l'équiper de sacoches, de pare-jambes, et d'un porte-bagages. Un peu comme un bon cheval de trait qui paraît tout nu sans son harnachement. Donc, esthétiquement, la petite MV s'accommode très bien de ces accessoires utiles autant qu'efficaces, ne serait-ce que pour étoffer le dessin peut-être un peu trop dépouillé de sa ligne. De la conception générale de cette machine ressort un souci de simplicité et de facilité d'entretien. Le moteur est net, rond, et sans recoins : ce n'est pas un nid à poussières, un coup de chiffon et il retrouve « l'éclat du neuf ». La partie cycle respire la santé et la rusticité, et ne supporte que des accessoires simples et indispensables. La finition n'est

certainement pas luxueuse, mais correcte, bien en rapport avec l'ensemble de la machine. Le gros réservoir d'essence (14 litres) doit permettre une autonomie de 700 kilomètres. La selle, double, offre une large assise confortable. Les commandes et le guidon enfin sont tout indiqués pour la position dite « pépère ».

Dans la revue de détails, à signaler aussi la présence d'une pompe, ce qui n'est pas le cas sur bien des modèles japonais, et de deux coffres à outils. L'un contient le nécessaire à une première intervention, l'autre est vide, donc disponible pour un supplément d'outils ou de pièces de rechange. Voici en tout cas de quoi résoudre le grave problème du logement de la chambre à air neuve. Par contre, on peut regretter l'absence d'un anti-vol et d'un coupe-batterie, le premier plaisantin venu peut décharger la petite batterie de 6 v en allumant la veilleuse, mais ce ne sera que demi-mal car le moteur démarre très bien sur le volant magnétique. D'ailleurs, cette

la 100 MV : une rustique... bonne à tout faire...

batterie ne sert en fait qu'à alimenter le stop, l'avertisseur et la veilleuse. Techniquement, la 100 MV n'a rien de très original. La partie cycle est un double berceau interrompu sur le devant du moteur, la partie arrière est très rigidifiée par l'emploi de deux grosses pièces embouties qui ont l'aspect d'un boomerang et sur lesquelles viennent s'ancrer les amortisseurs arrière hydrauliques. La fourche avant est du type télescopique. Les roues en acier chaussent des pneus « Ceat » 250 x 17 à l'avant et 275 x 17 à l'arrière et les freins à tambour sont simple came, d'un diamètre de 123,5 cm. Le moteur, un monocylindre quatre temps culbuté, développe 8 CV à 6 000 t/mn avec le couple maximum à 3 000 t/mn. Il est alimenté par un carburateur dell'Orto ME 16 BS. La boîte

de vitesses à quatre rapports est commandée par sélecteur au pied, et l'embrayage multidisques travaille dans l'huile. L'installation électrique comprend un volant magnétique avec cellule redresseuse et une batterie de 6 v - 7 ampères. On ne peut pas souhaiter plus classique dans la conception d'un moteur quatre temps et ceci présente l'avantage, qui n'est pas superflu, de mettre en confiance n'importe quel réparateur de motocycle. Un forgeron de village acceptera au besoin de vous dépanner si toutefois c'était nécessaire, ce qui ne doit pas se produire souvent avec une 100 MV.

L'ESSAI

Pour moi, l'essai d'une telle machine demande une mise en condition : il faut

me mettre dans la peau d'un Monsieur qui l'a achetée pour se rendre à son travail tous les matins, ou effectuer de courts déplacements à la campagne. La mise en route est des plus faciles, un peu de gaz, un coup de kick et le petit moteur émet un léger bruit feutré, au point qu'au ralenti on ne l'entend presque pas avec le casque. Le sélecteur est à double branche, c'est courant sur les machines de tourisme, mais je n'ai pas encore réussi à en discerner l'utilité, surtout que les branches dudit sélecteur sont très mal disposées : on doit obligatoirement déplacer le pied du repose-pied pour passer les vitesses. La course du sélecteur de la MV est aussi très « tourisme », autrement dit, longue. À l'accélération, il ne faut pas s'attendre à être désarçonné, mais tout de même, ça pousse assez pour ne pas être

dépassé au feu rouge par la plupart des voitures de série. La première est un peu courte, mais elle doit grimper aux arbres. Ensuite, il y a bien quelques trous entre les vitesses, quelques points morts aussi... mais une fois en quatrième on ne change plus très souvent de rapport. La souplesse du moteur ravira les fainéants du sélecteur! De plus, les vitesses passent sans débrayer... En ville, on se faufile partout avec aisance, le petit cube, c'est vraiment l'idéal dans les embouteillages. Quant à ceux qui aiment faire des ronds, une rue large de trois mètres suffit amplement pour faire un demi-tour.

Une fois sur la route, on met l'aiguille du compteur à 80-85 km/h, en position assise bien sûr, et... on attend que les kilomètres passent. De temps à autre, on peut pousser

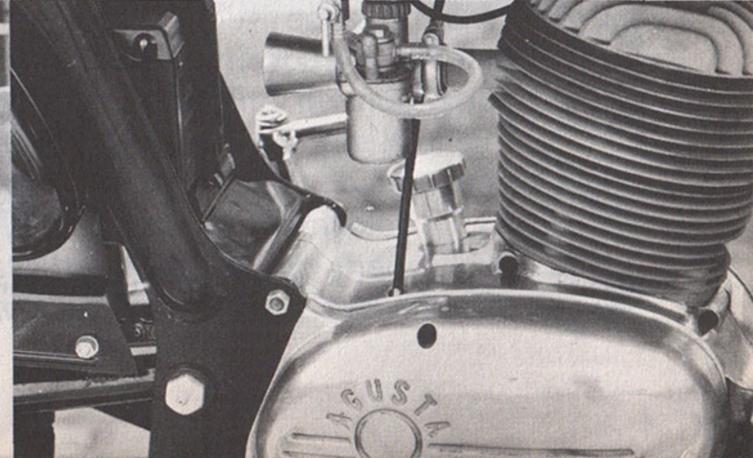
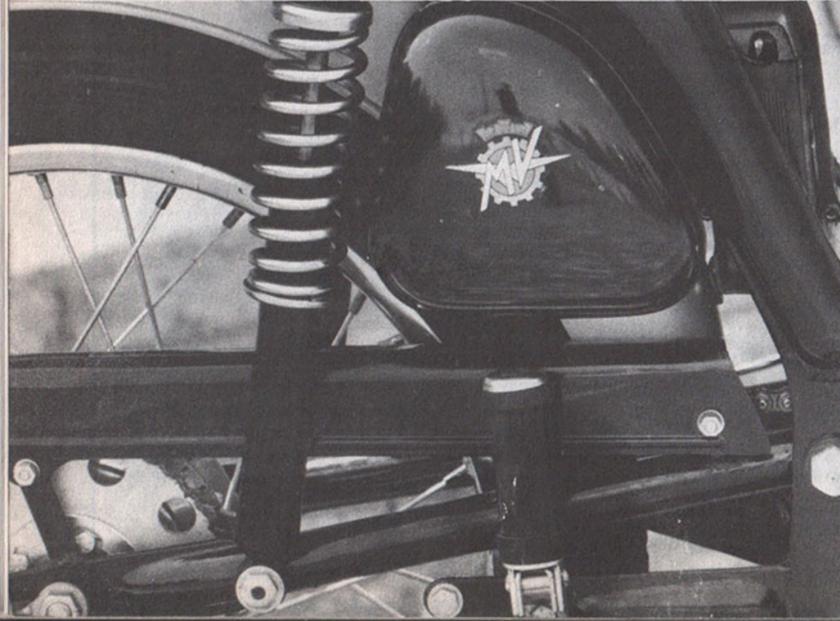
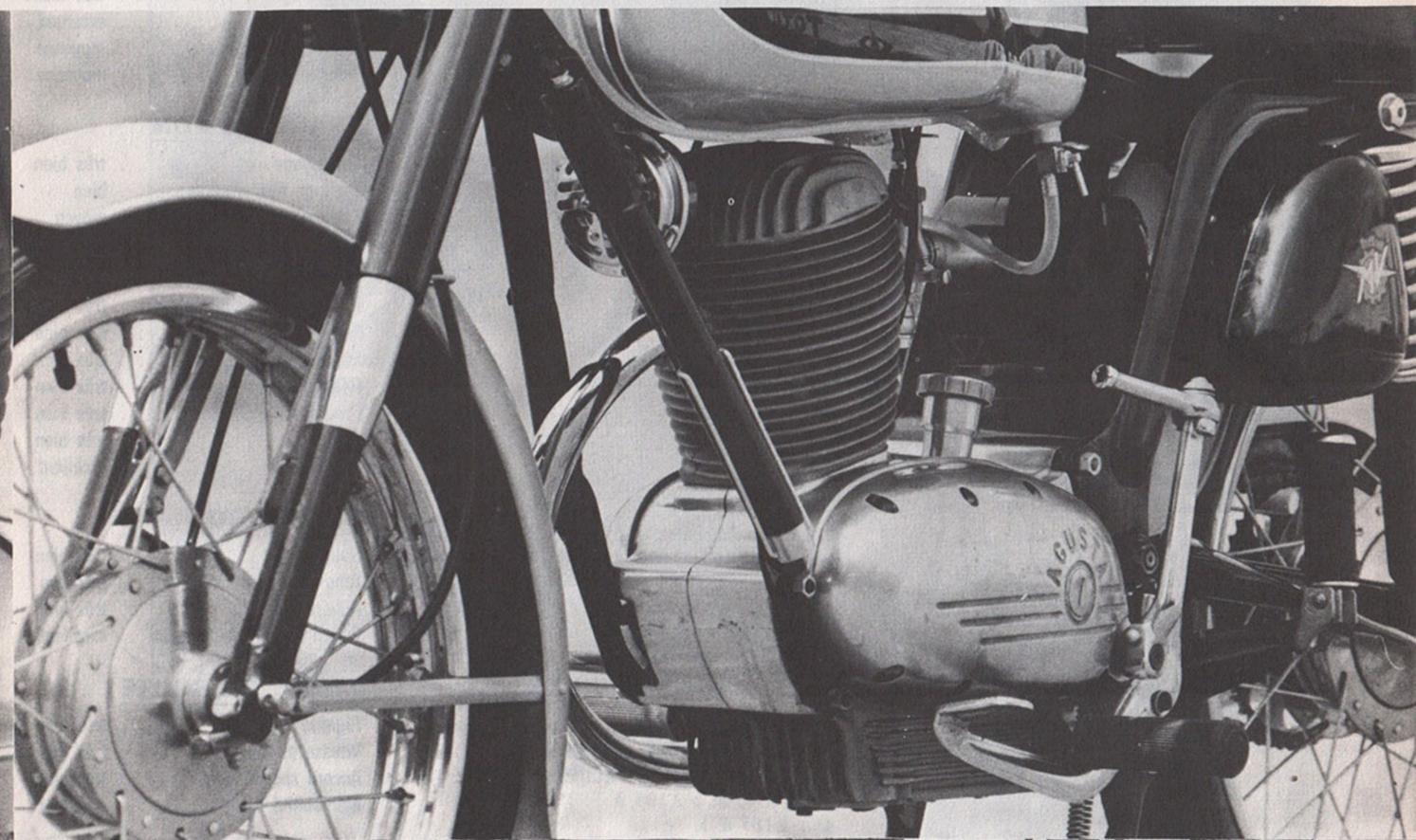
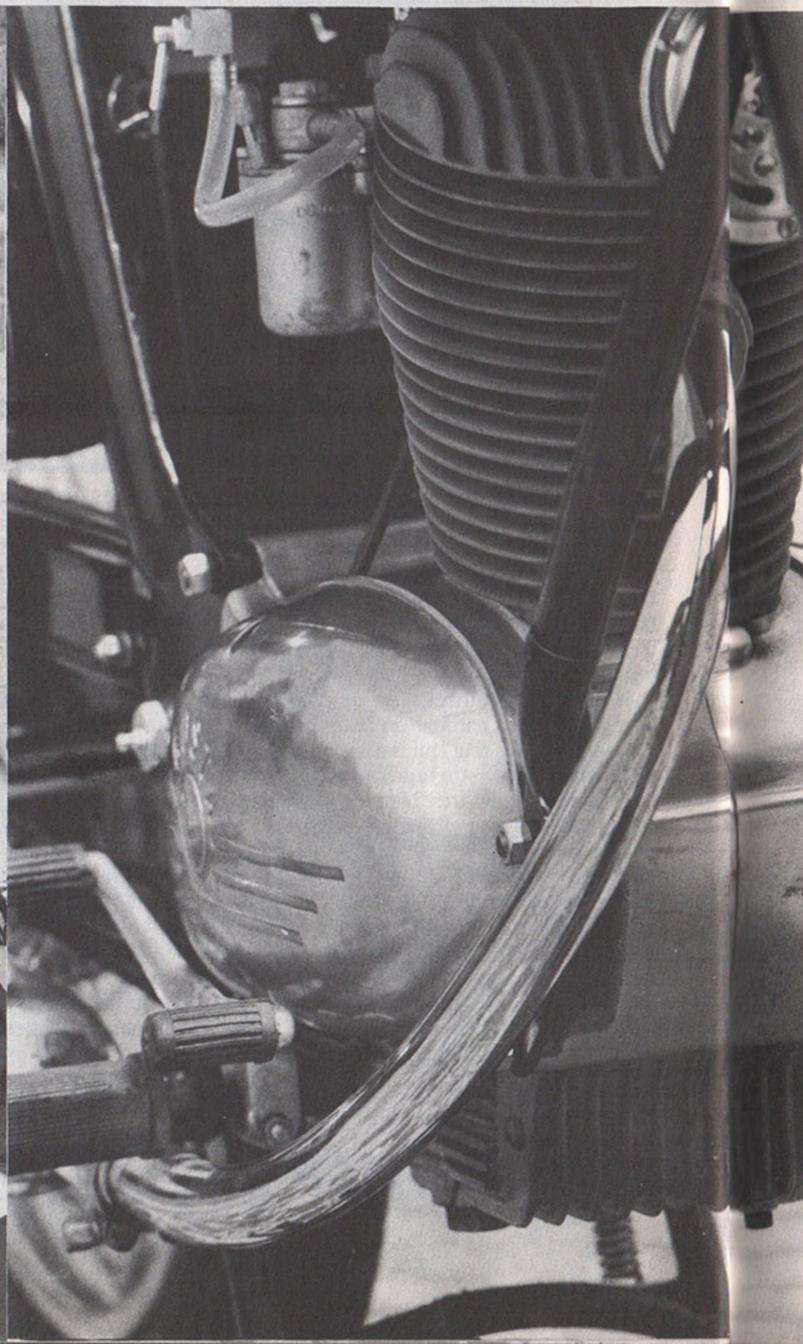
une petite pointe de folie à 90-95, ce qui fait plus de 85 chrono. En position assise, habillé normalement, ce n'est pas mal du tout. Je ne vois d'ailleurs pas l'utilité de se coucher sur cette moto pour aller plus vite, mais si, tout de même, tel était le cas, on doit bien taper un 90 chrono, ce qui somme toute est fort correct pour un petit cube 100 cc qui se veut utilitaire.

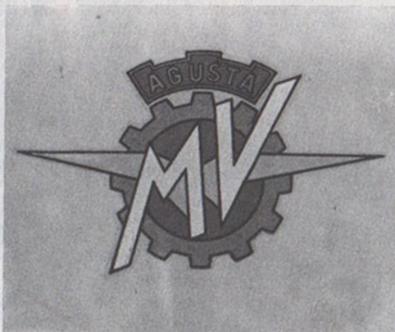
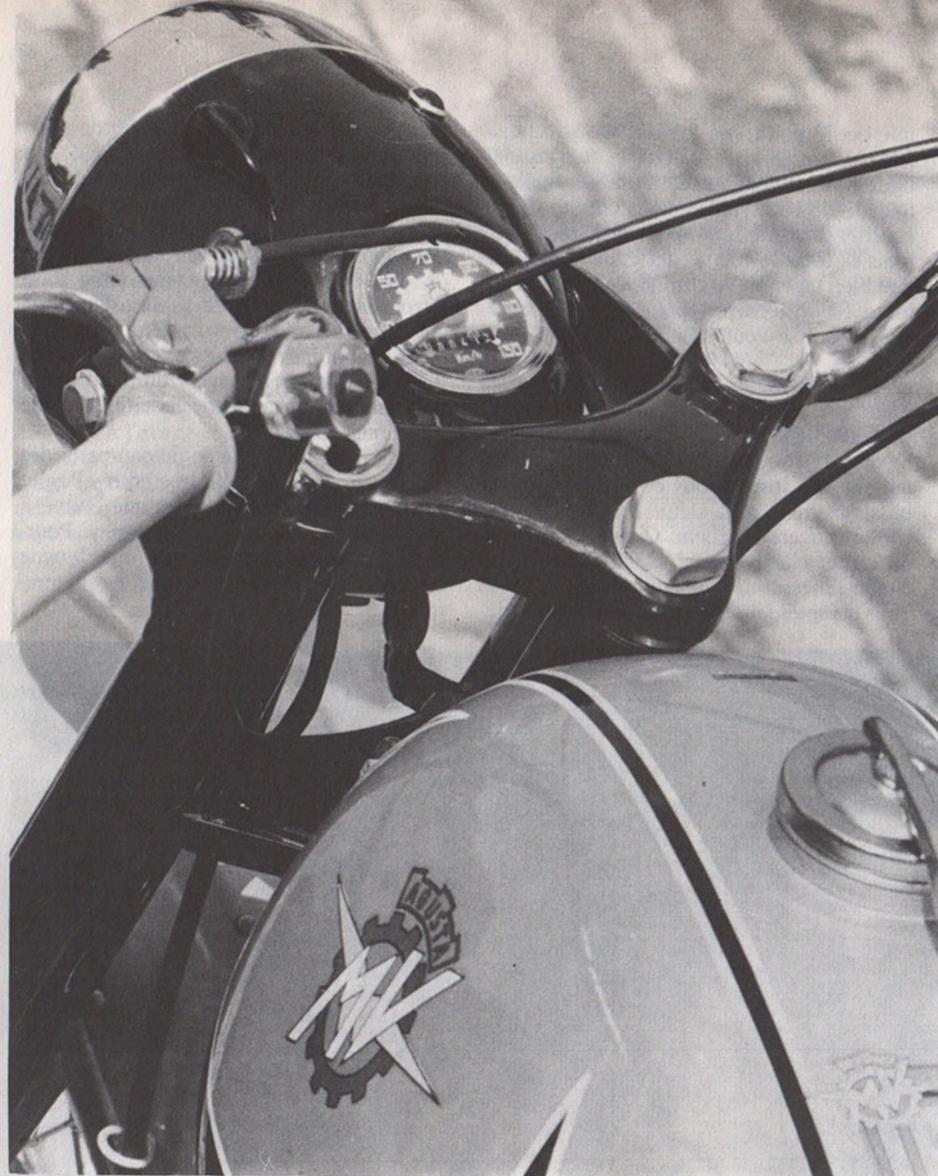
Le freinage est à la hauteur des performances, le frein arrière est excellent, l'avant est seulement bon : je n'ai pas réussi à bloquer la roue avant. Sur mauvais revêtements, les suspensions et la selle accomplissent très bien leur travail, et le confort s'avère excellent. Quant à la tenue de route, elle reste saine dans toutes les circonstances.

Tous comptes faits, les deux gros défauts de

la MV sont les suivants : d'abord, l'étalement de la boîte de vitesses avec un grand trou entre la première et la seconde, et un autre entre la troisième et la quatrième. Le premier n'est pas gênant, mais pour le second... La moindre longue côte ou un peu de vent de face vous obligent à rétrograder en troisième. Le deuxième défaut n'est pas pour surprendre sur une machine équipée d'un volant magnétique, il s'agit de l'éclairage, un peu trop insuffisant, même sur une machine qui ne roule qu'à 90 km/h.

Il est toujours très difficile de comparer des machines de même cylindrée entre elles, et de plus la 100 MV, cette rustique bonne à tout faire, se veut sans prétentions. Pourtant, je suis certain que sur une longue distance elle pourrait bien arriver la première...





FICHE TECHNIQUE

Moteur : Monocylindre quatre temps refroidi par air.

Alésage/course : 50,7, 49. **Cylindrée** : 98,92 cc. **Puissance** : 8 CV à 6 000 t/mn.

Couple à 3 300 t/mn. **Compression** : 7,5 à 1. **Alimentation** : un carburateur dell'Orto ME 16 BS (16 mm de diamètre). **Boîte** : 4 rapports. Etagement : 1^{re} : 3,384 à 1; 2^e : 2,105 à 1; 3^e : 1,458 à 1; 4^e : 1,185 à 1.

Embrayage : multidisques travaillant dans l'huile. Allumage batterie bobine.

Cycle : cadre double berceau interrompu, fourche AV télescopique, suspension AR à bras oscillants avec amortisseurs.

Roues : 250/17 à l'AV et 275/17 à l'AR. **Freins** : simple came AV et AR, diamètre 123,5 mm.

Réservoir essence : 14 litres.

Poids : 93,3 kg.

Prix : 1 980 F T.C.

Importateur : Ets Pierre Psalty, 80, av. des Ternes, Paris-17^e.

LISTE DE CONTRÔLE



100 MV

MOTEUR

Bruit	«feutré»
Démarrage	très facile
Vibrations	excellent
Souplesse	moyenne
Nervosité	moyenne

TRANSMISSION

Embrayage	très bien
Passage des vitesses	bien
Étagement	moyen

FREINS

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

SUSPENSION

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

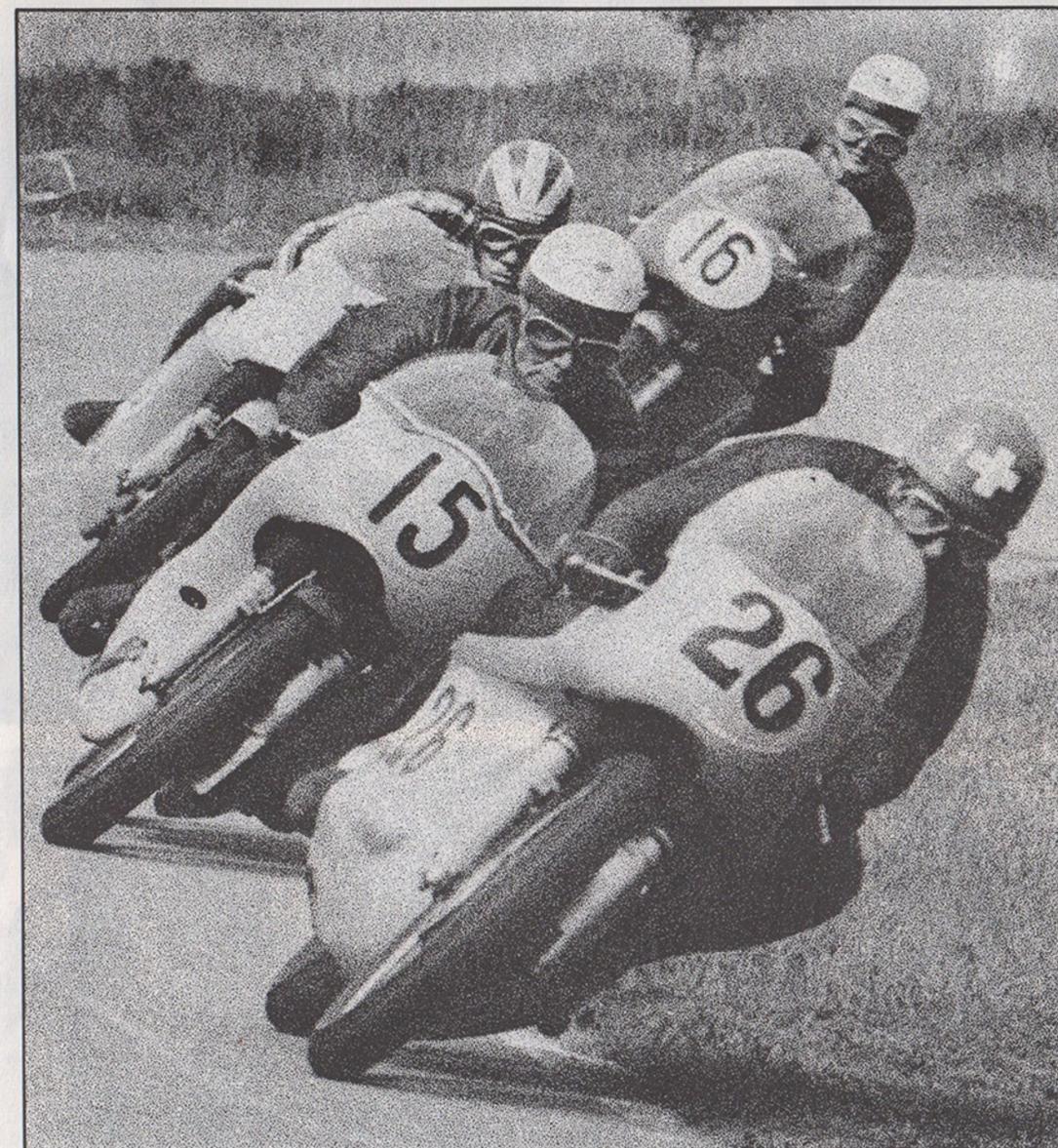
TENUE DE ROUTE

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

DIVERS

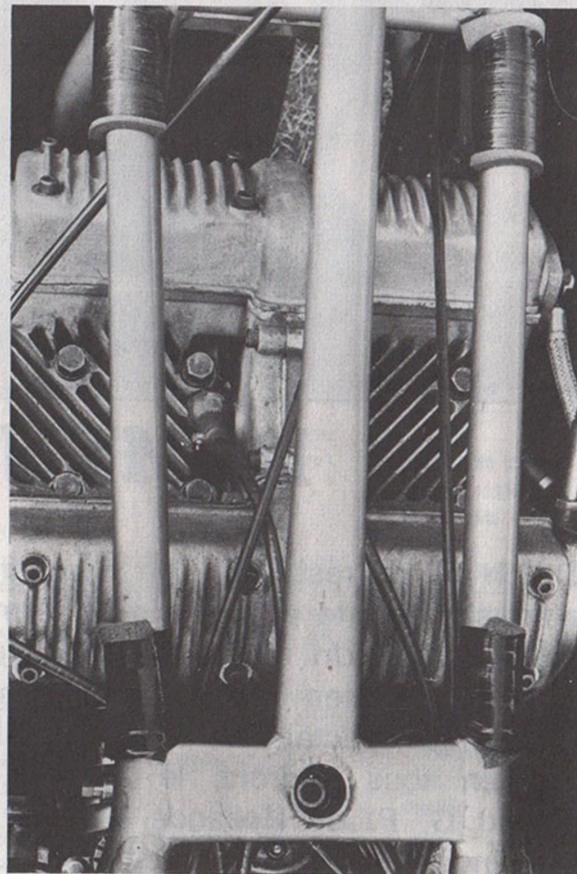
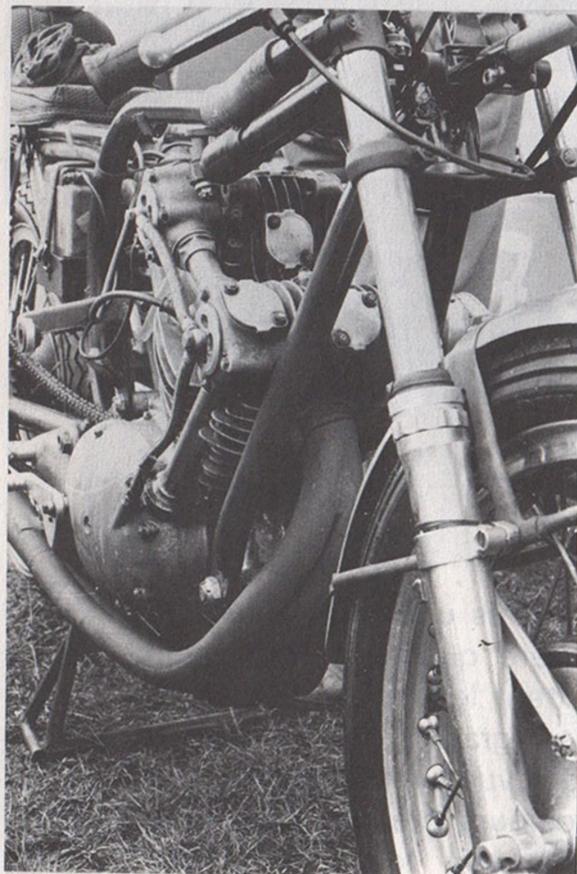
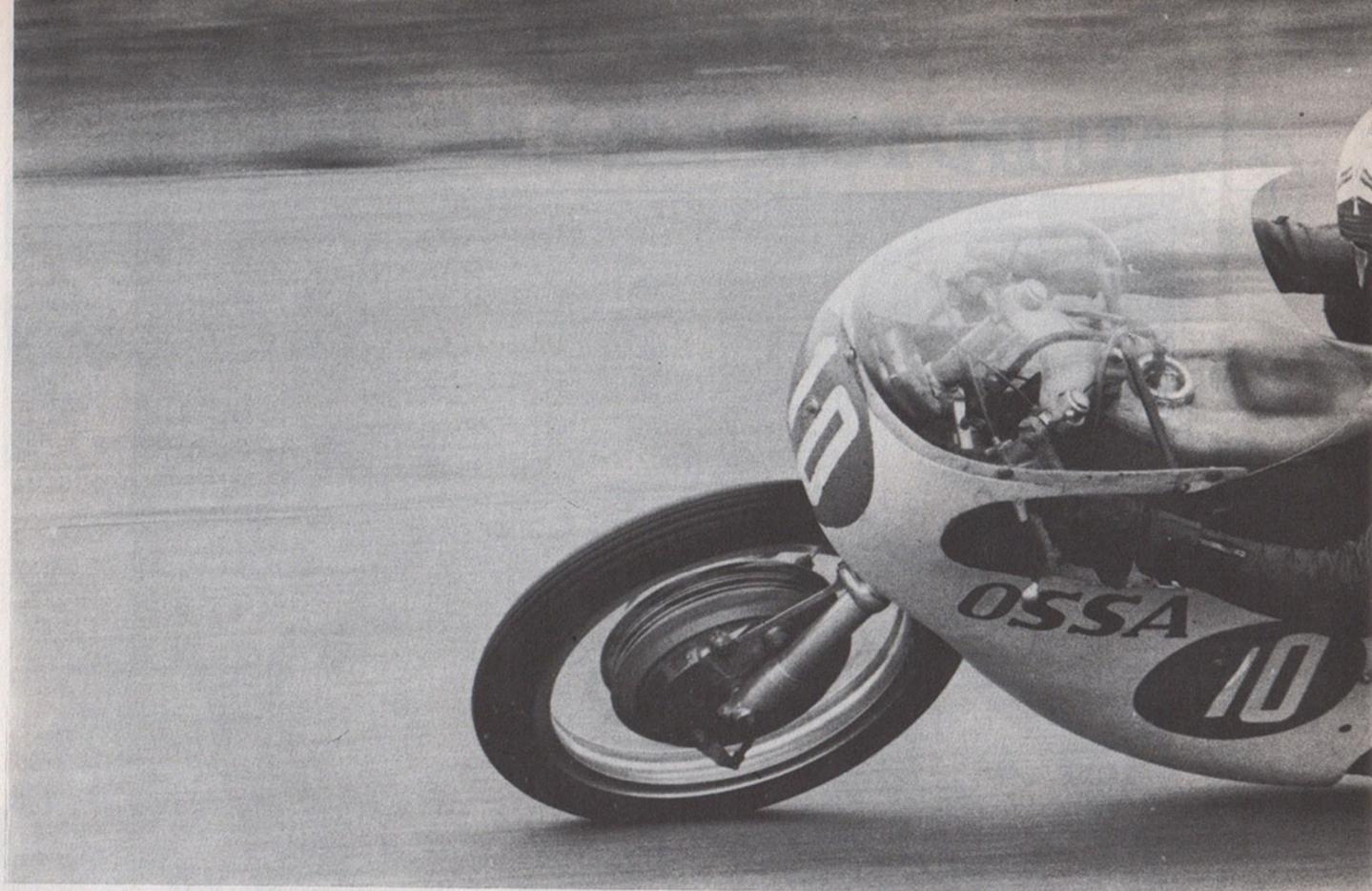
Réglage des commandes	bien
Disposition des commandes	bien
Position pilote	très bien
Confort	excellent
Accessibilité mécanique	excellent
Facilité réparations	excellent
Présentation	moyen
Finition	moyen
Qualité de l'ensemble	moyen
Propreté de l'ensemble	très bien

AU DUTCH T.T. LES 500 CC



DEMENT...

Le Dutch TT ne ressemble en rien au vrai TT, le Tourist Trophy. Ce n'est sans doute pas un circuit fermé, mais une route nationale et quelle route! Un revêtement de première qualité, de nombreux virages relevés, bien dégagés, qui permettent le maximum d'angle. Et, pour les spectateurs, d'innombrables gradins et banquettes offrent en tous endroits le « point de vue imprenable ». Le circuit du G. P. de Hollande n'a pas toujours été ce merveilleux ruban sinueux qu'affectionnent particulièrement tous les pilotes.



*Moment
historique...
Jack Findlay
devant
Ago*

*La 350 cc CZ,
un mono 2 A.C.T.
avec un pot
d'échappement
qui se dédouble
en deux tubes*

*La nouvelle
culasse
de la Paton
contient
des ressorts
à spirales*

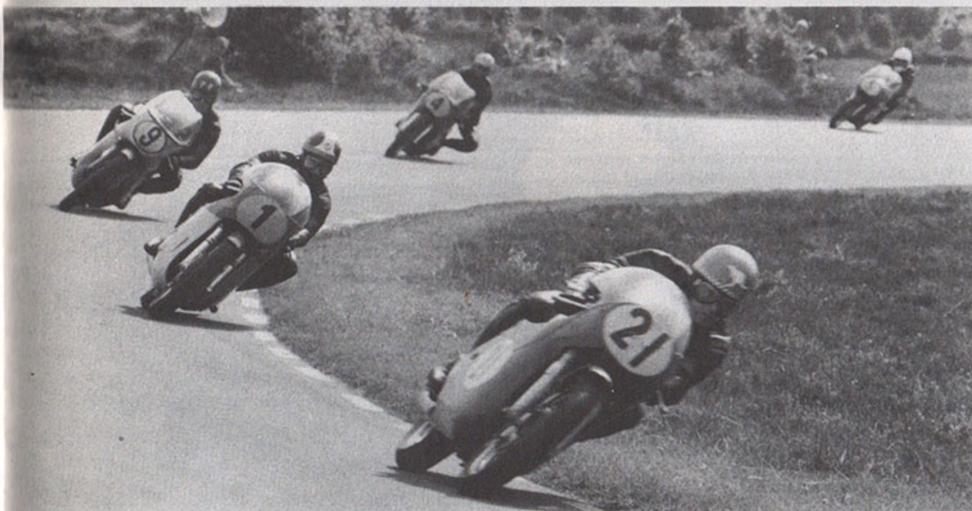
*Herrero
le digne successeur
de Torras*

JAMATHI BAT SUZUKI.

Les courses de 50 cc ne m'emballent pas et cette année, moins que jamais. Le plateau 68 est d'une pauvreté encore jamais atteinte. Deux usines se disputent le championnat, une avec un seul modèle presque périmé et l'autre, avec des moyens limités. Ensuite viennent les privés sur des ex-Kreidler usine et le Team Jamathi. Les Kreidler ne sont plus tellement dans le coup mais font preuve de solidité: quant à Jamathi, son heure de gloire vient de sonner. Depuis le début de la saison, cette « tasse à café » a fait d'énormes progrès tout en restant un simple outsider et, pour le G. P. de Hollande, Jamathi a sorti sa bombe qui a surpris tout le monde et plus particulièrement Anscheidt. Pendant les trois quarts de la course, le Jamathi de Lodewijck reste collé à la roue arrière du Suzuki. Anscheidt accélère mais ne peut décramponner Lodewijck. Alors le petit Allemand se défonce, il gagne quelques mètres, une cinquantaine au plus, et dans l'avant-dernier tour seulement. La foule hollandaise qui avait espéré un moment voir gagner « son » pilote sur « sa » machine dans « leur » G. P. se désintéresse un peu de la course mais, lorsqu'elle voit poindre Anscheidt poursuivant le Jamathi, c'est du délire! Lodewijck a passé Anscheidt, trop confiant dans sa courte avance, dans l'avant-dernier virage. Le grand Lodewijck (1,80 m) se fait tout petit sur son minuscule 50, juste un bout de casque noir dépasse de la bulle et il tire, tire sur cette poignée de gaz comme pour en extraire les derniers dixièmes de chevaux qui lui permettront de passer en vainqueur la ligne d'arrivée. Anscheidt est battu et à la régulière, je suis sûr qu'il n'en est pas encore revenu! Derrière ce beau duel en tête, c'est la procession. Barry Smith longtemps troisième s'arrête sur panne d'allumage. Nieto, encore mal remis de sa chute au TT casse son moteur. Restent donc les Kreidler qui prennent les six places suivantes. Il y avait quelques Français engagés en 50 cc, avec De Ara, Delamarre, Ruysen et Pasquier qui n'a pas manqué une épreuve du Championnat du Monde depuis le début de la saison. Tous sont équipés de Derbi, et ils n'ont guère eu plus de chance que les Derbi d'usine, puisque seul De Ara finit en 9^e position.

350 cc — PASO CHUTE

L'an dernier, Ago et Paso s'étaient tiré une bonne bourre à Assen, mais cette année, il ne faudra pas longtemps pour que le duel au sommet tourne court, avec la chute de Paso au deuxième tour. Il repartira encore pour deux tours, mais devra s'arrêter définitivement, le carénage déjà endommagé de la Benelli se détachant complètement. Et encore une fois, Ago se retrouve seul en tête. Carruthers, qui a troqué son cadre Drixton contre un Métisse, occupe la seconde place, quelque peu détaché d'un groupe comprenant Molloy, Milani et Nelson. Le mauvais œil poursuit le pauvre Carruthers qui casse son câble de frein avant, et c'est Billy Nelson sur la Paton qui prend pour quelque temps la seconde position. La Paton tourne bien, Billy aussi et il se détache sensiblement de Molloy et Milani. Derrière ces trois-là,

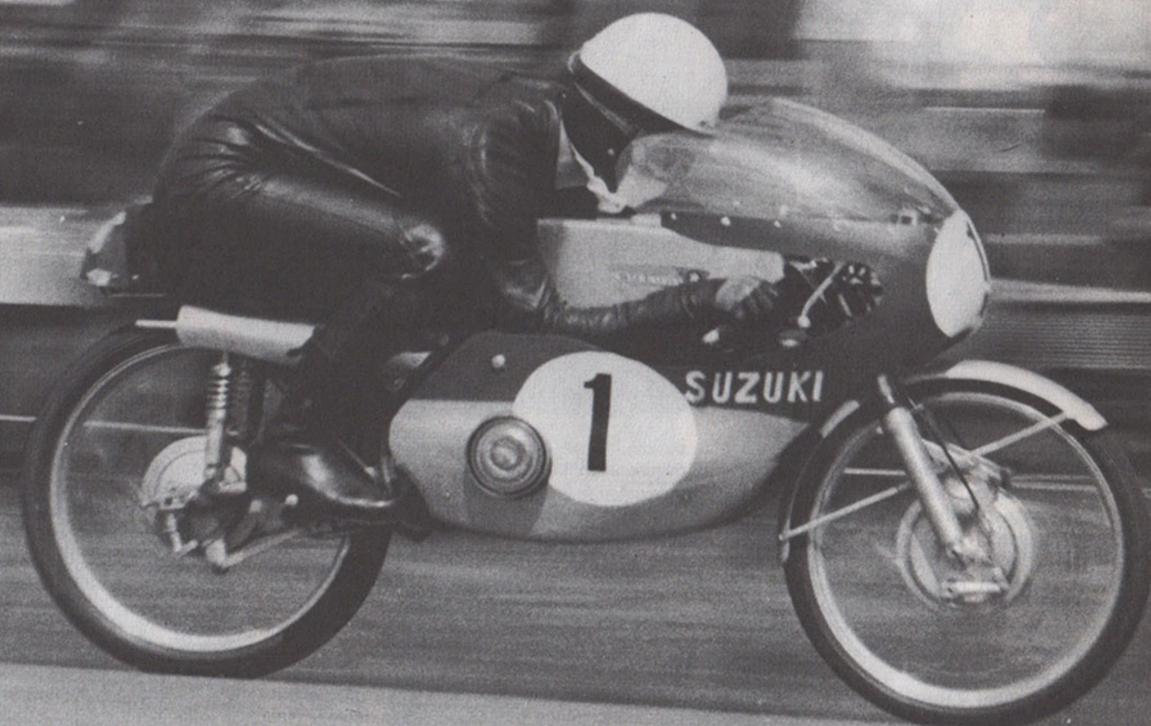


Avant guerre, c'était tout simplement quelques kilomètres de route communale plus ou moins bien entretenue et ce n'est qu'à cette époque que le G. P. d'Assen prit le nom de Dutch TT. La veille des courses, dans Assen, l'ambiance est similaire à celle que connaît Douglas pendant une semaine, c'est même plus impressionnant encore car la ville est petite et les animateurs plus nombreux: pas moins de 170 000 cette année, et la plupart d'entre eux traîneront toute la nuit du vendredi dans les rues et les cafés d'Assen (les courses ont toujours lieu le samedi). C'est la fête au village et beaucoup de boutiques resteront ouvertes. A minuit il est impossible de circuler autrement qu'à pied dans les rues jonchées de milliers de boîtes de bière et, sur les

petites places, orchestres et pianos mécaniques rivalisent en bruit et folklore. A quelques kilomètres de là, sur le bord du circuit, des spectateurs s'installent déjà, enroulés dans des couvertures, autour de feux de camps. Là aussi, la bière coule à flots et le lendemain, beaucoup ne verront rien des courses, conséquence logique d'une nuit de nouba. C'est indéniable, au Dutch TT, l'ambiance est bonne mais cette année en plus, les courses étaient excellentes. Une pluie torrentielle et un vent de tempête perturbèrent toutes les séances d'entraînements et l'on pouvait craindre bien pire le jour de la course. Heureusement, il n'en fut rien et le soleil fit même quelques timides apparitions dès la première course, celle des 50 cc.



Attenberger
laboure
le gazon hollandais



Anscheidt
en recherche
de vitesse

viennent Dave Simmonds (Kawasaki) qui se fait remonter par Woodman (Aermacchi Métisse) et Stasa (CZ). Le semi-officiel Kawasaki est encore très handicapé par son bras droit cassé il y a deux mois. A quelques tours de la fin, la seconde place change de mains lorsque Billy serre la boîte de la Paton, et c'est finalement Molloy qui prendra le meilleur sur Milani. Depuis son apparition en début de saison, la 350 Bultaco de Molloy a toujours fait preuve de solidité et de rapidité; espérons qu'il en sera de même pour le modèle client qui doit être commercialisé l'an prochain.

250 cc — L'AVION DE GOULD

En tête, la course des 250 reste l'affaire des Yamaha, de Ivy et de Read qui finissent avec 1/10 d'écart et, vu les nombreuses casses depuis le début de la saison, le mot d'ordre « que le meilleur gagne » semble avoir perdu de sa valeur. Désormais, chez Yamaha, on souhaite d'abord finir la course, avant d'intéresser les spectateurs par une bagarre farouche. Tout en faisant leur maintenant traditionnelle exhibition, les Yamaha ont relégué la Benelli de Paso à près de 2 minutes. Lui-même précède d'une deminminute Rosner. La cinquième place revient à Gould, mais seulement après une fulgurante remontée due à un mauvais départ. La Yamaha TD 1 C de Gould est un avion, son moteur a été préparé par l'usine pour les 500 Miles de Daytona, ce qui explique sa puissance; ensuite, le cadre est un Bultaco fabriqué en tubes Reynolds 531, ce qui lui vaut une excellente tenue de route; et enfin, le pilote Rodney Gould est loin d'être une « pince ». Dans sa remontée, il laissait littéralement sur place à l'accélération l'Ossa de Herrero, les Yamaha de Cooper et Van Dongen, les Bultaco de Molloy et Findlay, et l'Aermacchi de Milani, qui se tiraient pourtant tous une bonne bourre. Herrero profite du passage de Gould pour se détacher un peu de Cooper qui a fort à faire avec Findlay, Molloy et Milani, cependant que Van Dongen perd un peu pied. A quelques tours de la fin, Jack casse un goujon de carbu et se fait passer par Cooper, Molloy et Milani qui finissent dans l'ordre.

125 cc — IVY, ENCORE UNE HISTOIRE DE PIED

Pour Ivy, la course des 125 a pris fin juste avant de commencer, sur la ligne de départ. Alors qu'il poussait sa petite quatre-pattes récalcitrante, Ivy s'est fait rouler sur le pied gauche par Kent Andersson (MZ). Sur le coup, il n'a pas senti de douleur, mais au bout de 2 tours, il doit s'arrêter pour se diriger vers l'hôpital (doigts de pied foulés). Read reste seul pour défendre le diapason Yamaha; de plus, un des quatre cylindres le lâche, et Rosner (MZ) et Simmonds (Kawasaki) remontent. Dans cet effort, l'embiellage de la MZ abandonne, et Simmonds passe devant Read pour un tour seulement, car la Yamaha retrouve l'usage de toutes ses « pattes ». La MZ de l'écraseur (Kent Andersson) casse son piston alors qu'il était quatrième; ne restent plus que la MZ d'Huberts qui se bagarre avec la Bultaco de Canellas, et tous deux essaient de

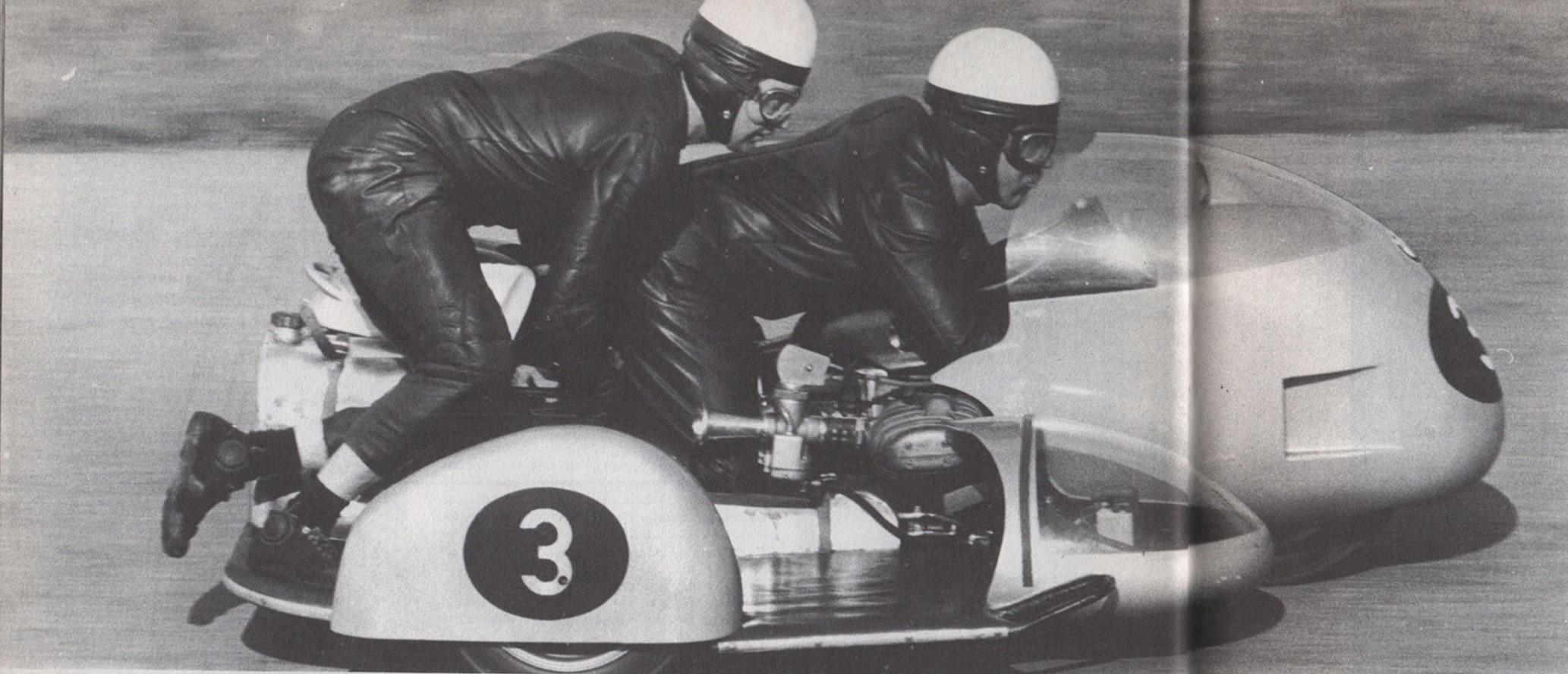
Une exposition de moteurs Rennsport à 15 000 F pièce



remonter sur Molloy, alors troisième. Dans le dernier tour, Dave Simmonds casse sa boîte de vitesses et perd ainsi une seconde place pourtant méritée. Le petit moment de surprise lorsque Simmonds a doublé Read aura été le seul sel de cette course; heureusement, celle d'après n'en manquera pas, elle.

LES 500 cc : DÉMENTI!

Les 500 ont toujours été et resteront les plus belles courses de moto à voir, car c'est la catégorie favorite des « rosbeefs », des « saignants », celle des meilleurs pilotes du monde. Au premier tour, Agostini passe en tête, mais avec seulement quelques mètres d'avance sur Findlay, Cooper, Nelson et Grassetti. Bientôt, la Bianchi de Grassetti se fait larguer par les trois pilotes de mono qui entament une course démente. Findlay mène le peloton et, au 3^e tour, c'est le moment historique du G. P., Jack passe devant... Agostini. Pas possible, la MV n'a plus ses chevaux! Mais non, Ago me dira, après la course, s'être fait surprendre dans un virage. Jack se retrouve donc en tête, mais pour un tour seulement. Après, Agostini accélère et s'envole vers une nouvelle victoire solitaire. Derrière, on ne rend pas la main pour autant. Billy Nelson prend le meilleur pour un moment, puis c'est au tour de Cooper, mais le plus souvent, c'est Jack. Peter Williams, qui avait huit secondes de retard sur le trio,



remonte très fort et vient se mêler à la ronde fantastique. Dans les derniers tours, la Paton de Billy a quelques ratés d'allumage, et dans le dernier tour, un roulement d'embellage casse, ce qui bloque le moteur, et c'est la chute. Mauvaise journée pour Billy, mais belle course tout de même. A quelques centaines de mètres de l'arrivée, les prétendants à la seconde place sont dans un mouchoir, et, dans le dernier virage, une grande courbe, Jack prend l'avantage. Il finit avec 1/10 d'avance sur Cooper, lequel devance Williams d'un autre dixième de seconde. C'est ce qui s'appelle une course chaudement disputée, et pas seulement pour les premières places puisque l'on trouve un second groupe emmené par Carruthers, et un troisième, conduit par Marsowsky. Tout ceci a fait que l'épreuve des 500 cc à Assen m'a beaucoup rappelé les courses anglaises où l'on assiste toujours à de mémorables empoignades.

SIDE-CAR. LA PREMIERE D'ATTENBERGER

Comme toujours depuis bientôt deux ans, Helmuth Fath part en tête dès le premier tour mais hélas aussi, il connaît presque tout de suite des ennuis. Cette fois, c'est son fil de batterie qui s'est cassé et, tant bien que mal, son passager Wolfgang Kolauch maintient le contact d'une main tout en se cramponnant de l'autre.

Cette nouvelle acrobatie handicape l'attelage Fath et il se fait passer par Attenberger, Enders, Schauzu et Auerbacher. Attenberger en tête, il fallait s'y attendre; depuis quelque temps, on sentait la classe s'affirmer et Enders à qui on n'en remontre pas avoue avoir sorti le grand jeu pour le suivre et le passer et encore pour quelques tours seulement puisque Attenberger reprendra la tête. Derrière Fath, un autre équipage méritant, les frères Castella; ils sont jeunes, sympathiques et ils en veulent vraiment tout en restant sagement dans les limites de leurs possibilités, qui ne cessent de s'accroître.

RÉSULTATS ASSEN

(8 tours = 61,64 km)

50 cc

	m	s	km/h
1. P. Lodewijck (Jamathi)	31	32.0	117,28
2. H. Ansheidt (Suzuki)	31	32.1	117,27
3. A. Toersen (Kreidler)	32	2.2	115,43
4. J. de Vries (Kreidler)	32	18.9	115,39
5. J. Schurgers (Kreidler)	33	04.4	111,18

Tour le plus rapide : Lodewijck 3 m 51.6 s = 119,76 km/h.

(20 tours = 154,09 km)

350 cc

	h	m	s	km/h
1. G. Agostini (MV)	1	05	22.7	141,41

à 1 tour : 2. G. Molloy (Bultaco); 3. G. Milani (Aermacchi); 4. B. Stasa (CZ); 5. D. Woodman (Aermacchi-Metisse).
Tour le plus rapide : Agostini 3 m 11.9 s = 144,53 km/h.

(17 tours = 130,97 km)

250 cc

	m	s	km/h
1. B. Ivy (Yamaha)	55	23.9	141,85
2. P. Read (Yamaha)	55	24.0	141,84
3. R. Pasolini (Benelli)	57	07.2	137,58
4. H. Rosner (MZ)	57	36.8	136,40
5. R. Gould (Yamaha-Bultaco)	58	55.5	133,36

Tour le plus rapide : Ivy 3 m 13.0 s = 143,71 km/h.

(14 tours = 107,86 km)

125 cc

	m	s	km/h
1. P. Read (Yamaha)	48	38.7	133,04
2. G. Molloy (Bultaco)	50	49.3	127,34
3. J. Huberts (MZ)	51	03.2	126,76
4. S. Canellas (Bultaco)	51	05.3	126,68
5. D. Braun (MZ)	51	34.2	125,49

Tour le plus rapide : Read 3 m 17.9 s = 138,89 km/h.

(20 tours = 154,09 km)

500 cc

	h	m	s	km/h
1. G. Agostini (MV)	1	05	22.2	141,43
2. J. Findlay (Mc Intyre-Matchless)	1	06	41.3	138,63
3. J. Cooper (Seeley)	1	06	41.4	138,63
4. P. Williams (Arter-Matchless)	1	06	41.5	138,63
5. K. Carruthers (Norton)	1	08	10.7	135,60

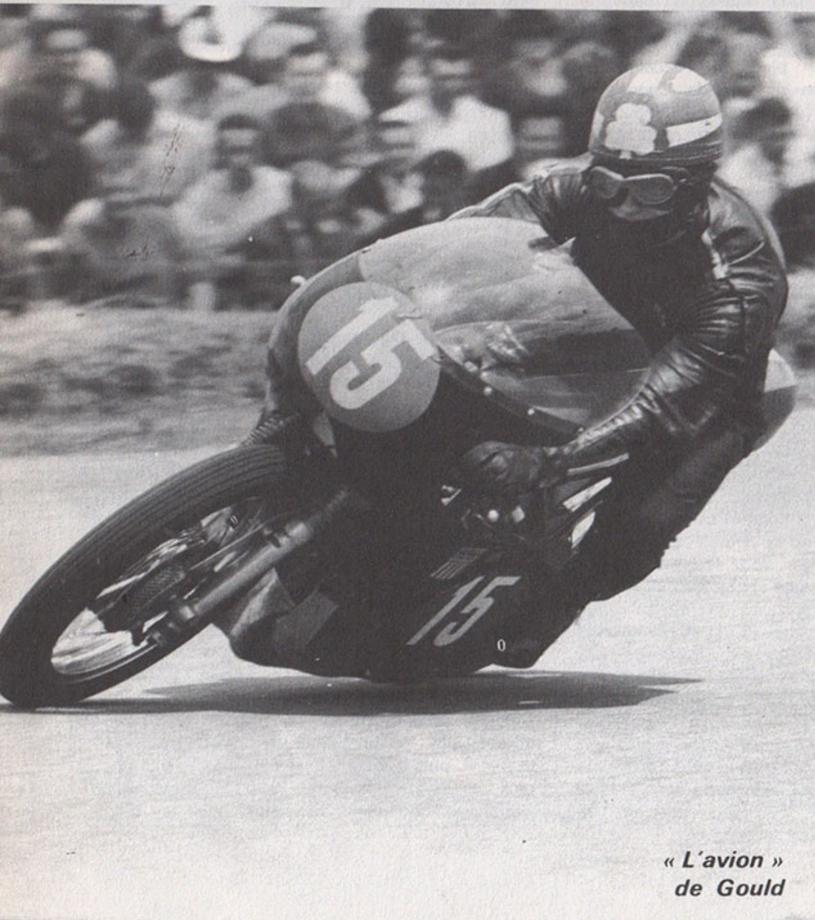
Tour le plus rapide : Agostini 3 m 10.2 s = 145,82 km/h.

(14 tours = 107,86 km)

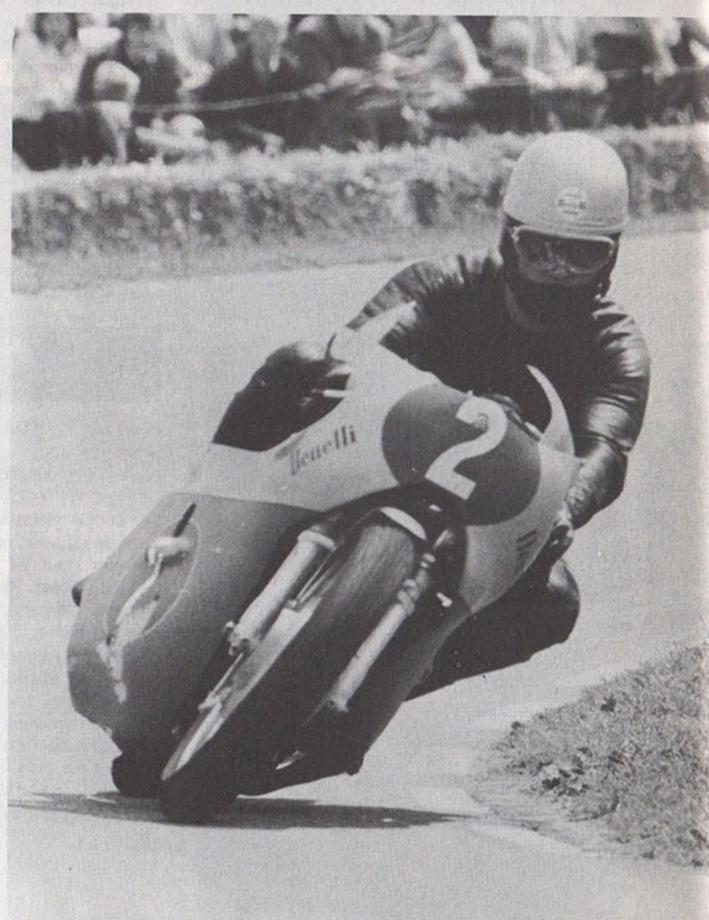
Side-car

	m	s	km/h
1. J. Attenberger (BMW)	49	44.8	130,09
2. K. Enders (BMW)	49	45.5	130,06
3. S. Schauzu (BMW)	50	46.8	127,44
4. G. Auerbacher (BMW)	50	54.6	127,12
5. H. Fath (URS)	52	04.5	124,27

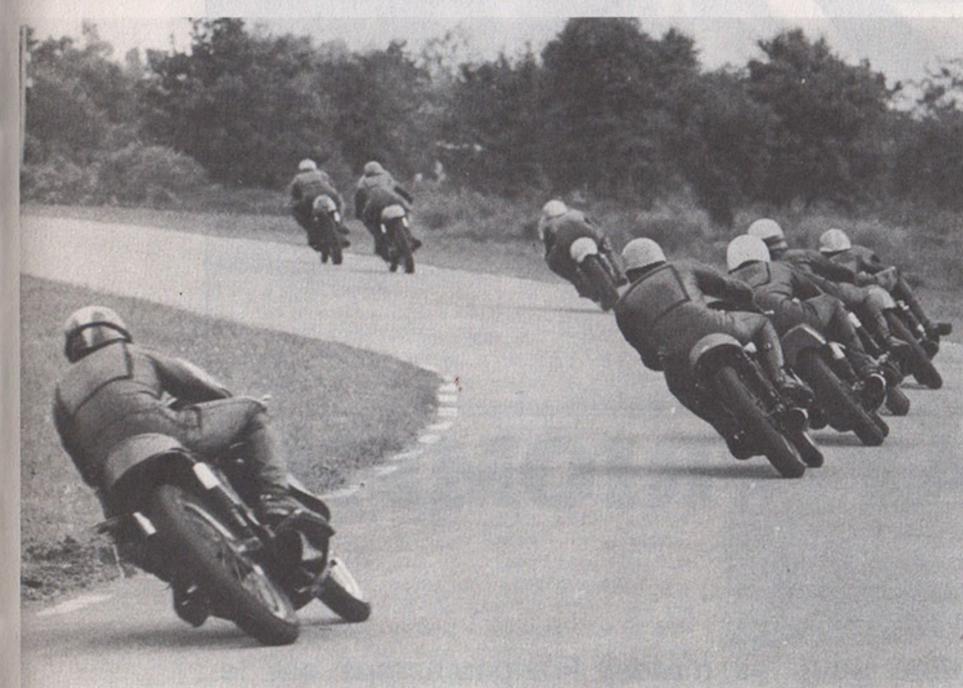
Record du tour : Attenberger 3 m 28.4 s = 133,09 km/h.
(Ancien record : Scheidegger 3 m 32.6 s = 130,42 km/h.)
La vitesse de la course est aussi un record.



« L'avion »
de Gould

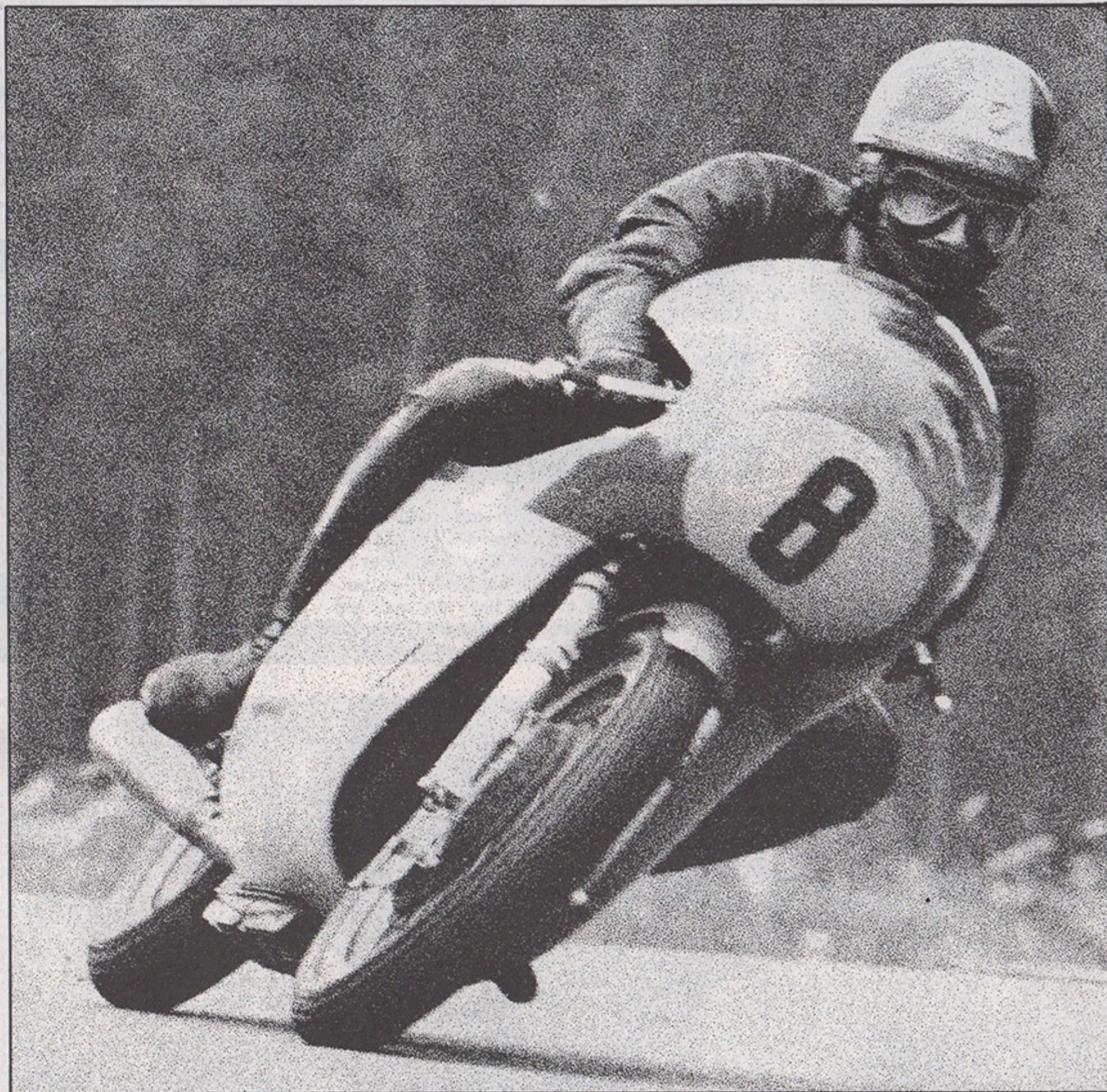


Paso
rentre au parc
après sa chute
en 350 cc



Comme
en Angleterre

A SPA, AGO GAGNE,



FINDLAY TRIOMPHE

Pour les voitures comme pour les motos, Francorchamps est le type absolu du circuit rapide, très rapide même puisqu'on y enregistre les moyennes les plus élevées en Europe. Cette année, plus de 200 km/h en 500 cc par Agostini avec un record du tour à plus de 208 par le même et sa MV 3. Ça, c'est le côté spectaculaire des chiffres. Mais encore une fois, la course sera animée par les privés qui eux aussi vont de plus en plus vite.

LE DEUXIÈME TITRE POUR ANSCHEIDT

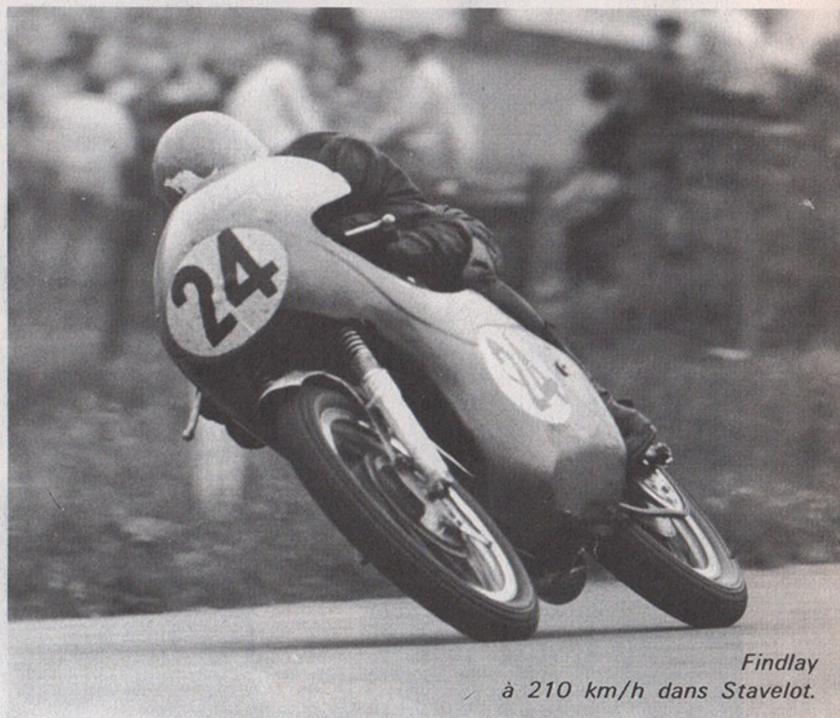
Le dernier round des 50 cc en Europe s'est déroulé sur le circuit le plus inadapté à cette catégorie. A Spa, les petits cubes passent à fond presque partout et c'est vraiment celui qui a la machine la plus rapide qui gagne, en l'occurrence, c'est la Suzuki Twin. Déjà aux entraînements, Ansheidt avait tourné 5 km/h plus vite que le Jamathi de Lodewijckx et dès le départ, le Suzuki grimpe en tête le raidillon de l'Eau Rouge. Au premier tour, il passe avec 20" d'avance sur le Jamathi qui, lui, est talonné par les Derbi de Nieto et Smith. Puis viennent les premiers Kreidler auxquels se mêlent le second Jamathi, celui de Mijwaart, l'un des constructeurs de cette machine. Au fil des tours Ansheidt accroît son avance. A mi-course, il devance de près d'une minute Lodewijckx, Smith et Nieto qui, eux, se tiennent dans trois secondes. Puis, à trente secondes, le Jamathi de Mijwaart se détache sensiblement des Kreidler. Ces positions se maintiendront jusqu'à la fin de la course et Lodewijckx remportera la seconde place avec seulement une seconde d'avance sur Nieto. Le vainqueur du TT, Barry Smith, est quatrième à sept secondes. Mijwaart qui a toujours à ses trousses la meute des Kreidler (six en tout) prend la cinquième place. Et les Français? Eh bien, c'est un peu une répétition de ce qui s'est passé à Assen, mais en moins bien puisque le premier tricolore Le Toumelin finit en quatorzième position.

UNE COURSE A SUSPENSE : LES 250

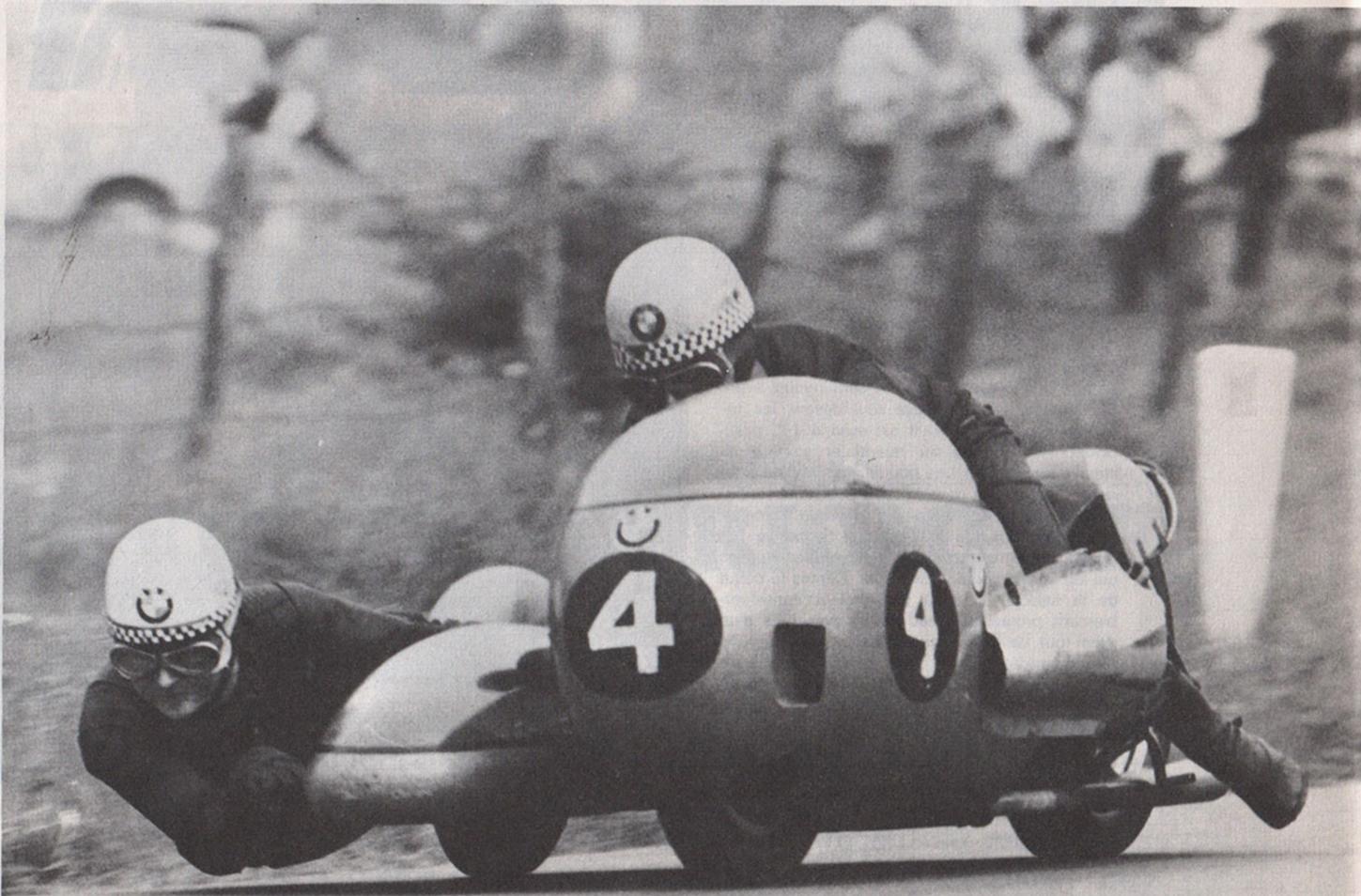
Les résultats des essais laissent entrevoir le classement final de la course, car on trouvait en tête les machines les plus rapides, soit les deux Yamaha de Read et Ivy et les deux MZ de Rosner et Szabo. Puis venait l'« avion » de Gould, la méchante Ossa d'Herrero et la Bultaco d'usine de Molloy. Le premier cité, Read, file en tête dès le départ, mais il sera rejoint avant Stavelot par Ivy qui passe seul devant les tribunes au premier tour. Il est suivi à 17" par... Gould. Read arrive au ralenti et s'arrête au stand pour changer une bougie. Les MZ de Rosner et Szabo sont dans la roue de Gould, l'Allemand de l'Est, Rosner, passe même la Yamaha-Bultaco tandis que le Hongrois Szabo se fait lâcher pour être rattrapé et dépassé par Herrero qui fait là une course admirable. Depuis le début de la saison, le jeune Espagnol a considérablement progressé. Read repart avec près d'un demi-tour de retard sur Rosner et entame une remontée désespérée avec un moteur qui n'a pas tous ses chevaux. A mi-course, Ivy est toujours en tête avec maintenant une minute d'avance sur Rosner et Gould qui ne sont séparés que par une seconde et suivis à 10" par le tandem Herrero-Szabo. Derrière, vient Kent Andersson, l'homme à la combinaison blanche,



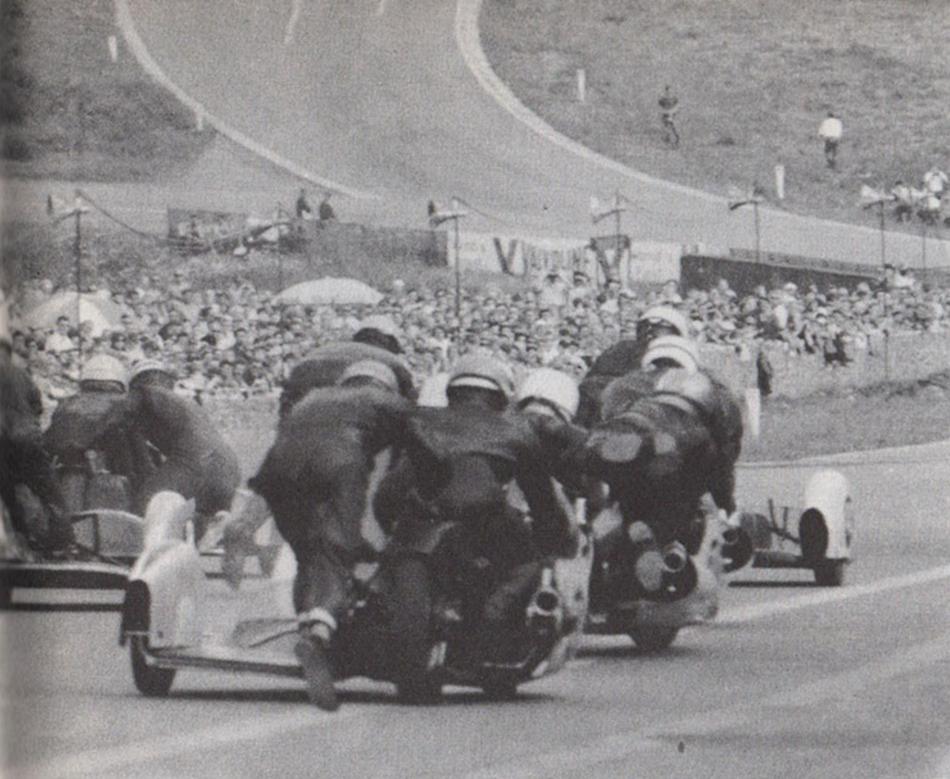
Barbaroux, les joues creusées par la vitesse, dans la ligne droite de Masta.



Findlay à 210 km/h dans Stavelot.



Auerbacher vers une amère victoire.



sur Yamaha TD1C qui devance légèrement Findlay (Bultaco), Simmonds (Kawasaki) et Molloy. Findlay n'entamera pas la seconde partie de la course (boisseau de carbu cassé) et Simmonds connaît quelques ratés d'allumage. Les incidents techniques n'épargnent pas non plus les hommes de tête. C'est d'abord Ivy qui s'arrête au stand pour changer une bougie, repart et ne repassera pas. Rosner se retrouve donc en tête avec, en 2^e position, mais maintenant assez loin, Gould. Read remonte, bien sûr, il a même déjà passé Andersson et sa suite, mais Rosner prévenu de sa position et de la menace Read accélère davantage. Dans le dernier tour, au raidillon de l'Eau Rouge, Rosner n'a plus qu'une centaine de mètres d'avance sur Read et on s'attend à voir la Yamaha dévaler seule en tête à l'épingle de la Source. Mais c'est la MZ qui s'engage la première avec à ses côtés la Yamaha qui prendra *in extremis* un net avantage à l'accélération. Un changement pour la 4^e place : depuis déjà deux tours, Herrero semblait se battre avec sa machine pour contenir la remontée de Szabo; un bracelet, le gauche, s'est complètement cassé et Herrero doit se

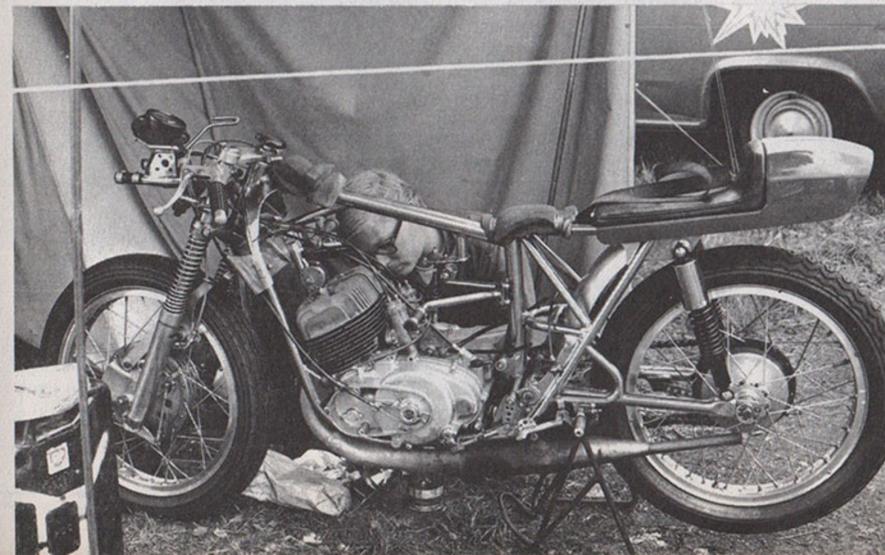
tenir au fourreau de fourche. Bien entendu, il ne peut se servir correctement de l'embrayage, ce qui lui pose un gros problème à l'épingle de la Source. Le Hongrois qui pilote une ex-usine MZ récupère donc la 4^e place.

Il y avait deux Français engagés en 250. Barbaroux pilotant la RD 56 et Appietto sur sa Kawasaki A1R. Le premier ne fera pas deux tours, la RD souffrant d'une défection de l'allumage et Appietto dont c'était le premier G. P. a continuellement bagarré pour la 13^e place avec Bergamonti qui pilotait son petit 200 cc Settebello Morini. C'est finalement Angelo qui

500 cc : LA CHUTE DES RECORDS

Celui qui n'a pas vu une épreuve de 500 comptant pour le Championnat du Monde ne peut apprécier à sa juste valeur les courses de motos. A Spa, comme partout ailleurs, c'est la catégorie qui a fourni le plus de spectacle. Se trou-

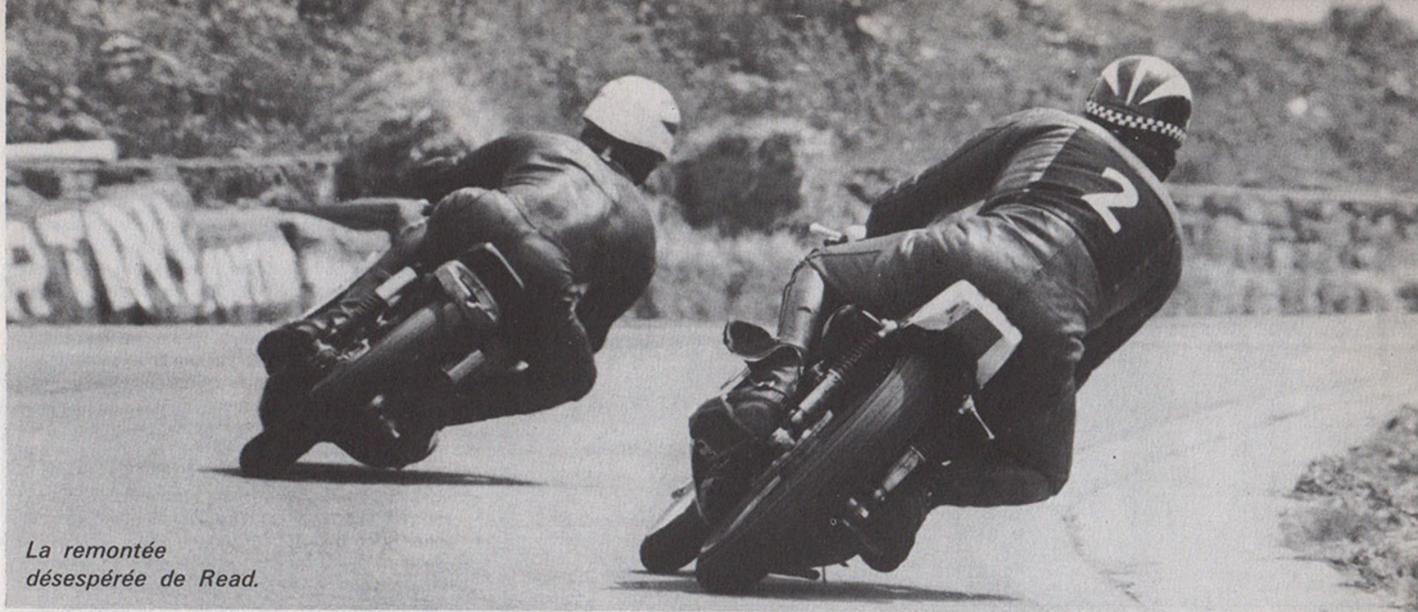
La Yamaha-Bultaco de Gould.



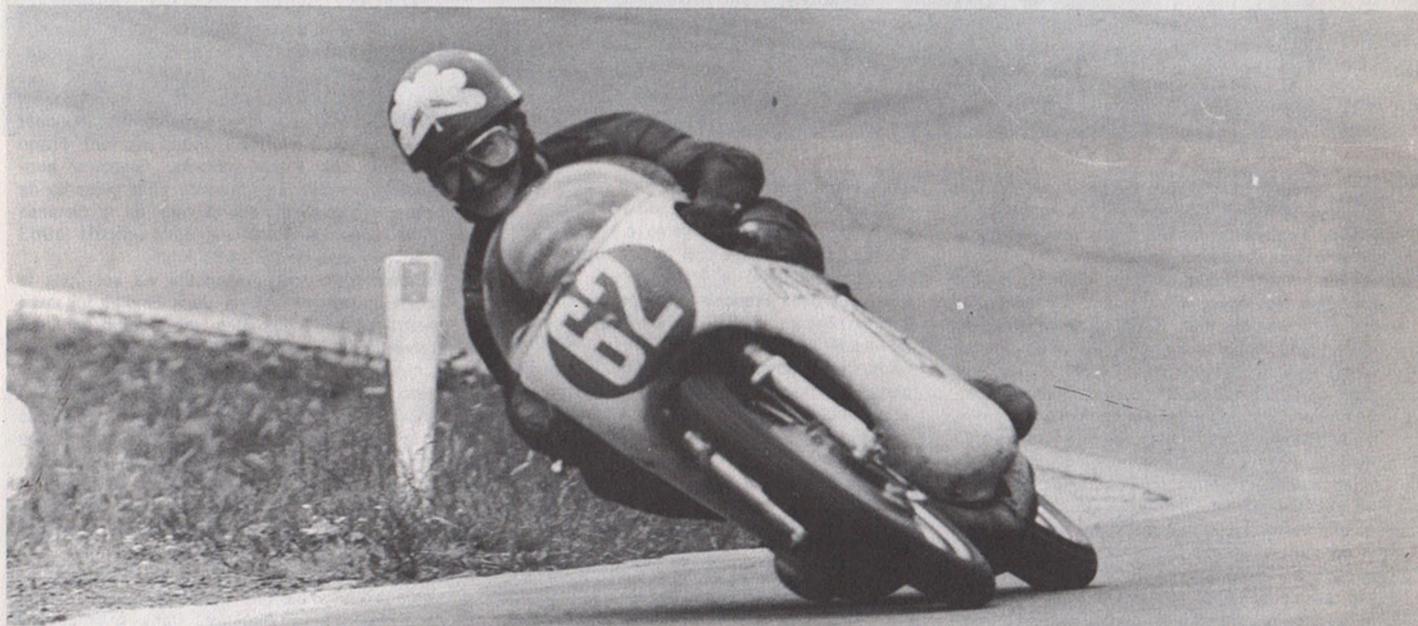
ver sur la grille de départ au moment de la « chauffe » des 500 cc, c'est jouir de toute l'ambiance G. P. Le bruit surtout vous enivre, tous ces gros mégaphones largement ouverts émettent un grondement sourd, puisant, grave, qui vous prend aux tripes. Les carénages vibrent, les compte-tours frémissent et une odeur d'huile chaude et d'essence vient délicatement vous chatouiller les narines... c'est merveilleux, on resterait là longtemps, béat... si les forces de police ne venaient pas vous expédier sans ménagement hors de la piste!

Cooper et Fitton attaquent en tête le raidillon puis, c'est la meute compacte, comme soudée, et qui dès le départ ne se fait pas de cadeaux. Au premier tour, surprise, c'est Pagani sur la Linto (deux 250 Aermacchi accouplés) qui passe en tête avec dans sa roue Agostini puis, un peu plus loin, Findlay, Carruthers et la meute. Au second tour, Ago a pris le commandement mais Pagani n'est pas loin. Décidément, cette Linto va bougrement vite car le premier mono, celui de Jack, est maintenant à une cinquantaine de mètres. Au troisième tour, la Linto avale une soupape et Findlay s'installe à la seconde place, à 26" d'Ago et 12" devant Derek Woodmann (Seeley-Matchless). Ensuite passent avec des écarts d'une seconde et moins Carruthers (Norton), Williams (Arter-Matchless), Cooper (Seeley), Gould (Norton), Dodds (Norton), Fitton (Norton). Les tours suivants, Giacomo augmentera son avance en ayant pour objectifs de battre le record du tour et celui de la distance déteu par Hailwood sur MV4 depuis 1963 à la moyenne de 199,538 km/h.

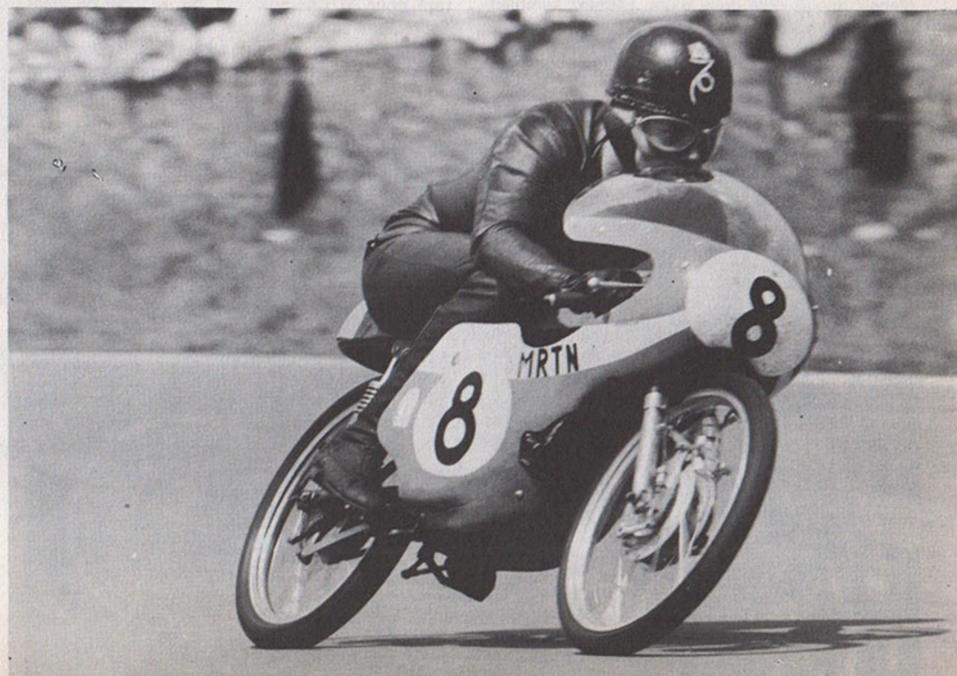
Pendant cette course, Agostini ne sera pas le seul à battre des records. Jack Findlay lui aussi mettra à mal ceux des monocylindres, tout d'abord avec un tour en 4'24", soit 192,272 km/h (ancien record : Alan Shepherd en 1965 sur Matchless Tom Kirby en 4'27", soit 190,112 km/h) puis le record de la course, propriété d'Hailwood depuis 1961 sur un Norton usiné passera de 187,786 à 190,11 km/h. Cet exploit est encore plus extraordinaire que ceux qu'est en train de réaliser Agostini, lorsque l'on sait que le mono de Jack est un classique G50 préparé par lui-même. C'est donc une question de pilote et à Spa, Jack est de loin le plus fort. Je l'ai vu dans différentes grandes courbes où il passait bien plus vite qu'Agostini. Dans Malmédy, il rentre en 6^e à fond et ne coupe pas, soit environ à 230 km/h. A Stavelot, il prend le premier virage à cette vitesse puis il passe la 5^e juste avant la bosse où le pot d'échappement touche et finit le virage à 210 km/h. Toutes ces grandes courbes sont prises en dérapage contrôlé. Sur deux roues, il faut le faire, mais surtout, savoir le faire! C'est « la » technique de Jack Findlay... A mi-course, Agostini est largement en tête puis vient Jack et à une demin-minute, Woodmann qui s'est défait de Carruthers. Ensuite, c'est le chapelet avec toujours une seconde d'intervalle entre chaque pilote, qui comprend Fitton, William, Gould, Dodds et Cooper. Ce tableau ne changera pas jusqu'à la fin de l'épreuve mis à part quelques interventions dans le « chapelet ». Le vétérinaire Fitton passera Carruthers et « Moon Eyes » Cooper remontera Dodds, Gould et Williams. Sur la fin de la course, Woodmann s'arrête au stand pour ravitailler. Son avance fait qu'il repartira avec le « chapelet » puis à nouveau, il s'en détachera. Mais sera tout de même doublé par Agostini. Seul Jack finira dans le tour du vainqueur. Dans cette catégorie aussi, il y avait des Français au départ. Jean Auréal sur la 383



La remontée désespérée de Read.



Herrero à la limite.



Le grand Lodewijkx sur son petit Jamathi.



RÉSULTATS SPA

(5 tours = 70,5 km)

50 cc

	m	s	km/h
1. H. Anscheidt (Suzuki)	28	06.1	150,52
2. P. Lodewijkx (Jamathi)	29	10.7	144,96
3. A. Nieto (Derbi)	29	11.6	144,89
4. B. Smith (Derbi)	29	18.8	140,30
5. M. Mijwaart (Jamathi)	30	01.5	140,88

Tour le plus rapide : Anscheidt 5 m 33,3 s = 152,3 km/h.

(9 tours = 126,9 km)

255 cc

	m	s	km/h
1. P. Read (Yamaha)	40	38.6	187,34
2. H. Rosner (MZ)	40	45.6	186,80
3. R. Gould (Yamaha-Bultaco)	41	04.9	185,34
4. L. Szabo (MZ)	41	39.0	182,81
5. S. Herrero (Ossa)	41	59.4	181,33

Tour le plus rapide : Ivy 4 m 11.5 s = 201,82 km/h.

(15 tours = 211 km)

500 cc

	h	m	s	km/h
1. G. Agostini (MV)	1	03	11.8	200,87
2. J. Findlay (Mc Intyre-Matchless)	1	06	58.1	190,11

A 1 tour : 3. Woodman (Seeley); 4. Fitton (Norton); 5. Carruthers (Norton).
Record du tour : Agostini (MV) 4 m 3.4 s = 208,55 km/h.
(Ancien record : Agostini 4 m 5.3 s = 206,93 km/h en 1967.)

(8 tours = 112,8 km)

Side-car

	m	s	km/h
1. G. Auerbacher (BMW)	38	39.5	175,07
2. A. Butscher (BMW)	40	33.1	166,90
3. H. Lunemann (BMW)	40	35.2	166,75
4. A. Wakefield (BMW)	40	36.7	166,61
5. O. Kolle (BMW)	40	52.7	165,84

Tour le plus rapide : Fath (URS) 4 m 44.4 s = 178,48 km/h.

POSITIONS AUX CHAMPIONNATS APRES ASSEN ET SPA

50 cc

1. Anscheidt (Allemagne-Suzuki) 30 pts; 2. Lodewijkx (Hollande-Jamathi) 17 pts; 3. Smith (Australie-Derbi) 15 pts; 4. Nieto (Espagne-Derbi) 10 pts; 5. Schmalzle (Allemagne-Kreidler); Kunz (Allemagne-Kreidler) et Walpole (Angleterre-Honda) 6 pts.

125 cc

1. Read (Angleterre, Yamaha) 24 pts; 2. Molloy (Nouvelle-Zélande, Bultaco) 12 pts; 3. Canellas (Espagne, Bultaco) 11 pts; 4. Anscheidt (Allemagne, Suzuki) et Ivy (Angleterre, Yamaha) 6 pts.

250 cc

1. Ivy (Angleterre, Yamaha) 24 pts; 2. Read (Angleterre, Yamaha) 20 pts; 3. Rosner (DDR, MZ) 19 pts; Gouffé (Yamaha-Bultaco) 11 pts; 5. Molloy (Nouvelle-Zélande, Bultaco) et Pasolini (Italie, Benelli) 10 pts.

350 cc

1. Agostini (Italie, MV) 24 pts; Pasolini (Italie, Benelli) 12 pts; 3. Molloy; 4. Woodmann (Angleterre, Aermacchi-Métisse) 5 pts.

500 cc

1. Agostini (Italie, MV) 40 pts; 2. Findlay (Australie, Mc Intyre-Matchless) 18 pts; 3. Williams (Angleterre, Arter-Matchless) 7 pts; 4. Shorey (Angleterre, Norton) et Ball (Angleterre, Seeley) 6 pts.

Side-car

1. Auerbacher (Allemagne, BMW) et Attenberger (Allemagne, BMW) 17 pts; 3. Schauzu (Allemagne, BMW) 16 pts; 4. Fath (Allemagne, URS) 13 pts.

Aermacchi et Barbaroux sur la Paton de Paba. Aureal fait sagement sa course jusqu'à ce que la chaîne secondaire, trop détendue, saute. Quant à Barbaroux, il m'a agréablement surpris. Au début, c'était un peu timide puis au fil des tours, l'assurance est venue et bientôt il passe Scheimann et remonte sur Marsowsky et Hartle qui se disputent la onzième place. Hélas pour Alain, l'embrayage de la Paton ne lui permettra pas de rattraper ces deux ténors.

L'AMERE VICTOIRE D'AUERBACHER

L'accident tragique qui causa la mort d'Attenberger et de son passager Schillinger clôturera dramatiquement le Grand Prix de Spa. A quelques kilomètres du départ, Fath est déjà en tête et au premier tour il a cinq secondes d'avance sur Attenberger et Auerbacher. Le champion du monde Enders passe très en retard, son rennsport tourne sur un cylindre, l'autre n'est pas alimenté en essence. Fath gagne toujours quelques secondes par tour, Auerbacher

et Attenberger tournent ensemble et Schauzu occupe la 4^e place jusqu'à ce qu'un trou se forme dans un des pistons. Au sixième tour, la course en compte huit, Fath s'arrête, encore une panne idiote, le tuyau qui relie les deux réservoirs d'essence est bouché... Auerbacher et Attenberger se disputent maintenant la première place, la troisième est aussi âprement contestée par Butscher et Wakefield. Dans le dernier tour, le rennsport de Wakefield ne marche plus que sur un cylindre et pour la première place c'est le drame... Dans la descente sur Stavelot, Attenberger est en tête juste devant Auerbacher. A la sortie de la courbe précédant la ligne droite de Masta, le side-car bleu pâle mord sur l'herbe, Attenberger tire sur le guidon pour revenir sur la route, mais lorsque la roue avant de la moto accroche à nouveau le bitume, le side-car traverse d'un trait la piste, à 45°, frôlant l'attelage d'Auerbacher et allant s'abîmer quatre mètres en contrebas. Les deux hommes éjectés sont tués sur le coup. Auerbacher dont c'est la première victoire en G. P. cette année n'avait pas le sourire en montant sur le podium...

MODELISME

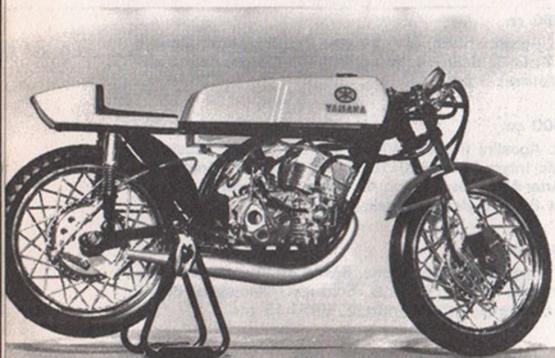
champion

250 cc YAMAHA G. P.

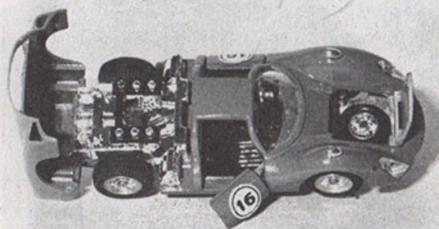
AU 1/9^e

PROTAR

Elle a été championne du Monde en 1964 en 1965, et même si elle ne remporte pas le titre cette année, elle en aura un de toute façon grâce à sa réplique au 1/9^e, celui de meilleure maquette moto. Cette 250 cc Yamaha est vraiment splendide et je vois déjà MM. Read et Ivy penchés sur une table en train de monter les 150 pièces de l'ouvrage. Ce serait justice qu'ils se fabriquent une moto les ayant souvent menés à la victoire. S'ils sont normalement doués pour le maquetisme, il leur faudra une quinzaine d'heures pour construire cette 250 cc bicylindre à distributeur rotatif dont les suspensions avant et arrière fonctionnent, dont tous les câbles, les fils de bougie, les diverses canalisations sont là, sur laquelle rien, rien ne manque, et à laquelle vous pourrez adjoindre si le cœur vous en dit un joli carénage. Pour tout dire, la maquette est si bien qu'on peut la monter sans même la peindre, mais les amoureux du travail bien fait, comme à l'habitude, ressortiront leurs pinces. C'est une maquette dont il ne faut pas se priver, pour 40 F, on a vraiment tous les détails.



Ces miniatures ont été photographiées pour vous chez Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris.



PORSCHE CARRERA 10

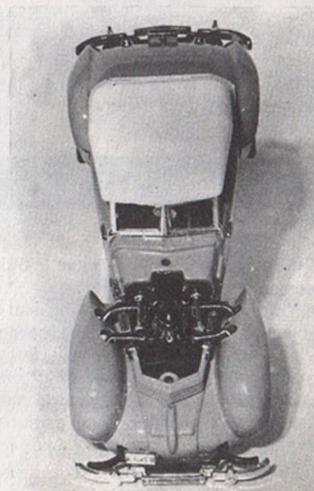
MEBETOYS

Bonne initiative de la marque italienne qui nous présente un modèle inédit : la Carrera 10. Sa réalisation n'est peut-être pas exempte de tous défauts, mais il ne faut pas se montrer plus royaliste que le roi et nous saluons donc, comme il se doit, la dernière arrivée dans le parc des voitures de sport au 1/43^e. Cette miniature dotée de suspensions bénéficie en outre des derniers perfectionnements que l'on peut trouver actuellement. Le capot moteur se lève pour laisser voir le six cylindres dont la fonderie est loin d'être précise, les portes s'ouvrent sur deux baquets quelconques, tandis que la soute à bagages une fois ouverte laisse voir une roue et un pneu bien gonflé. C'est là faire fi d'une des astuces de la Carrera 10 où la roue de secours n'est jamais gonflée pour une question d'encombrement. A noter aussi de bien petits rétroviseurs et des pots d'échappement peints, on se demande pourquoi, de la même teinte que la voiture entière. Cette auto vous coûtera 13 F, ce qui est quand même bon marché en regard des prix pratiqués à Stuttgart...

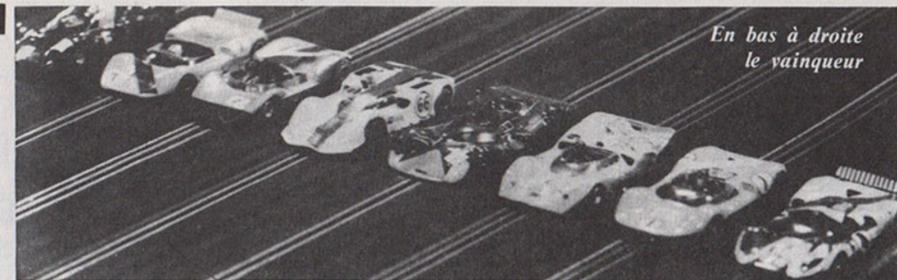
CORD 1937

DUGU

Lorsque la voiture fit son apparition aux U.S.A., elle déclencha l'envie et l'admiration de tous les passionnés d'automobile. Elle innovait avec son capot « alligator », elle préfigurait l'avenir, lançant une mode toujours d'actualité, celle du radiateur camouflé derrière un enjoliveur. Esthétiquement, elle n'était pas laide et avait foule de solutions chères aux Américains qui la considèrent comme une des plus belles classiques à l'heure actuelle. Dugu, la marque italienne spécialiste des voitures anciennes, a dû penser aux collectionneurs impécunieux en sortant sa magnifique Cord au prix de 22,50 F. Elle est vraiment très réussie, la Cord de Dugu, tant au point de vue proportions qu'au point de vue réalisation des détails qui donnent la note et l'éclat d'une maquette. Le capot se retire, dévoilant cette grosse pièce de mécanique fort bien rendue tandis que les échappements, sortant par les ailes comme sur l'original, rejoignent un dessous de voiture parfaitement fini. L'intérieur aussi est digne d'éloges et l'on peut noter que, outre le volant typique de la marque, nous avons droit à un rétroviseur que les constructeurs ont trop souvent traités à la légère. Finalement, cette fort jolie miniature ne souffre que d'un petit défaut contrariant pour les petits, mais que les grands pardonneront aisément : les roues ne tournent que bien difficilement.



SLOT



LES 24 HEURES DE SLOT : LES MAC LAREN, COMME A LA CANAM

A l'église d'Auteuil toute proche sonnent trois heures quand Brigitte Vincent, curieusement armée d'un drapeau à damiers, lâche sur la piste Grand Prix du centre A. C. Mini Racing, 20, rue Erlanger à Paris, huit bolides de slot qui vont devoir rouler vingt-quatre heures durant. Pour cette deuxième édition de l'épreuve, tous les équipages sélectionnés sont parisiens, sauf un qui est composé de garçons de Vichy et de Clermont-Ferrand. Ils ont été déçus en voyant la piste, nos provinciaux, car sur la foi d'amis sincères, ils avaient préparé une auto pour circuit très rapide et sans échangeur, mais très sportivement ils décident tout de même de tenter leur chance avec leur bolide inadapté au circuit.

C'est parti très vite et, à la fin de la première heure, trois voitures sont détachées. Devant deux Mac Laren ensemble, la voiture vichyssoise étant déjà loin mais précédant tout de même la P4 numéro 5 en proie à des ennuis de fixation de carrosserie et qui tord ses axes un peu trop facilement, et la Chaparral qui commence à griller des moteurs... En tête, c'est la bataille et il est difficile de savoir si ce sont les équipiers ou les spectateurs qui sont les plus excités. Dans un sympathique brouhaha, les pilotes, les yeux suivant le bolide, la main crispée sur la poignée ne voient rien, ne disent rien, ils vivent leur course. Ils ne s'animent, ne se déchainent que lors des incidents inévitables dans une épreuve de longue haleine. Alors ils courent à la table atelier, investissent ceux qui sont sur le passage, manient la pince avec furie, ils deviennent d'autres hommes. Et la voiture revient sur la piste pour le cap des deux heures, cap que l'équipe 1 franchit en tête, devant la 6 et la 4, la 8 ayant perdu quelque trente tours sur rupture d'axe. Et pendant que l'horloge tourne, cela continue. Les relais ont été pris et la Ferrari 6 en a profité pour passer en tête un court moment. Mais un axe casse lors d'une sortie de piste et les Mac Laren 1 et 4 reprennent la direction des opérations. Puis la 1 s'arrête sur ennuis de moteur laissant la voiture 4 s'installer en tête. Elle y restera longtemps, jusqu'à la quinzième heure où la Ferrari arrive à prendre un

tour à sa rivale. La lutte en tête retient l'attention de tous et la bagarre opposant la 1 et la 2 passe presque inaperçue. Les quatre autres équipages semblent devoir se contenter des positions acquises dès avant la mi-course et ne peuvent plus jouer aucun rôle. Ce n'est que six heures avant la fin que les positions se stabiliseront vraiment à la suite de plusieurs sorties de route de la Ferrari qui terminera néanmoins bonne deuxième. Les yeux sont tirés, les carrosseries rafistolées à grand ren-

fort de scotch, mais la bonne humeur est intacte quand, vingt-quatre heures après leur départ, les petites voitures de slot passent sous le drapeau à damiers tendu au-dessus de la piste, après, pour la gagnante, une ronde de 569,070 kilomètres à la moyenne de 23,800 km. Et puis ils sont partis, emportant sous leur bras les coupes, les caméras, les électrophones et les bouteilles gagnées. Sans oublier les petites merveilles sevrées de piste alors qu'elles auraient peut-être pu tourner des jours, des jours...

1 ^{er} 6 323 t.	Équipe n° 4	MM. AMI NOËL PRÉ ANDRIOT	Mc Laren MK3 châssis corde à Piano moteur 26 D Rebobiné type Espadon	8 axes cassés 4 couronnes 4 paires de pneus 1 paire de charbons même moteur bobiné par Ami
2 ^e 6 142 t.	Équipe n° 6	MM. GAVARRY COULON VIGNEROT CARLOS	Ferrari P4 châssis corde à Piano moteur 26 D Rebobiné	3 axes cassés 5 axes redressés 3 paires de pneus 3 couronnes 1 paire de charbons 6 paires de tresses (Buhler 26 D) même moteur
3 ^e 5 462 t.	Équipe n° 2	MM. NATALI CHAPÉ PERON VARAGNE (absent pour l'épreuve)	Mc Laren MK3 châssis corde à Piano moteur 16 D Rebobiné	4 axes cassés 7 couronnes 3 paires de pneus 5 paires de tresses même moteur
4 ^e 5 147 t.	Équipe n° 1	MM. JABALOT FALLIGAN TINLAND POZZI	Mc Laren MK3 châssis corde à Piano moteur 26 D Rebobiné	4 paires de pneus 6 moteurs à la 12 ^e heure, refonte totale du châssis et de la voiture
5 ^e 4 915 t.	Équipe n° 8	MM. MAIGNIEN CHAMPEAU ADIBA WILLETTE	Mc Laren M6A châssis corde à Piano moteur 16 D Rebobiné	1 axe cassé 2 paires de pneus 6 moteurs 1 paire de charbons 6 paires de tresses 3 mètres de fil 1 induit rebobiné sur place en 1/2 h
6 ^e 4 523 t.	Équipe n° 7	MM. GIL VALLEIX DELIGNY MOURAD	Cucaracha châssis corde à Piano et fibre de verre moteur 16 D Rebobiné	5 axes cassés 3 paires de tresses même moteur
7 ^e 4 456 t.	Équipe n° 5	MM. GANTES STEVENIN DE CARBON PATOU	Ferrari P4 châssis aluminium moteur 26 D Rebobiné	1 axe cassé 6 axes tordus 2 couronnes 1 paire de pneus même moteur
8 ^e 3 586 t.	Équipe n° 3	MM. CIGANER DESTRUEL J.-C. PERROT DESTRUEL J.-F.	Chaparral châssis corde à Piano moteur 26 D Rebobiné	4 axes cassés 4 couronnes 2 paires de pneus 16 paires de tresses 16 moteurs 1 rouleau de Scotch

Champion

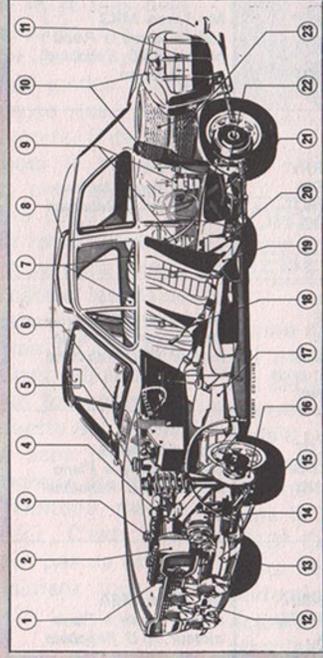
DU
15 AOÛT
AU
15 SEPTEMBRE

LA
REVUE A
300 A
L'HEURE

BRIÈVEMENT VOITRE...

On reparle beaucoup de la FI Cosworth à quatre roues motrices. Et déjà, on suppute : qui la pilotera ? Le nom de Jochen Rindt est souvent avancé... Frank Ruata a acheté une Costin Nathan à moteur BMW... Nouveau châssis Eagle plus compact et léger attendu pour le Canada...

Il semble que Ferrari construise un monstre tout neuf pour la Can-Am, équipé d'un formidable six litres 2 ACT d'au moins six cents chevaux ! De quoi parler aux Mc Laren, on dirait... Le départ des 24 Heures du Mans, en raison de la date tardive (28 Septembre) est avancé d'une heure (trois heures au lieu de quatre)... Le Grand Prix d'Angleterre était télévisé en direct : conflit résolu outre-Manche, espérons qu'il en ira bientôt de même sur le continent... Il n'y aura pas de BRM pour la série tasmane cette année... Longs essais à Zandvoort pour le proto 3 litres Alpine, ainsi que sur le circuit d'essais Michelin à Clermont-Ferrand : résultats, beaucoup de discrétion et optimisme... Dans la série Trans-Am actuellement disputée aux USA (voitures du groupe 7) domination absolue de Mark Donohue qui conduit une Mc Laren 67 ex-usine mise au point par l'ancien coureur Roger Penske... Maublanc au volant de son Abarth 2000 l'a nettement emporté à Chamrousse... Citons enfin notre confrère Patrick Mc Nally dans l'Autosport : « Comme Colin Chapman me demandait comment diable je pouvais écrire des comptes-rendus de courses en habitant la Suisse (pays où les courses sont interdites), je lui ai répondu qu'il me suffisait de parcourir la Place Bel Air à



COMMENT PRÉPARER UNE VOITURE DE TOURISME...

... c'est ce que vous explique Ford en vous dévoilant les dessous de ses Escort Twin-cam de rallyes. Document sérieux, complet et précis qui donne une idée fidèle de la différence qui sépare une bonne voiture et un engin de compétition. Signalements sont naturellement homologués...

1. Refroidisseur d'huile; 2. Réservoir de lave-glace; 3. Bouchon de remplissage rapide d'huile sur moteur twin-cam; 4. Servo; 5. Réservoir de liquide de freins et d'em-brayage aisément accessible;

ENCORE PLUS VITE...

Le Team Manager de l'équipe MV, Arturo Magni, a déclaré que sur la ligne droite de Masta à Spa, la MV 3 d'Agostini passait le 276 km/h, mais que cette machine pouvait tirer un braquet encore plus long !

6. Volant à moyeu déporté et rembourré; 7. Sièges spéciaux garniture nylon; 8. Arceaux de protection; 9. 2 pompes à essence électriques; 10. 2 réservoirs d'essence; 11. Batterie; 12. Support de montage de phares supplémentaires; 13. Tôle de protection de carter moteur en alliage de magnésium; 14. Alternateur; 15. Barre stabilisatrice; 16. Freins à disques; 17. Boîte de vitesses de COR-TINA GT; 18. Lampe de navigation sur support flexible; 19. Harnais de sécurité; 20. Coffre pour pièces de rechange et bidons d'huile; 21. Barre anti-couple; 22. Amortisseurs réglables; 23. 2 roues de secours.

VOLEURS D'ESSENCE

A Spa quelques coureurs pas très honnêtes se sont fait passer pour d'autres afin de recevoir un supplément d'essence qui ne leur était pas destiné; pour ce, ils ont donné de fausses signatures et ont présenté des motos munies de numéros qui n'étaient pas les leurs. La chasse aux parasites a commencé dans le

LE JAMAÏH, UN 49,6 cc.

Plus d'un a été surpris par les performances du Jamathi et, pour beaucoup, un doute planait sur la cylindrée exacte de ce 50 cc. Aussi les coureurs de chez Derbi ont-ils pris la couragieuse initiative de faire déculasser le moteur après la course de Spa et il s'est avéré que la cylindrée exacte du Jamathi était de 49,6 cc. Ce moteur a été construit sur les bases d'un 50 cc Suzuki monocylindre ex-usine; l'an dernier il était encore à refroidissement par air mais déjà avec un distributeur rotatif et une boîte 9 vitesses; la grosse modification pour cette saison est l'apport du refroidissement liquide. Les constructeurs du Jamathi sont deux Hollandais : Jan Thiel et Marin Migwaart (qui court sur une de ces machines). La première apparition en GP de ce 50 remonte exactement à un an, lors du Dutch TT 67.

AUERBACHER, LE BON SAMARITAIN

Après le T.T., les frères Castella ont participé à quelques meetings en Angleterre, à Mallory Park où ils finissent seconds et à Snetterton où ils auraient pu espérer la même place si leur embellage avait tenu... Le soir même de cette course ils étaient donc en route vers l'usine BMW où on leur promet un nouvel embellage dans un mois et demi. Or le Dutch TT avait lieu la semaine suivante, et c'est finalement Auerbacher qui très sportivement leur prête un de ses moteurs pour le Dutch TT et Spa.

SIMCA : Un sérieux programme de compétition

En présentant à la presse les nouvelles Simca « 1000 » à moteur 1100, baptisées S comme ses homologues de chez Renault et Fiat, Jacques Rousseau, le directeur du nouveau service compétition, a annoncé les prochaines étapes de son programme : outre Londres—Sydney, elles ont nom Tour d'Europe, Critérium des Cévennes (peut-être), Rallye de Monte Carlo avec au moins cinq voitures d'usine qui seront des 1100 traction avant et des Coupés 1200 S. On verra aussi bientôt dans les rallyes les nouvelles 1501 S. Sur le plan course, vous savez déjà que c'est un moteur Simca 1200 S préparé par l'usine (il développerait environ 100 CV) qui équipera la Moynet au Mans, et Simca semble tout disposé à poursuivre sérieusement l'expérience si l'exhibition de cette voiture aux 24 Heures était convaincante. Avec les modèles de production, on visera en 69 outre Monte Carlo, la Coupe des Alpes et le Tour de Corse. Côté pilotes, aucun volant n'est encore définitivement attribué, mais dans les grandes épreuves internationales, il est certain que l'on fera appel à des professionnels, français et étrangers aussi, ce qui est conforme d'ailleurs à la vocation exportatrice de la maison. Mais Simca est aussi décidé à accomplir un important effort pour découvrir et aider de jeunes talents : nous entendrons probablement bientôt reparler.

L'ESPAGNE

MET AU POINT

Une nouvelle 250 Derbi a

Continental Circus...

fait son apparition à Spa : il s'agit toujours d'un monocylindre, mais maintenant à distributeur rotatif et refroidissement par eau avec une boîte 6 vitesses; la puissance annoncée est de 42 CV à 11 000 t/mn. Cette machine a fait quelques tours aux mains de Mieto qui l'a trouvée un peu trop rapide pour lui. Le nouveau 50 cc Derbi à refroidissement par eau pour sa mise au point. OSSA s'intéresse aux gros cubes en compétition, et l'an prochain, on peut s'attendre à voir Herrero sur une 460 OSSA (deux 230 accouplés). La très rapide 250 course recevra bientôt un refroidissement liquide. Bultaco poursuit toujours les essais des nouvelles 125 et 250 à distributeur rotatif. A Assen comme à Spa, ces nouveaux modèles ont souffert de troubles de carburation pendant les entraînements.

LE JURY INTER F.I.M.

A SABOTÉ...

Au Dutch TT, Gilberto Milani, officiel Aermacchi, a prétendu sa 350 cc à Jack Findlay « pour voir », autrement dit pour tester le pilote le plus en vue de la saison. Pendant les essais, Jack s'est mis la moto en mains tout en se qualifiant pour la course, mais après la seconde séance d'entraînement, le jury international a tout simplement décidé que Findlay ne partirait pas en 350 cc, prétextant que les temps des essais, dans les autres catégories où il participait, étaient meilleurs qu'en 350. Il ne me semble pas qu'à un seul moment le jury ait pu penser que cette course de 350 cc représentait pour Jack un droit d'entrée dans l'usine Aermacchi.

QUI GAGNERA LA FF?

Vous savez que l'A. S. Armagnac-Bigorre organise à Nogaro des stages de pilotage. Les meilleurs de chaque session sont qualifiés pour un concours final dont le vainqueur se verra attribuer une FF pour 1969. Sont actuellement qualifiés cinq jeunes. Il reste des places pour le dernier de ces stages qui aura lieu du 9 au 14 septembre. Renseignements à L'A.S.A.A.B. Boîte postale n° 6, 32-Nogaro.

LES NOUVEAUTÉS YAMAHA

L'an prochain Yamaha commercialise une 500 twin deux temps alimentée par deux carburateurs. Ce modèle pourrait être transformé en version compétition « client », ceci en vue des nouvelles réglementations FIM. La TDIC recevra quelques modifications mineures (piston, boîte de vitesses) et une 350 compétition « client » doit aussi être mise en vente : cette machine développerait 65 CV!

Après les courses de Rouen et de Magny-Cours toutes deux gagnées par « Jimmy » Mieusset, celui-ci se détache aux différents classements, Michelin et Elf, tandis que Grac accentue encore son avance chez les constructeurs. Mais la route est encore longue, la saison n'est pas finie.

COUPE MICHELIN Formule France :

1. Mieusset, 45 points.
2. Morel, 18 points.
3. Guerre-Berthelot, 15 points.

4. Dayan, 12 points.
4. ex-aequo : Crozier, 12 points.
6. Tonneline, 10 points.

COUPE ELF Formule France :

1. Mieusset, 49 points.
2. Crozier, 40 points.
3. Tonneline, 20 points.
4. Boitier, 18 points.
4. ex-aequo : Libert, 18 points.
6. Chicard, 16 points.

CHALLENGE MICHELIN (constructeurs) :

1. Grac, 74 points.
2. Elina, 31 points.
3. Pygmée, 12 points.
4. Alpine, 8 points.

Au challenge Shell, pour les bouleversements traditionnels, attendons la fin de saison... pour l'instant c'est le calme plat.

CHALLENGE SHELL :

1. Verrier (Alfa-Roméo), 860 points.
2. Elford (Porsche), 830 points.
3. Neyret (Citroën), 596 points.
4. Haldi (Porsche), 584 points.

NOTRE SÉLECTION CALENDRIER

AUTO

Circuits	Courses de côtes	Rallyes	Courses de côtes	MOTO
17 août 18 août	Oulton-Park (G.-B.)	Marathon de la Route (B)	18 août	22-Grâce-Uzel
20-24 août	G.P. de la Méditerranée (1) Silverstone (G.-B.) 500 km du Nurburgring (D)	Coupe des Alpes	25 août	27-Thomer-la-Sogne 80-Punchy 35-Dol-de-Bretagne
25 août	G.P. de l'Avenir (B) Reims (F2, F3, FF) *	Tour d'Europe Coupe des Pyrénées	1 ^{er} septembre	12-Réquista 59-Cassel 60-Blargies
1 ^{er} septembre			8 septembre	35-Guichen 76-Rouen
2 au 8 sept. 8 septembre			14 et 15 sept.	
13 au 21 sept. 14 au 15 sept.			15 septembre	du Limonest-Mont-verdun 76-Belbeuf
15 septembre				12-Rodez 33-Arbis 84-Carpentras 95-Sannois-Argenteuil

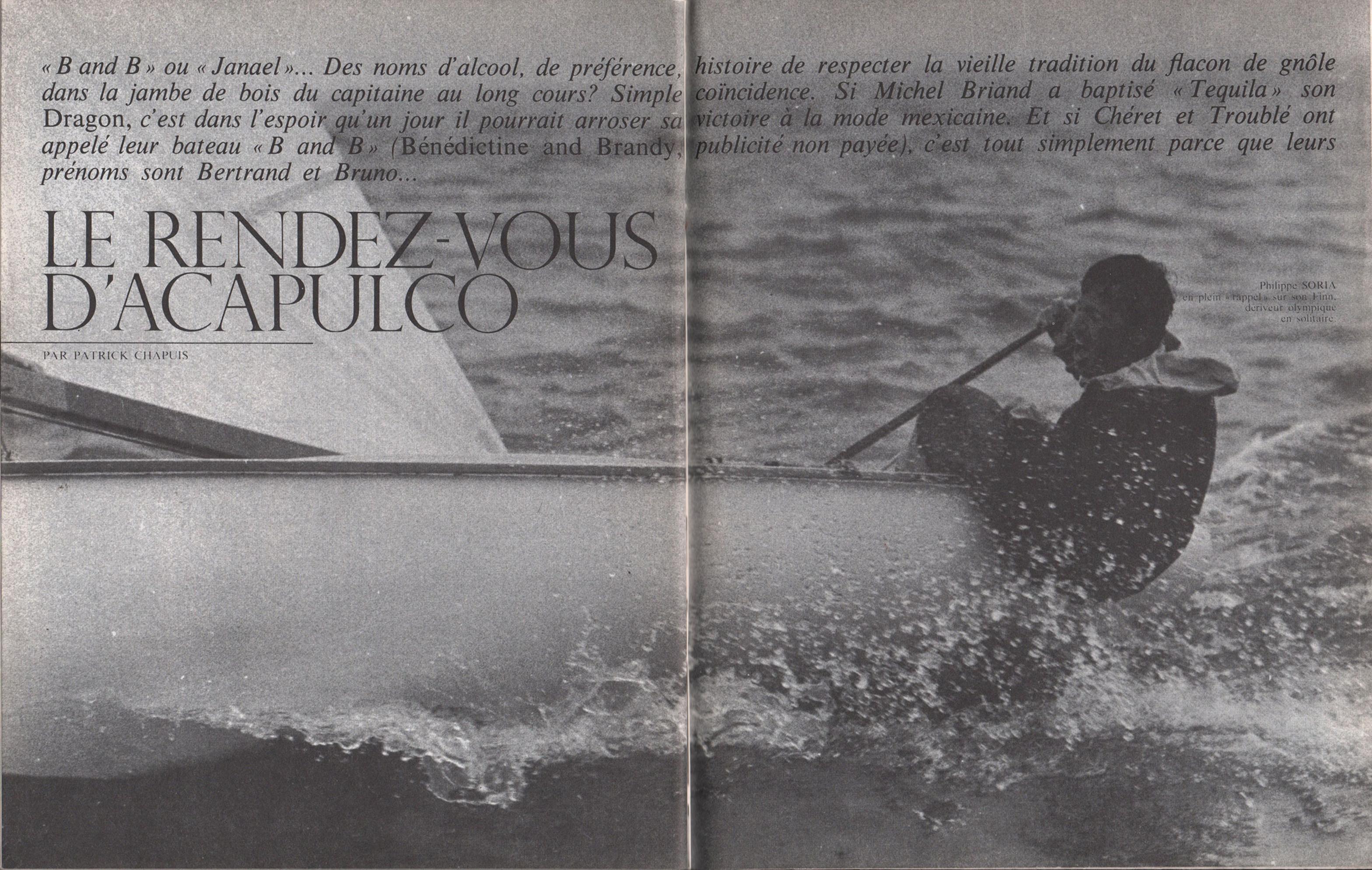
« B and B » ou « Janael »... Des noms d'alcool, de préférence, dans la jambe de bois du capitaine au long cours? Simple Dragon, c'est dans l'espoir qu'un jour il pourrait arroser sa appelé leur bateau « B and B » (Bénédictine and Brandy, prénoms sont Bertrand et Bruno...

LE RENDEZ-VOUS D'ACAPULCO

PAR PATRICK CHAPUIS

histoire de respecter la vieille tradition du flacon de gnôle coïncidence. Si Michel Briand a baptisé « Tequila » son victoire à la mode mexicaine. Et si Chéret et Troublé ont publicité non payée), c'est tout simplement parce que leurs

Philippe SORIA
en plein «rappel» sur son Finn,
dériveur olympique
en solitaire.



Il ne faut plus confondre capitaine Haddock et marin de Plaisance. Transportant dans ses cales une cargaison de médecins et de diététiciens voués à sa santé, ce marin-là, dans le port vibrant du lourd soleil d'Acapulco, ne boira que de l'eau. De l'eau minérale pour les Français qui en emmèneront 1 500 litres, en même temps qu'un cuisinier bien de chez eux, débauché du meilleur restaurant de l'aéroport d'Orly.

La réussite en yachting, plus que dans n'importe quel autre sport, est affaire d'état. D'état général, d'état nerveux et d'état moral. Dure épreuve pour les nerfs, les muscles et l'esprit, la régate nécessite un parfait équilibre plus qu'une force de manieur de fonte. Elle se rapproche en cela de l'automobile. De la course en circuit, en même temps que du rallye, du raid transsaharien et du safari sur quatre roues.

Faisons le point pour mieux comprendre. Ils iront dans le Pacifique conquérir des médailles au fil de l'étrave. Alors que le monde entier braquera son attention sur Mexico, ils ont choisi, sur cette mer de carte postale, la baie favorite des milliardaires américaines. Acapulco, ça sonne à l'oreille comme Copacabana (Brésil) ou Costa Smeralda (Sardaigne). Ça sent le rêve, le luxe, l'inaccessible aussi. Mais c'est bien là, sur la Côte Pacifique du Mexique, que le 14 octobre retentira le premier coup de canon des régates olympiques, pour 145 bateaux, 300 barreaux et équipiers.

Le yachting a fait son apparition au programme olympique en 1908. Depuis, il y a toujours figuré. Au début de ce siècle on appelait yachtmen les nobles concurrents de ces joutes nautiques. Parce qu'ils briaquaient avec la même énergie les boutons de leur blazer que les cuivres de leurs yachts. Aujourd'hui, il n'y a plus de yachtmen, plus de yacht aux J.O. Seulement des bateaux et des hommes au teint doré et aux cheveux salés, héros modernes d'un sport vieux comme le vent qui lui donne vie, et qui se répand comme un raz de marée.

600 000 Français font de la voile tout l'été. Mais neuf d'entre eux seulement feront claquer les trois couleurs en automne sur le plan d'eau olympique. Ces chevaliers avec leur barre pour cravache et leurs écoutes en guise de rênes, font tourner le plus vite possible autour de trois bouées des chevaux de bois verni baptisés « Tequila ».

Les régates olympiques concernent cinq séries. La France sera représentée dans toutes les séries sauf une, le Star. *Finn* (4,50 m de long) Un homme, et une voile de 10 m carrés de surface. C'est un bateau très dur, très athlétique. Sélectionné français, Philippe Soria (26 ans, conseiller technique régional de yachting dans le Languedoc-Roussillon) est bâti pour la lutte. 1,84 m, 82 kilos, et un cœur gros comme ça!

Flying Dutchman (6,05 m) Deux hommes à bord, une surface de voile - voile et foc génois - de 28,85 m carrés. Extraordinaire machine de course, puissante et rapide, le F. D. possède la faculté de « planer ». Il s'arrache à la suction de l'eau et avec sous la coque une moustache d'écume, il donne à son équipage l'impression de survoler les vagues. Bertrand Chéret (30 ans, maître-voilier) et Bruno Troublé (22 ans, étudiant en droit) domptent ce pur-sang sur les eaux d'Acapulco.

Star (6,89 m) Bateau à quille un peu démodé, où les Français, plutôt dépassés, n'auront pas de représentant.

Dragon (8,90 m) Bateau à quille où les Français, depuis deux saisons, crachent des flammes. Michel Briand (37 ans, agent immobilier) et ses deux équipiers, Pierre Blanchard (23 ans), et Michel Alexandre (22 ans) ont tout sacrifié aux Jeux.

5,50 m. C'est un bateau à jauge, ce qui veut dire que

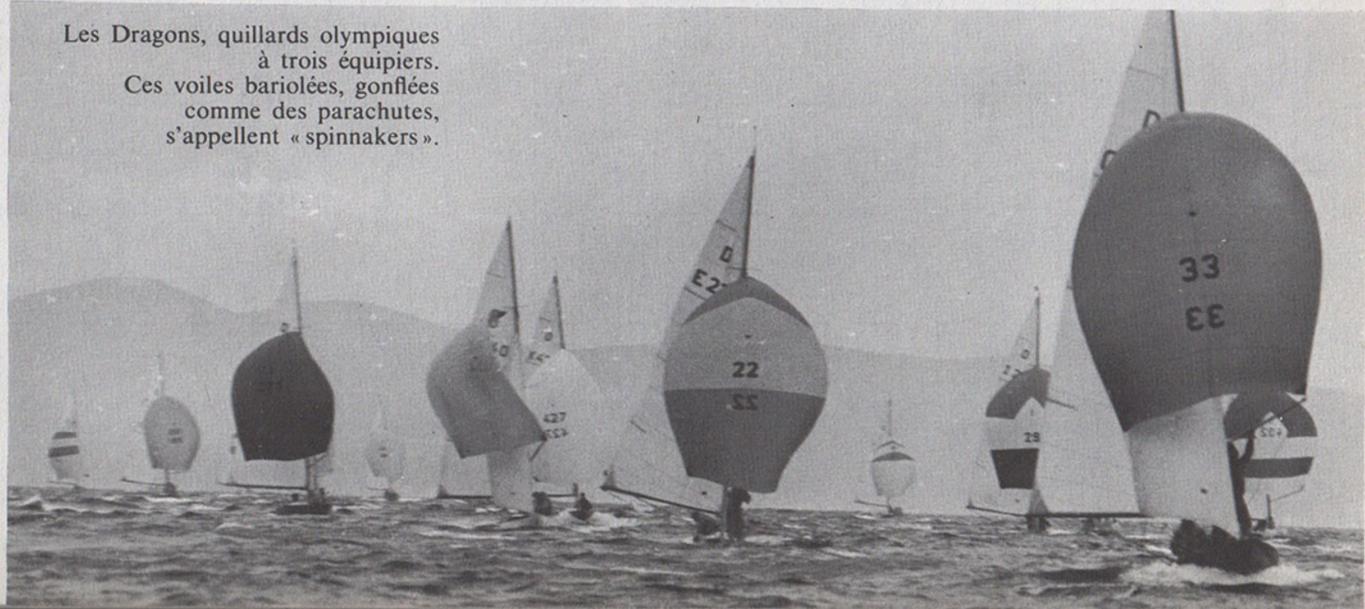
l'architecte dispose d'une certaine liberté pour concevoir le bateau le plus rapide possible. La longueur varie d'un bateau à l'autre mais est voisine de 9,50 m, la surface de voile étant de l'ordre de 29 mètres carrés. L'équipage français est formé de vétérans - le Docteur Pierre Brétéché (40 ans, chirurgien nantais), Roger Tiriau (40 ans pendant les régates olympiques, garagiste) et d'un dentiste de 33 ans, Gilles Buck.

Voilà pour les bateaux et les hommes. Les épreuves maintenant. Les jeux olympiques de voile sont courus en 7 régates, une par jour. Le vainqueur est le bateau qui totalise le plus petit nombre de points. A chaque régate, les points sont attribués de la façon suivante : 0 au premier, 3 au second, 5,7 au troisième, 8 au quatrième, 10 au cinquième, 11,7 au sixième, 13 au septième et ensuite on ajoute six à la place obtenue : 14 pts au huitième, 15 au neuvième, etc.

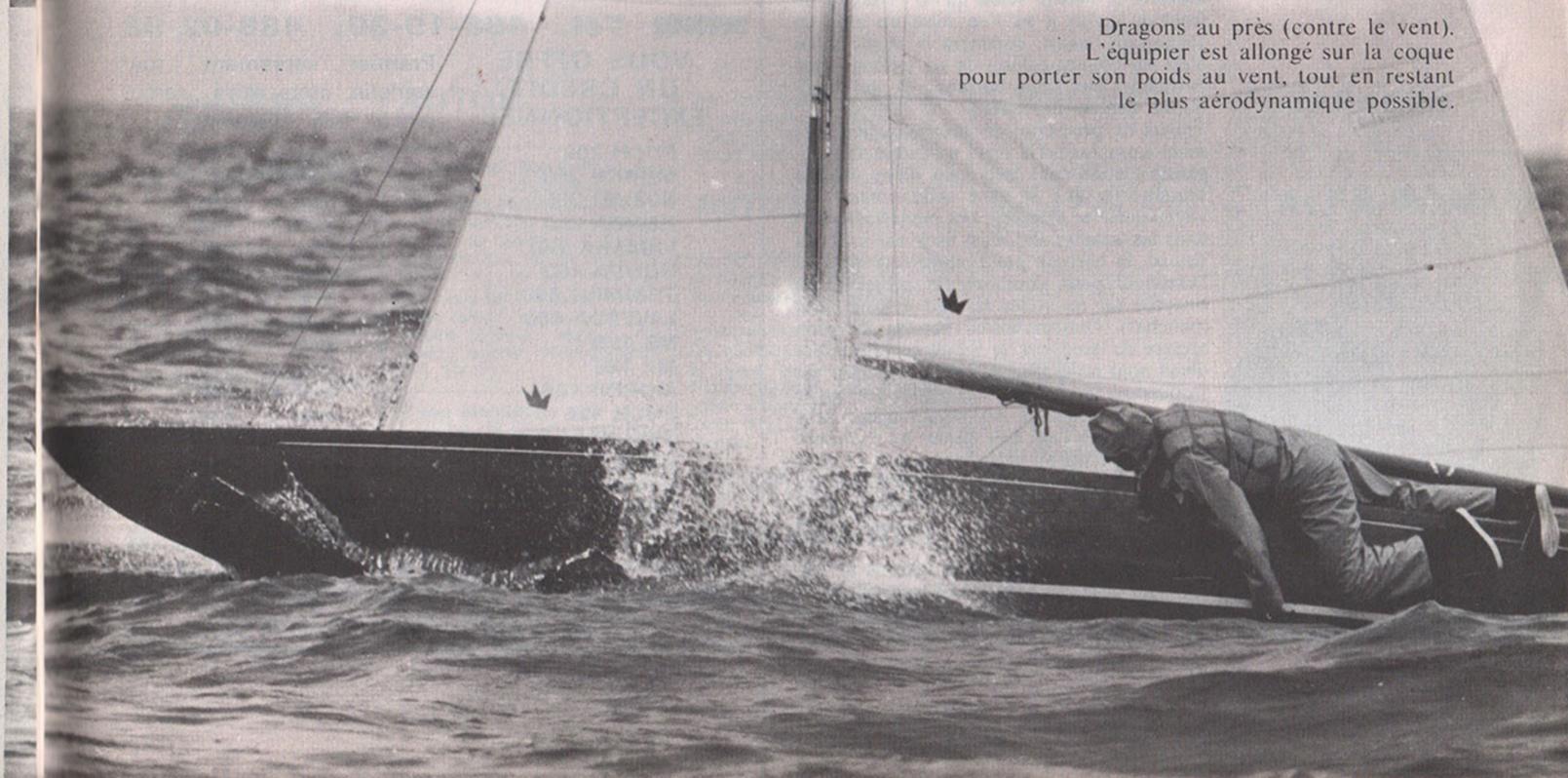
Selon les séries, le parcours est long de 10,83 milles (20 km) ou de 7,03 milles (13 km). Le départ se fait lancé, à coups de canon : le premier dix minutes avant le start, le second cinq minutes avant, et, enfin, le coup de canon libérateur. Derrière la ligne fictive déterminée par deux bouées, les bateaux rused pour prendre la meilleure place. Celle qui leur évitera de tomber dans la prison des autres voiles, et leur permettra de démarrer aussi vite que possible.



Les Dragons, quillards olympiques à trois équipiers. Ces voiles bariolées, gonflées comme des parachutes, s'appellent « spinnakers ».



Dragons au près (contre le vent). L'équipier est allongé sur la coque pour porter son poids au vent, tout en restant le plus aérodynamique possible.



LE RENDEZ-VOUS D'ACAPULCO



Il y a tellement de choses à faire dans les quelques instants qui précèdent le départ que John Oakeley et David Hunt, deux Anglais champions du monde des Flying Dutchman, sont en train de faire installer à leur bord un petit magnétophone étanche chargé de leur réciter une sorte de *liste de contrôle*.

Une fois le départ donné, la régatée ne ressemble à aucune autre course. Tracé autour de trois bouées le parcours est mis en place selon la direction du vent. Pour être réglementaire, ce parcours doit comporter :

- une remontée au vent (au près);
 - deux bords de largue (vent de travers);
 - une deuxième remontée au vent;
 - un bord de vent arrière;
 - et une troisième et dernière remontée au vent à l'issue de laquelle est jugée l'arrivée.
- Pour aller d'une bouée à l'autre, chacun est libre de choisir sa route. Pas de circuit à suivre, pas de piste à emprunter. Chacun va chercher le vent où il lui paraît être le plus favorable. Les bords (virages) qui se tirent ainsi, au louvoyage, n'ont rien à voir avec les bordées des matelots en goguette. Ils sont calculés avec une précision de mathématicien, mais de mathématicien inspiré, jamais prisonnier des formules. A l'intérieur des grands principes de base - faire marcher le bateau, le tenir à plat dans les rafales pour qu'il reste dans ses lignes - il faut sans cesse improviser. Tenir compte des variations du vent élément instable s'il en est, et de celles du courant, plus prévisibles certes mais plus difficiles à détecter.

Le barreur, avec sa girouette, son compas et sa sensibilité propre perçoit les sautes d'humeur d'Eole, le plus capricieux des dieux. Mais ce courant qui freine ou qui accélère le bateau selon qu'on l'attaque de front ou qu'on a su s'en faire un allié en s'appuyant dessus, comment le sentir si ce n'est par l'intermédiaire de ce sixième sens, particulier aux bons barreurs, et qui fonctionne comme un radar?

Travail de précision, de fourmi patiente et minutieuse, quand la brise est faible, la navigation à voile peut être aussi d'une terrible brutalité lorsque le vent siffle comme un voyou dans les mâtures. Les pieds accrochés dans les sangles de toile fixés au fond du bateau, le barreur porte alors son corps à l'extérieur pour équilibrer la pression qui s'exerce sur les voiles et tend à faire giter (pencher) l'embarcation. Revêtu de son armure de laine - 4 ou 5 pull-overs imbibés d'eau pour peser plus lourd - l'équipier est suspendu à son trapèze. Les pieds posés sur le bord de la coque, il est plus souvent dans l'eau que dans l'air. Les vagues lui explosent au visage, le sel lui brûle les yeux et si, pour les protéger, il porte des lunettes de moto, les verres en sont vite opaques. Malgré cela, il doit surveiller la régatée et signaler à son barreur tout ce qui s'y passe.

Parfois le bateau échappe au contrôle de son équipage et se retourne. Alors, on remonte à bord pour parfois prendre un nouveau bain forcé un peu plus loin. Mais la régatée conti-



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

N'HÉSITEZ PLUS...

dynamic sport

Méto Bourse et Rue Montmartre
149, rue de Montmartre, PARIS (2^e)

Tél. 488-19-30, 488-02-98

VOUS OFFRE
UN CRÉDIT
EXCEPTIONNEL

Premier versement, tout
compris, carte grise, carbu-
rant, frais préparation :

PUCH 250	avec = 740
MORINI 250	avec = 880
SUZUKI 250	avec = 980
HONDA 250	avec = 950
YAMAHA 250	avec = 1 050
HONDA 450	avec = 1 350
TRIUMPH 650	avec = 1 500
LAVERDA 650	avec = 1 550
MZ 125	avec = 580
MZ 125	avec = 475
MORINI 125	avec = 580
PUCH 125	avec = 530
SUZUKI 125	avec = 530
YAMAHA 100	avec = 510
YAMAHA 125	avec = 660
HONDA 125	avec = 587

POSSIBILITÉS D'INCORPORER LES ACCESSOIRES DANS LE CRÉDIT ■ CONDITIONS
IMBATTABLES POUR LES CYCLOMOTEURS ■ REPRISE DE TOUS 2 ROUES ■
OCCASIONS GARANTIE TOTALE ■ STOCK PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

Fermé DIMANCHE et LUNDI MATIN

LE RENDEZ-VOUS D'ACAPULCO

nue. Quelles que soient les conditions de course, il faut sans cesse modifier le réglage du bateau pour en tirer le meilleur parti. Jouer sur le creux des voiles, régler la tension des écoutes, la position de la dérive, celle des équipiers aussi, qui, en influant sur l'assiette du bateau, modifie ses performances.

C'est un peu comme si le pilote d'une automobile devait en même temps, en pleine compétition, assurer la mise au point de son moteur ou vérifier le gonflage de ses pneus...

Le barreur est homme-orchestre. Il fait tout à la fois, mais souvent sa première préoccupation est de ne pas être éjecté de son cockpit par les mouvements de la mer et les paquets d'eau salée qui balayent le cockpit.

Une régatée de forte brise est une terrible bagarre, un règlement de comptes entre les éléments et l'homme dont la seule chance est de l'aborder avec des armes forgées tout exprès. Pour conserver des abdominaux d'acier et rester en rappel pendant des heures sur son Finn, le « Danois Volant », Paul Elvstrom quatre fois champion olympique de 1948 à 1960, avait imaginé de se faire construire un banc spécial. Il pouvait ainsi reconstruire dans son garage la position qu'il avait à la barre. Sur ce banc de rappel - engin de torture au début, devenu indispensable - Paul Elvstrom se faisait servir son petit déjeuner et lisait son journal. Il put ainsi acquérir la maîtrise et la liberté

d'esprit nécessaires à l'élaboration d'une tactique. Il pouvait oublier son bateau et sa manœuvre pour observer ses adversaires. Aujourd'hui Paul Elvstrom a quarante ans. Son banc de rappel est un souvenir, presque une pièce de musée. Mais « Popol » ira encore aux prochains Jeux, sans doute dans la catégorie des Stars. Avec un espoir de médaille, car il est plus fort que jamais. En régatée, on ne cesse jamais d'apprendre : ce qu'on perd en fraîcheur physique, on le compense par une amélioration du matériel. A l'exception du 5,50 m J. I. qui, nous l'avons vu, est une série à jauge, les autres bateaux olympiques sont des monotypes tous semblables entre eux, même coque, même surface de voilure, etc. A terre, ils sont identiques à quelques détails près d'accastillage et d'aménagement. Mais, sur l'eau, il semble parfois que derrière ces coques jumelles se cachent des moteurs de Ferrari et de 2 CV tant le rendement est différent. Tout dépend de la mise au point. Pour mieux glisser, les coques sont enduites de graphite, sorte de *fast* marin. Récemment certains équipages avaient même imaginé de créer, par plusieurs orifices, un écoulement permanent de silicones le long de la coque pour lui donner une meilleure pénétration. Cette pratique a été interdite, de même que l'introduction de ces silicones dans les peintures. Aux J.O. une équipe de commissaires, armés de poinçons pour sonder les coques, vérifieront la nature des peintures utilisées. Pour les mâts, rien n'est trop beau. Ni les bois précieux, ni les alliages les plus modernes qui donnent au grément le maximum de nervosité. On a même essayé le titane, métal rare utilisé en aéronautique et depuis peu en compétition automobile. Les voiles font l'objet des plus grands soins.

La voile c'est le moteur du bateau. Elle a le vent pour carburant et son rendement reste quelque chose d'assez mystérieux. Comment savoir si telle voile tire plus que telle autre? Pas de chronométrage possible, puisque la vitesse dépend de la force du vent qui n'est pas constante. Les Américains s'entraînent avec sur les oreilles des écouteurs qui permettent à leur entraîneur de leur transmettre des instructions. Il est plus facile, en effet, de juger du bon rendement d'une voile avec un certain recul. Pour conseiller Marielle et Killy dans la recherche de la meilleure position de recherche de vitesse, Honoré Bonnet, cet hiver, ne procédait pas autrement. Cette fameuse voile, elle sort de chez un grand couturier, maître-voilier qui ne laisse pas facilement pénétrer ses secrets. L'homme de l'art taille les voiles dans du Dacron (tergal américain) ou du Tétoron (tergal japonais) de 140 grammes à 170 grammes au mètre. Les spinnakers, ces voiles parachutes qui déploient au vent arrière leurs parures guerrières, sont confectionnés dans du nylon ultra-léger de 50 et même 28 grammes. En prévision des faibles brises qui attendent les concurrents dans la baie d'Acapulco, un barreur autrichien Karl Geiger vient même de commander des spis très fins, taillés dans du nylon de 15 grammes. Il paraît que les petites amies du bel Autrichien utilisent le même tissu pour leurs chemises de nuit. Ça ne fait pas très sérieux, et pourtant c'est peut-être là une arme secrète, décisive pour les Jeux. Les Français en tout cas le pensent puisqu'ils sont en train de préparer eux aussi des spis évanescents. Il ne faut rien négliger. Le rendez-vous d'Acapulco a trop d'importance pour être manqué.

PATRICK CHAPUIS

petites annonces

Prix de la ligne : 5,50 F

Nombre de signes (ou
espaces) par ligne : 27

Le montant de l'an-

nonce doit nous par-

venir en même temps

que le texte et avant le

10 du mois.

AUTOS

Vds COOPER 1300 S 67 except.
22 000 km. TOUS acces. - vds
200 F volant FUSINA val. 320 F. -
c.-tours neuf 150 F. B. BONNET,
61, rue du Commerce, LONS-LE-
SAUNIER (39). Tél. 24-16-78.

Part. vend R8 GORDINI 1300 -
roues delta - anti + L.P. pat.
collomb. 1^{er} main - nbx acc., état
except. Barbon, PONT-DE-VAUX
(01). Tél. 49.

A vdr MERCEDES 220, 1953,
5 cyl. Tél. 78-12-13. BLOIS (41).
M. Gilles CHEVRIAU.

Part. vend PORSCHE S 90, 61,
gris métal. - échge Standard mot.
65 - 5 000 F. TRO. 38-38 (soirée).

P. à P. SPRITE MK 1 ASHLEY,
Fr. à disque, roll-bar, Mot. MK 2
JAUNE : G 800 neufs, nbx
access. JUNNE, 28, rue Delinge,
95-ENGIEN.

J.-P. CASSEGRAIN vend VW pick-
up aménagée pour formule III -
1 500 F. 21, av. Dauphine -
45-ORLÉANS - Tél. 87-28-67.

MOTOS

Vds GT 40 CHAS DYNA - MOT.
517/607 + Acc. MRC, 90 F. Tél.
heures bureau à 496-26-24.

MOTO-PLASTIC, 42, rue de Lille,
59-ROUBAIX. Car., selle., res., gde
b. polyest., modél. cse. sport, pour
Suzuki, Honda cb. 125, 250, 305.
Morini, Ducati mach. 1-3-div. pour
cyclo. av. ou ss. pédal. spéc.
mondial.

MORINI 250 course. OLDANI fche
Ceriani, BACHELET. Tél. 434-17-97.

ACCESSOIRES

Vds 5 jantes extra-larges pour
COOPER. Ecr. YVAN, Bel Air,
n° 36, TAIN L'HERMITAGE (26).

EMPLOIS

J. H. 23 ans, photographe, lib.
serv. milit. fin août, ch. empl. en
rapport S P Mot. POTIER J.-G.,
77-JUILLY.

SLOT

EXCEPTIONNEL : Liquidons maté-
riel neuf de SLOT : Calex, Cox,
Dynamic Lancer, etc. 4.50 F le
dollar rendu net. Liste à disposition.

A VENDRE : 2 pistes Carrera 20 m
et 30 m, matériel complet, meuble
contrôle (compte-tours et micro
haut-parleur). Etat neuf, prix inté-
ressant. Écrire CHAMPION sous
n° 32-01 qui transmettra.

GARAGES

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

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. R. - Tél. (78) 88-45-28
SOLPLAST - 12 - Av. La Roche, 38 SAINT-ÉTIENNE - GRENOBLE

GARAGES

(SUITE)



8, boul. Gouvion-Saint-Cyr
PARIS-17^e GAL. 91-44

CONCESSIONNAIRE

B.M.W. VOLVO

PORSCHE

FERRARI

330 GT, grise, 64.
330 GT, bleue, 65.
330 GT, 66, gr. métal.
BERLINETTE LUSSO, 64, grise.
250 GT, 2+2, 63, nile susp.

B.M.W.

2000 N, 66, blanche.
2000 neuve, disponible.

VOLVO

85 et 115 CV, disponibles.

NOS REPRISES

AUTOBIANCHI Primula, 66, grise.
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.
MORRIS, 65, jaune.
FORD Mustang cpé, 67, b. o.
OLDSMOBILE Super 88, 64.
ISO Rivolta, 68, gr. métal., 67.
ASTON Martin, 65, bordeaux.
Dodge Dart, 65, grise.
JAGUAR 420, vert métal., 67.
PEUGEOT 404, cabriolet, 64.
PEUGEOT 404, 66.
SIMCA 1500, 66, boîte autom.
SIMCA 1501, 67, grise.
STUDEBAKER, 1963.
SUNBEAM Alpine, 65, grise.

ET 30 VOITURES

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

STAND 14

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

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, très belle, 60.
FERRARI 330 GT, 66.
ABARTH 1000 T.C., 0 km, 68.
ASTON MARTIN DB4, 61.
MUSTANG Cabr., 66.
MUSTANG Coupé, 65.
PORSCHE 911 S Targa, 68.
PORSCHE 911 S cpé, gr. mét., 67.
PORSCHE 911 cpé, vert, 65.
AUSTIN Cooper S, gr. 5, 64.
TR5, nve dispon., 68.
SPITFIRE nve, disponible.
MORGAN mot. TR4, unique, 66.
MORGAN mot. CORTINA, 66.
N.S.U.-Spider Wankel, 66.
N.S.U. Sport Prinz, superbe, 68.
ALFA ROMÉO 2,6 l, cabr., 64.
ALFA ROMÉO 1600, super, 66.
FIAT 1500 S cpé, très beau, 67.
FIAT 2300 S, gris métal., 66.
R8 GORDINI, gr. 5, 67.
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, 4,2 l, 67.
JAGUAR E cpé, 3,8 l, 62.
JAGUAR cabr., 64.
C.G. cabr., 66.
HONDA N 360, dispon., 68.
CADILLAC cpé de ville, 64.
MERCURY Cougar, 67.
VOLVO P188 S, blanc, 62.

ID-DS SPORT

Transformations moteurs
Ami 6 - V.W. - Opel 1700 R
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L.
Essai A.-J.
du 4-8-66
204
Expéditions tous montages
BOSSAERT à Meteran (Nord)
Tél. : 10

**ALAIN
MERCIER
SPECIALISTE**

VOITURES SPORT
de moins de 15.000 F
MONTMARTRE GARAGE

J.-G. BILGORAI,
Chef des Ventes
5, rue Dancourt (18^e)
MON. 42-93.

HONDA

HONDA S 800 coupé, gr. mét.
TR 4, r.r., O.D., 62 à 64.
TRIUMPH TR4 A, O.D., 65 à 67.
TRIUMPH Spit. 4, r.r., 63 à 65.
TRIUMPH Herald, 60 à 66.
AUSTIN 850, export, 62 à 67.
AUSTIN COOPER, 64 à 66.
AUSTIN Sprite, r.r., 65-67.
MGB, r.r., O.D., 66.
ALFA ROMÉO Spider 1600, 63.
ALFA ROMÉO SS, 62.
SUNBEAM Alpine, r.r., 62 à 64.
SUNBEAM 260 Tiger, 66.
PORSCHE Coupé type C, 64.
PORSCHE 911, 65.
JAGUAR XK 120 cabr., 52.
JAGUAR MK 10, boîte aut., 63.
MATRA Diet V, 65 à 67.
FORD Thunderbird, cabr., h. t.
FACEL III, mot. Volvo 10 CV, 63.
DS Chapron, cabr., 62.

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 À VOTRE PORTÉE**

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. 400 + Frais port.
SOLOPLAST 31 rue des Brixoux S'-Egrève-Brancolle

**ADAM
AUTOMOBILES**

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

FORD-SHELBY

Essais
Spécialiste LANCIA

LAMBORGHINI MIURA, 68.

FERRARI 2+2, 61-62.
FERRARI 330, 64-65.
FERRARI GT B4, 1967.
FERRARI Lusso, 64.
FERRARI Lusso, 64.
PORSCHE 912, 67, toit ouvrant
électr., int. cuir.
B.M.W. 1600, 67-68.
B.M.W. 1600 TI, 68.
MERCEDES 300 SL, portes
papillons 1955.
MUSTANG, 65, 66, 67.
MUSTANG Cabriolet, boîte aut.,
dir. assist., 67.
ALFA Coupé, 63, 64.
MASERATI Touring, 60, 61, 62.
MASERATI Sebring, 1963.
BUICK Break, 1967.
BUICK Spéciale, 61.
BUICK Invicta Cabriolet, 62.
MGB, 1966.
TRIUMPH TR4, r. f., ovd., 65.
ASTON MARTIN DB4, 62.
JAGUAR type E, 66, cabriolet,
hard-top.
JAGUAR 3,8 l S, 66 (prix Mar-
chand).
YAMAHA 250, 1968.

20 autres voitures
toutes marques

Alpine

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

ALPINE BTF, 66, 67, 68.
ALPINE GT4, 65, 66, 68.
ALFA ROMÉO Cpé 1600.
ALFA T.I. super, 65.
PORSCHE SC, 65.

**ALFA-ROMÉO
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

**EURO'SPORT
AUTO
SPÉCIALISTE
EN**

VOITURES SPORT
21, 23, rue Brançon,
PARIS (15^e)

ALFA ROMEO 1300 SS cpé 60
ALFA ROMEO 1600 cpé 63
ALFA ROMEO 1600 spider 63
AUSTIN 850 Export 62 à 67
AUSTIN COOPER 64 à 68
FIAT 500 Jardinière 64
FIAT 1500 cabriolet, 65
FIAT ABARTH 1100 spider 67
HONDA S 800 coupé 67
JAGUAR MK II 3,8 l O.V. 61
MATRA JET V 65 à 67
MG Midget r.r. 64 à 66
MG B r.r. O.V. 64 à 65
MORRIS COOPER 64 à 67
MUSTANG fast Back août 65
PORSCHE coupé SC 64
TRIUMPH TR 4 r.r. O.V. 62 à 65
TRIUMPH TR 4 A O.V. 65 à 67
TRIUMPH Spitfire A 63 à 65
TRIUMPH Spitfire MK II 65 à 67

Nous exposons en octobre au salon
de l'occasion, Porte de Versailles.
ACHAT - DÉPOT TOUTES SPORT
Tél. 842-04-58.

**Centre Officiel
permanent d'essais
ALFA-ROMÉO**

Exposition - Essais - Ventes et
Centre

OCCASIONS

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

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

**ROGER LOYER
SPORT SERVICE**

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

JAGUAR S 65-66, MK2 53 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, 250 GT
cabriolet, 61, hard-top, 250 GT
2+2, 62 et DINO 68 cpé cabriolet.
LAMBORGHINI 400 2+2 et
Miura 67, ASTON DB 5 et DB 6,
66, PORSCHE 911 et S cpé et
Targa 65 à 68. MORRIS Cooper
et S, 64 à 67. LANCIA Zagato
63, MUSTANG 66-67, MER-
CEDES 230 SL, 64, cpé 6,4 l et
65 boîte aut., dir. assist., Cor-
vette 61 et 64. MG 1100, 67
luxe, Princesse 1100, 65.

ELLE EN EST FOLLE**DE QUOI?****MAIS DE LEUR***Giulietta*

America "Cross"



America "Junior"



Mini-Giulietta

Catalogue contre 0,50 F en timbres

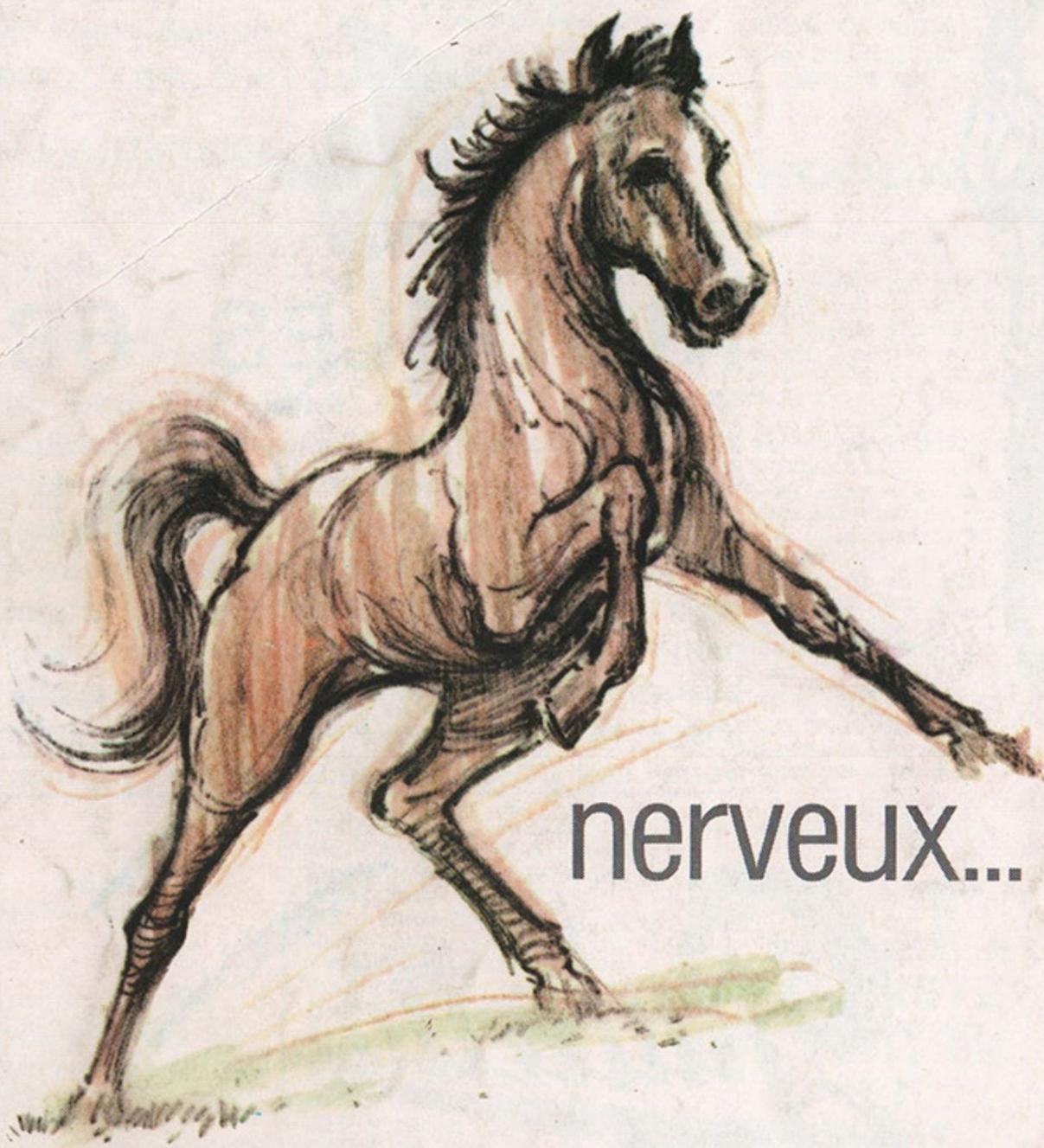
NOM : _____ Service C

Adresse : _____

Importateur : P. BONNET

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

Tél. 825.47.11



nerveux... harmonieux

Nervosité au départ.

Harmonie dans la progression constante.

C'est la "forme" qui prime la "classe", mais

la "classe" de votre conduite exige la "forme" de votre moteur, que vous assure l'huile Spéciale Sport **SUPRA**, 1^{re} à l'indice de protection.



Production S.A. des Huiles Renault.