

LA REVUE A 300 A L'HEURE

# champion

ESSAIS : SUZUKI  
SCRAMBLER

BELTOISE :  
DATSUN  
2000  
SPORT



N° 35 — DU 15 NOV. AU 15 DEC.  
1968 — 3 F — BELGIQUE 30 FB.  
— SUISSE 2,60 FS. — ITALIE 400 L.



# puissance... souplesse

**Puissance, souplesse :** perfection du mouvement.

**Puissance, souplesse :** assurance de franchir l'obstacle!

**Puissance, souplesse :** qualités qu'apporte toujours à votre moteur l'Huile Spéciale Sport SUPRA, 1<sup>er</sup> à l'indice de protection.



Production S.A. des Huiles Renault.

# champion

SOMMAIRE - N° 35 du 15 novembre au 15 décembre 1968

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COUVERTURE : HAILWOOD		C. Lacombe	
CHAMPION A LU			4
COURRIER			6
UN MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski	D.P.P.I. - F. Tainturier Guilbaud - Cahier - Prat	8
COUPE GORDINI	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	24
ESSAI AUTO : DATSUN 2000 SPORT	J.-P. Beltoise	C. Lacombe	28
DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE		Michael Cooper	33
KARTING : CHAMPIONNAT D'EUROPE	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	36
ENCART : DENIS HULME A MONTE-CARLO		D.P.P.I.	38
COMPTE RENDU SALON MOTO		C. Lacombe	43
ESSAI MOTO : SUZUKI 250 SCRAMBLER	C. Lacombe	C. Lacombe	46
COURSES EN FRANCE	G. Montvalent	G. Montvalent	50
HOCKENHEIM SIDE-CAR	C. Lacombe	C. Lacombe	54
G. P. MOTO MONZA	C. Lacombe	C. Lacombe	58
CHAMPION ACTUALITES			64
SHOPPING		F. Tainturier	68
MODELISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	70



Ce numéro marque la fin de la saison des courses de vitesse en Europe. Ce qui ne signifie pas pour les pilotes la fin de toute activité, puisqu'en décembre, ce sera la Temporada argentine, puis la saison Tasmane aux Antipodes... Pas de vacances pour les pilotes modernes! C'est ainsi qu'entre deux avions, Jean-Pierre Beltoise a sauté au volant de la Datsun 2000 Sport qu'il essaye pour vous ce mois-ci. Il l'a trouvée laide, mais très bonne fille et d'un caractère intéressant... Graham Hill, lui, n'est pas essayeur, encore moins journaliste, et il ne participera pas à la Temporada. Cela lui permettra de mettre son matériel au point pour la Tasmanie, où il partira gonflé à bloc par son triomphe au Championnat du Monde 1968. Ce fut une saison haletante, marquée par un duel à trois savamment dosé qui se termina en apothéose lors du dernier Grand Prix de l'année à Mexico. En moto aussi, les championnats ont rendu leur verdict, couronnant Read, Agostini et Fath. Mais la sensation de ce mois fut la rentrée surprise de Mike the Bike Hailwood à Monza, à laquelle son impénitent admirateur Lacombe assistait. Il est sorti de ses transes pour prendre le guidon de l'amusante 250 Suzuki Scrambler, une tout-terrain tout à fait de saison. Nos habituelles rubriques encadrent ces essais et ces comptes rendus, que Champion a naturellement menés à 300 à l'heure!

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 : Élisabeth Bernigaud ■ Chef publicité : Alain Le Fauconnier ■ Direction - Administration - Rédaction - Publicité, 14, rue Brunel, Paris (XVII) - Tél. 755-66-12 - C.C.P. 22-887-23 ■ Abonnements 12 numéros ■ France et Anciens Territoires : F 25 ■ Belgique : contre-valeur de Fb 300 ■ Autres pays : contre-valeur de F 30 ■ Photocomposition et impression Berger-Levrault à Nancy ■ Dépôt légal 4<sup>e</sup> trimestre 1968.

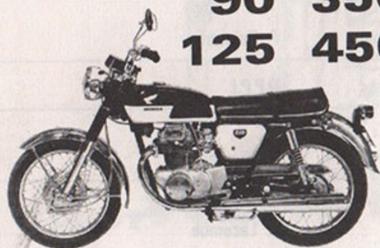
# ala

194, avenue du Maine, PARIS-14<sup>e</sup>  
Tél. SUF 50-12

**Stock très important  
de pièces japonaises**

GIULIETTA - FLANDRIA  
MZ - PEUGEOT - JAWA

**HONDA 50 250**  
**90 350**  
**125 450**



**YAMAHA 100 125**  
**180 250 350**

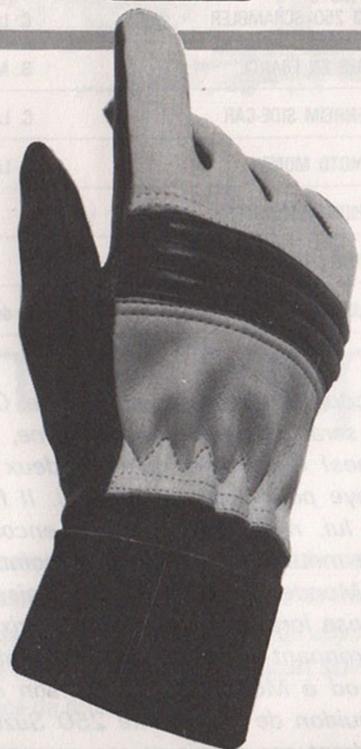
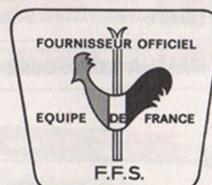


**SUZUKI T 500**  
**T 20**



## Gant Gamet

gant de ski



069 x edipress

**FABRISPORT**  
ski - nautisme raquettes  
Gant Gamet HILTON

# champion ALU

MODEL ROAD RACING HAND-  
BOOK  
by Robert Schleicher  
Van Nostrand Company

Évidemment, c'est un livre qui vaut  
70 F; il n'est donc pas bon marché,  
mais en regard des choses qu'on peut  
y trouver, le prix n'est pas si excessif.  
On parle de bible, pour définir un

**MODEL  
ROAD RACING  
HANDBOOK**

By ROBERT SCHLEICHER

Building, tuning, and driving... with specifications and photo-  
graphs for aesthetically duplicating more than 40 full-size racing  
cars... plus instructions for expanding race into two complete  
circuits, reading custom tracks, and organizing race meets.



ouvrage traitant à fond d'un problème  
ou d'une spécialité, et, bien sincère-  
ment, quel titre donner à ce bouquin  
si ce n'est : bible du slot racing? Oui,  
bien sûr, le livre est écrit en anglais  
et beaucoup ne lisent pas couramment  
la langue de Shakespeare, mais qu'à  
cela ne tienne : n'importe qui est  
capable de comprendre un croquis ou  
de se rendre compte de détails imagés.  
Les « trucs » conseillés à l'amateur  
sont explicités par dessins et photos,  
et dès lors, il devient facile de suivre.  
Ne croyez pas non plus qu'il s'agisse  
d'une brochure ou d'une simple pla-  
quette comme on en voit souvent, il  
s'agit bel et bien d'un gros livre de  
format imposant au long des trois  
cents pages duquel on parle slot :  
conseils pour la tenue de route, expli-  
cations pour une meilleure fixation du  
moteur, croquis par-ci, petits trucs par-  
là, sans compter des plans de circuits  
et une revue de matériel peu commune  
avec des critiques faisant autorité.  
L'auteur, et cela se sent, est imprégné  
de son sujet, c'est un vrai spécialiste.  
Là, il cherche à nous faire profiter de  
son expérience... à vous de dire s'il a  
réussi.

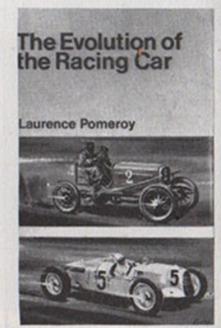
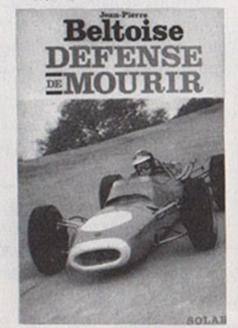
**THE EVOLUTION OF THE RACING CAR**  
by Laurence Pomeroy  
William Kimber

Un livre qui part de Paris-Madrid le 24 mai 1903, au milieu des premiers balbutiements d'engins débutants et qui finit dans les pétarades déjà mieux assurées des bolides du Grand Prix d'Angleterre à Donington, le 2 octobre 1937. Ces dates sont précises, cela sent le sérieux, et de fait, le fameux Laurence Pomeroy, anglais bon teint qui, malheureusement pour nous, n'écrit pas en français, a fort bien connu la course automobile, et ce dès le début du siècle. Car il nous conte de menus détails de compétitions dont on n'entend plus parler de nos jours. C'est amusant de suivre les Mors, les Wolseley, Siddley et autres Napier sur ces routes poudreuses. Les moteurs fumaient, mais ce n'était rien en comparaison des nuages de poussière soulevés par les antiques « teuf-teuf » qui se hâtaient à 80 km/h. Le Grand Prix du Mans, en juillet 1921, c'était la bonne époque et ça l'était toujours le 6 septembre 1931 pour le Grand Prix de Monza. La course pourtant évoluait, la mécanique aussi, et on le retrouve grâce à ces croquis, à ces nombreuses photos fort bien choisis qui agrémentent joliment ce livre proposé au prix de 45 F.

**DÉFENSE DE MOURIR**  
par Jean-Pierre Beltoise  
Solar

Lorsqu'un homme de sport ou de radio écrit un livre, ou tout simplement, lorsque l'auteur est quelqu'un de renom, pour quelque cause que ce soit, on ne peut s'empêcher, en tournant la première page, d'avoir malgré tout un parti pris. En ouvrant celui-ci, j'avais un peu peur car je crois vraiment qu'il est difficile de parler de soi. Or, j'ai lu et relu « Défense de mourir », et avouons-le tout net, cela m'a plu. J.-P. B. nous emmène avec lui dans sa vie, un peu partout, de Monaco à Reims, il nous promène de ses débuts sur Jonghi ou sur la camionnette paternelle à ce qu'il est devenu, un pilote de Formule 1. J'avais très peur de me sentir gêné, de ne pas pouvoir suivre, alors qu'en fait, à le lire, on se trouve bien, on participe presque et c'est un bon point pour un bouquin de ce genre. Il parle de lui, mais aussi des autres pilotes, des grands de la course automobile et il est amusant de savoir ce qu'il en pense, lui qui les connaît bien. Et l'on se prend

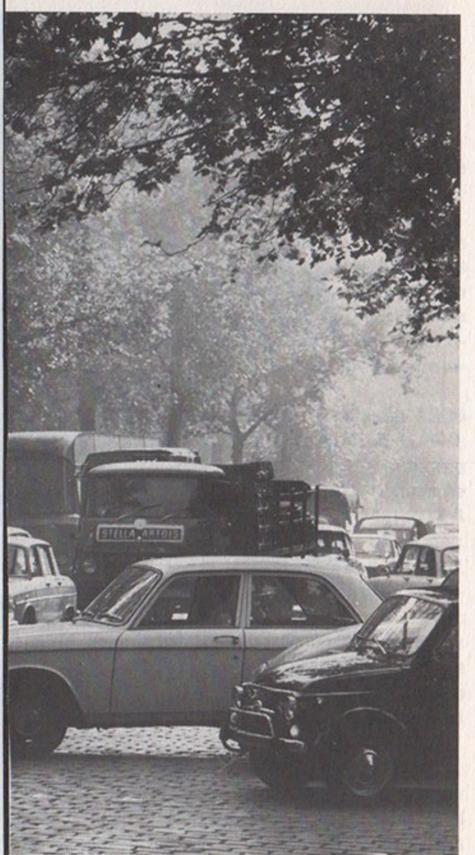
à rêver, à vouloir comme lui aller par monts et par vaux pour aller s'installer dans un baquet ici ou là... Prix : 16,50 F.



**THE GRAND PRIX CAR 1954/1966**  
by LJK Setright  
George Allen and Unwin

Après soixante glorieuses années de Grands Prix, les dernières monoplaces vont deux fois plus vite que leurs équivalentes de 1906. Beaucoup des modifications et évolutions importantes sont survenues entre 1954 et 1966, années couvertes par le livre de LJK Setright. L'auteur poursuit ici le travail de description et d'analyse commencé par Laurence Pomeroy dans deux précédents ouvrages (dont un présenté plus haut). Depuis 1954, la nouvelle philosophie de construction, tant au point de vue châssis qu'au point de vue mécanique, et la technique de pilotage sont parmi les mobiles ayant amenés la transformation des voitures de course. LJK Setright réussit à en parler sans déplaire aux passionnés de moteurs et sans rebuter le sportif, en employant un langage précis et complet, ne pêchant pas par un excès de détails. Là encore, il faut lire l'anglais. Les amateurs trouveront 150 illustrations explicatives agrémentant 400 pages de texte mais il leur faudra déboursier pour ce livre 110 F, ce qui est en tout état de cause cher, même pour la qualité proposée.

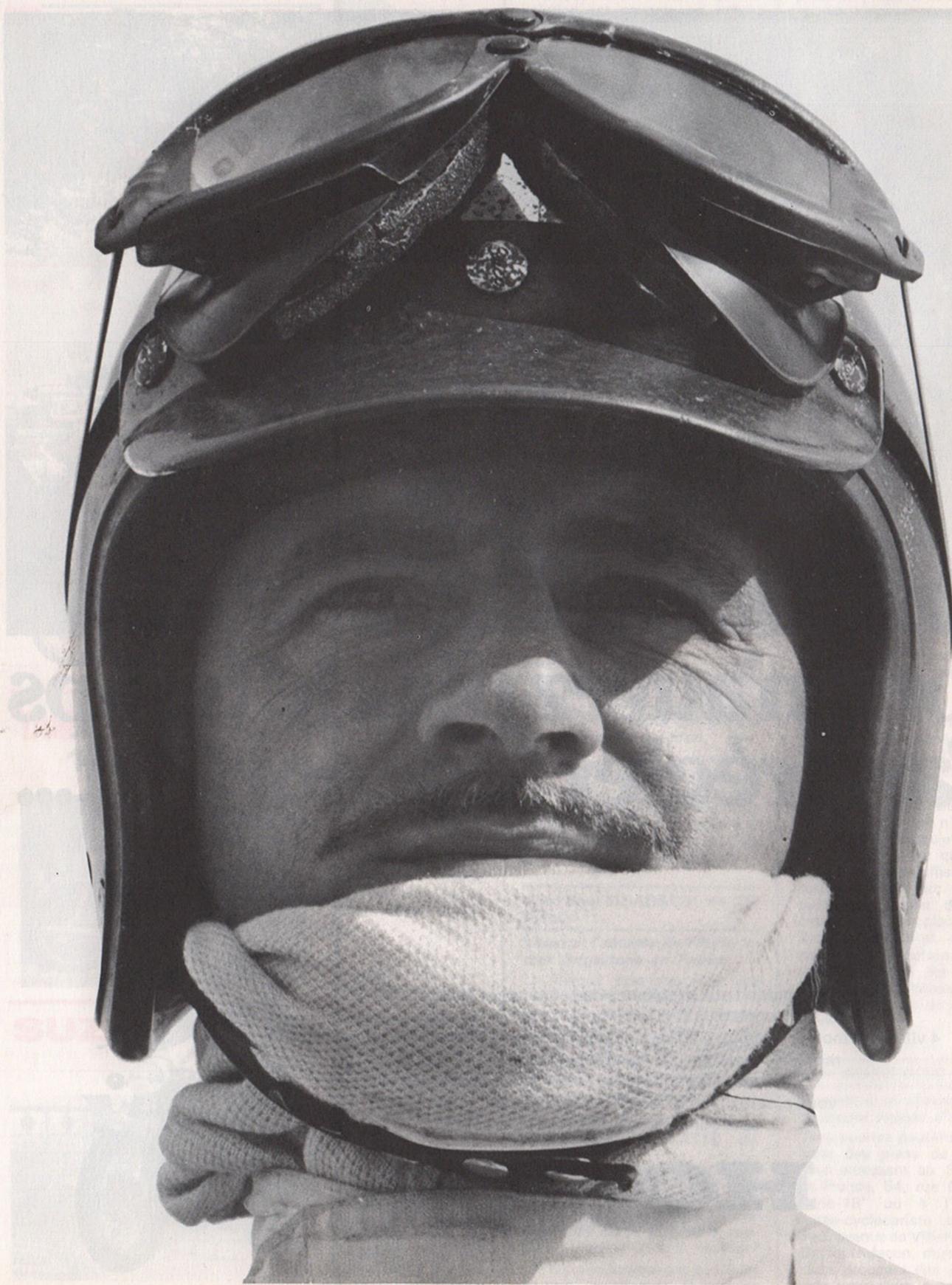
\* Tous ces livres, et bien d'autres encore, sont en vente à la Librairie Automobile, 83, rue de Rennes, Paris-6<sup>e</sup>.



# le temps confort...



re :  
e, etc  
ues,



# 1 mois dans la

par José Rosinski

Le sport est une chose, la technique en est une autre, quoi que l'un et l'autre dépendent, en définitive, des efforts de l'homme. Mais la justice est une notion abstraite qui semble échapper parfois, et comme à plaisir, aux desseins les plus logiques de l'esprit. C'est ce que nous ont rappelé, à l'évidence, les 24 Heures du Mans 1968.

La course a commencé dès après l'édition précédente, lorsque les législateurs du sport automobile, soudain apeurés par les performances des Ford 7 litres et Ferrari P4 qui s'étaient livrées une bataille royale, décidèrent en toute hâte de placer des barrières pour endiguer la course à la puissance. Ils trouvèrent un remède qui n'était ni nouveau, ni opportun sans doute : la limitation de cylindrée. Justement indignés par un traitement si aveugle et sensibles au manque total de considération qu'il indiquait, Ford et Ferrari récusèrent l'amère médecine et se retirèrent sous leur tente, laissant un grand vide derrière eux. Cette vacance d'un pouvoir que les deux seigneurs se disputaient depuis trois ans avec un spectaculaire acharnement, on ne voyait que Porsche pour la combler. En effet, la nouvelle réglementation des prototypes, avec limitation à trois litres de cylindrée, allait apparemment permettre à la marque allemande, éternelle placée, de jouer gagnant. Et de dominer sans partage une saison de transition, en attendant que de nouvelles ambitions aient le temps de se matérialiser.

C'était, on avait toutes raisons de le croire, un schéma logique et prévisible. Sur les plans technologique comme financier, Porsche s'imposait comme le « patron ». Un homme obstiné mais réaliste, aux moyens modestes mais à l'expérience incomparable, j'ai nommé John Wyer, allait renverser contre toute attente ce bel édifice...

Mais qui est M. Wyer? C'est ce qu'on appelle un grand directeur sportif, de la race des Neubauer, des Lofty England. Au physique, une sorte de Buster Keaton d'un mètre quatre-vingt-cinq, la soixantaine, voûté, les cheveux poivre et sel soigneusement plaqués lorsque les courants d'air du stand n'ont pas encore eu le temps d'en déranger l'ordonnance, le regard glacé, les lèvres minces où jamais ne se dessine le moindre sourire. Ancien coureur, il entra chez Aston Martin après la guerre, monta et dirigea le service courses de la marque anglaise qui s'était mise en devoir de remporter Le Mans. Jaguar était alors au sommet de sa gloire, que lui contestait ardemment Ferrari et Aston Martin passait pour un rival de second plan malgré l'appel fait à de très grands pilotes comme Moss, Clark ou Collins. Après plusieurs infructueuses tentatives, Wyer parvenait enfin en 1959 à mener une Aston à la victoire, conduite par Carroll Shelby — M. Cobra maintenant — et Roy Salvadori.

Enchanté d'avoir atteint son objectif, mais sans doute un peu essoufflé aussi par un si long effort dont le succès ne se répercutait guère sur le plan commercial, David Brown, le patron d'Aston Martin, nommait Wyer directeur de l'usine, mettait le département compétition en demi-sommeil d'abord, le fermait ensuite après un retentissant échec en F1. Wyer rentrait dans l'ombre... En fait, cet homme apparemment si détaché rongait son frein, dévoré qu'il est par la passion de la course. Lorsque

Ford se lança à son tour dans la compétition, et le contacta pour s'attacher ses services, il n'hésita pas : c'était reparti!

Ford l'installa donc dans une petite usine à Slough, en Angleterre, avec pour mission de construire des GT40 et de diriger en course une équipe, Shelby étant de son côté chargé des mêmes responsabilités aux États-Unis. De cette étrange organisation naquit une rivalité entre les deux « frères ennemis » qui tourna d'autant moins à l'avantage de l'Anglais que les moyens techniques et financiers distribués à l'un et à l'autre furent apparemment fort dissemblables...

Wyer décida alors de prendre son autonomie, et il racheta fin 1966 l'usine de Slough à Ford. Tout en continuant à construire des GT 40, il en produisit une version spéciale appelée Mirage, améliorée dans sa carrosserie et propulsée par des moteurs de cylindrée accrue à 5,3 litres. Complètement barrées par les Ferrari P4 et les Ford Mk2 ou Mk4 de sept litres, elles furent un échec. Là-dessus arrivèrent la limitation de cylindrée et l'abandon de Ford. Wyer examine la situation : la GT40 — qu'il construit toujours — est homologuée en sport, c'est-à-dire qu'elle peut courir avec son moteur de 4,7 litres. En l'allégeant, en l'améliorant, il pense qu'elle peut se mesurer aux Porsche dont les prototypes ne pourront dépasser la limite de 3 litres. Il parvient à convaincre le pétrolier Gulf de l'aider à continuer, renonce aux... Mirage et revient à la GT40. Vous connaissez maintenant la suite...

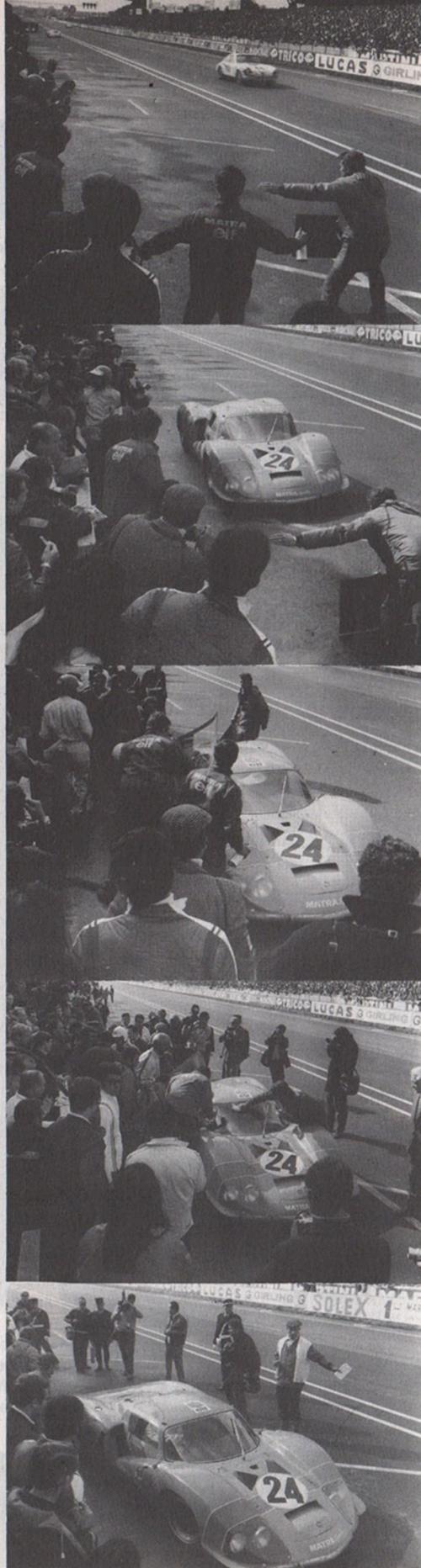
Ce qu'il y a d'amusant dans cette histoire, et de paradoxal aussi, c'est qu'à travers la petite, la minuscule équipe de John Wyer — il y a en tout et pour tout dix-huit mécaniciens à Slough, il y en avait CINQ seulement au Mans pour trois voitures, dont un prêté pour la circonstance par Paul Hawkins, plus David York le chef d'équipe, un ancien de chez Vauxhall! — Ford faisait figure de David contre Porsche-Goliath avec son armada de techniciens et de mécanos, ses quatre 908 trois litres, ses trois 907 2,2 litres : le monde à l'envers, somme toute...

Supérieurement organisé, froidement réaliste, utilisant un matériel fondamentalement éprouvé mais qu'il a réussi à perfectionner d'une manière spectaculaire aux points de vue puissance (grâce au montage de blocs de cinq litres fournis par Ford-Detroit en fin de saison et de culasses Gurney-Weslake opportunément homologuées), freinage et tenue de route, Wyer a donc non seulement apporté à Ford Le Mans sur un plateau, mais aussi le Championnat du Monde des Constructeurs grâce à ses victoires de Spa, Monza et Brands Hatch, un titre que l'écurie officielle n'avait pu obtenir ni en 1966, ni en 1967 : c'est un formidable exploit qui n'a d'équivalent que la saison en F1 réussie par l'équipe Matra-Elf International de Ken Tyrrell, autre « manager » de génie.

Cependant, pour Porsche, la déconvenue est amère et totale. Si vous avez vu ces chefs-d'œuvre que sont les 908, vous penserez comme moi qu'elle n'était pas méritée. Et pourtant, après un début tonitruant, l'arrogant escadron des quatre splendides voitures blanches à « moustache » verte, jaune, rouge ou bleue, qui semblait parti pour ridiculiser l'opposition, devait capituler avant même que la nuit fût tombée. Quelques chiffres? Après une heure de course (15 tours), les quatre 908 avaient déjà doublé tous leurs adversaires! Et puis, les pépins de transmission (Siffert), d'alternateurs (Stommelen, Mitter, Buzzetta)... Le lendemain à 15 heures, la seule 908 rescapée finissait à

# COURSE

**Pendant les 24 Heures, l'équipe de mécaniciens de Matra, dirigée par Gérard Ducarouge, effectua un travail sensationnel de vitesse et de précision. Voici le film d'un arrêt ravitaillement.**

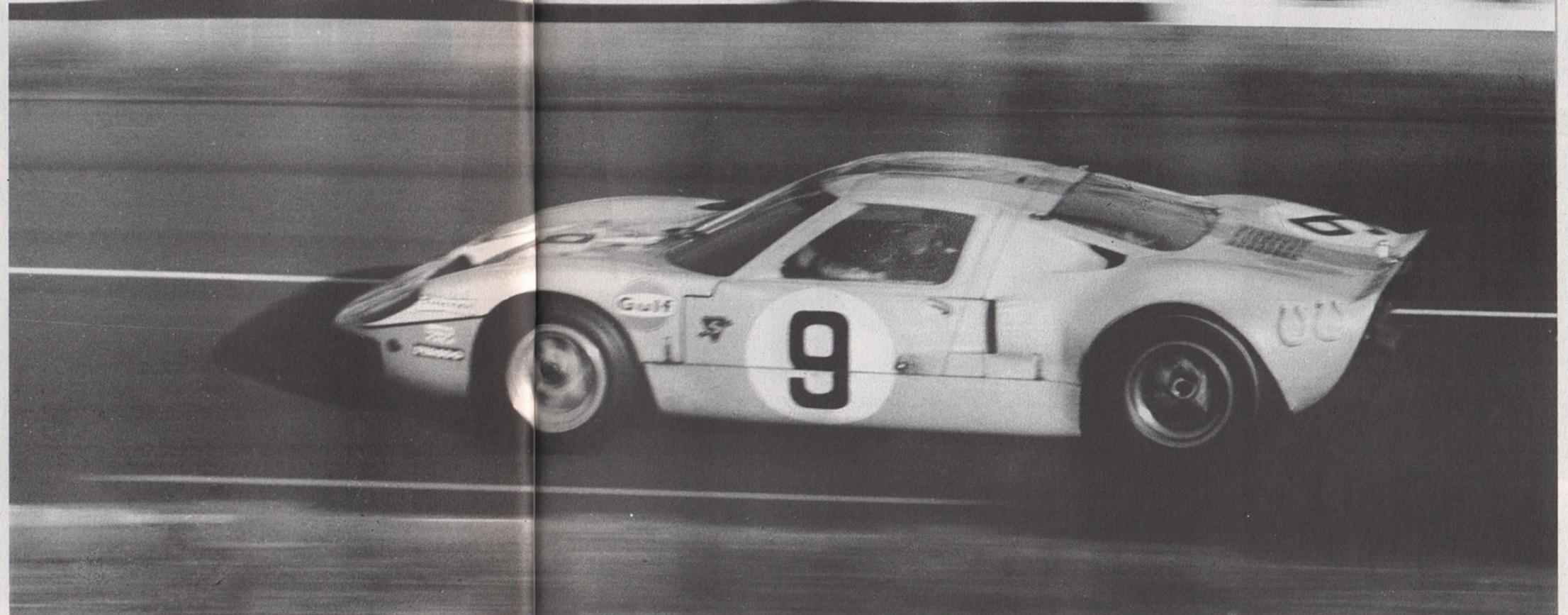


six tours de la GT 40 de Bianchi et Rodriguez, seule rescapée aussi de l'équipe Wyer, mais bel et bien victorieuse.

En toute impartialité, et sans qu'il soit besoin d'être technicien émérite pour juger, il faut reconnaître à Porsche le mérite d'avoir conçu, construit et fait courir avec panache les voitures les plus brillantes, et de fort loin, que l'on ait vues au Mans cette année. Elles ont raté leur chance, mais ont fourni le spectacle tant qu'elles furent en course. Si, sur le plan sportif, on ne peut que constater leur défaite, sur le plan technique, il est permis de le regretter.

D'Alfa-Romeo, on n'attendait pas monts et merveilles, surtout lorsqu'au pesage, toute la squadra apparut en deux litres, les plus gros moteurs ayant été laissés au garage. L'ingénieur Chiti affichait une grande modestie avant le départ, laissant entendre qu'il assignait à ses équipages des consignes de prudence. Or, la voiture de pointe conduite par Giunti et Nanni allait réaliser, derrière la GT40, certes, et sans jamais la menacer directement, mais aux dépens de la Matra trois litres, une course extraordinaire. Et trois des quatre Alfa 33 devaient finalement atteindre le but, complétant une plus que brillante démonstration. En somme, cette année, Alfa avait repris à son compte le rôle que Porsche tenait auparavant. Les progrès de l'équipe italienne depuis le début de la saison ont été considérables. Compte tenu de ce que l'on sait de ses prototypes et réalisations actuels — moteur trois litres surtout —, on peut envisager qu'en 1969, Alfa-Romeo sera dans la course pour la victoire absolue.

L'aspect héroïque, épique de la course fut pris en compte par la Matra, dont on vous a conté sur tous les tons l'étonnante odyssée. Engagée à un seul exemplaire, donc condamnée *a priori*, cette voiture, qu'on n'avait jamais vue en piste, lutta telle la fameuse chèvre de M. Seguin, toute la nuit, contre

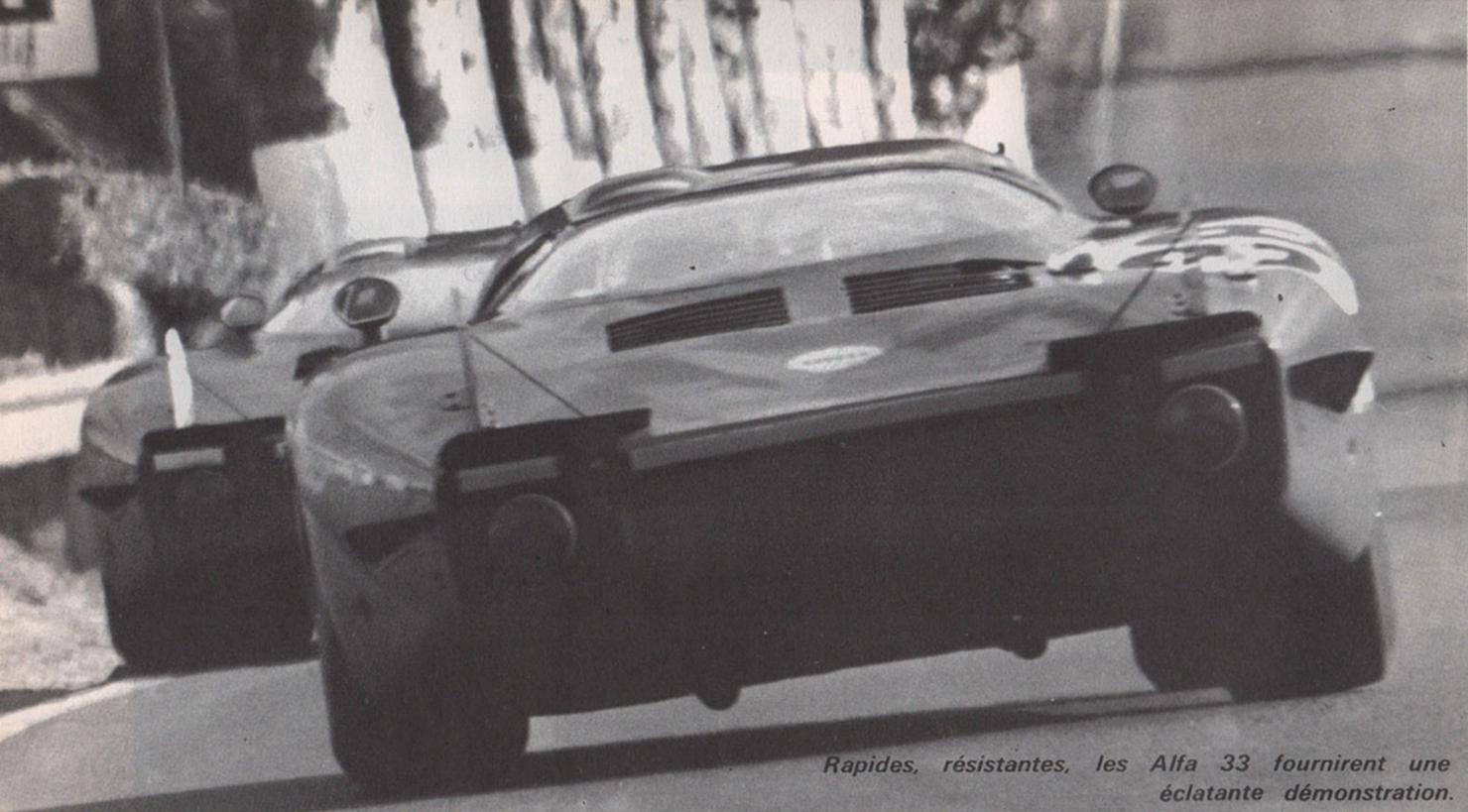


**Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi, au volant de la Ford GT 40 Gulf-Wyer, ont tous deux gagné pour la première fois les 24 Heures du Mans.**

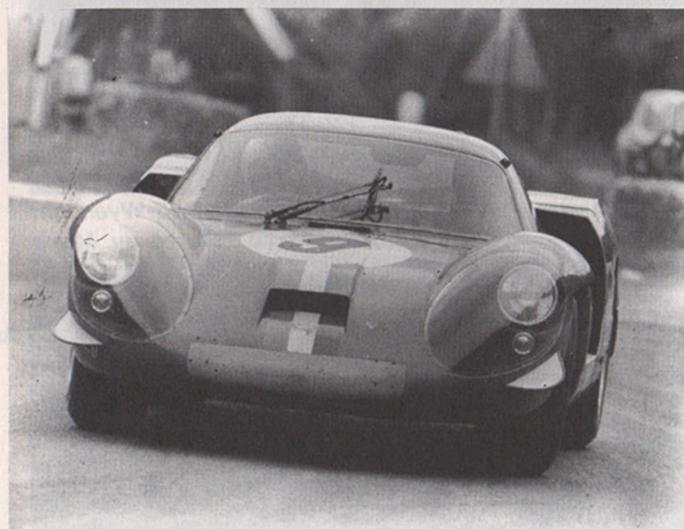
les assauts conjugués de ses adversaires, de la pluie — alors qu'elle était dépourvue d'essuie-glace! — et du handicap que constituait sa consommation énorme d'essence : elle devait s'arrêter chaque heure. La foule l'avait adoptée, elle la portait littéralement et lorsqu'elle dut renoncer, à trois heures de l'arrivée, pour une stupide crevaison compliquée d'un début d'incendie survenu loin de son stand, ce fut la désolation. Et l'on pleura dans toutes les HLM... Ce fut, il est vrai, une belle aventure, conduite avec une volonté de fer par Pescarolo et Servoz-Gavin qui firent une inoubliable démonstration d'adresse et de courage. La résistance inattendue du V12 de F1 monté « tel quel » fut de son côté une heureuse et même sensationnelle surprise. Mais, sans vouloir jouer les Cassandre, il apparaît convenable de rappeler qu'en performance pure, cette voiture, quoique bleue et donc chère à nos yeux, fut surclassée par les Porsche 908, inquiétée par une Alfa deux litres ainsi que par une Porsche 907 2,2 litres conduite par deux amateurs certes talentueux, mais, ils ne m'en voudront pas de le faire remarquer, loin d'être aussi rapides que les deux jeunes loups français qui sont d'authentiques professionnels. Pour jouer les premiers rôles, l'an prochain, la Matra, c'est évident, devra donc beaucoup progresser. Mais de ce côté-là, on n'a pas à s'inquiéter, l'histoire et le palmarès de la marque le prouvent!

Reste Alpine, qui luttait sur trois fronts : à la distance, quatre nouvelles trois litres au départ, une à l'arrivée, très loin des meilleurs, une trahie par son démarreur, deux détruites par accidents survenus à Grandsire (indemne) et Mauro Bianchi (cruellement brûlé). L'erreur, on le savait dès avant Le Mans, fut de n'avoir pas fait en sorte que ces voitures puissent courir toute la saison, être sévèrement éprouvées en compétition pour arriver aux 24 Heures avec une expérience suffisante. Ce n'est





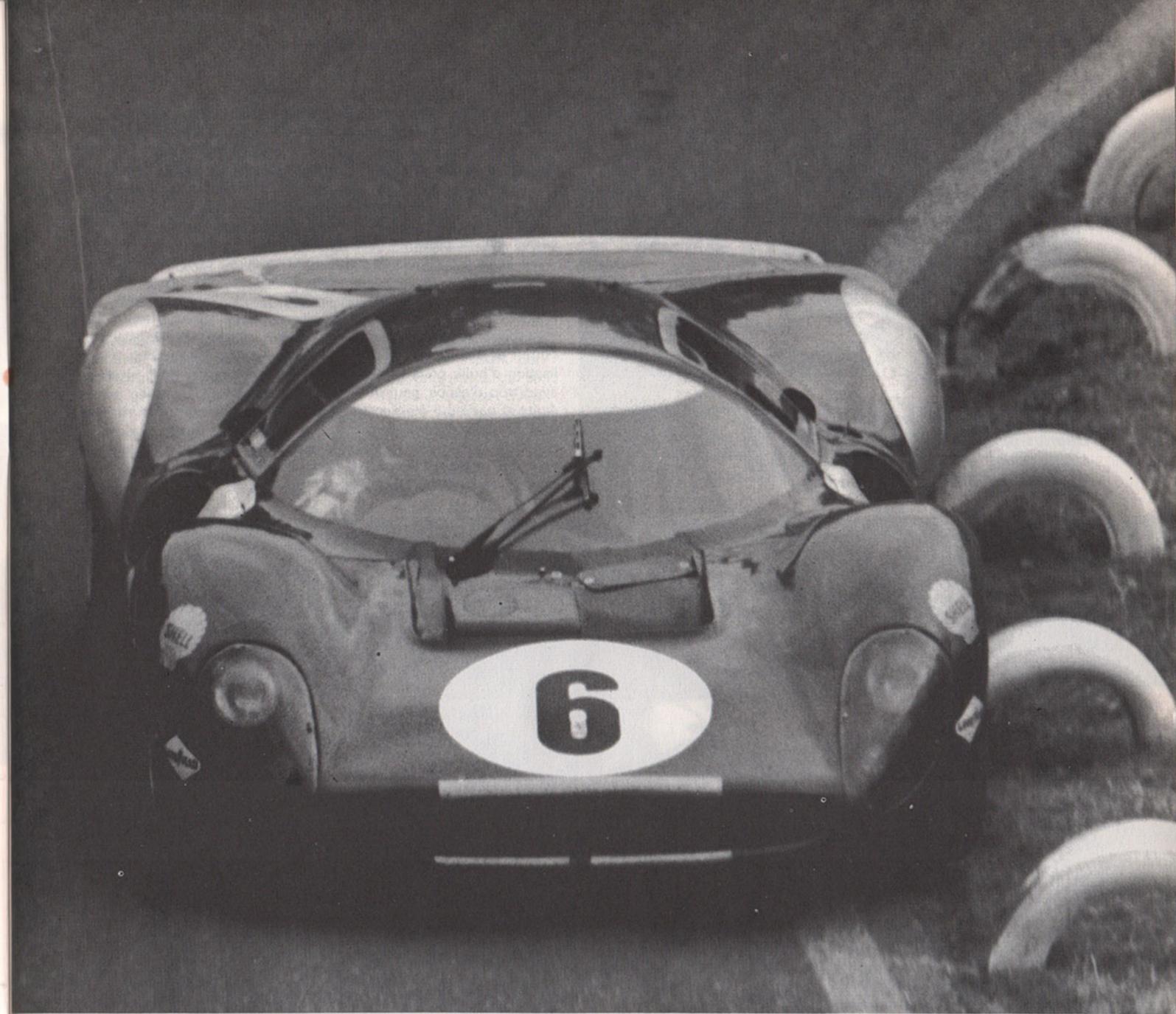
*Rapides, résistantes, les Alfa 33 fournirent une éclatante démonstration.*



*Les Alpine 3 litres ont perdu une saison. Espérons les voir plus souvent en course, l'an prochain.*

pas un travers nouveau chez Alpine d'avoir tendance à s'obnubiler sur Le Mans et à négliger les enseignements que fournissent les autres grandes courses d'endurance. Quoi qu'il en soit, les A 220 ont plu à tous leurs pilotes par leur facilité de conduite, leur tenue de route, leur très puissant freinage (mais les disques cassaient les uns après les autres). En outre, leur remarquable légèreté (700 kg) fut l'une des sensations du pesage : elles sont moins lourdes que les 908, et même que les deux litres Alfa 33. Par contre, elles manquèrent beaucoup de vitesse de pointe et, de ce fait, ne purent jamais rivaliser avec les Porsche ou les Ford, et il fallut l'assez phénoménale adresse de Jean Guichet sous la pluie dans les premières phases de la course pour que l'une d'entre elles figure dans les premières places. Déception donc, mais tempérée d'espoir si Alpine prend conscience que dans la compétition au sommet, il faut s'organiser avec davantage de rigueur encore, tout en accordant aux problèmes humains d'une équipe devenue pléthorique, l'importance qu'ils méritent. Par contre, aux deux indices, les petites voitures bleues qui roulèrent sans connaître la moindre défaillance ont profité des circonstances atmosphériques très dures pour remporter deux belles victoires. Au cœur de la nuit, sous les bourrasques de vent et le déluge, on a noté le remarquable comportement de deux jeunes, l'un déjà célèbre en rallye mais quasi débutant en circuit, J.-C. Andruet, et l'autre issu de la Coupe R8 qui conduisait un « proto » pour la première fois, J.-L. Thérier : ils ont été formidables.

Pour en terminer avec ce Mans 1968 qui, contre toute attente, fut une course passionnante, je voudrais vous raconter une petite anecdote. Un mois auparavant, après le Grand Prix de Monza, nous parlions avec Rodriguez; il nous disait son envie de conduire au Mans et déplorait amèrement d'être obligé par contrat d'aller courir une épreuve de la Can Am se disputant le même week-end alors qu'il n'avait même pas de voiture! En effet, les organisateurs mancaux et canadiens avaient conclu un accord, se partageant *a priori* les pilotes pour ne pas se concurrencer, et Pedro figurait sur la liste Can Am... En définitive, tout le monde fit preuve de bonne volonté, John Wyrer offrit au pilote mexicain la place de Jacky Ickx qui s'était cassé la jambe au G.P. du Canada de F1... Et voilà comment on se retrouve au volant de la voiture gagnante des 24 Heures du Mans! Les voies de la victoire sont parfois impénétrables...



*La Ferrari P3-P4 de David Piper plus rapide encore que les meilleurs protos 3 l.*

#### LE BONJOUR D'ENZO...

Le verdict du Mans est sans appel, et c'est si vrai que l'équipe des GT 40 de Wyrer ne daigna pas venir aux 1 000 km de Paris risquer de laisser égratigner la moindre parcelle de son prestige... Ce d'autant que l'épreuve, ne comptant pas pour le Championnat du Monde, laissait théoriquement ouverte la porte aux « gros » prototypes bannis par la CSI en 1968. Le pilote anglais David Piper, indépendant-professionnel, qui possède une P3-P4 très modifiée en châssis et carrosserie, équipée du 3 960 cc 4 ACT à carburateurs (environ 420 CV), s'était d'ailleurs engagé et, en compagnie de Richard Attwood, il domina effectivement les Porsche 908 avant de devoir abandonner sur la rupture d'un conduit du radiateur d'eau. Ce fut, pour la seule apparition d'une Ferrari non usine, mais bien préparée, un succès de prestige certain qui ramena à leur juste mesure les performances des protos de trois litres, et même des plus brillants d'entre eux. Qu'auraient fait les GT 40 contre cette voiture? On a toutes rai-

sons de croire que comme les Porsche, elles auraient éprouvé le plus grand mal, voire l'impossibilité de suivre... A travers la malchanceuse équipe anglaise, le Commendatore nous a gratifié d'un élégant coup de chapeau. Surclassées par les 908, les Alpine connurent en outre en fin de parcours l'humiliation d'être battues par une Porsche 910 deux litres conduite avec fougue par les vétérans Bonnier et Masten Gregory. Les voitures françaises étaient pourtant plus rapides, leurs pilotes firent le maximum, mais des ennuis de freins que l'on aurait peut-être pu éviter avec davantage de prévoyance au stand les firent rétrograder. La Matra, toute auréolée de son odyssée mancelle, dut rapidement abandonner après un début au cours duquel Servoz tenta non sans brio, mais vainement, de ne pas perdre le sillage de la Ferrari et des deux Porsche. La rupture d'une inaccessible canalisation d'huile priva le public d'une démonstration qu'il attendait avec trop d'espoir peut-être, très « chauffé » par la grande presse écrite et parlée. Il était en tout état de cause prématuré d'attendre des miracles de cette voiture que l'on savait trop lourde. Par contre, la version 69, en bonne logique, devrait être redoutable pour les meilleurs, Ferrari y compris s'il se confirme que nous verrons de nouveau en piste des prototypes rouges.

*La GT 40 ex-Wyer de l'équipe belge Beurlys-de Fierlandt, aux 1 000 km de Paris. L'expression « Aller aux paquerettes » ne convient pas ici. Et pourtant...*



### F3 : CEVERT SUPREME...

... a battu Jabouille, lui-même remarquable, de la plus courte des encolures pour le Championnat de France. Revenons sommairement sur un scénario à suspense : en début de saison, Jaussaud semble partir pour un véritable cavalier seul. Jabouille et sa Matra suivent avec des fortunes diverses, Cevert n'a pas de voiture avant la fin avril où il remporte sa première course pour sa première sortie, à Monthéry. Jaussaud triomphe avec une insolente facilité à Monaco, la grande course de l'année, Jabouille et Cevert se maintiennent dans son sillage, mais à distance respectable, animant des épreuves moins prestigieuses. Puis c'est l'accident pour Jaussaud, en F2 à Monza, et une longue période d'inactivité, puis de réadaptation jusqu'à la fin de la saison, pendant laquelle il assista, assez cruellement, au grignotage de son avance par ses deux rivaux. Avant la dernière course d'Albi, chacun des trois pouvait encore vaincre. Mais dès les essais, Jaussaud, pas très bien servi par un moteur quelconque, devait constater qu'il ne pouvait, pour gagner, que compter sur le concours de circonstances favorables. Puis, au moment où l'on rangeait les voitures sur la ligne de départ, le moteur de Cevert refusait de démarrer! En panique, le mécanicien de Franceschi change allumeur et boîte à transistors. Il faut pour cela retarder le départ, ce contre quoi Jabouille ne protestera pas, faisant ainsi la preuve qu'il est aussi grand sportif que pilote.

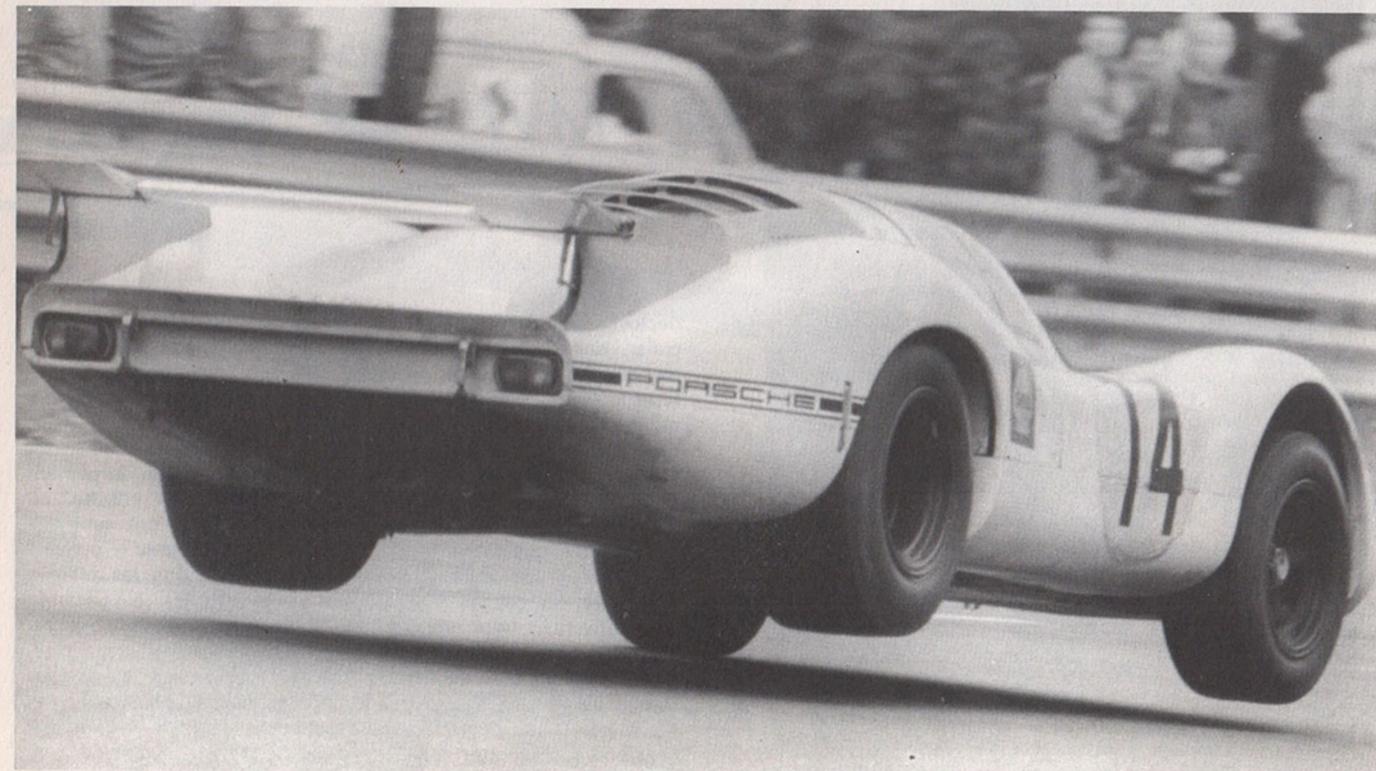
La course sera limpide. Malgré cet incident qui eut pu le décontenancer, François animé d'une fantastique rage de vaincre s'empara tout de suite de la tête, creusa doucement, mais inexorablement, un écart de 10 secondes sur un Jabouille pourtant impeccable, et l'emporta sans coup férir. Dans ce tranchant duel au sommet, les deux rivaux avaient « oublié » des gens du calibre de Westbury, Dal Bo, Offenstadt, Pike, Depailler, qui furent eux-mêmes tenus en respect par un Mazet parti en première ligne et très convaincant : décidément, les Volant-Shell sont tous d'authentiques futurs champions!

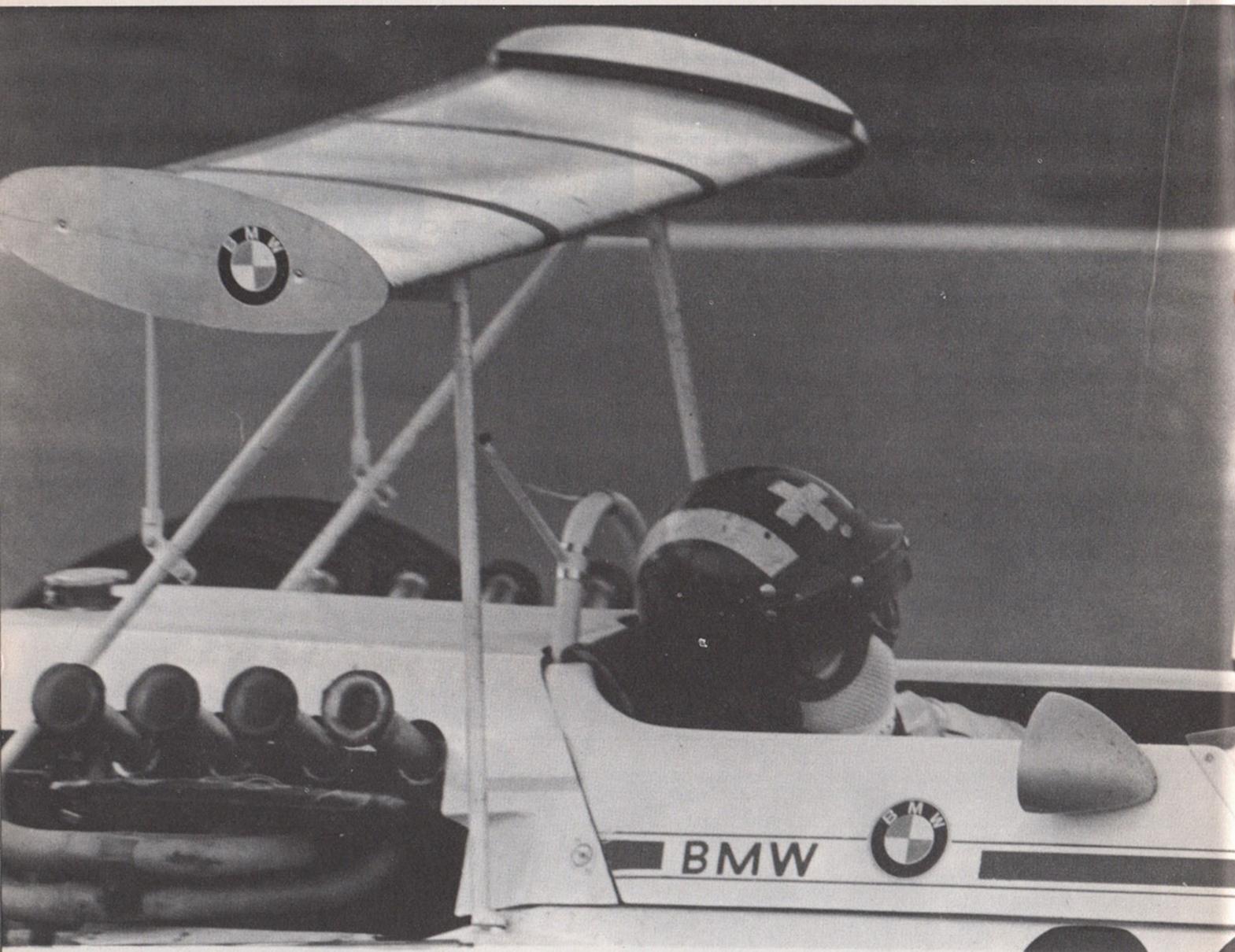
Ce meeting d'Albi fut particulièrement réussi, grâce à la qualité des pilotes et des voitures, bien sûr, mais aussi aux efforts



*Jabouille et Cevert : ils méritent tous deux de conduire en F2, l'an prochain.*

*Une belle envolée d'Elford, attaquant à fond.*





*Siffert tira le maximum, et plus encore, de sa BMW F2 : quelle santé!*

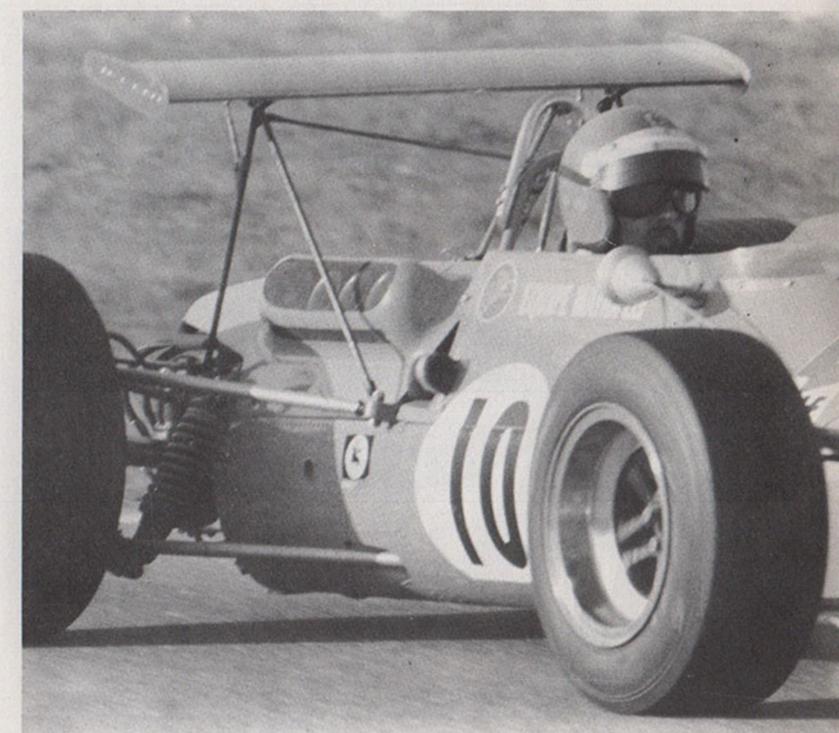
déployés par des organisateurs de bonne volonté qui, en particulier, ont réalisé d'importantes améliorations sur leur circuit au point de vue sécurité, prouvant ainsi que leur ambition d'organiser le Grand Prix de France de F1 est tout à fait justifiée. Ils méritent qu'on les y aide.

En lever de rideau, nous eûmes droit à une superbe course de Formule France, la dernière d'une première saison largement dominée par Jean Max d'abord, Robert Mieusset ensuite, au volant des belles Grac d'usine rouge et or. Elles n'ont subi que trois échecs, dus autant à la malchance qu'aux progrès — certains il est vrai — de leurs adversaires dont deux dans les ultimes rencontres de l'année : à Montlhéry où Pygmée et Lacarrau l'emportèrent, à Albi enfin où Alpine et Larrousse s'imposèrent, alors que Max cassait successivement un triangle de suspension, puis un câble d'accélérateur... La Formule France s'est dans l'ensemble révélée être un grand succès, mais l'ambiance en fin de saison s'est dégradée dans la coulisse. Pour y parer, il conviendra d'apporter quelques retouches et de compléter un

règlement qui, comme tous les autres, est perfectible. Par ailleurs, nous saluerons ici avec enthousiasme l'apparition de la première « Grac-Champion », construite — et rudement bien! — par Le Guen sur les plans publiés dans notre revue : ça nous a fait d'autant plus plaisir que la voiture est splendide... A ce propos, nous aimerions avoir des nouvelles de tous ceux qui ont entrepris une telle construction accompagnées de photos si possible. Merci d'avance à tous, et nous savons que vous êtes nombreux.

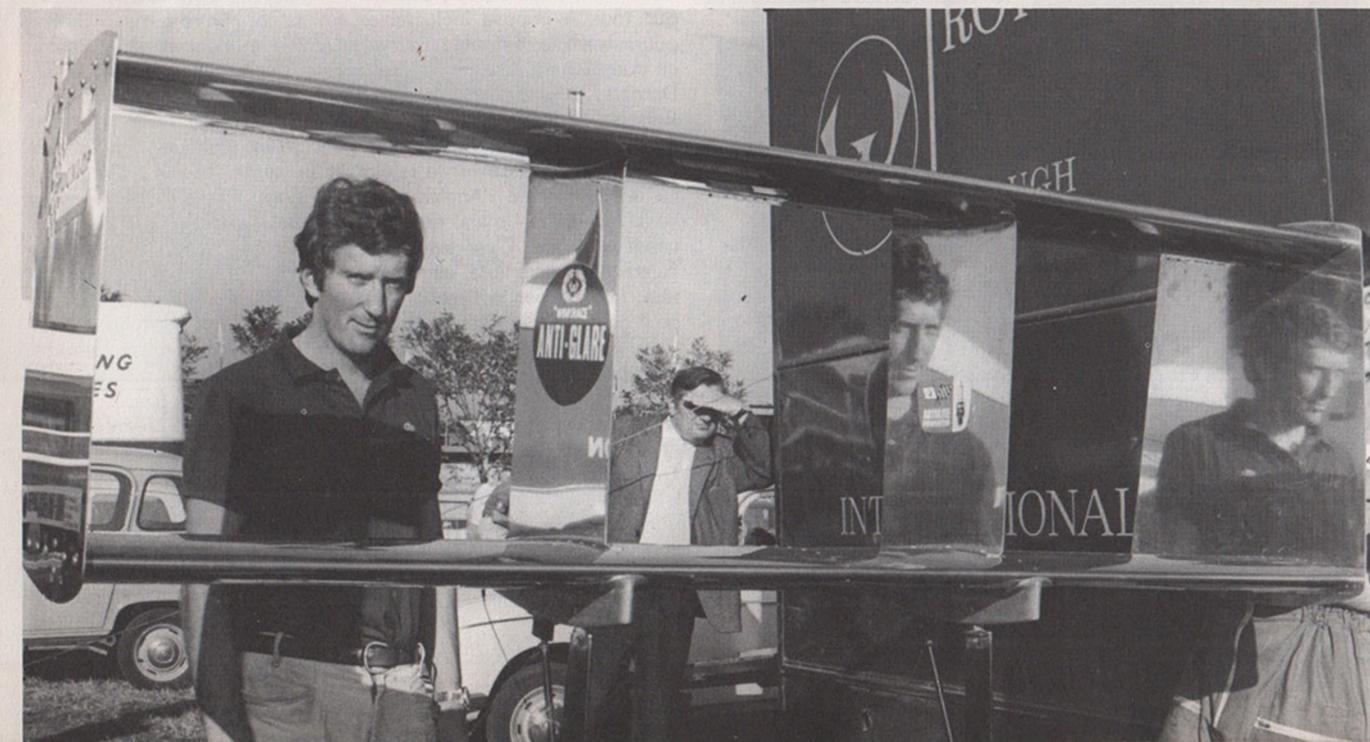
**F2 : PESCAROLO GAGNE A ALBI — FERRARI TERMINE EN FANFARE**

Eh oui, n'est pas Poulidor qui veut! La légende de l'éternel second que l'on accrochait à la barbiche d'Henri s'en est allée avec sa première victoire d'Albi! Et pourtant, cette course ne s'annonçait pas pour lui sous les meilleurs auspices... Les Matra souffraient en effet d'un mal étrange, impossible à diagnostiquer et donc à guérir, qui avait commencé de se manifester à Hockenheim huit jours avant, et qui rendait sombres techniciens et pilotes aux essais. Après une centaine de kilomètres, en effet, les condensateurs cédaient les uns après les autres, sans que l'on puisse comprendre pourquoi. Beltoise et Pescarolo, respectivement second et troisième meilleurs temps derrière Rindt déchaîné (comme d'habitude!), étaient donc inquiets avant le départ. Henri choisit de courir avec un aileron dont il pouvait sélectionner mécaniquement l'incidence, Jean-Pierre ayant fait démonter le sien, comme la plupart des concurrents d'ailleurs à l'exception de son coéquipier, de Courage (Brabham) et de Siffert au volant de la BMW dont c'était la première apparition en France et la seconde course de la saison. Cette voiture comporte un tout nouveau moteur, ayant pour base le bloc 1600 quatre cylindres naturellement, mais présentant une culasse n'ayant plus rien à voir avec l'ancienne « Apfelbeck ». Les deux ACT commandent quatre soupapes par cylindre, et l'allumage est... triple! Il développe environ 220 CV, soit l'équivalent des Cosworth FVA, mais au régime plus élevé de 10 000 t/mn. Le châssis est dérivé de la Lola, construit dans les ateliers de la marque anglaise par les mécaniciens du Service Courses BMW. La coque est coupée derrière le cockpit, une structure tubulaire y est attachée, et les points d'attache des suspensions AV et AR sont modifiés. C'est manifestement la mise au point de ce châssis qui pêche le plus dans cette voiture dont la puissance a paru évidente à tous,



*Première saison en F2, et première victoire à Albi pour Henri Pescarolo.*

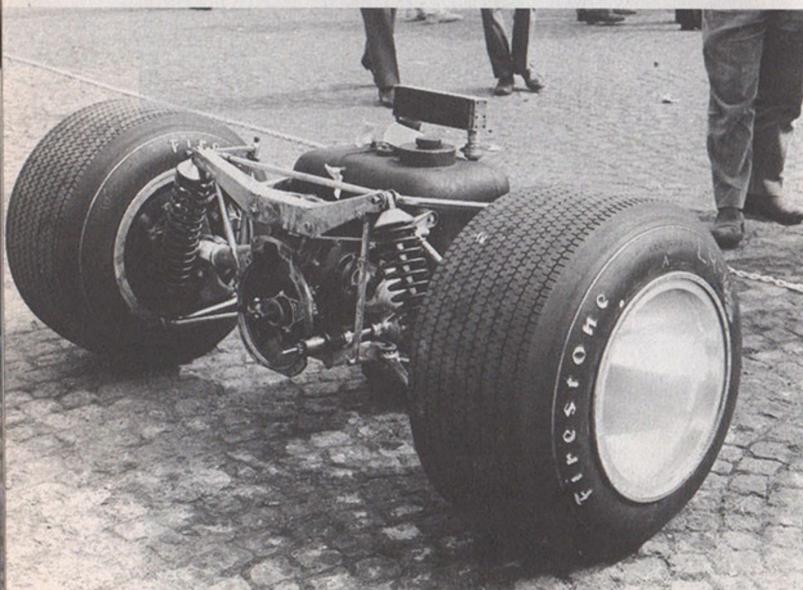
*Rindt, Rindt et Rindt : cet invraisemblable aileron essayé à Albi par l'Autrichien doit donner des cauchemars à ses adversaires.*





**C'est Jackie Stewart  
qui se cache là derrière...**

**La Lotus 49 Mk2 aurait-elle  
le train arrière baladeur?**



et l'endurance convaincante. Siffert est ainsi parvenu à s'emparer d'une troisième place encourageante, battant à la régulière Servoz (Matra-Coombs n° 2) dont le moteur n'était pas des meilleurs, il est vrai, et venant *in extremis* coiffer Oliver un peu en perdition en fin de course.

Ce fut une épreuve longue (85 tours, un peu plus de 300 km) et fertile en incidents. Victime d'un tonneau aux essais, Regazzoni (Tecno d'usine) déclarait forfait, mais tous les ténors étaient au départ, excepté les « Dino boys » absorbés dans la préparation de la course de Rome, qui se disputait huit jours plus tard, et où Ferrari entendait réitérer devant son public la victoire de Brambilla à Hockenheim. A l'issue des essais, les pilotes n'étaient pas aussi groupés qu'en F3 (où ils étaient onze en une seconde!) mais presque, seules les Tecno de Ron Harris (Rodriguez, Attwood, et Jonathan Williams) très mal préparées, paraissant hors du coup. On s'attendait bien sûr à un nouveau et féroce duel Rindt-Stewart, mais les performances des Français laissaient espérer que si la mécanique ne les trahissait pas, ils pourraient se mêler au débat.

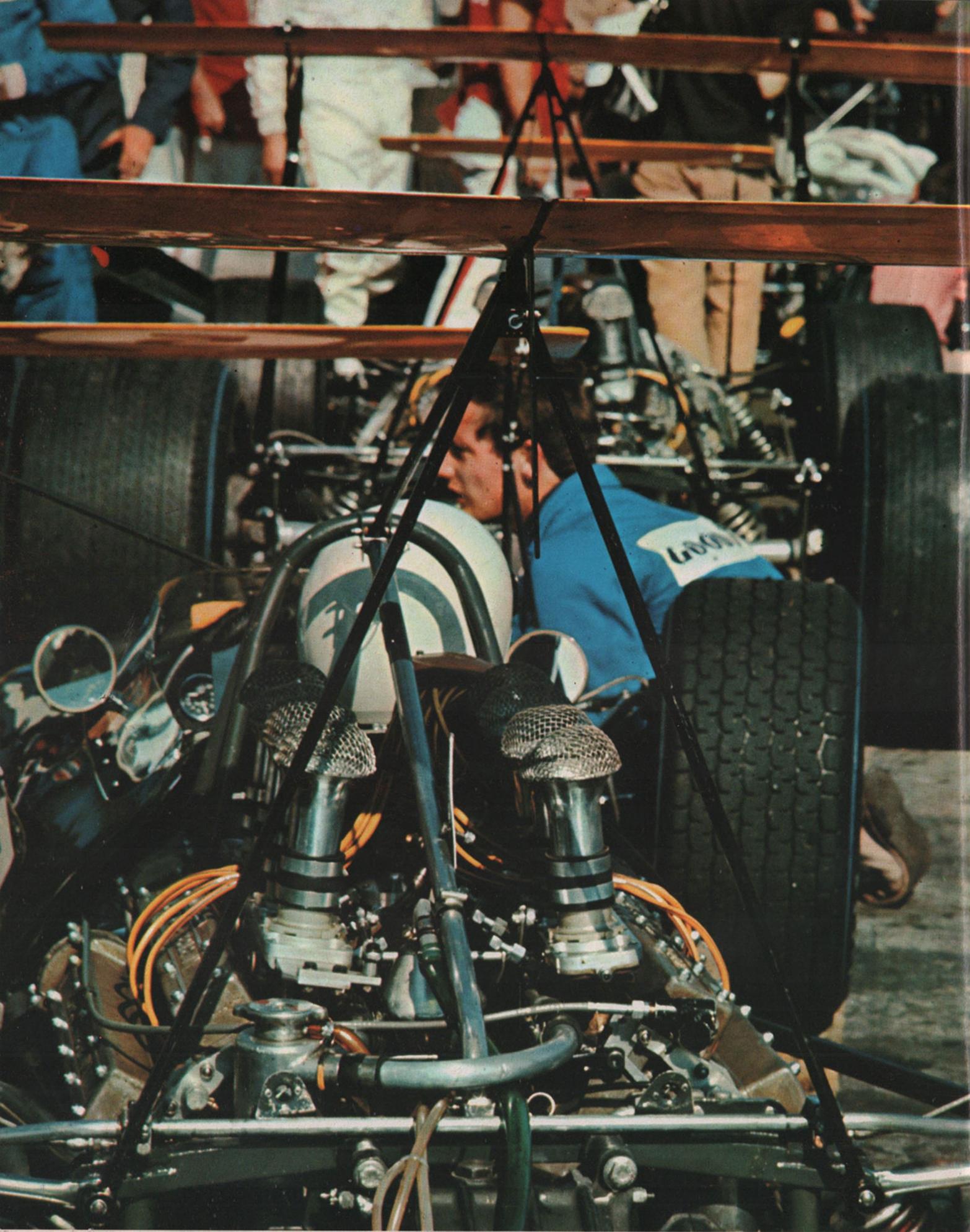
De fait, c'est JPB qui, sous les acclamations d'un public très « chaud », passait en tête au premier tour, suivi comme son ombre de Rindt, Pescarolo, Stewart, Hill, Courage, Gethin, Oliver, tous roues dans roues. Puis Rindt s'empare du commandement et entame sa partie de mano à mano avec Stewart. La lutte va durer, indécise, du second au vingt-troisième tour où l'Autrichien parviendra enfin à creuser un très léger écart sur son rival, lequel commence à éprouver le fameux ennui de condensateur. Il sera d'ailleurs contraint à l'abandon au trente-huitième tour. Mais, pendant cette phase de bagarre, Rindt, il faut le noter, eut le plus souvent l'avantage, passant en tête 17 fois sur vingt et un tours.

Pendant ce temps, seul Pescarolo avait pu rester onze tours dans leur sillage, Beltoise, Hill, Gethin et Courage formant un groupe de chasse légèrement distancé, Oliver naviguant seul un peu plus loin, Siffert, Servoz et Ahrens s'expliquant sévèrement entre eux. Puis JPB parvint à revenir sur Pescarolo lorsque celui-ci, lâchant prise, se retrouve seul. Les deux Français produisent un violent effort et semblent revenir sur la tête (de 4", l'écart tombe à 3") et ce mouvement s'accroît lorsqu'ils récupèrent Stewart au 25<sup>e</sup> tour : Rindt ne compte plus que 2" d'avance... Mais l'Autrichien se « défonce », cependant que les Matra le pressent insensiblement moins, ce dont profite d'ailleurs Hill pour recoller à leurs trousses, comme le fera un peu plus tard un surprenant Gethin. Et, petit à petit, Jochen s'enfuit : 7" à mi-course, 9" au 60<sup>e</sup> tour, il impose inéluctablement sa loi. Entre-temps, Gethin poursuivant sa remontée, passe Hill et JPB et vient attaquer Pesca, ce duo lâchant Graham et Beltoise qui commence à ratatouiller. Derrière, Courage un moment lâché revient, dépasse Hill, puis Beltoise. Graham abandonnera au 65<sup>e</sup> passage (fuite au joint de frein AR). Les dés semblent donc jetés, Beltoise doit ralentir de plus en plus, Oliver le rejoint et le passe, comme Siffert qui va engager avec l'Anglais un duel dont l'issue sera jusqu'au bout incertaine, mais qu'il remportera d'extrême justesse, un capot peut-être. C'est alors qu'à dix tours de la fin, Rindt arrive au stand en roue libre, allumage en panne! Pescarolo est donc en tête, talonné par la Brabham bleue de Gethin qui tente tout ce qu'il peut pour passer le Français... A trois tours du but, Peter tente de déborder Henri au freinage, bloque ses roues, amorce un tête-à-queue, et la course cette fois est jouée aux accents d'une Marseillaise qui nous fit particulièrement plaisir. Matra remportait ainsi les trois Trophées de France (Pau, Reims, Albi) et réussissait une magnifique saison en F2.

Très bien préparées, les Dino en force à Rome parvenaient pour leur part à terminer l'année en beauté, Brambilla (un ancien motard, d'ailleurs) et le « rentrant » de Adamich s'emparant des deux premières places devant Gethin, lui aussi en hausse, JPB et Pescarolo. Il convient cependant, en toute objectivité, de remarquer que ni Stewart, ni Rindt n'étaient présents à Vallelunga...

**Vic Elford au volant  
de la Porsche 908.**





◀ **Deux Brabham Repco,  
mais quatre ailerons...**

#### GRAHAM HILL ET LOTUS CHAMPION DU MONDE

Ainsi, à l'issue d'une remarquable saison, après six ans d'interruption, Graham Hill est redevenu Champion du Monde. Ce championnat, on l'a souvent critiqué par le passé parce qu'on trouvait choquant qu'il n'ait jamais couronné Stirling Moss, ou pas assez souvent Jimmy Clark.

Mais en 1968, il ne fut jamais plus serré, équilibré, et en fin de compte passionnant, car le fidèle reflet des valeurs réelles.

A y bien réfléchir, ce n'est pas surprenant. Jusqu'à maintenant, la constante présence d'un super-champion faussait le jeu. La disparition de Jimmy Clark, on le voit à cette occasion encore, a laissé un grand vide qui n'a pas été comblé. En effet, on ne pouvait pas manquer d'être choqué par cette étrange contradiction qui consistait à sacrer officiellement un Hulme, un Brabham ou un Surtees par exemple, alors que tout le monde savait bien que Clark était le meilleur, sans aucun doute possible. Dans ce cas-là, le championnat était bel et bien une institutionnalisation de l'absurde dans la mesure où il s'appelait « des conducteurs ».

Au contraire, Jimmy parti, cette compétition disputée sur douze Grands Prix s'est remise à coller à la réalité. Graham Hill, en exemplaire professionnel de la course qu'il est, s'y est montré d'un brio (trois victoires à Madrid, Monaco et Mexico) et d'une régularité (second à Kyalami, au Nürburgring, à Watkins Glen) exceptionnels. Jackie Stewart l'égala presque, remportant aussi trois épreuves (Zandvoort, Nürburgring, Watkins Glen), et beaucoup penseront, non sans raison, que son absence forcée à deux Grands Prix en début de saison lui a vraisemblablement coûté le titre 68 : sa blessure au poignet, dans une épreuve de F2 aura été décisive. Constant dans l'effort, mais peu récompensé à cause d'une voiture difficile à régler et insuffisamment bien chaussée, Denis Hulme a effectué une spectaculaire remontée à partir du troisième tiers de la saison, remportant coup sur coup les Grands Prix d'Italie et du Canada en même temps que Goodyear sortait une nouvelle et excellente gomme. Théoriquement, il pouvait encore se mêler à la lutte pour le titre, malgré sa sortie de route à Watkins Glen, dans l'avant-dernière épreuve du championnat qui vit une impeccable victoire de Stewart devant Hill. Malheureusement pour lui, Hulme sortait à nouveau à Mexico, dès les premières phases de la course.

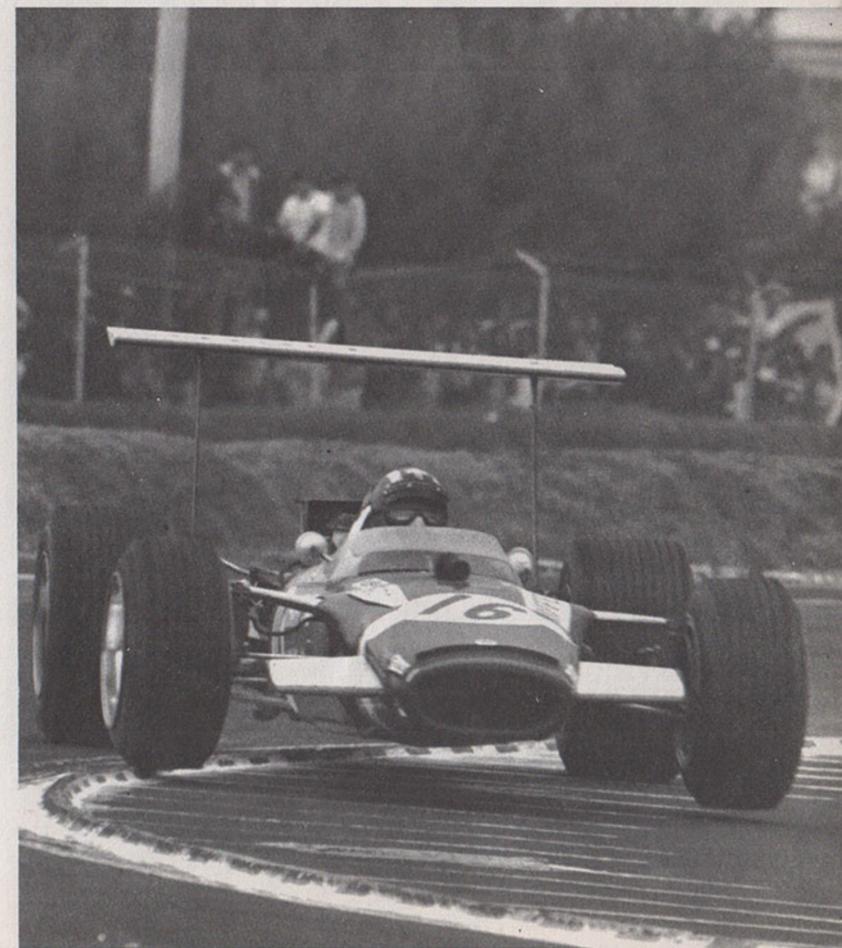
L'épreuve mexicaine, en fait, se résuma à un très spectaculaire duel entre Hill et Stewart, seulement accompagnés d'un brillant Siffert qui ne s'inclina qu'à cause d'une panne stupide (accélérateur cassé). Hill mena jusqu'au quatrième tour, céda la tête à Jackie jusqu'au huitième, puis reprit le commandement. Il n'allait plus le lâcher que trois tours, et à Siffert. Cependant Jackie allait demeurer dans son sillage jusqu'au trente-septième passage, moment où la pompe à essence de la Matra Ford se dérégla. Jackie dut alors lâcher prise, avant de perdre complètement pied pour sombrer dans les profondeurs du classement : mais cela n'avait plus d'importance, puisqu'il lui fallait à tout prix vaincre.

Derrière, absolument tous les animateurs devaient abandonner les uns après les autres. Ils avaient noms : Amon, Brabham, Servoz-Gavin (Matra Ford n° 2), et c'était dans l'ordre McLaren, Oliver et Rodriguez qui s'emparaient en fin de compte des places d'honneur.

Ainsi, la pièce est jouée. Elle fut d'un exceptionnel suspense et nous démonterons pour vous sa mécanique dans un prochain article. Elle a consacré un grand champion qui eut le mérite, outre de conduire vite et bien, de surmonter avec son équipe la terrible crise consécutive à l'accident de Clark. Et qui démontra une force de caractère peu commune en conservant son calme, en ne laissant jamais le doute s'emparer de lui malgré les circonstances pas encore éclaircies qui entourèrent la tragédie d'Hockenheim, et quelques incidents assez alarmants qui lui advinrent personnellement par la suite. Le pilote vieillissant et quelque peu blasé que l'on croyait deviner en lui a, au contraire, réagi avec l'enthousiasme et le courage d'un jeune loup : après avoir consciencieusement râpé ses pneus pendant dix ans sur toutes les pistes du monde, Graham a encore trouvé le moyen de nous épater!



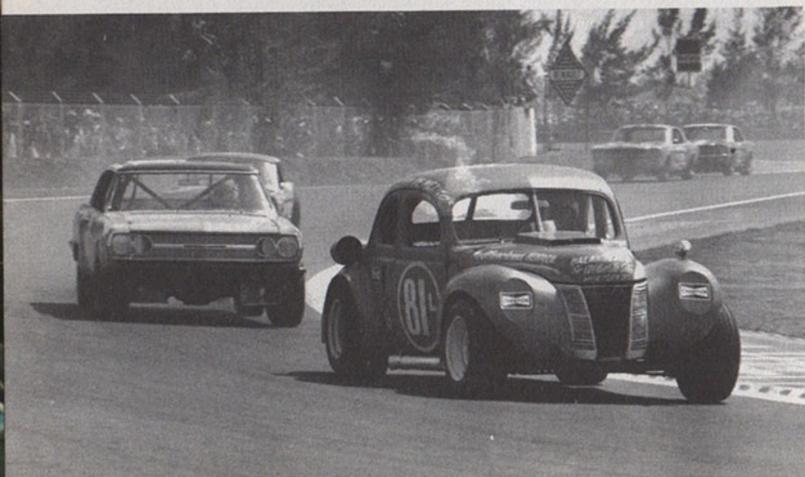
**Siffert prétend  
n'avoir absolument pas vu  
de trottoirs à Mexico...**





*Les deux Lotus officielles qui finiront première et troisième à Mexico, à l'issue d'une grande saison.*

*En levée de rideau du Grand Prix, une course tourisme à la mexicaine : cette « Carreta » marchait comme un avion.*



#### CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE

1<sup>er</sup> Graham Hill, 48 points. — 2<sup>e</sup> Stewart, 38 points. — 3<sup>e</sup> Hulme, 33 points. — 4<sup>e</sup> Ickx, 27 points. — 5<sup>e</sup> McLaren, 22 points. — ... — 8<sup>e</sup> Beltoise, 11 points. — ... — 12<sup>e</sup> Servoz-Gavin, 6 points.

#### GRAHAM HILL : PORTRAIT EXPRESS D'UN CHAMPION DU MONDE

**Age :** 39 ans.

**Nationalité :** anglaise, né à Londres.

**Marié** et père de deux enfants.

**Débuts :** mécanicien chez Lotus.

**Premier Grand Prix :** Monaco 1958. A depuis participé à 103 Grands Prix.

**Champion du Monde en 1962** (BRM).

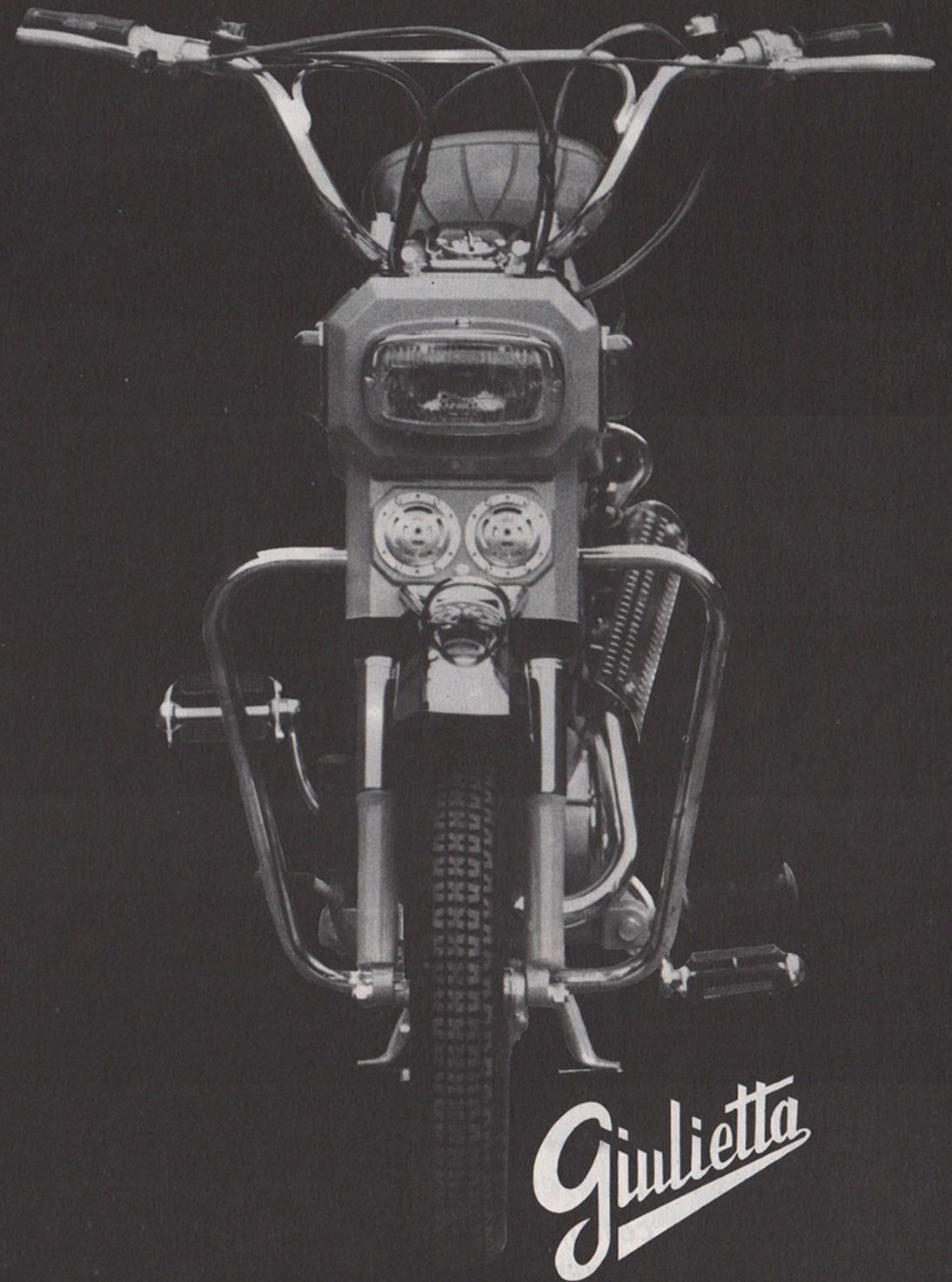
**Vainqueur à Indianapolis en 1966** (Lola Ford).

**Signes particuliers :** ancien rameur. Pratique un humour typiquement anglais et absolument dévastateur. Très sociable et d'excellente compagnie, devient difficilement abordable à la veille des courses. Inégalable spécialiste du traditionnel « toast » (courte allocution) britannique, il adore parler en public et eût sans aucun doute fait un exceptionnel comédien. Pilote (avec fantaisie prétendent certains) son propre avion bimoteur. Au total, la plus forte personnalité du Grand Prix Circus actuel.

**Ses qualités :** une conscience, un sérieux hors de pair. Une concentration extrême. Une excellente condition physique. Un moral à toute épreuve.

**Ses faiblesses :** une certaine lenteur à se mettre en action. Peu d'intuition pour le réglage de sa voiture, qui lui demande beaucoup de temps. Une technique de pilotage assez peu coulée.

**Sa voiture :** Lotus Ford 49 (Kyalami, Madrid), puis 49 Mk2 monocoque en alliage léger, 500 kg. Moteur V8, 420 CV, B. V. Hewland 5 vitesses; jantes 13" et 15"; pneus Firestone. Particularités de construction : coque s'arrêtant au dos du cockpit, moteur boulonné dessus faisant office de châssis à l'arrière. Le plus long empattement et les plus larges voies de toutes les monoplaces F1 1968. La plus légère aussi. Avec elle, Lotus est couronné Champion du Monde des Constructeurs de F1 pour 1968. ●



*Giulietta*

IMPORTATEUR : **P. Bonnet**, 78, avenue du Général-Leclerc - 92-BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. 825-47-11

Ets CAUVIN, 62, rue Charles-Rouxel, 77-PONTAULT-COMBAULT — Ets DYNAMIC-SPORTS, 149, rue Montmartre, PARIS (2<sup>e</sup>) — Ets E.L.R.I., 119, avenue de Saxe, 69-LYON — Ets LADEVEZE, 170, avenue de Clichy, PARIS (17<sup>e</sup>) — Ets LALA, 194, avenue du Maine, PARIS (14<sup>e</sup>) — Gérard MAYER, 8, rue de l'Orangerie, 78-VERSAILLES — Ets MOTO-BASTILLE, 6, boul. Richard-Lenoir, PARIS (11<sup>e</sup>) — Ets VYNCKE, 2, rue de Cambrai, 59-LILLE — Ets WOLFF, 10-12, rue du Faubourg-de-Saverne, 67-STRASBOURG

Préférez un spécialiste qui vous assurera : Service après vente - Pièces détachées d'origine - Reprise - Long crédit, etc.

Le vainqueur  
dans ses œuvres,  
ou Rolland Trolle  
au travail.



**Comme aimantées, toutes les têtes se tournent vers la sortie du virage. Un hurlement de moteurs emballés, un crissement de pneus maltraités annoncent l'irruption du peloton : l'horizon, d'un seul coup, s'est bouché de bleu. Léger travers, remise en ligne, un nuage de poussière sanctionne une ou plusieurs roues dans l'herbe. Les calandres, quatre phares dehors, fondent sur le drapeau à damiers comme une nuée de sauterelles, les voitures tressautent un peu au passage des vitesses, s'écrasant sur l'arrière lorsque les pilotes débrayent sans douceur. Quelle course! les spectateurs en sont encore tout essoufflés... Mais quelles sont donc ces berlines, tout de bleu vêtues, qui semblent à chaque passage vouloir crever le mur du bruit? Et qui sont ces pilotes, tous aussi déchaînés derrière leur volant?**

# COUPE GORDINI AN III

*Olivier de la Garoullaye*

Elles, ce sont les Renault 8 Gordini 1300. Pas la peine de vous les présenter, elles sont en train de marquer leur époque sur le plan sportif. Extérieurement, bien sûr, elles ne paient guère de mine. Les amateurs de lignes fuyantes ou agressives, les amoureux d'un confort dit « de bon aloi » font la moue devant cette auto toute carrée peu apte à déclencher la passion chez les minettes. Pour la frime, voyez ailleurs, ici c'est du sérieux. Pas du tout le genre berline à papa qui veut jouer les sportives par la bande! Ou plutôt les deux bandes blanches... La façon qu'a cette voiture d'enchaîner une succession de virages serrés en se faulant, sans aucune rupture de rythme, ne trompe pas sur ses possibilités, sur sa vocation. Elle enthousiasme par son exceptionnelle maniabilité, sa tenue de route. Elle marche vraiment comme un avion, et les grosses berlines ou les fausses voitures de sport peuvent retourner au garage si elles ne veulent pas voir les feux rouges des R8 G. L'ensemble est typiquement survivreur dès que l'on conduit vite et, dans ce cas, il faut bien sûr avoir des notions précises de contre-braquage, il faut savoir se concentrer, faire attention, et avoir... certains dons. Mais pour le sportif peu fortuné,

c'est le rêve, et pour la course, c'est l'outil de base idéal.

Ils, ce sont de jeunes pilotes qui, pour la plupart effectuent leurs premières armes dans le cadre d'une opération lancée par notre confrère *Moteurs* il y a deux ans, et dont le succès prend chaque année plus d'ampleur. La Coupe nationale Renault 8 Gordini, pour l'appeler par son nom, se déroule tout au long de la saison sur les circuits français entre près de quatre-vingts sélectionnés dont nous vous avons déjà parlé ici. Ils espèrent percer, volant en main, ils croient en la course automobile, ils comptent sur elle pour leur amener une vie où la routine partout installée n'aura plus place, une vie qui vaudra la peine d'être vécue. A égalité de matériel puisque les voitures doivent toutes être de série, ils ne doivent compter que sur leur seule classe de pilote pour devancer le voisin et se faire remarquer. C'est pourquoi tous les gars de la coupe sans exception sont des battants. Prenez parmi eux les vingt-cinq meilleurs, lâchez-les sur une piste, celle d'Albi par exemple, et vous aurez une course à vous couper le souffle, une bagarre comme vous n'en verrez que rarement à moins de suivre les « Gordinistes » sur tous les circuits. La saison durant, ils se sont aiguisés les dents au cours de luttes acharnées dont certaines voitures gardent traces. Celle de « Gersteen » qui porte à chaque pli de carrosserie une étiquette où sont notés le lieu, la date et la raison de l'accrochage, en est un exemple vivant. Ils ont affiné leur style de conduite, en passant et repas-

sant toutes les difficultés proposées par les circuits. En somme, de conducteurs gonflés, ils sont devenus pilotes. La Coupe Gordini est une école qui dégrossit la classe pure, qui transforme des dons en véritable talent.

En liberté dans le parc, avant la course, les pilotes ont l'air de gens comme vous ou moi. Trolle promène son physique de troisième ligne, ses cheveux roux et ses lunettes noires au milieu des voitures sans toutefois quitter des yeux son bolide vert espérance frappé du coq Igol. Espérance de coiffer Lagier sur le fil sans doute, un Lagier méconnaissable avec sa nouvelle coupe de cheveux à la petit garçon. Sa silhouette dégingandée nous était plus familière avec ses longs crins blonds ébouriffés, et pourtant c'est bien le même, à la voix gouailleuse, un peu traînante, qui couve une auto toute rouge. Elle vient de gagner à Reims, et beaucoup la voient déjà passer la ligne en vainqueur : ce que c'est d'être un fin metteur au point, doublé d'un bon pilote, avec l'expérience en plus... Pourquoi aller ailleurs chercher un favori tout fait? Lagier au pilotage soigné, aux trajectoires coulées, contre Trolle, sobre aussi, ne se laissant pas entraîner comme d'autres dans d'amples dérapages, plutôt adepte des fines glissades en ligne freinant moins la voiture, avec pour arbitres : Guitteny, un freine-tard des plus audacieux, Hommel, amateur de trajectoires empruntant largement les bas-côtés, Lefèvre, l'homme à la voiture au damier rouge et bleu, Lemiale, vite et précis, pétillant d'audace, Daxem, propre, consciencieux à l'extrême, ne commettant jamais le moindre écart de ligne, Darniche, passé maître dans le contrôle de l'adhérence, Drewitz... et les autres...



Lagier et Hommel, deux anciens, deux valeurs sûres.



Drewitz, le visage mangé de barbe comme bien souvent, regarde son mécano « Cassius » faire le zouave avec une peruque de Beattle. La Coupe, vous savez, c'est l'école, mais en liberté! On ne s'ennuie pas, tout le monde est gai, rit de bon cœur et les facéties sont plus que permises, elles sont recommandées. Ainsi Bories, petit, brun, le regard candide derrière ses lunettes à fine monture, amène aux vérifications une Gordini dotée d'un aileron stabilisateur... C'est aussi la course en famille, puisque à force de se retrouver de circuit en circuit, on s'apprend, on sympathise, on a le temps de mieux s'apprécier? Chacun connaît le petit garçon de Bourion qui veut toujours voir des « Gordini » et que les autres courses n'intéressent pas, mais pas du tout! On sait qu'Hommell est imprimeur ou que Gersteen est accessoiriste auto. On demande des nouvelles des uns et des autres. Lemiale, là-bas, est en train de faire de la tôlerie, ce qui ne l'empêche pas de garder un éternel sourire et d'envoyer à la cantonade des clins d'œil appuyés dont il semble avoir une inépuisable réserve. Darniche promène sa calvitie naissante et ses yeux noirs perçants, tandis que Coche coiffe sa chevelure blonde à la Rolling Stone. L'ambiance n'est pas contractée, on se sent libre, ça ne devient sérieux que lorsqu'on rentre en piste. Le grand Blondel, boucles brunes dans le cou, ferme le capot de la voiture de Van Deirse dont il est venu faire la mécanique. Il a le cœur gros, pour 5/100°, pour

cette culasse un poil trop basse après la course de Reims alors que lors des autres vérifications... Mais il ne dit rien, il se sait en tort et félicite intérieurement Alain Bertaut et Claude Hesnault, les manitous de la Coupe, de conserver farouchement son esprit en faisant appliquer strictement la loi. Lorsqu'on joue, il y a des règles, si on les enfreint il n'y a plus de jeu...

L'heure de l'entrée dans l'arène approche, et les visages deviennent graves. Ils vont courir non pas seulement pour gagner les deux Formules France mises en jeu, mais parce qu'après s'être livrés à fond sur tous les circuits de France et de Navarre, les Gordinistes y ont pris goût. Ce qu'il leur faut, ce sont des duels rous dans roues, aile contre aile. Ils aiment se tirer la bourre, se piquer au freinage, essayer de déborder celui qui les précède pour leur plaisir et pour le nôtre, et ces combats singuliers sont précieux à tous. D'abord à eux-mêmes puisque au (proche!) contact les uns des autres, ils s'améliorent très sensiblement et progressent tous si bien que cette année, par exemple, le moins bon des finalistes de la Coupe aurait gagné de loin la course des Groupes 1 se déroulant ce jour-là à Albi. Bénéfique au sport automobile tout entier car ces « enragés de la Gordini » (comme on les a appelés dans la grande presse), lorsqu'ils gravissent les échelons, prennent immédiatement rang parmi les meilleurs. Voyez les Jabouille, Andruet, Therier, Vigoureux, alors que le gratin de la

Formule France est presque exclusivement sorti de la Coupe R8 Gordini : Mieusset, Dayan, Lacarrau, Ethuin, Moroni... Enfin ils plaisent beaucoup au public à qui une belle bagarre disputée entre voitures « presque comme la mienne » plaît. Il n'est pas rare d'entendre dans les tribunes : « Avec une R8, ils font ça, tu te rends compte! » A force de donner à leurs spectateurs des courses âprement disputées, mouvementées à souhait, à force de tenir leur monde en haleine, les Gordini se sont taillées une place de choix et les amateurs comme les spécialistes viennent les voir volontiers, on les aime bien. Ils font tellement de spectacle qu'on finit par trouver anormal qu'il leur soit demandé des frais d'engagement égaux ou supérieurs à ceux exigés de pékins en gants à trous trous qui viennent faire deux petits tours et puis s'en vont.

Peu importe au fond que finalement, Trolle l'ait emporté sur Lagier ou que Darniche ait fait troisième. Ces pilotes, nous les retrouverons au hasard des palmarès et nous nous souviendrons alors de la troisième édition de la Coupe. C'est que l'opération sera poursuivie.

En attendant que l'an prochain, ces attendant que l'an prochain, ces « anciens » se frottent à des nouveaux, qui viendront à leur tour s'aiguiser les dents dans ce genre de « courses de club à la française », une pépinière de champions devenue indispensable.

O. L. G.

Chevaux et Goche, pleine gomme pour suivre Trolle.



« PREMIER PAS AUTOMOBILE »  
TROPHEE DUNLOP

- 1. Lagier . . . . . 1 440 points
- 2. Trolle . . . . . 1 210 points
- 3. « Daxem » . . . . . 1 120 points
- 4. Bourion . . . . . 1 010 points
- 5. Darniche . . . . . 960 points

CLASSEMENT FINAL 1968

- 1. Trolle . . . . . 2 410 points
- 2. Lagier . . . . . 1 990 points
- 3. Darniche . . . . . 1 560 points
- 4. Drewitz . . . . . 1 530 points
- 5. Guitteny . . . . . 1 260 points



Drewitz, maître de ballet, conduit le bal.



Pousse-pousse...

# ESSAI DATSUN

## 2000 SPORT

par Jean-Pierre Beltoise

José Rosinski m'avait dit : « Téléphone-moi dès ton retour des États-Unis car j'ai une Datsun pour le prochain essai de Champion. »

L'idée ne me déplaisait pas. En effet, absorbé comme je le suis actuellement par mes courses en monoplaces et la mise au point délicate de notre splendide Formule 1 nationale, la Matra V12, je voyais un peu la Datsun 2 000 sous une robe semblable à celle de la Toyota 2 000 que j'avais vue dans un film de James Bond et qui était vraiment extraordinaire.



Aussi, quand je fis connaissance avec la Datsun, ma déception fut d'abord évidente, car elle avait bien triste mine avec son allure étroite et quelque peu démodée et sa capote trop haute. Comme, de plus, le ciel était gris et qu'il tombait une tenace et pénétrante pluie d'automne, j'avais presque le cafard.

Je m'installai au volant, et, presque en pensant à autre chose, je pris la route pour effectuer un périple de 700 km, histoire de la rôder un peu avant de procéder aux mesures habituelles.

Au bout d'un moment, moi qui croyais avoir pris le volant d'une vieille Triumph, je m'aperçus que je conduisais une voiture très sympathique, très classique avec le pont arrière rigide si je pouvais en juger d'après la raideur de la suspension arrière, mais très agréable à piloter, saine et puissante.

Je me suis dit alors que j'avais eu tort de juger *a priori* sur la ligne, qu'après tout je venais des États-Unis, où il est de notoriété mondiale que la monstrueuse Volkswagen Coccinelle est de loin la voiture d'importation la plus répandue, et c'est le cœur un peu plus gai que j'ai continué ma route sous la pluie persistante.

Mais qu'est-ce que la Datsun 2 000 Sport? Eh bien c'est le cabriolet décapotable du groupe Nissan, l'un des plus puissants au Japon, si l'on en juge par la variété des modèles proposés (vingt-quatre, sans compter les camions, autobus et camionnettes). Je ne reviendrai pas sur la ligne un peu désuète de la voiture qui devient pourtant nettement plus acceptable dès que l'on décapote.

Bien que ce soit un cabriolet, il s'agit pourtant d'un châssis monocoque tout acier. Les suspensions sont classiques avec ressorts hélicoïdaux et triangles superposés à l'avant, et à l'arrière un pont rigide tenu par des ressorts longitudinaux semi-elliptiques. Les freins sont à disques à l'avant et à tambour à l'arrière. La direction est à vis. Jusque-là, rien de sensationnel. Mais le moteur parle déjà plus sérieusement à nos yeux. Il s'agit d'un deux litres quatre cylindres en ligne, super-carré, à 1 arbre à cames en tête et qui développe la bagatelle de 150 CV à 6 000 t/mn avec un couple maxi de 18,2 mkg à 4 800 t/mn. Bien que ces chiffres soient donnés en norme SAE, voilà qui promet.

Et comme ce moteur moderne, alimenté par deux double corps Solex, est accouplé à une boîte cinq vitesses à rapports serrés et tous synchronisés...

# DATSUN 2000 SPORT

## AU VOLANT

Les deux sièges baquets sont confortables et bien dessinés, mais le dossier non réglable est un peu trop étroit. Il est vrai que si le dossier était plus incliné, les personnes de 1,70 m ou moins ne pourraient plus voir par-dessus le volant qui n'est pas très petit et qui est placé sur un plan très vertical.

Derrière les deux sièges, il y a une grande plage arrière qui peut recevoir quelques affaires, voire une petite valise et un ou deux sacs de voyage quand la voiture est capotée. Il faut dire que la malle arrière est déjà très encombrée par la roue de secours et qu'il n'y reste pas beaucoup de place disponible...

Le tableau de bord est complet, bien qu'il manque un cadran de température d'huile, qui n'est d'ailleurs peut-être pas indispensable. La finition est très japonaise, style Honda 800, c'est-à-dire nette et pratique, noire et chrome. Les touches sont agréables à manier et on n'a pas lésiné pour monter tel détail. La matière plastique de bonne apparence est largement répandue.

Le chauffage-climatisation fonctionne bien et est d'une manœuvre facile, l'essuie-glace à deux vitesses est efficace, bien que la commande ne soit pas idéale — bouton tournant sur la planche de bord — et le lave-glace électrique est un des meilleurs que je connaisse. Capotage et décapotage sont d'une manœuvre rapide et aisée. En général la Datsun Sport 2000 est donc d'une utilisation simple et agréable.

## L'ESSAI

Il ne faut pas en déduire que c'est une voiture confortable. Loin s'en faut vraiment, et la suspension arrière de la Datsun n'est pas sans analogie avec celle de sa petite compatriote bien connue en France, la Honda 800.

On appréhende sérieusement les passages à niveau et si par hasard on a raté une signalisation « Cassis » ou qu'on se précipite à trop haute vitesse sur un dos d'âne, il est alors grand temps de réagir pour se préparer au choc!

Ceci dit, cette suspension et la coque donnent l'impression d'une sérieuse santé. J'ai fait près de 2 000 km avec la voiture et j'ai eu vraiment l'impression que c'était de l'incassable.

La tenue de route est ce qu'on peut attendre de mieux avec ce genre de voiture. Même sur des petites routes bombées, il n'y a aucune difficulté à tenir la voiture en ligne à très haute vitesse.

La Datsun est d'ailleurs très saine de comportement et très amusante à conduire. A elle seule, c'est une bonne école de pilotage. Et pourtant la direction à vis n'est pas à proprement parler idéale pour la précision de conduite mais, douce et assez directe, elle convient très bien.

Plus on va vite dans les virages et plus elle survire. Mais même à l'extrême limite d'adhérence, la voiture reste remarquablement équilibrée. Il est vraiment possible de contrôler la Datsun pendant toute la longueur d'un virage, même dans des positions invraisemblables, en net contrebraquage.

Les freins sont assez déroutants en conduite normale car à l'attaque de la pédale il faut souvent corriger la trajectoire à l'aide de la direction. En fait, ils sont très efficaces pour une conduite sportive car la répartition avant-arrière est excellente et les décélération, spécialement sur route mouillée, m'ont toujours étonné par leur efficacité malgré les pneus d'origine japonaise.

Le moteur est assez souple et donne effectivement une bonne puissance à partir de 4 500 t/mn et jusqu'à 6 500 t/mn au moins. La zone rouge du compte-tours ne commence en effet qu'à 7 000 t/mn, mais quand je pense à ce que représente ce régime pour un moteur de 2 litres de cylindrée et de 83 mm de course, je n'ai pas osé entrer dans cette zone rouge qui se termine d'ailleurs à 8 000 t/mn.

La boîte de vitesses, je l'ai gardée pour le dessert, parce que c'est vraiment du gâteau. Un levier bien positionné, des rapports idéalement étagés qui passent merveilleusement bien, avec commande rigide et synchros sur tous les rapports. On ne se lasse jamais de passer des vitesses sur la Datsun!

## PERFORMANCES

Voici ce qu'ont donné les performances de la voiture à Montlhéry, la voiture accusant 975 kg sur la balance de l'UTAC récemment réétalonnée, au lieu des 910 annoncés. (Ce qui doit être le poids de la voiture préparée pour les rallyes).

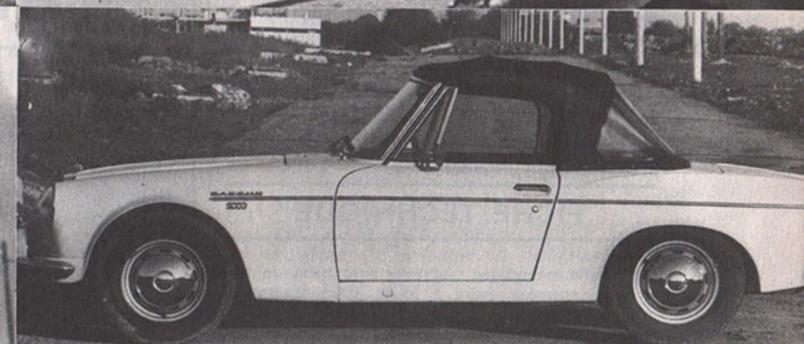
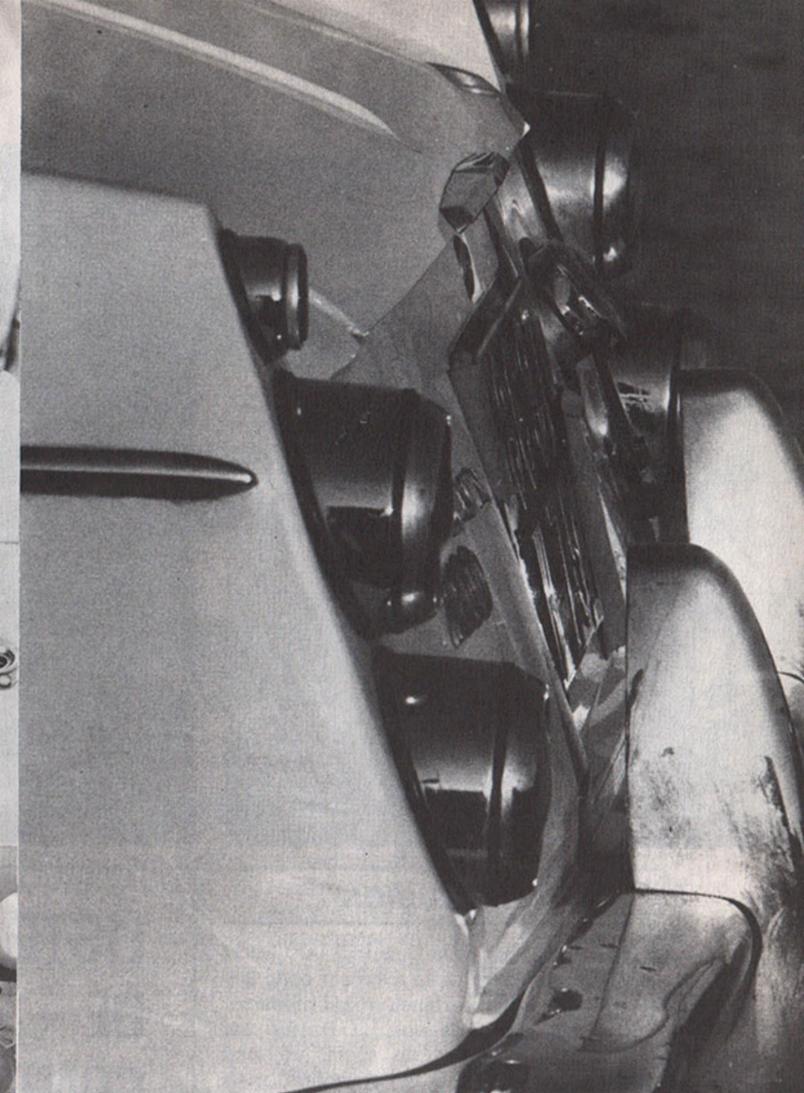
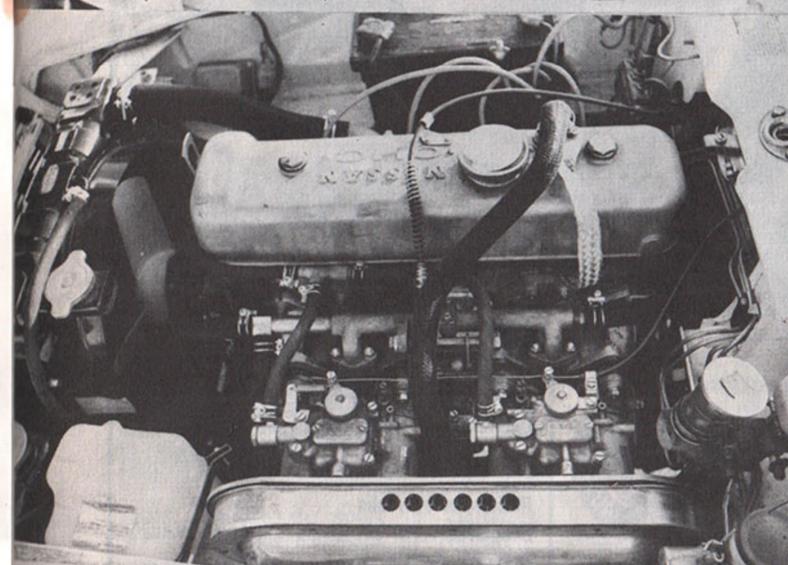
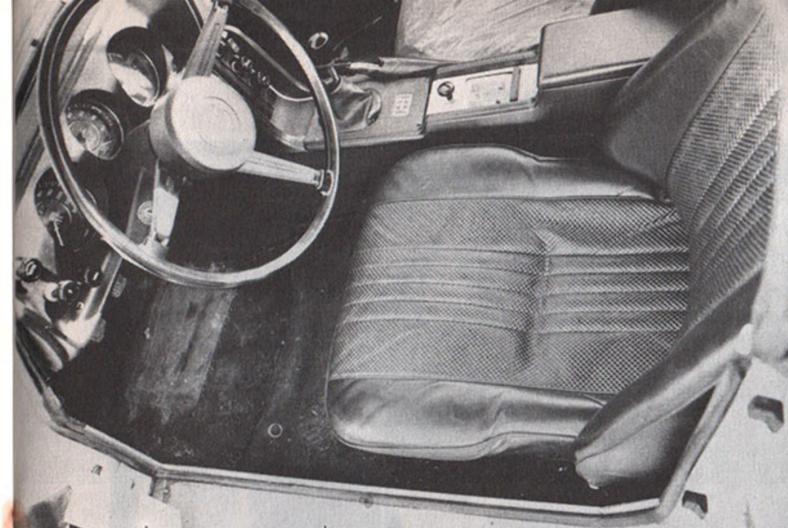
Avec 4 000 km au compteur, le moteur n'était peut-être pas totalement libéré car je suis allé plus vite sur l'anneau en quatrième : 50'2", soit 183 km/h (185 compteur à 5 750 t/mn) qu'en cinquième : 51'8", soit 177 km/h (178 compteur à 4 750 t/mn).

Mais sur l'autoroute, à la faveur d'un léger vent arrière ou à l'occasion d'une descente, j'ai plusieurs fois pris 200 au compteur, soit près de 200 chrono, ce qui veut dire que la vitesse annoncée par le constructeur n'est pas trop optimiste.

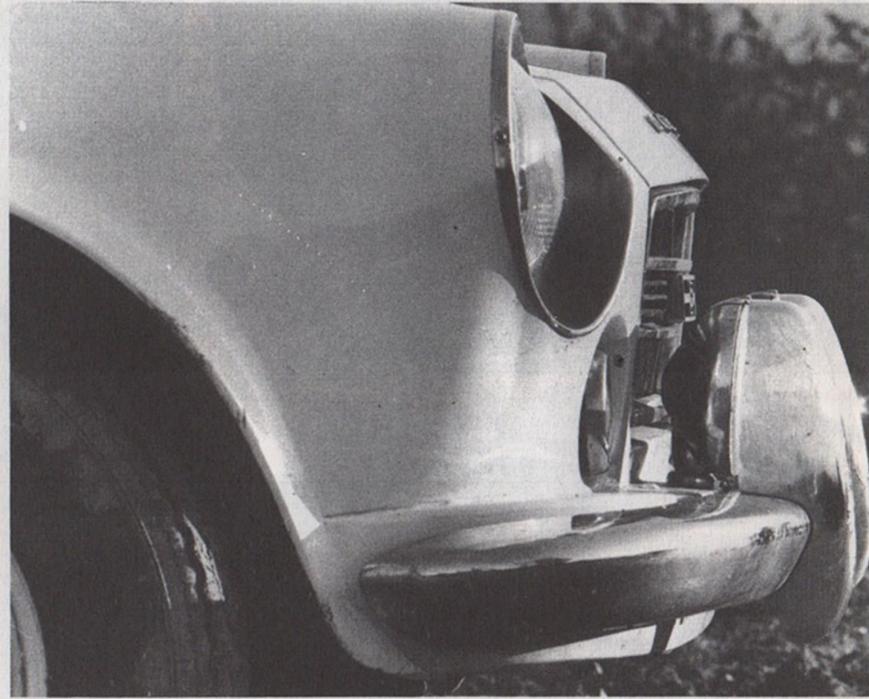
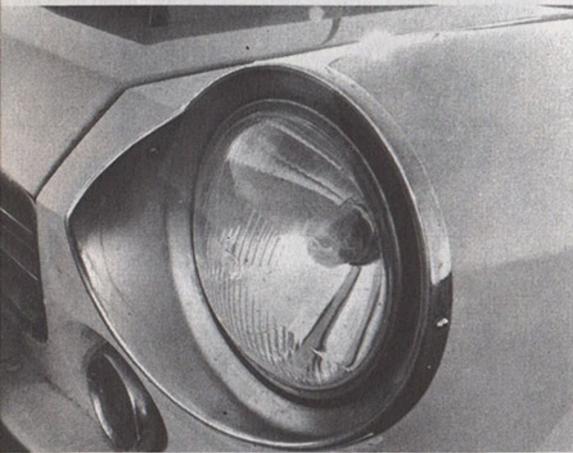
Les accélérations, qui pouvaient sans doute être améliorées également avec l'aide d'un rapport de pont un peu plus court, sont tout de même excellentes et très proches d'une Porsche 911 par exemple.

C'est un beau résultat si l'on tient compte que la première monte à 70, la seconde à plus de 110 et la troisième à 150!

0-400 m : 16"8.  
0-1 000 m : 30"8, en passant les rapports jusqu'à 6 500 t/mn.



# DATSUN 2000 SPORT



## CONCLUSION

Les performances de la Datsun 2 000 Sport au rallye de Monte Carlo n'étaient donc pas le fait d'une voiture extensivement préparée. Peu accueillante à la vue, la Datsun est une véritable voiture de sport, un peu Vintage sans doute par la conception, mais étonnante par son équilibre et ses performances. La position de conduite excellente, l'admirable boîte de vitesses, un moteur souple et puissant, peuvent faire oublier à l'amateur de conduite rapide et sportive une ligne surannée et une suspension arrière d'une raideur incalculable.

## FICHE TECHNIQUE

### Châssis

Carrosserie monocoque tout acier avec habitacle renforcé. Suspension avant à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière par ressorts à lames et pont rigide. Freins avant à disque et arrière à tambour aluminium. Direction à vis et galet. Roues de 14".

### Dimensions

Empattement 2 280 mm. Voies AV/AR 1 275/1 200 mm. Longueur 3 955 mm. Largeur 1 495 mm. Hauteur 1 300 mm. Poids 975 kg.

### Transmission

Boîte à 5 rapports tous synchronisés, levier au plancher. 1<sup>er</sup> 2,957; 2<sup>e</sup> 1,858; 3<sup>e</sup> 1,311; 4<sup>e</sup> 1,000; 5<sup>e</sup> 0,852.

### Moteur

4 cylindres en ligne. 1 arbre à cames en tête. Alésage 87,2 mm, course 83,0 mm. Cylindrée 1 982 cc. Puissance 150 CV SAE à 6 000 t/mn. Couple 18,2 mkg à 4 800 t/mn. Taux de compression 9,5 à 1. 2 carburateurs Solex double corps horizontaux.

### Performances

0-400 m : 16"5.

0-1 000 m : 30"8.

Vitesse maxi : 185-195 km/h.

Importateur : Datsun France - 46, rue Bichat, Paris (10<sup>e</sup>).

## LISTE DE CONTRÔLE



### MOTEUR

Démarrage . . . . .	excellent
Bruit . . . . .	anodin
Vibrations . . . . .	aucune
Nervosité . . . . .	excellente
Souplesse . . . . .	bonne

### TRANSMISSION

Embrayage . . . . .	excellent
Synchronisation . . . . .	excellente
Passage de vitesses . . . . .	excellent
Étageement boîte de vitesses . . . . .	excellent

### DIRECTION

Précision . . . . .	assez bonne
Braquage . . . . .	bon
Démultiplication . . . . .	bien
Légereté . . . . .	bien
Réaction sur mauvaise piste . . . . .	bien

### FREINS

Pression sur pédale . . . . .	importante
Fermeté pédale . . . . .	course longue
Efficacité à froid . . . . .	bonne
Résistance au fading . . . . .	bien

Progressivité . . . . .	quelconque
Stabilité . . . . .	moyenne
Répartition AV-AR . . . . .	très bonne

### SUSPENSION

Résistance au roulis . . . . .	bien
Souplesse . . . . .	très mauvaise
Amortissement . . . . .	bon
Adhérence train propulseur . . . . .	médiocre

### TENUE DE ROUTE

Sécurité . . . . .	excellent
Équilibrage . . . . .	surviveur
Vitesse en virage . . . . .	bon

### POSTE DE PILOTAGE

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

### AGRÈMENT DE CONDUITE

Maniabilité . . . . .	bien
Confort général . . . . .	assez mauvais
Maintien pilote . . . . .	bien

### ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot . . . . .	très bien
Habitacle . . . . .	moyen

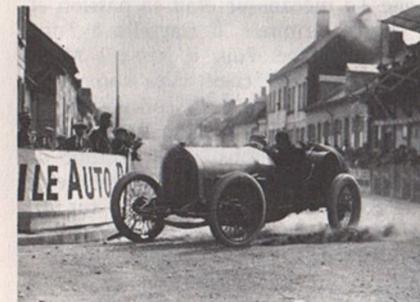
### CONTROLE QUALITÉ

Intérieur . . . . .	bien
Extérieur . . . . .	bien

# dictionnaire du sport automobile

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

**Excelsior** : La maison belge Excelsior qui fournissait des voitures aux Rois des Belges participa aux Grands Prix avant la guerre de 1914. C'est en 1922 que fut présentée à la clientèle une magnifique 6 cylindres à soupapes en tête dite Albert-1<sup>er</sup> dont bientôt fut dérivée une



grosse voiture de sport (6 cylindres 90 x 140). Les Excelsior ne coururent que les épreuves de longue durée comme les premières 24 Heures du Mans, le circuit des Routes Pavées, qu'elles gagnèrent en 1927, et surtout les 24 Heures de Belgique où elles triomphèrent au classement général en 1928.

**E.M.W.** : C'est le nom que prit en 1946 l'usine BMW de Eisenach en zone orientale allemande. Il fut créé des voitures de compétition dont une très jolie et splendide profilée 1 500 cc 6 cylindres à 2 arbres à cames en tête qui gagnait tout dans son pays et dont deux exemplaires vinrent disputer le Grand Prix de Paris à Montlhéry en 1956. Rosenhammer remporta la compétition réservée aux 1 500 cc Sport battant les Porsche; Barth sur la même voiture prenant la deuxième place. L'usine d'Eisenach abandonna bientôt les moteurs à 4 temps pour se consacrer aux moteurs 2 temps dérivés des DKW et le service course fut dissous.

**Enna** : Circuit italien entourant le lac de Pergusa en Sicile. Long de 4,897 km ce circuit très rapide est recouvert en asphalte et est permanent. Le record du tour est détenu à l'heure actuelle par Jackie Stewart sur Matra MS7 F2 en 1'13"3 à la moyenne de 235,626 km/h.

# e

**Facel-Véga** : Firma française spécialiste pendant dix ans des voitures rapides, mais qui participa peu à la compétition. Toutefois, le plus petit modèle de la marque fut dans un premier temps mû par le dernier moteur français à 2 ACT vendu à la clientèle, avant qu'il ne soit remplacé par un groupe Volvo 1 800 cc. Les gros modèles étaient équipés du moteur Chrysler Typhoon qui leur donnait de brillantes accélérations et une vitesse supérieure à 200 km/h. Une voiture fut également proposée à la

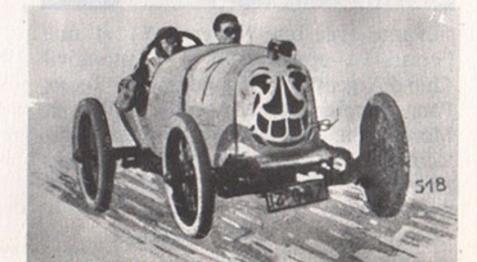


vente équipée du 3 litres 6 cylindres de l'Austin Healey de sport. Il fut préparé dans un coin de l'usine une voiture de compétition destinée aux 24 Heures du Mans et équipée d'un gros V8 américain placé à l'arrière (et ce bien avant les Ford...), mais malheureusement, les ennuis financiers de la maison ne permirent pas de mener à bien la mise au point définitive de cette auto. Facel a maintenant fermé ses portes.

**Luigi Fagioli** : Un des plus célèbres pilotes italiens qui commença sa carrière sur une 1100 cc Salmson vers 1927, année où il finit deuxième de la Targa

pour voitures. Puis ses qualités furent remarquées par Maserati qui lui confia des voitures avec lesquelles il remporta notamment les Grands Prix de Tripoli et du Montenegro en 1930 et celui de Monza en 1931, année où il termina aussi second du GP de Tunis. Il passa ensuite chez Alfa-Romeo et en 1933, il gagna le GP de Monza et celui du Comminges, remportant le titre de Champion d'Italie. Quand Mercedes reconstitua son écurie de course en 1934, la marque allemande fit appel à Fagioli qui remporta pour elle le GP d'Espagne, celui de Monza et, en 1935, gagna à l'Avus et à Monaco... Après-guerre, il reprit du service chez Alfa-Romeo, et il fut l'un des trois F de la célèbre équipe Farina, Fangio, Fagioli. Barré par un équipier de la classe de Fangio, il ne fut pas aussi brillant qu'avant la guerre. En 1952, il devait se blesser grièvement sur le circuit de Monaco pendant les essais d'une épreuve pour voitures de sport qu'il disputait sur Lancia. Il mourut peu de temps après, des suites de son accident, à l'âge de 53 ans.

**Fafnir** : Marque allemande qui participa à des compétitions à l'étranger avant

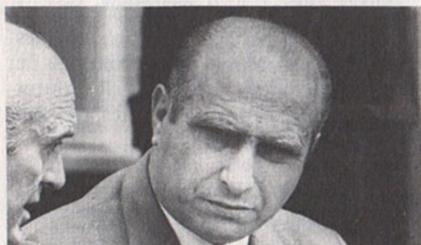


1914 mais qui se cantonna après-guerre à des courses sur l'autodrome de Grünwald, près de Berlin, avec une voiture 2 litres 4 cylindres. Une version de cette voiture était livrée à la clientèle avec un compresseur. L'originalité de la voiture venait du masque avant du radiateur qui était découpé en forme de tête de mort.

**Pat Fairfield** : Jeune pilote originaire d'Afrique du Sud qui, après s'être illustré sur Riley, pilota de 1935 à 1937 les célèbres ERA de course dont il était un brillant défenseur. Il gagna notamment sur sa 1500 cc ERA la course Manning Beg et le GP de Dieppe en 1935, le Nuffield Trophy et la course de Crystal Palace en 1937. Malheureusement ce pilote, considéré par les Anglais comme leur meilleur espoir, devait trouver la mort dès 1937 au cours d'une collision durant les 24 Heures du Mans qu'il disputait sur Riley.

**Benoît Falchetto** : Coureur amateur français qui débuta sur Bugatti et qui, outre quelques places d'honneur vers 1932-1933, gagna les Grands Prix d'Antibes et de Nîmes en 1932. Puis il fit l'acquisition d'une monoplace Maserati qui ne lui rapporta pas les succès qu'il avait pu obtenir avec ses Bugatti. Il courut plusieurs fois sous son prénom Benoît, ce qui suscitait une fâcheuse confusion avec le grand Robert Benoist...

**Juan-Manuel Fangio** : On ne présente pas un pilote cinq fois Champion du Monde, et c'est le cas de cet Argentin né à Balcarce. Il possède un palmarès exceptionnel de 24 victoires en Grands Prix (seul Jim Clark fit mieux). Après des débuts prometteurs en Amérique du Sud, il était même en 1939 pilote officiel de la General Motors, « El Chueco » vint en Europe en 1948 où on le vit à Reims sur une Simca 1500 prêtée par Gordini. Il revint l'année



suivante avec une Maserati F1 et une Ferrari F2 appartenant à l'Automóvil Club d'Argentine et il gagna à San Remo, Pau, Perpignan, Marseille, Albi et Monza. En 1950, il rentre chez Alfa-Romeo et, au volant d'une des célèbres Alfette, il gagna sept courses dont trois Grands Prix comptant pour le Championnat du Monde (Monaco, Spa et Reims) qu'il termine deuxième der-

rière Farina. Il décroche son premier titre à 40 ans en 1951, ayant gagné les Grands Prix de Suisse, France et Espagne. En 1952, un accident survenu à Monza lors d'une course F2 l'éloigne un temps des circuits. 1954, c'est la grande année Mercedes qui est revenu à la course avec la « Flèche d'Argent », 2 496 cc, 8 cylindres en ligne, injection directe et Fangio qui pilote une de ces voitures remporte cette année-là six Grands Prix et est Champion du Monde pour la deuxième fois. 1955 : 3<sup>e</sup> titre avec des victoires à Buenos Aires, Spa, Zandvoort et Monza. L'année suivante, il conduit pour Ferrari et est à nouveau Champion du Monde, mais d'extrême justesse, ne battant Stirling Moss que de deux points. Il forgea sa victoire lors du GP d'Europe où Peter Collins lui donna sa voiture après que la sienne eut rendu l'âme. A la fin de la saison, il quitta Ferrari et commença 1957 par une victoire au GP d'Argentine sur une Maserati officielle. Il signe alors chez Maserati et il s'en porte bien, finissant en tête à Monaco, Lisbonne, Rouen, au Nurburgring et à Monza. C'est encore un titre mondial, le cinquième. Et Juan Manuel Fangio abandonne la compétition à 48 ans, après une carrière bien remplie.

**Nino Farina** : Pilote italien de tout premier plan qui débuta sur 1500 Maserati (F2 à l'époque). Son audace le fit remarquer par Alfa-Romeo qui l'incorpora à son équipe. Malheureusement, les Alfa-Romeo, dans les cinq années qui précéderent la guerre, étaient barrées par les voitures allemandes, Mercedes et Auto-Union, et il ne put fournir son palmarès à cette époque, étant tout de même Champion d'Italie en 1937, 1938 et 1939. Après-guerre, il revint à ses premières amours, puis, abandonnant le trèfle, il courut sur la Maserati 1500 à deux compresseurs qu'il mena notamment à la victoire à Monaco et à Genève en 1948, à Lausanne en 1949. Quand Alfa ressortit les fameuses Alfettes, il fit partie avec Fangio et Fagioli de la fameuse tripléte du moment. Il gagna sur une de ces voitures le GP de Monza devenant une fois encore Champion d'Italie. Lorsque Alfa abandonna la compétition, on le vit sur Maserati, puis sur Ferrari, voitures avec lesquelles il remporta encore quelques succès. Farina devait trouver la mort lors d'un accident de la route, à Chambéry en août 1966. Il avait été Champion du Monde en 1950.

**Fasto** : Ces voitures ne furent fabriquées que fort peu de temps, de 1927 à 1929. Des deux litres quatre cylindres en torpédo démunies de leurs ailes participèrent aux 24 Heures du Mans et de Paris et au Circuit des Routes Pavées,

sans succès notable du reste. La Fabrique Automobile de Saint-Ouen n'a laissé qu'un très léger souvenir chez les spécialistes de la compétition...

**Féret Jacques** : Brillant rallyeman français dont la plus grande victoire est certainement celle qu'il obtint en compagnie de son coéquipier Guy Monraisse au rallye de Monte-Carlo 1958. Lié depuis le début de sa carrière avec Renault, il pilotait à cette occasion une Dauphine. En outre, il accrocha à son palmarès de nombreux succès dans la plupart des grands rallyes classiques et à l'issue d'une carrière bien fournie, il est devenu le chef du service compétition de la Régie Renault.

**Enzo Ferrari** : Né en 1898 à Modène, il participa à la 1<sup>re</sup> guerre mondiale comme sergent dans l'artillerie de montagne. La mécanique était sa passion et, la guerre terminée, il travailla à Turin dans un garage. Puis, il passa à Milan où il travailla chez Alfa-Romeo. Il s'intéressa très vite à la compétition et fut remarqué par l'as Alfa de l'époque, Sivocci. Il entra ainsi dans l'équipe du trèfle à quatre feuilles. Sa meilleure performance fut acquise en 1921 sur une 40/60 de la marque avec laquelle il finit deuxième de la Targa Florio. Il continua à courir pour la firme jusqu'en 1930, époque où il devint manager de l'équipe Alfa-Romeo. Lorsque fin 1932, devant les succès éclatants de ses monoplaces, la marque décida de ne plus courir, une équipe Alfa-Romeo managée par Ferrari fut alors fondée. Il dirigea pratiquement sous le nom de Scuderia Ferrari l'écurie Alfa, jusqu'en 1939. A cette époque il fit dessiner et construire à Modène la première Alfette qui fut prise en charge par la firme milanaise. Mais il avait d'autres ambitions et juste avant la guerre, deux voitures 8 cylindres en ligne à culbuteurs portant son nom participèrent aux Mille Milles. Tout de suite après la guerre, Enzo Ferrari présenta une 1500 sport 12 cylindres dont sont dérivés tous les modèles actuels. Puis il développa sans cesse son usine de Modène d'où sortent actuellement plus de deux voitures par jour. Très affecté par la mort de son fils Dino, mort de maladie il y a quelques années, il s'est depuis renfermé dans sa tour d'ivoire et refuse systématiquement d'aller sur un circuit, excepté une traditionnelle visite annuelle pendant les essais du GP d'Italie à Monza.



# La 1000 "Spécial" a été faite pour 5% des automobilistes.

Cinq pour cent, c'est peu. Mais cela nous suffit. Et puis nous savons où les trouver : dans les enceintes de ravitaillement d'un Grand Prix, sur la ligne de départ d'une course de côte, aux alentours des parcs fermés de rallyes régionaux.

Oui, nous vous avons reconnu. Démasqué. Alors, parlons plutôt de votre future voiture. Chiffres et chrono en mains : 145 km/h, 38,8 s au kilomètre départ arrêté, 50 ch DIN à 5600 t/mn, 4 vitesses synchro Porsche.

Qu'en pensez-vous ?  
Avouez avec nous que ce langage n'intéresse pas les autres 95 % d'automobilistes.

Cela dit, nous pourrions fort bien leur vendre la 1000 "Spécial". Il suffirait de leur parler de son confort (sièges galbés et moelleux), de son économie, de ses reprises (en quatrième !) et de sa vitesse sur autoroute. Mais ils la découvriront bien tout seuls.

En attendant, vous ne rencontrerez à son volant (petit, comme il faut) que des amateurs de conduite sportive. Comme vous. Généralement sur les petites routes tortueuses.

Souvent des étapes de liaison. C'est arête ce que vous pouvez (et nous donc) détester les nationales. Mais comment cinq pour cent des automobilistes pourraient-ils "se faire plaisir" sur des routes embouteillées par 95 % de promeneurs du dimanche ? Et droites de surcroît.



**Simca 1000 "Spécial" / 145 chrono / 8.995 F**

 **SIMCA**  
ASSOCIÉ DE CHRYSLER



# KARTING: CHAMPIONNAT D'EUROPE

*Ça file à ras la piste, dans une pétarade incessante, ça bondit de virage en virage. C'est un bourdonnement infernal qui remplit la cuvette où est nichée la piste de Villacoublay. Les karts se ruent dans les sinuosités, une roue en l'air, en plein contrebraquage, et, les pilotes, grimaçant sous l'effort, prennent des airs inquiétants...*

O. DE LA GAROUILLYE

Les Italiens sont en tête, avec les Allemands dans leurs roues, les Anglais sont tout près, et Goldstein semble un peu seul pour défendre le pavillon belge...

Le Championnat d'Europe se dispute par équipes nationales de quatre coureurs, et le classement s'effectue aux points, en additionnant les résultats obtenus par chacun des compétiteurs. Trois épreuves se déroulent pour déterminer cette hiérarchie du karting et, après les courses de Nuremberg (Allemagne) et de Kristianstaad (Suède), le team italien totalisait 506 points, l'Allemagne 472, la Suède 372, la Grande-Bretagne 324... et la France 294. Il ne restait plus qu'à ajouter les points de la dernière manche, qui avait lieu sur la très belle piste de l'ACBB à Villacoublay.

Les compétitions de karting comptant pour le Championnat se déroulent comme suit : chaque participant effectue des essais chronométrés à l'issue desquels il est pesé (kart et pilote doivent faire au moins 120 kg). On établit alors une liste des temps réalisés servant à fixer l'ordre de départ dans chacune des deux séries, compte tenu que pour chaque équipe de quatre hommes, deux figurent dans l'une, deux dans l'autre. Chaque série court alors trois manches, les concurrents étant classés par addition des places. Les vingt-quatre meilleurs participent à la finale, les autres disputant la poule de classement (seize dans le cas de Villacoublay où dix nations étaient engagées). Les classements de ces deux épreuves donnent le résultat final, et l'attribution

des points se fait ainsi : 80 points au premier, 76 au second, 74 au troisième, 72 au quatrième, etc.

Les Français avaient obtenu 198 points à Nuremberg avec une équipe composée de M. Alazard, Ackermann, Baudry et Cailloux, ce qui classait notre équipe troisième. Mais, à la suite de l'indisponibilité de ces pilotes, le sélectionneur F. Belleteste se vit dans l'obligation d'aligner quatre nouveaux hommes en Suède : Fontbonne (le meilleur Français actuellement), Gassin, Jeanclaude et Fernandez. Ceux-ci n'eurent pas beaucoup de réussite et ne récoltèrent que 96 points, perdant ainsi deux places au classement général et se mettant à la portée des Suisses et des Hollandais. La finale allait être chaude.

Le matériel employé en ce qui concerne les moteurs est à prédominance BM, contestée par Parilla, avec quelques Komet pour faire exception. Châssis Tecno ou faits maison plus ou moins inspirés des dessins italiens. Mais il faut signaler qu'un constructeur français a réussi à mettre au point un châssis en métal léger sans soudures présentant de sérieuses garanties de sécurité. Le Kit-Kart deviendra-t-il un concurrent du Tecno? La question est posée.

Après que Fontbonne ait agréablement surpris ses supporters en réalisant le meilleur temps des essais, la première série, dans laquelle il figurait avec Gassin, prit le départ. Beggio, un Italien, s'envola au drapeau, Fontbonne accroché à ses basques emmenant dans son sillage Peters (D), Pernigotti (I) et le peloton étiré. Le classement, hélas! se modifia tout à la fin lorsque le Français fit une faute et se fit décoller. Il termina quatrième, laissant Engstrom (S), Allen (GB) et Ihle (D) se battre pour la cinquième place qui revint au Suédois devant ses adversaires dans l'ordre.

Sitôt la première au stand, c'est le départ de la seconde série qui semble moins relevée que la première. L'Allemand Heyer s'élance dès le départ et ne sera plus rejoint, laissant Ferris (GB), Hagenbuch (CH), Eleonori et Sala (I) à la lutte derrière lui. Eleonori cassera son moteur et abandonnera en même temps que Fernandez, moteur cassé. Goldstein, le Belge, troisième au Championnat du Monde individuel, a des ennuis mécaniques, et il sera classé avant-dernier. Première série deuxième manche, ce sont les mêmes qui se font remarquer et Beggio, Peters, Pernigotti et Fontbonne repartent roues dans roues devant Engstrom, Aller, Ihle, Corbaz et Gysin (CH) en paquet. Tous rallieront le poteau dans cet ordre sans qu'aucun incident notable ne survienne. La troisième manche ressemblera comme une sœur aux deux précédentes et à l'arrivée, les mêmes se retrouveront dans un ordre semblable. Heyer, Hagenbuch et Ferris bagarreront durant toute la deuxième manche de la seconde série, mais l'Allemand aura une fois encore le dernier mot. Le scénario de la dernière course de qualification sera identique, si ce n'est que Goldstein viendra asticoter les leaders et réussira, dans les derniers tours, à sauter Ferris et Sala, terminant troisième derrière les inamovibles Heyer et Hagenbuch. Jean-

claude finira au milieu du peloton, assurant ainsi sa sélection pour la finale. Finale, les caïds s'envolent! Beggio joue les chefs d'escadrille et ouvre la marche. Les Allemands sont derrière en force et nombre (quatre contre trois, Eleonori n'étant pas parvenu en finale), Fontbonne est loin de se laisser intimider et pendant les premiers tours, il se cramponne derrière Pernigotti à la cinquième place. Hélas, une mécanique défaillante l'arrête déjà alors qu'Hagenbuch bien parti rétrograde sérieusement lui aussi. Devant, on est à couteaux tirés, et le tandem Beggio-Pernigotti ne fait pas de cadeaux à Peters-Heyer. La piste défile à 70 km/h de moyenne, et les virages se succèdent à un rythme insensé. Les pilotes se penchent, font presque du rappel, frôlent les bottes de paille, en arrachant même quelques brins... Les roues se lèvent et les spectateurs novices ne comprennent pas. Ils sont béats d'admiration devant ces amalgames de tubes qui, pétaradant, fument à ras le bitume dans un bruit d'enfer. Goldstein parti en neuvième ligne remonte un à un les concurrents partis avant lui. Rien ne l'arrête, pas même ce pauvre Suisse sur le kart duquel il passera! Poussant Ferris, il ira jusqu'à s'emparer de la cinquième place tout à la fin, marquant à lui seul le double des points obtenus par ses coéquipiers... Lorsque le drapeau à damiers s'abat, c'est pour saluer le passage de Beggio, suivi de Peters, Heyer et Pernigotti, Sala finissant septième, les autres Allemands douzième et treizième.

A la suite de la défection d'Eleonori (37<sup>e</sup> seulement), l'équipe transalpine se faisait battre par les Allemands et les Anglais qui, avec une régularité non dénuée de brio, obtenaient les sixième, huitième, neuvième et dixième places. Le Championnat se terminait donc sur une défaite italienne, laissant pour deux points (sur 734!) le titre à une équipe allemande très bien composée.



## Classement

3<sup>e</sup> manche :

1 <sup>er</sup> :	Allemagne	260 points;
2 <sup>e</sup> :	Grande-Bretagne	254 points;
3 <sup>e</sup> :	Italie	224 points;
4 <sup>e</sup> :	Suisse	180 points;
5 <sup>e</sup> :	Hollande	152 points;
6 <sup>e</sup> :	Suède	148 points;
7 <sup>e</sup> :	Belgique	108 points;
8 <sup>e</sup> :	France	100 points;
9 <sup>e</sup> :	Écosse	82 points;
10 <sup>e</sup> :	Danemark	54 points;

## Championnat d'Europe :

1 <sup>er</sup> :	Allemagne	734 points;
2 <sup>e</sup> :	Italie	732 points;
3 <sup>e</sup> :	Grande-Bretagne	612 points;
4 <sup>e</sup> :	Suède	526 points;
5 <sup>e</sup> :	Suisse	470 points;
6 <sup>e</sup> :	Hollande	412 points;
7 <sup>e</sup> :	France	406 points;
8 <sup>e</sup> :	Belgique	324 points;
9 <sup>e</sup> :	Écosse	324 points.

champion



HELL

MCLAREN CARS

12

CHAMPION

FORD

HULME



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

**en un mot :**

**elle a du 'shell'\***

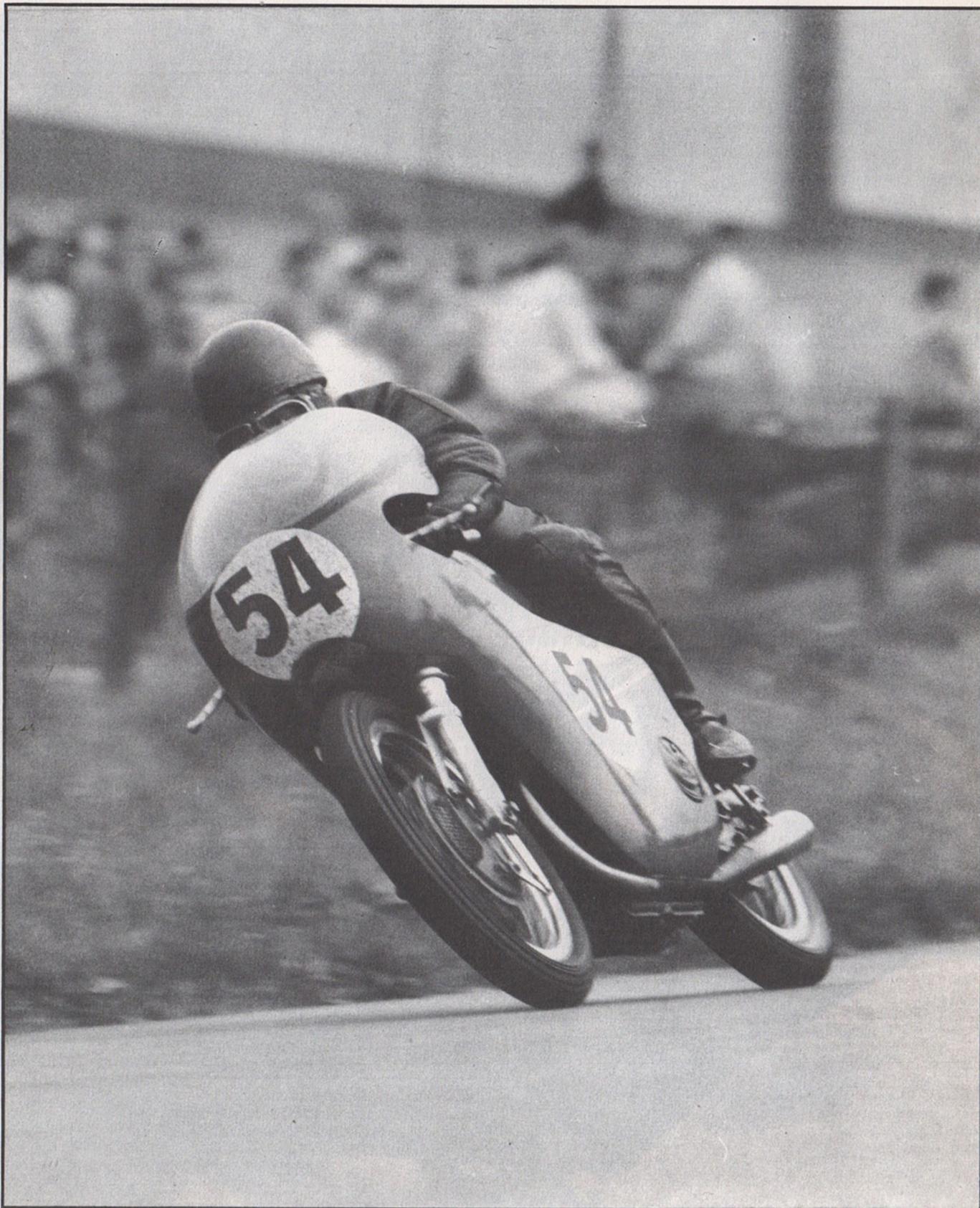
\* Avoir du Shell, en course, c'est disposer des meilleurs produits qui autorisent virtuosité, coup d'œil, audace tranquille : **Supershell** dispose du nouvel additif 68 qui assure : carburation, rendement optimum, accélérations franches **l'huile Shell Super** est l'huile par excellence des moteurs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

seul,  donne du 'shell' à votre 

PUBLICIS MA



John Hartle



Alain Barbaroux

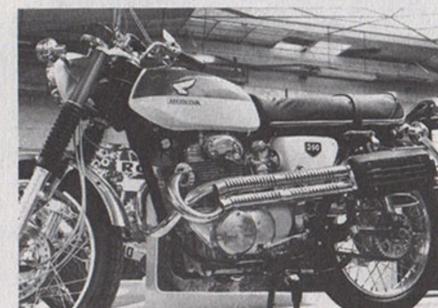
# SALON MOTO

*En règle générale, le Salon de la Moto 68 a surtout satisfait les importateurs. Le motocycliste, lui, a trouvé cette exposition plutôt sommaire. Beaucoup de grandes marques étaient absentes de la Porte de Versailles par manque de place pour exposer leurs machines.*

*Par contre, on trouvait une multitude de vélos occupant d'immenses stands... Pour bien faire, il faudrait que le prochain Salon de la Moto double sa surface. Alors, vous y verriez toutes les marques représentées en France et, croyez-nous, vous seriez étonnés par leur nombre et encore plus indécis quant au choix de votre nouvelle monture! En attendant ce super-salon 70, voici les quelques nouveautés apparues en 1968.*

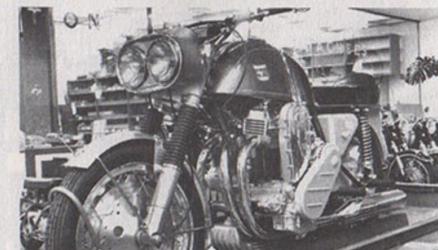
## Honda

La nouvelle CB 125 doit concurrencer la 125 Yamaha de par les performances annoncées : 130 km/h. C'est bien sûr un moteur quatre temps à simple ACT, qui tourne à 11 000 t/m pour obtenir 15 CV. La boîte de vitesses est maintenant à cinq rapports. Esthétiquement, cette moto ressemble à ses grandes sœurs, les nouvelles 250 et 350 Honda. Autre nouveauté Honda, une 350 Scrambler.



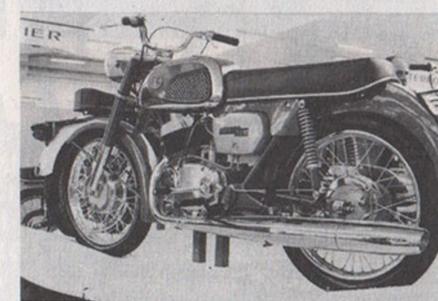
## Mammouth

Venue tout droit de Los Angeles, la nouvelle Mammouth est restée quelques jours dans le magasin de Jean Murit. Cette version beaucoup mieux finie que les précédentes est équipée d'un moteur 1100 cc à un seul carburateur, et le frein AR est désormais à lockheed.



## CZ

La 125 CZ est vraiment nouvelle, révolutionnaire même pour cette firme assez traditionaliste. Elle possède des caractéristiques techniques modernes comme le graissage séparé, et sa puissance de 11 CV la place dans la lignée des machines sportives. De même par l'esthétique, qui rappelle la production japonaise.



## Zundapp

Zundapp a trouvé un nouvel importateur en la personne des Éts Gottfried à Mulhouse et il semble que de sérieux efforts vont être entrepris afin de mieux faire connaître cette excellente marque. Le modèle le plus sportif est le KS50SS, dont les caractéristiques techniques sont les suivantes : 5,3 CV DIN, 5 vitesses, 84 kg, plus de 80 km/h. Un joli et méchant petit cube!



## Malaguti

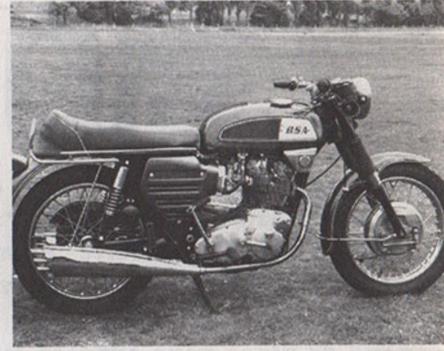
Voici un modèle qui devrait avoir un gros succès auprès des jeunes épris de la mode Show Bike. Le Malaguti est équipé de quatre grands silencieux chromés, d'un immense guidon, et de trompettes à trois tons. Le reste de la machine est tout simple. Un Malaguti Olympique était présenté dans le numéro de Salon, avec toutefois une boîte à quatre rapports.

## Motobécane

Un plus de 50 cc chez Motobécane, il y avait bien longtemps que l'on n'avait pas vu ça... Mais ce n'est pas pour autant une moyenne cylindrée, tout juste un 75 cc monté dans la partie cycle de la D52, ce qui offrira un petit supplément de chevaux fort bien venu : ce 75 cc développe environ 6 CV.

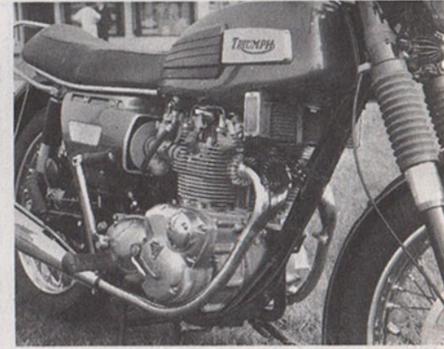
## Suzuki

Grande nouveauté chez Suzuki avec l'adoption du distributeur rotatif équipant le A50. Un moteur super-carré, une boîte 5 vitesses, 6 CV à 8 500 t/mn et un graissage posi-force, font de ce petit cube le 50 sport de la marque. Il sera épaulé par le A70, un 69 cc à quatre vitesses d'une puissance de 7,5 CV. Les Éts Bonnet vont aussi importer les Derbi 50 et 75 cc qui, pour l'occasion, seront considérablement modifiés.



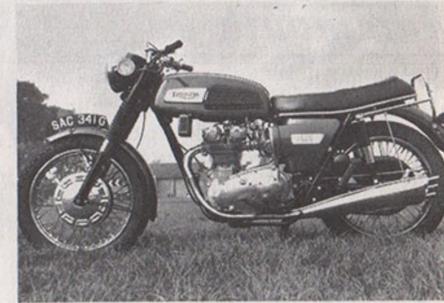
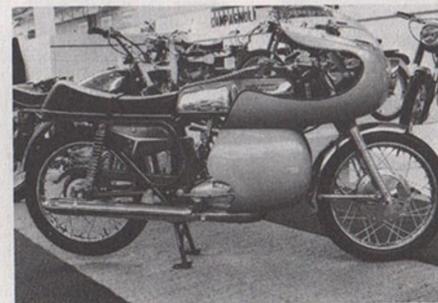
## Guzzi

Le gros succès de la 700V7 a incité les importateurs des motos Guzzi à présenter en France d'autres modèles. Ainsi, on a pu voir un très joli 160 cc, le Stornello. Son moteur, un solide monocylindre culbuté compressé à 9 à 1, développe la coquette puissance de 14 CV. L'originalité de ce modèle est d'être présenté en blanc avec filets rouges, ce qui n'est pas banal pour une machine italienne...



## Ducati

La 350 cc desmodromique MK3 était au Salon, équipée d'un carénage Altus. La seule modification moteur par rapport à la 350 Sebring est bien sur la culasse, qui renferme la distribution desmodromique. Ce système, qui équipait jusqu'alors les motos de course Ducati, supprime les ressorts de soupapes; le rappel des soupapes est assuré par un second arbre à cames dont le basculeur tire sur la soupape. Un essai prochain vous renseignera plus longuement sur cette intéressante machine.

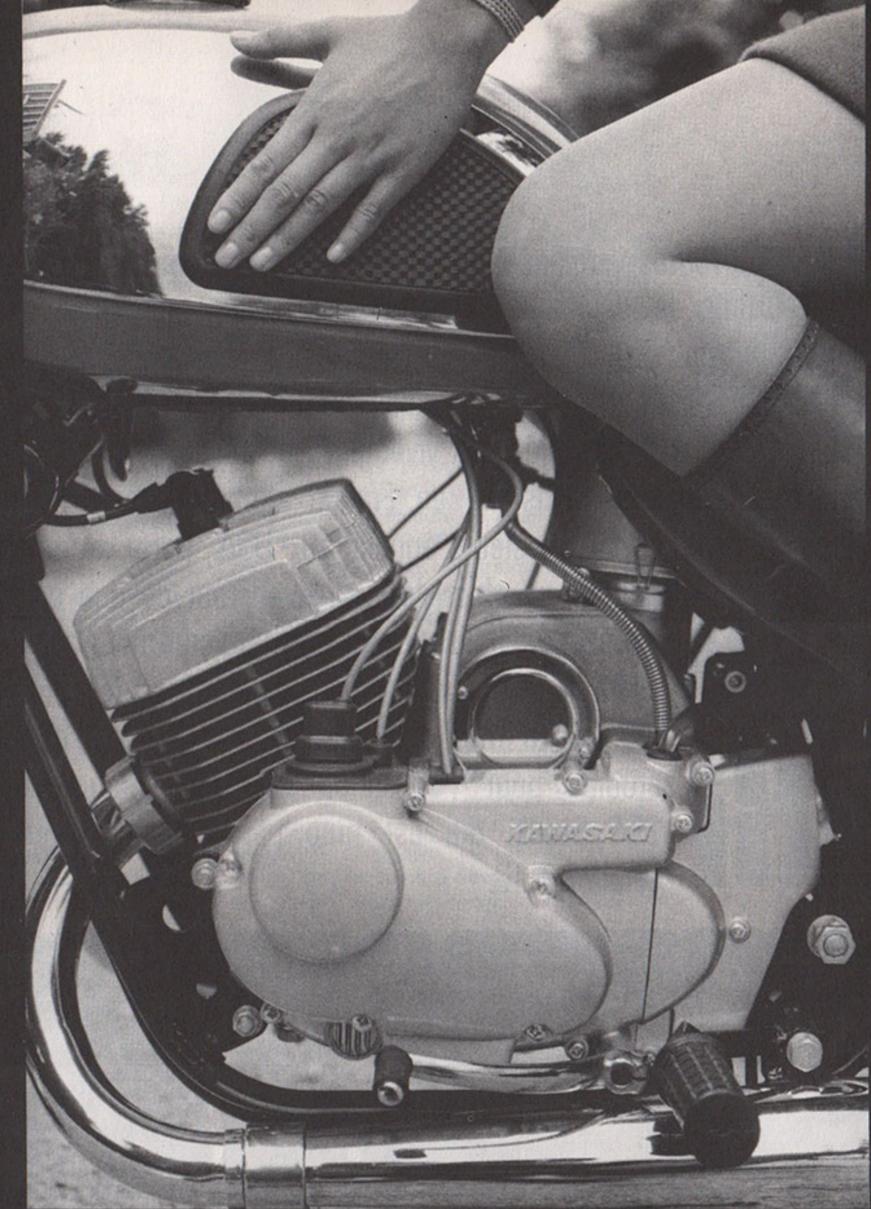


## Les trois cylindres BSA et Triumph

On l'attendait depuis au moins trois ans, cette trois cylindres, on n'y croyait même plus, et puis elle est apparue à la veille du Salon de Paris, un peu trop tard pour y être présentée. Pour l'instant, on doit se contenter de photos pour juger l'esthétique de ces nouvelles et certainement très méchantes motos. Elles ne paraissent pas plus grosses et pas plus lourdes que les twin mais elles seront plus lourdes, 210 kg environ. Le moteur, ce fameux trois cylindres tant attendu, est monté indifféremment dans les cadres Triumph et BSA avec toutefois une

légère inclinaison vers l'avant chez BSA. Ces parties cycles sont celles des twins, soit un double berceau pour la BSA Rocket 3 et un simple berceau dédoublé sous le moteur pour la Triumph Trident. Techniquement, ce trois cylindres de 740 cc (67-70) a peut-être un peu déçu; on espérait une mécanique plus sophistiquée avec un ou deux arbres à cames en tête et ce n'est qu'un classique, mais sûr, culbuté. L'embellissage calé à 120° repose sur quatre roulements et les pistons à trois segments sont compressés à 9 à 1. Le système de graissage par pompe envoi sous pression de l'huile dans l'embellissage. Cette huile, recyclée, est refroidie par un radiateur placé en travers du cadre, sous le réservoir. Chaque cylindre est alimenté par un

carburateur Amal concentrique de 27 mm de diamètre et la commande de ces trois carbus s'effectue par un seul câble. Côté transmission primaire, c'est du solide, rien de moins qu'une chaîne triplex. Et l'embrayage est du type monodisque à diaphragme, ce qui n'est pas superflu lorsque l'on sait que ce moteur développe une soixantaine de CV à 7 500 t/mn... La boîte de vitesses séparée du moteur est à quatre rapports, et l'équipement électrique est en 12 V. Quant aux performances, on peut déjà se référer aux essais de nos confrères anglais et américains qui ont obtenu une vitesse de pointe de l'ordre de 200 km/h et une accélération inférieure à 14 s au 400 mètres départ arrêté... La bête, quoi!



# 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<sup>e</sup> : Murit, 30, rue Lacordaire. PARIS 17<sup>e</sup> : Psalty, 80, avenue des Ternes. PARIS 18<sup>e</sup> : Ladevèze, 170, avenue de Clichy. 93-PANTIN : Ladevèze, 173, rue de Paris. 92-CLAMART : Clamart-Moto, 2, rue Pierre-et-Marie-Curie. 91-MONTLHERY : Mille Miles, J.-P. Beltoise, 33, route d'Orléans. 92-ANTONY : Donguy, 219, avenue de la Division-Leclerc. 91-CORBEIL : Valdevit, Rue de la Glacière. 95-ARGENTEUIL : Seurat, 8, rue du Docteur-Leray. 94-SAINT-AURICE : Didier Sports, 4, avenue de-95-ARGENTEUIL : Seurat, 8, rue du Docteur-Leray. 94-SAINT-AURICE : Didier Sports, 4, avenue de-Lattre-de-Tassigny. 76-DEVILLE-LES-ROUEN : Urvoas, 186, route de Dieppe. 38-GRENOBLE : Rapid'Moto, 75 bis, cours Jean-Jaurès. 31-SAINT-GAUDENS : Saint-Paul Moto, 7, rue de la République. 67-STRASBOURG : Wolff, 10-12, rue du Faubourg-de-Saverne. 51-REIMS : Allegretti, 50, rue de Chanzy. 44-NANTES : Au Petit B.M.W., 66, rue Dallanville. 14-CAEN : Roulland, 14, rue Gémare. 68-MULHOUSE : Kibler, 124, rue de Colmar. 73-CHAMBERY : Betemps, 6, rue Porte-Reine. 10-TROYES : Brannwarth, 12, rue des Quinze-Vingt. 13-MARSEILLE : Gasteau, 223, avenue Roger-Salengro. 83-TOULON : Guignabodet, 9, rue de-Lattre-de-Tassigny. 84-CARPENTRAS : James, 11, avenue N.-D.-de-Santé. 69-LYON 7<sup>e</sup> : Lambrot, 81, rue Montesquieu. 06-NICE : L'Huissier, 5 bis, rue Cais-de-Pierlas. 49-CHAMPTOCEAUX : Maillard, Rue Principale. 64-PAU : Marin, Rue de Palassou. 25-BESANCON : Meulenet, 18, rue Général-Lecourbe.

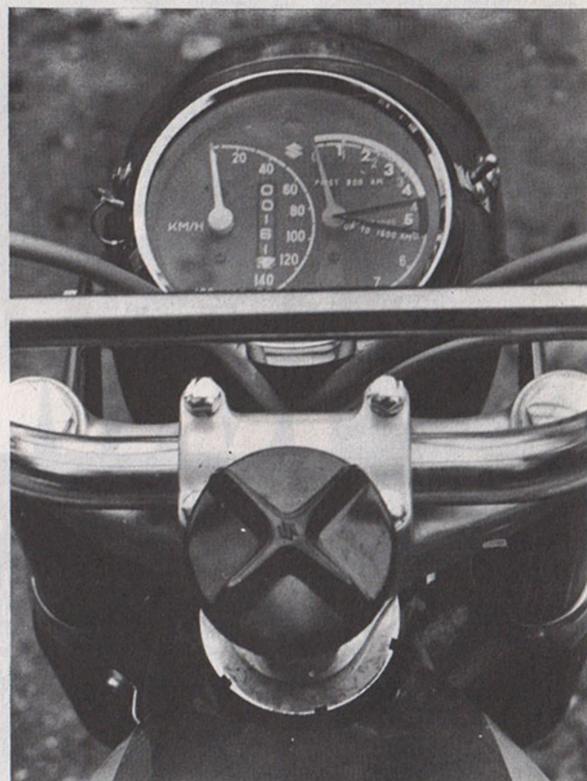
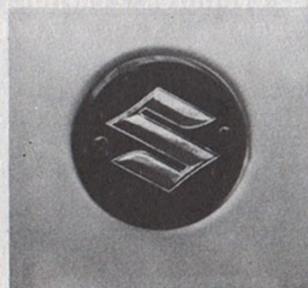
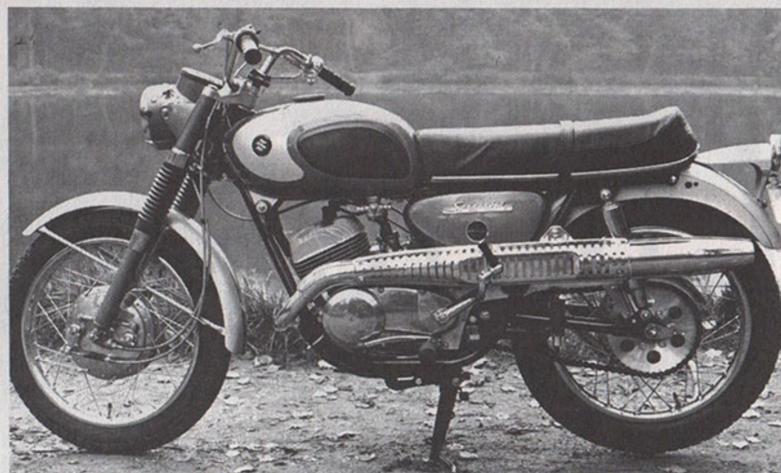
Ce sera bientôt l'hiver avec les routes verglacées, la neige, le froid et, pour beaucoup, la moto reléguée au fond d'un garage. Pourtant, le deux-roues hivernal peut avoir un attrait s'il est pratiqué en tout-terrain : c'est la saison du trial. Pour les passionnés de ce sport, une machine appropriée s'impose mais, pour ceux qui désirent goûter aux joies du tout-terrain sans pour autant participer à des compétitions, la 250 Suzuki Scrambler est vivement conseillée.

Petit à petit, la mode des scramblers s'installe en France alors qu'elle est en pleine expansion

essai :

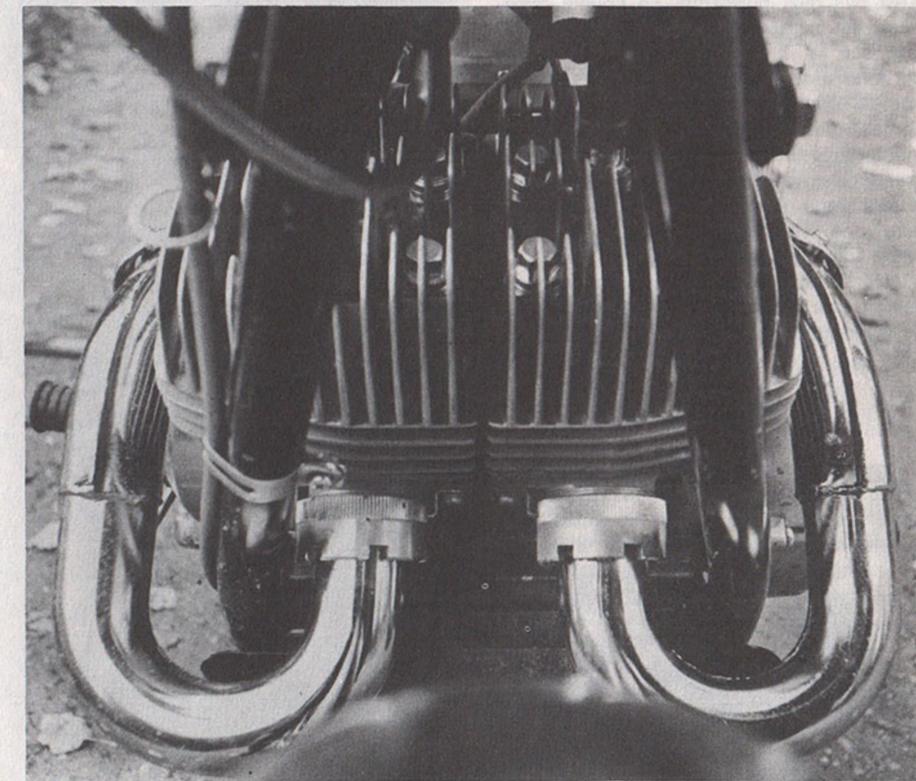
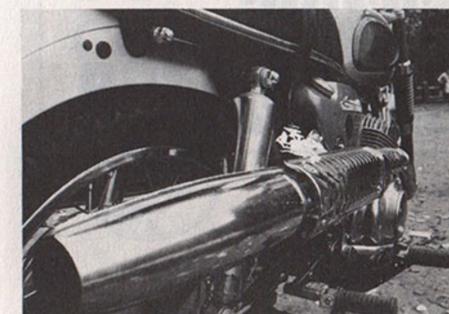
# 250 SUZUKI SCRAMBLER

depuis plusieurs années aux USA. Cette moto doit être considérée comme un objet de loisir avec tout ce que cela comporte comme simplicité d'utilisation et facilité d'entretien, car elle s'adresse à une clientèle motocycliste néophyte. Quoi de plus logique alors de monter un moteur qui a fait ses preuves dans une partie cycle étudiée pour l'utilisation en tout-terrain. C'est le cas de la 250 Suzuki qui est mue par la mécanique de la maintenant célèbre T 20.



Contrairement à une moto de trial ou de cross, une Scrambler de par son utilisation ne nécessite pas l'élimination catégorique de tout enjoliveur. La TC 250, dans sa présentation bleue et grise, est au moins aussi jolie qu'une T 20, bien que les flancs chromés du réservoir soient supprimés sur ce modèle à tout faire. Ceci lui donne une allure plus dépouillée, moins précieuse, et par conséquent plus virile. Le grand guidon style américain, muni d'une barre transversale, ne ressemble en rien à celui d'une machine de trial ou de cross : c'est Scrambler. Les poignées ont une orientation particulière qui permet une bonne position assise, mais deviennent vite fatigantes lorsque l'on doit se tenir debout sur les repose-pieds. Les pots d'échappement, eux, en imposent ! Leur grille protectrice, très efficace d'ailleurs, en fait presque doubler le volume et, comme ils sont disposés bien en vue sous la selle, ils paraissent tenir une place énorme sur cette machine. Sous le moteur, un sabot de protection en tôle est fixé

entre les deux tubes du cadre. C'est un accessoire indispensable en Scrambler, sinon, gare à la casse des carters inférieurs du moteur ! D'autant que cette moto ne possède pas énormément de garde au sol. Mis à part ces trois accessoires propres à une Scrambler (guidons, pots relevés, sabot de protection), le reste de la machine est pratiquement identique à une T 20. Le cadre n'a presque pas été modifié; les ingénieurs de chez Suzuki ont jugé celui de la T 20 suffisamment solide pour résister aux contraintes du tout terrain. Seule une barre transversale a été ajoutée à la hauteur de l'attache AV du moteur. Par contre, ils auraient pu prévoir un plus grand débattement à la fourche avant qui a tendance à talonner... Mais n'anticipons pas sur l'essai. Les roues, toujours en 18 pouces, sont chaussées de pneus à pavés d'une dimension de 300 x 18 à l'avant et 350 x 18 à l'arrière. Ils sont donc un tout petit peu plus gros que sur la T 20. Les freins, double came à l'avant, simple came à l'arrière, sont inchangés ainsi que la



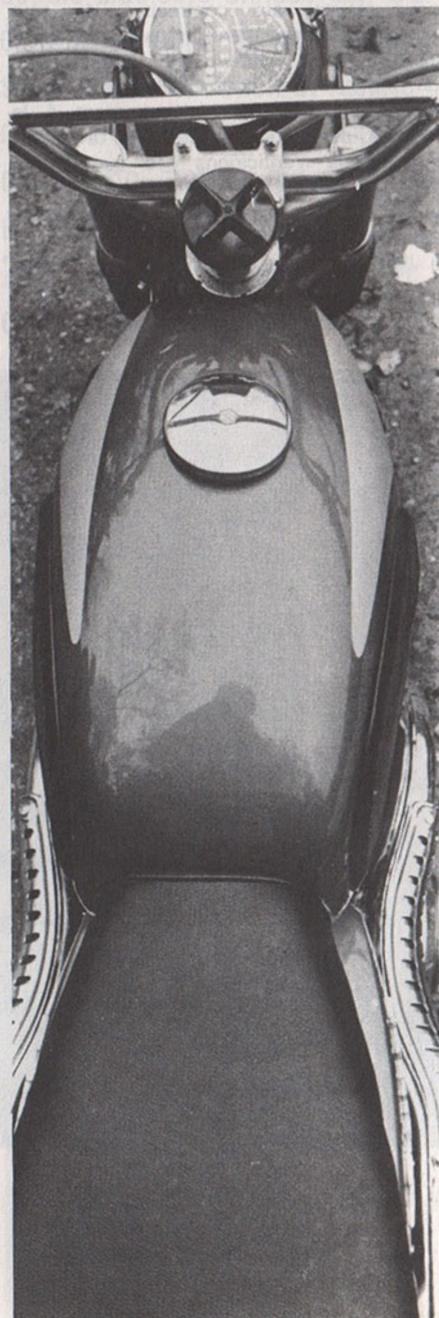
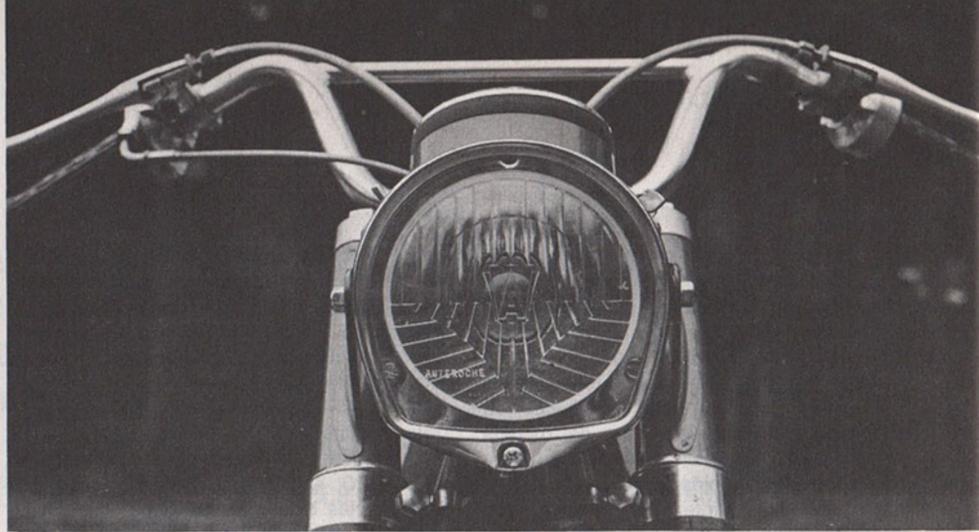
# 250 SUZUKI SCRAMBLER

selle deux places, confortable mais un peu haute. La TC 250 est 32 mm plus longue que la T 20, 17 mm plus large et 10 mm plus haute, ce qui s'explique par la garde au sol, augmentée d'un centimètre par rapport à la T 20. Quant au poids, chose curieuse, la TC 250 est plus lourde de cinq kilos que la T 20, alors qu'elle devrait être plus légère. Ces Scramblers sont déroutantes...

Côté mécanique, je l'ai déjà dit, c'est la T 20. Mais quel moteur! 29 CV à 6 500 t/mn, presque trop pour le tout terrain. La 250 CZ cross de Joël Robert n'est pas plus puissante. Le couple maximum est aussi important sur la TC 250 que sur la T 20. Le pignon de sortie de boîte a toujours quatorze dents, tandis que la couronne arrière a gagné deux dents. Aucune modification dans l'étagement de la boîte de vitesses, mais, une grande nouveauté tout de même, au rétrogradage il n'est plus nécessaire de faire une station au point mort : on passe directement de seconde en première. C'est une très bonne chose, qui devrait être appliquée à tous les modèles de la gamme.

## En ville

Un gamin de six ans n'éprouverait aucune difficulté à mettre en route la TC 250. A froid, le starter est nécessaire mais, une fois le moteur chaud, un petit coup de



kick suffit pour que le twin émette le claquement sec caractéristique des moteurs deux temps. Cette sonorité assez désagréable se transforme rapidement en un fantastique hurlement lorsque l'on tourne la poignée. Toutes les commandes sont douces, précises, bien disposées, la position de conduite est relaxe, aucunement sujet à critique... Pour tout dire, c'est une moto simple et agréable à utiliser.

Au démarrage, il faut faire légèrement cirer l'embrayage pour ne pas décoller la roue avant. La démultiplication courte permet presque de passer les six rapports en ville, c'est un régal de monter et descendre toutes ces vitesses, on se croirait sur une machine de GP! Dans les encombrements, les grands guidons procurent un supplément d'agilité à cette déjà légère 250 japonaise. Les fantastiques accélérations de ce twin deux temps réduisent à un rien les distances entre deux feux rouges... Je n'ai pas pour habitude d'essayer les motos en duo, considérant qu'un deux roues est un objet très personnel qui vous donne pleinement satisfaction lorsqu'on est seul dessus. Pourtant, j'ai eu l'occasion de conduire la TC 250 en duo et, pour un « quart de litre », je l'ai trouvée sensationnelle. La courte démultiplication fait oublier le supplément de poids, et la maniabilité reste la même, c'est-à-dire excellente. Donc en ville, la Scrambler Suzuki s'avère sans contestation la plus agréable des 250 cc.

## Sur route et en tout terrain

Sur autoroute, la TC 250 manque de vitesse de pointe, bien que l'on puisse tenir aisément un 130 compteur de croisière. Mais, sur les petites vicinales qui mènent aux bois, ces performances sont bien suffisantes et l'on ne s'ennuie pas du tout. Les caractéristiques du freinage sont identiques à celles de la T 20... c'est-à-dire excellentes. Même remarque pour la tenue de route, avec toutefois une petite réserve pour les pneumatiques qui ne sont, en fait, pas prévus pour la vitesse... Surtout lorsque le bitume est mouillé!

## LISTE DE CONTRÔLE



### Performances

En prenant possession de la Scrambler TC 250, il ne m'est pas venu à l'idée de contrôler ses performances; une Scrambler n'a évidemment pas la prétention de rivaliser avec les racers routiers. Pourtant, après l'essai, j'ai eu envie de faire un petit tour à Monthéry, ne serait-ce que pour chronométrer le 400 m départ arrêté. Mais cette machine n'était pas suffisamment rodée, et j'attendrai qu'elle le soit parfaitement pour vous faire part de ses temps qui doivent être assez fabuleux pour une 250 cc.



### MOTEUR

Bruit . . . . .	hurlement
Démarrage . . . . .	très facile
Vibrations . . . . .	aucune
Souplesse . . . . .	bien
Nervosité . . . . .	excellent

### TRANSMISSION

Embrayage . . . . .	très bien
Passage de vitesses . . . . .	très bien
Étagement . . . . .	bien

### FREINS (sur route)

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

### SUSPENSION

Souplesse . . . . .	très bien
Amortissement . . . . .	moyen
Adhérence . . . . .	bien
Réaction aux mauvais revêt. . . . .	bien

### TENUE DE ROUTE

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

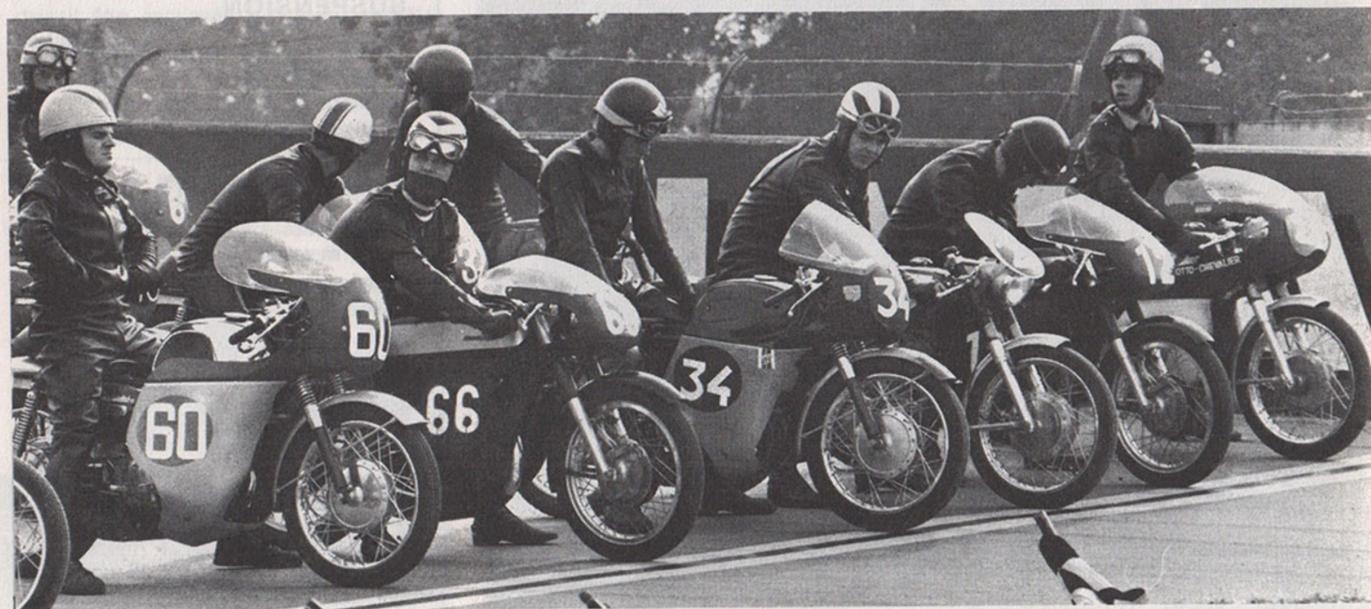
### DIVERS

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

# les courses en france

## COUPES DU SALON

Les championnats de France 69 commencent en... 1968 avec les Coupes du Salon organisées par l'A.M.C.F. Les épreuves deux-roues se déroulent le matin, l'après-midi étant réservée aux quatre-roues, ce qui oblige les motocyclistes à se lever de très bonne heure afin d'assister à la première course, celle des 50 cc, dont le départ est donné à 8 heures. 50 sport et 50 course sont mélangés et 34 pilotes se présenteront sur la piste encore couverte de brume matinale; l'ambiance est plutôt froide et les concurrents ne semblent avoir aucune envie de se bagarrer sérieusement. De Ara (Derbi) bien parti connaît bientôt des ennuis mécaniques et laisse la place au Monégasque Pasquier (Derbi) qui ne sera jamais inquiété par le grand Le Toumelin. En sport, la première place revient à Derieux (Kreidler), sa machine était équipée du racing-kit vendu dans le commerce pour la somme de 850 F environ monté; il devance largement l'Itom de De Conto et le Flandria du trialiste Grenier de Monner. Pour tout dire, cette course a provoqué plus de bâillements que d'enthousiasme...



Départ des premiers pas,  
au premier plan Pellé se décontracte.



Dumoulin,  
un nouveau Kawasaki  
qui en veut.

### 125 cc

Le champion de France 68, Chaffin, sur Mondial, chute aux Deux-Ponts dans le deuxième tour alors qu'il menait la ronde et il laisse cet honneur à Laprie (Honda racer) qui contiendra difficilement les assauts de Moser (Mondial). Au quatrième tour, ce dernier passe en tête et y reste. Pour la troisième place, on trouve deux machines sport, la Morini de Lacoley et la Yamaha améliorée et pilotée par Roca. Ces quatre concurrents termineront dans l'ordre cette course qui n'était guère plus passionnante que celle des 50 cc.

### 350 cc

L'épreuve des 350 promet d'être plus intéressante; on attendait le duel Roca-Auréal qui disposaient tous deux de machines très puissantes, Roca pilotait la 350 Bultaco de Canellas et Auréal sa fidèle Aermacchi usine. Roca se plante aux Deux-Ponts en freinant et Auréal ne peut plus être inquiété mais, à un tour de la fin son embrayage le lâche. Derrière Auréal, une seconde Aermacchi, celle de Martine a eu fort à faire avec cet « enragé » de Lacorre (Honda CB77).

Au sixième tour, le hondiste passe Martine et finira premier, après l'abandon d'Auréal, bien sûr. Le premier sport Tillier (Honda) finira troisième au général; il est suivi par le deuxième sport Quintana, encore une Honda. Puis, l'on trouve la première 175 car il y avait aussi cette catégorie dans cette course; c'est une Morini sport pilotée par Carniel qui finit avec quatre places d'avance sur la 175 course, la Ducati d'Ottobri. Quel imbroglio dans ce mélange de catégorie! Voilà où le bât blesse en France, il y a trop de cylindrées participantes; il faudrait réduire les championnats de France à quatre ou cinq catégories, les courses y gagneraient ainsi en intérêt et les titres distribués en fin de saison n'en auraient que plus de valeur.

### 250 sport

Vu le nombre d'engagés, cette catégorie en pleine expansion se court à part. Comme aux Coupes de Paris, Pellé sur sa très rapide Suzuki mène de bout en bout l'épreuve. Dès les premiers tours, il est suivi de Badino (Suzuki) auquel bientôt Paris (Bultaco) ravira cette place. Il se fera aussi passer par le marseillais Pogolotti (Ducati). Au trois-quarts de la course, Paris casse son pot de détente et l'on pouvait craindre un serrage. Pourtant, la vaillante Bultaco tiendra la distance, tout en maintenant l'écart avec Pogolotti.

### 250 cc course

Au premier passage à la Ferme, on attendait Roca et c'est Dumoulin (Kawasaki) qui déboule en tête. Il est suivi de... Pellé, le vainqueur des sports, mais sa méchante T20 s'essouffle au fil des tours et il sera relégué à la huitième place. La Yamaha de Roca s'arrête bientôt, carburateurs bouchés, et c'est Auréal qui prend la seconde place. Le troisième est Pogolotti qui dispose d'une Ducati desmodromique, celle de Chevallier. Pour la quatrième position, Maingret et Pasquier, tous deux sur Bultaco, se tirent la bourre et finiront dans cet ordre sans avoir pu remonter sur Pogolotti. La victoire de Dumoulin a beaucoup surpris, ce pilote jusqu'alors inconnu ne manque pas de cœur. Il devrait aller bougrement vite lorsque ses trajectoires seront plus soignées.

### 500 cc

Dans le premier tour des 500 cc, Lefèvre, Appieto, Ravel, Tchernine, Qualité et Roca font leur petite course à l'anglaise. Aux Deux-Ponts, Ravel chute et Appieto rétrograde (pneu plein d'huile). La Vélocette de Tchernine passe Lefèvre qui fait là une course régulière et très sûre. Roca, lui, éprouve quelques difficultés pour se débarrasser de Costeux jusqu'à ce que la 383 cc Aermacchi connaisse des ennuis de boîte. Malgré tout, la T500 Suzuki préparée par Jacques a fait forte impression, surtout en accélération. Parmi les autres pilotes, on a pu remarquer Dominique Toboga dont les freinages étaient super-tangents, et pour cause, sa BMW ne freinait presque pas...

## RÉSULTATS COUPES DU SALON

### 50 cc course

1. Pasquier (Derbi); 2. Le Toumelin (Derbi); 3. Patachek (Derbi); 4. Trigoulet (Derbi).

### 50 cc sport

1. Deneux (Kreidler); 2. De Conto (Itom); 3. Grenier de Monner (Flandria); 4. Robin (Mondial).

### 125 cc course

1. Moser (Montesa); 2. Laprie (Honda); 3. Moser (Honda); 4. Prost (Bultaco).

### 125 cc sport

1. Lacoley (Morini); 2. Roca (Yamaha); 3. Fontgivel (Morini); 4. Madec (Morini).

### 175 cc course

1. Ottobri (Ducati); 2. Rouge (Morini); 3. Hervé (MV).

### 175 cc sport

1. Carniel (Morini); 2. Cloutier (Morini); 3. Iannucci (Morini).

### 350 cc course

1. Lacorre (Honda); 2. Martine (Aermacchi); 3. Gallottini (Ducati).

### 350 cc sport

1. Tillier (Honda); 2. Quintana (Honda).

### 250 cc sport

1. Pellé (Suzuki); 2. Paris (Bultaco); 3. Pogolotti (Ducati); 4. Badino (Suzuki).

### 250 cc course

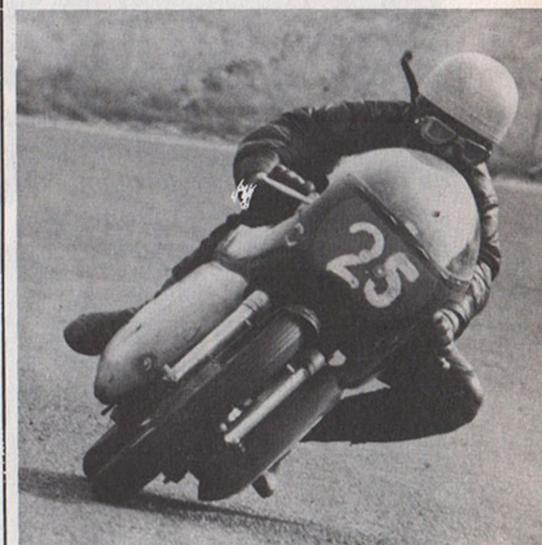
1. Dumoulin (Kawasaki); 2. Auréal (Aermacchi); 3. Pogolotti (Ducati); 4. Maingret (Bultaco).

### 500 cc course

1. Tchernine (Vélocette); 2. Lefèvre (Norton); 3. Roca (Suzuki); 4. Costeux (Aermacchi).

### 500 cc sport

1. Qualité (Norton).



Pogolotti  
sur la 250 Ducati  
desmodromique.

# les courses en france

## COUPES DE PARIS



Pellé,  
une double victoire  
inattendue.

Trois épreuves au programme de cette réunion. Et pas des moins intéressantes puisque l'on devait assister à une course de 250 cc « Premiers Pas », une de 250 inter et nationaux et enfin, réunis dans la même épreuve, les 350 et 500 cc inter et nationaux. Le M.C.F., club organisateur des Coupes de Paris Motos, a réussi à insérer son spectacle, qui durera deux heures, entre deux séries de courses automobiles. Cette solution ne manque pas d'intérêt pour deux raisons : la première est de faire connaître et, peut-être, d'intéresser à la moto un public essentiellement fanatique d'automobiles. Ensuite, de telles épreuves pourraient être organisées plus souvent et sur différents circuits automobiles français. Ainsi, les motards auraient la possibilité de s'exercer ailleurs qu'à Montlhéry, et feraient certainement d'énormes progrès. Nous ne pensons pas que les organisateurs de courses automobiles soient contre l'insertion d'épreuves motos et side-cars dans leur programme puisque cela présenterait aussi l'avantage d'attirer le public motocycliste à leurs réunions.

### Premiers pas

Elle va vite, très vite, la T20 Suzuki de Pellé. Et lui, il ne ménage pas ses efforts, toujours la « poignée dans le coin » et, dans les virages souvent à la limite d'adhérence. Même si ses trajectoires ne sont pas toujours tirées au cordeau, il mène sa course de bout en bout et établit une avance considérable

sur le second Paris (Bultaco) qui, lui-même, ne pourra être inquiété par ses poursuivants, Siccardi (Suzuki) et Perez (Bultaco). Eux se sont tirés la bourre jusqu'à ce que la Bultaco rende l'âme. C'est alors Vergnes (Ducati) et Daveau (Aermacchi), en bagarre, qui remontent sur Siccardi. Mais l'abandon de l'aermacchiste laissera Vergnes désemparé et il n'aura plus le moral de poursuivre sa remontée.

### 250 course

Roca ne parcourra que 4 tours en tête avant de casser l'embellage. Blosser n'en fera même pas autant à cause d'une fuite d'huile à un joint Spi... Auréal, lui, connaîtra des ennuis d'embrayage... Et Dumoulin, un nouveau kawasakiste qui en veut, sera stoppé par la casse d'un petit ergot du sélecteur de vitesses...

Cette succession précipitée d'incidents techniques placeront... Pellé en tête de la course! Incroyable, mais vrai, une 250 sport devant des machines de course, car il y en a derrière avec Hordelalay (Bultaco), Bourgeois (Ducati), Costeux (Aermacchi). Malgré une bonne empoignade entre Hordelalay et Bourgeois, les inters ne réussiront pas à ravir la première place à Pellé.

### 350-500

Que ce soit en France ou à l'étranger, les gros cubes produisent toujours le plus beau spectacle. Le bruit des monos, le volume des machines et la sensation de puissance impressionnent les spectateurs. Aujourd'hui à Montlhéry, quelques « Big One » Norton, Vélocette, BSA vont s'expliquer en piste. Mais c'est une 350 qui mènera la course, l'Aermacchi d'Auréal. Elle sera suivie de la « Véloce » de Ravel préparée par Leconte. Course après course, cette machine et son pilote gagnent un petit quelque chose, et l'on aurait pu espérer une victoire de ce binôme si les freins n'avaient pas faibli en fin de course. Malgré tout, la Thruxton gardera à distance la 383 Aermacchi de Costeux qui précède Patrick Lefèvre (Norton). Les trois premiers des nationaux, Tchernine, Qualité et Guili, ont admirablement animé cette course bien que ne bagarrant pas ensemble. Pour l'an prochain, il faudra suivre ces trois-là de près : voilà certainement la relève du sport motocycliste français.

### RÉSULTATS COUPES DE PARIS

#### Premier pas 250 cc

1. Pellé (Suzuki); 2. Paris (Bultaco); 3. Siccardi (Suzuki) 4. Vergnes (Ducati).

#### 250 cc inters

1. Bourgeois (Ducati); 2. Costeux (Aermacchi); 3. Perron (Kawasaki); 4. Chevalier (Aermacchi).

#### 250 nationaux

1. Pellé (Suzuki); 2. Paris (Bultaco); 3. Coindaud (Suzuki); 4. Pham (Suzuki).

#### 350 cc inters

1. Auréal (Aermacchi); 2. Lacorre (Honda); 3. Martine (Aermacchi); 4. Bourgeois (Ducati).

#### 350 cc nationaux

1. Callotini (Ducati); 2. Cailleaux (Honda); 3. Quitana (Honda); 4. Polyneros (Norton).

#### 500 cc inters

1. Ravel (Vélocette); 2. Costeux (Aermacchi); 3. Lefèvre (Norton); 4. Galtier (Norton).

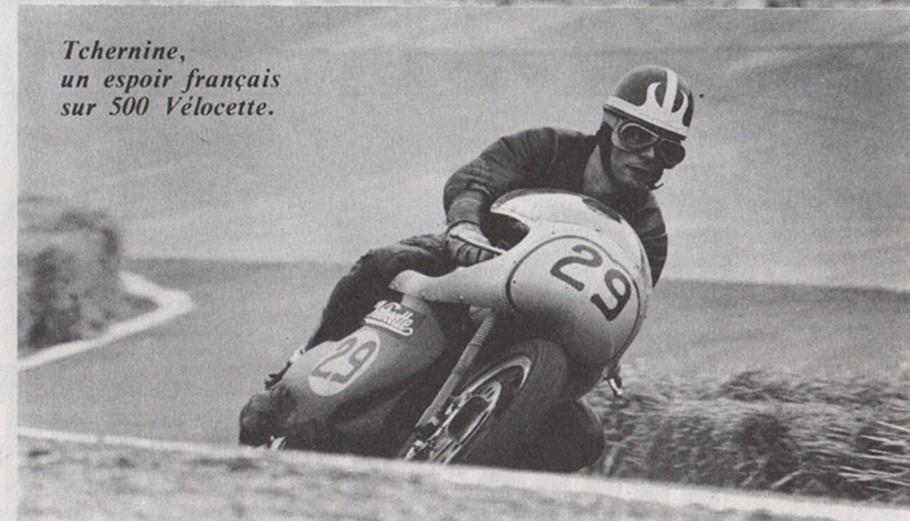
#### 500 cc nationaux

1. Tchernine (Vélocette); 2. Qualité (Norton); 3. Guili (Norton); 4. Mignot (BSA).

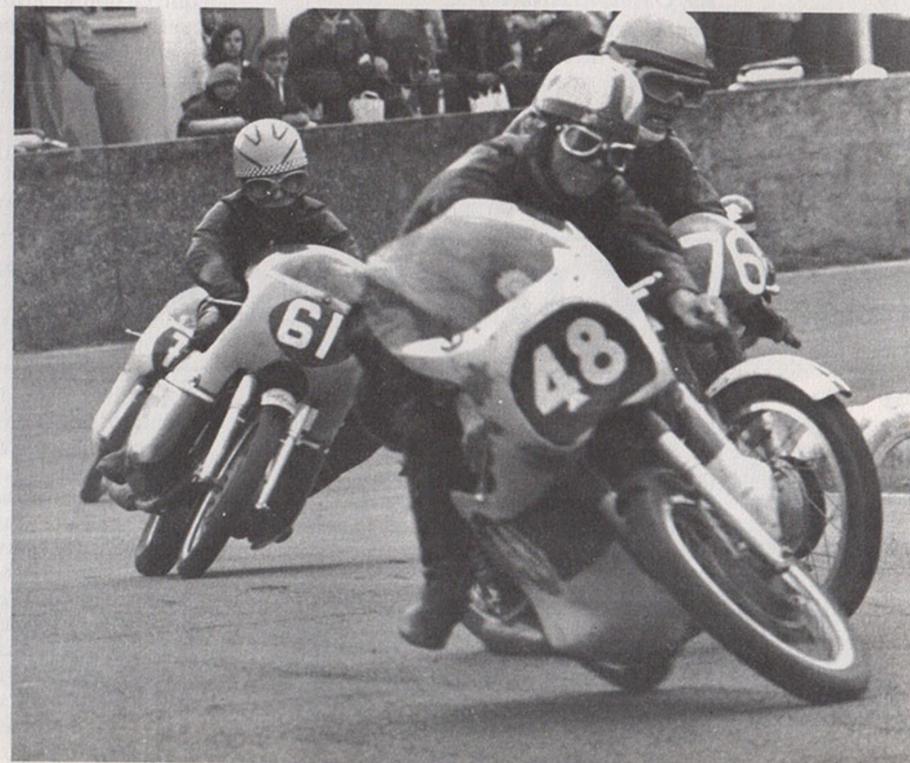
Roca  
sur la  
T 500 Suzuki.

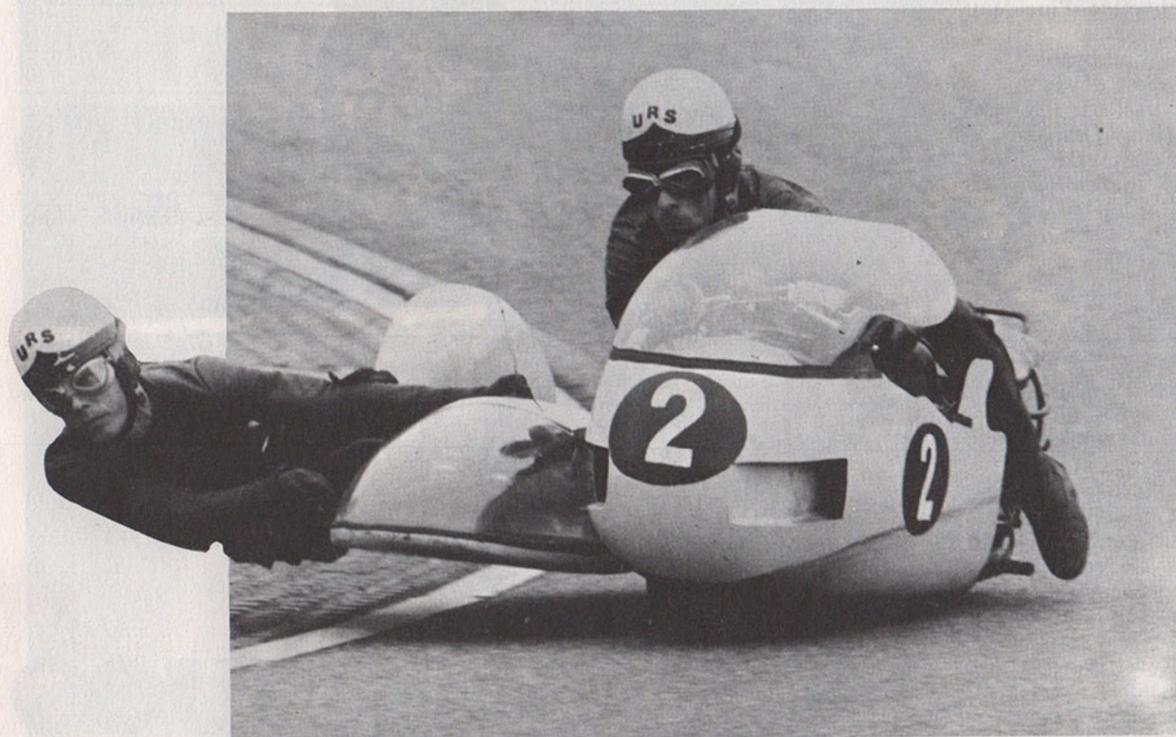


Tchernine,  
un espoir français  
sur 500 Vélocette.



Un accrochage en 250 sport.





*Fath,  
la roue du side  
à 30 cm  
du sol*

# HOCKENHEIM

*par Christian Lacombe*

Depuis 1954, les BMW ont remporté tous les titres du championnat du monde de side-car. Le moteur Rennsport, un simple arbre développant 60 CV, pour les meilleurs, a toujours équipé les bassets des vainqueurs, et c'est avec un de ces attelages que Fath a remporté son premier titre de

que ce double arbre super-carré a quatre soupapes par cylindre et le système d'injection de fabrication maison a huit diffuseurs. Cette merveilleuse mécanique tourne allégrement à 14 000 t/mn. Pour cette finale des championnats du monde side-car, on trouvait trois prétendants au titre : Auerbacher et Fath avec le même nombre de points (21) et

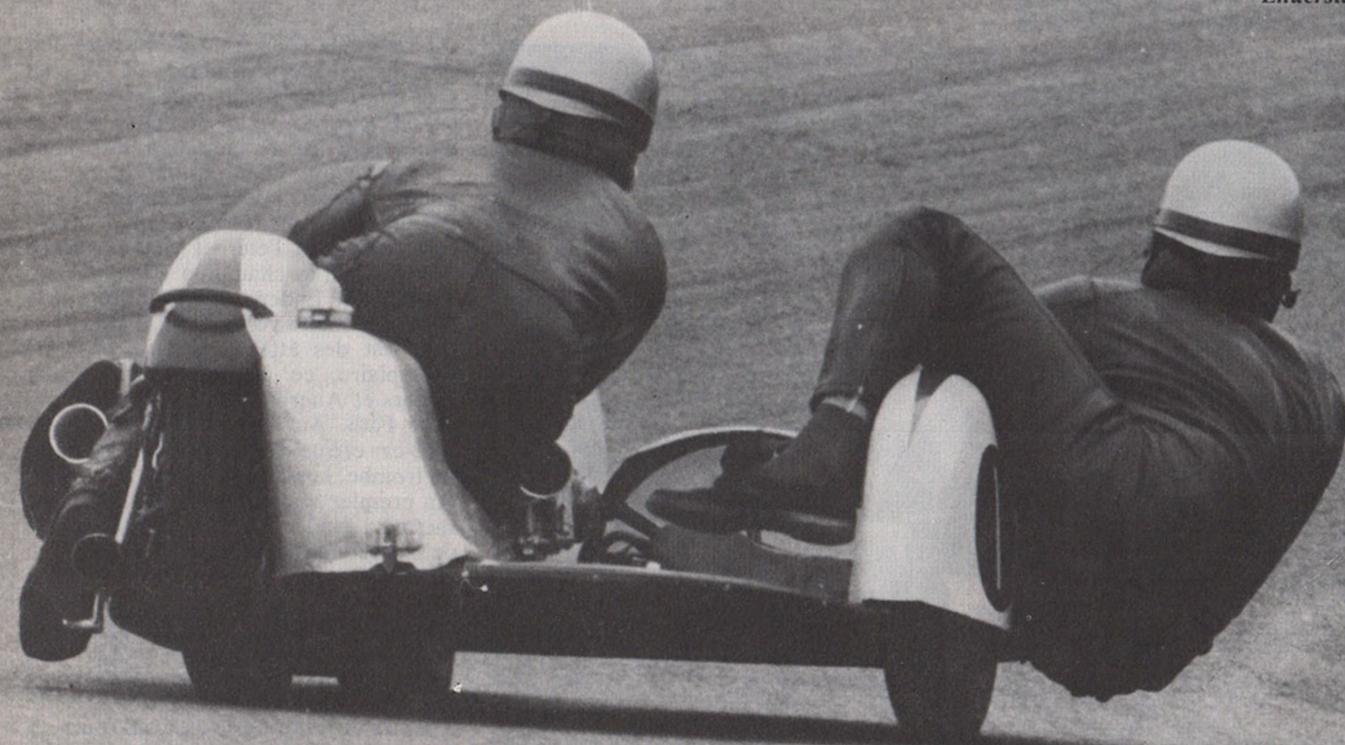
## LA FIN DU REGNE DES BMW

champion du monde en 1960. L'année suivante, un grave accident l'écarta de la compétition; Fath reparut sur les pistes voici trois ans, au guidon de l'URS. Cette extraordinaire machine aura demandé quatre ans de mise au point et coûté approximativement 250 000 F, mais quelle récompense! A lui seul, Fath a réalisé un des moteurs de 500 cc les plus puissants du monde, 80-85 CV pour celui utilisé à Hockenheim, la même puissance que le Honda 4 d'usine. La technique du quatre cylindres URS reste assez mystérieuse : Fath n'est pas très bavard. On sait tout de même

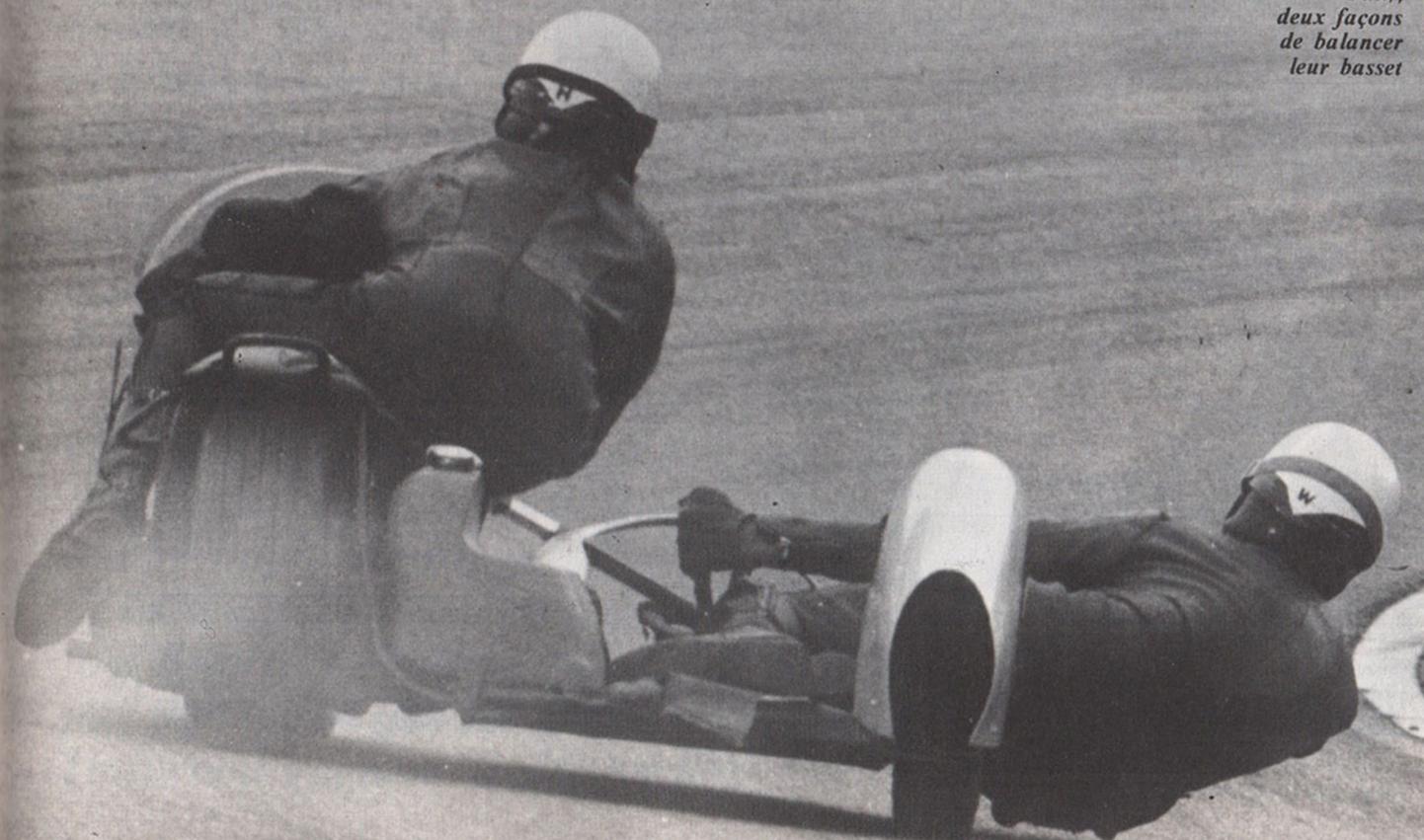
à 4 points, Schauzu. Dès les entraînements, les BMWistes voyaient leurs chances de vaincre assez compromises, Fath tournait 3 km/h plus vite que Enders qui disposait d'un moteur super-carré préparé par l'ingénieur Dieter Busch. Autre nouveauté technique pour ce GP d'Hockenheim : le Rennsport de Schauzu qui dispose d'une culasse dessinée par Apfelbeck avec quatre soupapes par cylindre. Jusqu'à présent, l'URS n'était pas plus rapide qu'un très bon BMW, il gagnait surtout en accélération mais il semblerait maintenant, avec le nouveau moteur, que le quatre cylindres



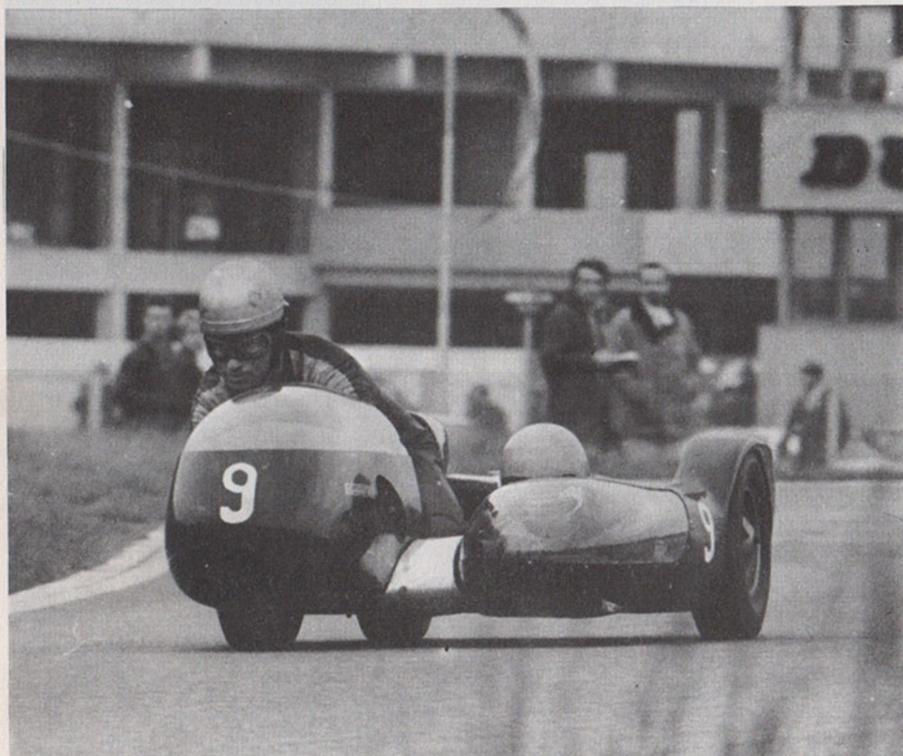
*Enders...*



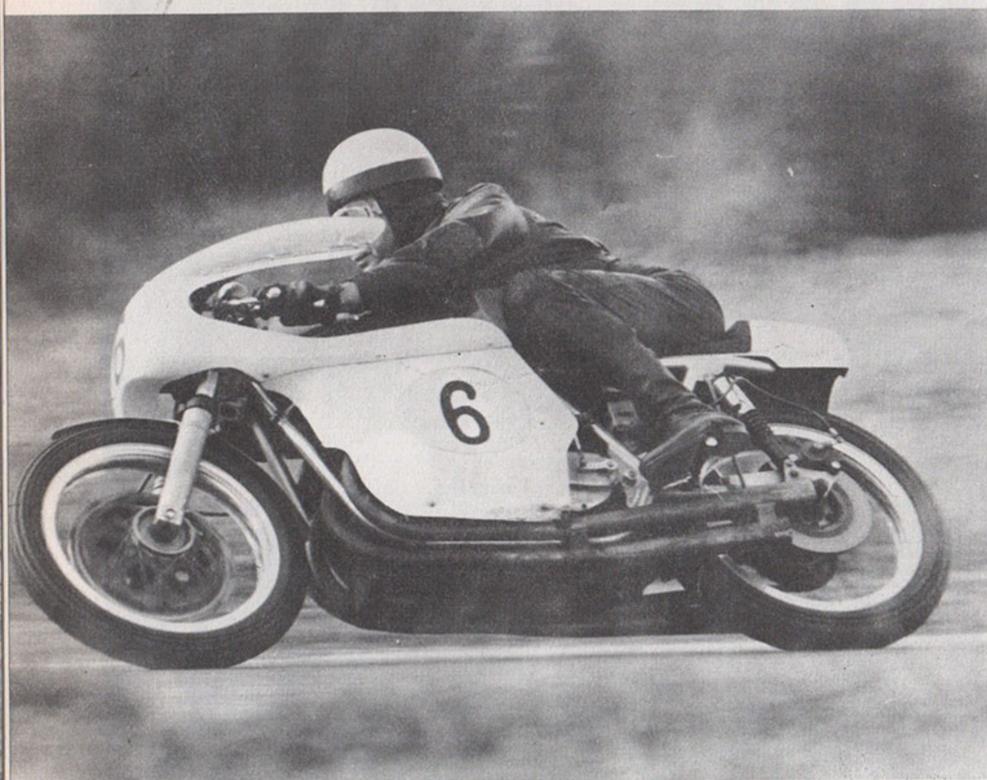
*Fath,  
deux façons  
de balancer  
leur basset*



# HOCKENHEIM



Le splendide Super Basset de Kurt



Ce même jour, en national, Karl Hope remporte la course des 500 cc sur une... Fath métisse

est bien plus vite qu'un Rennsport. Par contre, la tenue de route de l'URS peut être considérablement améliorée. Dans les virages, la roue du side déjauge d'une trentaine de centimètres et pour l'an prochain, Dunlop fabriquera des pneus spéciaux pour l'attelage Fath. En attendant, on retrouve en première ligne au départ l'éternel vice-champion Auerbacher, le champion 67, malchanceux en 68, Enders et celui que tout le monde souhaite voir gagner, Fath. Tous trois ont des attelages d'une propreté exemplaire, ce qui est normal pour Enders et Auerbacher mais plutôt rare avec Fath. Au baisser du drapeau, le side-car crème d'Helmuth Fath démarre en trombe, laissant sur place les BMW. Au premier virage, Helmuth a déjà 50 mètres d'avance. Au second tour, plus de six secondes le séparent d'Enders qui a lâché Auerbacher, ce dernier préférant se maintenir en troisième position espérant sans doute une éventuelle défaillance mécanique du leader. Le seul duel de cette course se déroule en quatrième position, c'est un chassé-croisé entre Schauzu et Luthringshauser qui tournera à l'avantage de Schauzu dans les derniers tours. Par ailleurs, cette épreuve avait l'allure d'une procession. Au troisième tour, alors qu'il remontait très fort, Otto Kölle fut victime d'un très grave accident. En fin de ligne droite, au freinage, avant la succession de virages des tribunes, l'attelage est déséquilibré et quitte la route pour percuter sur une centaine de mètres les fascines. Le pilote est relevé avec des fractures aux jambes et aux bras tandis que son malheureux passager, Schmid, est tué sur le coup. Ce dramatique accident, le deuxième en GP cette année, accable encore la petite confrérie des side-caristes.

## RÉSULTATS HOCKENHEIM

500 cc side-car  
(15 tours = 107,608 km)

	m	s	km/h
1. H. Fath (URS)	38	25.6	158,567
2. K. Enders (BMW)	38	48.5	156,974
3. G. Auerbacher (BMW)	39	6.7	155,767
4. S. Schauzu (BMW)	40	14.1	151,375
5. H. Luthringshauser (BMW)	40	14.5	151,262
6. A. Butscher (BMW)	40	51.1	149,074

Record du tour : Fath 2 m 30.3 s = 162,058 km/h.  
Ancien record : Enders 2 m 32.1 s = 160,160 km/h en 1967.

### Positions aux championnats du monde

1. Fath (Allemagne, URS) 29 points; 2. Auerbacher (Allemagne, BMW) 25 points; 3. Schauzu (Allemagne, BMW) 18 points; 4. Attenberger (Allemagne, BMW) 17 points; 5. Luthringshauser (Allemagne, BMW) 13 points

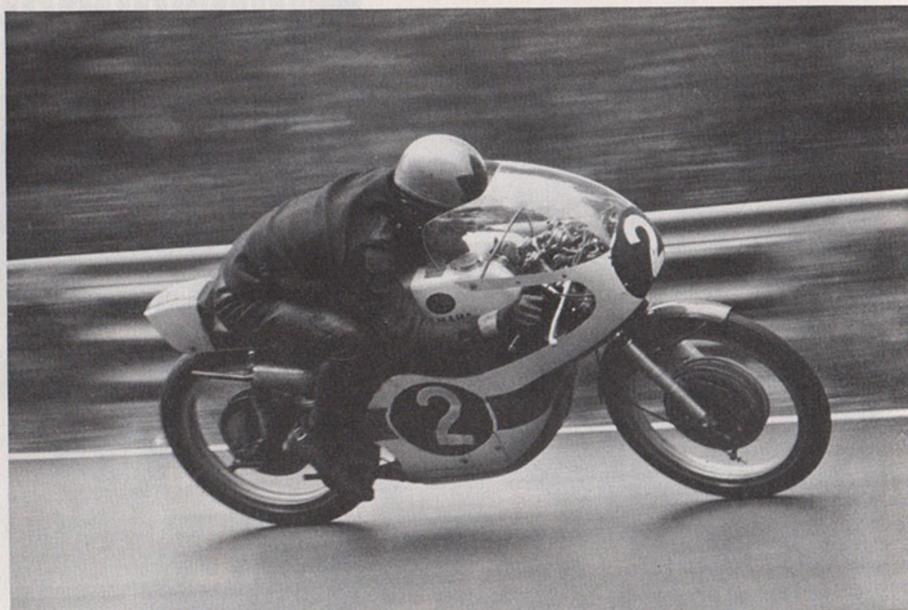
# DES COURSES A SUSPENSE

par Christian Lacombe

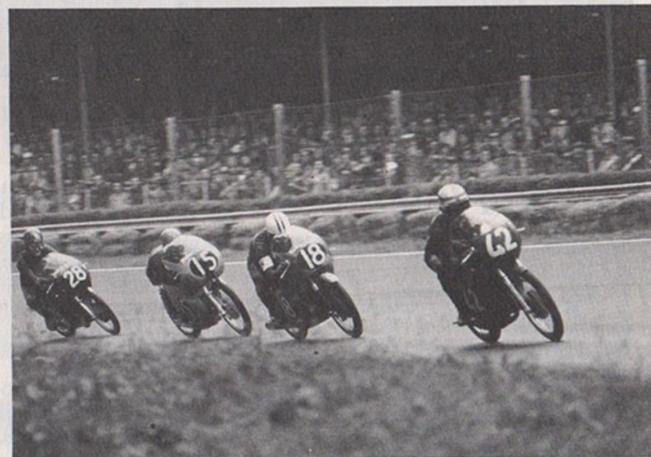
*La dernière épreuve des Championnats du Monde solo n'aura pas manqué d'intérêt. D'abord, on attendait la confrontation Hailwood-Agostini, tous deux sur MV, puis la phase finale du duel sans merci entre Read et Ivy pour le titre des 250. Voici déjà de quoi combler les pronostiqueurs avant les premiers entraînements. Pendant la séance d'essais libres du jeudi, il pleut et la piste est luisante de l'huile et de la gomme laissées par les formules I du dimanche précédent. Giacomo est un des premiers pilotes moto à faire les frais de cette « glissance », et il se retrouve deux fois à terre ce même jour. Il n'en fallait pas plus pour que les pronostics donnent Hailwood gagnant le dimanche.*

Le vendredi, sur piste sèche, Ago reprend du poil de la bête et se rapproche des temps du grand Mike qui semble enchanté de la MV3 avec laquelle il se sent prêt à réaliser des exploits. En 250, Ivy devance Read de près de deux secondes. Dans le parc des coureurs, le soir de ces entraînements, une nouvelle se répand à toute allure : Hailwood ne courra pas dimanche. Le comte Agusta l'obligerait à laisser gagner Agostini et, lorsque l'on s'appelle Mike Hailwood, ce genre d'ordre est plutôt mal accueilli... Dans cette affaire, ce sont les organisateurs du GP de Monza les plus ennuyés. Ce sont eux qui ont fait venir Hailwood, le comte Agusta, lui, se contentait de prêter une MV en 350 et 500 cc. Maintenant, ces deux machines sont vacantes, qui va les avoir ? Et l'on peut être sûr que cette nuit, quelques pilotes privés très en vue rêvent de piloter ces motos le lendemain.

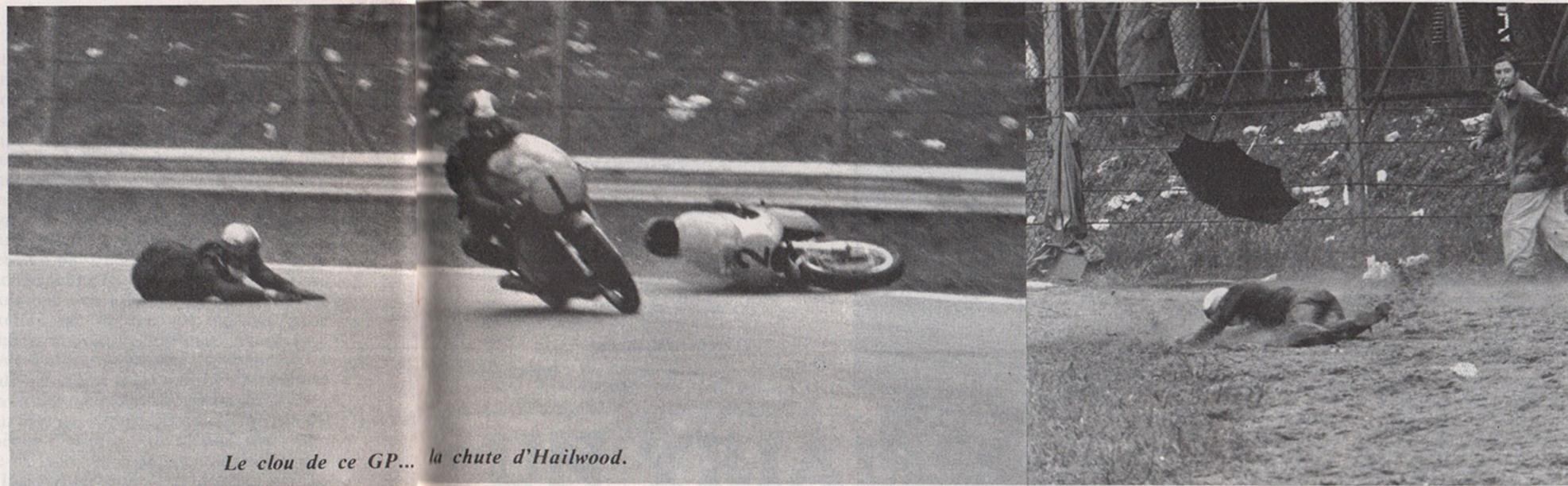
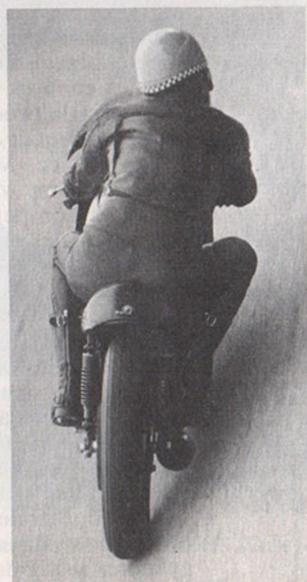
Le samedi, une seule MV conduite par Ago prendra part aux entraînements des 350 cc. En 500, même chose. Ago est suivi de deux Benelli, celle de Pasolini et une autre qui arrive très vite dans la Parabolique. Avant d'avoir vu le casque doré, on reconnaît le style... Mike Hailwood ! C'est la surprise générale, Mike the Bike pilote une Benelli 500 cc quatre cylindres au GP de Monza. Il tournera



*Ivy,  
la revanche  
de Brno.*



*Jean Auréal  
emmène...  
Burlando,  
Bertarelli, Keith.*



*Le clou de ce GP... la chute d'Hailwood.*

longtemps pour se mettre en main cette machine qui possède un nouveau moteur plus puissant que celui monté dans la moto de Pasolini. Et, sur la fin des entraînements, on enregistre les temps suivants : Agostini 1 mn 40 s 1, Hailwood 1 mn 41 s 1. La lutte promet d'être chaude pour demain. Il pleut, et il pleuvra toute la journée pour ce 46<sup>e</sup> GP des Nations de Monza. La piste est donc super-glissante, surtout dans la Parabolique où l'on enregistrera un nombre record de chutes ou de tout droit au freinage, près d'une vingtaine pour ce seul virage...

#### *125 cc, Ivy la revanche de Brno*

Anscheidt sur un twin Suzuki, toujours son ex-usine, déboule en tête dans les courbes de Lesmo. Au second tour, il sera déjà doublé par Read qui est suivi comme son ombre de Ivy. Simmonds (Kawasaki) s'installe en quatrième position tandis que les deux Yamaha s'éloignent de concert et mettront un tour à tout le monde, même à Anscheidt. Derrière ce quatuor de machines japonaises, deux MZ ex-usine s'expliquent; ce sont celles du Hongrois Szabo et de l'Allemand Braün, elles ne se lâchent pas d'une longueur, jusque dans le dernier tour, tout du moins, puisque Szabo finit avec une dizaine de mètres d'avance sur Braün. Une photo est nécessaire afin de départager Reisz (MZ) et Molloy (Bultaco) pour la 9<sup>e</sup> place; c'est finalement le pilote de la MZ qui prendra le meilleur sur l'officiel Bultaco. Même scénario pour la onzième place entre Carruthers

(Honda) et Canellas (Bultaco), une épaisseur de pneu donne l'avantage à Canellas. Un Français dans cette course, Jean Auréal, qui pilote une 125 Aermacchi compétition-client. Il finira seizième derrière l'Allemand Sheimann (Honda) et Pagani à qui on avait prêté une 125 Aermacchi d'usine, huit vitesses. En tête, aucun changement jusqu'au milieu de la première courbe de Lesmo où Read chute dans le dernier tour et repart sur deux cylindres pour finir à six minutes d'Ivy.

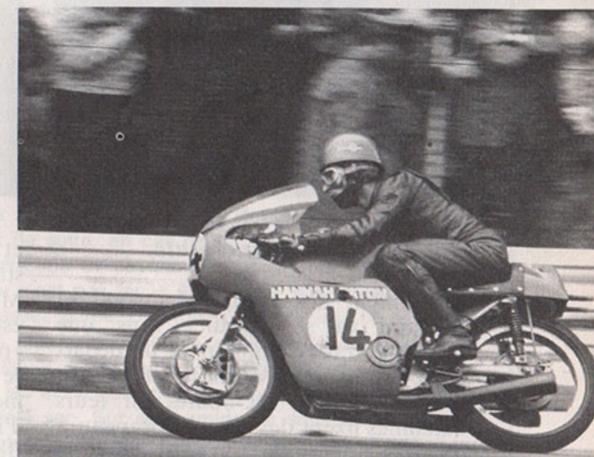
#### *350 cc toujours Agostini*

Pour la nième fois cette année, Agostini fait la course en tête. Ici, il ne pouvait être inquieté que par les Benelli de Pasolini et Grassetti; ce dernier manque de classe, et Paso chute dans la Parabolique au quatrième tour. Il repart très vite, repasse Grassetti, lui mettra même un tour, mais ne pourra jamais se rapprocher d'Agostini. Derrière ces multicylindres, il y a eu pendant un moment Bergamonti avant que sa Paton ne soit stoppée par des ennuis d'allumage. C'est alors Carruthers qui prend la quatrième place. Il pilote une Aermacchi d'usine, celle de Milani, et va s'assurer le vice-championnat du monde s'il... ne devait pas chuter dans la Parabolique où il retrouve Molloy (Bultaco) et Nelson (Norton) qui ont subi le même sort! Cette quatrième position revient finalement à Stasa (CZ) qui la conserve jusqu'à la fin. Le semi-officiel Ducati Bruno Spaggiari se contentera de la cin-

quième place, et précèdera le vétéran Stastny sur Jawa 4.

#### *250 cc, pauvre Bill*

Sur la ligne de départ les deux officiels Yamaha se concentrent... pas même un sourire aux photographes! L'instant est solennel, le titre est en jeu, celui qui gagne le remporte. Read réussit un meilleur départ et possède déjà vingt mètres d'avance au premier tour. Ivy se surpasse pour garder le contact, il freine au plus tard. Dans le deuxième tour, à cette maudite Parabolique, c'est le tout droit et le temps de reprendre la piste, Read a gagné vingt secondes. Little Bill, la rage au cœur, finira tout de même la course en seconde position. Le troisième, Walter Villa (Montesa), crée une surprise. On savait qu'il marchait fort, mais sous la pluie, c'est un gros client! Hélas, le twin Montesa connaîtra des ennuis de batterie. Villa éliminé, Rosner et Gould se bagarrent pour la troisième place. Depuis le début de la saison, Gould s'est promis de battre l'officiel MZ, mais ce ne sera pas encore pour cette fois-ci, l'embiellage de la Yamaha rend ses billes... Rosner n'aura pas plus de chance, un cylindre n'allume plus, et l'officiel Ossa Herrero profite de ces abandons. Le voici installé en troisième position loin devant Findlay (Yamaha) et Keith (Yamaha). Mais ce n'est pas pour autant que le fougueux Espagnol rendra la main! A chaque passage, il s'offrira de magistrales glissades qu'il rattrape on ne sait trop comment : c'est plus de l'acrobatie que du pilotage...



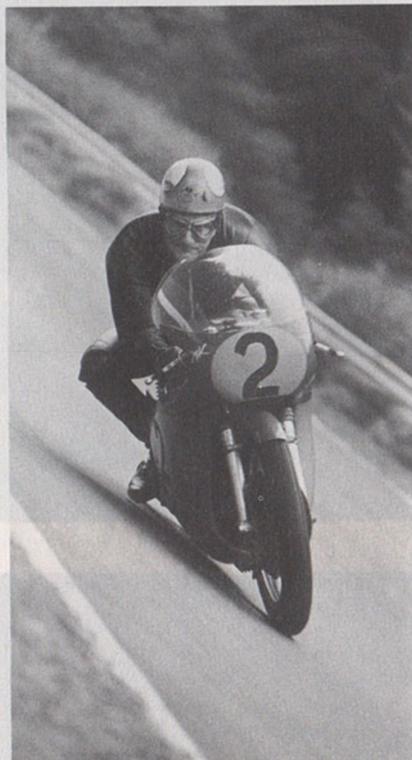
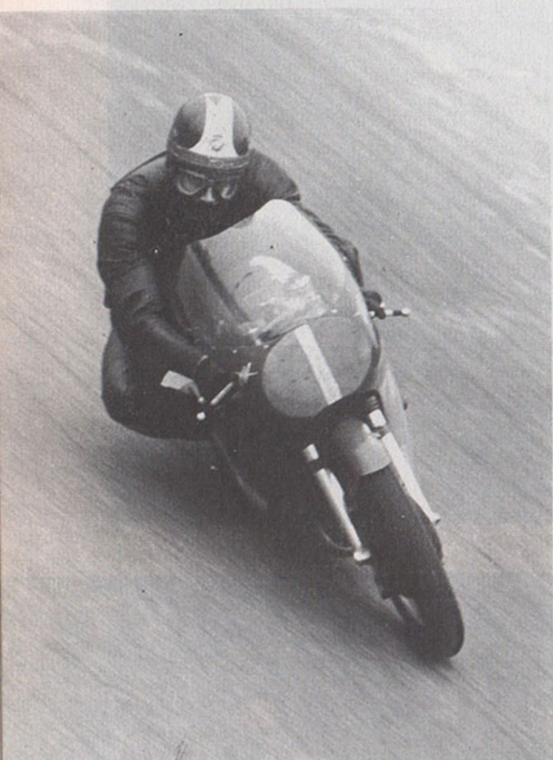
*Bergamonti sur la 500 Paton.*



*Read vers son deuxième titre.*

Ago,  
un sans faute.

Hailwood sur...  
la MV 3.



### 500 cc Ago un sans faute

Le combat des géants Hailwood et Agostini va se dérouler sous une pluie battante. Comme pour un départ des 24 Heures du Mans, le silence est total, les pilotes arc-boutés sur leurs machines fixent des yeux le drapeau à damiers... C'est parti. Ago démarre le plus vite, mais il est suivi de près par Hailwood et Pasolini. Au bout de la ligne droite, avant la Parabolique, la MV et la Benelli sont roue dans roue. Ago passe en tête dans la courbe, tous deux sont à la limite de la glissade. Paso, lui, se contente sagement de regarder évoluer les deux maîtres. Il me dira après la course que Mike l'a énormément impressionné. Dans les Lesmo il prenait une cinquantaine de mètres à Ago qui le rattrapait bientôt dans les bouts droits. Au second tour, aucun changement de position, Mike suce toujours la roue arrière d'Ago. Au freinage de la Parabolique, au troisième tour, ils sont côte à côte et tout à coup, c'est la chute... Hailwood a bloqué le frein avant. Je l'avais pourtant prévenu disait encore Pasolini, le frein de la Benelli, c'est quelque chose de terrible, il faut un doigt de fée pour s'en servir... Toujours est-il que la belle Benelli couverte de sable et de terre ne pourra repartir,

et le grand Hailwood rentrera aux stands à pieds. Maintenant, l'officiel MV est tranquille, la seconde Benelli est trop loin pour l'inquiéter. Côté « petites usines » et privés, les positions se stabilisent vite. Peter Williams, un moment troisième après la chute d'Hailwood, se fait passer par Bergamonti (Paton) et il continuera à rétrograder, un des réservoirs latéraux de sa Matchless s'étant détaché. Findlay, bien parti, détectera un bruit suspect dans la boîte de vitesses, encore un roulement défaillant. Pour les connaisseurs, la course de Rodney Gould (Norton) fut un spectacle de choix. Bien placé dans les premiers passages, il devra s'arrêter pour changer de bougie, mais n'en repartira pas moins avec beaucoup de volonté et de hargne. Dans cette course de 500, c'est bien lui qui passait le plus vite dans la Parabolique, sans jamais faire une faute, toujours dans la bonne trajectoire et avec un angle fantastique sur le mouillé. Kel Carruthers (Norton) fait sixième et premier privé après avoir vivement impressionné les spectateurs de la Parabolique qui, ce jour-là, en auront vu pour leur argent! Ne serait-ce qu'en assistant, aux premières loges, à la chute d'Hailwood : Ça n'arrive pas souvent...

## RÉSULTATS GP DE MONZA

(18 tours = 103,500 km)

125 cc	m s	km/h
1. B. Ivy (Yamaha)	36 23.3	170,659
2. P. Read (Yamaha)	42 41.8	145,405

à trois tours : 3. Anscheidt (Suzuki); 4. Simmonds (Kawasaki); 5. Szabo (MZ).  
Tour le plus vite : Ivy, 1 m 58.2 s = 175,126 km/h.

(27 tours = 155,250 km)

350 cc	m s	km/h
1. G. Agostini (MV)	54 26.2	171,116
2. R. Pasolini (Benelli)	55 14.1	168,607

à un tour : 3. Grassetti (Benelli); à deux tours : 4. Stasa (CZ); 5. Spaggiari (Ducati).  
Tour le plus vite : Agostini, 1 m 57.1 s = 176,771 km/h.

(35 tours = 201,250 km)

500 cc	h m s	km/h
1. G. Agostini (MV)	1 07 44.6	178,246
2. R. Pasolini (Benelli)	1 08 19.2	176,861

à un tour : 3. Bergamonti (Paton); à deux tours : 4. Pagani (Linto); 5. Bertarelli (Paton).  
Tour le plus vite : Agostini, 1 m 53.2 s = 182,862 km/h.

(22 tours = 126,500 km)

250 cc	m s	km/h
1. P. Read (Yamaha)	42 35.4	178,210
2. B. Ivy (Yamaha)	44 26.4	170,667

à un tour : 3. Herrero (Ossa); 4. Keith (Yamaha); à deux tours : 5. Findlay (Yamaha).  
Tour le plus vite : Read, 1 m 53.6 s = 182,218 km/h.

### POSITION AUX CHAMPIONNATS APRÈS MONZA

125 cc

1. Read (GB, Yamaha), 40 pts; 2. Ivy (GB, Yamaha), 34 pts; 3. Molloy (NZ, Bultaco), 15 pts; 4. Canellas (Espagne, Bultaco); Rosner (Allemagne Est, MZ); Braun (Allemagne Est, MZ) et Szabo (Hongrie, MZ), 11 pts.

250 cc

1. Read (GB, Yamaha), 46 pts; 2. Ivy (GB, Yamaha), 46 pts; 3. Rosner (Allemagne Est, MZ), 32 pts; 4. Gould (GB, Yamaha-Bultaco), 21 pts; 5. Molloy (NZ, Bultaco), 19 pts.

350 cc

1. Agostini (Italie, MV), 32 pts; 2. Pasolini (Italie, Benelli), 18 pts; 3. Carruthers (Australie, Aermacchi-Métisse), 17 pts; 4. Molloy (NZ, Bultaco) et Rosner (Allemagne Est, MZ), 12 pts.

500 cc

1. Agostini (Italie, MV), 48 pts; 2. Findlay (Australie, McIntyre-Matchless), 34 pts; 3. Marsovszky (Suisse, Matchless), 10 pts; 4. Williams (GB, Arter-Matchless); Fitton (GB, Norton) et Pagani (Italie, Linto), 9 pts.

suite de la page 49

### FICHE TECHNIQUE

Moteur : bicylindre 2 temps, refroidi par air. Alésage/course : 54 x 54.  
Cylindrée : 247 cc.  
Puissance : 29 CV à 7 500 tours/mn.  
Compression : 7,3 à 1.  
Carburateurs : VM 24 SH, diamètre 24 mm.  
Boîte : 6 vitesses; étagement : 1<sup>e</sup> 2,57:1; 2<sup>e</sup> 1,68:1; 3<sup>e</sup> 1,27:1; 4<sup>e</sup> 1,04:1; 5<sup>e</sup> 0,89:1; 6<sup>e</sup> 0,79:1.  
Embrayage : multi-disques travaillant dans l'huile.  
Allumage : batterie-bobine 12 V alimentée par alternateur.  
Cycle : cadre double berceau. Fourche avant télescopique.  
Suspensions AR à bras oscillant avec amortisseurs réglables à 3 positions.  
Roues : 300 x 18 à l'AV; 350 x 18 à l'AR.  
Freins : simple came de 160 mm de diamètre à l'AR. Double came de 160 mm de diamètre à l'AV.  
Réservoir : essence : 14 l; huile 2,2 l.  
Poids : 140 kg.  
Prix : 4 830 F.  
Importateur : Éts Bonnet, 78, avenue du Général-Leclerc, 92-Boulogne-Billancourt.



## UN TRIALISTE AU GUIDON

La qualité de Scrambler de la TC 250 m'a incité à faire essayer cette machine par un pilote plus habitué que moi au tout-terrain et, c'est Olivier de la Garoullaye, notre trialiste maison, qui vous donne maintenant ses impressions de conduite.



Pour la mise en route, pas de problème. Et c'est un gros avantage, lorsqu'on s'en va par monts et par vaux, que de pouvoir s'arrêter pour souffler un peu ou admirer un paysage particulièrement pittoresque. Mais il lui faudrait une béquille latérale, seule solution valable sur un sol inégal ou non asphalté. Première, et en route. La seule technique pour démarrer, c'est de faire patiner l'embrayage. Et si, sur le sec, cela ne pose absolument aucun problème, sur le gras, cela se traduit par quelques travers aisément contrôlables avec ce guidon de forme curieuse mais qui s'avère bien conçu. Mieux vaut ne pas toucher aux freins, surtout au double came avant, car tout de suite, en cas de pression, c'est le blocage, la glissade et ce qui s'ensuit... Et la machine par terre n'est pas facile à remettre sur roues, car elle est assez lourde. Une fois d'assiette, elle ne demande qu'à repartir sur simple sollicitation du quick. Les raidillons, les longues côtes ne lui font pas peur, et elle les avale goulûment en première ou en seconde si c'est sec. Sur sol humide, la situation est nettement plus délicate : la cavalerie n'arrive qu'à haut régime, et l'embrayage n'a pas la souplesse de celui d'une vraie machine de trial. Les petites bosses et les cailloux se passent sans encombre, bien que la fourche soit trop souple pour une utilisation comme celle-ci et qu'elle ait par trop tendance à talonner. La garde au sol de la Scrambler est suffisante tant qu'on ne rencontre pas une marche, moment où, vexée, elle se pose sur son sabot de protection (très efficace!). On peut se permettre de descendre des cours d'eau avec cette machine, bien qu'elle n'ait pas un brevet de natation. Ses pots relevés laissent toute latitude à cet égard, et une grille vous empêche de vous rôtir les mollets lorsque vous êtes en selle. En bref, la machine est amusante à piloter dans les chemins forestiers, le long desquels on peut prendre la quatrième, l'étagement des rapports prohibant les deux supérieurs. Fantastiques sur le sec, les réactions deviennent... fantastiques sur le gras. Mais la Scrambler permet réellement de quitter la route pour s'enfoncer dans la campagne ou sous les bois. De ce fait, elle atteint parfaitement son objectif. Et si, comme pour tout un chacun, on peut lui faire quelques critiques, l'ensemble se révèle agréable et bien réalisé. O. L. G.

LA BOURSE AUX PILOTES

La saison 68 touche à peine à sa fin que, déjà, la « bourse aux pilotes » s'agite intensivement. On tient pour probables les départs de Surtées de chez Honda, d'Ickx de chez Ferrari, pour possible celui de Rindt de l'écurie Brabham. On parle de l'entrée de Siffert chez Ferrari, de celle d'Ickx chez Lotus... En tout cas, un nouvel élément va jouer un rôle considérable dans tout cela : c'est la décision prise par Firestone d'abandonner la compétition en 69. Les compagnies de pneumatiques, on le sait, sont parmi les principaux bailleurs de fonds des écuries de F1 et, le plus souvent, ce sont elles qui « offrent » les pilotes aux constructeurs. Or, ce retrait va affecter Lotus, Honda, Ferrari, Cooper, et Rob Walker. Dans l'état actuel des choses, toutes ces équipes vont devoir se tourner vers les deux seuls fabricants demeurant dans la course, soit Goodyear et Dunlop. Mais ceux-ci déclarent pour le moment que leur effort actuel ne pourra être augmenté... Les sommes engagées ne sont pas minces : ainsi sait-on que Mario Andretti, le pilote américain, a signé (avec Firestone justement) un contrat de quatre ans pour un million de dollars, cinq millions de francs nouveaux ! Lotus et Ferrari ont chacun dû signer pour plus de six cent mille francs par an... La situation est donc grave pour ceux qui seront directement touchés par la décision de Firestone. Ils sont apparemment « condamnés » à trouver de nouveaux supports extrasportifs, et nous verrons sans doute du nouveau l'an prochain à ce point de vue.

COUPES ET CHALLENGES

Albi marquait le terme d'une première saison de Formule France qui tout au long de l'année a tenu ses promesses. Les classements des différents challenges et coupes s'y rapportant sont définitifs, la plupart des lauriers ayant été coupés par l'équipe GRAC. Voici donc les résultats.

- Coupe Michelin F/F
1. Miesusset 90 points
  2. Jean Max 81 points
  3. Lacarrat 66 points
  4. Ethuin 54 points
  5. Larrousse 39 points
  6. Crozier 36 points

Challenge Michelin (constructeurs)

1. GRAC 264 points
2. Elina 207 points
3. Pygmeé 90 points
4. Alpine 39 points

- Coupe Elf France
1. Miesusset 105 points
  2. Lacarrat 90 points
  3. Crozier 87 points
  4. Ethuin 81 points
  5. Tonneline 48 points
  6. Larrousse 45 points

Si la saison de vitesse est finie, le challenge Shell n'est pas joué, plusieurs rallyes et non des moindres restant à disputer. Verrier, leader solide depuis quelque temps, devra se méfier de ses suivants immédiats. Sus-pense...

Challenge Shell :

1. Verrier 1 488 points
2. L. Bianchi 875 points
3. Haldi 839 points
4. Elford 830 points
5. Neyret 796 points
6. Toivonen 703 points

LES PROJETS DE GRAC

L'activité de Grac en 69 sera intense, et dirigée vers trois fronts. En formule France d'abord, qui fit le succès de la marque, Grac alignera une équipe de deux voitures. Ce seront en principe les mêmes MT6 que celles qui seront livrées aux clients. Les pilotes seront vraisemblablement François Guerre-Berthelot et un jeune à désigner. Mais l'effort principal sera porté sur la F3, car Grac veut tenter maintenant de s'imposer sur le plan international. A cet effort, trois prototypes différents sont mis en chantier : le MT7A et le MT7B, tous deux dérivés de la MT6 de Formule France, et le MT8, d'une conception toute nouvelle, doté au départ d'un châssis tubulaire qui sera susceptible d'évoluer vers une coque plus tard. A la suite d'essais, la meilleure de ces trois voitures sera retenue pour équiper les deux pilotes choisis, qui sont Jean Max et Jimmy Miesusset. Enfin, Grac construit une monoplace de Formule Libre, spécialement destinée aux courses de côte, équipée d'un Renault Gordini qui développera environ 150 cv. Cette voiture sera probablement conduite par le champion de France Pierre Maublanc, encore qu'à l'heure actuelle, ce ne soit pas certain. Jean-Louis Marnat est lui aussi sur les rangs. D'autre part, Grac a signé avec Motul pour la nouvelle saison. Vous le voyez, il y a du pain sur la planche (à dessin, bien sûr) d'Azosmannoff et sa dynamique équipe !

DÉMENTI KAWASAKI

Depuis quelque temps, des rumeurs sans grand fondement annonçaient des motos chez Kawasaki. A l'occasion du Salon de la Moto, l'export-manager, M. Masaki Kishida, de la marque, en visite à Paris, a formellement démenti cette information due à une mauvaise interprétation d'un regroupement au sein de l'important trust Kawasaki. Les concessionnaires et propriétaires de motos Kawasaki peuvent être tranquillisés, leur marque n'aura pas fait qu'une éphémère apparition. La preuve en est que de nouveaux modèles seront bientôt commercialisés, avec entre autre le 90 SS.

LA TRÈS GROSSE HONDA...

C'est déjà une réalité, on a pu voir en photo dans la presse anglaise le prototype de la 750 et, surprise, ce n'est pas un twin double arbre, mais un quatre cylindres face à la route, à simple ACT. La boîte de vitesse serait à cinq rapports, et la transmission primaire s'effectuerait par une cascade de pignons entraînés par le milieu de l'embellage afin de réduire la largeur du bloc moteur. Pour la lubrification, Honda a adopté le système du carter sec avec un réservoir d'huile placé sous la selle. L'allumage fait appel à une magnéto de

FINDLAY : Une chute à plus de 200...

Au GP de Monza, Jack Findlay pouvait espérer piloter une machine d'usine. Sa deuxième place aux championnats du monde 500 cc avec 24 points d'avance sur le troisième Marovsky le plaçait normalement en tête de liste des pilotes suppléants. Mais les événements de ce GP le laissèrent sur la touche. Voilà de quoi être révolté, les managers des usines sont-ils aveugles et sourds pour ne pas voir que Findlay est actuellement « le » pilote à engager ? Heureusement pour le moral de Jack, M. Tonfi, constructeur des Linto, a invité Findlay à essayer ses machines à Monza après le GP. Alors qu'il se mettait la moto en main, un roulement d'embellage détaché a bloqué le moteur dans la courbe Ascari, à près de 225 km/h. La Linto s'est littéralement désintégré dans la chute et l'on retrouva Jack commotionné mais indemne à plusieurs dizaines de mètres de la piste ! La semaine suivante, il courait avec sa fidèle Matchless à San Rémo, où il finit cinquième.

Les 16 et 17 novembre, auront lieu les 34<sup>e</sup> coupes de l'Armistice. C'est pratiquement la seule épreuve d'endurance et de régularité se déroulant dans la région parisienne. Cette manifestation est orchestrée par le MCF qui prévoit aussi de nombreuses réjouissances avec, entre autres, un grand bal de nuit à Livry-Gargan, lieu de départ et d'arrivée des concurrents. Trois groupes participent aux coupes de l'Armistice : A pour les 50 cc, B pour les 125 cc, et E pour les motos d'une cylindrée supérieure à 125 et les side-cars. Depuis plusieurs années, cette épreuve est régulièrement remportée par des pilotes de l'armée ou de la police. Il faut dire que pour l'occasion, un service assistance genre « grandes manœuvres » est mis à la disposition de ces concurrents. Le motard civil, lui, se contentera de concourir pour le classement général « civil »...

DANS LE PARC D'HOCKENHEIM.

Trois side-cars étaient pratiquement identiques de construction, ceux de Külle, Binding et Enders ; seules les couleures des carénages modifiaient cette petite série, qui est l'œuvre de l'ex-champion du monde Klaus Enders.

Le Cat a fait sa réapparition. Ce splendide super-basset, construit par Kurt, est maintenant animé d'un trois cylindres deux-temps de marque Crescent. La partie cycle est toujours en tôle d'acier soudée par pointes et sa caractéristique principale réside dans une conception qui doit éviter au passager de sortir en virage. Cette réapparition fut aussi éphémère que la précédente : Kurt ne boucla que deux tours de piste.

FORD DOMINE EN F1

Un lecteur de la revue hebdomadaire *Motoring News* a élaboré une intéressante théorie à ce sujet en soutenant que, contrairement aux apparences, Ford n'a pas surclassé Ferrari. Il a établi un tableau des résultats obtenus en Grands Prix qui se présente ainsi :

Moteur	Gagné	A mené temps aux essais	plupart de la course
Ford V8	10	4	7
Ferrari V12	1	4	3
Repcov V8	0	2	0
Honda V12	0	1	0

En additionnant ces chiffres, on arrive à un indice de 21 pour Ford, 8 pour Ferrari, soit un rapport d'environ 3 pour 1. En revanche, on constate qu'au cours de la saison (avant le G.P. du Mexique) 65 voitures ont pris le départ équipées d'un Ford, contre 18 d'un Ferrari. Soit un rapport équivalent, mais inversé. Si, d'autre part, on confronte la valeur des pilotes défendant l'un et l'autre moteur, M. Harrison pense que la balance pèse nettement du côté Ford... En résumé, il déduit de son raisonnement que Ford n'a pas dominé Ferrari, et que si Surtées par exemple avait conduit une voiture rouge, les résultats eussent pu être inversés... Séduisante théorie, sans doute, mais en compétition, seuls les résultats comptent. En définitive !

UNE PYGMÉE F3 POUR 69

Le constructeur d'Anneyco prépare un châssis monococque qu'il équipera du Cosworth FVA pour la prochaine saison. Patrick Dal Bo la conduira et, si une seconde peut être construite, Eric Offenstadt sera à son volant. Les F3 de la marque ont réalisé une excellente fin de saison, démontrant de nets progrès en tenue de route. Et les moteurs Pygmeé, préparés en Italie, faisaient pratiquement jeu égal avec les meilleurs Tecno, Lucas ou Holbay.

TÉS...NOUVEAUTÉS...NOU

Peu de nouveautés fondamentales aux Salons de Londres et Paris sur le plan sportif. Ainsi la gamme Fiat s'enrichit-elle de deux berlines « Spéciales » : 124 (plus de 150 km/h), 125 (environ 170 km/h). La berline Triumph se voit équipée du 2,5 L à injection de la TR5, cependant que la GT6 reçoit une suspension arrière à roues tirées. La Jaguar E 2 + 2 est très améliorée esthétiquement par une inclinaison plus prononcée de son pare-brise, ce qui la rend désormais aussi belle que le coupé deux places.

Sur le plan course, le châssis F3 Brabham 69 roule déjà. Il s'agit toujours d'une construction tubulaire, mais l'emplacement n'a pas été réduit « à la Tecno » ; il est exactement à la cote de la BT 21B.

Dans le petit monde des motos

Salon, on voit l'énorme Mammoth juchée sur une remorque. Cette remorque est une nouveauté intéressante ; jusqu'à présent il fallait s'en bricoler une soi-même pour tirer ses machines de course, de trial, de cross et même de tourisme, et ces réalisations n'étaient pas toujours une réussite... Aussi, M. Kuperstein a pensé à série en faisant construire en série par Mecanoel des remorques motos. Mais ce n'est pas tout, puisque vous pourrez aussi vous procurer un ingénieux système d'attache qui permet de transporter accroché au pare-choc de votre voiture un vélo ou un cyclo n'excédant pas 60 kg. Enfin, ceux qui désirent amener de nombreux bagages peuvent disposer d'une petite remorque qui s'accroche très simplement derrière n'importe quelle moto. Elles sont vendues au prix de 1 950 F pour la grosse remorque à motos ; 125 F pour l'accroche vélo ou cyclo ; et 450 F pour la petite remorque individuelle. Pour toute documentation complémentaire, s'adresser aux dépositaires dont la liste paraîtra dans un prochain *Champion*.

Les établissements Jean Murit vous signalent qu'ils ont récupéré leur ancien numéro de téléphone soit : LECourbe 60-53

CALENDRIER AUTO-MOTO

AUTO		MOTO	
Rallyes	Course de côte	Régularité	Trial
16-17 novembre Critérium Automobile de Saint-Amand-les-Eaux - Flandres-Hainaut	de la Californie à 06-Cannes	34 <sup>e</sup> Coupe Armistice à 93-Livry-Gargan	72-Château-du-Loir
23-24 novembre Critérium des Cévennes			
30 nov.-1 <sup>er</sup> déc. de Cannes			
8 décembre			



**n'a peur de rien...**

**Éts LADEVÈZE**

170, avenue de Clichy  
PARIS (17<sup>e</sup>) - Tél. : 627-09-79  
173, avenue de Paris  
93-PANTIN

**Éts E.L.R.I.**

119, avenue de Saxe  
69-LYON

**Éts MOTO BASTILLE**

8, boulevard Richard-Lenoir  
PARIS (11<sup>e</sup>) Tél. : 700-29-28

**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<sup>e</sup>)  
Tél. : 488-19-30

**Éts MOTO HALL**

78, avenue des Ternes  
PARIS (17<sup>e</sup>)  
Tél. : 425-78-95

**Gérard MAYER**

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

**Éts LALA**

194, avenue du Maine  
PARIS (14<sup>e</sup>)  
Tél. : 783-50-12

**Éts SCOOTER SERVICE**

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

**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**

**Société HENRI**

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

**Éts MURIT**

30, rue Lacordaire  
PARIS (15<sup>e</sup>)  
Tél. : 828-44-97

**Éts GASTEAU**

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

**Éts RAPID MOTOS**

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

**Éts GOUIRAND**

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

**Éts VÉSINET SPORTS**

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

**Éts GIOANNI**

16, rue Merle  
06-CANNES

**Éts VYNCKE**

2, rue de Cambrai  
59-LILLE

**Éts WOLFF**

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

N'HÉSITEZ PLUS...

# dynamic sport

Métro Bourse et Rue Montmartre  
149, rue de Montmartre, PARIS (2<sup>e</sup>)

Tél. 488-19-30, 488-02-98

**VOUS OFFRE UN CRÉDIT EXCEPTIONNEL**

Premier versement, tout compris, carte grise, carburant, 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

# shopping

Les lecteurs de province écrivent : le shopping à Paris, encore à Paris, toujours à Paris... et nous alors!...

Alors Champion a visité Racing Car Show, un accessoiriste de Bordeaux, sis 64, cours Georges-Clemenceau, et il a aimé :

**Un peu :** les boules de levier de vitesse en acajou verni que fabrique RCS. Elles sont de forme oblongue et ainsi trouvent parfaitement place dans la paume de la main. Elles sont disponibles en tous filetages et sont décorées du sigle métallique correspondant à la marque de votre voiture. Mais leur attraction primordiale n'est pas loin d'être le prix modéré auquel elles sont proposées : 12,50 F.

**Beaucoup :** les rétroviseurs Sebring Mach 1 qu'on trouve à Bordeaux au prix très compétitif de 33 F. Ce sont ces rétros, montés sur la plupart des monoplaces, qui sont si légers et dont le profilage est particulièrement réussi. Autre atout : un grand choix de coloris allant du chromé au gris métallisé en passant par le bleu Gordini, le rouge italien, le moutarde ou le blanc.

**Passionnément :** les phares longue portée et anti-brouillard à iode. Maintenant que l'hiver est proche et que les nuits s'allongent, il est indispensable de bien voir et, à moins d'être chat ou hibou, dès la fin de l'après-midi il fait déjà sombre. Le remède s'impose : une paire de phares à iode supplémentaires. Au Racing Car Show il vous en coûtera de 60 à 80 F, somme pour laquelle vous aurez aussi droit à des attaches anti-vibrations permettant un montage valable sur toutes les voitures.

**A la folie :** les volants RCS, fabriqués à Bordeaux même. Ils possèdent une âme en dural, sont recouverts de cuir véritable, sont cousus main sur un profilé en mousse élastique de grand confort. Il en existe deux modèles : l'un de 26 cm de diamètre à trois branches chromées (125 F), l'autre de 36 cm de diamètre à deux branches noires ou chromées (108 F), se faisant plat ou tulipé. Tous sont montables sur n'importe quel type de voiture grâce à des moyeux interchangeables valant 37 F.

**Pas du tout :** les bandes « Camaro » de couleur rouge, blanche, jaune ou noire qui permettent de « décorer » votre auto. Esthétiquement parlant, ce n'est pourtant pas laid, mais c'est très puéril.

Précisons pour ceux qui n'habitent pas en Gironde que Racing Car Show possède un service rapide de vente par correspondance.

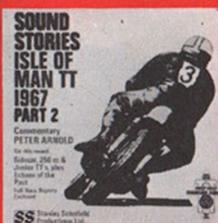
Cette rubrique est libre de toute publicité.

# SOYEZ DANS LE VENT DE LA COMPÉTITION



Grand choix d'ouvrages : ANGLAIS AMÉRICAINS, ETC. TOUS LES LIVRES FRANÇAIS

OCCUPEZ VOS LOISIRS en montant vous-même les maquettes des motos qui font la loi sur les pistes internationales une merveilleuse gamme de modèles réduits



VIVEZ L'INOUBLIABLE FRISSON DES CIRCUITS DE COURSE avec les fameux disques anglais "SOUND STORIES"

Catalogue gratuit sur demande à :

## LA LIBRAIRIE AUTOMOBILE

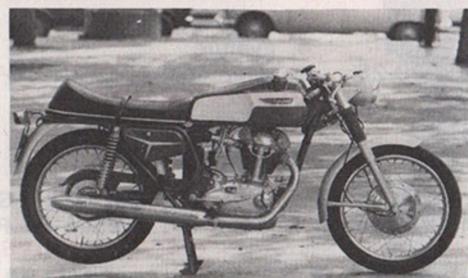
83, RUE DE RENNES 75-PARIS 6<sup>e</sup> LIT. 15-14

où vous trouverez également tous ouvrages techniques sur l'auto et la moto - Cartes et guides touristiques

Cont. C

SENSATIONNELLE LA GAMME

# DUCATI



250 MACH/1  
5 vitesses

CHAMPIONNE DE FRANCE 1967-1968 : 3 800 T.T.C.  
PLUS DE 100 VICTOIRES DANS LE MONDE  
3 850 TTC...

ROBUSTES  
ÉLÉGANTES  
SÛRES  
RAPIDES  
ÉCONOMIQUES



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

trackmaster

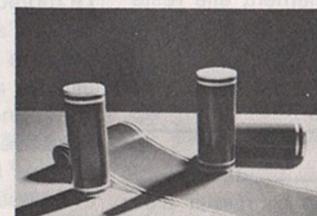
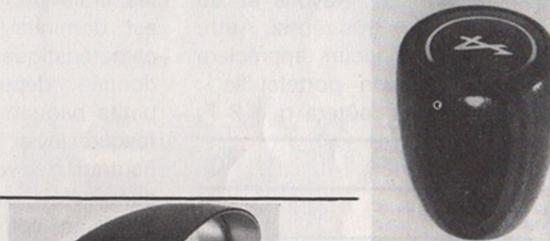


- boîte en matière synthétique très résistante
- glace incassable
- mouvement muni d'une protection contre les chocs

80r

BON DE COMMANDE

A adresser avec votre règlement (chèque bancaire ou CCP ou mandat carte) à :  
EST-RALLYMAN, 31 bis, av. de la République, 75-PARIS 11<sup>e</sup>  
nom : \_\_\_\_\_  
adresse : \_\_\_\_\_  
ville : \_\_\_\_\_ dépt. : \_\_\_\_\_



**DELAGE TORPEDO** ①**ROADSTER 1932****RAMI**

Cette firme française qui produit une rétrospective des modèles anciens au 1/43 nous laisse indifférents d'habitude, car ses miniatures ne sont généralement guère brillantes. Cependant, avec sa dernière création, Rami semble vouloir sortir de l'anonymat: tant mieux. Une Delage de 1932, surtout ce modèle, était une bien belle voiture avec un capot démesuré, de longues ailes enveloppantes, deux gros phares entourant une calandre d'un admirable dessin. La maquette proposée est bien rendue, les formes et proportions sont exactes. Elle a été habillée en deux tons soulignés par le chrome des excellentes roues à rayons et du pare-brise par ailleurs très réussi. Autre bonne chose que chacun appréciera selon le poids de son portefeuille: cette Delage ne vous coûtera que 8 F.

**PORSCHE 910** ②**MARKLIN**

Lorsqu'on regarde cette miniature venant d'Outre-Rhin, une chose frappe d'entrée: le sérieux de sa construction. Ce sérieux ne vient pas de la fonderie, bonne sans plus, mais d'une minutieuse rigueur dans les détails présentés. Märklin a voulu réaliser une auto complète et fidèle plutôt qu'une voiture gadget. Les boulons de fixation de capot sont présents, l'essuie-glace est moulé dans la bulle du pare-brise, les portes sont munies de fenêtres et s'ouvrent dans le bon sens, on remarque les roues en étoile. Mais ni le capot, ni le coffre ne s'ouvrent, le moteur est absent, les pneus sont d'un trop faible diamètre, les pots d'échappement sont restés au garage. En outre, la voiture est peinte d'un vert amande pâle bizarre, quoique assez esthétique. Il manque surtout à cette Porsche, un petit rien de fantaisie latine qui pourrait la rendre plus attachante, alors que finalement elle reste glaciale. Dommage, car elle est d'une forme très réussie. (12 F.)

**ALFA-ROMEO 33** ③**MERCURY**

Voici une voiture qui va en réjouir plus d'un et qui figurera en bonne place

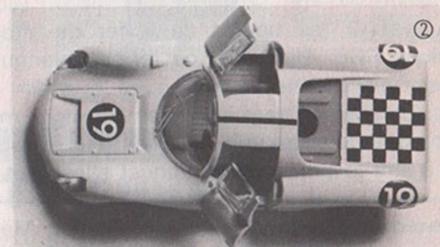
# MODELISME

champion

dans la vitrine des amateurs de voitures de sport, comme dans celle des « aficionados » de la marque au trèfle à quatre feuilles. Contrairement à la 910 présentée plus haut, cette Alfa n'est pas dépourvue de gadgets dont un inédit: le capot moteur ne s'ouvre qu'une fois retirées deux petites boucles en caoutchouc imitant parfaitement les vrais attache-capot. La silhouette est dominée par la manche à air, caractéristique des premières 33, abandonnée depuis, surplombant deux petits baquets séparés par un gigantesque levier de vitesse arrivant à hauteur du volant! Un pare-brise en demi-cercle, deux rétroviseurs, on peut ouvrir le coffre abritant la roue de secours. Les portières s'ouvrent aussi, ce qui est moins remarquable que d'avoir pensé à la différence de taille entre les pneus avant et arrière. La voiture est habillée d'une robe rouge du plus bel effet sur laquelle l'alu des roues typiquement Alfa tranche agréablement. Le prix, eu égard à la qualité de la miniature, n'est pas du tout excessif: 12,50 F.

**CISITALIA** ④**DUGU**

C'est la petite dernière du « Dugu Museo ». Cette Cisitalia habillée par Pinin Farina apparut pour la première fois au Salon de Genève de 1948. A cette époque, c'était une des voitures en vogue et elle définissait les lignes qui allaient faire fureur dès ce moment-là. Le moteur, moins réputé que la carrosserie, n'a pas été reproduit par Dugu dont la miniature ne présente par ailleurs aucun des perfectionnements communément offerts aujourd'hui. N'essayez pas d'ouvrir le capot, il ne fait pas bloc avec la carrosserie, mais est vissé au châssis... Les portières sont à peine marquées dans une fon-



derie sans finesse. Seuls bons détails à noter, le pare-brise en deux parties bien rendu par un pli dans le plastique et les roues à rayons équipées des pneus étroits d'alors. Le modèle est joli, il est inédit, mais c'est insuffisant pour justifier les 11 F demandés.

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



## NOËL DANS LE VENT... FUGUE EN RÉ A CHEVAL...

*Le Ranch vous propose un inoubliable séjour sous un climat tempéré par l'Océan.*

Séjour d'une semaine ..... 410,00 F  
Séjour de trois jours ..... 185,00 F

Renseignements : **LE RANCH**  
**LA NOUE,** 17-ILE DE RÉ

QUALITÉ

**SAKER**

SÉCURITÉ

Catalogue sur demande  
Décalcomanie ci-contre peut  
vous être joint sur simple demande  
et sans engagement

SOCIÉTÉ PORTERIE  
R.F.S. 21  
BIDARD (64)  
(BASSES-PYRÉNÉES)

Cycle SH 920 SI  
Moto BM 920 SI

967 KB

Ref. 186

A 236/50

254 GB

A 4722 DD

A 3707 SDM

**CALENDRIER****GRAND PRIX AUTO 69**

GRAND FORMAT 40 x 43

12 vues détachables

1 mois par page

**AU PRIX DE 10 F** franco de port


12 sensationnelles  
photos de compétitions  
réunies dans un  
CALENDRIER

## LES VOITURES CHAMPIONNES LES PILOTES VEDETTES EN PLEINE ACTION...

**- BON A DÉCOUPER ET A ENVOYER -**

LA BOUTIQUE DE L'AUTOMOBILE - 6, Av. Paul-Adam - PARIS 17<sup>e</sup>  
C.C.P. 5799-98 PARIS ou Chèque Bancaire

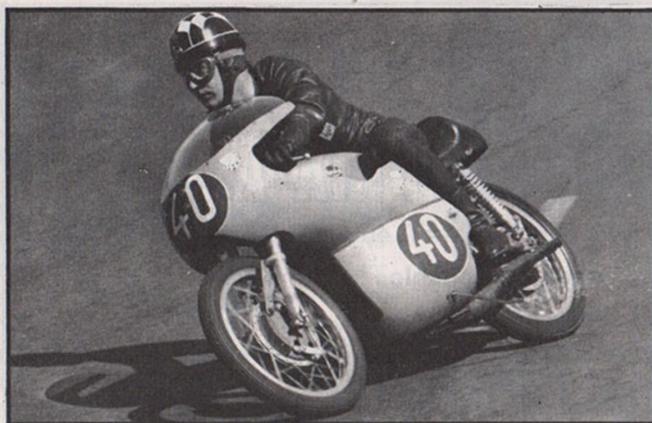
Toute commande doit-être accompagnée de son règlement

Nom : .....

Adresse : .....

Désire recevoir (\*) ..... CALENDRIER GRAND PRIX AUTO 69  
au prix de 10 F pièce TTC franco de port

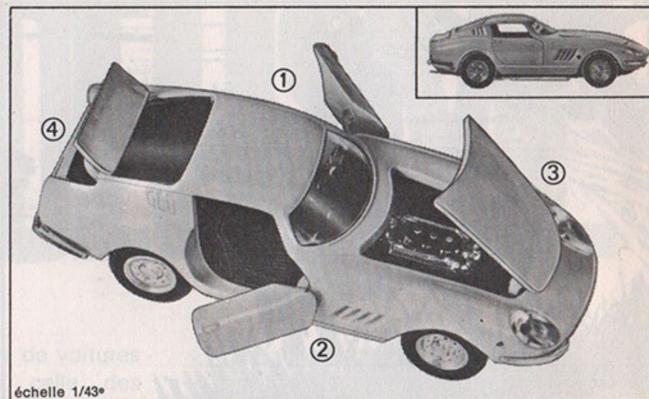
(\*) Nombre d'Exemplaires



EN COMPÉTITION...  
A LA VILLE...

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

**VOGUE-SPORT** 14, boulevard Jules-Ferry  
PARIS (11<sup>e</sup>)  
Tél. : 023-91-27



échelle 1/43<sup>e</sup>

**POLITOYS-M** 1<sup>er</sup> A L'INDICE DE PRECISION  
avec la **FERRARI 275 GTB**

- ① Berlinette GT 2 places. Carrosserie Pinin Farina. Transmission classique. 300 CV DIN à 8000 t/mn. Vitesse maxi : 260 km/h.
- ② Châssis tubulaire. 4 roues indépendantes. Boîte-pont 5 vitesses. 4 freins à disques Dunlop.
- ③ Moteur V12. 2 x 2 arbres à cames en tête. 3286 cm<sup>3</sup>. 6 carburateurs double-corps Weber.
- ④ Capot-moteur, coffre arrière et portières s'ouvrent à la main.

Les modèles POLITOYS-M sont en vente chez les détaillants spécialisés, Grands Magasins et magasins à succursales multiples. Demandez notre documentation contre 0,70 F en timbres à : SOPOL 42 rue de Chabrol Paris 10<sup>e</sup>.

**POLITOYS-M**

PETITES  
ANNONCES  
champion

Prix de la ligne (TVA comprise) : 6,60 F. Nombre de signes (ou espaces) par ligne : 27. Le montant de l'annonce doit nous parvenir en même temps que le texte et avant le 1<sup>er</sup> du mois.

### AUTOS

Cherche DAUPH. 1093 ou GORD. 63 T. B. état. Écrire J. PELAT, 7, rue Eugène-Manuel, Paris-16<sup>e</sup>.

ALPINE BERLINETTE Tour de France 1300 équipem. complet. Tél. : 243-43-71.

PORSCHE 911, 1966, état neuf, possible avoir roues de S. Tél. : 243-43-71.

Vds F. V. BORA 68 avec remorque tr. b. état. LUC, 89-AUXERRE. Tél. 134-139.

COUPÉ 850 FIAT 66, crédit poss. PROFIT, 4, rue de Nantes, 75-PARIS (19<sup>e</sup>).

Part. vd sans repr. GRAC F. F. juil. 68, nve rodée, jamais couru. Écr. à CHAMPION sous n° 35-01.

Vends coupé HONDA S 800, bon état, prix argus. COURLY, 16 bis, rue Jeuner, 03-YZENNE.

Vends MGB 65, r.r., peu roulé, parfait état mécanique. P. BOULLARD, 69-Ste-COLOMBE. Tél. 85-16-40.

PORSCHE 911, 65, 25 000 km, blanche. 17 000 F. Tél. 61-01-89. 58-NEVERS.

Part. Vd PORSCHE S 90. Bon état, prix argus. Tél. 270-98-88, M. GASPARETTI.

Vds PORSCHE Super 90, mot. nf, fact. Prix 7 000 F. état imp. M<sup>me</sup> BOYER, 28, rue Boileau, 38-LA TRONCHE.

Vds R8 64, autoblu 1100 GT, état exception. très nbx acces. Tél. 424-61-38.

Vds SIMCA coupé 1000, transformation FERRY 20 000 km. Prix intéressant. BETES, 24, av. Rude, 78-SARTROUVILLE. Tél. 968-83-42 (heures bureau).

BMC COOPER, mot., emb., freins, rénov., élor. 1 p. ab., rad., accs., pnx neufs, 4 000 F. 964-21-46 - 24-09.

FRANÇOIS CEVERT, CHAMPION DE FRANCE 1968 F3, vend sa TECNO F3, tout son matériel et véhicule tracteur. Écrire à CHAMPION sous n° 35-05, qui transmet.

### MOTOS

Vds HONDA CB 77 1966, 16 000 km, 3 000 F + cuir, bottes sacoche. M. FABRE, 18, rue de Combret, 30-NIMES.

ATLAS 26 000 km, carém. dble came, méga dble, bracelets 5 500 F. DEZAMY, 6, av. Porte-Royale, 17-LA ROCHELLE.

Vds HONDA CB 125 Sp. Mot. 5 000 km. Tél. : DID. 20-11.

A. V. 360 HURQUARNA CROSS 1967, prix intéressant. CHEVREUX J.-J., 94-SANTENY.

Gérard LARROUSSE vd sa SUZUKI 250 cc T 20, juil. 67, tr. peu roulé, 3 500 km, comme neuve, 3 500 F. S'adresser à CHAMPION sous n° 35-02, qui transmet.

Moto de Trial BULTACO Sherpa T 68, 5 vitesses, comme neuve, immatriculée. Prix comptant 3 500 F. S'adresser à CHAMPION sous n° 35-03.

Vends 125 MOTOBIL très bon état, tourisme ou F. sport. G. GICQUEL, 110, rue du Général-de-Gaulle, 93-NEUILLY-SUR-MARNE.

### ACCESSOIRES

Vends fin octobre Marcadier châssis, susp. et direction entièrement remaniés, mot. 1300 Gordini neuf accouplé à boîte 4 montage, 4 jantes Abarth, pneus Racing, prix intéressant. Écrire à CHAMPION sous n° 35-04 qui transmet.

### DIVERS

Vds 2 Karts mot. MC 30 MC 10, état marche, nbx access. Val. 2 000 F. REQUET, imp. Sébastopol, 84-AVIGNON.

Vds 2 Kartings 1968, cause arrêt compétition, marque GEMO avec moteur course. PLESSIS, 34, rue Paul-Éluard, SAINT-DENIS. Tél. 752-00-43.

### GARAGES

MILLE MILLES  
J.-P. BELTOISE

33 route d'Orléans  
91-MONTLHERY  
5 ou 999 à MONTLHERY.

Concessionnaire  
MATRA-SPORT  
CENTRE  
D'ESSAIS  
MATRA  
530

JET V, vert, 67.  
JET VI, rouge, 68.  
R8 GORDINI, prototype.  
R8 GORDINI 1300.  
ELINA, formule France occ.  
MATRA 530, neuve.  
Prenons toutes MATRA et  
R8 GORDINI en dépôt

triumph

SPORT SÉLECTION

2, place Bienvenue, PARIS-15<sup>e</sup>  
de 8 h à 20 h. Ouvert dimanche

BAB. 33-07 Métro Montparnasse  
1<sup>o</sup> CENTRE D'ESSAIS  
NEUVES ET OCCASIONS  
100 occasions sélectionnées

Alfa, Alpine, Aston, BMC, Facel, Ferrari, Fiat, Ford, Jaguar, Lancia, Lotus, Matra, Mercedes, MG, NSU, Porsche, Sunbeam, Triumph.

2<sup>o</sup> CENTRE D'ESSAIS  
ET ATELIERS PILOTE  
Mécanique mise au point

42, rue de Boulainvilliers,  
PARIS-16<sup>e</sup> BAG. 00-79.

J.L. MARNAT

6, Passage Lamoureux-Belgrand  
92-GENEVILLIERS  
TÉL. : 473-28-15

TOUT POUR BMC

COOPER 1300 S 124 CV.  
Moteur 1300 S 124 CV.  
Pont autobloquant 50 km.  
Jantes alliage occasion.

Pneus Racings neufs et occasion 145 x 10. - Sièges baquets occasion - Capot AV et AR Mini plastique - Portes Mini plastique - Volant bois et cuir neuf 180 F - Ailes et capots R8 plastique - Porte et capot tôle Mini - Jantes avec Kléber-Colombes cloutées neufs pour R8 - Liste complète de ce matériel avec prix sur demande.

AUTEUIL  
GARAGE

Concessionnaire



17 Rue Gros-Paris 16<sup>e</sup>  
224-83-30  
HONDA VOLVO

Tous modèles disponibles

ROLLS ROYCE de 49 à 56.  
BENTLEY Continental, 50 à 61.  
67 VOLVO coupé P 1800 S, t.o., rad.  
67 MERCEDES 230 SL coupé, capte rad.  
65 122 S, 108 CV.  
65 125, gris, t.o.  
67 HONDA S 800, coupé gris mét.  
64 FIAT 1500 décapot.  
65 TRIUMPH Vitesse 6, cabr.  
65 AUSTIN Pick up.

M. BERTRAND



Tél. 380-56-24  
36, boulevard Pershing,  
PARIS-17<sup>e</sup>

JAGUAR

Type E, coupé, 64, 65, 66.  
Type E, cabriolet, 65, 66.  
MK II 3,8 I, superbe, 63.  
MK II 3,8 I, verte, r.r. od., 63.  
MK II 2,4 I, verte, r.r., 64.  
XK 150, cabr. vert.

PORSCHE

911, bleue, 67.  
911 S, blanche, 67.  
PORSCHE Abarth, 63.

AUSTIN

Healey 3000, 63, 64, 65, 66, 67.  
Princesse, superbe, 60.

FORD

MUSTANG 27 CV, coupé, 66.  
MUSTANG, cabriolet, 65.

FERRARI

250 GT, 2 + 2, 63.

DIVERS

GLAS 1700, verte, 67.  
LANCIA Aurelia, 58.  
Achetons et prenons en dépôt-vente toutes voitures de sport.

roger  
Loyer  
Sport  
service

22, rue Barrias (17<sup>e</sup>)  
737.74.20

Essais des nouveaux modèles  
1969 ALFA, JAGUAR, AUSTIN,  
FERRARI, PORSCHE.

ALFA

GULIA Super, 65 à 68.  
GT Veloce, 65 à 68.  
2600, Cpé et cabriolet, 63 à 66.  
ALFA Spider, 64.

ALPINE

BTF, berlin. T. de F., 65 à 68.  
GT 4, 65 à 68.

JAGUAR

MK II, 2,4 I; 3,4 I; 3,8 I, 63 à 67.  
Type E 2 + 2, cpé, cabr., 62 à 68.

AUSTIN

MGB, équipée, 65 à 67.  
Princesse, 65.

PORSCHE

SC 90 et 1600 Super, 60 à 64.  
912, 911, 911 T, 911 L, 911 S  
et TARGA, 65 à 68.

FERRARI

250 GT, 2 + 2, 62.  
250 GT, cabriol., hard-top, 61.  
Cabriol., hard-top California, 61.  
Berlinette Lusso, 64.  
275 GTB et GTB 4, 64 à 68.  
330 GT, 2 + 2, 64, 66.  
330 GTC, 68.

LOTUS

EUROPE, 67, 68.  
ELAN S 2 et SE, 65 à 68.

TRIUMPH

TR 3, TR 4, TR 4 A et TR 5,  
62 à 68.  
SPITFIRE équipée, de 64 à 68.

NOS REPRISES

LAMBORGHINI 400 GT, 67.  
MASERATI Touring inject., 62.  
PONTIAC Firebird 400, 68.  
MORGAN mot. TR 4, verte, équipée, 66.  
MERCEDES 250 SE comme nve, 67.  
MERCEDES 220 SE, 61.  
SUNBEAM Tiger 260, 67.  
LANCIA Zagato, 63.  
SIMCA 1200 S, 68.  
SIMCA 1501 GLS, 67.  
GORDINI gr. 5, préparée compét., 67.  
ALPINE SUNBEAM Tiger, 67.  
PEUGEOT 404, inject. luxe, 64.

CONSTRUCTEURS AMATEURS...  
LE STRATIFIÉ POLYESTER À VOTRE PORTÉE

Selon la méthode K. W. VOSS, construissez. BATEAUX, CARAVANES etc... recouvrement de coque en bois. Demandez notre brochure explicative illustrée. "POLYESTER + TIBBU DE VERRE", ainsi que liste et prix des matériaux. Fr. 4,90 + Frais port.

SOLOPLAST 31 rue des Brioux 51-Egrève-Grénoble

JEAN ROBO



NATIONALE 20, ANTONY  
TÉL. : 237-08-61

TOUTES MARQUES FRANÇAISES  
OU ÉTRANGÈRES  
VÉLOSOLEX - PEUGEOT - PALOMA -  
VESPA - LAMBRETTA - MALAGUTI -  
GIULIETTA - ITOM - ITAL-JET -  
GARELLI - MONDIAL - SUPERIA -  
FLANDRIA - MORINI - BENELLI -  
M.V. - DUCATI - JAWA-CZ - TARBO-MZ -  
KREIDLER - TRIUMPH - B.M.W. - BSA -  
PUCH - ZUNDAPP - LAVERDA - SUZUKI -  
GILERA - MALANCA - HONDA - YAMAHA.

Carénages, accessoires, vêtements de sport, vélos  
pliants.  
REPRISES - CRÉDIT - OCCASIONS  
Fermé le mercredi, ouvert le dimanche matin.

## GARAGES

(SUITE)



8, boul. Gouvion-Saint-Cyr  
PARIS-17 GAL. 91-64

## CONCESSIONNAIRE

B.M.W. VOLVO

### PORSCHE

### FERRARI

330 GT, grise, 64.  
330 GTC, bleue, 67.  
330 GT, bleue, 65.  
330 GT, verte, 64.  
330 GT, mar., 66.  
Berlinette LUSO, grise, 64.  
250 GT, 2 + 2, nlle susp., 63.  
Berlinette 275 GTB, grise.  
Berlinette 275 GTB4, bordeaux.

### PORSCHE

911, gris métal., 66.  
911 L sportomatic, bord., 68.  
PORSCHE Carrera, 63.

### B.M.W.

2000 Tilux, grise, 68.  
2000 Tilux, grise, 67.  
1600 Jubilé, 67.  
1600 TI, grise, 68.  
2000 CS, 67, 68.

### NOS REPRISES

CADILLAC, cpé de ville, noir, 66.  
DODGE MONACO, 10 000 km, 9-67.  
CAMARO coupé RS, 68.  
ALFA ROMEO 2,6 l, coupé, 65.  
OPEL KAPITAN, 62.  
HILLMANN Imp, 66.  
FORD MUSTANG, cpé b.au., 67.  
ASTON MARTIN DB 5, bordeaux, 65.  
DODGE Dart, grise, coupé, 65.  
CORVETTE Chevrolet, nouveau modèle, 68.  
CORTINA LOTUS, verte, 68.  
JAGUAR 420, grise, 68.  
LANCIA Flaminia, grise, 64.  
SUNBEAM inter, 67.  
TRIUMPH TR 5, rouge, 68.  
FIAT 2300, bleue, 66.  
BENTLEY Continentale, 57.  
TRIUMPH 2000, blanche, 66.

### ET 30 VOITURES

### TOUTES MARQUES

20, av. de la Porte-de-Villiers  
PARIS-17<sup>e</sup> - GAL. 44-66

## 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  
Expéditions tous montages  
BOSSAERT à Meteren (Nord)  
Tél. : 10

## 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

LAMBORGHINI Miura, orange, 67.

FERRARI 250 GT, 2 + 2, 63.  
SHELBY Cobra 4,7 l compét., 64.  
PORSCHE Carrera 6, immatriculée.

LANCIA FULVIA Rallye, 1,3 l, 68.  
LANCIA FLAMINIA sport, 62.  
MASERATI GHIBLI, bronze, 68.  
MASERATI Sebring, 3500 GT, 63.

MUSTANG, cabriolet, 65-66.  
MUSTANG, cpé automatique, 65.  
ASTON MARTIN DB 4 GT, 61.  
ASTON MARTIN DB 4, 61.  
AUSTIN COOPER S, gr. 5, 64.

TR4 A, cabriolet, 66.  
FIAT 2300 S, 66.  
NSU spider Wankel, 66.

NSU Sport Prinz, 65 et 67.  
ALFA ROMEO 2,6 l, 64.  
ALFA ROMEO 1600 Super, 66.

ALFA ROMEO Duetto, tr. belle, 67.  
LOTUS Cortina 105 CV, 65.  
LOTUS Cortina 145 CV, 64.

MORGAN moteur Cortina, 66-67.  
BENTLEY, tr. belle, 50.  
BENTLEY, cond. à gauche, 53.

BENTLEY, superbe, 57.  
CG, cabriolet, 66.  
CADILLAC, coupé de ville, 59.

HONDA S 800, coupé blanc, 67.  
HONDA N 360, 68.  
ABARTH 1000 TC, neuve, 68.

### MONOPLACES

LOTUS XVIII, F3, 61.  
FORMULE VEE Bora, 67.

### CONSTRUISEZ VOUS-MÊME PISCINES ET BASSINS



EN POLYESTER  
selon la méthode VOSS  
Résistance au gel - Grande facilité d'exécution - Prix  
de revient le plus bas - Brochure technique 120 p. en  
couleurs, 6,80 (+ 0,70 F port) ou C. Rt. - Tél. (75) 86-45-29  
SOLAPLAST - 12 - Av. La République - 93 SAINT-DENIS - GARENNE

## SPÉCIALISTE VOITURES SPORT

de moins de  
15 000 F

Alain MERCIER

Montmartre Garage

5, rue Dancourt (18<sup>e</sup>)  
Tél. : MON. 42-93

J.-G. BILGORAI  
Chef des Ventes

HONDA S 800, coupé, gr. mét.  
TR4, 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., 65 à 67.  
ALFA ROMEO, spider 1600, 63.  
SUNBEAM ALPINE, r.r., 62 à 64.  
SUNBEAM 260 Tiger, 66.  
PORSCHE, coupé type C, 64.  
PORSCHE 911, 65.  
MUSTANG Shelby Cobra 7 l, 67.  
ALPINE Renault, cabr., 61.  
ALFA GT 1600, cpé, 66.  
AUTOBIANCHI Stellina, 66.  
LOTUS Elite, mot. à refaire, 62.  
JAGUAR MK 2, r.r., o.d., 62.  
BENTLEY, Limousine, 53.  
FORT T, Collect.

ACHATS TOUTES SPORT

## Alpine

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

Berlinette BTF, 65, 66, 67, 68.  
ALPINE GT4, 65, 66, 67, 68.  
Cabr. ALPINE, 67.

## 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

## EURO SPORT AUTO

21, 23, rue Brançon,  
PARIS (15<sup>e</sup>)

SPÉCIALISTE EN  
VOITURES SPORT

BMC - FORD  
HONDA - TOYOTA

TRIUMPH HERALD, verte, 65.  
TRIUMPH TR 5, r.r. o.d., Rge, 68.  
TRIUMPH 2000, blanche, 66.  
PORSCHE 911, bleue, t. o., 66.  
MUSTANG Fast Back, 65.  
ALFA ROMEO 2600, cpé, 65.  
FIAT 1500, berline, toit ouv., 67.  
FIAT 1500, cabr., gris foncé, 65.  
FIAT Abarth 1100, spider, hard top, 67.  
MG Midget, blanche, 66.  
SUNBEAM Alpine série r.r., 64.  
MATRA Jet VI, rouge, mai 68.  
PEUGEOT 404, cab. boîte planch., 65.  
BMW 1800 TI, blanche, 65.  
DS Pallas, gris métal, 66.  
DS 21, blanche, 66.

ACHAT - DÉPOT TOUTES SPORT  
Tél. : 842-04-58.

## PORSCHE OCCASION

911, 67, blanc, 29 000 km.  
911 T, 68, rouge, 3 200 km.  
911 T, 68, vert, 16 000 km.  
911 T, 69, bordeaux, 4 800 km.  
911 T, 69, Targa, 5 800 km.  
911 E, 69, Targa, 5 000 km.  
911 S, 69, bleue, 6 000 km.  
356 SC, 65 cpé, gris.  
356 S, impec, 61.

### COMPÉTITION OCCASION

911 R Spéciale, pns Racing.  
911 R révisée usine.  
907 8 cyl. 2,2 l, injection.  
907 8 cyl. 2 l, injection.  
911 v. t. gr. 2, 190 CV.

## NEW-CARS

72, av. Pierre-Brossolette  
Malakoff - 92 (Pte de Chatillon)  
ALE. 70-41  
Préconisation Lubrifiants  
MOTUL

Réglages moteur électronique  
SUN  
Préconisation lubrifiants  
MOTUL

## LEGENDRE AUTO-SPORT

97, rue Legendre  
75 - PARIS 17<sup>e</sup>

627.86.30  
228.17.89

## ACCESSOIRES J.-P. BELTOISE VOLANTS mo-mo

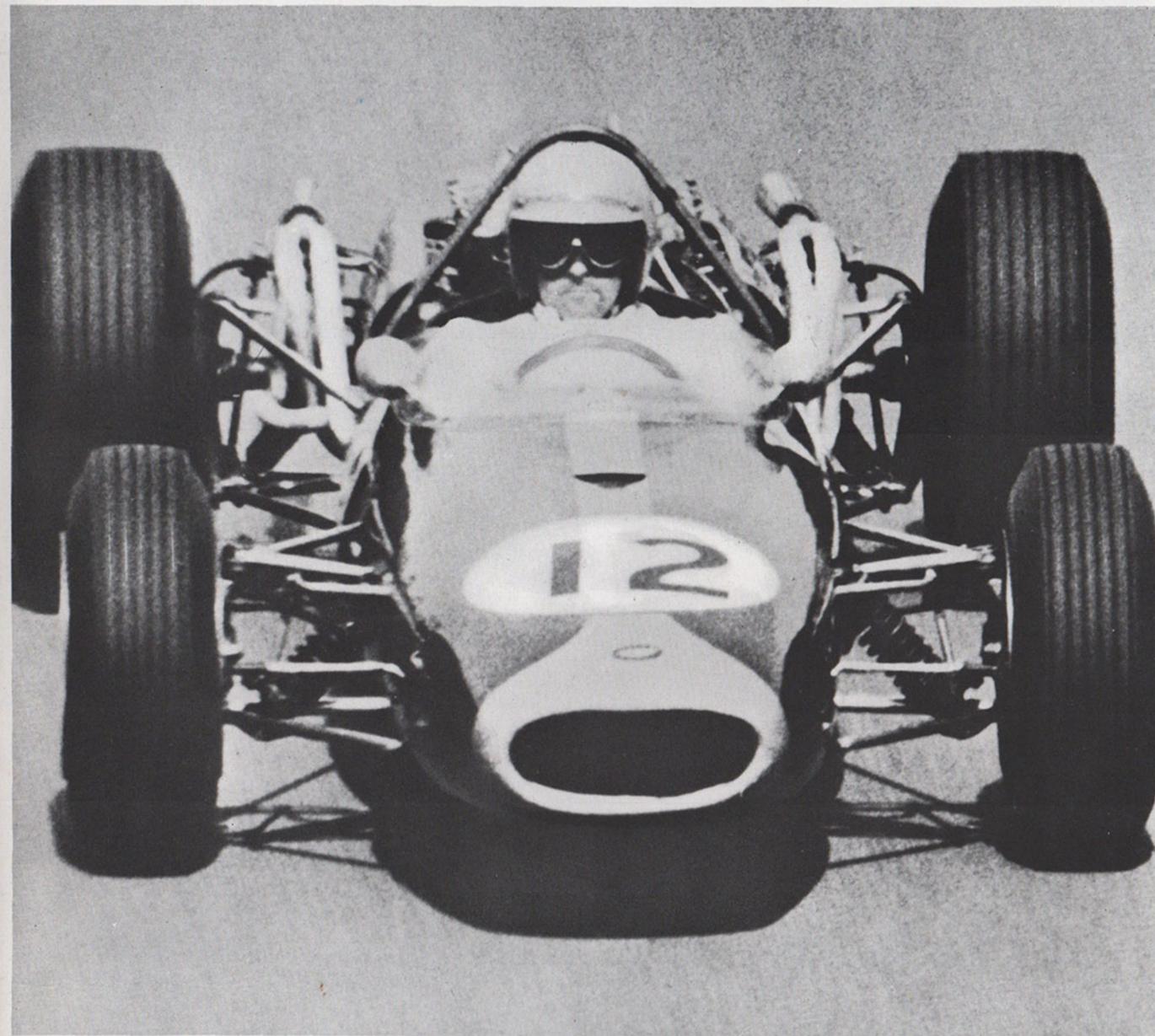
existent pour tous les types  
de voitures

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

## CONCESSIONNAIRE TRIUMPH CENTRE D'ESSAIS TR 5, MK 3...

FERRARI 275 GTB, 66.  
PORSCHE 911, jaune, fin 65.  
PORSCHE 911 S Targa, orange, 68.  
CAMARO RS cabr. bleu mét., 68.  
PORSCHE 911, jaune, 66 et 65.  
ALFA ROMEO GTV, 67.  
ALFA ROMEO Giulia super, 67.  
ALFA ROMEO GT5, rouge, 67.  
ALFA ROMEO Giulia sup. verte, 67.  
TRIUMPH TR 5, r.r. o.d., 69.  
TRIUMPH MK 3, o.d., 68.  
HERALD cabr., 66.  
TRIUMPH 2000.  
MATRA Jet V, 68.  
ALPINE, berlinette Gordini, 67.  
BMW Jubilé 1600, 67.  
AUSTIN 850 Mabilley, 63.  
AUSTIN COOPER, 66.  
R8 GORDINI 1300, 67.

Prenons toutes voitures de sport  
en dépôt-vente aux meilleurs prix.



# Pour vous Champion participe au progrès

En France comme partout dans le monde, la compétition automobile fournit des enseignements qui font progresser la mise au point des voitures de série de demain. Champion participe à cette marche en avant. C'est pourquoi en France comme partout dans le monde, de plus en plus de constructeurs de voitures équipent leurs moteurs avec des bougies Champion. La raison ? Leur rendement hors série et leur sécurité. Vous aussi allez de l'avant : montez toujours des bougies Champion.



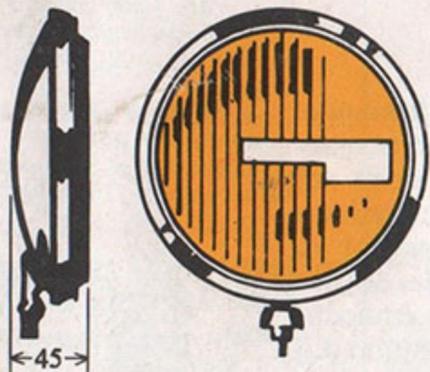
CHAMPION

La bougie préférée dans le monde entier : sur terre, sur mer, et dans les airs.



### **CIBIÉ-IODE 45 ULTRA PLAT**

Jeune, sportif, puissant, c'est le signe de ralliement... des rallye-men.



Inoxydables, les projecteurs à iode CIBIÉ sont livrés avec des caches translucides de protection qui permettent de contrôler l'extinction des feux.

# **CIBIÉ 45** la meilleure garantie de votre sécurité

Sur toutes les routes, vous reconnaîtrez immédiatement les projecteurs à iode CIBIÉ 45. Et pour cause, ils sont les seuls à percer les brouillards les plus denses !

Aussi, tous les conducteurs, conscients de leurs responsabilités, les ont choisis, une fois pour toutes !

Vous aussi, confiez-leur «votre» route, dans les pires conditions atmosphériques (pluie, nuit ou brouillard) ou dans les virages, CIBIÉ vous apporte une conduite de tout repos, en toute sécurité.

**Premiers projecteurs iode homologués route et code**

