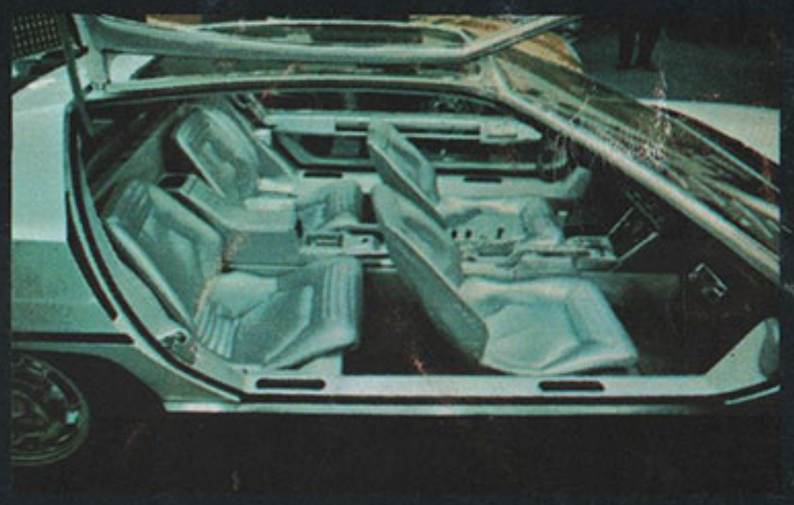
LA REVUE A 300 A L'HEURE

champion

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 30 FB
SUISSE : 2,60 FS — ITALIE : 400 L
N° 34 : 3 octobre au 15 novembre 1968

SALON

AUTO





MOTO

ESSAIS: NORTON COMMANDO
BELTOISE: BMW 2002 RACING



PR 516
Automatique, calendrier, plaqué or, bracelet plaqué 370 F. (ou bracelet cuir 360 F.) Non automatique 310 F. et 300 F.

PR 516 – Yachting
Chronographe tachymétrique avec totalisateurs de secondes et de minutes. Boîtier et bracelet acier GT 560 F. Avec bracelet cuir 550 F.

PR 516 – Plongeur
Etanche à 100 m. Automatique, calendrier, boîtier acier avec bracelet Tropic 395 F. (ou bracelet acier 405 F.) Non automatique 315 F. et 325 F.

PR 516 Automatique, calendrier, boîtier et bracelet acier GT 370 F. (ou bracelet cuir 360 F.). Non automatique 310 F. et 300 F.

La TISSOT "PR 516": une vraie montre d'homme!

Regardez la PR 516 TISSOT, de face et de profil: elle est puissante, trapue, musclée, c'est une vraie montre d'homme!
Robuste, étanche, bien protégée, la «Seastar spécial PR 516» c'est le garde-temps précis de l'homme moderne. Authentiquement suisse, la TISSOT PR 516 bénéficie d'une technique d'avant-garde.
Une protection accrue.
Chaque jour, vous faites des gestes brusques, votre montre reçoit des chocs, subit des vibrations. Il faut donc qu'elle soit bien protégée.
Comme tous les modèles TISSOT, la PR 516 est protégée des chocs par son Incabloc, mais elle bénéficie, en plus, d'un mouvement «flottant». Selon un système exclusif TISSOT, des joints de protection souples jouent le rôle d'amortisseurs; une véritable suspension absorbe ainsi les chocs latéraux et verticaux. Par ailleurs, la glace armée est renforcée puis encastrée profondément dans le boîtier et maintenue par une bague de tension.
Une étanchéité contrôlée.
La PR 516 est étanche: vous pouvez vous baigner sans aucun risque.
Sa glace armée est plus épaisse de 20%, complètement intégrée à l'ensemble, elle fait bloc avec le boîtier et résiste parfaitement aux pressions extérieures.
Le fond du boîtier est plus épais de 40%, ce qui permet une plus grande hauteur du filetage pour comprimer parfaitement le joint d'étanchéité.

TISSOT, une garantie dans plus de 140 pays.
Chaque montre TISSOT est numérotée. Elle est suivie systématiquement à tous les stades de sa fabrication. Ce numéro d'identification, gravé sur le mouvement, est enregistré aux usines. Il figure sur le certificat de garantie internationale honorée par les agents généraux TISSOT de plus de 140 pays. Les montres TISSOT sont vendues par un réseau de Concessionnaires agréés et par les membres de la Guilde des Orfèvres.

TISSOT

La montre authentiquement suisse

champion

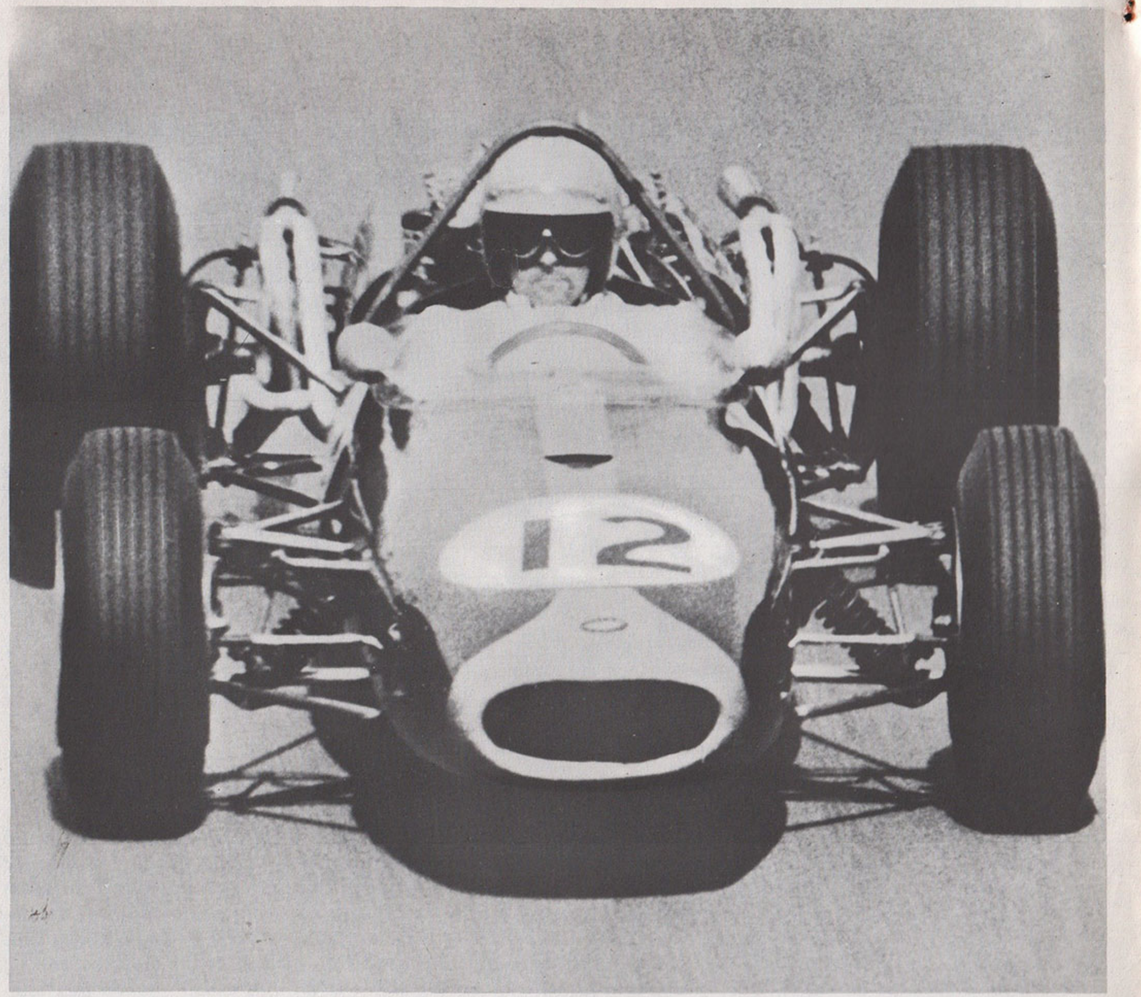


SOMMAIRE - N° 34 du 3 octobre au 15 novembre

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
CHAMPION A LU			4
CHAMPION COURRIER			6
ESSAI AUTO : LA BMW 2002 RACING	J. Beltoise	C. Lacombe	8
UN MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski	Couleur : Schlegelmich Noir : DPPI - R. Reinhard A. H. Rottensteiner	12
LE GUIDE DU SALON DE L'AUTO		Dessins : J. Comette	20
SHOPPING			44
ENCART	G. Auerbacher au T.T.	C. Lacombe	46
MODELISME	O. de la Garoullaye		49
ESSAI MOTO : LA 750 NORTON COMMANDO	C. Lacombe	C. Lacombe	52
LE GUIDE DU SALON DE LA MOTO		C. Lacombe	61
G.P. DE L'ULSTER	C. Lacombe	C. Lacombe	74
DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			83
CHAMPION ACTUALITÉS			86

Très exceptionnellement, et pour la première fois, Champion abandonne son habituelle date de parution, le 15 de chaque mois. Pour justifier cela, un évènement très important, le Salon de l'Auto et de la Moto à Paris, du 3 au 11 octobre. A votre intention, nous avons établi un guide que nous avons cherché à rendre jeune, attrayant dans sa présentation, et dont l'ambition principale consiste à s'éloigner autant que possible de la formule catalogue, que nous pensons périmée, au profit d'un ensemble de renseignements pratiques. Tous les modèles que nous avons choisis de vous présenter sont notés selon un système simple, et définis en un bref commentaire destiné à vous éclairer sur leur personnalité. Nous avons essayé d'être avant tout concrets, en vous faisant profiter des nombreux essais auxquels nous avons la possibilité de nous livrer, espérant ainsi vous être vraiment utiles. C'est naturellement à ces deux importantes expositions que l'essentiel de ce Numéro Spécial est consacré. Cependant, le sport ne perd pas ses droits, et vous saurez bien sûr ce qui s'est passé en compétition pendant le mois de septembre, en course automobile et motocycliste, de Monza à l'Ulster en passant par Reims. Jean-Pierre Beltoise, l'essayeur de Champion, a été intrigué par la plus « bondissante des bavaroises », la BMW 2002 préparée pour la compétition : pour vous, il l'a poussée dans ses derniers retranchements sur « son » circuit de Montlhéry, et vous savez qu'il s'y entend comme personne pour juger une voiture à la limite de ses possibilités, au delà même : vous le verrez, le verdict est plutôt favorable. Quant à Christian Lacombe, il a jeté avec une évidente et gourmande satisfaction son dévolu sur l'excitante et nouvelle super-Norton, la Commando, bête de race s'il en est et, à ce qu'il dit, absolument enivrante à piloter. Rien qu'à en juger par les performances obtenues, on n'en doute pas un seul instant! Comme d'habitude, notre équipe a lu pour vous les derniers bouquins traitant de votre sujet, enfin de notre sujet favori, elle vous conseille pour l'équipement des dernières « petites françaises » Renault 8S et Simca 1000 S, elle passe au crible les miniatures qui viennent de sortir dans le monde entier. Les champions que vous aimez vivent à 300 à l'heure. En lisant Champion, vous adoptez leur rythme, un vrai 300 de croisière!

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 ■ Étranger : contre-valeur de F 30 ■ Photocomposition et impression Berger-Levrault à Nancy ■ Dépôt légal 3e trimestre 1968.



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.

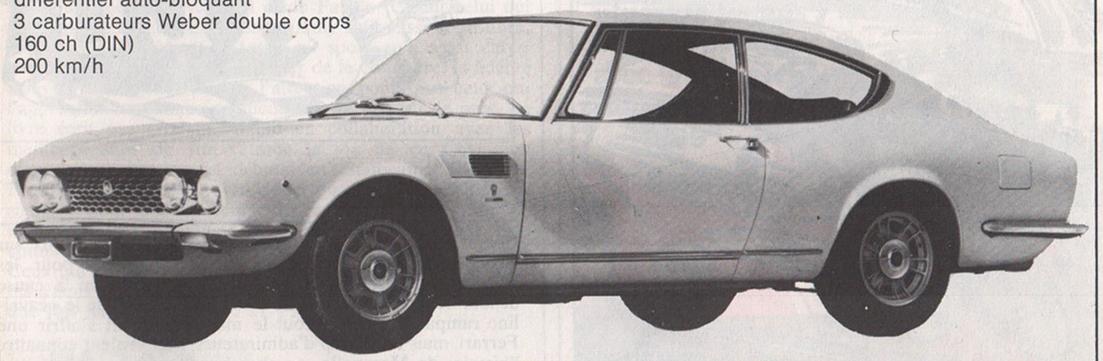


CHAMPION

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

LA VOITURE SPORTIVE DANS SON EXPRESSION LA PLUS EVOLUEE

COUPÉ 4 places - moteur 2 l - 6 cylindres en V - 4 A.C.T.
5 vitesses synchro
4 freins à disque double assistés
différentiel auto-bloquant
3 carburateurs Weber double corps
160 ch (DIN)
200 km/h



SPIDER 2 places - moteur 2 l
6 cylindres en V - 4 A.C.T.
5 vitesses synchro
4 freins à disque double assistés différentiel auto-bloquant
3 carburateurs
Weber double corps
160 ch (DIN)
210 km/h



FIAT DINO

MOTEUR D'ARCHITECTURE FERRARI

DISTRIBUTEUR OFFICIEL
TOUS MODÈLES FIAT - CENTRE D'ESSAIS

LAOS GARAGES S.A.

MET A VOTRE SERVICE SON EXPERIENCE DE LA COMPÉTITION

PARIS XV[e] - 96, avenue de Suffren - Tél. 783.59.70
DOURDAN 91 - Résidence du Parc - Tél. 492-75-62 et 63



Montez des Bougies S.E.V. MARCHAL et posez ces vignettes auto-collantes sur vos voitures, vos cyclomoteurs, vos casques, etc. Ces vignettes sont présentes sur tous les circuits. C'est le sigle des vainqueurs et des champions qui choisissent les phares, les anti-brouillards et les bougies S.E.V. MARCHAL « 9 FOIS CHAMPION DU MONDE ».

à découper ▼ ou à recopier

NOM _____, Prénom _____

Adresse _____

Ville _____, Département _____

Je désire recevoir franco 8 vignettes « COMPÉTITION » auto-collantes (4 de 13,5 cm de large et 4 de 8 cm de large).

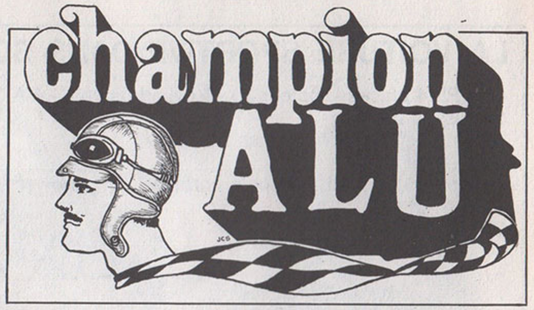
Veuillez trouver ci-joint la somme de 3,00 F

- En mandat adressé à S.E.C.A. MARCHAL, 35, rue du Pont-Neuilly-sur-Seine
- En chèque bancaire à l'ordre de S.E.C.A. MARCHAL
- En chèque postal à verser au C.C.P. 869-92 Paris
- En timbre-poste (10 de 0,30 F)

Rayer les mentions inutiles et adresser à :

S.E.V. MARCHAL

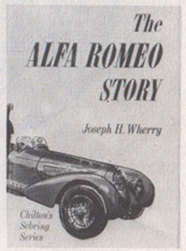
SERVICE COMPÉTITION - B.P. 111 - NEUILLY-SUR-SEINE



FERRARI
by Hans Tanner.
G. T. Foulis & C°

Comme tous les ans, le stand Ferrari sera un de ceux sur lesquels les yeux s'arrêteront le plus volontiers pour les voitures qui y seront exposées certes, mais aussi à cause de leur nom prestigieux et de tout ce qu'a de noble le « cavallino rampante ». Hélas! tout le monde ne peut s'offrir une Ferrari, mais beaucoup d'admirateurs, s'ils veulent connaître l'histoire de Maranello, ne cherchent pas à se documenter sur l'histoire de la marque de leur propre voiture. Et même s'ils le voulaient, ils n'auraient pas toujours le loisir de compulser un livre aussi complet, aussi précis que celui de Hans Tanner qui en est déjà à sa troisième édition. En plus des trois cents pages écrites en anglais, ce gros livre assez cher (il coûte 56 F) apportera aux amateurs, par ses différents appendices, des précisions sur les performances des voitures, leurs résultats, leurs moteurs... Précisions qu'il n'est pas toujours aisé à trouver.





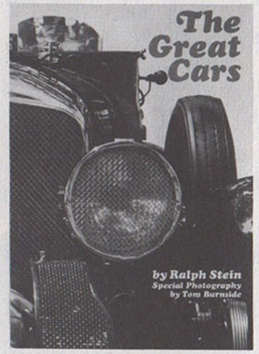
THE ALFA ROMEO STORY
Joseph H. Wherry.
Chilton' Sebring Series

Le trèfle à quatre feuilles des Alfa-Romeo a aussi ses fidèles supporters, qui ne manqueront pas de lire ce livre écrit lui aussi en anglais, mais dont le prix de vente est affiché 33 F. Les passionnés, ceux qui se délectent au son d'un échappement, se réjouiront de trouver groupés en un seul volume les caractéristiques de 108 modèles et plus de cent photographies dont plusieurs venant des archives de l'usine même. L'histoire commence tout au début, à la minuscule Darracq de 1906, et s'achemine jusqu'à nos jours à travers les descriptions des courses, des voitures, des moteurs et des hommes qui ont fait de l'Anonima Lombarda Fabrica Automobili l'importante firme qu'elle est devenue aujourd'hui. Il ne tient qu'à vous de prendre serre-tête et peau de bique, de retourner loin en arrière au volant de la Monoposto ou d'une 6 C 1 500 Zagato, pour aller plus tard vous installer dans le baquet d'une Disco Volante. Il ne tient qu'à vous d'aller côtoyer les Campari, Varzi, Nuvolari, Borzacchini ou plus près de nous les Chiron, Wimille, Farina et Fangio : les hommes aussi font partie de l'histoire de l'Automobile.

JIM CLARK. Portrait of a Great Driver
Graham Gauld.
Paul Hamlyn

Clark, on ne le présente pas, on ne peut présenter un des plus grands pilotes de tous les temps dont la légende égale ou dépasse celle de Nuvolari et de Fangio. C'était celui qui n'était pas seulement La Classe, Jimmy était aussi la droiture, la modestie, la dédication totale au sport qu'il avait choisi et qui avait permis au monde entier de le connaître, la fidélité à ses amis, la gentillesse et l'attention pour tous ceux qui l'approchaient, connus ou inconnus, de loin ou de près. Le livre écrit par Graham Gauld en collaboration avec les meilleurs amis de Jim retrace la vie de ce Champion d'exception depuis ses débuts en Sunbeam, DKW et Porsche jusqu'à ce 7 avril 1968 où à Hockenheim... A signaler pour les amateurs de statistiques, de résultats et de classements, qu'à la fin du livre se trouve une liste complète de toutes les épreuves disputées par Jim Clark. Ceux qui aiment les photos ne seront pas déçus, non plus, mais ceux qui ne comprennent pas l'anglais seront encore une fois handicapés. Prix : 21 F.





THE GREAT CARS
by Ralph Stein.
Paul Hamlyn

63 F pour un livre, c'est cher. C'est cher surtout quand on ne l'a pas encore ouvert. Mais une fois ce livre lu, on peut finalement penser que le prix est des plus justifiés. En refermant *The Great Cars* j'ai eu le sentiment que c'était un bouquin qui valait ce qu'il fallait débourser pour le posséder, et plus même. Le texte par lui-même est intéressant mais que Ralph Stein me pardonne si je lui préfère les sensationnelles photos de Tom Burnside. Alfa, Bugatti, Mercedes, Rolls, Mercer, Hispano-Suiza, Vauxhall, Invicta, Duesenberg, Ferrari, MG, Lancester, Talbot-Lago, Simplex, Aston Martin, Lancia, Stutz, Delage, Frazer Nash, Jaguar, Lincoln, Isotta-Fraschini, Cord, Packard et Bentley sont pour les auteurs *The Great Cars* et il faut bien reconnaître que leur choix est soigneusement fait. On ne peut leur faire grief d'avoir laissé de côté quelques marques nous tenant à cœur car, par ailleurs, le livre est si bien fait, les photos si réussies...

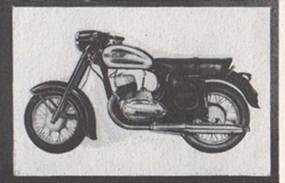
Tous ces livres sont disponibles à la Librairie Automobile, 83, rue de Rennes, PARIS-6e.

Champion a vu : un très beau court-métrage consacré aux Bugatti, en couleurs et scope. Il passe actuellement avec le film de François Truffaut « Baisers volés ».

JAWA CZ

plus que jamais dans la course
avec la nouvelle
californian 4
1969





CZ 125 cc	1950 F. T.T.C.
CZ 175 cc	2180 F. T.T.C.
JAWA 250 cc	2590 F. T.T.C.
JAWA 350 cc	2930 F. T.T.C.
JAWA 350 cc californian	3590 F. T.T.C.

Liste des 250 concessionnaires sur demande

Importateur pour la France

Ets J. POCH 127, Avenue de Neuilly - 92 - Neuilly - Tél. 624.61.70 722.38.00

SALON DE LA MOTO - HALL S - STAND 70

ESSAI BMW 2002

PREPAREE PAR SCHNITZER

Si je n'avais pas encore une idée suffisamment précise de ce qu'est vraiment un stock-car américain, c'est maintenant chose faite : l'essai de cette berline 2002, préparée en Groupe 2 avec l'unique intention d'obtenir de bons résultats en compétition, a orienté mon jugement d'une façon beaucoup plus qu'approximative !

Certes, cette auto n'est pas un monstre, si vous voulez. Mais c'est une berline de père de famille sur laquelle on a systématiquement supprimé toute notion de confort, au seul profit de la performance, dans le plein sens du terme. En fait, cette définition tient presque exclusivement à deux modifications principales : le montage de pneus course ultra-larges sur des jantes très rigides, et un échappement libre débouchant sous la portière côté passager, qui déchaîne un hurlement à vous faire sauter au plafond, si d'aventure vous mettez en route alors que cette portière est entrouverte...

PAR J.-P. BELTOISE







UNE BASE APPROPRIÉE

Bien sûr, la transformation de la berline de série ne s'arrête pas là. En fait, la BMW 2002 est une voiture qui se prête très bien à une préparation pour les courses de voitures de tourisme. Quatre roues indépendantes, une caisse rigide, légère, compacte, ne présentant pas une surface frontale excessive, et un moteur très moderne, à un arbre à cames en tête, dont on a tiré depuis longtemps déjà des puissances très élevées.

De plus, BMW est une maison à l'esprit jeune et dynamique qui participe elle-même à la course et qui a pris soin d'homologuer, pour ses voitures de série, divers rapports de boîte et de pont, ce qui permet de courir sur chaque circuit dans les meilleures conditions. La voiture que j'ai essayée était équipée d'un couple dit moyen, en fait, plutôt court, convenant à une course de côte rapide ou un circuit accidenté, par exemple. C'est ce que m'a dit Francis Kruch de Boulogne. Il représente, en France, le préparateur allemand Schnitzer qui a transformé la voiture. Avant de vous parler de l'essai proprement dit, je dois vous dire que c'est une voiture de ce type qui est actuellement en tête de sa catégorie, au championnat d'Europe de la Montagne, et qui a battu les Porsche 911 lors des 6 Heures du Nurburgring sur le célèbre circuit de 23 kilomètres.

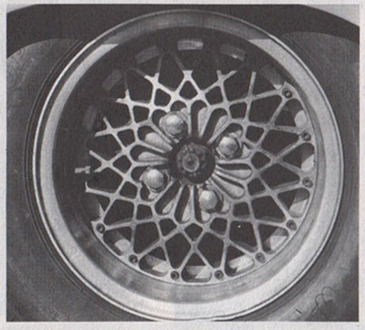


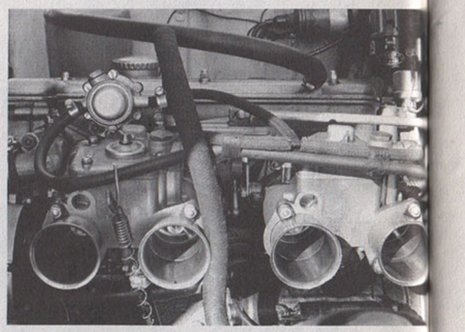
LA PRÉPARATION

La voiture ainsi préparée est annoncée pour 900 kg et 190 CV. Ce sont là des données prometteuses de belles performances. A noter que lorsque le moteur est préparé en Groupe 5, c'est-à-dire avec injection, il donne encore 25 CV de plus! Ici donc, en Groupe 2, le freinage reste de série, aux plaquettes près, qui sont bien naturellement des Ferodo DS 11, universellement utilisées sur les monoplaces et les prototypes.

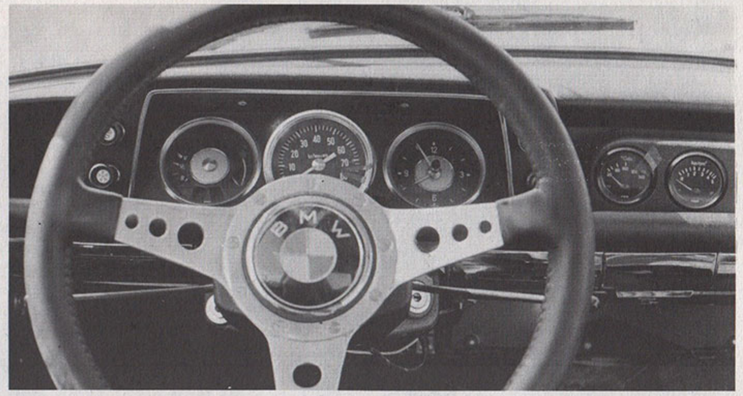
La suspension est abaissée de quelques centimètres et réglée pour une utilisation en compétition.

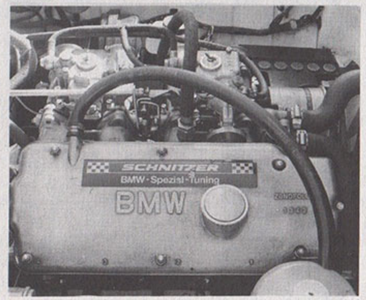
Les jantes en magnésium ont 7" de large, à l'avant comme à l'arrière, et sont d'un dessin comparable à celles de la Chaparral. Elles sont fabriquées à Munich. Des « élargisseurs » d'ailes spéciaux sont fixés sur les passages de roues d'origine au moyen de rivets, pour envelopper les pneus qui ont une fâcheuse tendance à déborder de la caisse d'un bon nombre de centimètres... Cela donne à la voiture une véritable allure de dragster, dont la virilité se substitue sans trop de dommages au charme incontestable de la carrosserie d'origine dessinée par Michelotti.













AU VOLANT

Un siège-baquet ayant été bien entendu monté à la place du fauteuil de série, il devient difficile d'accéder au volant. Par contre, une fois installé, on se sent bien calé et la position de conduite se révèle agréable. Ceci est facilité par la position correcte des pédales et du volant dans la voiture de série. Ici, le volant normal a été remplacé par un autre, gainé de cuir, de 36 cm de diamètre, idéalement adapté à la conduite de la voiture. Le tableau de bord a été très légèrement aménagé, les tapis de sol supprimés, et un énorme roll bar, ou plutôt une véritable cage tubulaire, fait le tour intérieur de la caisse en suivant scrupuleusement les montants avant et arrière ainsi que les extrémités du pavillon.

SUR LA PISTE

Inutile d'insister sur le niveau sonore lors de la mise en route, mais pour vous donner une idée plus précise du bruit que peut faire cette voiture, des spectateurs anonymes présents à Montlhéry pendant l'essai m'ont affirmé ne pas m'avoir quitté des oreilles pendant tout le temps que je roulais sur le circuit routier, qui mesure tout de même 9 kilomètres!

En ce qui concerne les qualités routières, première constatation, le train arrière broute terriblement si on accélère trop fort, non seulement en première, mais aussi en seconde! Pour éviter cela, il faut donc soigneusement doser l'accélération pour rester juste à la limite du patinage des roues motrices. Il en résulte d'ailleurs une adhérence maximale et de meilleures performances.

La boîte à cinq vitesses, type Porsche, passe très bien et reste correctement étagée, même avec la nouvelle courbe de puissance du moteur préparé. Les chevaux arrivent sérieusement vers 5 000 t/mn, et le couple maxi semble se situer autour de 5 600 t/mn. La limite de régime que l'on m'avait imposée était de 7 400 t/mn. Je m'en suis donc tenu là, et je pense d'ailleurs que ce n'est déjà pas mal pour un deux litres quatre cylindres issu de la série.

La tenue de route de la voiture est absolument remarquable, neutre et bien équilibrée, légèrement survireuse sur des dos d'âne comme le passage de la cuvette de Couard qui « travaille » terriblement les suspensions. Bien que le pont ait été pourvu d'un différentiel autobloquant, j'ai trouvé que le gâchis de puissance était très important en sortie des virages serrés.

suite page 80

A Monza, le départ d'un G.P. à émotions.

1 mois dans la course

par Jose Rosinski

LE MOIS DE LA VITESSE

Monza, suivi de Reims à huit jours d'intervalle, c'était l'assurance d'un festival, d'une véritable orgie de vitesse! 240 de moyenne et plus sur le circuit italien par les F1, 220 et des poussières sur la piste champenoise par les F2, ce sont des chiffres qui donnent le vertige, qui sont ce qu'il est convenu d'appeler « spectaculaires »... Enfin, sur le papier... Car en réalité, ce genre de circuit, qui conditionne un type de course bien particulier, avec formation de groupes roulant tour après tour en escadrons serrés, peut très facilement devenir ennuyeux, parce que terriblement abstrait. En effet, les efforts des pilotes sont automatiquement annulés par le phénomène d'aspiration qui tend à niveler les valeurs, humaines comme mécaniques d'ailleurs. Il faut bien sûr convenir que pendant les premières phases de l'épreuve, l'excitation est grande de voir débouler à 300 à l'heure un paquet de 10 ou 12 monoplaces agglutinées les unes aux autres et offrant à bien des égards l'aspect d'un essaim d'abeilles furieuses! Et puis, l'œil s'habituant à la vitesse, l'intérêt vient à décroître, puisque manifestement, personne ne peut parvenir à forcer la décision, à prendre le meilleur d'une façon concrète. Alors, il ne reste plus qu'à constater au fil des kilomètres l'amenuisement du peloton au fur et à mesure d'incidents de course ou mécaniques, dans l'attente du sprint final qui récompensera le pilote possédant le meilleur sens tactique ou les nerfs les moins usés... Pour les hauts faits d'armes, les grandes chevauchées où s'exprime la classe individuelle supérieure d'un pilote, il faudra repasser... De même, pour juger des valeurs respectives des différentes voitures à la lutte, en ces temps d'équilibre des forces et de nivellement technique, la tâche du chroniqueur devient pratiquement impossible!

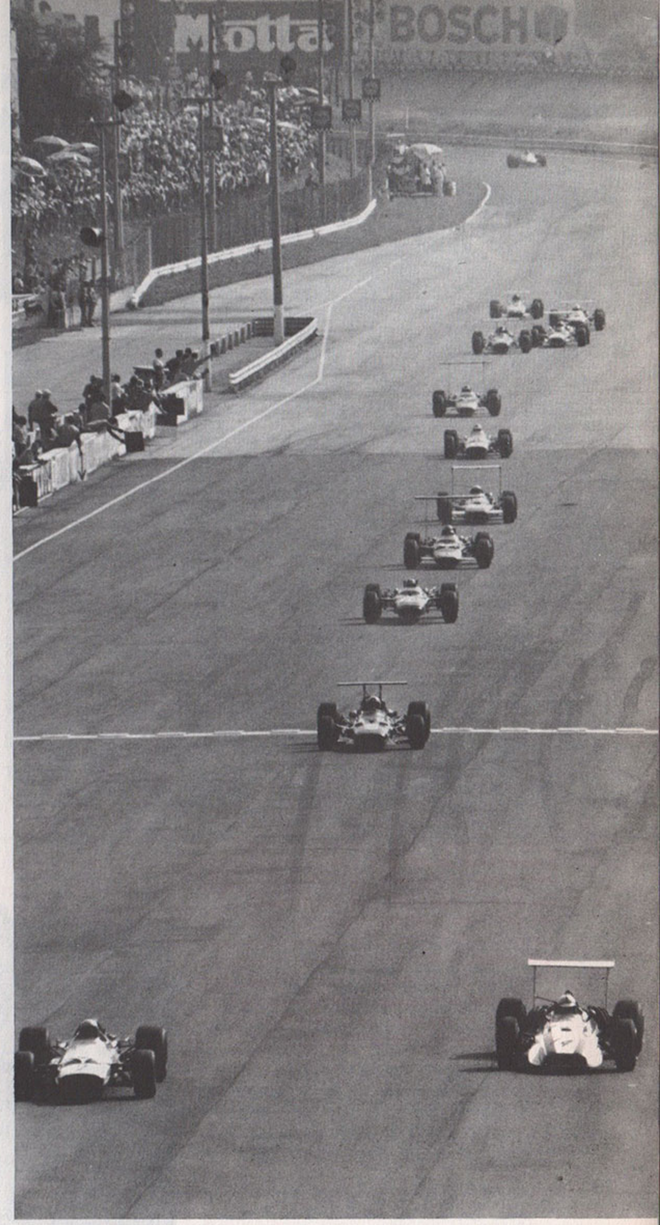
Évidemment, parler de routine en évoquant le courage et l'exceptionnelle adresse de gens évoluant roues dans roues à plus de 80 mètres/seconde peut paraître paradoxal et dénoncer le spectateur blasé... Mais franchement, lorsqu'on a eu l'occasion de voir quels écarts creuse un circuit véritablement sélectif, on ne peut manquer d'être un peu agacé par le caractère superficiel et presque clinquant de la « course en paquet ».

MONZA : HULME REVIENT AU PREMIER PLAN

Depuis leur succès de la Course des Champions en début de saison, et malgré une victoire qui dut beaucoup à la chance, arrachée par Bruce à Spa, les fines, belles et orange McLaren ne faisaient plus figure de gagnantes possibles d'un Grand Prix. En dépit des incessantes modifications qui étaient apportées à leurs suspensions, ces voitures souffraient d'une tenue de route précaire, en particulier dans les virages serrés où leur tendance à sous-virer excessivement était manifeste, ainsi que la brutalité de leurs réactions. En fait, le Champion du Monde 67 Denny Hulme n'avait été qu'une fois en course pour la victoire, c'était sur l'ultra-rapide toboggan de Spa, tout en grandes courbes, où il avait été lâché par la rupture d'un demi-arbre de transmission. Ailleurs, Denny s'était montré comme à son habitude régulier, très soucieux de ménager sa mécanique en vue de terminer, mais il n'avait jamais pu mieux obtenir que quelques places d'honneur, loin des avant-postes où l'on avait pris l'habitude de le trouver l'année dernière.

Aussi, malgré les points ainsi grapillés ici et là, on ne pensait déjà plus à lui comme à un candidat possible pour le titre 68. Or, sa victoire de Monza le remet soudain en selle, et ce n'est plus d'un trio (Hill-Ickx-Stewart), mais d'un quatuor, que peut sortir le prochain Champion!

A quoi, à qui attribuer cette soudaine résurrection? Car c'est bien le mot qui convient, la victoire de Hulme en effet ne devant rien au hasard, ainsi que vous allez le voir. Septième temps aux essais seulement, mais à... 54/100 de Surtees, le plus rapide, Denny n'effectua (comme souvent) qu'un départ assez médiocre. Pendant les huit premiers tours, on le pointe en septième position, jusqu'au moment où Surtees et Amon s'entr'éliminent quand le second, emmenant le peloton, perd le contrôle de sa Ferrari sur une tache d'huile et que le premier, devant sortir de sa ligne pour l'éviter, écrase l'avant de sa Honda contre le rail de sécurité de Lesmo. Cet accident a pour effet de fracturer le peloton en plusieurs groupuscules. McLaren, en pleine euphorie, mène de 2" devant Stewart et Siffert, qui possèdent eux-mêmes une cinquantaine de mètres d'avance sur Hulme et Hill, lesquels précèdent d'une distance équivalente Ickx, Servoz (qui court sur la seconde Matra-Ford de Ken Tyrrell) et Rindt. C'est alors, dès le 11e tour, que Hill casse une roue arrière, laissant Hulme isolé. Pour le Néo-Zélandais, c'est une très mauvaise affaire, car rouler seul dans ces conditions constitue

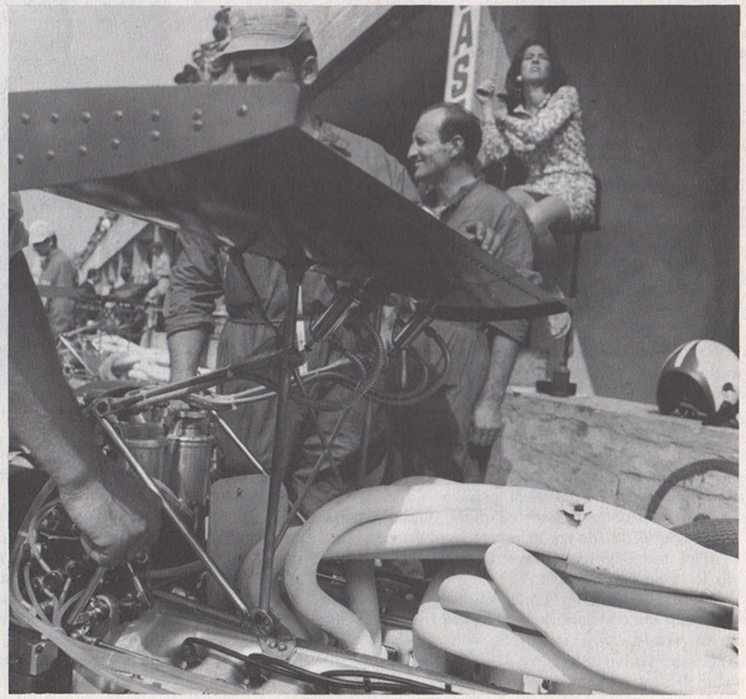




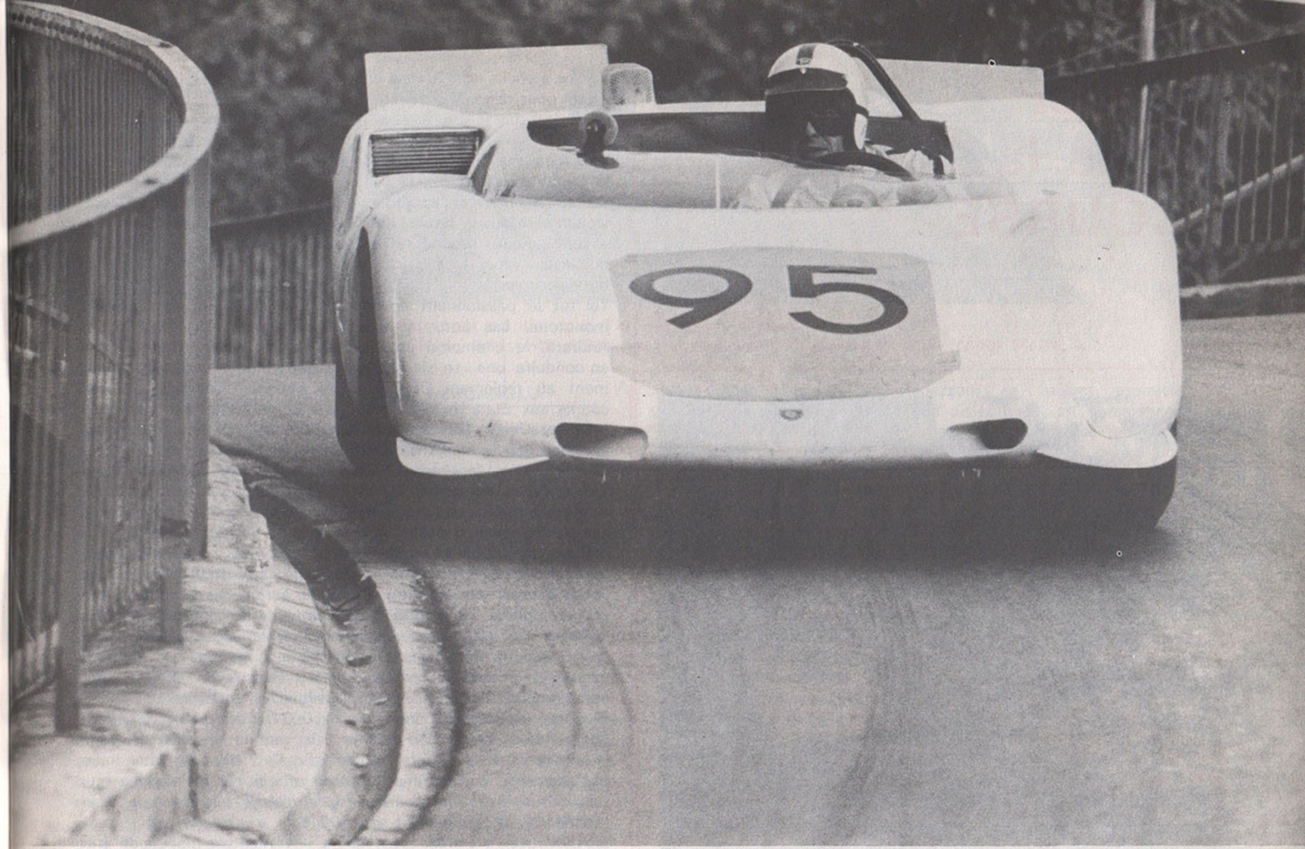
un terrible handicap, et l'on s'en aperçoit bien lorsqu'on voit, petit à petit, Stewart et Siffert se tirant et se poussant adroitement, combler leur handicap et rejoindre McLaren en quatre tours. En bonne logique, on devrait donc assister derrière à une opération-regroupement du même style, et l'on s'attend à ce que le trio des « jeunes loups » absorbe rapidement Denny. Or, c'est le contraire qui va se produire. Hulme produit un fantastique effort et non seulement il creuse l'écart avec ses poursuivants, mais, sans l'aide d'aucun sillage, il réussit à revenir sur les hommes de tête, au groupe desquels il s'intègre dès le 16e passage! Cet exploit réalisé, Hulme ne se repose pas sur ses lauriers... Dans sa foulée, il s'empare du commandement au 19e tour, et il ne le quittera pratiquement plus jusqu'à la fin, le cédant quatre fois en tout et pour tout à Stewart sur les cinquante tours restant alors à couvrir.

Ainsi, Denny avait donc sans ambiguïté fait la preuve de sa force, et Bruce, jusqu'à son arrêt à mi-course provoqué par une fuite d'huile, faisait lui aussi figure de vainqueur possible. Les McLaren tenant la dragée haute aux Lotus et Matra-Ford, c'était un événement inattendu! Plusieurs raisons l'expliquent, mais la plus fondamentale, croyons-nous, provient des nouveaux pneus que Goodyear avait fournis et qui s'avérèrent particulièrement bien adaptés à la voiture comme au circuit : après sa victoire, Hulme ne tarissait pas d'éloges sur leur compte, disant qu'ils avaient transformé le comportement de sa monoplace. Il faut ensuite rappeler la meilleure aptitude de ces châssis aux pistes très rapides, ainsi que Spa l'avait déjà démontré. Il faut enfin noter qu'à l'issue des essais, certains pilotes avaient décidé de démonter leur aileron, jugeant que la perte en vitesse de pointe qu'il occasionnait en ligne droite (selon les cas, entre 5 et 10 km/h) n'était pas compensée par le gain en tenue de route au freinage et dans les courbes. Parmi ceux-ci justement, Hulme, McLaren et Siffert, trois des protagonistes les plus en vue. Ils avaient probablement choisi juste, encore que ceci ne puisse être démontré de manière irréfutable. Leur constante présence en tête

Exact. A l'issue de la plus dure des Coupes des Alpes que l'on ait jamais vues de mémoire de rallyman, Vinatier (avec un R) et Jacob ont fait triompher les couleurs d'Alpine Renault, dont la formidable escadrille avait pourtant été décimée par une cascade d'incidents mineurs. Sur la photo, c'est le coéquipier de Gérard Larrousse, Callewaert, qui annonce la couleur. La jolie blonde à ses côtés est Irène Vinatier.



Le nouvel aileron commandé semi-automatiquement des Ferrari.



Guerhard Mitter et le spider Porsche 908 au Gaisberg : en route vers un nouveau titre de Champion d'Europe de la Montagne.

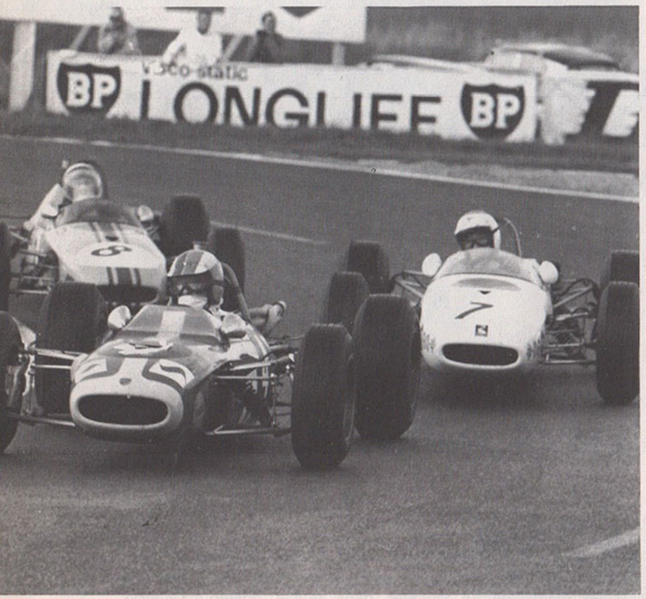
constitue quand même une indication.

Donc, après avoir perdu McLaren, le groupe d'attaque abandonnait Stewart au 43e tour (bris de la distribution suspecté) et se réduisait au seul duo Hulme-Siffert. Suivait à une respectable distance (39″) Jacky Ickx, qui avait été lâché pour une raison assez curieuse. En effet, les Ferrari s'étaient présentées avec un aileron auto-réglable commandé hydrauliquement, par l'huile du moteur. La circulation de cette huile, selon sa vitesse, couplée à l'action d'un servo-moteur électrique commandé par la vitesse de la transmission, provoquait théoriquement et automatiquement le changement d'incidence de l'aileron, celui-ci tendant naturellement à offrir une portance minimale à haute vitesse, maximale au freinage, moyenne en courbe. N'ayant cependant pas entière confiance dans ce tout nouveau système qui présente l'avantage évident de libérer en principe le pilote de tout souci de manœuvre, le laissant se concentrer uniquement sur la conduite, les techniciens de Ferrari y avaient cependant adjoint une manette placée sur le tube de direction, comme votre commande d'indicateurs de direction, qui permettait au pilote d'agir manuellement sur le servo-moteur. Pour éviter toute confusion, un témoin était installé sur le tableau de bord, qui devait s'allumer lorsque l'aileron était en position de plus grande portance.

Malheureusement pour Jacky, ce témoin allait dès le départ refuser de fonctionner! Et comme de surcroit, au cours des essais, le jeune Belge avait fait inverser sa commande à deux reprises pour vérifier dans quel sens il était plus pratique d'agir sur elle, il se retrouva complètement perdu pendant plus de la moitié de la course, passant tantôt aileron baissé, tantôt aileron relevé, et perdant pour cette raison de plus en plus de terrain... Conscient de ce petit drame, son stand se mit alors en devoir de lui indiquer dans quelle position l'aileron se trouvait au passage devant les tribunes, et lorsqu'enfin Jacky s'y retrouva, il avait été irrémédiablement lâché... Par Hulme, en tout cas, mais peut-être pas par Siffert pourtant, car celui-ci, ayant perdu le contact avec la McLaren en évitant un débris sur la piste, tournait maintenant moins vite que le leader. Tandis que Jacky s'était soudain mis à son rythme, et même réduisait son écart avec lui au fur et à mesure qu'Hulme, sentant s'estomper la menace Siffert, ralentissait en conséquence sa propre allure.

Ainsi, au 44e tour, alors qu'Hulme et Siffert roulaient encore ensemble, l'écart entre eux et Ickx était-il de 39″. Deux tours plus tard, Denny s'échappait. Au 52e passage, il avait pris 6″ à Siffert, mais son écart avec Jacky demeurait le même. Puis il commençait à décroître, pour tomber à 29″ au 58e tour, tandis que la position de Siffert, perdant en moyenne une seconde et demie au tour sur Ickx retrouvé, devenait très menacée... Chacun faisait donc de fébriles calculs lorsqu'au passage suivant, le pauvre Seppi rentrait au stand, un amortisseur arrière rompu... Du coup, l'intérêt inattendu procuré par cette poursuite tombait. Ickx paraissait assuré de la seconde place, car il précédait Johnny Servoz, auteur d'une course très régulière comme lui en avait donné la consigne Ken Tyrell, mais un moment en butte à des ennuis de freins qui lui avaient fait perdre le contact avec la Ferrari, d'une bonne cinquantaine de secondes. Tout paraissait donc joué quand, un tour après l'arrêt de Siffert, la Ferrari passe en émettant un horrible bruit caverneux! Au

1 mois dans la COURSE



Le brelan d'as de la course F3 à Reims : Cevert mène devant le très rapide Ikuzawa (n° 7) dont c'était la première apparition en France, et Westbury qui allait (littéralement) gagner d'un nez. Notez les pneus étroits, des Dunlop, qu'utilisent les concurrents en cas de pluie.

tour suivant, Jacky stoppe à son stand, et l'on voit les mécaniciens, après un bref palabre, vider en toute hâte dans son réservoir un bidon de 25 litres d'essence... L'opération se termine lorsque passe Hulme qui, venant de prendre un tour à Servoz, entraîne la Matra bleue dans ses roues... Embrayant comme un damné, zigzaguant sous l'effet de l'accélération à son paroxysme, Jacky se rue en piste, à la poursuite de sa seconde place perdue, et alors qu'il reste sept tours à couvrir : il a apparemment été victime d'un phénomène de « vapor lock », l'essence étant en ébullition dans ses canalisations. Mais à présent que de l'essence froide a rempli son réservoir, tout semble à nouveau marcher normalement, puisqu'en deux tours, il rejoint Servoz et le passe, alors que celui-ci, sentant le danger, s'était dédoublé d'avec Hulme. Cependant, ayant récupéré l'usage de ses freins, et flairant l'exploit à sa portée, le Français, nullement intimidé, est décidé à défendre chèrement son bien! Il suit Jacky comme son ombre, et tout le public est debout pour voir déboucher les deux voitures de la courbe « parabolique » précédant la ligne droite de l'arrivée. Explosion de joie des milliers de « tifosi », c'est la rouge qui sort en tête, précédant la bleue de deux longueurs peut-être! Manifestement, Servoz a choisi de tenter sa chance en comptant sur l'effet d'aspiration pour déborder la Ferrari sur la ligne, mais il me semble qu'il s'est laissé un tout petit peu trop distancer et qu'il ne pourra pas revenir. Or, brutalement, alors qu'il reste à peine 200 mètres à couvrir, l'élan de la Ferrari est coupé net, comme la course du gibier frappé par le chasseur. Surpris, mais sautant sur l'aubaine avec l'appétit que vous imaginez, Servoz déboîte violemment sur la droite, dépasse Ickx à une vitesse formidable et termine ainsi second sa deuxième course de F1! Victime d'un nouveau « vapor lock », Ickx franchit la ligne en roue libre, la rage au cœur...

Tel fut le passionnant épilogue d'un Grand Prix par ailleurs monotone. Les Lotus y furent victimes de leur fragilité, et Andretti, le champion américain d'origine italienne qui devait en conduire une, se vit refuser le départ pour avoir, contrairement au règlement particulier de l'épreuve, participé à une course aux États-Unis la veille (la même mesure fut appliquée à Bobby Unser, le vainqueur des 500 Miles d'Indy, qui devait faire ses débuts en F1 sur BRM). Les Brabham se montrèrent à nouveau très décevantes, leurs moteurs Repco V8 ne sont toujours pas au point, et l'utilisation de la technique multitubulaire pour la construction du châssis paraît peut-être, avec ces puissances, dépasser le maximum de ses possibilités... Encore que ceci ne soit certainement pas une affirmation péremptoire de notre part, mais une supposition que « Black Jack » et son associé Ron Tauranac auront sûrement à cœur de contredire... Une autre déception vint du comportement de la Matra V12, toujours très lourde malgré des roues allégées. Elle consomme environ une fois et demie plus que ce qui est nécessaire à un V8 Ford (environ 40 litres aux 100), et doit donc emporter d'autant plus d'essence, c'est-à-dire de poids. En outre, la puissance annoncée (410 CV) n'apparaît pas correspondre à la réalité une fois que le moteur est installé dans la voiture. J.-P. B. a terminé certes, mais à plus de deux tours des premiers, et c'est une 5e place offerte par les évenements dont il n'a tiré aucun plaisir, doublé même par Courage dont la BRM n'affiche pourtant pas 400 CV...

En définitive, il semble bien qu'on devra encore beaucoup travailler pour rendre le moteur français compétitif. Et Johnny Servoz-Gavin, qui a su admirablement saisir la chance offerte par Ken Tyrrell, a réalisé une mirifique opération en assurant définitivement, du moins peut-on le croire, sa place dans le baquet d'une Matra-Ford. Celle-là, elle est tout à fait dans le coup! Par ailleurs, n'omettons pas de rappeler que depuis Monza, Cosworth a trouvé quinze chevaux de plus avec un échappement « 4 dans 1 », ce qui doit donner environ 430 CV aux Lotus, McLaren et Matra utilisant le Ford... Mais là encore, les effets de l'aspiration se sont faits sentir, puisque Siffert, qui ne disposait pas du nouveau collecteur, a pu suivre Hulme et les autres tant qu'un incident de course fortuit ne lui a pas fait perdre vingt mètres, qui se sont alors, et rapidement, transformés en secondes... Notre dernière remarque sera pour constater l'échec total de l'Eagle, qui doit être entièrement revue. Gurney, dont les ateliers sont trop occupés avec la préparation des voitures Can-Am, en a tiré la conclusion : après accord avec Bruce, il conduira la 3e McLaren dans les trois derniers Grands Prix 68 : un drôle de client en perspective!

Classement du Grand Prix d'Italie

1er Denis Hulme (McLaren Ford, pneus Goodyear, carburant Shell), les 391 km en 1 h 40'14"8, moyenne 234,022 km/h;
2e Servoz Gavin (Matra Ford) à 1'28"4;
3e Jacky Ickx (Ferrari) à 1'28"6;
4e Piers Courage (BRM) à un tour;
5e J.-P. Beltoise (Matra V12) à deux tours;
6e J. Bonnier (McLaren-BRM) à trois tours.
Record du tour : Jackie Oliver (Lotus Ford) en 1'26"5 (239,306 km/h).
Classement du Championnat du Monde après Monza :
1er Hill, 30 pts; 2e Ickx, 27 pts; 3e Stewart, 26 pts; 4e Hulme, 24 pts; 5e *ex-aequo* Rodriguez et Beltoise, 11 pts; etc.: 12e Servoz-Gavin, 6 pts.



F2 à Reims : au premier tour, l'arrivée sur le Thillois.
A gauche, Rindt bloque une roue, à sa droite, Pescarolo et Stewart qui réussiront un splendide doublé pour Matra.

REIMS F2 : MATRA, STEWART, PESCAROLO

Mettre en échec le Roi Rindt, c'était l'objectif d'un escadron de Matra emmené par Jackie Stewart effectuant une rentrée attendue en F2 depuis Pau. Le brillant pilote écossais (désormais genevois, ainsi que Rindt d'ailleurs qui va quitter Paris à la fin de l'année) avait, en début de saison, pris l'ascendant sur le fougueux Jochen. Puis il s'était exclusivement consacré à la F1, laissant son rival s'attribuer de nombreuses et successives victoires, comme en 1967. On attendait donc leur confrontation avec beaucoup d'intérêt : c'était une passionnante question de suprématie à trancher. Ferrari ayant décidé de ne point engager ses Dino pourtant en progrès, les seuls arbitres possibles de ce duel au sommet ne pouvaient être que les trois Français pilotant les autres Matra, j'ai nommé Beltoise, Servoz et Pescarolo, auxquels il fallait adjoindre Courage et sa Brabham qui marchent l'un et l'autre très fort. Disputée sous une pluie intermittente, mais parfois violente, et alors que tout le monde avait chaussé des pneus « sec », la course prit la physionomie à laquelle on s'attendait. Tous ces hommes formaient un train aux wagons turbulents, à la marche duquel participaient activement, ce n'était qu'une demi-surprise, Regazzoni et la Tecno d'usine qui depuis Barcelone ont fait beaucoup de chemin, et auquel s'accrochaient avec persévérance mais aussi une évidente difficulté Graham Hill au volant de la « vieille » Lotus 48 et le moins renommé Brian Hart (Brabham). Aux essais, Rindt avait signé une prouesse chronométrique, prouvant qu'il disposait de l'un des meilleurs moteurs du lot. Pescarolo semblait lui aussi bien armé sur le plan mécanique et de fait, ce sont leurs deux voitures que l'on retrouvait le plus souvent aux avant-postes, Stewart et Regazzoni se mêlant toutefois volontiers à leur débat... Au bord de la piste, on commençait déjà à supputer les chances et imaginer les tactiques probables des uns et des autres au moment du sprint final quand une première hypothèque sur le succès français espéré par le public fut levée : Rindt stoppait à son stand dès le huitième tour, canalisations d'essence fendues. Il allait bien repartir six tours plus tard, mais dans le seul espoir de s'attribuer, si les cieux voulaient bien se calmer, le record du tour... et donc une caisse d'excellent champagne dont il est fort amateur! Puis, à peine cinq tours plus tard, le peloton apparaît amputé de Regazzoni, l'un de ses animateurs les plus en vue, qui nous avait fait admirer quelques beaux freinages-limite au Thillois. En même temps, on entend avec inquiétude bafouiller le moteur de J.-P. B. qui devra s'arrêter changer une bougie dont l'électrode a fondu. Plus que 6 hommes en tête donc, mais, comme le fait remarquer Jean-Luc Lagardère, le patron de Matra-Sports : « nous avons quand même encore une chance sur deux »... En fait, cette estimation est modeste, car Hill et Hart, comme on l'a vu, s'accrochent plus qu'ils ne participent, et seul le challenge de Courage est réellement dangereux pour les voitures françaises. Piers tente d'ailleurs une attaque au 17e tour, mais Stewart ramène rapidement tout le monde à ses trousses. Et l'on s'organise : c'est le plus souvent Pescarolo qui mène dans la ligne droite et aborde le premier le Thillois, virage précédant l'arrivée. Puis, à l'approche des courbes succédant aux tribunes, Pesca « ouvre la porte » à Stewart qui, en raison de son expérience et de son talent reconnu, est en quelque sorte chargé de régler l'allure, car les conditions d'adhérence changent constamment. On poursuit à six jusqu'à l'abandon de Servoz au 21e tour,

Un tour plus tard, seul Lacarrau (ici précédé par Prouzet, Éthuin, Mieusset et emmenant Max dans ses roues) allait repasser. Un monstrueux télescopage devait éliminer les quatre autres prétendants à la victoire en FF sur le circuit de Reims.



boîte de vitesses cassée, ensuite à cinq, toujours dans un mouchoir de poche. Mais la pluie qui redouble soudain va se charger d'opérer la sélection. L'adhérence devenant très précaire, Stewart s'empare pour de bon cette fois du commandement, et derrière, la chenille s'étire. On voit maintenant les voitures dévaler une par une la ligne droite, toutes empanachées de la brume soulevée par leurs roues. A quatre tours de la fin, les deux Matra s'échappent insensiblement, la victoire n'échappera plus à l'une ou à l'autre. Pescarolo, qui n'a pas vu une flaque vers le sommet de la montée, alors qu'il roulait à l'aveuglette à plus de 250 km/h, en tentant de suivre Stewart de près, « aquaplane », part complètement en travers, et recouvre de justesse le contrôle. Il avait pris la précaution de partir avec, sous sa bulle, une paire de lunettes munie d'un verre de secours, prévoyant le pire. Mais rien à faire... Après avoir successivement arraché la première et le second, il se résolvait à une très belle seconde place derrière l'impérial Jackie, jamais plus intraitable que lorsque les conditions sont adverses. Seconde place d'autant mieux assurée que Piers Courage, après s'être fait quelques « chaleurs » désagréables et successives dans les courbes, renonçait à la lui contester. Quant à Hill et Hart, l'ultime orage avait eu raison de leur courageuse obstination, et ils terminaient dans cet ordre, mais nettement lâchés. Comme d'habitude, Stewart avait été précis, élégant, donnant une extraordinaire impression de facilité, et puisqu'il a plu, on peut penser qu'il eut battu Rindt. Quoi qu'il en soit, la revanche aura lieu à Albi le 20 octobre. Du grand sport en perspective!

Trophées de France F2 : Reims

1er J. Stewart (Matra, pneus Dunlop, carburant Elf), 290,551 km en 1 h 23′52″1/10, moyenne 207,869 km/h
2e Pescarolo (Matra) à 1″7/10
3e Courage (Brabham) à 14″9/10
4e Hill (Lotus) à 28″8/10
5e Hart (Brabham) à 29″6/10
Les autres à un tour et plus
Tour le plus rapide : Regazzoni (Tecno) en 2′16″2/10

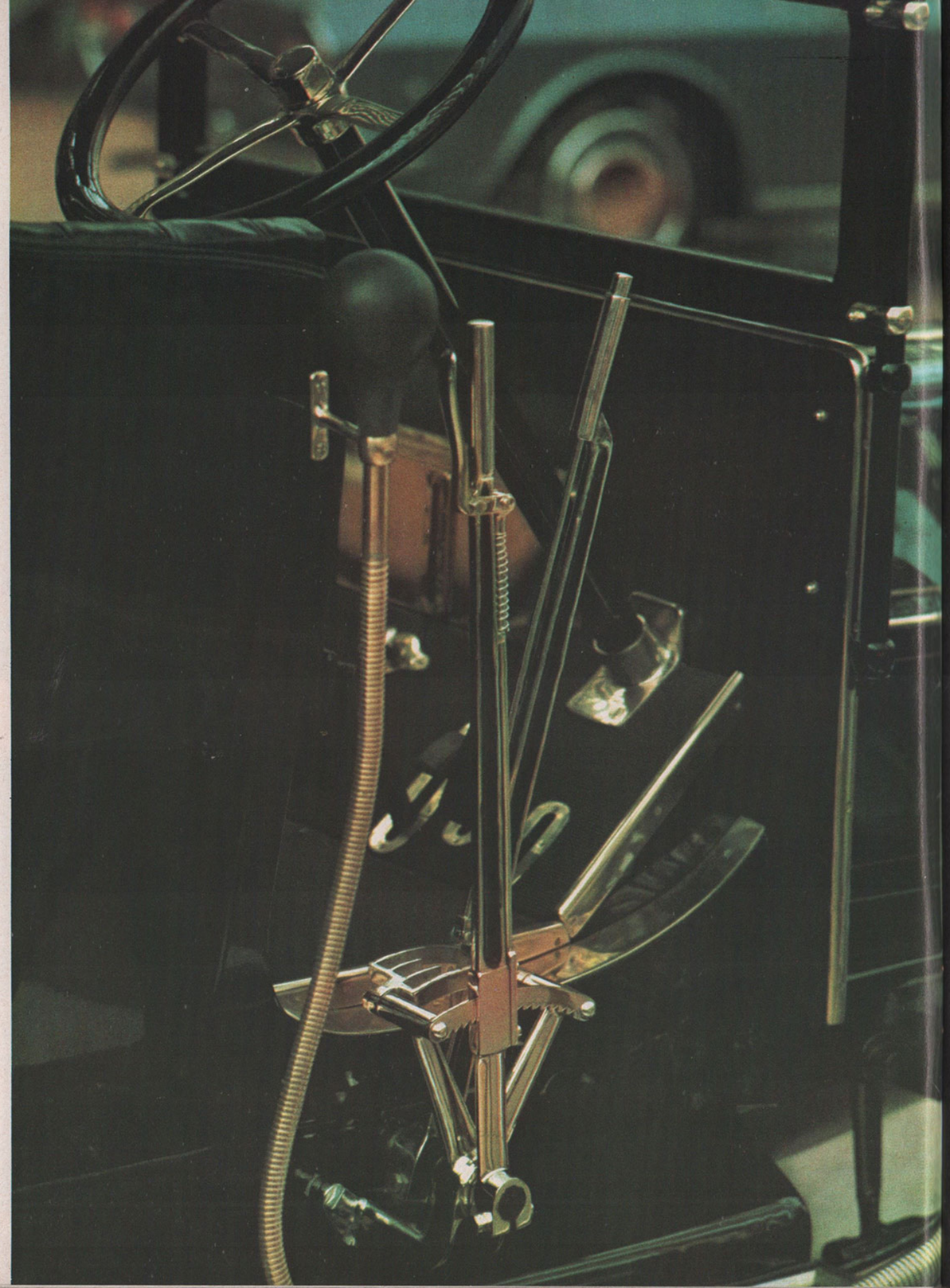
REIMS F3 : CEVERT-S'EN-VA-T-EN-GUERRE...

... mais Westbury possédait une arme secrète, qu'il ne dévoila qu'au moment de la vérité, littéralement sur la ligne d'arrivée : un capot (celui de sa Brabham) plus long que celui, tout camus il est vrai, de la Tecno de François! Eh oui, à Reims, on a l'habitude des arrivées serrées, au finish, mais à ce point-là, ce fut vraiment incroyable : « not more than 6 inches », pas plus de 15 centimètres, convenait Westbury... Cevert était sûr d'avoir gagné, comme en était persuadée la sonorisation qui le déclara d'abord vainqueur, avant de devoir rectifier l'annonce, les chronométreurs étant, en ce qui les concerne, aussi formels, mais en sens inverse. Il ne peut être question de mettre leur jugement en doute, mais en tout état de cause, il reste qu'une photo devrait être automatiquement prise lors de chaque arrivée de course : cela supprimerait toute discussion. A l'arrivée près, donc, la course fut limpide : dès le départ, Cevert et Westbury s'échappaient, poursuivis par Ikuzawa dont la Brabham équipée du nouveau Holbay à carburateur « à guillotine » disposait, de toute évidence, de beaucoup de chevaux! Très audacieux dans les courbes aussi, le pilote japonais réussissait le tour de force de rejoindre les deux premiers qui s'entendaient cependant très bien. Et ce trio laissait littéralement sur place un gros peloton qui, au contraire, paraissait s'empêtrer dans trop d'inexpérience et de manœuvres pas toujours très heureuses... Ainsi, dès le 6e tour, les hommes de tête possédaient-ils plus de 20″ d'avance sur un groupe qui, de sept unités, s'était réduit à six quand Potocki sortit de la route : Mazet, Vigoureux, Bonnin, Bayard, plus Jabouille et Jaussaud... fermant le plus souvent la marche. Chacun, pour des raisons différentes, paraissait plus que circonspect, mais tous deux avaient rapidement compris que ce n'était sûrement pas leur jour! Craignant à juste titre le moteur-canon d'Ikuzawa, Cevert et Westbury l'enfermaient complètement au dernier freinage du Thillois, passant de front tout le virage et continuant ainsi, dans un coude à coude terriblement indécis, jusqu'à la ligne d'arrivée.
Jabouille ayant gagné à Montlhéry huit jours plus tôt, Jaussaud, la cheville gauche encore emprisonnée dans un appareil orthopédique à Reims, mais poursuivant avec acharnement sa rééducation, Cevert faisant preuve de plus en plus de classe et d'autorité, l'épilogue du Championnat de France F3 risque fort de se jouer à l'occasion de la dernière course de la saison à Albi. Impossible, en tout cas, d'émettre le moindre pronostic tellement la lutte paraît ouverte : un vrai mini-championnat du monde, on vous le dit!

LES FF A REIMS : EXPÉRIENCE NON CONCLUANTE

Parmi les spécialistes, les avis étaient très partagés : était-il raisonnable, en raison des caractéristiques du circuit, des voitures et des pilotes, de faire courir une manche du Criterium National de Formule France à Reims? Après l'alarmant accident causé par une fausse manœuvre de Prouzet en pleine ligne droite, qui provoqua un terrifiant carambolage dont heureusement se tirèrent indemnes, ou presque, Max, Éthuin, Mieusset et Prouzet lui-même, cependant que Lacarrau qui faisait partie de ce groupe de leaders passait miraculeusement au travers de la multiple collision, la question que l'on se posait exige, outre un examen approfondi, une réponse circonstanciée. Il se produisit en outre un second accident dans la courbe Annie Bousquet, qui mit plusieurs concurrents en grande difficulté et causa également l'abandon de l'un des favoris, Guerre Berthelot... Il est évident que pour rapides qu'elles soient, les FF ne peuvent provoquer une sélection suffisante sur un tel circuit. Mais rapides, elles le sont assez pour qu'un mélange artificiel se produise inévitablement entre pilotes d'expérience et de valeur fort dissemblables : c'est ce qu'a prouvé le déroulement de la course, et c'est là que réside le danger. Malgré les recommandations énergiques de Jean Lucas qui dirigeait l'épreuve, et malgré aussi l'exhortation au sang froid qu'était venu leur prodiguer tout exprès Jean-Pierre Beltoise avant le départ, ce que l'on pouvait craindre s'est produit. Par une chance extrême, tout ceci s'est soldé par des châssis et suspensions tordus, une grande trouille et quelques jours d'observation à l'hôpital pour Mieusset, dont l'arceau de sécurité probablement heurté par la voiture de Prouzet s'est retourné, venant heurter violemment son casque et l'assommant.
Cette sombre journée est à marquer d'une pierre noire pour le malheureux Serge Aziosmanoff dont les trois voitures, si admirablement présentées, ont été plus ou moins gravement endommagées sans qu'il y aille de la faute de ses pilotes, et qui a ainsi connu une première défaite aussi amère qu'injuste. Elle est aussi fâcheuse pour Jean-Marc Chaillet qui, ayant naturellement ralenti et freiné en arrivant sur les lieux de la collision (plus de trente secondes après) fut violemment heurté et envoyé « aux pâquerettes » par Visseyrias, le concurrent qui le suivait. Apparemment, il ne vint pas à l'idée de celui-ci, alors que trois épaves encombraient la chaussée et que la poussière soulevée rendait la visibilité précaire, qu'il y avait lieu de lever le pied! Les Elina de J.-P. B, par l'intermédiaire de Jean-Pierre Moroni, recueillaient donc leur premier succès, dans des conditions tout à fait particulières sans doute. Mais il convient de noter que deux d'entre elles faisaient partie du malheureux groupe de tête décimé, et que la qualité de leur préparation est apparue en nets progrès. Lacarrau, sur sa Pygmée, terminait très proche second, à 2/10...
Il sera donc du devoir de la FFSA et de sa Commission FF de tirer la leçon de ces événements. L'avenir de la formule certes, mais aussi et surtout la sécurité des jeunes pilotes en dépendent. La FF, en peu de mois, a accumulé un capital de prestige et de confiance étonnant, elle est tenue à bout de bras par les deux grandes firmes françaises que sont Michelin et Elf, avec un esprit sportif et désintéressé que l'on se plaît à souligner. Elle a suscité l'attention bienveillante des pouvoirs publics, ainsi qu'en témoignait à Reims la présence du colonel Crespin qui a débloqué pour elle des crédits. Bref, il nous appartient de la garder sur la bonne voie.





LE GUIDE CHAMPION DU SALON 68

Il n'existe hélas pas encore en France un Salon de la voiture de course, comme peuvent en visiter les Anglais à Londres, les Autrichiens à Vienne ou les Italiens à Turin. C'est, pour les sportifs français, une lacune qui, on l'espère, sera un jour comblée (1). En attendant, tous les amoureux de l'automobile vont se passionner pour le Salon de l'Automobile plus orthodoxe auquel ils vont traditionnellement assister à partir du 3 octobre. Au hasard des travées, parmi l'alignement de rutilantes carrosseries plus ou moins utilitaires, ils auront le plaisir de découvrir la perle rare, une monoplace chez Matra peut-être, un prototype chez Alpine sans doute... Mais surtout, ils pourront voir réunies la plupart des voitures sportives et « de sport » construites dans le monde entier, dans un même lieu, en un même temps.

Occasion merveilleuse, assurément, pour comparer, essayer et, en fin de compte choisir? Peut-être, mais il nous semble qu'en raison même de la richesse de l'offre, un bon guide ne sera pas superflu entre les mains d'un acheteur enthousiaste certes, mais organisé aussi. Ce guide, simple, clair, complet autant que faire se peut, nous avons tenté de l'établir pour vous, afin de vous épargner faux-pas, bévues, confusions toujours possibles, temps et argent. Également pour que, même au cas où vous n'auriez pas l'intention d'acheter une voiture, mais seulement de vous ballader en prenant naturellement plaisir à la vue et au toucher des plus belles autos du monde, vous puissiez le faire en toute connaissance de cause. Et de façon enfin à ce que, même si vous n'avez pas la chance d'assister de visu à cette exposition, sa « substantifique moelle » vous en soit donnée dans ces colonnes.

Ce guide, nous l'avons bâti de la façon suivante. Comme principe de base, nous avons adopté l'idée de regrouper les modèles qui sont comparables en « quartiers ». A l'intérieur de ceux-ci, nous avons établi une sélection de « bonnes adresses ». Ceci signifie que si vous ne trouvez pas ici tel ou tel modèle pourtant très connu, il ne faudra pas l'attribuer à un oubli de notre rédaction, mais simplement au fait que nous ne l'avons pas jugé suffisamment sincère ou intéressant pour être signalé à votre attention. En outre, et comme nous l'avions fait l'année dernière, nous avons coté pour vous chaque modèle ici présenté, selon le système simple que voici. Selon le cas les qualités routières sont jugées

Excellentes Bonnes Moyennes

De même que l'« accueil », c'est-à-dire le confort et la qualité de la finition, pourra être

Excellent Bon Moyen

GUIDE SALON

Notre dessein n'est donc pas de vous soumettre un catalogue, l'organisation du Salon en édite d'excellents, mais un véritable guide, ce qui sous-entend une sélection et une classification. Nous sommes en mesure de le faire, puisque nous avons la chance d'essayer presque tous les modèles qui sont lancés sur le marché français. Et nous croyons que c'est bien là le service que vous attendez d'une revue. Bien entendu, nous nous sommes volontairement limités aux modèles présentant des caractéristiques sportives.

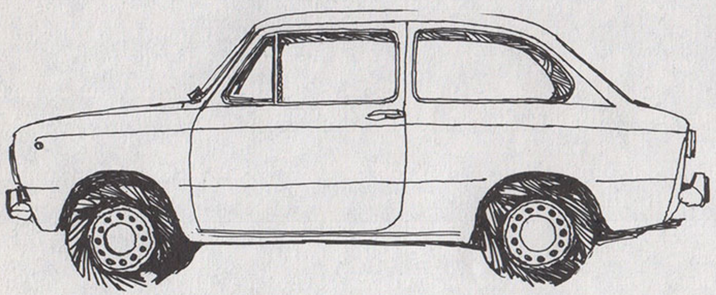
Enfin, pour vous orienter dans nos différents « quartiers », nous vous laissons la bride sur le cou, car c'est là votre affaire et pas la nôtre. Ainsi, si vous êtes père de famille nombreuse et que vous n'aimiez que la Lotus Europe, nous ne pouvons que compatir à votre drame, mais il n'entre pas dans nos intentions de vous assommer de bons conseils : il doit déjà se trouver suffisamment de gens autour de vous pour le faire... Nous comprenons très bien qu'en automobile (comme ailleurs), la passion passe avant la raison... Tout ce que nous voulons, c'est que même si vous êtes sujet aux rhumes de cerveau, mais que vous désiriez à tout prix une décapotable, vous en choisissiez au moins une bonne : ça ne vous empêchera pas d'avoir le nez rouge et les yeux larmoyants, d'accord, mais comme ça, vous garderez quand même un moral terrible! Alors, amusez-vous bien!

(1) A signaler que M. Bernigaud, qui semble nous avoir entendu, en organisera un sur le circuit de Magny-Cours du 15 au 17 novembre. Bravo.

PETITES BERLINES

Catégorie en plein boum, en France en particulier. Pour tous budgets et usages. On peut les remplir de copains, ou aller s'amuser tout seul sur les petites routes. La Ford Escort GT (1300 cc, 75 CV SAE, 148 km/h, 8 980 F, est de celles-là. Les Austin et Morris Cooper continuent comme par le passé, ce sont toujours les reines en ville. Sur ce plan, la NSU 1000 TT les concurrence sérieusement. L'Opel Kadett Rallye existe maintenant avec un moteur de 1,9 l, 90 CV, et elle est vraiment drôle, sinon très facile à conduire... Trois importantes nouveautés.

Fiat 850 Spécial



A la limite des possibilités par rapport aux performances. Assez amusante à conduire tout de même, surtout en ville où s'exprime une joyeuse agilité. Aussi, aspect moins « bourgeois » sans doute que ses concurrentes françaises, mais en revanche, deux portes seulement.

FIAT 850 SPECIAL

Moteur . . . . . 843 cc, 47 CV DIN
B.V. . . 4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction . . . . . vis et secteur
Suspension . 4 roues indépendantes, AR bras oscillant
Freins . . . . . disques AV

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 142 km/h
Nervosité . . . . . km départ arrêté 39" 7/10
Isolation du bruit . . . . . correcte

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . facile
Synchronisation . . . . . excellente

DIRECTION
Précision . . . . . quelconque
Légèreté . . . . . très douce

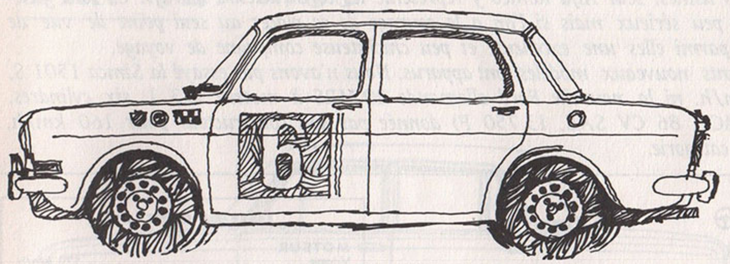
TENUE DE ROUTE
Équilibrage . . . . . sur-vireur
Réaction en cas d'urgence . . . . . prévisible

FREINS
Endurance . . . . . excellente
Équilibrage . . . . . excellent
Progressivité . . . . . excellente

INTÉRIEUR
Accès . . . . . facile (mais 2 portes)
Position de conduite . . . . . convenable
Confort des sièges . . . . . moyen

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . exigu
Finition intérieure . . . . . correcte
Finition extérieure . . . . . correcte
PRIX . . . . . 6 690 F

Simca 1000 S



Elle représente un considérable progrès par rapport à l'ancienne 1000, sans atteindre pourtant des sommets... Malgré une direction maintenant précise et une suspension arrière bien plus efficace, la tenue de cap reste délicate par vent latéral. Les freins à tambours sont très en retard sur les performances, et les efforts de présentation peuvent paraître d'une puérilité affligeante...

SIMCA 1 000 S

Moteur . . . . . 1 118 cc, 49 CV DIN
B.V. . 4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction . . . . . à crémaillère
Suspension . . 4 roues indépendantes (demi-arbres AR à double cardan)
Freins . . . . . tambours

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 143,5 km/h
Nervosité . . . . . km départ arrêté 38"8
Isolation du bruit . . . . . faible à haut régime

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . précise
Synchronisation . . . . . faible en première

DIRECTION
Précision . . . . . en grand progrès
Légèreté . . . . . douce

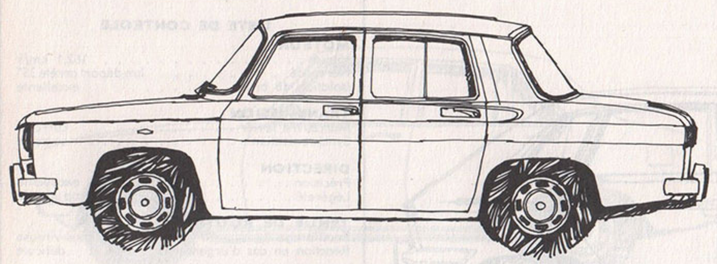
TENUE DE ROUTE
Équilibrage . . . . . sur-vireur
Réaction en cas d'urgence . . . . . prévisible

FREINS
Endurance . . . . . insuffisante
Équilibrage . . . . . instable
Progressivité . . . . . variable

INTÉRIEUR
Accès . . . . . aisé
Position de conduite . . . . . bonne
Confort des sièges . . . . . correct

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . moyen
Finition intérieure . . . . . clinquante
Finition extérieure . . . . . correcte
PRIX . . . . . 8 995 F

R8 S



Elle se situe quelque part entre la R8 Gordini et la R8 normale, mais où? En fait, beaucoup plus près de la seconde, les performances, la tenue de route n'évoquant en rien le bolide maison... Quant au confort et à la finition, ils sont plutôt en retrait par rapport à la R8 de série... On pouvait attendre mieux et plus sincère de Renault.

RENAULT 8 S

Moteur. . . . . 1 108 cc, 51 CV DIN à 5 400 t/m
B.V. . . 4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction . . . . . crémaillère
Suspension . 4 roues indépendantes, bras oscillants, bras oscillants AR
Freins . . . . . à disques

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 143,338 km/h
Nervosité . . . . . km départ arrêté 39"
Isolation du bruit . . . . . insuffisante

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . en progrès
Synchronisation . . . . . correcte

DIRECTION
Précision . . . . . bonne
Légèreté . . . . . douce

TENUE DE ROUTE
Équilibrage . . . . . très sur-vireur
Réaction en cas d'urgence . . . . . délicate

FREINS
Endurance . . . . . excellente
Équilibrage . . . . . excellent
Progressivité . . . . . excellente

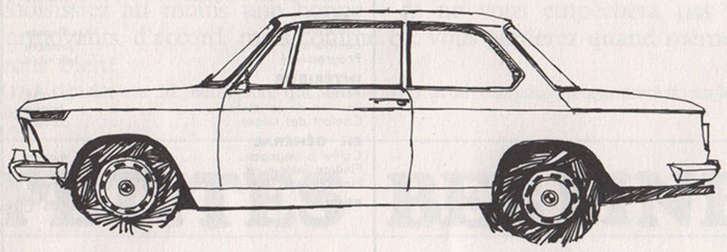
INTÉRIEUR
Accès . . . . . aisé
Position de conduite . . . . . inacceptable
Confort des sièges . . . . . à revoir

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . correct
Finition intérieur . . . . . bon marché
Finition extérieure . . . . . correcte
PRIX . . . . . 8 750 F

LA CLASSE MOYENNE:

C'est une catégorie florissante et de plus en plus riche en modèles dotés d'un rapport prix/performances très intéressant. L'apanage pratiquement des grandes usines, seul Alfa Romeo y représente les constructeurs sportifs. Ce sont généralement des automobiles d'un aspect un peu sérieux mais si l'on a le courage de se placer au seul point de vue de la raison, on est presque sûr de trouver parmi elles une excellente et peu chichiteuse compagne de voyage.
Depuis le dernier Salon, de très intéressants nouveaux modèles sont apparus. Nous n'avons pas essayé la Simca 1501 S, donné par son constructeur pour 160 km/h, ni la nouvelle Ford allemande 20 MRS à moteur 2,3 l, six cylindres. De même la Mazda Luce 1500 SS (1 ACT, 86 CV SAE, 13 750 F) donnée par son constructeur pour 160 km/h, pourrait entrer éventuellement dans cette catégorie.

BMW 2002



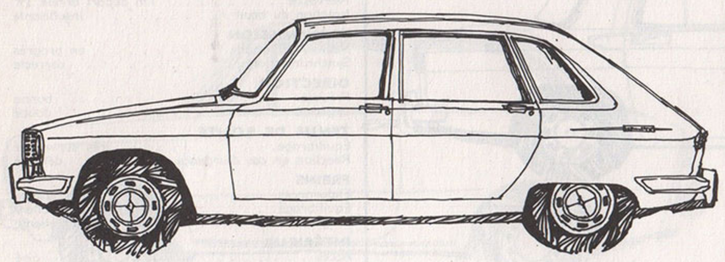
Un remarquable compromis ville et route, car elle est compacte, souple et nerveuse. Conception et aspect modernes et séduisants, mais ambiance austère à bord. Bel exemple de la technique « puzzle » bien comprise (moteur de la berline 2000 dans la caisse de la 1600).

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 990 cc, 1 ACT, 100 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	vis et galets
Suspension	4 roues indépendantes (roues arrières tirées)
Freins	à disques AV assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	170 km/h
Nervosité	km départ arrêté 32" 4/10
Isolation du bruit	bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	très bonne
Légèreté	très bonne
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	assez bonne
Équilibrage	bon
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé (2 portes)
Position de conduite	très bonne
Confort des sièges	moyen
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	triste
Finition extérieure	bonne
PRIX	15 940 F

R16 TS



Bon rapport prix-performances, indiscutable confort, finition réellement soignée, cette grande avaleuse de kilomètres ne souffre que d'une tenue de route trop antisportive. Carrosserie d'un aspect utilitaire peut-être, mais profilage certainement efficace : comparer à ce sujet la puissance annoncée et la vitesse, c'est significatif.

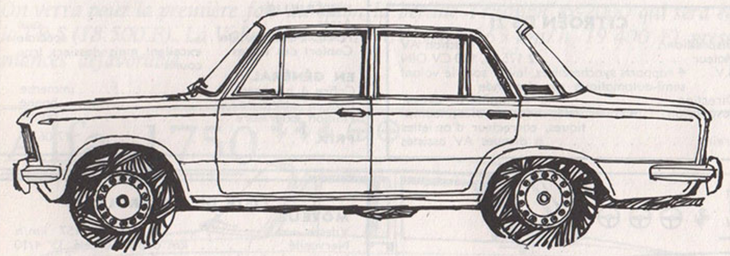
Moteur	1 565 cc, 83 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier sous le volant
Direction	à crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes (barre de torsion)
Freins	à disques AV assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	162,1 km/h
Nervosité	km départ arrêté 35"
Isolation du bruit	excellente
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	correcte
Synchronisation	correcte
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	trop lourde
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	très sous-vireuse
Réaction en cas d'urgence	délicate
FREINS	
Endurance	excellente
Équilibrage	excellente
Progressivité	excellente
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé
Position de conduite	assez bonne
Confort des sièges	remarquable
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	énorme
Finition intérieure	très soignée
Finition extérieure	bonne
PRIX	13 100 F

LES BERLINES

Fiat 125



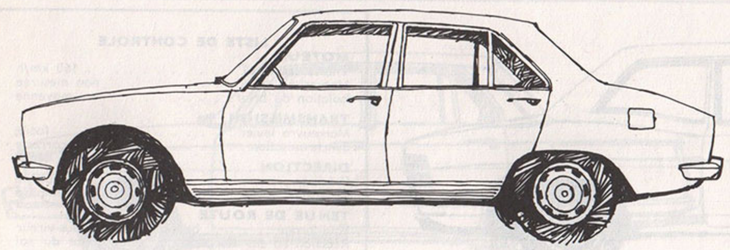
Le rapport prix-performances vedette de la catégorie. Aspect sobre, pas du tout déplaisant et, malgré le faux bois vraiment faux à hurler, finition d'un bon niveau. Sur la route, ne révèle pas l'esprit pétillant de la 124, et le confort dépend étroitement de l'état de la chaussée. Marque une date : celle de la vraie démocratisation de l'arbre à cames en tête!

Moteur	1 608 cc, 90 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	vis et galet
Suspension	essieu arrière rigide
Freins	à disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	165,5 km/h
Nervosité	km départ arrêté 34" 5/10
Isolation du bruit	assez bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	quelconque
Légèreté	assez douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	délicate sur mauvais sol
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	très bonne
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé
Position de conduite	bonne
Confort des sièges	excellent
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	convenable
Finition intérieure	soignée
Finition extérieure	bonne
PRIX	11 190 F

504 Injection



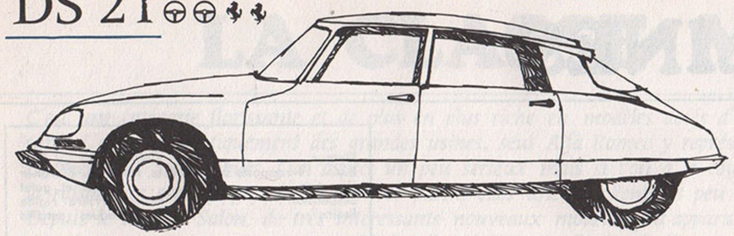
Grande première pour la nouvelle Peugeot qui est belle, confortable, spacieuse, sûre. Mais le rapport prix-performances, dans cette catégorie très riche, n'est nullement exceptionnel, et quelques finitions (tissu du pavillon, tableau de bord) ou accessoires (volant, aérateur) ne sont pas du tout à la hauteur. Conduite très facile, mais guère amusante sur parcours accidenté.

Moteur	1 796 cc, 103 CV SAE
B.V.	4 rapports synchronisés, levier sous le volant
Direction	à crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes (roues AR tirées)
Freins	à disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	165 km/h
Nervosité	km départ arrêté 34"
Isolation du bruit	excellente
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	parfaite
DIRECTION	
Précision	excellente, démultiplication excessive
Légèreté	très douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	très sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	imperturbable, trop lente
FREINS	
Endurance	non jugée
Équilibrage	excellent
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé
Position de conduite	très bonne
Confort des sièges	remarquable
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	bonne
Finition extérieure	bonne
PRIX	14 800 F

DS 21



Elle vieillit bien, c'est vrai, mais elle vieillit quand même... Beaucoup de rivales sont nées pour contester son « règne » sur la route, ce qui s'avère encore, lorsque le mauvais temps s'en mêle, pas si facile que ça! Une suspension qui demeure un modèle, mais un moteur d'un autre âge...

CITROËN DS 21

Disposition	traction AV
Moteur	2 175 cc, 100 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier sous le volant semi-automatique sur demande
Direction	à crémaillère, assisté
Suspension	4 roues indépendantes, oléopneumatiques, correcteur d'assiettes
Freins	à disques AV assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Vitesse	171,428 km/h
Nervosité	km départ arrêté 36"
Isolation du bruit	faible à haut régime

TRANSMISSION

Manœuvre levier	manuelle : lourde, semi-automatique : lente
Synchronisation	bonne

DIRECTION

Précision	excellente
Légèreté	excellente, réactions en butées

TENUE DE ROUTE

Équilibrage	très sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible

FREINS

Endurance	bonne
Équilibrage	très bon
Progressivité	délicate à obtenir

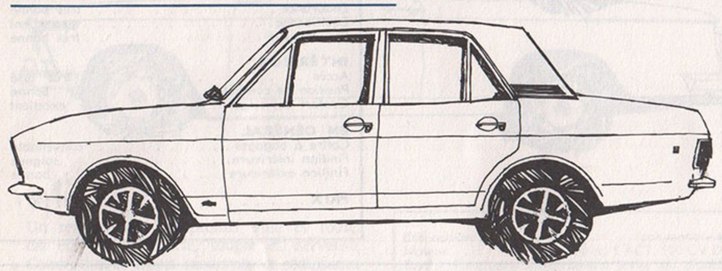
INTÉRIEUR

Accès	aisé
Position de conduite	spéciale
Confort des sièges	excellent mais dossiers trop courts

EN GÉNÉRAL

Coffre à bagages	immense
Finition intérieure	bonne
Finition extérieure	bonne
PRIX	17 063 F

Cortina 1600 E



Une esthétique très réussie, de belles et larges roues sur lesquelles la carrosserie paraît bien campée, une finition à beaucoup d'égards raffinée. Mais les performances sont un peu décevantes, et le confort trop sacrifié à l'humeur tyrannique d'un essieu arrière extrêmement rigide!

FORD (G. B.) CORTINA 1600 E

Moteur	1 599 cc, 82 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	circulation de billes
Suspension	essieu arrière rigide
Freins	à disques AV

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Vitesse	157 km/h
Nervosité	km départ arrêté 35" 4/10
Isolation du bruit	faible à haut régime

TRANSMISSION

Manœuvre levier	excellente
Synchronisation	parfaite

DIRECTION

Précision	quelconque
Légèreté	moyenne

TENUE DE ROUTE

Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	délicate sur mauvais sol

FREINS

Endurance	assez bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	bonne mais pédale dure

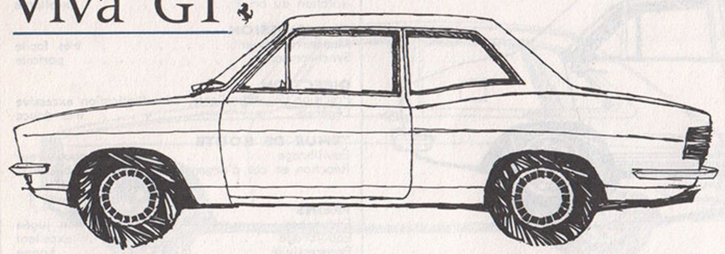
INTÉRIEUR

Accès	très aisé
Position de conduite	très bonne
Confort des sièges	bon

EN GÉNÉRAL

Coffre à bagages	convenable
Finition intérieure	très soignée
Finition extérieure	très soignée
PRIX	12 350 F

Viva GT



Le service commercial de Vauxhall a, dans ce cas, manifestement pris le pas sur le bureau d'études... Alors, ayons recours au bon La Fontaine pour constater que le ramage ne vaut pas le plumage... Et comme il faut savoir aller jusqu'au bout de ses idées, nous conseillons vivement le port de la combinaison en Nomex et des gants à trous-trous pour conduire cette auto! Quant au casque, pas la peine de le mettre, vous pouvez vous contenter de l'installer de façon apparente sur la plage arrière, ça ira très bien ainsi...

VAUXHALL VIVA GT

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 975 cc, 106 CV DIN, 1 ACT
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	à crémaillère
Suspension	essieu arrière rigide
Freins	à disques AV assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Vitesse (estimée)	160 km/h
Nervosité	non mesurée
Isolation du bruit	moyenne

TRANSMISSION

Manœuvre levier	facile
Synchronisation	correcte

DIRECTION

Précision	bonne
Légèreté	douce mais trop démultipliée

TENUE DE ROUTE

Équilibrage	beaucoup trop sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	selon l'état du sol

FREINS

Endurance	non jugée
Équilibrage	correcte
Progressivité	quelconque

INTÉRIEUR

Accès	aisé mais 2 portes
Position de conduite	correcte
Confort des sièges	bon

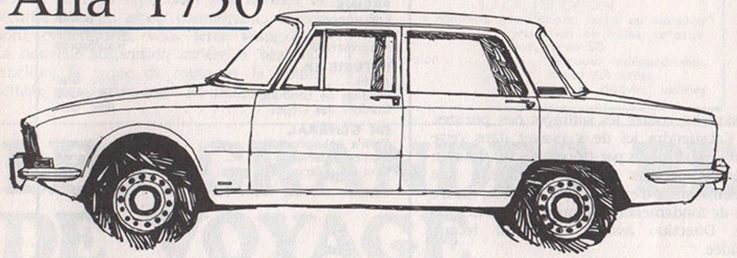
EN GÉNÉRAL

Coffre à bagages	valable
Finition intérieure	naïve
Finition extérieure	clinquante
PRIX	13 855 F

LES BERLINES A HAUTE PERFORMANCE OU DE LUXE

On peut subdiviser cette catégorie en deux classes : les grandes routières (Alfa 1750, BMW 2000 et 2002 TI, etc.), et les modèles d'un seuil de performances un peu moindre, mais d'un luxe assez raffiné, comme par exemple la Rover 2000 TC. On verra pour la première fois la nouvelle BMW 6 cylindres, 2,5 l. D'autre part, une voiture exceptionnelle la NSU Ro 80 à moteur Wankel se range dans cette classe tant par son prix (23 950 F) que par ses performances (34" 8/10 au km, 175 km/h). On loue son esthétique très moderne, sa tenue de route, sa direction. Par contre, sa suspension et sa nervosité un peu faible sont critiquables. Quant à son silence de fonctionnement, il est impressionnant. On verra pour la première fois au salon la berline Triumph ex-2000 qui sera équipée du 6 cylindres, 2,5 l, à injection de la TR 5 (18 500 F). La Volvo 144 S/115 CV SAE, 165 km/h, 19 400 F) présente pour sa part un rapport prix-performances défavorable.

Alfa 1750



Souplesse et silence font vraiment de cette berline un petit salon ambulant, où la performance est obtenue dans une ambiance ouatée, sans aucun effort apparent. Les sensations sportives s'estompent, la vivacité se masque sous une apparente nonchalance que dément les chiffres. Un peu déroutant pour les inconditionnels d'Alfa-Romeo, mais il serait injuste de taxer la 1750 d'embourgeoisement, puisque la puissance, pour être feutrée, est là et bien là.

ALFA ROMEO 1750

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 779 cc, 132 CV SAE 2 ACT
B.V.	5 rapports synchronisés, levier central
Direction	circulation de billes
Suspension	essieu arrière rigide
Freins	à disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Vitesse	180 km/h
Nervosité	km départ arrêté 32" 5/10
Isolation du bruit	remarquable

TRANSMISSION

Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente

DIRECTION

Précision	bonne
Légèreté	douce mais lourde à l'arrêt

TENUE DE ROUTE

Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible

FREINS

Endurance	excellente
Équilibrage	correcte
Progressivité	douteuse

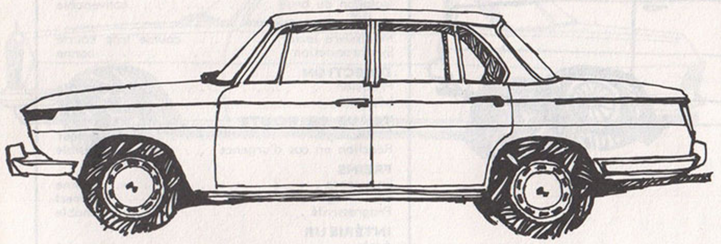
INTÉRIEUR

Accès	très aisé
Position de conduite	bonne
Confort des sièges	très bon

EN GÉNÉRAL

Coffre à bagages	convenable
Finition intérieure	soignée
Finition extérieure	très bonne
PRIX	18 750 F TTC

BMW 2000 Tilux



Décourage la critique, sans inciter à l'enthousiasme, et pourtant, c'est une voiture vaste, confortable, nerveuse, rapide, belle aussi. Comme ces filles jolies, bien faites, aux traits réguliers, mais qui laissent un peu froid : le sex-appeal, on en a ou pas...

BMW 2000 TILUX

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 990 cc, 120 CV DIN, 1 ACT
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	vis et galet
Suspension	4 roues indépendantes (roues AR tirées)
Freins	AV à disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Vitesse	180 km/h
Nervosité	km départ arrêté 32" 1/10
Isolation du bruit	très bonne

TRANSMISSION

Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente

DIRECTION

Précision	très bonne
Légèreté	convenable

TENUE DE ROUTE

Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible

FREINS

Endurance	moyenne
Équilibrage	bon
Progressivité	bonne

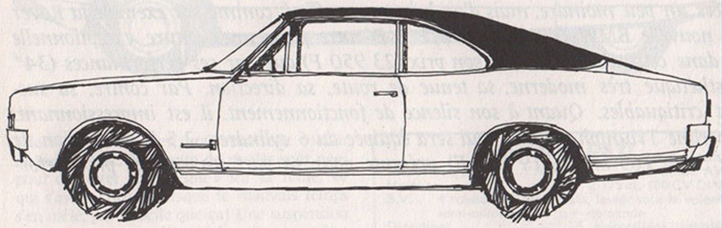
INTÉRIEUR

Accès	très aisé
Position de conduite	très bonne
Confort des sièges	moyen

EN GÉNÉRAL

Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	triste
Finition extérieure	bonne
PRIX	24 771 F

Opel Commodore GS



C'est une grosse voiture, mais son rapport prix-performances lui fait occuper ici une place de choix. Vitesse et nervosité ne lui manquent absolument pas, et en se plaçant à ce seul point de vue, objectivement, c'est un choix tout à fait justifié. D'un autre côté, son manque de raffinement mécanique et sa présentation trop complaisamment tapageuse peuvent lui coûter les suffrages des puristes. On s'abstiendra ici de s'engager dans cette querelle aux motifs par trop subjectifs, tout en faisant remarquer qu'à part peut-être une consommation d'essence plutôt élevée, on n'a rien de fondamental à reprocher à cette voiture. Direction assistée fortement recommandée.

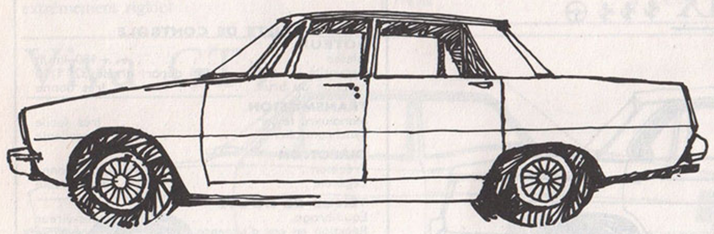
OPEL COMMODORE GS

Disposition	conventionnelle
Moteur	2 490 cc, 6 cylindres en ligne, 1 ACT, 115 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	circulation de billes
Suspension	essieu AR rigide
Freins	à disques AV assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	183,5 km/h
Nervosité	km départ arrêté 32" 4/10
Isolation du bruit	très bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	moyenne
Légèreté	lourde (assisté SD)
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	convenable
Progressivité	insuffisante
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé
Position de conduite	volant trop grand
Confort des sièges	très bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	soignée
Finition extérieure	tape-à-l'œil
PRIX	18 435 F

Rover 2000 TC



L'élégance de cette berline finement dessinée et amoureusement capitonnée de cuir fait sa personnalité... et souligne la vôtre. Rien de sérieux à lui reprocher, sinon des performances et une souplesse à bas régime un peu faibles. Et, tout de même, un coffre à bagages si exigu qu'il incite beaucoup de propriétaires de Rover à installer leur roue de secours sur le dessus du couvercle : ça fiche tout par terre...

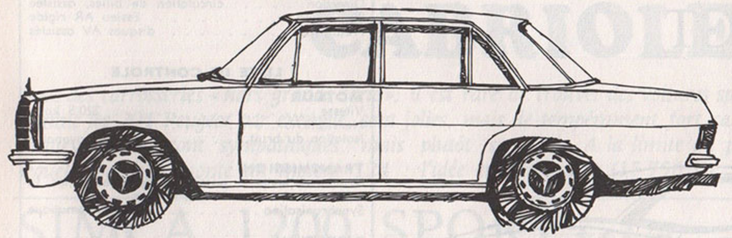
ROVER 2000 TC

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 978 cc, 110 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	vis et galet
Suspension	essieu AR de Dion
Freins	à disque assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	175 km/h
Nervosité	km départ arrêté 33" 7/10
Isolation du bruit	convenable
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	course trop courte
Synchronisation	bonne
DIRECTION	
Précision	acceptable
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	correct
Progressivité	convenable
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé
Position de conduite	excellente
Confort des sièges	remarquable
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	exigu
Finition intérieure	élégante
Finition extérieure	très soignée
PRIX	21 800 F

Mercedes 250



Elle n'a rien de sportif, évidemment, cette berline cossue, ventrue, déjà imposante, mais sur une grande route, il faut commencer à « s'en occuper » pour la suivre! Nouveau tableau de bord répondant aux normes de sécurité US d'un aspect consternant... A son bord, évidemment, vous ferez votre âge... La nouvelle suspension arrière a beaucoup amélioré la tenue de route, et la voiture semble plus légère entre les mains.

MERCÈDES BENZ 250

Disposition	conventionnelle
Moteur	2 496 cc, 6 cylindres en ligne, 1 ACT, 130 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	circulation de billes, amortisseur, servo SD
Suspension	4 roues indépendantes, roues AR tirées
Freins	à disques assistés

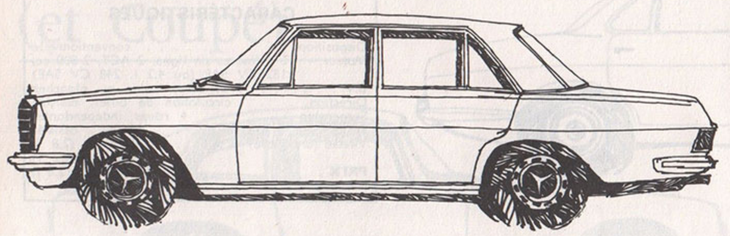
LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	180 km/h
Nervosité	km départ arrêté 33" 9/10
Isolation du bruit	convenable
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	assistée
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	bon
Progressivité	insuffisante
INTÉRIEUR	
Accès	très facile
Position de conduite	volant trop grand
Confort des sièges	très bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	sans goût
Finition extérieure	très bonne
PRIX	23 300 F

LES GRANDES BERLINES DE VOYAGE

... ou comment faire goûter aux familles nombreuses les joies de la vitesse, en toute sérénité. Dans cet ordre d'idées, Jaguar est passé maître, et il présente au Salon de Paris une nouvelle carrosserie. Moins ambitieuse se présente la Rover 3,5 litres équipée d'un V8 d'origine manifestement américaine. La carroserie demeure à quelques détails près celle de la 2000.

Mercedes 6.3



Si la berline Mercedes 250 est imposante, celle-ci est majestueuse! Elle est aussi autrement « sportive », encore que ce qualificatif résonne comme un « couac » si l'on se contente de regarder la 6.3 ou de s'affaler dans l'un de ses gigantesques fauteuils! Mais appuyez donc un peu sur l'accélérateur, et vous comprendrez tout de suite ce que nous voulons dire... Vous sentirez la suspension arrière s'écraser, votre dos se coller au dossier, l'étoile à trois branches qui trône sur le massif radiateur viser le ciel, et deux tonnes de bon acier de la Ruhr s'ébranler à la vitesse d'une fusée Atlas sans vous laisser le temps de comprendre ce qui vous arrive! Voyez-vous, il ne faut jamais se fier aux apparences...

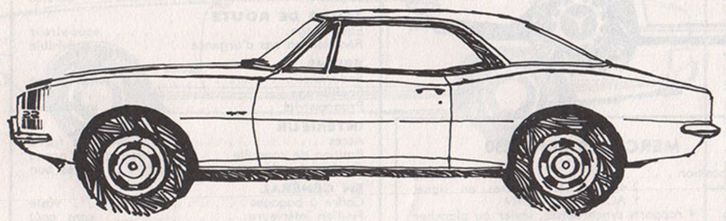
MERCEDES 300 SEL 6.3

Disposition	conventionnelle
Moteur	V8 1ACT, 6 329 cc, 250 CV DIN
B.V.	automatique, 4 rapports
Direction	circulation de billes, assistée
Suspension	4 roues indépendantes, pneumatique, correcteur d'assiette
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	220 km/h (non mesurée)
Nervosité	non mesurée mais fantastique
Isolation du bruit	excellente
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	automatique
DIRECTION	
Précision	très bonne
Légèreté	assistée
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	excellente
Équilibrage	excellent
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	très aisé
Position de conduite	volant trop grand
Confort des sièges	fabuleux
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	de qualité
Finition extérieure	soignée
PRIX	65 000 F

Chevrolet Camaro 396 / Ford Mustang GT



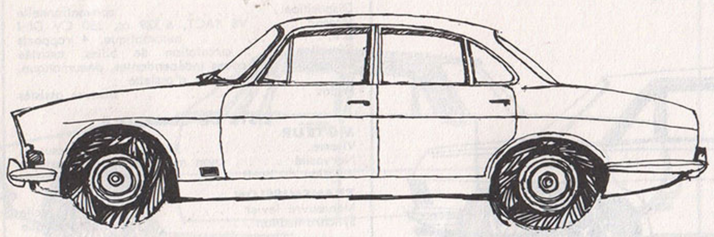
Ces « big bangers » américains reçoivent à leur arrivée dans notre étroit hexagone un traitement destiné à les rendre plus conformes à l'état de notre réseau routier (pneus radiaux, amortisseurs renforcés, autobloquant, etc.), une médecine énergique qui, si elle n'en fait pas des petits trésors de sophistication ni même de docilité, les rend néanmoins aptes à satisfaire les sans-complexes, les costauds, les bourrus. A déconseiller toutefois aux maniaques des arbres à cames en tête... Evoquent de toute façon une mâle puissance, ce dont les propriétaires, qu'ils en aient besoin ou pas, seront ravis de se servir...

Disposition	conventionnelle
Moteur	V8 6 489 cc, 325 CV SAE
B.V.	automatique 3 rapports
Direction	circulation de billes, assistée
Suspension	Essieu AR rigide
Freins	disques AV assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	220,5 km/h
Nervosité	29"
Isolation du bruit	convenable
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	possibilité de sélectionner la 1re par erreur
Synchronisation	automatique
DIRECTION	
Précision	moyenne
Légèreté	assistée
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	correct
Progressivité	douteuse
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (2 portes)
Position de conduite	quelconque
Confort des sièges	mauvais
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	petit
Finition intérieure	ordinaire
Finition extérieure	bonne
PRIX	36 295 F

Jaguar XJ 6



NOUVEAUTÉ

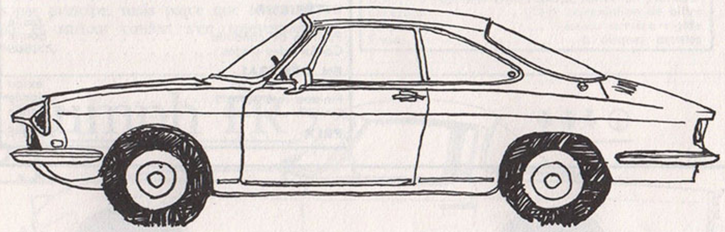
CARACTÉRISTIQUES

Disposition	conventionnelle
Moteur	6 cylindres en ligne, 2 ACT, 2 800 cc, 182 CV SAE (ou 4,2 l, 248 CV SAE)
B.V.	4 synchro, levier au plancher
Direction	circulation de billes, assistée
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques, assistés
Vitesse (annoncée)	190 km/h (2,8 l)
	205 km/h (4,2 l)
PRIX	+ de 30 000 F (2,8 l)

PETITS COUPES ET PETITS CABRIOLETS

Avec des carrosseries « hors grande série », il est rare de trouver des voitures sportives à moins de 15 000 francs. Certaines, comme les 204 Peugeot par exemple, sont jolies, mais de tempérament fort calme. D'autres, comme les MG Midget ou Healey Sprite, sont sympathiques, mais plutôt surannés. A la limite du prix, on peut citer le coupé Fiat 850 dans lequel Abarth a monté un moteur 124 : l'idée est séduisante (15 756 F).

SIMCA 1200 SPORT



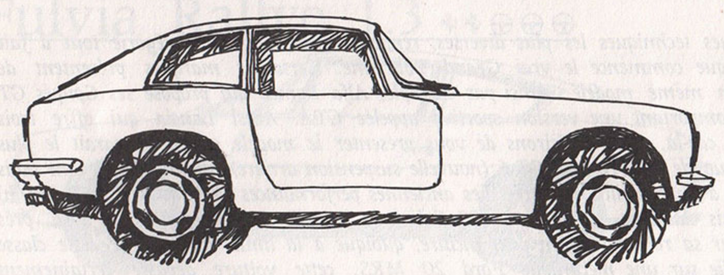
Elle subit encore le handicap d'une jeunesse pendant laquelle les ambitions sportives étaient le cadet de ses soucis. Sa jolie carrosserie un peu mièvre plaisait aux dames, qui n'étaient pas effarouchées par la puissance du petit 1000 cc de tourisme... Elles ne la reconnaîtraient plus aujourd'hui, leur auto un peu sucrée, transformée en vraie mini-GT par un moteur musclé, une suspension revue et corrigée, une direction précise! Sans doute est-elle encore à court d'agressivité esthétique, mais pas de tempérament.

Moteur	1 204 cc, 80 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	à crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes (demi-arbres AR à double cardan)
Freins	disques

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	170 km/h
Nervosité	km départ arrêté 34" 5/10
Isolation du bruit	bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	facile
Synchronisation	excellente sauf en première
DIRECTION	
Précision	en progrès
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sur-vireur
Réaction en cas d'urgence	très saine
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	très bon
Progressivité	très bonne
INTÉRIEUR	
Accès	correct
Position de conduite	bonne
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	exigu
Finition intérieure	discutable
Finition extérieure	très bonne
PRIX	13 850 F

Honda S 800 Cabriolet (et Coupé)



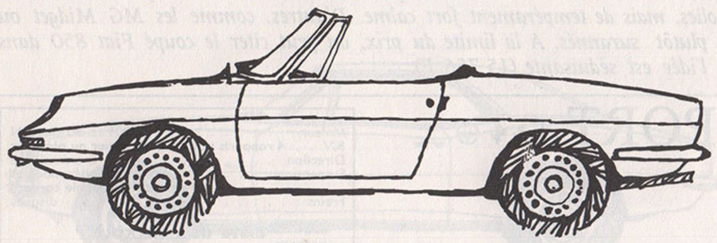
Un moteur toujours aussi extraordinaire, mais, depuis le Salon 67, un rapport prix-performances un peu moins alléchant. Quant à la suspension, elle demeure égale à elle-même : la plus raide du monde!

Moteur	791 cc, 70 CV DIN, à 8 000 t/m, 2 ACT
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	crémaillère
Suspension	essieu AR rigide
Freins	tambours

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	155 km/h
Nervosité	km départ arrêté 34"8
Isolation du bruit	moyenne mais mélodieux
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	excellente
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	excellente
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	saine
FREINS	
Endurance	moyenne
Équilibrage	correct
Progressivité	correcte
INTÉRIEUR	
Accès	assez facile
Position de conduite	excellent jusqu'à 1,75 m
Confort des sièges	spartiate
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	correct (coupé)
Finition intérieure	fragile
Finition extérieure	assez belle
PRIX	11.750 F

Fiat 850 Sport Spider (et Coupé)



Légèrement revue cette année, la ligne plaît toujours davantage aux filles qu'aux garçons... Les performances sont en hausse grâce au moteur plus musclé, et atteignent un honorable niveau. Italienne jusqu'au bout des phares, on aime ou pas.

FIAT 850 SPORT SPIDER

Moteur . . . . . 903 cc, 52 CV DIN, à 6 500 t/m
B.V. . . 4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction . . . . . vis et secteur
Suspension . indépendante AV, AR (bras oscillants)
Freins . . . . . disques AV

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 143 km/h
Nervosité . . . . . km départ arrêté 39"1
Isolation du bruit . . . . . assez bonne

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . facile
Synchronisation . . . . . excellente,

DIRECTION
Précision . . . . . quelconque
Légèreté . . . . . très douce

TENUE DE ROUTE
Équilibrage . . . . . survireur
Réaction en cas d'urgence . . . . . saine

FREINS
Endurance . . . . . excellente
Équilibrage . . . . . excellent
Progressivité . . . . . excellente

INTÉRIEUR
Accès . . . . . facile
Position de conduite . . . . . bonne
Confort des sièges . . . . . bon

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . exigu
Finition intérieure . . . . . soignée
Finition extérieure . . . . . très bonne

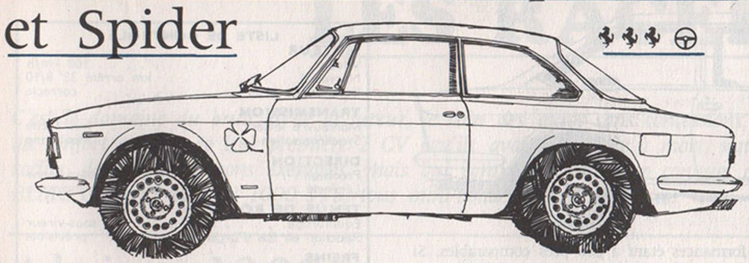
PRIX . . . . . 9 590 F

LA CLASSE MOYENNE

LES COUPES OU DECAPOTABLES

Une foison de modèles aux caractéristiques techniques les plus diverses, rendent l'étude de cette catégorie tout à fait passionnante. On peut dire que c'est là que commence le vrai Grand Tourisme. Certaines marques présentent de nombreuses variantes bâties autour d'un même modèle. Ainsi par exemple, Alfa Romeo qui propose ses Coupés GT en 1300 et 1750 cc, chaque cylindrée comportant une version sportive appelée GTA. Ainsi Lancia qui offre trois versions du Coupé Fulvia, etc. Dans ces cas-là, nous choisirons de vous présenter le modèle qui nous paraît le plus représentatif. A signaler une version revue de la Triumph GT 6 (nouvelle suspension arrière), un modèle élégant mais à la tenue de route jusqu'ici discutable et à l'habitabilité mesurée. Les anciennes performances (33" au km, 167 km/h) seraient en augmentation. Japonaise, mais classique, la Datsun 2000 Fair lady (1 ACT, 5 vitesses, 150 ou SAE, près de 200 km/h, 21 700 F) est réputée pour sa robustesse. On peut inclure, quoique à la limite du prix de cette classe (23 088 F) le Coupé Osi, carrossé en Italie sur une mécanique Ford 20 MRS, cette voiture dépasse certainement 170 km/h, son aspect est original, sa finition intérieure soignée. Nous verrons aussi une spectaculaire nouveauté avec l'apparition du Coupé Opel GT équipé du moteur 1900 cc, 1 ACT, de la Kadette Rallye (90 CV DIN) dont la très jolie carrosserie sera assemblée en France chez Brissonneau. Son architecture sera très (trop?) classique (moteur avant, essieu AR rigide) mais son prix qui ne devrait pas dépasser 17 000 F sera alléchant. De par ses performances, la Porsche 912 (185 km/h, 90 CV DIN, 33" au km) devrait entrer dans cette catégorie, mais son prix (29 600 F) l'en éloigne.

Alfa 1750 GTV Coupé et Spider



Moteur rond, plein et puissant. Cinquième vitesse longue permettant de l'exploiter à fond sur autoroute. Aspect toujours séduisant, dont seule une ceinture de caisse trop haute dénonce la conception relativement ancienne. Attend toujours une suspension arrière indépendante qu'on s'obstine à réclamer non pas par principe, mais parce que tenue de route et surtout confort s'en trouveraient améliorés.

ALFA ROMEO 1750 GT VELOGE

Disposition . . . . . conventionnelle
Moteur . . . . . 1 779 cc, 132 CV SAE 2 ACT
B.V. . 5 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction . . . . . circulation de billes
Suspension . . . . . essieu arrière rigide
Freins . . . . . à disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 185 km/h
Nervosité . . . . . km départ arrêté 32"
Isolation du bruit . . . . . convenable

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . très facile
Synchronisation . . . . . excellente

DIRECTION
Précision . . . . . bonne
Légèreté . . . . . douce mais lourde à l'arrêt

TENUE DE ROUTE
Équilibrage . . . . . sur-vireur
Réaction en cas d'urgence . . . . . prévisible

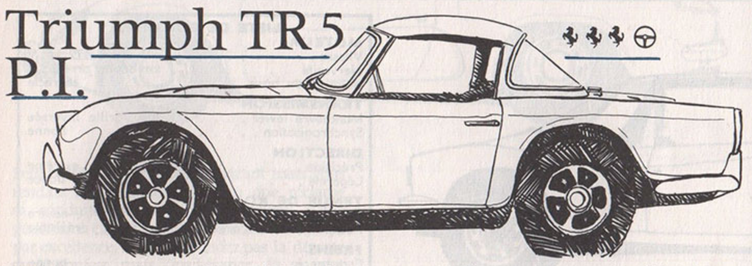
FREINS
Endurance . . . . . excellente
Équilibrage . . . . . correcte
Progressivité . . . . . douteuse

INTÉRIEUR
Accès . . . . . assez facile (2 + 2)
Position de conduite . . . . . très bonne
Confort des sièges . . . . . discutable

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . correcte
Finition intérieure soignée, manque de noblesse
Finition extérieure . . . . . très bonne

PRIX . . . . . 20 900 F

Triumph TR 5 P.I.



La TR 5, on imagine assez bien qu'elle est la résultante d'améliorations et de modifications qui auraient été, petit à petit, au fil des ans, apportées à une Morgan, sans vouloir en altérer le caractère. Glaces montantes, suspension arrière indépendante, six cylindres à injection enfin, font de la dernière Triumph une voiture qui ne manque ni de caractère, ni de réalisme. Mais ce qu'en dépit de tout, elle a conservé de désuet ne se marie pas toujours très harmonieusement avec ses nouveaux attributs, et laisse quelquefois place à une certaine surprise... En tout cas, un exceptionnel rapport prix-performances.

TRIUMPH TR 5 PI

Disposition . . . . . conventionnelle
Moteur . 6 en ligne, 2 498 cc, injection, 165 CV SAE
B.V. . . 4 synchro (surmultiplicateur en option) levier au plancher
Direction . . . . . crémaillère
Suspension . . . 4 roues indépendantes (AR tirées)
Freins . . . . . disques AV, assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 185,7 km/h
Nervosité . . . . . 30"
Isolation du bruit . . . . . inefficace

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . assez facile
Synchronisation . . . . . assez bonne

DIRECTION
Précision . . . . . bonne
Légèreté . . . . . lourde

TENUE DE ROUTE
Équilibrage . . . . . sous-vireur
Réaction en cas d'urgence . . assez délicate (mauvaise route)

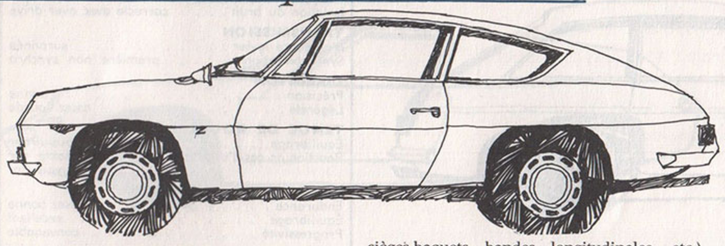
FREINS
Endurance . . . . . moyenne
Équilibrage . . . . . correct
Progressivité . . . . . variable

INTÉRIEUR
Accès . . . . . relativement aisé
Position de conduite . . . . . habitacle étroit
Confort des sièges . . . . . assez bon

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . correct
Finition intérieure . . . . . convenable
Finition extérieure . . . . . plaisante

PRIX . . . . . 18 900 F

Fulvia Rallye 1.3



Une voiture délicieuse à tous points de vue, et la plus agréable à conduire des «traction-avant» que nous connaissons. Expression assez rare du bon goût et de la sophistication technique que les gens de chez Lancia se font un point d'honneur d'offrir à leurs distingués clients. Esthétiquement, manque sans doute un peu de virilité. La version HF (180 km/h, sièges-baquets, bandes longitudinales, etc.) fait complètement mentir cette apparence!

LANCIA FULVIA RALLYE 1.3

Disposition . . . . . traction AV
Moteur . . . . . V4, 1 298 cc, 86 CV DIN, 1 ACT
B.V. . 4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction . . . . . vis et galets
Suspension . . . . . essieu arrière rigide
Freins . . . . . à disques

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR
Vitesse . . . . . 170 km/h
Nervosité . . . . . km départ arrêté 34"
Isolation du bruit . . . . . satisfaisante

TRANSMISSION
Manœuvre levier . . . . . délicate
Synchronisation . . . . . bonne

DIRECTION
Précision . . . . . bonne
Légèreté . . . . . douce mais trop démultipliée

TENUE DE ROUTE.
Équilibrage . . . . . sous-vireur
Réaction en cas d'urgence . . . . . prévisible

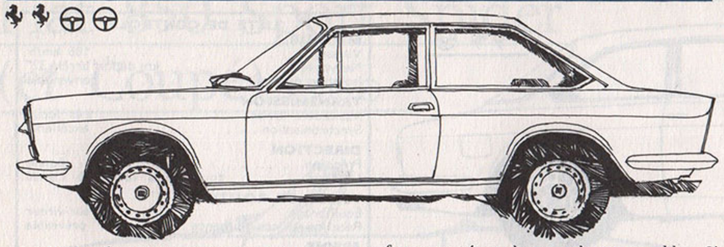
FREINS
Endurance . . . . . bonne
Équilibrage . . . . . bon
Progressivité . . . . . bonne

INTÉRIEUR
Accès . . . . . aisé (2 + 2)
Position de la conduite . . . . . excellente
Confort des sièges . . . . . très bon

EN GÉNÉRAL
Coffre à bagages . . . . . valable
Finition intérieure . . . . . très soignée
Finition extérieure . . . . . très soignée

PRIX . . . . . 18 095 F

Fiat 124 Coupé (et Spider)



« Good value for money », on en a pour son argent! Standing indéniable, belle gueule, performances assez satisfaisantes, possibilité réelle de voyager à quatre, cette voiture réunit une impressionnante somme de qualités en regard desquelles sa suspension démodée ne pèse pas lourd... Choisir l'option « 5 vitesses » impérativement, le supplément est modeste, l'agrément d'utilisation y gagne énormément. A signaler que la tenue de route du spider 124, grâce à son empattement plus court, est nettement plus amusante, les performances étant à peu près comparables. Si l'on doit vraiment reprocher quelque chose à ces modèles, c'est le manque de brio du moteur à bas régime.

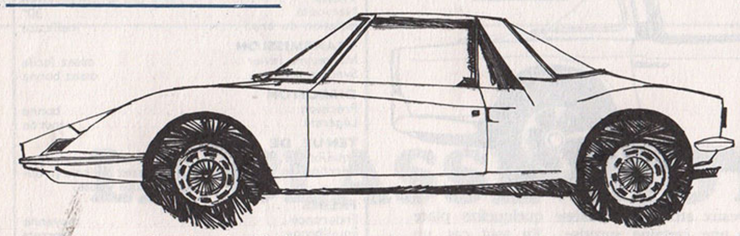
FIAT 124 COUPÉ

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 438 cc, 2 ACT, 90 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher (5 sur option : 400 F)
Direction	vis et secteur
Suspension	à essieu arrière rigide
Freins	à disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	168 km/h
Nervosité	km arrêté 35" 8/10
Isolation du bruit	correcte
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	assez bonne
Légèreté	moyenne
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	très bon
Progressivité	très bonne
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (2 + 2)
Position de conduite	volant très incliné
Confort des sièges	assez bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	spacieux
Finition intérieure	clinquante
Finition extérieure	très bonne
PRIX	15 605 F

Matra 530



Très ambitieuse sur les plans du châssis et de l'esthétique, trop réservée au point de vue mécanique, la 530, qui n'est désormais plus assemblée chez Brissonneau, mais dans l'usine Matra de Romorantin, évoque plus qu'elle n'offre des performances élevées... Finition jusqu'ici décevante, mais une direction de monoplace qu'on aurait du mal à trouver ailleurs!

MATRA SPORTS M. 530

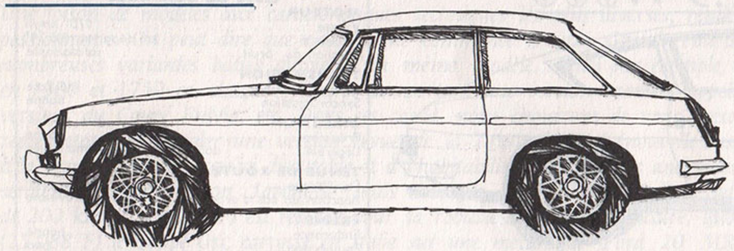
Disposition	moteur central arrière
Moteur	Ford V4, 1 699 cc, 73 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	à crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes (roues AR tirées)
Freins	à disques

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	172 km/h
Nervosité	km départ arrêté 37"
Isolation du bruit	correcte
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	grille inversée
Synchronisation	bonne
DIRECTION	
Précision	extrême
Légèreté	très douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	très bon
Progressivité	satisfaisante
INTÉRIEUR	
Accès	relativement aisé (2 + 2)
Position de conduite	excellente
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	convenable
Finition intérieure	discutable
Finition extérieure	très discutable
PRIX	16 985 F

N.B. : le toit est escamotable en deux parties.

MG B GT



Esthétiquement, la MG B a beaucoup gagné en devenant un coupé « fast back », sa ligne s'en est trouvée très modernisée, mais ses performances, sa suspension, sa tenue de route restent quelque peu à la traîne par rapport aux standards de cette catégorie, qui sont de plus en plus élevés. Tradition n'est pas immobilisme...

MGB GT

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 798 cc, 96 CV DIN
B.V.	première non synchronisée, surmultiplicateur, levier au plancher
Direction	à crémaillère
Suspension	essieu arrière rigide
Freins	à disques AV

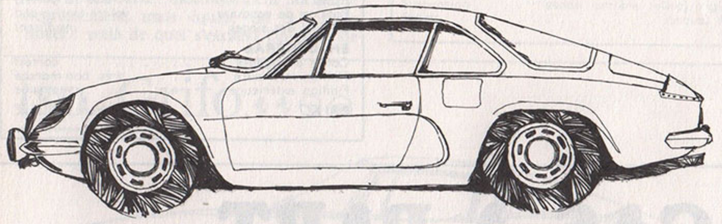
LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	167 km/h
Nervosité	km départ arrêté 36" 1/10
Isolation du bruit	correcte avec over drive
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	surannée
Synchronisation	première non synchro
DIRECTION	
Précision	bonne
Légèreté	assez lourde
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	désagréable sur mauvais sol
FREINS	
Endurance	assez bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	convenable
INTÉRIEUR	
Accès	assez aisé (2 + 1)
Position de conduite	surannée
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	convenable
Finition intérieure	de qualité
Finition extérieure	très bonne
PRIX	19 170 F

LES RACERS

C'est le domaine du bruit et de la fureur, le coin des autos sans concessions pour sportifs à tous crins se moquant du confort comme de leur première 2 CV (qu'ils avaient gonflée à mort, naturellement). Catégorie tout à fait hétéroclite, dont voici de bons exemples, mais qui commence aux (trop connues pour être présentées) Renault 8 Gordini, BLMC Cooper S et NSU 1000 TTS, tous mini-bolides à prix honnêtes.

Alpine 1300



Petit bolide musclé, exigu, exigeant mais vous rendant au centuple l'attention que réclame sa conduite par un comportement d'une générosité exceptionnelle. Voiture de sportif par excellence, ne lui demandez pas la détente ou le confort, mais l'exubérance. Et si vous savez la comprendre, vous n'en voudrez pas d'autre! Nouvelle version à moteur 16 TS (env. 25 000 F), en attendant une TS « S » qui sera sûrement « bombiforme »!

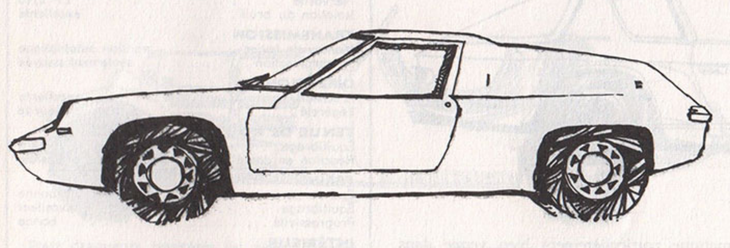
ALPINE 1300

Disposition	moteur AR
Moteur	Renault-Gordini 1 255 cc 103 CV SAE
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes, bras oscillants AR
Freins	disques (assistés S.D.)

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	197,8 km/h
Nervosité	31"
Isolation du bruit	symbolique
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	délicate
Synchronisation	moyenne
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	très douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible, délicate
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	douteuse avec servo
INTÉRIEUR	
Accès	voiture très basse
Position de conduite	décalée, bonne
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	symbolique
Finition intérieure	assez bonne
Finition extérieure	bonne
PRIX	25 904 F

Lotus Europe S2



Le modèle 69 de cette voiture qui ne peut provoquer que des commentaires véhéments, du vibrant éloge au mépris profond, se présente transformé sur le plan finition. Fin du gag des fenêtres, désormais commandées électriquement, capitonnage intérieur des portes, sièges réglables, isolation carrosserie-châssis, la désinvolture s'éloigne et l'ambiance y gagne. Dommage, pourtant, que le moteur TS moins « creux » que ce Renault 16 modifié ne soit pas monté...

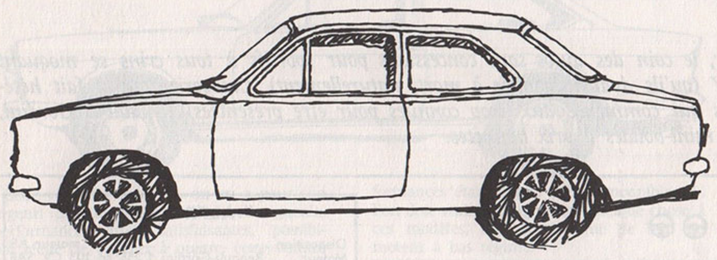
LOTUS EUROPE S2

Disposition	moteur central AR
Moteur	Renault 16, 1 470 cc, 78 CV DIN
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	à crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	à disques AV

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	190 km/h
Nervosité	km départ arrêté 32" 7/10
Isolation du bruit	non tenté
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	difficile
Synchronisation	moyenne
DIRECTION	
Précision	fabuleuse
Légèreté	miraculeuse
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sur-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	pédale floue
INTÉRIEUR	
Accès	burlesque
Position de conduite	paradisiaque
Confort des sièges	chaise longue
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	acceptable
Finition intérieure	en grand progrès
Finition extérieure	bonne
PRIX	22 700 F

Ford Escort Twin Cam



A certains égards, sorte d'équivalent de l'Alpine en berline. Il n'est sans doute pas du goût de tout le monde d'être chahuté, assourdi, trimbalé dans un décor en plastique, simili et carton bouilli... Mais le tempérament ne fait pas défaut à cette auto compacte, agressive, violente même. Très amusante à mater, et la base d'une sacrée voiture de compétition!

Disposition	conventionnelle
Moteur	1 558 cc, 105 CV DIN, 2 ACT
B.V.	4 rapports synchronisés, levier au plancher
Direction	à crémaillère
Suspension	essieu AR rigide
Freins	à disques AV assistés

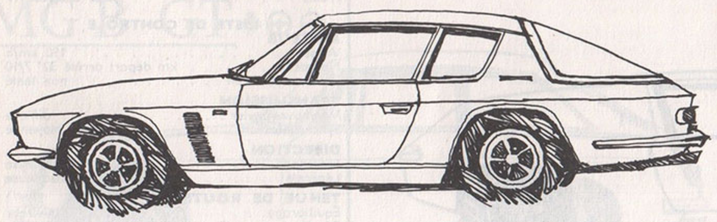
LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	185 km/h
Nervosité	km départ arrêté 32"
Isolation du bruit	nulle
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	bonne
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	bon
Progressivité	moyenne
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (2 portes)
Position de conduite	volant trop grand
Confort des sièges	insuffisant
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	correct
Finition intérieure	très bon marché
Finition extérieure	moyenne
PRIX	environ 16 000 F

LES CAS A PART

Comprennent les anachronismes, les caractères originaux, les hybrides, tout ce que vous voulez. Pour y figurer, une seule condition : pouvoir plaire, à juste titre. Nous y aurions fait figurer malgré son prix extravagant la Mazda Cosmos à double moteur Wankel si nous avions pu l'essayer. L'excalibur 35 X se trouve ici dans son élément (moteur Opel Commodore GS, carrosserie « Bugatti Style », 45 000 F), mais nous ne l'avons pas essayée avec son moteur définitif.

Jensen Interceptor



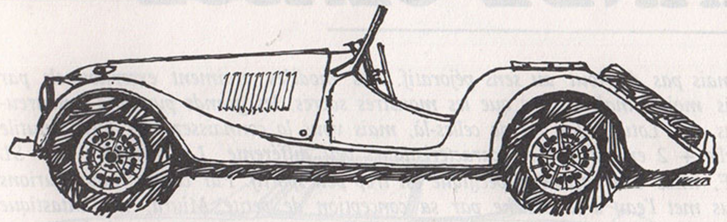
Une voiture insuffisamment connue et injustement sous-estimée. La carrosserie de Vignale est originale, sinon très fine. Mais surtout, le couple et le silence du moteur Chrysler se marient on ne peut mieux avec le châssis aux qualités typiquement européennes. Personnellement, nous avons un penchant marqué pour la version à boîte automatique, particulièrement bien venue dans cette (très) grande routière ne cherchant en aucune façon à évoquer un engin de compétition. La marque anglaise présente aussi, sous la même caisse et avec la même mécanique, une voiture équipée de la transmission à quatre roues motrices Ferguson, baptisée FF. Jackie Stewart, qui l'a essayée, nous en a fait beaucoup d'éloges.

Disposition	conventionnelle
Moteur	V8 Chrysler 6 276 cc, 335 CV SAE
B.V.	manuelle 4 rapports synchro, ou automatique
Direction	crémaillère
Suspension	Essieu AR rigide
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	224 km/h
Nervosité	29" 2/10
Isolation du bruit	excellente
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	version automatique
Synchronisation	seulement essayée
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	lourde
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (2 + 2)
Position de conduite	volant trop grand
Confort des sièges	excellent
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	soignée
Finition extérieure	très belle
PRIX	62 500 F

Morgan



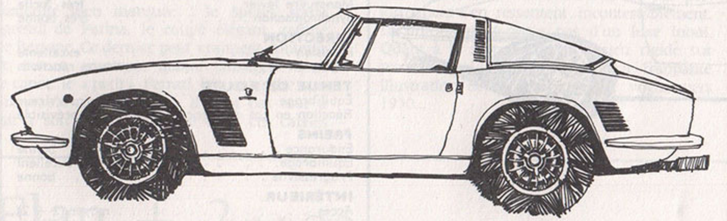
Si vous voulez contester la voiture-outil, la voiture transport, la voiture-panurge, et vous épargner la lecture accablante des œuvres de M. Sauvy... Oui, si vous voulez contester, eh bien, comment le faire avec plus d'éclat et plus d'esprit qu'en roulant en Morgan? Nouveau modèle, esthétiquement identique heureusement, mais équipé du 3,5 litres Rover : voilà de quoi s'exciter! On parle de 15" aux 400 mètres, et près de 200 km/h... pour environ 25 000 F.

Disposition	(archi) conventionnelle
Moteur	Ford Cortina GT 1 599 cc, 90 CV DIN
B.V.	4 rapports synchro, levier au plancher
Direction	vis et secteur
Suspension	essieu arrière (ultra) rigide
Freins	disques AV

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	165 km/h
Nervosité	excellente
Isolation du bruit	non tentée
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très bonne
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	bonne
Légèreté	douce, réactions
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	excellente
Équilibrage	très bon
Progressivité	très bonne
INTÉRIEUR	
Accès	difficile avec capote
Position de conduite	surannée
Confort des sièges	moyen
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	pour quoi faire?
Finition intérieure	de qualité
Finition extérieure	touchante
PRIX	17 250 F

Iso Grifo



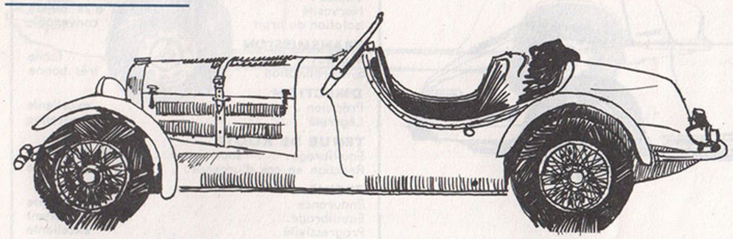
C'est aussi un cocktail réussi américano-européen, mais qui présente l'inconvénient de coûter sensiblement plus cher. Les lignes (dues à Bertone) sont extrêmement réussies. Mais cette voiture entre pratiquement en concurrence avec les Ferrari et autres Maserati, ce qui peut rebuter nombre de (riches) puristes...

Disposition	conventionnelle
Moteur	GM Corvette 5 359 cc, 350 CV SAE
B.V.	5 ou 4 synchros
Direction	circulation de billes
Suspension	Essieu AR De Dion
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	236 km/h
Nervosité	28" 8/10
Isolation du bruit	bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	facile
Synchronisation	Très bonne
DIRECTION	
Précision	Moyenne
Légèreté	Très douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	acceptable
Équilibrage	bon
Progressivité	acceptable
INTÉRIEUR	
Accès	facile (2 places)
Position de conduite	excellente
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	correct
Finition intérieure	soignée
Finition extérieure	très belle
PRIX	82 000 F

Excalibur 35 X



Pour dragueurs invétérés (et aisés) d'abord. Et, croyez-nous, c'est de l'argent très bien placé... Pas pour puristes évidemment, qui grimaceront et parleront avec mépris de « caricature » ou de « sacrilège ». Mais Ettore Bugatti ne doit pas se retourner dans sa tombe pour autant, on lui prêtait beaucoup d'humour... Et lui qui était convaincu de l'importance du bruit d'échappement dans la vente des voitures, il doit apprécier en connaisseur le travail ici réalisé par Conrero : du cousu main!

Disposition	conventionnelle
Moteur	Opel Commodore GS 2,5 litres
B.V.	4 synchro, levier au plancher
Direction	circulation de billes
Suspension	Essieu AR rigide
Freins	disques AV

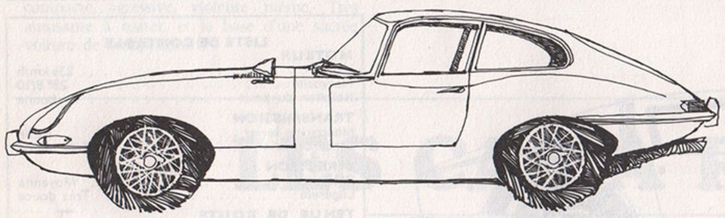
LISTE DE CONTROLE

MOTEUR (essayé avec Rekord 2,2 litres seulement)	
Vitesse	165 km/h
Nervosité	33" 8/10
Isolation du bruit	bruyante, mais mélodieuse
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	excellent
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	moyenne
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	amusante
FREINS	
Endurance	quelconque
Équilibrage	bon
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	pas de portes
Position de conduite	bonne
Confort des sièges	assez bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	superflu
Finition intérieure	manque de noblesse
Finition extérieure	très belle
PRIX	45 000 F

LA GRANDE CLASSE

Ce sont, si vous voulez, les demi-sang, mais pas du tout au sens péjoratif. Des modèles vraiment exceptionnels par leurs performances et leur standing, mais moins inabordables que les monstres sacrés, les grands pur-sang amoureusement issus des prestigieux haras italiens. La Lotus Elan est de celles-là, mais vous la connaissez très bien, inutile de la mettre en fiche, d'ailleurs la nouvelle + 2 en est par ses caractéristiques peu différente. La Mercedes 280 SL dépasse les 200 à l'heure pour 38 400 F, mais son caractère spécifique est trop peu sportif. Par contre, nous aurions volontiers inclus la Dino Ferrari qui nous met l'eau à la bouche par sa conception de petite Miura, sa fantastique carrosserie et les performances qui nous sont annoncées (235 km/h) si nous l'avions essayée! Quant à la Toyota 2000 GT, elle demeure pour nous, hélas, une belle énigme orientale que, faute de l'avoir essayée, nous ne pouvons juger...

Jaguar E



En fin de carrière peut-être, ce modèle demeurera cependant un grand classique, que ce soit à cause de son aspect lyrique comme de son rapport prix-performances qui fut long à être égalé, et qui n'est pas encore dépassé aujourd'hui! Plus pratique, la version 2+2 n'en est pas moins esthétiquement abâtardie, elle ne possède plus la pureté du dessin originel. La plus grosse cylindrée dans cette catégorie, et cependant la plus sobre en carburant... Telles sont les vertus d'un aérodynamisme bien étudié et d'un moteur peu sollicité.

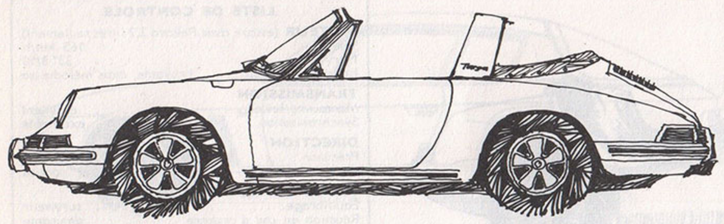
JAGUAR E

Moteur	6 en ligne 2 ACT, 4 235 cc, 265 CV
B.V.	4 rapports synchro, levier au plancher
Direction	crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	230 km/h
Nervosité	28" 8/10
Isolation du bruit	très bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	douce, réactions
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	excellent
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	moyen (2 + 2)
Position de conduite	excellente
Confort des sièges	très bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	valable (coupé)
Finition intérieure	belle
Finition extérieure	très belle
PRIX	43 600 F (2 + 2)

Porsche 911



Dans ses différentes versions, les Porsche six cylindres ont atteint une sorte de perfection dans l'équilibre qui aboutit à ce que quels que soient vos goûts, si vous envisagez (ou seulement rêvez) d'acquérir une voiture de sport, vous serez obligé de les prendre pour étalon... Les versions Targa sont encore mieux réussies sur le plan esthétique que les coupés. Il faut tirer son chapeau, c'est à peu près tout ce qu'il y a à dire...

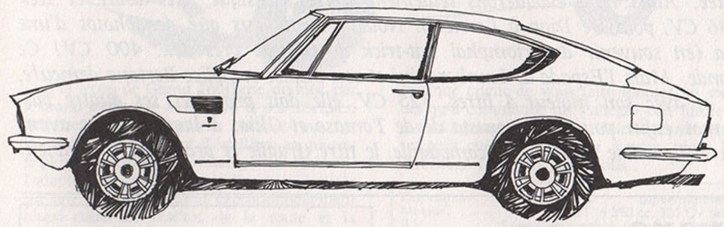
PORSCHE 911 T, E, S

Disposition	moteur arrière
Moteur	6 à plat, refroidi par air, 1 991 cc, de 110 (T) à 170 (S) CV DIN
B.V.	5 rapports synchro, levier au plancher
Direction	crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes, barres de torsion
Freins	disques

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	de 200 à 225 km/h
Nervosité	du 30" à 28" au km
Isolation du bruit	convenable
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	facile
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	moyenne
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur (sauf S neutre)
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	excellente
Équilibrage	excellent
Progressivité	excellente
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (2 + 2)
Position de conduite	volant trop grand
Confort des sièges	très bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	faible
Finition intérieure	austère
Finition extérieure	belle
PRIX	911 T, 34 500 F — 911 E 41 500 F, 911 E Sportomatic, 43 500 F — 911 S, 45 000 F

Dino Fiat



Elles sont très belles, chacune avec sa personnalité bien marquée : le spider trapu agressif de Farina, le coupé élégant, raffiné de Bertone. Ce dernier peut vraiment contenir et, mieux, emmener quatre passagers. Sous le capot, le « petit » Ferrari fait entendre son inimitable musique, mais il n'est pas tout à fait à son affaire, enfermé dans ces caisses assez lourdes et volumineuses, et les performances s'en ressentent incontestablement. La finition n'est certes pas d'un luxe inouï. Quant à la suspension par essieu rigide sur ressorts semi-elliptiques, c'est une frappante illustration de la technique en vogue vers 1930...

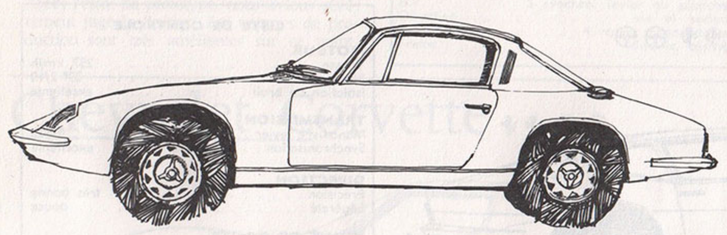
FIAT DINO (SPIDER ET COUPÉ)

Disposition	conventionnelle
Moteur	V6 2 ACT, 1 987 cc, 160 CV DIN
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	vis et secteur
Suspension	essieu AR rigide
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	200 km/h
Nervosité	30"
Isolation du bruit	assez bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	moyenne
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	sous-vireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	bon
Progressivité	moyenne
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (coupé 4 places)
Position de conduite	moyenne
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	valable
Finition intérieure	ordinaire
Finition extérieure	belle
PRIX	coupé : 42 900 F — cabriolet 41 900 F

Elan + 2



Une Elan allongée, affinée, beaucoup plus agréable à habiter et encore plus belle à regarder. La première vraie GT de Colin Chapman. Tenue de route hors pair, performances limitées (dans l'absolu) par l'emploi d'un moteur d'une cylindrée un peu « courte ». Mais le puriste y trouvera son compte.

LOTUS ELAN + 2

Disposition	conventionnelle
Moteur	2 ACT 1 558 cc 119 CV DIN
B.B.	4 rapports synchro, levier au plancher
Direction	crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés

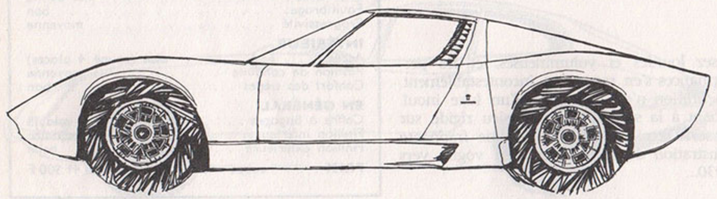
LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	186,3 km/h
Nervosité	31"
Isolation du bruit	assez bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	facile
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	plus que parfaite
Légèreté	très douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	très bon
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	voiture très basse
Position de conduite	parfaite
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	correct
Finition intérieure	assez bonne
Finition extérieure	belle
PRIX	36 000 F

LES PUR-SANG

On ne les regarde pas, on bave d'admiration devant. On ne les conduit pas, on les pilote. On ne les gagne pas, on les mérite. Et ne nous parlez surtout pas d'argent, ce serait, n'est-ce pas, du dernier vulgaire, alors que nous nous apprêtons à vous faire entrer au septième ciel! Toutes ne figurent pas ci-dessous, non que nous en méprisions certaines, mais hélas la place nous est comptée. Ainsi nous évoquerons seulement la très classique, très sobre et très élégante Aston Martin DBS (106 250 F, 286 CV, pont De Dion à l'arrière). Nous n'avons vus que des photos d'une fabuleuse nouvelle Ferrari baptisée Daytona (en souvenir du triomphal hat-trick de 67) de près de... 400 CV! Ce sera sûrement la GT la plus rapide du monde. Mais l'Espada de Lamborghini et son inspiré complice Bertone demeure, pour sa part, la création la plus originale, et avec son moteur 4 litres, 325 CV, elle doit propulser ses quatre passagers vers une concevable exaltation! Un mot enfin pour la Mangusta de de Tomaso et Ghia, à laquelle nous avons bien envie de décerner, si tant est que cela est possible en une telle compagnie, le titre (fragile et provisoire ô combien) de « la plus belle auto du Salon ».

Lamborghini Miura



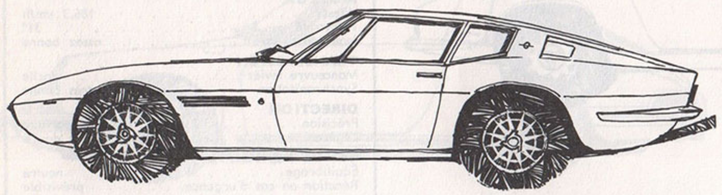
L'antithèse de l'Islero, digne de figurer dans un grand musée d'art moderne. En attendant, trône à la place d'honneur dans tous les musées imaginaires des amoureux de l'automobile. Interprétation géniale, par Bertone, de la voiture de course contemporaine projetée sur la route. S'éloigne bien sûr du Grand Tourisme, car bruyante, peu logeable, mal protégée de l'environnement peuplé de faquins et de marauds se véhiculant péniblement dans de ridicules caisses à roulettes... Le super-pied, en somme!

Disposition	moteur central AR transversal
Moteur	V12, 2 ACT, 3 929 cc, 325 CV DIN
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	vis et secteur
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	280 km/h
Nervosité	24" 7/10
Isolation du bruit	insuffisante
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	verrouillages fermes
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	excellente
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	très prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	bon
Progressivité	très bonne
INTÉRIEUR	
Accès	peu aisé
Position de conduite	bonne
Confort des sièges	quelconque
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	symbolique
Finition intérieure	en progrès
Finition extérieure	bonne
PRIX	98 000 F

Maserati Ghibli



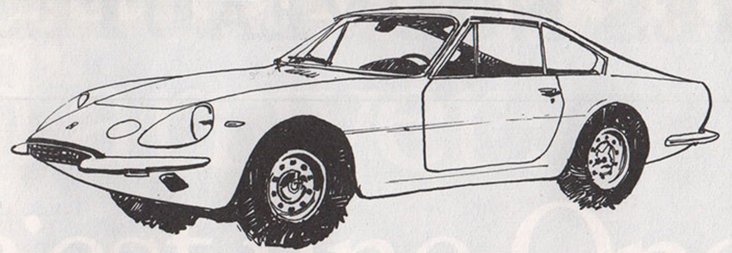
Sublimes sont les lignes de la Ghibli, ce sauvage vent chaud du désert qui, parvenu sur notre prosaïque continent, a été domestiqué pour vous par Maserati et Ghia. Sa force est légendaire, son souffle inépuisable, il sait gronder, mais avec retenue, se déchaîner, mais sans brusquerie, respirer puissamment, à grands coups réguliers, mais sans haleter. Beauté, qualité, élégance, raffinement et sobriété sont ici réunis avec un rare bonheur. Deux places seulement.

Disposition	conventionnelle
Moteur	V8, 2 ACT, 4 700 cc, 330 CV DIN
B.V.	5 rapports synchro, levier au plancher
Direction	circulation de billes
Suspension	essieu AR rigide
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	257 km/h
Nervosité	27" 2/10
Isolation du bruit	excellente
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	facile
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	très bonne
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre à sous-vireuse
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	bonne
Équilibrage	très bon
Progressivité	très bonne
INTÉRIEUR	
Accès	aisé
Position de conduite	excellente
Confort des sièges	excellent
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	magnifique
Finition extérieure	splendide
PRIX	106 000 F

Ferrari 365 GT



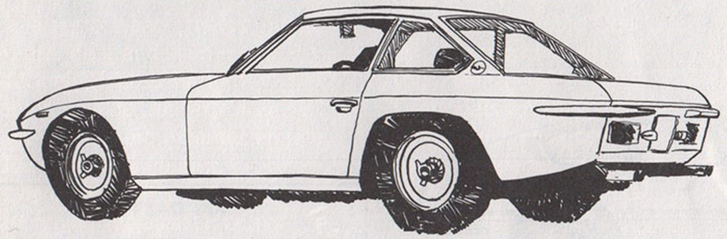
...ou la leçon de Grand Tourisme donnée par le grand maître de Maranello et ses disciples. Admirez, pauvres mortels, extasiez-vous, ça le mérite. Chef-d'œuvre d'équilibre au niveau le plus haut. Un tour de force parmi d'autres : l'adaptation réussie d'une direction assistée sur une Ferrari! Cocktail exceptionnellement réussi entre les réalités de la route et la noblesse d'un monstre sacré. On se retrouve installé au milieu de l'orchestre symphonique à douze cylindres qui, sous la baguette magique du grand chef Enzo Ferrari, possède l'unique talent de vous faire monter au ciel dès qu'il commande un « allegro con furore » à ses fougueux exécutants... Mieux, moyennant un petit chèque, il consent à vous céder la direction! Dans ces conditions...

Disposition	conventionnelle
Moteur	V12, 1 ACT, 4 390 cc, 320 CV DIN
B.V.	5 rapports synchro, levier au plancher
Direction	circulation de billes, assistée
Suspension	4 roues indépendantes, correcteur d'assiette oléopneumatique AR
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	240 km/h
Nervosité	28"
Isolation du bruit	excellente
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très facile
Synchronisation	excellente
DIRECTION	
Précision	très suffisante
Légèreté	assistée
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	neutre
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	bon
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (2 + 2)
Position de conduite	bonne
Confort des sièges	excellent
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	vaste
Finition intérieure	très belle, quelques erreurs
Finition extérieure	magnifique
PRIX	100 000 F

Lamborghini Islero



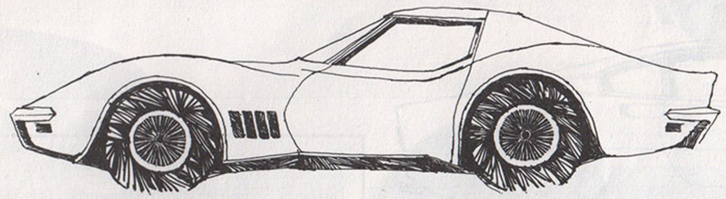
Dessinée pour chefs d'entreprise riches, mais dissimulateurs... A vouloir être trop discrète, la carrosserie affiche un style plat, presque fourbe... Mais la mécanique est fantastique! Après l'essai du prototype, nous avions sévèrement jugé la finition. Les voitures de production sont très améliorées sur ce point. Très facile à conduire, presque trop pour être passionnante.

Disposition	conventionnelle
Moteur	V12, 2ACT, 3 929 cc, 320 CV DIN
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	vis et secteur
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	251 km/h
Nervosité	27" 2/10
Isolation du bruit	assez bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	verrouillage ferme
Synchronisation	très bonne
DIRECTION	
Précision	très bonne, trop lente
Légèreté	douce
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	très bonne
Équilibrage	moyen
Progressivité	bonne
INTÉRIEUR	
Accès	assez aisé (2 + 2)
Position de conduite	très bonne
Confort des sièges	bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	convenable
Finition intérieure	en progrès
Finition extérieure	bonne
PRIX	83 000 F

Chevrolet Corvette



L'ours au milieu des fauves. Elle a de la gueule, du panache, pas de complexes, et se soucie fort peu de son moteur aux origines plébéiennes : peu lui importe comment obtenir les chevaux, l'essentiel, c'est d'en avoir autant que les autres, pas vrai? De moins en moins dragster, et de plus en plus Grand Tourisme à mesure qu'elle évolue.

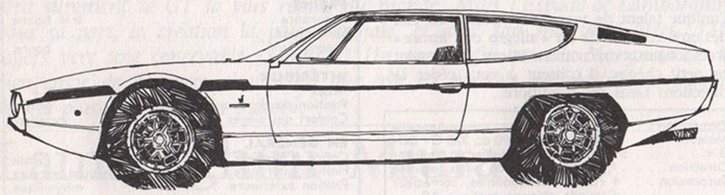
Disposition	conventionnelle
Moteur	V8, 6 997 cc, 395 CV SAE
B.V.	4 synchro (si manuelle), levier au plancher
Direction	circulation de billes (assistée)
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR	
Vitesse	250 km/h
Nervosité	27"
Isolation du bruit	bonne
TRANSMISSION	
Manœuvre levier	très bonne
Synchronisation	bonne
DIRECTION	
Précision	assez bonne
Légèreté	oui, si assistée
TENUE DE ROUTE	
Équilibrage	survireur
Réaction en cas d'urgence	prévisible
FREINS	
Endurance	moyenne
Équilibrage	correct
Progressivité	quelconque
INTÉRIEUR	
Accès	aisé (toit escamotable)
Positions de conduite	très bonne
Confort des sièges	assez bon
EN GÉNÉRAL	
Coffre à bagages	non accessible de l'extérieur
Finition intérieure	cinquante
Finition extérieure	belle
PRIX	51 935 F

3 SUBLIMES NOUVEAUTES

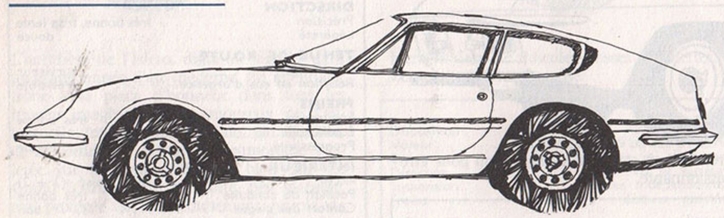
Lamborghini Espada



LAMBORGHINI ESPADA

Disposition	conventionnelle, 4 places
Moteur	V12, 2 ACT, 3 929 cc, 320 CV DIN
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	vis et secteur
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés
Vitesse annoncée	+ de 250 km/h
PRIX	98 000 F

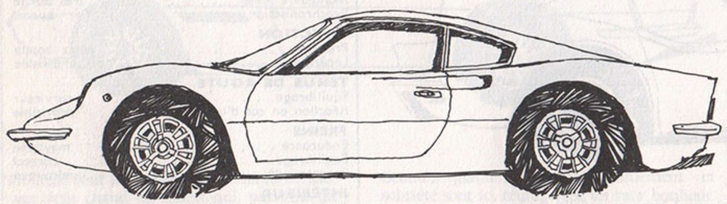
Ferrari Daytona



FERRARI DAYTONA

Disposition	conventionnelle, 2 places
Moteur	V12, 4 400 cc, 2 ACT, 400 CV environ
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	circulation de billes
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques asssistés
Vitesse annoncée	+ de 280 km/h
PRIX :	environ 95 000 F

Ferrari Dino 206 GT



FERRARI DINO 206 GT

Disposition	moteur central AR transversal, 2 places
Moteur	V6, 2 ACT, 1 987 cc, 180 CV DIN
B.V.	5 synchro, levier au plancher
Direction	crémaillère
Suspension	4 roues indépendantes
Freins	disques assistés
Vitesse annoncée	235 km/h
PRIX	environ 60 000 F

La G.T. idéale vient d'arriver : c'est une Opel !



L'Opel GT, c'est avant tout une réalisation du Marché Commun : conçue et construite en Allemagne, elle est carrossée en France chez Brissonneau et Lotz. C'est pour la première fois une vraie GT pensée pour la performance, mais produite à un prix de grande série.

L'Opel GT possède tout ce qu'on rêve de trouver sur une GT. Un moteur à arbre à cames en tête de 1,9 litre - 102 ch. SAE - plus de 185 km/h. Un double circuit de freinage avec assistance par servo-frein. Un arceau de sécurité. Des sièges-baquet munis d'un très haut dossier. Des phares escamotables. Une direction rétractable à absorption d'énergie.
Et bien d'autres détails que vous découvrirez vous-même.

Dernier point : l'Opel GT est bien moins chère que vous ne le pensez.
Désormais vous aussi vous pouvez vous offrir ce que vous considériez comme un rêve fou : une vraie GT pour 16900 F T.V.A.C.*

Vous irez bientôt l'essayer chez votre concessionnaire Opel... mais déjà vous pouvez conduire les sportives de la gamme Opel : la méchante Kadett-Rallye dans sa version 1100 cm3 (11190 F)* ou 1900 cm3, 170 chrono (13725 F).* La Rekord Sprint, moteur 1900 cm3 à deux carburateurs, qui dépasse "à l'aise" les 175 km/h. La Commodore GS (190 chrono, 1000 m en 31,8 sec.) qui a permis à Henri Greder de remporter le dernier Rallye de Monte-Carlo en catégorie tourisme.
Elles vous attendent.



* + frais de transport et frais de mise à disposition

OPEL GM FRANCE

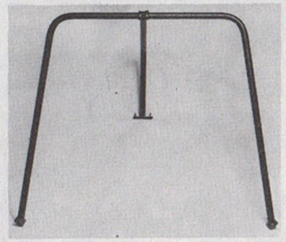
General Motors (France)
56 à 60 av. Louis-Roche,
92/Gennevilliers
tél. 733 12-80

McCANN

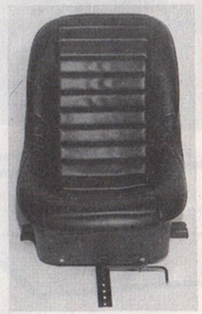
shopping

Le Salon de l'Auto, c'est bien tentant avec toutes ces « belles » exposées. Deux qui obtiendront beaucoup de suffrages parmi les lecteurs de Champion *devraient être, compte tenu de leur rapport prix-performances, la Renault 8 S et la Simca 1 000 S. Elles sont toutes deux assez bien équipées de série, mais pour parfaire le tableau, une visite chez un accessoiriste s'imposait. Nous sommes donc allés voir Jean-Louis Marnat, 3, rue Brunel, Paris (17e) et pour ces deux voitures nous avons aimé :*

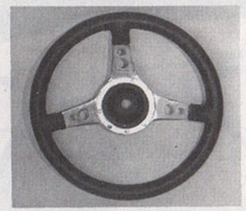
Un peu : un roll-bar. Cela vaut 150 F et c'est une sécurité à ne pas négliger. Lorsqu'on a une voiture amusante à conduire, on a tendance à vouloir jouer les Fangio... dont on n'a peut-être pas encore tout à fait l'expérience.



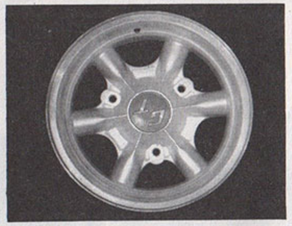
Beaucoup : le nouveau baquet Mod' Plastia qui, s'il ne s'impose pas pour la Simca, est absolument nécessaire sur la R 8 S dont les sièges sont par trop raides et mal dessinés. Baptisé 333, ce nouveau siège est uniformément en skaï noir, avec des bourrelets matelassés sur les flancs. Il se vend... 333 F auxquels il convient d'ajouter 60 autres francs pour la ferrure et les glissières. Il existe en trois largeurs, et il est à noter qu'on peut l'équiper d'un tout nouveau harnais type aviation au prix de 89,50 F ce qui représente une baisse considérable par rapport aux tarifs en cours actuellement.



Passionnément : le volant en cuir 35 cm à trois branches Motolita, qu'il soit plat ou tulipé, s'avèrera certainement plus agréable à l'usage que le volant en faux bois équipant en série la 1 000 S, ou que celui de la R 8 S d'un trop grand diamètre et aux branches « ornées » de ridicules faux trous-trous. Là aussi, une baisse de prix a été enregistrée, puisqu'on peut désormais se procurer ce volant pour 198 F.



A la folie : les jantes qui sur les deux voitures seront du plus bel effet tout en améliorant singulièrement la tenue de route. Nous avons choisi les G. T. « Tout Alliage » en 4 1/2 × 13 pour la 1 000 S, permettant de monter des pneus 155 × 330, et en 5 × 13 pour la R 8 S autorisant l'équipement en 165 × 330. Cette jante en alliage d'aluminium ne pèse que 3,800 kg et vaut 189 F. Il est à noter qu'elle craint moins le vieillissement qu'une jante en magnésium.



Pas du tout : les éternels écussons et insignes qui fleurissent le long des ailes ou sur les pare-brise, vantant une marque d'essence ou les mérites d'un poste de radio périphérique. Quand, comble de ridicule, il ne s'agit pas de l'insigne d'une marque différente de celle de la voiture. Pourquoi pas une 2 CV arborant le taureau Lamborghini ou le Cavallino rampant cher aux ferraristes...

Cette rubrique est libre de toute publicité.

MODELISME champion

FERRARI F1 ①
SOLIDO

On peut la considérer comme la première Formule 1, 3 litres au 1/43e. On en avait certes vu d'autres mais alors que les monoplaces valent surtout par leur groupe propulseur, on nous proposait un bloc mal dégrossi pompeusement baptisé moteur. Cette Ferrari Solido excepte à la règle avec son magnifique douze cylindres en V particulièrement bien réalisé. Les échappements en nœuds de vipère sont parfaitement bien rendus et à peine peut-on leur reprocher de n'être pas peints en blanc. Ils sont chromés comme toute la partie mécanique et d'exceptionnelles roues en étoile. Dommage que la peinture habillant cette monoplace ne soit pas du rouge exact. Il est malheureux aussi que le baquet soit jaune au lieu de noir. Petits défauts de coloris donc auxquels il faut ajouter que les pneus sont trop étroits. Mais malgré cela, cette Ferrari est réussie, et surtout son moteur est vivant. Décidément, Solido sait faire de jolies miniatures et nous le montre encore une fois.

HONDA S 800 ②
DINKY TOYS

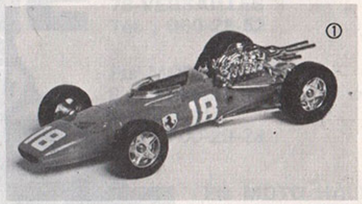
Dinky Toys ne nous gâtait pas en bonnes miniatures ces derniers temps, nous présentant des modèles banals plus ou moins bien traités. Mais avec la S 800, la marque se rattrape, se rachète, car son coupé Honda est très réussi. Il s'agit bien là de la bombe nipponne qui explosa en Europe début 67. Tout y est, même si le quatre cylindres à ACT est sommairement réalisé, comme on peut le voir capot levé. Pas de défauts majeurs sur cette petite voiture de sport dont les proportions n'ont pas échappées au maquettiste. Elle est vendue uniquement en jaune et au prix de 8 F, ce qui compte tenu de la qualité, s'avère plutôt bon marché. Les plus jeunes seront aussi séduits par cette miniature qui roule très bien, et qui est dotée d'une suspension beaucoup plus... souple que sur l'original! Bref, bon modèle, comme on aimerait en voir plus souvent chez Dinky.

FORD MARK II ③
MEBETOYS

Sans conteste il s'agit là de la plus réussie des Ford réalisées au 1/43e. La marque italienne s'est surpassée ici mais pourquoi ne la vendre qu'en des couleurs issues d'une imagination trop fertile? Où a-t-on vu des Mark II vert métallisé, bleu-vert foncé?... Il aurait été si simple de la peindre aux couleurs américaines. Le capot, le coffre et les portières s'ouvrent. Le moteur est assez bien rendu, mais les pots d'échappement sont trop courts. Un autre détail aussi n'échappera pas aux connaisseurs : le levier de changement de vitesses a été placé par Mebetoys à la gauche du pilote alors qu'en réalité il se trouve à droite, contre la portière. Détail bénin alors qu'un autre, insignifiant en soi, a plus d'importance. Les numéros qui sont censés orner les portières, l'avant et l'arrière de cette Ford sont par trop mal faits et nuisent à l'ensemble de cette belle réalisation. Il ne restera plus à ceux qui l'auront acheté (13 F) qu'à la repeindre et à la décorer... et ce sera une bien jolie voiture.

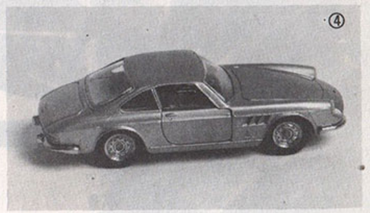
FERRARI 330 GTC ④
POLITOYS

Encore une nouvelle Politoys Export. La marque italienne fait un gros effort de prix pour cette série, et propose ce nouveau modèle comme les autres de la gamme à 6,30 F. Pour ce prix-là il ne faut pas s'attendre à des merveilles, et il est déjà beau que les portes s'ouvrent sans que la fonderie, lourde par ailleurs, en pâtisse. De proportions, la miniature est assez exacte, sans que l'on retrouve toutefois les petits détails de cette enfant de Maranello. C'est du reste le point dominant de cette Ferrari : elle est juste dans son tout, mais pas exceptionnelle dans ses détails, elle attire mais n'emballe pas. Néanmoins, en regard à ce qu'il faut débourser pour obtenir cette reine de la route, le modèle est bon, pas génial, mais bon.









Nous avons photographié pour vous ces miniatures chez Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris.

suzuki



elle cede a tous vos desirs

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 (2e)
Tél. : 488-19-30

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

Éts GIOANNI
16, rue Merle
06-CANNES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Éts VYNCKE
2, rue de Cambrai
59-LILLE

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

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

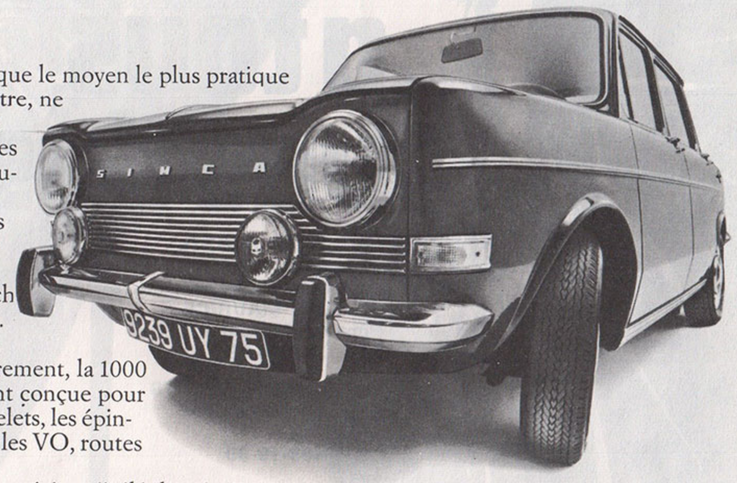
SUZUKI

UNE IMPORTATION
P. BONNET
78, avenue du Général-Leclerc
92-BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. 825-47-11

DIFFUSÉE PAR
LES MEILLEURS SPÉCIALISTES
DE FRANCE

Catalogue contre 0,50 F en timbres

"Conducteur du dimanche, s'abstenir".



Si pour vous la voiture n'est que le moyen le plus pratique pour vous rendre d'un point à un autre, ne pensez pas à la 1000 "Spécial". Si au contraire, vous préférez aux nationales les petites routes secondaires, tortueuses, aux virages surprise : contact.

Avec la 1000 "Spécial" vous allez vous faire plaisir. Mais avant les sensations, des chiffres : 145 km/h, 38,8s. au kilomètre départ arrêté, 50 ch DIN, quatre vitesses synchro Porsche. Vous avez là de quoi vous expliquer.

Encore qu'elle les avale allègrement, la 1000 "Spécial" n'a pas été particulièrement conçue pour les lignes droites. Son terrain ? les virelets, les épingles, les virages qui se resserrent, bref les VO, routes qu'empruntent les rallyes.

Ses réactions ? Saines, rapides, précises, "téléphonées" par une direction ferme et précise.

Vos sensations ? Difficiles à décrire : elles dépendent de vous. La 1000 "Spécial" n'est pas assez complaisante pour vous faire croire au premier virage que vous avez "un cœur gros comme ça". Mais elle est assez indulgente pour savoir pardonner. Et aussi enseigner.

Ce n'est pas au bruit (sympathique) de sa double sortie d'échappement que vous mesurerez votre talent. C'est au chronomètre. Au cours d'un rallye régional par exemple.
A l'arrivée une bonne surprise vous attend, vous seul.

La 1000 "Spécial" n'attend pas les autres.
Alors, vous non plus, ne les attendez pas. Venez la voir.
Une autre bonne surprise vous attend. Son prix. Compétitif, lui aussi.

Simca 1000 "Spécial"/145 chrono/8.995 F

HAVAS CONSEIL

SIMCA
ASSOCIÉ DE CHRYSLER

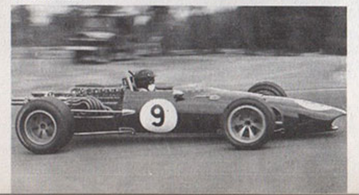
* + FRAIS DE TRANSPORT ET DE MISE A DISPOSITION / MINIMUM COMPTANT : 2095 F / CREDIT CAVIA / 2 ANS DE GARANTIE, PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE (MOTEUR, BOITE DE VITESSES, TRANSMISSION, PONT) / SIMCA A CHOISI L'HUILE SHELL SUPER

29 dictionnaire du sport automobile

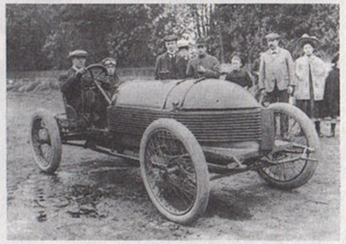
Rubrique placée sous la direction de Serge Pozzoli président de l'A.A.H.A.

e

Eagle : C'est en 1966 que Dan Gurney devint constructeur, suivant les exemples de Brabham et Mac Laren, fondant la marque All American Racers. Dès le mois de juin, cinq Eagle Ford, au châssis dessiné par Len Terry, fortement inspiré de la Lotus 38, prirent le départ des 500 miles d'Indianapolis, mais seule l'une d'entre elles put terminer l'épreuve. C'était un début. A Spa, peu après, apparaissait la F1, mûe en attendant son moteur définitif, par un 2,7 litres Climax 4 cylindres trop peu puissant. Mais la voiture frappa pourtant les observateurs par son extraordinaire finition et par son curieux museau en bec d'... aigle, évidemment. Le 12 cylindres en V Weslake, surprenant par ses dimensions compactes et son poids réduit, n'apparut qu'au GP d'Italie. On revit la voiture inchangée à Watkins Glen, souffrant toujours d'ennuis de refroidissement, si bien que pour la dernière course de la saison à Mexico, Gurney préféra défendre ses chances avec le Climax, défense qui se solda par sa deuxième cinquième place de la saison. La saison 1967 fut bien entamée par une victoire hors championnat à Brands Hatch, mais la consécration fut retardée par des ennuis d'injection et ce n'est qu'au GP de Belgique, à Spa, que l'Eagle remporta sa première victoire en Grand Prix. Puis, avant la nouvelle année 1968, ce fut une bonne troisième place au GP du Canada, démontrant encore les qualités de la voiture. Cette année on n'a vu que très irrégulièrement l'Eagle en F1. Gurney a rompu son association avec Weslake, il construit lui-même le V12 sous le nom de Gurney Mk1, dans ses ateliers de Santa-Ana. Les efforts de l'AAR s'étant surtout portés sur Indianapolis, efforts couronnés de succès du reste puisque les Eagle trustèrent les première, deuxième et quatrième places, équipées soit de moteurs offenhouser à turbocompresseur, soit du bloc Ford et des culasses Gurney-Weslake.



Edge S. F. : Pilote anglais, d'une certaine notoriété, qui n'était pas tellement aimé dans le milieu automobile à cause des prétentions qu'il affichait. Si on le vit au tout début du siècle sur Panhard au GP de l'ACF, son histoire est surtout liée à Napier, marque dont il poussa les débuts en compétition. Il conduisit des voitures de la marque à la Coupe Gordon Benett et si en 1901 il avait le volant d'un monstre stupide, l'année suivante, en 1902, l'Angleterre était mieux représentée par trois voitures maniables. Edge courut aussi sans grand succès des épreuves comme Paris-Vienne ou Paris-Innsbruck. Il est à noter qu'il fit aussi,



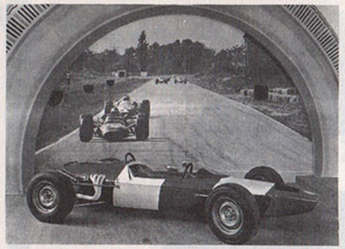
peu après l'ouverture de Brooklands, en 1908, un raid de 24 Heures. Puis peu avant la guerre il quitta Napier et se retira de la compétition.

E.H.P. : Marque française d'automobile qui s'illustra en 1921 et 1922 avec des victoires en catégorie 1100 cc acquises par des voitures munies d'un moteur SEAP à culbuteurs. E.H.P. fournissait à la clientèle de jolies voitures de sport qui furent engagées à maintes reprises tant au Bol d'Or qu'aux 24 Heures du Mans. En 1925, deux prirent le départ des 24 Heures, alors que 1926 allait en voir trois, 1927 deux et 1928 une. Ces derniers modèles étaient équipés du moteur CIME 6 cylindres à soupapes latérales, puis E.H.P. monta une association avec Bignan et la firme dut cesser toute activité en 1930.

Eldridge (Ernest) : Excellent coureur anglais, spécialiste des épreuves sur piste, qui vint de nombreuses fois à Montlhéry avec une énorme Leyland. Puis Eldridge fabriqua deux voitures, toutes deux de 1 500 cc. La première était un châssis d'Amilcar muni d'un 4 cylindres Anzani à soupapes latérales et compresseur. Il courut avec la deuxième à Indianapolis sans grand succès du reste. Pour ce faire, il avait surbaissé l'auto et l'avait munie d'une culasse à 2 ACT.

Elfe : Les cyclecars Elfe furent créés en 1919 par Eugène Mauve, le père du Bol d'Or. Le modèle de tourisme comportait un moteur deux cylindres en V placé à l'avant, alors que le modèle de course était un assemblage extrêmement fragile, sans carrosserie, à deux places en tandem, mû par un moteur bicylindre à refroidissement par air, placé à l'arrière. Puis Mauve fabriqua par la suite des voitures plus conventionnelles sous le nom de Mauve.

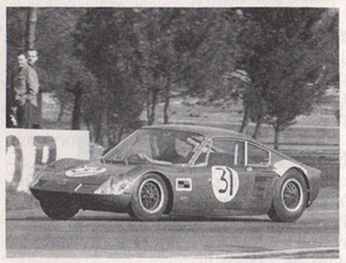
Elina : L'Elina naquit de la Formule France avec l'année 1968. Au départ, elle avait un atout paternel puisque son constructeur n'était autre que Jean-Pierre Beltoise qui conçut sa voiture avec l'aide de Jacques Hubert, ancien de chez Bonnet et Matra. Ils la conçurent originale d'ailleurs, avec une coque en deux feuilles de polyester renforcées par



longerons tubulaires et mousse expansée. Une carrosserie en fibre de verre, cachant un moteur Gordini 1 300 de série, pour répondre à la formule, avec une boîte cinq vitesses retournée, accolée au moteur par cloche spéciale. Au volant d'une Elina formule libre propulsée par un Gordini préparé par Conrero, Jean-Pierre Beltoise a amélioré le record de la course de côte du Mont-Dore en 2'53"7 battant le temps qu'il avait lui-même réalisé en 1967 avec une Matra F2.

Elizalde : Firme espagnole qui s'intéressa à la compétition dès 1916, non seulement avec une 4 cylindres 1 100 cc ou une grosse 4 cylindres de 4 litres, mais également avec une 8 cylindres dérivée du moteur sport client de 3 litres de cylindrée. Ces voitures ne remportèrent des victoires qu'en Espagne, les pilotes les plus connus en étant S. Elizalde et l'un des frères Viscaya, qui s'illustra ensuite sur Bugatti. La fabrication des automobiles cessa vers 1928 mais la firme continua plus longtemps dans la mécanique générale.

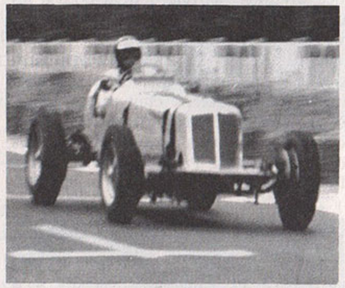
Elva : Marque anglaise d'automobiles de course, fondée par Frank Nichols, qui s'est fait connaître sur le plan international à la fin des années 50 en construisant la première Formule Junior



britannique compétitive. C'était une monoplace à moteur avant qui pouvait être équipée, soit d'un 2 temps DKW, soit du BMC plus classique. Le châssis était multitubulaire, le pont arrière rigide. Peter Arundell, qui plus tard allait devenir le roi de cette formule, se fit connaître sur une voiture de la marque. Cependant il faut bien reconnaître que l'apparition des Lola, Cooper et Lotus sonna le glas des victoires Elva en monoplace. La marque s'orienta ensuite vers la construction de jolies barquettes de sport, certaines étant équipées de moteurs BMW deux litres 1 ACT montés en position centrale arrière. Puis Frank Nichols abandonna la direction d'Elva au profit de la firme Trojan, non sans avoir commencé à nouer avec Bruce Mc Laren les fils d'une association. En effet, c'est actuellement chez Elva que sont construites les monoplaces Mc Laren de F2 et F3.

Enfield-Allday : Après avoir présenté une voiture de tourisme originale munie d'un moteur 5 cylindres en étoile à refroidissement par air, A. C. Bertelli dessina pour Enfield-Allday une 1 500 cc de compétition qui apparut pour la première fois au Tourist Trophy 1922. La voiture avec un moteur modifié participa aux 200 Miles Race de Brooklands sans succès notable. La firme disparut peu après, en 1926, et c'est à la fermeture de l'usine qu'A. C. Bertelli créa la première 1 500 cc Aston-Martin originale.

ERA : ERA veut dire English Racing Automobile. Les premières voitures furent dessinées par Raymond Mays,



qui anima plus tard BRM, et Humphrey Cook. Elles dérivaient de la célèbre Riley blanche avec laquelle Raymond Mays remportait depuis deux ans de nombreuses victoires. Les modèles A et B étaient des monoplaces 6 cylindres à 2 arbres à cames dans le carter, munies d'un compresseur du type Rootes. Les modèles C et D étaient semblables mais comportaient une suspension indépendante à l'avant, ainsi qu'un énorme compresseur Zoller entre les jambes du pilote. Une quinzaine de ces voitures furent construites en 1 100 cc et 21 en 1 500 cc, mais elles coururent à 95 % en Formule 1 500 cc. Jusqu'à la guerre, elles gagnèrent régulièrement leur catégorie et seul le dernier modèle Maserati à 16 soupapes réussit à leur tenir tête. Les principaux pilotes qui se distinguèrent sur ERA furent Raymond Mays lui-même, le prince Bira sur ses trois voitures, Remus, Romulus et Hanuman, Pat Fairfield, etc. La seule de ces voitures qui n'existe plus est celle avec laquelle se tua le Français Lehoux au GP de Deauville. En 1939 un nouveau modèle fut construit à un exemplaire et baptisé type E. Il ressemblait beaucoup aux 1 500 cc Mercedes. La guerre empêcha malheureusement sa mise au point. Toutes les courses après guerre furent animées par les ERA au sein desquelles émergeait celle conduite par notre ami John Bolster. Un modèle G apparut encore, équipé cette fois d'un moteur 2 litres Bristol dérivé du BMW. Cette auto marqua la fin de la firme ERA bien qu'elle fut très bien pilotée par un Stirling Moss qui débutait. Dans les courses actuelles réservées aux voitures anciennes les ERA sont toujours très brillantes. Elles remportèrent notamment les deux Coupes de l'Age d'Or organisées à Rouen. Il nous faut signaler, pour avoir un point de comparaison avec des voitures plus modernes, que Jim Clark, en essayant une pour la première fois sur le circuit des Essarts, boucla un tour en 2'30", chrono qu'il aurait certainement amélioré si le temps lui en avait été donné.

Erik-Campbell : Petite firme anglaise qui en 1919 fabriquait des voitures de sport dont furent dérivées des voitures de compétition qui coururent principalement les épreuves organisées à Brooklands. Cette firme, à sa disparition en 1926, n'avait pas eu beaucoup de succès, mais il convient de citer à son actif une voiture de course à carrosserie en forme de goutte d'eau, assez en avance pour l'époque.

Étancelin (Philippe) : Célèbre coureur indépendant français qui commença son activité sportive en 1928 sur Bugatti. Au début, il se rendait lui-même par la route au départ des épreuves auxquelles il s'alignait. Après de nombreuses victoires sur Bugatti, il fit l'acquisition d'une monoplace Maserati 3 litres. Il fut du reste l'un des seuls à remporter quelques succès sur ce modèle. Après-guerre, c'est sur Talbot qu'il continua sa brillante carrière en monoplace. Il était très populaire sur les circuits, et sa silhouette coiffée d'une casquette mise à l'envers reste légendaire. Il est à noter qu'Étancelin prétendait ignorer tout de la mécanique, certifiant même qu'il ne conduisait que d'instinct. Maintenant retiré, il gère ses affaires en Normandie. Mais il ne faut pas oublier Madame Étancelin qui l'accompagnait toujours sur les circuits et qui fut l'une des premières à symboliser le modèle-type de la femme de coureur.

N'achetez surtout pas la Simca 1100 avant d'avoir regardé attentivement ses concurrentes.. Et n'achetez pas non plus une de ses concurrentes sans avoir bien regardé la Simca 1100.

Nous ne saurions trop vous conseiller de faire la comparaison sur la route. Mais en attendant, vous pouvez aussi la faire ici. Dans votre fauteuil.

La Simca 1100 atteint le 100 km/h en 20 secondes. C'est aussi bien que n'importe quelle 1100. Et malgré ses accélérations "généreuses", elle est plus avare en essence que ses concurrentes (7,5 litres aux 100 km en moyenne).

En plus, les Simca 1100 se sont classées 1ère, 2ème et 3ème à l'épreuve de rendement énergétique du Mobil Economy Run.

Pour la rendre plus solide et plus sûre, nous avons fait la Simca 1100 plus lourde. Et nous avons testé sa résistance aux chocs contre un mur-étalon. A Detroit (nous faisons partie de la Chrysler Corporation).

Pour savoir comment nos concurrents résisteraient au choc, il faudrait que vous jetiez vous-même une de leurs voitures contre un mur.

La Simca 1100 a une suspension à barres de torsion. Elles sont plus longues et plus souples que toutes les barres de torsion existantes. Comment se fait-il que personne, avant nous, n'ait pensé à en tirer un tel parti ?

Enfin, il y a une Simca 1100 berline 3 ou 5 portes, un break 3 ou 5 portes, une fourgonnette 1100 et deux options de moteur, 5 cv et 6 cv. Nos concurrents peuvent sans doute vous offrir d'aussi larges possibilités de choix. En s'y mettant à plusieurs.

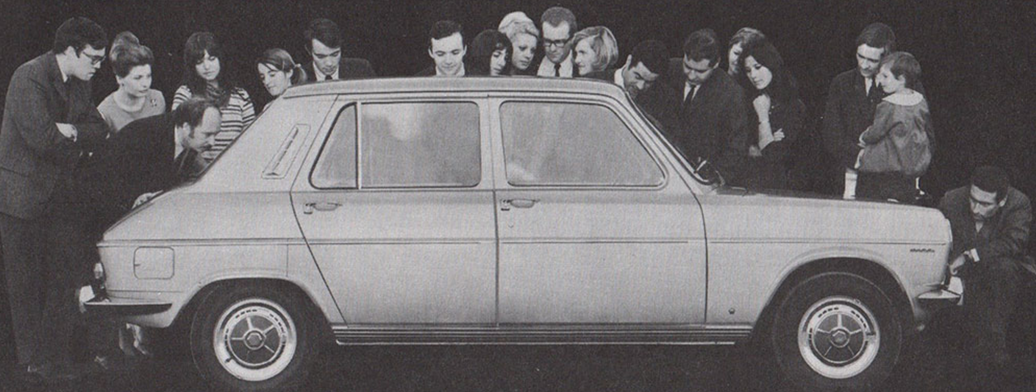
Comme pour toutes les autres Simca, la garantie de 2 ans s'applique aussi à la 1100. C'est au moins un an de plus que nos concurrents. Cela veut dire que nous ne pouvons pas faire de promesses en l'air.

Nous sommes bien obligés de les tenir.

Vente à crédit par CAVIA.
Simca a choisi l'huile SHELL SUPER.

SIMCA
ASSOCIÉ DE CHRYSLER

Regardez bien la Simca 1100.

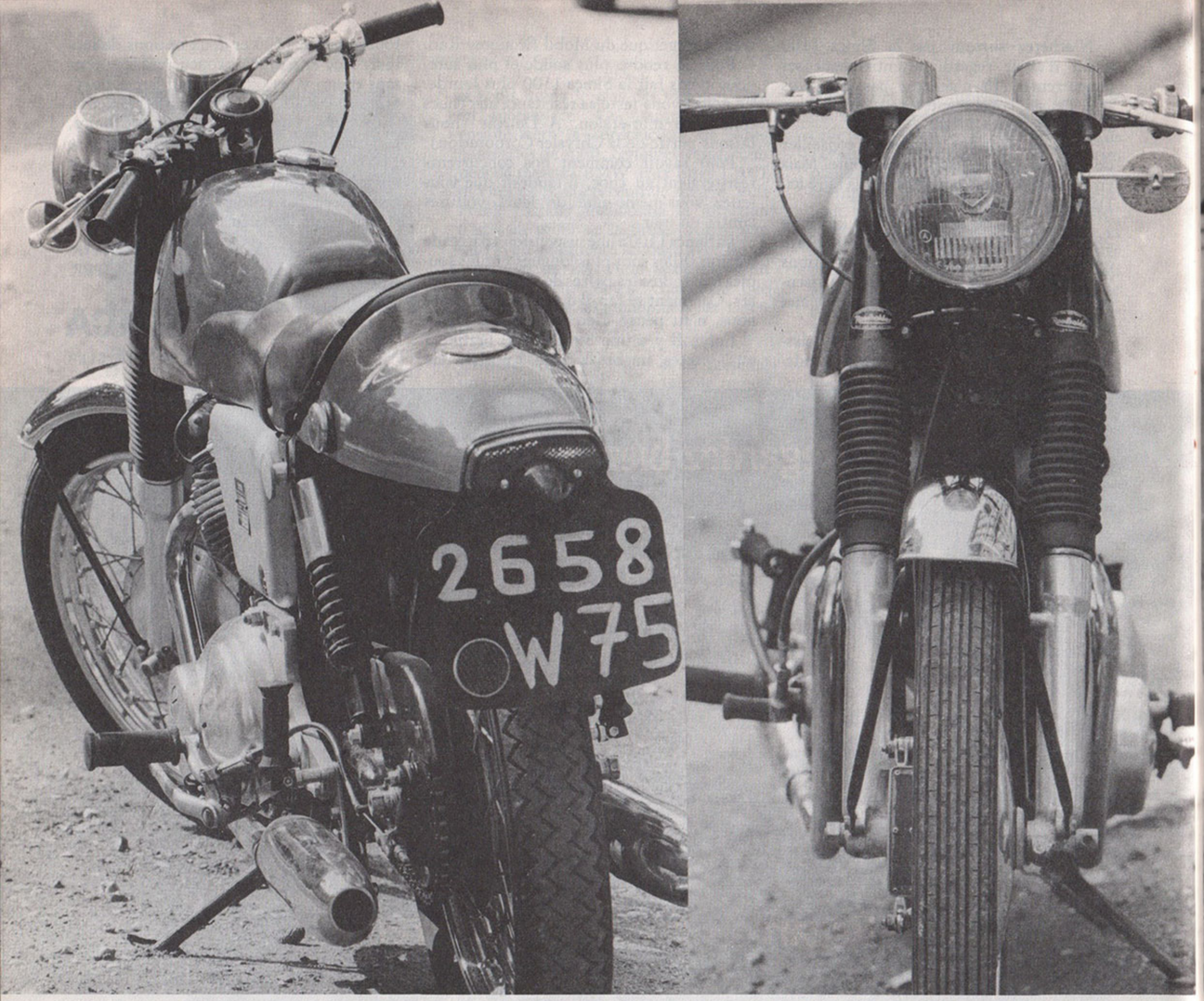


Regardez bien ses concurrentes.



Et que le meilleur gagne.

Young & Rubicam

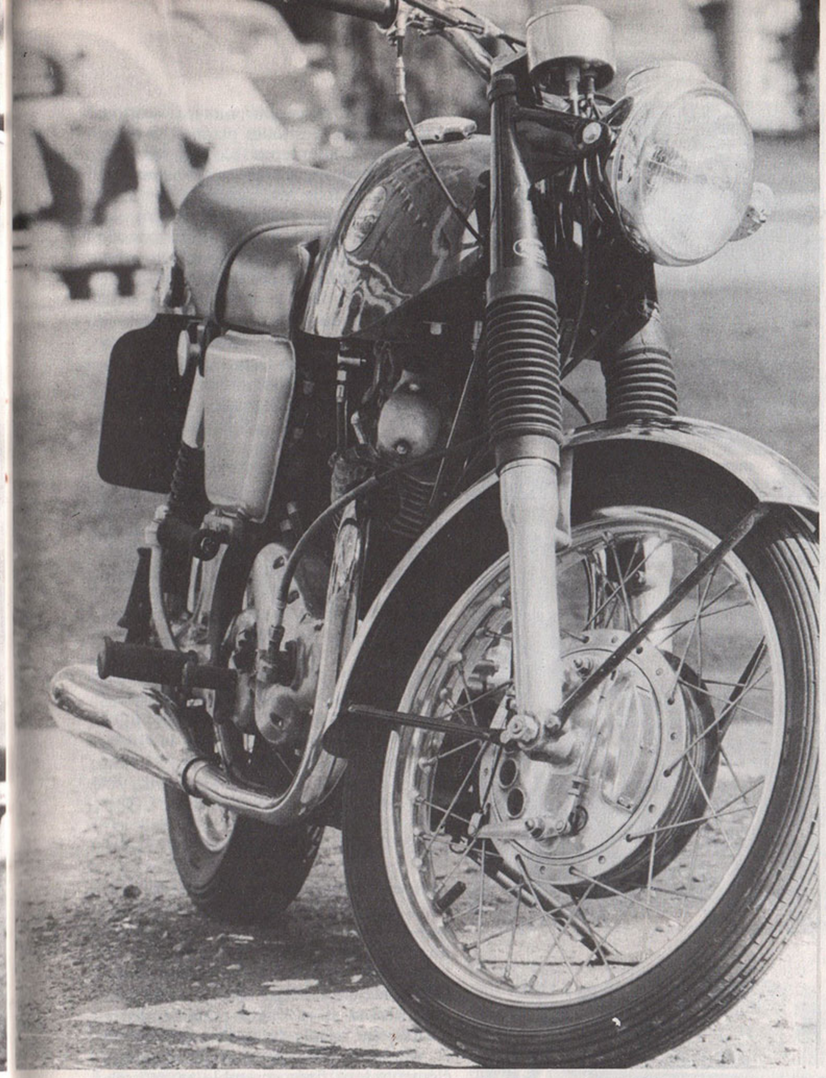


LA 750 NORTON COMMANDO

par Christian Lacombe

Norton est à la moto ce que Ferrari est à l'automobile. La popularité de cette marque n'a d'égale que celle du grand constructeur italien et, lorsqu'on dit Norton, on pense aussitôt à d'innombrables succès en compétition... Trente-quatre victoires au TT, trente-deux au GP de Belgique, vingt-six à l'Ulster, vingt au Dutch TT, treize au GP d'Allemagne, sept au GP d'Italie... pour ne citer que les plus importantes, et sans compter de nombreux records du monde.

un fantastique gros cube!



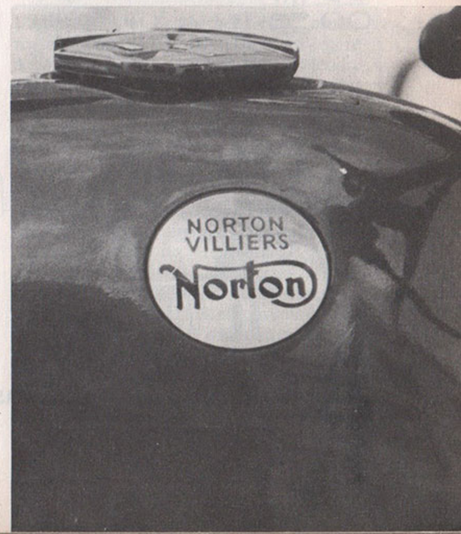
La firme Norton fut créée au début du siècle, en 1902 et cinq ans plus tard, ce fut la première victoire au TT. Le moteur, un bicylindre de 726 cc, était de marque française, un Peugeot. Ce n'est qu'en 1912 que Norton construisit son premier moteur, un 500 cc monocylindre à soupapes latérales qui s'octroya le record de vitesse de l'époque en roulant à 130,400 km/h!... En 1923, les soupapes latérales sont remplacées par des soupapes en tête, et en 1927 apparaît le premier simple ACT. Il faudra attendre dix ans pour que le deuxième ACT soit monté sur les moteurs 350 et 500 cc, ce dernier développant alors la fabuleuse puissance de 52 CV à 6 500 t/mn. Il faut vous dire que c'était l'époque de la moisson des victoires.

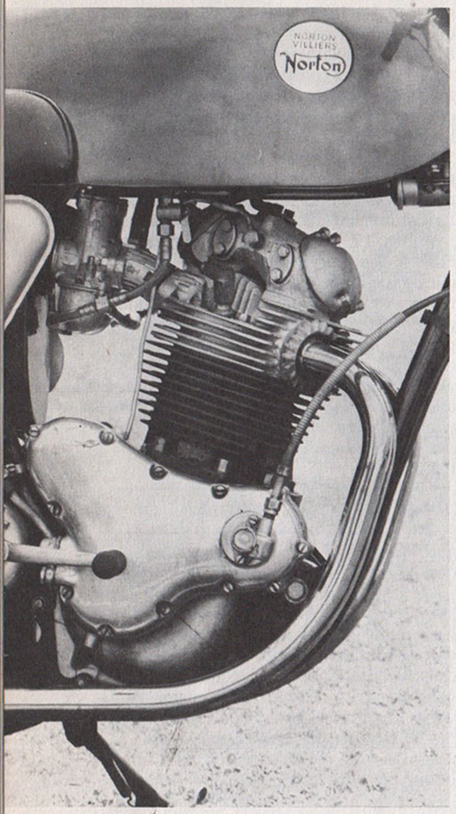
En 1950, McCandless fabrique pour Norton le célèbre cadre « Featherbed » (lit de plumes). L'année suivante, le pilote au casque blanc orné d'une rose rouge, Geoffrey Duke, s'octroie les titres de Champion du Monde 350 et 500 cc. Sa machine servira de modèle à la prestigieuse série des « compétition-client » baptisée « Manx ». Mais pour le service courses de l'usine Norton, c'est le début de la fin. les multicylindres italiens deviennent intouchables et Duke passe chez Gilera. De 1953 à 1958, Norton construira quelques prototypes inachevés dont, entre autres, un quatre cylindres double ACT refroidi par eau, un mono avec admission par cylindre rotatif, un autre muni d'une commande de soupapes desmodromique, et une moto très inspirée des Guzzi, à moteur horizontal. Petit à petit, l'usine Norton abandonne la compétition et, en 1960, sont vendues les dernières Manx

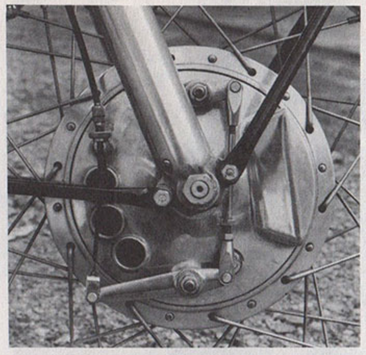
qui gagneront encore quelques chevaux grâce aux metteurs au point de génie tels que Steve Lancefield, Bill Lacey et Francis Beart. Parallèlement à cette orgie de vitesse, Norton construit des modèles destinés à la clientèle touriste. Jusqu'en 1960, ce furent essentiellement des monocylindres dont le plus remarquable fut le 500 cc International. Puis il y eut les gros cubes « vertical twin » avec la Dominator, la 88 SS, la Manx Man et l'Atlas. La Commando succède à l'Atlas qui n'a pas eu une très brillante carrière en France. Ces modèles étaient en effet fragiles, en grande partie à cause d'importantes vibrations. Le problème était donc pour Norton de les éliminer. Pour y parvenir, deux solutions se présentaient : construire un nouveau moteur exempt de vibrations, ou fabriquer un cadre les absorbant intégralement. Norton a opté pour la seconde, et c'est ainsi que naquit la Commando au cadre révolutionnaire.

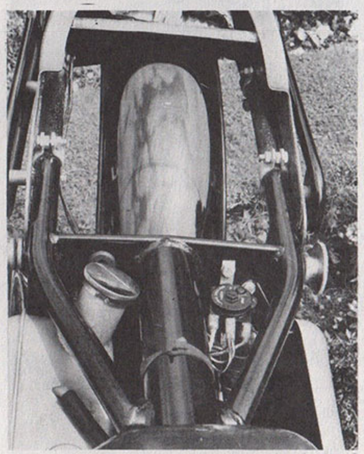
PRÉSENTATION

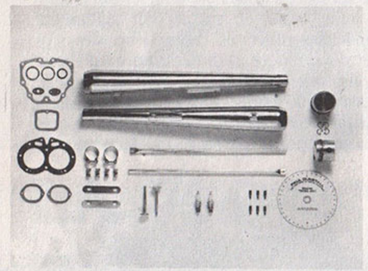
La nouvelle Norton est d'une esthétique discutable puisque futuriste. Pour mon goût, elle ne me déplaît pas du tout, j'aime assez son graphisme avec sa longue ligne horizontale tracée par le réservoir, la selle et le long dosseret-garde-boue arrière. Ces trois accessoires ont été dessinés ensemble pour former un tout harmonieux, aux lignes rondes et pures. Mais ne vous sentez pas obligés d'apprécier! L'esthétique de la Commando gagne beaucoup avec l'adaptation de pots d'échappement Dunstall. Le reste de la moto n'est pas très original. Ce sont deux roues en acier chromé, une fourche avant en métal poli agrémenté de deux soufflets en caoutchouc, des suspensions arrière chromées, un garde-boue avant qui ne l'est pas moins, un beau frein avant double came en alu poli, deux cadrans, compteur et compte-tours, séparés du gros phare chromé. Et, bien sûr, le

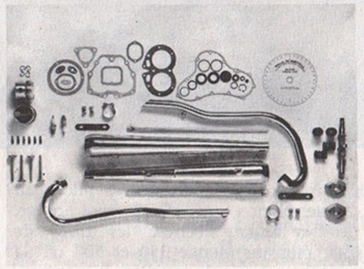


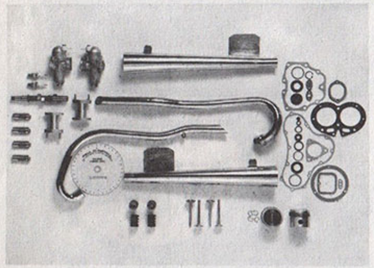


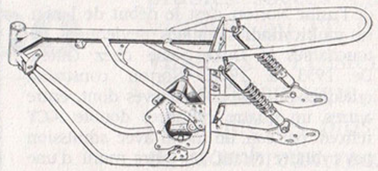










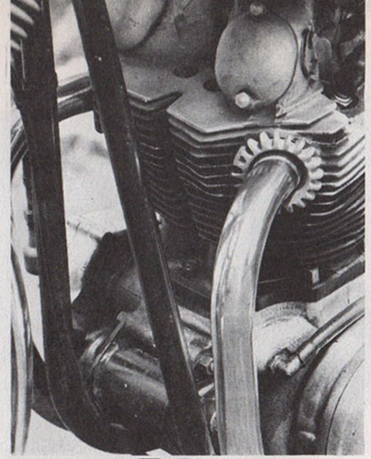


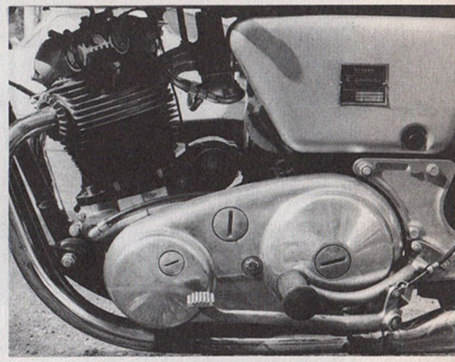
Les RACING KITS pour les moteurs ATLAS, la troisième version permet une vitesse maximum de l'ordre de 220 km/h.

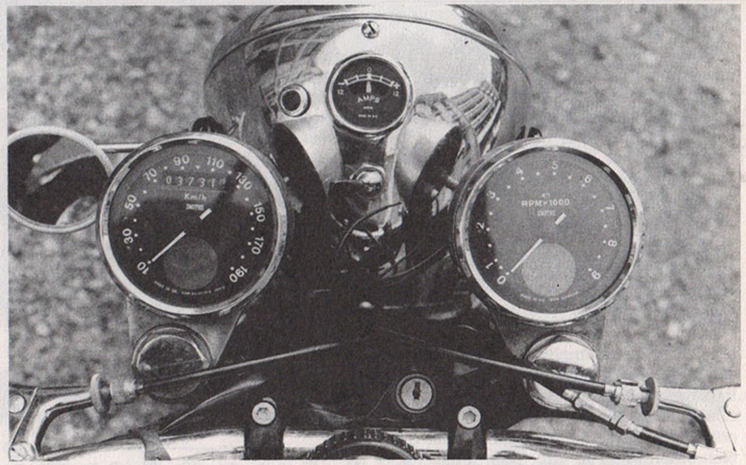
massif et fort connu moteur Norton. J'allais oublier les jolies plaques en dural qui supportent les repose-pieds, le réservoir d'huile à droite et le cache-batterie à gauche. Le tout est présenté en trois couleurs : rouge et gris, vert et gris, ou tout gris, avec selle et cadre noir. Dans le détail, j'ai aimé la selle facilement amovible à l'aide de grosses molettes, la boîte à outils logée dans le dosseret de la selle, le bouchon du réservoir en plastique à ouverture rapide, le bouton d'appel de phare au guidon, la lecture aisée des instruments de bord, et enfin le réservoir d'essence qui, tout comme le réservoir d'huile et les pots d'échappement, est monté souple sur de vrais silent-blocs. Par contre, j'ai peu apprécié l'absence de voyant de point mort, ni de poignée de béquillage, pas plus que la position de la clé de contact exposée aux projections d'huile. De plus, le béquillage est difficile (béquilles mal construites), les poignées glissent entre les mains à grande vitesse. La finition de la Commando n'est que moyenne, dans ce domaine, les Anglais ont encore beaucoup à apprendre des Japonais. La peinture est de mauvaise qualité, il aurait été préférable de teinter dans la masse les éléments en plastique. Des fils électriques trainent un peu partout, et les commandes manuelles n'ont pas le sérieux de celles des premiers venus des 50 cc japonais. Mais le plus grave réside dans la mauvaise finition des plans de joints moteur, vous verrez pourquoi plus loin.

TECHNIQUE

Le cadre de la Commando est révolutionnaire et ce n'est pas un vain mot. Il est plus solide et plus léger que le Featherbed mais surtout, il est étudié pour permettre un montage souple du moteur, de la boîte et du bras de suspension arrière. Ces éléments sont fixés ensemble et en trois points dans le cadre. Le premier devant le moteur, le second et le troisième au-dessus de la boîte de vitesses. Le montage souple est assuré par d'imposants silent-blocs. Les suspensions AR sont des Girling réglables, la fourche avant reste la traditionnelle et efficace Roadholder.
Les roues 300 × 19 à l'AV et 350 × 19 à l'AR sont équipées de freins de 203 mm de diamètre. La mécanique de la Commando est approximativement celle de l'Atlas. Le gros 745 cc twin culbuté s'est un peu incliné dans le nouveau cadre pour permettre la pose d'une nouvelle masse d'embiellage. Les conduits d'admission ont été retravaillés et les pistons sont passés de 7,5 à 8,9 à 1 de compression. La puissance maintenant annoncée atteint 58 CV à 6 500 t/mn. Cette augmentation de puissance a nécessité une refonte complète des éléments de transmission. Sur la Commando, l'embrayage est du type à diaphragme avec quatre disques, et la transmission primaire compte actuellement trois chaînes. Hélas, son réglage est toujours aussi rustique, il se fait en deux mouvements. Le premier en reculant la boîte de vitesses à quatre rapports pour tendre la chaîne primaire, et le second en réglant la tension de la chaîne secondaire.







ESSAI

Position et mise en route

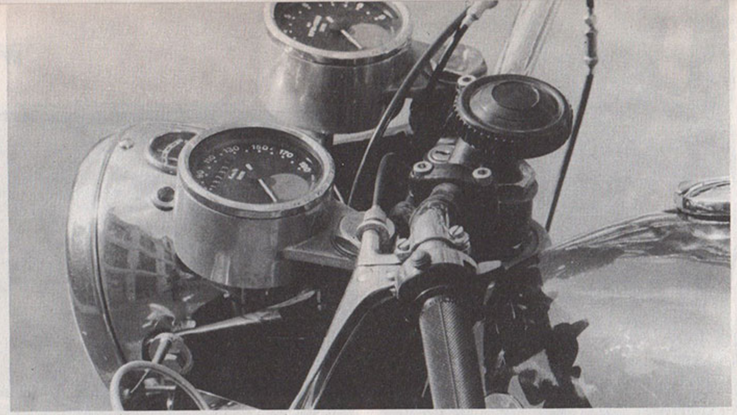
Comme sur la plupart des motos, la position de conduite est bonne pour une utilisation en touriste, mais on aurait pu souhaiter pour ce modèle au caractère sportif très prononcé une possibilité de position « course » avec les pieds plus en arrière. Autre reproche, qui lui aussi est général sur pratiquement toutes les motos actuelles, on se trouve trop haut juché sur la machine et le pilote qui ne mesure pas 1,70 m touchera avec peine le sol du bout des pieds. Ceci dit, passons à la mise en route.
Sans être délicat, le démarrage du moteur demande un petit tour de main. A froid, il faut titiller jusqu'à ce que l'essence s'échappe par jets paraboliques des petits trous pratiqués dans le corps des carburateurs (un conseil, reconnaissez l'orientation des trous afin d'éviter de prendre de l'essence plein les doigts). Ensuite, fermer le starter au guidon, puis chercher la compression au kick, et allez-y de tout votre poids. Normalement, ça part très bien. Le ralenti se situe aux environs de 500 t/mn. A ce régime, les deux grosses gamelles calées à 360° font tressauter la machine. Ces trépidations ont le charme particulier aux motos puissantes. Si vous voulez, ce sont « les nombreux chevaux qui piaffent » ou, pour les sentimentaux « de gros battements de cœur »... A ce moment, tout bouge sur la Commando, et l'on peut constater l'efficacité du montage souple. Un léger coup de gaz et l'on s'aperçoit que le moteur tangue... Eh oui, il se balance d'avant en arrière, mais sitôt passés 2 500 t/mn, toutes les vibrations disparaissent comme par enchantement.

En route

Rares seront ceux qui ne caleront pas au moins une fois en démarrant la Commando. Le nouvel embrayage à diaphragme est extrêmement sec et agit d'un seul coup. Par contre, il est beaucoup moins dur à actionner que l'ancien équipant l'Atlas. Histoire de chauffer un peu, allons-y tranquillement, la souplesse du moteur est excellente. Il fallait s'y attendre avec autant de chevaux. A partir de 3 000 t/mn, l'accélération est franche, le passage des vitesses est aisé, mais j'ai trouvé, pour mon goût, la course du sélecteur un tout petit peu trop longue. L'étagement de la boîte est fort correct. En première on atteint 88 km/h et ceci en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, car l'accélération de la Commando est littéralement... « dragstérienne »! La première vous arrache les bras, et lorsqu'on passe la seconde, c'est inouï, on reçoit un « coup de pied au cul » magistral! La roue avant se déleste, et la roue arrière patine. En troisième, on sent un choc dans les poignets, c'est le ressort de la fourche avant qui se détend complètement. Et en quatrième, ça pousse encore comme une bonne 125 au démarrage... C'est merveilleux! De la dynamite dans les roues, et tout ceci au milieu d'un grondement affolant de beauté et de puissance. A la décélération, ce grondement se transforme en grognement. Je vous le dis, une vraie bête cette Commando, et docile avec ça. En ville, malgré ses 190 kg, elle reste maniable, mais on la sent mal à l'aise. Les chevaux piétinent... Il lui faut la grande route... Alors, elle vous emmène aux frontières de l'extase dans des accélérations foudroyantes, des pointes de folie grisantes, et bientôt, vous vous prenez pour le roi de la route, vous et votre Commando...

Maniabilité – Tenue de route

L'Atlas et son Featherbed était moins maniable que la Commando qui est légère à balancer, pour une 750 bien entendu. Une fois dans la trajectoire, des grandes courbes aux petits virages, elle y reste. Si vous n'êtes pas dans la bonne trajectoire, rien de plus facile que d'en changer sans que pour autant votre monture rue en tous sens... Le shimmy sur la Commando? Connaît pas! D'ailleurs, Norton ne s'est même pas donné la peine de monter un frein de direction. Il s'avère donc que le nouveau cadre prend glorieusement la relève du célèbre Featherbed. L'accord des suspensions est parfait, l'excellente fourche avant Roadholder n'a pas perdu de son efficacité sur ce nouveau modèle. Elle n'est pas souple comme le plupart des fourches de motos japonaises, mais, question amortissement, c'est bien



supérieur. Quant aux suspensions arrière, elles ne souffrent d'aucun reproche.
Le paragraphe tenue de route serait donc parfait s'il n'y avait pas cette damnée béquille qui touche à la moindre inclinaison. Je ne comprends pas comment une firme dont la production s'adresse essentiellement à une clientèle sportive ne se soit pas plus sérieusement penchée sur ce problème. Une béquille qui touche élimine tout le plaisir du pilotage, car l'on se trouve limité par l'angle, mais surtout, c'est dangereux. Une touchette un peu trop brutale, et c'est le soleil!

Freinage — Confort

Le frein arrière simple came, progressif à souhait, épaule très bien l'excellent frein avant double came qui a toutes les qualités. De plus, un important frein moteur complète admirablement le chapitre du freinage sur la Commando.
Côté confort, rien à redire. Les suspensions ont un débattement minime, mais sont très bien amorties, et la large selle judicieusement dessinée collabore efficacement au confort de la Commando.

PERFORMANCES

Je suis allé en Angleterre essayer la Commando qui m'était prêtée par l'usine Norton. Cette machine ayant déjà servi à plusieurs essais, dont ceux de nos confrères anglais Motor Cycle News, Motor Cycle et Motorcycling Mechanics, le compteur totalisait 10 000 km : le moteur était donc rôdé. Et c'est une moto au mieux de sa forme qui m'a permis de réaliser ces fabuleux chronos. Exceptionnellement, je n'étais pas en combinaison de cuir mais en barbour et de plus, j'avais équipé la Commando d'un sac de réservoir pour loger mon appareillage photo. Ainsi, j'ai parcouru le 400 mètres départ arrêté en... 12"8! Au bout des 400 m, la vitesse atteignait 167 km/h. Toujours dans le domaine de l'accélération, on passe de 0 à 100 km/h en 4"8, juste une seconde de plus que la Cobra Racing essayée par J.-P. Beltoise (*Champion* n° 10). Quant à la mesure de vitesse de pointe, elle ne s'est pas effectuée dans les meilleures conditions, un méchant petit vent soufflait de trois-quarts face. Malgré tout, en position assise, le compte-tours est monté à 7 000 t/mn, ce qui correspond, tenez-vous bien, à 193,08 km/h. En me collant le menton sur le sac de réservoir et en rentrant les coudes, j'ai gagné 400 t/mn, la vitesse alors était de 201,102 km/h. Je suis sûr qu'en combinaison de cuir et par vent nul, l'aiguille grimpait à 8 000 t/mn. Peter Inchley a réalisé 215,606 à ce régime. Vous imaginez mon excitation après de tels chronos. Hélas, mon enthousiasme a quelque peu chuté en voyant mes bottes: couvertes d'huile. Il est vraiment regrettable que cette fantastique machine soit sujette à de grossières fuites dûes à des négligences de finition...
Malgré tout, je garderai de l'essai de la Commando un fameux souvenir. A mon avis, c'est actuellement la seule machine qui puisse montrer son feu rouge à la plupart des voitures de Grand Tourisme.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : bicylindre 4 temps. Culbuté. Refroidi par air. **Alésage course** 73 × 89. **Cylindrée** 745 cc. **Puissance** 58 CV à 6 500 t/mn. **Compression** 8,9 à 1.
Carburateurs : 2 Amal 930 à cuves concentriques, diamètre 30 mm.
Boîte : 4 vitesses. Étagement : 1re 2,56:1; 2e 1,7:1; 3e 1,22:1; 4e 1:1.
Embrayage : à diaphragme avec 4 disques travaillant dans l'huile.
Allumage : batterie bobine 12 V alimentée par alternateur.
Cycle : cadre double berceau. Fourche AV télescopique. Suspension AR à bras oscillants avec amortisseurs réglables en 3 positions.
Roues : 300 × 19 à l'AV; 350 × 19 à l'AR.
Freins : Simple came de 180 mm de diamètre à l'AR. Double came de 203 mm de diamètre à l'AV.
Réservoir essence : 14,7 l; huile : 2,8 l.
Poids : 188,6 kg.
Prix : 8 500 F TTC.
Importateur : Éts Garreau, rue Robert-Lividet, PARIS-15e.

LISTE DE CONTRÔLE

CHAMPION

MOTEUR

Bruit	grondement
Démarrage	moyen
Vibrations	excellent
Souplesse	excellent
Nervosité	fabuleuse

TRANSMISSION

Embrayage	très bien
Passage de vitesses	bien
Étagement	très bien

FREINS

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	excellent
Adhérence	très bien
Réaction aux mauvais revêt.	excellent

TENUE DE ROUTE

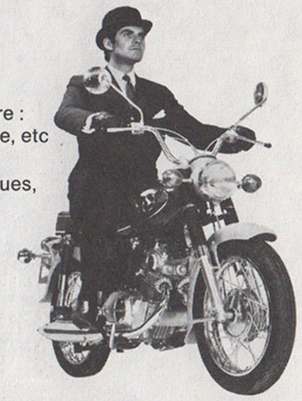
Rigidité	très bien
Vitesse en courbe	très bien
Accord suspensions	excellent
Maniabilité	bien

DIVERS

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



vous n'aurez plus le temps d'apprécier leur confort...



Véritable solution aux problèmes des encombrements,
la 125 Honda et le C 50 sont aussi confortables qu'une voiture :
4 vitesses, moteur 4 temps à arbre à cames en tête, démarreur électrique, etc
rapides, maniables, ils se faufilent partout.
la seule différence avec cette "seconde voiture" à 2 roues,
vous n'aurez plus le temps d'apprécier son confort,
sauf sur de longs, très longs parcours.

HONDA
20, rue Pierre-Curie - 93-Bagnolet

EFFIV

KAWASAKI
EXPOSE A 30, RUE LACORDAIRE
CINQ A PROXIMITÉ IMMÉDIATE DE L'HÔPITAL BOUCICAULT
MINUTES DE LA
PORTE DE VERSAILLES

250 A1 « SAMOURAÏ »
350 A7 « AVENGER »
650 W2SS « COMMANDER »
ET LE TOUT NOUVEAU 90 SS

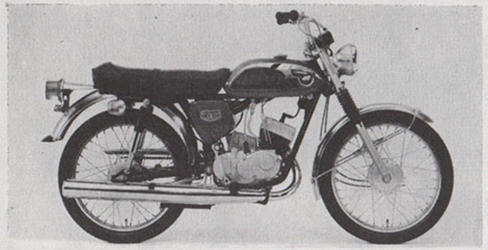
IMPORTATEUR Sté SIDEMM ● NOUVELLE ADRESSE : 25, RUE DES MALMAISONS PARIS-XIII

salon moto

Un an sur deux, on y a droit... à notre Salon de la moto. Et bien que ce ne soit pas un des plus importants au monde, on y trouve toujours de quoi assouvir sa soif de nouveautés. Il est vrai que cette année, nous sommes particulièrement gâtés. Depuis quelques mois est apparue une floraison de nouveaux modèles tous plus excitants les uns que les autres. Il y a d'abord eu l'importation de marques inconnues en France, telles Ossa, Kawasaki, Guzzi et Laverda, ainsi que la réapparition d'autres comme Puch et, bien entendu, il y a les nouveautés de l'année qui n'ont pas attendu le Salon pour être présentées au public. Le deux roues en général a le vent en poupe et il est assez délicat de discerner les tendances du marché. Toutefois, on peut reconnaître une nette et très forte reprise des grosses cylindrées. Le gros cube, c'est « la moto», non pas que les petites et moyennes cylindrées n'aient pas droit à ce qualificatif, mais, tout de même, la 500 cc et plus a toujours été et restera l'aboutissement de la plupart des motocyclistes fanatiques. On peut être aussi un fanatique de la moto en ne possédant qu'une 50 cc. Il faut bien débuter mais surtout, c'est la cylindrée la moins onéreuse, bien qu'un bon 50 cc sport vaut le prix d'un 90 cc, alors on « travaille» les parents afin qu'ils acceptent ce petit dernier et peut-être avec un peu de chance et un peu plus d'argent, le 90 cc se transformera en 125 cc. Cette catégorie est reine cette année, preuve que beaucoup de jeunes s'intéressent à la moto; mais aussi pour les moins jeunes, c'est le « petit truc pratique et efficace, surtout dans les embouteillages. Logiquement, dans une progression motocycliste, la 125 cc précède le quart de litre dont la gamme est aussi variée que polyvalente. Mono Twin, deux temps, quatre temps : le choix est grand, et les performances de certaines 250 donnent un avant-goût des joies procurées par un gros cube. Puis on s'offre une 350 cc. Cette cylindrée longtemps bâtarde connaît actuellement un renouveau qui s'explique par le fait qu'une trois et demi, tout en étant moins chère, permet presque les mêmes performances qu'une 500 cc. « Presque » car une 500 cc, c'est tout de même autre chose! Avec les 650 et 750 cc, ce sont les grosses, les monstres sacrés, les dévoreuses de kilomètres, bêtes à sensations, aux accélérations fantastiques, ce sont les motos. A la Porte de Versailles, vous ne verrez pas toutes les machines présentées dans l'article, car souvent les importateurs préfèrent exposer leurs nouveautés dans leur magasins. Ces petits «salons particuliers » vous seront signalés dans la rédaction de l'article.

tasse à café

Kawasaki 90 SS

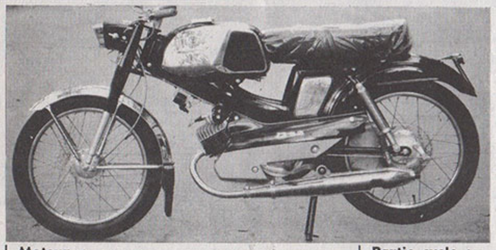


Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 distributeur rotatif
Cylindrée : 89 cc
Compression : 7 à 1
Alésage course : 47 × 51,8
Puissance : 10,5 CV à 8 000 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : double berceau
Freins : AV simple came, AR simple came
Poids : 79 kg
Vitesse : 110 km/h
Prix : non fixé
Importateur : Sidem, 25, rue des Malmaisons, Paris-13e. (Salon : 30, rue Lacordaire, Paris-15e).

Il est mignon, ce nouveau 90 japonais, et très Kawasaki, c'est-à-dire admirablement bien fini. Sa puissance laisse rêveur, 10,5 CV pour un 90 cc! Autant qu'une bonne 125, et du reste, les performances de cette dernière nouveauté Kawasaki sont vraiment comparables à celles d'une 125 cc. Le 90 SS a hérité du raffinement technique de ses grandes sœurs les 250 et 350 cc, donc très certainement des mêmes qualités de solidité, ce qui est très important pour un 90 cc destiné essentiellement à une clientèle de jeunes pilotes peu expérimentés et souvent peu charitables avec la mécanique... Cette très jolie petite cylindrée sera présentée en bleu métallisé ou rouge, avec les flancs du réservoir chromés.

Mobylette D 52

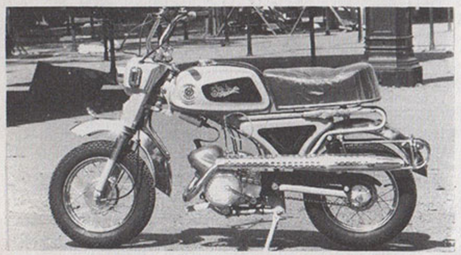


Moteur :
1 cylindre, 2 temps refroidi par air forcé
Alimentation : 1 carburateur de 16 mm
Cylindrée : 49,9 cc
Compression : 10 à 1
Alésage course : 39 × 41,8
Puissance : 3,5 CV à 7 500 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : poutre
Freins : AV simple came 100 mm, AR simple came 115 mm
Poids : 62 kg
Vitesse : 65 km/h
Prix : 1 597 F
Constructeur : Motobécane, 16, rue Lesault 93-Pantin

C'est le modèle Sport de la célèbre marque française qui a toutes les caractéristiques d'une petite moto avec sélecteur au pied et kick-starter. Par rapport à la concurrence étrangère, le D 52 n'est pas mal placé, ses performances, bien qu'un peu inférieures, sont loin d'être ridicules. Et surtout, il présente l'avantage d'une solidité à toute épreuve. Freinage et tenue de route sont à la hauteur des performances. Esthétiquement, il ne peut déplaire sans pour autant enthousiasmer, car simple et classique. A signaler que le D 52 est le seul vélomoteur peint en noir et gris. En général, ces teintes sont plutôt réservées aux grosses motos. Pour l'avenir et peut-être même pour le Salon 68, doit apparaître une grande nouveauté. Il s'agira certainement d'une 125 cc...

Giulietta America « Junior »



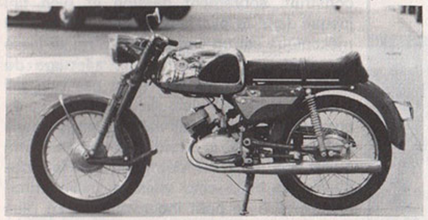
Moteur :
1 cylindre, 2 temps refroidi par air forcé
Alimentation : 1 carburateur de 12 mm de diamètre
Cylindrée : 48,8 cc
Compression : 6,7 à 1
Alésage course : 39 × 41
Puissance : 3,5 CV à 6 500 t/m
Boîte : 3 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillant
Cadre : poutre surbaissée
Freins : AV et AR simple came de 105 mm
Poids : 52 kg
Vitesse : 50 km/h
Prix : 1 550 F
Importateur : Ets Bonnet, 78, avenue du Général-Leclerc, Boulogne

Il est drôle avec ses grands guidons, ses petites roues, son gros phare à visière et sa petite selle. C'est presque un jouet, tellement il est petit. On le voit de loin, car il est peint en jaune vif. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant qu'il se soit vendu et continue de se vendre « comme des petits pains »...
L'America Junior offre un judicieux compromis entre le banal cyclo de tout le monde et le pseudo-sport limité à 50 km/h. De plus, il est confortable et possède un équipement très complet pour un cyclo 50 cc, avec clignotants et pare-jambes s'il vous plaît! Côté moteur, pas de problème, c'est le bien connu Franco Morini.

tasse à café

Hercule K50 SS

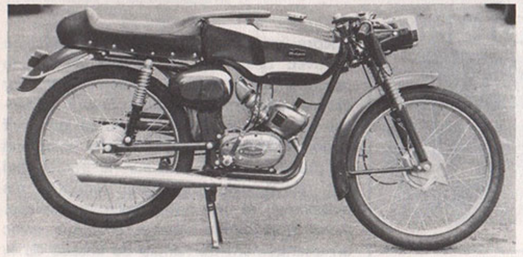


Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 17 mm
Cylindrée : 49 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 38 × 44
Puissance : 5,4 CV à 6 300 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV Earles, AR oscillante
Cadre : poutre
Freins : 2 simples cames de 140 mm de diamètre
Poids : 85 kg
Performance : 90/100 km/h
Prix : 2 160 F
Importateur : Ets Judenne, 25, avenue Parmentier, Paris-11e

Hercules, c'est allemand, et qui dit allemand dit sérieux, mais un peu lourd. Pour le K 50 ss, cette dernière appréciation n'est pas tout à fait justifiée. En fait, ce 50 Sport n'a pas l'élégance raffinée de ses concurrents japonais, ni l'excentricité des modèles italiens. Il est plus simplement sobre, assez bien équilibré et de bonne facture, pour tout dire un peu « bourgeois ». Par contre la mécanique, elle, fait preuve de plus de tempérament, et le K 50 SS peut tenir un bon 80 de croisière, sans doute pendant des dizaines de milliers de kilomètres. N'est-ce pas un 50 Hercules qui a parcouru 40 138 km à 75 km/h de moyenne? Dans la gamme Hercules doit bientôt apparaître une 125 monocylindre de 12,5 CV DIN. Voilà qui intéressera les « roule-toujours » amateurs de moyennes cylindrées.

Magaluti Olympique

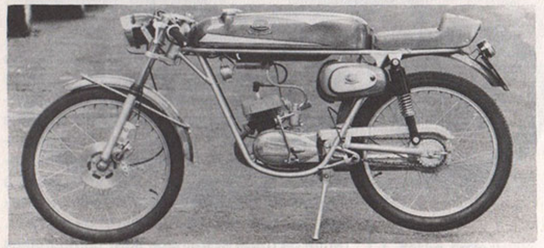


Moteur :
1 cylindre, 2 temps refroidi par air forcé
Alimentation : 1 carburateur de 19 mm
Cylindrée : 49,9 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 41,8 × 39
Puissance : 3,75 à 8 500 t/m
Boîte : 3 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : double berceau
Freins : AV simple came de 105, AR simple came de 105
Poids : 50 kg
Vitesse : 50 km/h
Prix : 1 418 F
Importateur : S.I.C.M.A., 71, rue Hoche, 13-Marseille-7e

Le 50 italien a connu son heure de gloire voici cinq ou six ans, avant l'application de la réglementation sur la licence A 1 pour les cyclos roulant à plus de 50 km/h. A cette époque, on ne connaissait pas encore le Malaguti. Cette marque a été importée en France par la suite, avec une gamme archi-complète de modèles sans parmis A 1. Celui que nous vous présentons dans ce catalogue en est le cheval de bataille. Sa ligne sportive n'a aucun rapport avec ses performances, puisqu'il est volontairement limité à 50 km/h, mais qu'à cela ne tienne, le propriétaire de l'Olympique Malaguti éprouvera tout de même la satisfaction visuelle de posséder un Racer. Pour le Salon, une Olympique avec boîte à quatre rapports va faire son apparition. Elle possédera toujours 2 silencieux, et les couleurs resteront aussi nombreuses, variées, chatoyantes : rouge, noir, bleu, indigo, orange, jaune, moutarde, contrastant avec le décor ivoire.

Mondial 50 cc Record



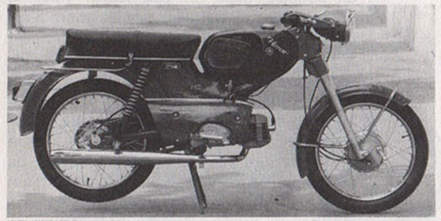
Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 17 mm
Cylindrée : 49,6 cc
Compression : 9,3 à 1
Alésage course : 38,6 × 42
Puissance : 6,5 CV à 9 500 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : double berceau
Freins : AV disque, AR simple came 120 mm
Poids : 46 kg
Vitesse : 104 km/h
Prix : 1 640 F
Importateur : Ets Savoye, 60, rue Robert, 69-Lyon-7e

L'opération Jeunes tigres a vécu mais les Mondial se portent bien, eux. Le Mondial type Record est certainement le vélomoteur le plus sportif et joli que l'on puisse trouver actuellement en France. Un réservoir immensément long, une petite selle monoplace sont les deux caractéristiques frappantes de cette machine qui ne peut être utilisée qu'en solo. Le rapport poids/puissance de ce petit racer lui permet de se propulser allègrement à plus de 100 km/h avec un pilote poids plume bien entendu. Autre solution originale sur le Mondial avec le freinage par disque à l'avant, son efficacité n'est plus à démontrer. Le moteur est le même que sur le TM SS (essai *Champion* n° 8) utilisé pour l'opération Jeunes tigres et le défaut de tenue de route dont souffrait l'ancien modèle a disparu avec l'adoption d'un nouveau cadre et de nouvelles suspensions.

tasse à café

Kreidler RS 50



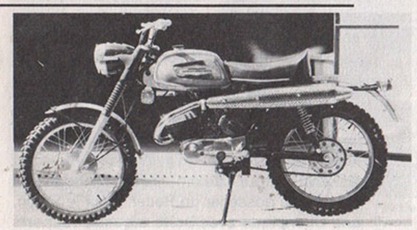
Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 18 mm
Cylindrée : 49 cc
Compression : 8,5 à 1
Alésage course : 40 × 39,5
Puissance : 6,5 CV à 9 500 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : poutre
Freins : AV simple came de 150 mm, AR de 116 mm
Poids : 73 kg
Vitesse : 105 km/h
Prix : 1 980 F
Importateur : S. G. V. A., 64, rue Vanneau, Paris-7e

Le Kreidler RS est le 50 cc allemand par excellence, autrement dit sérieusement construit, sobrement dessiné et bien fini jusque dans le plus infime détail. La partie mécanique est un vrai bijou. On ne se lasse pas d'admirer le volumineux ailettage du moteur. Mais ce moteur n'est pas que joli à voir, il est aussi plein de qualités... et de chevaux. Par rapport au modèle essayé dans *Champion* n° 4, le Kreidler a gagné de la puissance mais au détriment de la souplesse. La boîte cinq vitesses pallie admirablement à ce petit inconvénient. Le plus gros atout du RS est certainement la solidité du moteur, un Paris-Nice la poignée dans le coin ne le gêne nullement et à l'arrivée, la mécanique est aussi fraîche qu'au départ. Pour un 50 cc à hautes performances, c'est exceptionnel.

demi — mesure

Aermacchi 125 Scrambler

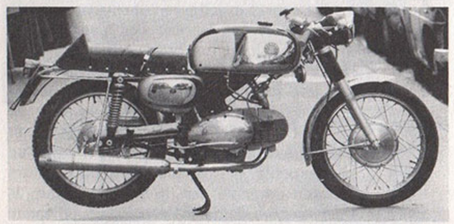


Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 24 mm
Cylindrée : 123,15 cc
Compression : 7,75 à 1
Alésage course : 56 × 50
Puissance : 10 CV à 6 700 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : poutre
Freins : AV et AR simple came de 135 mm
Poids : 79 kg
Vitesse : 105 km/h pour le modèle route ML 125
Prix : 2 650 F
Importateur : Ets P. Borie, 28-30, rue de Picpus, Paris-12e

Encore une machine traitée à l'américaine et avec beaucoup de succès il faut le reconnaître. Cette 125 Aermacchi Scrambler est bien proportionnée, d'une finition impeccable et, de surcroît, présentée en jaune vif et noir. L'aménagement Scrambler comprend les grands guidons bien sûr, le traditionnel pot relevé qui émet une sonorité très métallique, et une petite selle monoplace. Autre modification d'ordre technique, avec un changement de l'angle de chasse de la fourche avant et la pose d'une couronne arrière plus grande. Le moteur lui, reste le même que sur la 125 de tourisme. Comme toutes ses semblables, cette moto n'est pas une moto de cross, pas plus que de Trial. C'est seulement un merveilleux jouet à double emploi, route et tout-terrain.

Motobi 125 cc



Moteur :
1 cylindre, 4 temps
Alimentation : 1 carburateur de 22 mm
Cylindrée : 123,6 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 54 × 54
Distribution : culbutée
Puissance : 10 CV à 9 000 t/m
Boîte : 5 vitesses

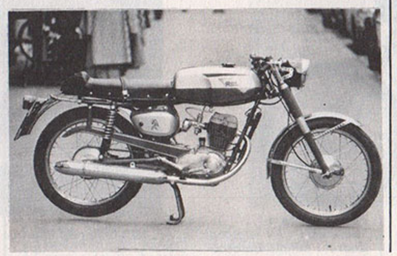
Partie cycle :
Suspensions : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : poutre
Freins : AV simple came 180 mm, AR simple came 160 mm
Poids : 100 kg
Vitesse : 130 km/h
Prix : 2 970 F
Importateur : Ets Couturier, 149, avenue de Neuilly à Neuilly

Guère plus grosse que la 125 Morini, la Motobi s'adresse à la même clientèle éprise de petits cubes aux performances étonnantes. La mécanique de la Motobi est plus originale avec son moteur placé horizontalement qui assure un excellent refroidissement de la culasse. La boîte de vitesses à cinq rapports permet une meilleure utilisation des quelque 100 CV/litre du moteur. Tenue de route et freinage sont comparables à ceux de la Morini, ainsi que la finition. D'ailleurs, sur les derniers modèles, on note un net progrès dans ce domaine. Les chromes seront plus abondants et les machines pourront être livrées avec des couleurs plus vives telles que le jaune paille.

demi — mesure

Morini Corsaro Veloce

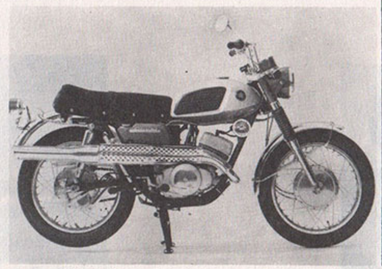
Moteur :
1 cylindre, 4 temps
Alimentation : 1 carburateur de 20 mm
Cylindrée : 123 cc
Compression : 7,6 à 1
Alésage course : 56 × 50
Distribution : culbutée
Puissance : 14 CV à 8 500 t/m
Boîte : 4 vitesses
Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : simple berceau
Freins : AV simple came 150 mm, AR simple came 130 mm
Poids : 85 kg
Vitesse : 130 km/h
Prix : 2 970 F
Importateur : Ets Poch, 127, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine



Une fringante petite italienne que la 125 Corsaro Veloce. Rouge comme beaucoup de ses consœurs transalpines, de lignes très sportives, avec guidon-bracelet et petite selle étroite à dosseret. C'est le bébé-racer qui enthousiasme toujours la jeune clientèle. Techniquement, ce modèle a fait ses preuves et sur le plan performances, le moriniste est gâté. Cette 125, légère comme tout, va bougrement vite pour sa cylindrée et dans les petits coins, elle se faufile avec une extraordinaire agilité. La tenue de route comme le freinage ne peuvent être critiqués mais, par contre, pour le prix de cette machine, la finition pourrait être plus soignée.

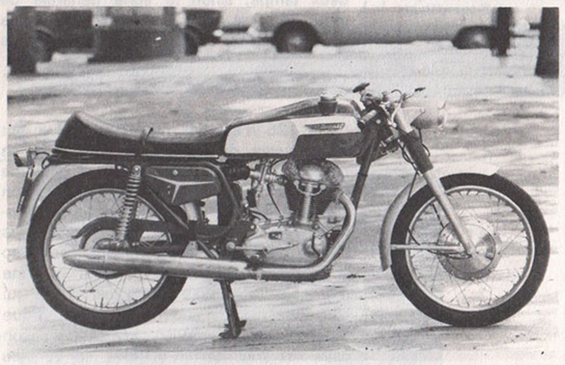
Suzuki Scrambler TC 250

Moteur :
2 cylindres, 2 temps
Alimentation : 2 carburateurs de 24 mm
Cylindrée : 247 cc
Compression : 7,3 à 1
Alésage course : 54 × 54
Puissance : 29 CV à 7 500 t/m
Boîte : 6 vitesses
Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs réglables
Cadre : double berceau
Freins : AV double came, 160 mm, AR simple came, 160 mm
Poids : 140 kg
Prix : 4 830 F
Importateur : Ets Bonnet, 78, avenue du Général-Leclerc, Boulogne



Lentement mais sûrement, la moto traitée à l'américaine s'implante en France. Les guidons s'allongent considérablement et les pots d'échappement se relèvent jusque sous la selle. Ces modifications ne sont pas pure fantaisie, elles ont pour but de permettre une utilisation rationnelle de la machine en tout terrain. Sur la Suzuki type Scrambler, le pneu avant est à pavés comme l'arrière et le moteur est protégé des chocs par un sabot métallique. Quant au cadre, il a été consolidé en différents endroits. Le moteur, lui, reste le même que sur la T 20. Une moto de cross? Elle n'a pas cette prétention, et se contente d'offrir la clef des champs à son conducteur par les chemins les plus tortueux et défoncés.

Ducati 250 cc Mach 1



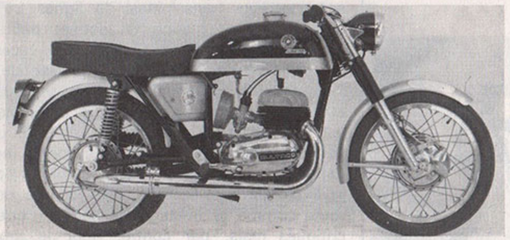
Moteur :
1 cylindre, 4 temps
Alimentation : 1 carburateur de 29 mm de diamètre
Cylindrée : 248,6 cc
Compression : 10 à 1
Alésage course : 74 × 57,8
Distribution : 1 ACT
Puissance : 28 CV à 6 500 t/m
Boîte : 5 rapports

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR à bras oscillant et amortisseur réglable
Cadre : simple berceau
Freins : AV 180 mm, AR 160 mm
Poids : 127 kg
Vitesse : 170 km/h
Prix : 3 850 F
Importateur : Ducati France, 109, avenue Pierre-Sémard, 84-Avignon

Sur ce modèle, l'arrière du cadre a été redessiné, ce qui devrait apporter un surcroît bienvenu de rigidité dans la partie arrière de la moto. La nouvelle selle, plus anatomique que l'ancienne, a gagné en confort. Et le réservoir étroit, long et plat, doit permettre une excellente position allongée. Hélas, les repose-pieds sont encore une fois placés beaucoup trop en avant. Ce petit détail qui a son importance choque un peu sur une machine essentiellement sportive, et il est certain qu'un possesseur de Ducati préfèrerait des commandes au pied mieux disposées plutôt que deux bouchons sur le réservoir... Alors, la Ducati MK serait la moto de sport parfaite. Elle est basse et légère comme une machine de course, donc très agréable à piloter. Et le moteur simple arbre à came en tête ne manque pas de brio. Pour tout dire, c'est la moto avec laquelle on se découvre derechef des talents de coureur! Un moteur à commandes de soupapes desmodromiques doit bientôt faire son apparition. Cette technique, longuement expérimentée sur les motos de course Ducati, supprime les ressorts de soupapes, leur rappel étant assuré par un jeu de cames et de basculeurs.

demi – mesure

Bultaco Metralla MK 2

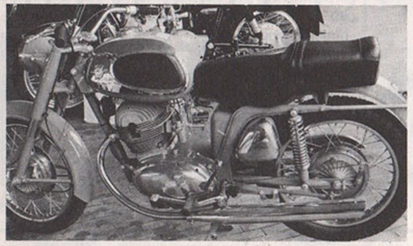


Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 30 mm
Cylindrée : 244 cc
Compression : 8,5 à 1
Alésage course : 72 × 60
Puissance : 27,6 à 7 500 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : simple berceau
Freins : AV double came 160 mm, AR simple came 160 mm
Poids : 110 kg
Vitesse : 165 km/h
Prix : 4 500 F
Importateur : Ets Lucas, 81-Puylaurens, visible 8, rue du Docteur-Leray, 95-Argenteuil

Pas de grande nouveauté chez Bultaco, sinon un changement d'importateur pour la France. Le modèle le plus apprécié, à juste titre, est toujours la Metralla MK2 (essai *Champion* n° 20). Elle est jolie, saine et simple... dans la finition aussi. Sa tenue de route est désormais légendaire, ainsi que sa maniabilité et son freinage. Quant aux performances, elles sont à comparer à celles des twin deux temps japonais, avec un petit « je ne sais quoi » en prime qui fait compétition, dû peut-être à une sonorité d'échappement très course. Jusqu'à présent, Bultaco n'a pas eu le succès qu'il mérite en France, surtout à cause d'un manque de points de vente. Il faut espérer que le nouvel importateur s'emploiera activement à faire mieux connaître cette 250 qui ravira à coup sûr ses heureux possesseurs.

MV 250

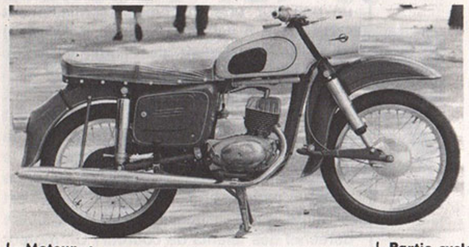


Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 2 carburateurs
Cylindrée : 247 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 53 × 56
Distribution : culbutée
Puissance : 22 CV à 7 500 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspensions : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : simple berceau
Freins : AV double cames 200 mm, AR simple came 200 mm
Poids : 150 kg
Performance : 150 km/h
Prix : 4 400 F
Importateur : Ets Psalty, 80, avenue des Ternes, Paris-17e

La gamme MV se complète avec la venue de la 250 et désormais on peut disposer d'un 50, 100, 125, 250 et de la somptueuse 600 4 cylindres double arbres. La nouveauté pour le salon est donc le quart de litre; cylindrée où la concurrence est nombreuse, et pour lutter contre, la 250 MV possède quelques armes qui ne sont pas à négliger. Elle doit être rapide, solide et simple à entretenir... puis c'est une moto MV, la plus prestigieuse marque de compétition. Techniquement, rien à voir avec la course. Le moteur, un twin quatre temps culbuté, a un aspect net et sain, et esthétiquement cette mécanique ressemble curieusement à celle d'un deux temps avec sa culasse ailettée. Les silencieux d'échappement tronqués font aussi typiquement deux temps; sinon la ligne générale de cette 250 est quelque peu désuète, sans grande originalité et, somme toute, pas très sport.

MZ 125 cc



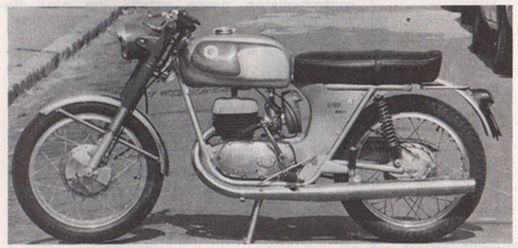
Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 22 mm
Cylindrée : 123 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 52 × 58
Puissance : 10 CV à 5 500 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV Earles, AR à bras oscillant et amortisseurs réglables
Cadre : simple berceau
Freins : AV simple came de 150, AR simple came de 150 mm
Poids : 112 kg
Vitesse : 90 km/h
Prix : 2 315 F
Importateur : Ets Bonnet, 78, avenue du Général-Leclerc, Boulogne

Cette 125 n'est pas nouvelle. Elle a fait ses preuves depuis plusieurs années en remplissant consciencieusement sa tâche de deux roues utilitaire. Sans aucune prétention sportive, cette petite 125 se contente d'emmener pilote et passager aussi longtemps et aussi loin qu'ils le désirent, et ceci avec le maximum de confort possible sur une moto. Voici quelques détails techniques qui soulignent le souci apporté par cette marque à la finition de ses modèles. La chaîne secondaire est sous carter étanche, la béquille centrale est rappelée par un système hydraulique, et de nombreuses pièces de la « carrosserie » sont en plastique pour réduire l'entretien et permettre des formes plutôt futuristes avec un ensemble guidon-phare-réservoir en une seule pièce. Pour voir apparaître une nouveauté chez MZ, il faudra attendre l'an prochain.

demi – mesure

Ossa 230

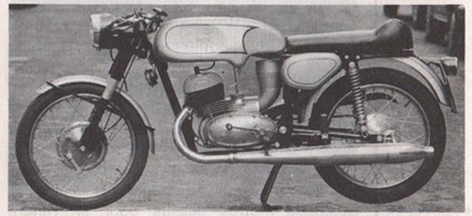


Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 92 mm
Cylindrée : 230 cc
Compression : 11 à 1
Alésage course : 70 × 60
Puissance : 25 CV à 6 700 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : double berceau
Freins : AV et AR simple came 180 mm
Poids : 94 kg
Vitesse : 140 km/h
Prix : 4 000 F
Importateur : Ets Seurat, 8, rue du Docteur-Leuray, 95-Argenteuil. (Salon Particulier).

Ce n'est pas tout à fait une 250 cc de par sa cylindrée mais ses performances la classent d'emblée dans la catégorie des quart de litre. L'aspect de la 230 peut être qualifié de banal : peu de chromes, pas de couleurs vives et un style qui n'accroche pas l'œil. Pourtant, sous cette très simple parure se cache un méchant moteur bourré de chevaux, comme quoi l'habit ne fait pas le moine... Les accélérations de la 230 cc Ossa vous coupent le souffle et elle ne s'écroule pas pour autant en vitesse de pointe. La partie cycle, légère et bien faite, procure une tenue de route et un freinage excellents. Cette machine n'est pas parfaite, certes, sa présentation et sa finition lui retirent des points; mais mis à part ceci, c'est une heureuse réalisation. On peut espérer prochainement la commercialisation en France de la 500 cc Ossa jusqu'alors destinée au marché américain.

Tarbo 125



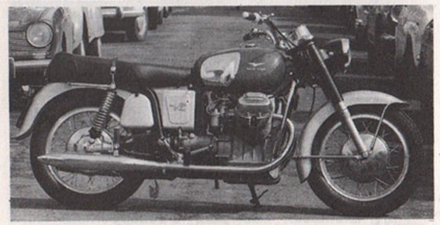
Moteur :
1 cylindre, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 26 mm
Cylindrée : 123 cc
Compression : 7,8 à 1
Alésage course : 52 × 58
Puissance : 8,5 CV à 5 000 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspensions : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : double berceau
Freins : AV simple came 180, AR 180
Poids : 101 kg
Performance : 105 km/h
Prix : 2 111 F
Importateur : Ets Poch, 127, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine

Une réalisation italo-tchèque qui ne manque pas de classe et à l'allure très sportive. Le moteur est celui des 125 Jawa, donc robuste au possible mais pas très puissant. Le cadre dessiné par l'Italien Tartarini est construit en Italie dans l'usine Tarbo et l'ensemble donne une petite 125 cc à l'excellente tenue de route et aux performances fort correctes pour un prix très intéressant. Le dessin de la Tarbo n'est pas dépourvu de caractère, elle est longue et terriblement basse et fine. Il ne manque qu'un carénage pour se croire sur une machine de course. Pour un motocycliste débutant, la Tarbo semble assez indiquée, elle procure un avant-goût d'une moto à hautes performances et reste très économique à l'entretien.

gros cube

Guzzi V7



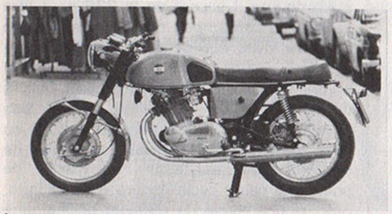
Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 2 carburateurs de 19 mm de diamètre
Cylindreée : 703 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 80 × 70
Distribution : culbutée
Puissance : 50 CV à 6 000 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : double berceau
Freins : AV double came de 220 mm, AR simple came de 220 mm
Poids : 243 kg
Vitesse : 170 km/h
Prix : 8 200 F
Importateur : Ets Teston, 94, cours Lieutaud, Marseille

La Guzzi V 7 est par excellence le bon gros cube pour ceux qui roulent toujours en duo, avec armes et bagages. Elle avale allégrement des milliers de kilomètres d'autoroute sans s'essoufler ni tomber en panne. On peut constamment tenir un 140 de croisière : la Guzzi, vous vous fatiguerez avant elle! Par contre, lorsque vous quittez les grands axes routiers pour les petites routes sinueuses, elle devient encombrante, lourde à manier et n'accélère pas assez. C'est le cheval de trait en quelque sorte qui nécessite un minimum d'entretien, mais offre peu de plaisir en pilotage. D'ailleurs, la majorité de la clientèle Guzzi a passé l'âge des petites pointes de folie dans les virolets. Ce sont plus souvent des gens d'un certain âge, dont c'est la dernière moto. Guzzi importe aussi de très jolies et sportives 125 cc.

gros cube

Laverda 650

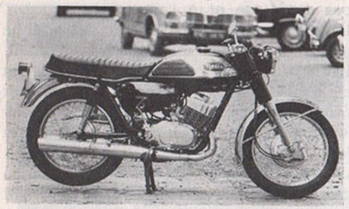


Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 2 carburateurs de 19 mm de diamètre
Cylindrée : 653,84 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 75 × 74
Distribution : 1 ACT
Puissance : 52 CV à 6 600 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : interrompu, porte à faux.
Freins : AV double came 230 mm, AR simple came 200 mm
Poids :
Vitesse : 183 km/h
Prix : 8 150 F
Importateur : Ets Couturier, 149, avenue de Neuilly, Neuilly

Actuellement, Laverda est la moto dont on parle le plus dans une conversation entre motocyclistes, parce qu'elle est nouvelle d'abord, et d'une technique moderne, mais aussi parce que l'on ne sait vraiment pas dans quel clan la placer, du côté des machines à hautes performances, ou dans celui des grandes routières paisibles... Sur le papier, la Laverda semble posséder les qualités de ces deux types de machines. Elle est rapide et semble conçue pour rouler longtemps sans problème. Esthétiquement, les avis sont aussi partagés, mais tout le monde est d'accord pour reconnaître la beauté du bloc moteur qui ressemble beaucoup à celui des anciennes Honda 250. En plus gros, bien sûr!
Une 750 cc de même conception développant 2 CV de plus que cette 650 est aussi importée en France.

Yamaha YR 2



Moteur :
2 cylindres, 2 temps
Alimentation : 2 carburateurs de 28 mm
Cylindrée : 348 cc
Compression : 7,5 à 1
Alésage course : 61 × 59,6
Puissance : 36 CV à 7 000 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : double berceau
Freins : AV double came de 200 mm, AR simple came de 200 mm
Poids : 154 kg
Vitesse : 160-173 km/h
Prix : 5 950 F
Importateur : Ets Sonauto, 22, rue Paul-Valéry, Paris-16e

C'est la plus grosse Yamaha actuelle, en attendant la 500 cc et peut-être une 650. Par rapport à la YR1 essayée dans *Champion* n° 23, cette nouvelle 350 a gagné en puissance à bas régime, grâce à l'apport d'un cinquième transfert, comme sur les Yamaha TD 1C compé-client. En esthétique, améliorations aussi avec la modification du réservoir, de la selle et des caches latéraux. Maintenant, la moto paraît plus fine, plus féline et plus distinguée. Elle n'est pas d'une monstrueuse agressivité et pourtant, il suffit de parcourir quelques mètres dessus pour se rendre compte que son tempérament est celui d'un méchant twin deux temps japonais. Les 36 CV de l'YR-2 sont tous là, et bien portants! Par rapport à l'ancienne 350, l'accélération a gagné quelque chose, et la puissance semble mieux soutenue.

Jawa Californian 4

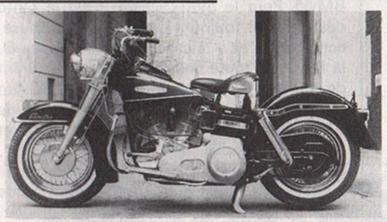


Moteur :
2 cylindes, 2 temps
Alimentation : 1 carburateur de 26 mm
Cylindrée : 344 cc
Compression : 7,8 à 1
Alésage course : 58 × 65
Puissance : 25,5 CV à 4 750 t/m
Boîte : 4 vitesses
Partie cycle :
Suspensions : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : simple berceau
Freins : AV et AR simple came de 160 mm
Poids : 134 kg
Performance : 126 km/h
Prix : non fixé
Importateur : Ets Poch, 127, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

La firme tchèque à considérablement modernisé ses modèles 69, ceci pour satisfaire le goût des Américains qui semblent beaucoup apprécier cette marque. L'esthétique « rondouillarde » de l'ancien modèle a complètement disparu pour laisser place à des lignes modernes, à angles aigus. Pour tout dire, la Jawa se fait plus vintage, sans pour autant ressembler aux fringantes montures d'Extrême-Orient. On sent que cette Jawa, comme tous les modèles précédents, a été construite pour durer. C'est une machine simple, sans grandes prétentions sportives, bien que le moteur ait gagné quelques CV par l'apport d'un nouvel ensemble cylindre-culasse. D'autre part, les silencieux des pots d'échappement sont relevés, un peu comme ceux d'un show-bike : c'est toujours ça de moins qui touchera les virages... La 350 n'est pas la seule nouveauté de Jawa, les 125 et 250 reçoivent aussi de nouvelles parures, qui les font un peu ressembler aux MZ à cause de l'adoption du phare-réservoir monobloc.

gros cube

Harley Davidson

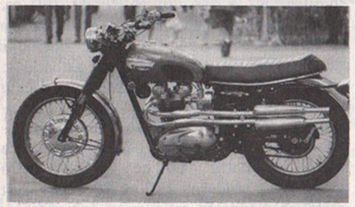


Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 1 carburateur à pompe de reprise
Cylindrée : 1 200 cc
Compression : 8 à 1
Alésage course : 87,31 × 100,81
Distribution : culbutée
Puissance : 66 CV à 5 600 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante
Cadre : double berceau
Freins : AV et AR simple came de 208 mm
Poids : 340 kg
Vitesse : 170 km/h
Prix : 19 033 F
Importateur : Ets Borie, 28-30, rue de Picpus, Paris-12e

Dans ses grandes lignes, ce modèle a 8 ans et logiquement, dans deux ans, on doit voir apparaître de tout nouveaux modèles; c'est la ligne de conduite chez Harley-Davidson, du nouveau tous les dix ans. En attendant, contentez-vous de vous offrir pour la bagatelle de 19 000 francs, la 1200 FLH dernier cri. Elle est complètement équipée et presque entièrement chromée; la frime maximum quoi! La parade n'est pas la seule distinction de la Harley; on peut très bien faire de la route avec cette machine, c'est même une grande routière mais, surtout en France, on ne l'utilise pas comme telle et c'est regrettable. Pour le sportif amateur de Harley, il existe la 900 Sporster qui est une vraie bombe, beaucoup moins exubérante que la 1200 cc. Hélas, elle est aussi chère que la majestueuse 1200 cc.

Triumph Trophy

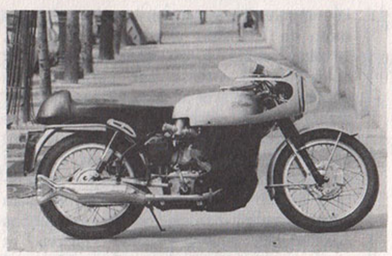


Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 1 carburateur de 28 mm
Cylindrée : 649 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 71 × 82
Distribution : culbutée
Puissance : 43 CV à 6 500 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : simple berceau
Freins : AV double came de 203 mm, AR simple came de 177 mm
Poids : 165 kg
Vitesse : 170 km/h
Prix : 6 790 F
Importateur : CGCIM, 72, avenue de la Grande-Armée, Paris-17e

Cette machine est une version dégonflée de la célèbre T 120 Bonneville. Aussi, elle s'adresse à une clientèle plus « rangée » qui désire un engin robuste et sans problème. L'ancienne Trophy était équipée d'un carénage de roue AR qui protégeait efficacement des projections mais n'était pas joli. Sur la version 68, l'équipement est résolument sport et un tantinet Scrambler, avec grands guidons et pots relevés. Le réservoir d'essence ressemble curieusement à une goutte d'eau et paraît minuscule par rapport à la grande selle double. Ces disproportions font que la Triumph est un peu « débraillée » mais très sympathique; une sorte de grande sauterelle qui se détend d'un jet à l'accélération dans un bruit triomphant. Les sonorités d'échappement des Triumph... quel régal; à lui seul, c'est un gros argument de vente.

Vélocette Thruxton Veeline



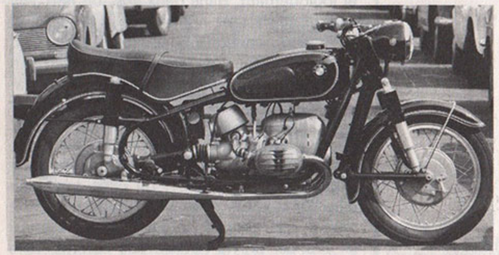
Moteur :
1 cylindre, 4 temps
Alimentation : 1 carburateur de 35 mm
Cylindrée : 499 cc
Compression : 9 à 1
Alésage course : 86 × 86
Distribution : culbutée
Puissance : 41 CV à 6 200 t/m, sortie de boîte
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : simple berceau
Freins : AV double came de 190 mm, AR simple came de 177 mm
Poids : 170 kg
Vitesse : 180/190 km/h
Prix : 7 435 F
Importateur : R. Leconte, 44, rue de Vouillé, Paris-15e. (Salon Particulier).

Par rapport à celle essayée dans *Champion* n° 27, la Thruxton Veeline a subi quelques modifications dont la plus importante, et pas la moins utile, est l'adoption de l'allumage batterie-bobine, ce qui rend désormais la mise en route de la Thruxton plus aisée. Bientôt, la « Big One » démarrera aussi facilement que n'importe quel twin; c'est très bien mais un peu triste, cette facilité : le premier venu pourra mettre en route la Vélocette sans avoir appris par soi-même ce « coup de main » qui fait partie des charmes de ce gros mono anglais. Sinon, les structures de la moto n'ont pas changées : le gros silencieux en forme de queue de poisson est toujours là, ainsi que le merveilleux carénage très ajusté. Une version plus calme, la Clubman, équipée de quelques accessoires sport de la Thruxton, est vendue au prix de 5 930 F; c'est pas la ruine pour une 500 cc.

gros cube

BMW R60

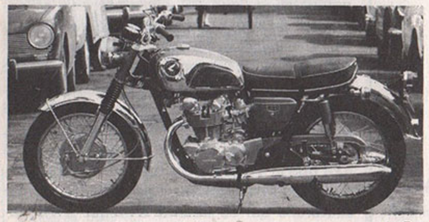


Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 2 carburateurs de 24 mm
Cylindrée : 594,4 cc
Compression : 7,5 à 1
Alésage course : 72 × 73
Distribution : culbutée
Puissance : 31 CV à 6 000 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV Earles, AR oscillante réglable
Cadre : double berceau
Freins : AV double came de 200 mm, AR simple came de 200 mm
Poids : 198 kg
Vitesse : 160 km/h
Prix : 6 150 F
Importateur : BMW France, 23, boulevard de Courcelles, Paris-8e

Pour le néophyte, la BMW est la moto de la police (les motards de la route utilisent surtout la R 50, la moins rapide des BMW). Pour le motocycliste, c'est la moto des « roulent toujours », souple, silencieuse, confortable et... incassable. Pour ceux-là, la R 60 est toute indiquée et il est courant de voir une R 60 avec plus de 100 000 km au compteur. De plus, l'entretien d'une BMW nécessite un minimum d'effort et d'attention : pas de chaîne à retendre, absence totale de fuites d'huile et un émail qui retrouve l'éclat du neuf après un rapide coup de jet; c'est çà, la finition allemande. L'esthétique est très teutone, austère et triste à souhait, heureusement les accessoires permettant d'enjoliver la BMW ne manquent pas. Depuis déjà quelques années, BMW expérimente un nouveau modèle de 730 ou 900 cc; on a espéré un moment son apparition au salon de Cologne, mais rien, et il faudra attendre l'an prochain... ou plus longtemps encore!

Honda 450

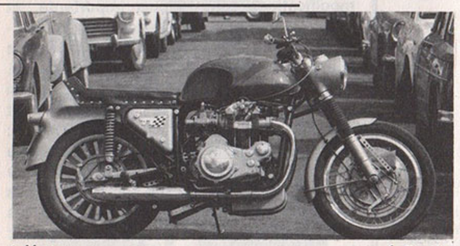


Moteur :
2 cylindres, 4 temps
Alimentation : 2 carburateurs de 36 mm
Cylindrée : 444 cc
Compression : 7 à 1
Alésage course : 70 × 57,8
Distribution : 2 ACT
Puissance : 43 CV à 8 500 t/m
Boîte : 5 vitesses

Partie cycle :
Suspension : AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : simple berceau
Freins : AV double came de 200 mm, AR simple came de 180 mm
Poids : 187 kg
Vitesse : 170 km/h
Prix : 6 600 F
Importateur : Honda France, 20-40, rue P.-Curie, Bagnolet

En attendant la très grosse Honda 750 cc, la fort connue 450 Honda poursuit sa carrière et a subi pour l'année 68 quelques modifications d'ordre technique et esthétique. La boîte de vitesses est désormais à cinq rapports procurant un supplément de souplesse et le moteur a gagné deux CV améliorant sensiblement les performances. La finition de cette 450 cc ne peut être comparée à celle des 250 et 350, pourtant quelques éléments sont aussi lamentablement traités, ainsi les entourages des compteurs compte-tours sont en plastique et les soudures à peine dégrossies. Par ailleurs, une très bonne chose sur la nouvelle 450 cc : elle est maintenant disponible en deux teintes : l'éternel noir émaillé et, ce qui est très joli, en bleu gris émaillé. Un gros cube colorié, c'est tout de même plus plaisant.

Mammouth 1000 TTS



Moteur :
4 cylindres, 4 temps
Alimentation : 2 carburateurs Weber double corps 40 Phh
Cylindrée : 996 cc
Compression : 10,5 à 1
Alésage course : 69 × 66,6
Distribution : 1 ACT
Puissance : 80 CV à 6 600 t/m
Boîte : 4 vitesses

Partie cycle :
Suspensions: AV télescopique, AR oscillante réglable
Cadre : double berceau
Freins : AV double came de 250 mm, AR double came de 230 mm
Poids : 250 kg
Performance : 220 km/h
Prix : 18 000 F
Importateur : Ets MURIT, 30, rue Lacordaire, Paris-15e. (Salon Particulier).

Le monstre des monstres, la plus puissante moto de tourisme existant actuellement, la plus rapide aussi, dont on ne peut qu'estimer la vitesse car personne n'a encore osé la tirer à fond. Trapue, large, diaboliquement agressive, c'est l'aspect de la Mammouth. Dans la rue, elle retient plus l'attention qu'une Miura et à l'arrêt elle aimante les foules. L'heureux propriétaire de cette extraordinaire machine sera inlassablement harcelé par les questions des badauds... quelle vitesse? quel prix? et c'est au moins aussi cher qu'une R8, non? Et lorsque vous annoncez froidement que la Mammouth coûte 18 000 F, jugez la réaction. Mis à part le prix et les caractéristiques techniques, on ne connaît pas grand chose sur cette moto. Ceux qui jugeraient que 80 CV, c'est bien peu, peuvent déjà commander la nouvelle Mammouth de 90 CV avec comme moteur, le 1200 TTS.

ULSTER G.P.

LA REVANCHE D'IVY

par Christian Lacombe

Pour l'Ulster Grand Prix, munissez-vous d'un parapluie, de bottes en caoutchouc et d'un imperméable, car, invariablement et depuis fort longtemps, il pleut au Grand Prix d'Irlande. Le circuit de Dundrod, situé près de Belfast en Irlande du Nord, connaît chaque année les pires conditions atmosphériques. Il pleut, il fait froid, il y a du brouillard, tout pour plaire. Et ceci, en plein mois d'août. Aussi, les organisateurs songent sérieusement à changer la date de leur G.P. et il est possible que ce meeting soit reporté l'an prochain au mois de juin, juste avant le T.T. Pour les coureurs de G.P., cette modification offrirait un autre avantage, de l'Irlande à l'Ile de Man, le voyage sera beaucoup moins long que celui qu'ils effectuent actuellement en venant de Finlande.





Maître Jack donne une leçon de trajectoire à Steensson.

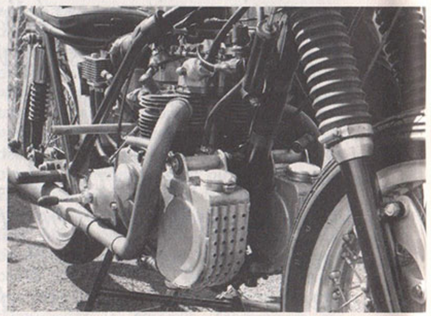
Le circuit de l'Ulster est souvent surnommé le petit T.T.
Il se déroule dans la montagne comme à l'Ile de Man, mais ne traverse pas de villages. Par contre, le revêtement irlandais est similaire à celui de la plus célèbre course sur route. Il est accrocheur, certes, mais aussi très défoncé et de plus parsemé de nombreux gravillons. Gare aux lunettes!
... et aux radiateurs d'eau, ceci dit pour Shorey et Read qui en firent les frais.
Cette neuvième épreuve des championnats du monde comprenait quatre courses et a vu seulement deux vainqueurs : Ivy et Agostini.
Victoires aisées en 350 et 500 pour l'Italien et pour le petit Anglais, après une furieuse empoignade en 125. Sa victoire en 250 s'est trouvée singulièrement facilitée du fait de l'abandon de Read.

125 cc : plus de chiqué

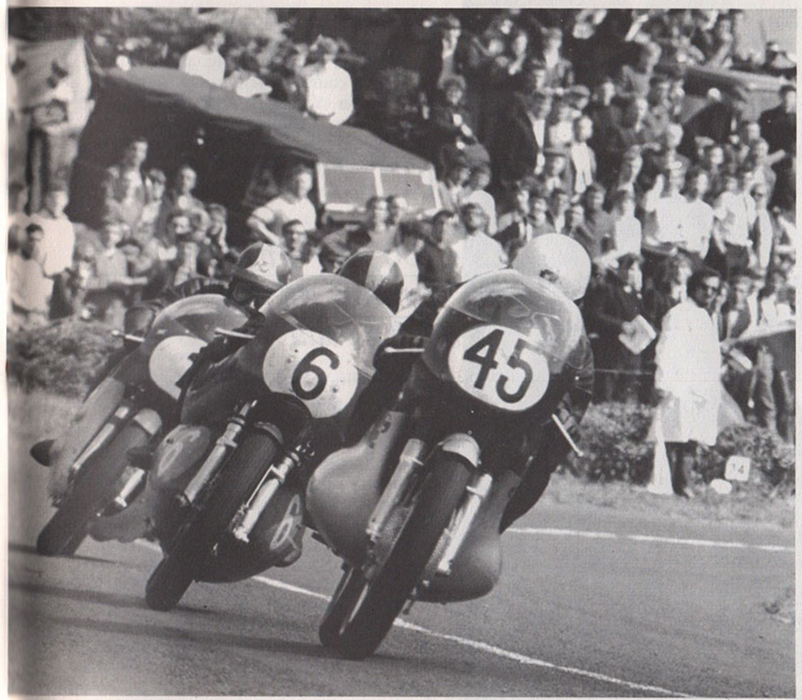
Quelle chance, il ne pleut pas;
et sur la ligne de départ, c'est l'éternel scénario des deux Yamaha qui démarrent difficilement, et Carruthers (Honda) se porte en tête pour à peine un demi-tour. Ensuite, l'ordre est rétabli avec Read qui passe en tête, suivi comme son ombre de Ivy. Ça ne s'amuse pas en tête. On reconnaît la lutte sans merci et sans chiqué. Tous deux sont à la limite de leurs capacités et des possibilités des machines... Le record du tour en prend une sérieuse claque : 7″6 plus vite que l'an passé, et encore, avec des mécaniques plus du tout fraîches!
Au cinquième tour, Ivy passe en tête et, le tour suivant, c'est à nouveau Read qui fait un léger tout-droit à l'épingle et c'est Ivy qui reprend le commandement et le garde jusqu'à la fin.
La moyenne générale d'Ivy et Read est supérieure à l'ancien record du tour établi par Ivy l'an dernier. La troisième place a toujours été détenue par Rosner (MZ), et Simmonds (Kawasaki) est venu occuper la quatrième position après une « météorique » remontée dans les deux premiers tours.
Il rattrapait même Rosner lorsqu'au quatrième tour, un grippage de bielle mit fin à tous ses efforts.
C'est alors Molloy (Bultaco) et Braun (MZ) qui se disputent cette position en menant chacun leur tour et au dernier passage, c'est Ginger qui prend l'avantage sur Braun. La sixième place revient à Carruthers après s'être débarrassé d'un deuxième Hondiste, le pilote local McGarrity.

350 cc : Carruthers une option pour le vice-championnat

Il ne pleut toujours pas pour ces 350 cc et il y a même un peu de soleil!
Au premier passage, en tête, un groupe de trois hommes : Rosner (MZ), Carruthers (Aermacchi) et Agostini. Puis vient Stastny (Jawa 4) qui tire les Aermacchi de Hartle et Woodman.
Au second tour, Ago a passé Carruthers, et Steenson (Aermacchi) a réglé le duel Hartle-Woodman en prenant la cinquième place. Au troisième tour, l'ordre définitif pour les hommes de tête semble être établi. Ago s'envole vers la victoire, Rosner deuxième, Stastny troisième, Carruthers quatrième.
Au cinquième tour, Rosner tombe en panne de magnéto tandis que la Jawa 4 ne marchant que sur trois cylindres rétrograde et s'arrête aux stands pour changer de bougie. Et Kel récupère la seconde place. En troisième position, on pointe... Jack Findlay sur la 350 Aermacchi préparée par Francis Beart (la même qu'au T.T.). Neuvième au premier passage, il se retrouve donc troisième au septième tour, précédant de peu le jeune Irlandais Steenson.
Ce coureur, à peine âgé de 20 ans, est un grand espoir du sport motocycliste. Il est d'abord très doué, ensuite bien conseillé, mais surtout, il pilote intelligemment. Avoir un Findlay en point de mire, c'était une aubaine pour Steenson qui a pris une bonne leçon de trajectoire avec maître Jack.
Ceci a duré jusqu'au douzième tour, ensuite il prend la troisième place sur arrêt de Jack (broche arrière cassée).
Après avoir changé la bougie défectueuse, Stastny repart en sixième position au septième tour. Il passe Woodman, se fait redoubler et dans le dernier tour, il repique Derek qui a quelques ennuis de boîte. Pour sa seconde course, la Jawa 4 finit quatrième, de quoi



La 500 Triumph de Tait avec ses deux réservoirs d'huile.



Premier tour des 350 : Rosner, Carruthers, Agostini.

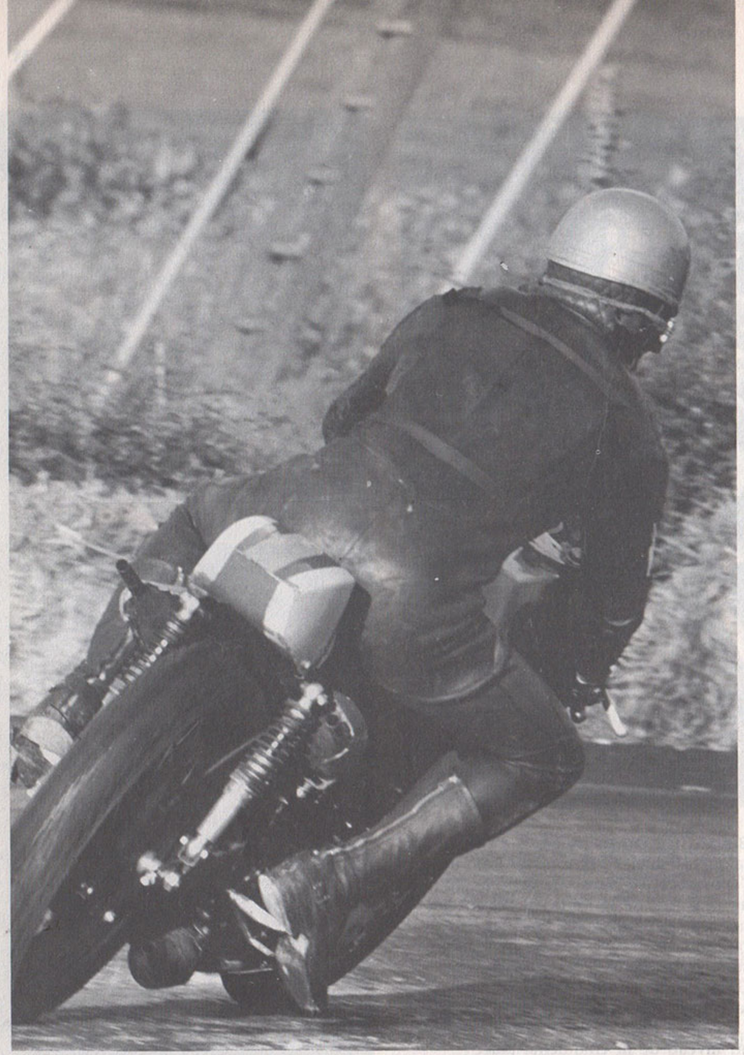
encourager les ingénieurs tchèques qui commencaient à perdre le moral devant la très difficile mise au point de ce quatre cylindres deux temps.

250 cc : Ivy bénit les gravillons de l'Ulster

Entre les 350 et les 250, une grosse averse a détrempé la piste et dans le parc des coureurs, on peut voir Ivy, les bras en l'air, implorant vainement le soleil afin qu'il vienne assécher la piste. Little Bill sait bien que sous la pluie Read est imbattable. Au départ, Read, la roue avant à un mètre du sol, file en tête. Ivy ne se laisse pas impressionner par cette acrobatie et il colle derrière son rival qui, petit à petit, creuse l'écart.
Au sixième tour, Ivy passe en tête; Read arrive au ralenti, son thermomètre d'eau bloqué à 120°. Un gravillon du circuit a crevé le radiateur d'eau.
Je crois bien qu'Ivy a du bénir ce gravillon tout en priant qu'aucun autre ne vienne lui jouer un aussi mauvais tour. La troisième puis la seconde place, après abandon de Read, s'est toujours disputée entre Rosner et Gould. Si le pilote de la Yamaha-Bultaco n'a jamais mené, il a par contre talonné l'officiel MZ tout au long de l'épreuve et ce n'est que vers la fin, au plus fort de la pluie, qu'il s'est fait un peu décramponner. En quatrième position, on trouve un excellent pilote sur terrain mouillé, le Néo-Zélandais Ginger Molloy, officiel Bultaco, qui a fini la course avec seulement trois vitesses.
La grande bagarre des 250 cc s'est située au niveau de la cinquième place entre Cooper (Yamaha), Uphill (Suzuki), Carr (Yamaha) et Andersson (Yamaha). Ce dernier est venu se mêler aux autres après une brillante remontée.
Sous la pluie battante, Carr se fait larguer et Cooper chute au septième tour, laissant s'expliquer Andersson et Uphill. C'est finalement le pilote de la Suzuki



Fitton comme un poisson dans l'eau.

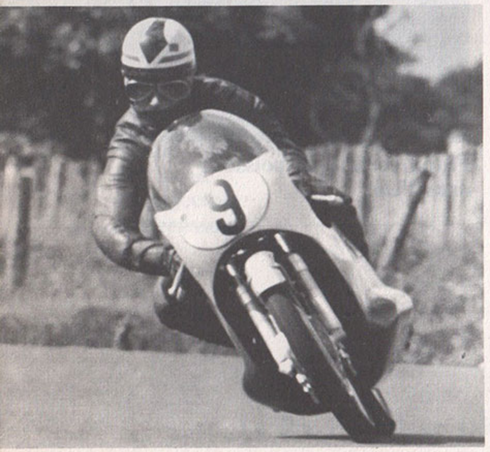


préparée par Crooks qui prendra le meilleur sur le Suédois à la combinaison blanche. A signaler encore dans cette course la fantastique remontée de Steenson (Yamaha). Après être parti avant-dernier, l'Irlandais double deux à trois pilotes par tour pour finir en neuvième position.

500 cc : Fitton comme un poisson dans l'eau

C'est le déluge au départ de la course des 500 cc qui clôture ce G.P. de l'Ulster. Au lâché de la meute, un brouillard vaporisé par les roues, masque bientôt les concurrents. Ce curieux nuage artificiel disparaît à toute vitesse au bout de la ligne droite des tribunes, accompagné du grondement sourd et rond des monos. Tout de suite, Agostini perd son avance habituelle, peut-être pour ne pas être gêné par les projections d'eau, et puis surtout par ce fichu temps, on est pressé d'en finir! En deuxième position, un homme tout seul, largement détaché, je cite John Hartle.
Depuis le début de la saison, John n'a pas été très chanceux, casses mécaniques et chutes se sont un peu trop souvent succédées. Aujourd'hui, à l'Ulster, il semble que tout marche pour le mieux, tout du moins dans les premiers tours. Ensuite, la menace se précise sous la forme d'une Norton qui ne paraît plus très neuve mais qui marche comme un avion. C'est la moto du vétéran Fitton.
Tour par tour, ce pilote quadragénaire gagne une à deux secondes sur Hartle, pour le passer au dixième tour et finir deuxième avec une confortable avance.
Un groupe de trois pilotes a donné la chasse aux deux échappés, mais sans conviction. Ce groupe était mené successivement par Findlay dont le carburateur dégueulait autant d'essence qu'il en aspirait; Tait sur sa très rapide Triumph-Daytona et Carruthers (Norton), qui se fait bientôt lâcher.
Percy Tait, un autre vétéran de la course, finit avec quatre dixièmes d'avance sur Findlay.
Dans l'ensemble, cette course n'a pas été très animée, la pluie a refroidi la combativité des pilotes et a été cause de nombreux abandons. Dans ce déluge, la machine très spéciale de Peter Humber a tourné comme une horloge.
Il faut dire que le moteur est un Crescent, trois cylindres, deux temps, qui équipe ordinairement les hors-bords de course.

Ivy sur la 250 Yamaha.



Simmonds sur 125 Kawasaki : son bras droit infirme le gêne un peu.

Résultats G. P. Ulster

(11 tours = 131,938 km)

125 cc

	m	s	km/h
1. B. Ivy (Yamaha)	49	0.6	160,34
2. P. Read (Yamaha)	49	3.4	160,16

A un tour : 3. H. Rosner (MZ); 4. G. Molloy (Bultaco); 5. D. Braun (MZ).
Record du tour : Read (Yamaha), 4 m 20 s = 164,83 km/h.
Ancien record : Ivy (Yamaha), 4 m 27.6 s = 160,14 km/h.
La vitesse de la course est aussi un record.

(15 tours = 180,208 km)

350 cc

	h	m	s	km/h
1. G. Agostini (MV)	1	4	48.8	165,31
2. K. Carruthers (Aermacchi-Métisse)	1	9	12.8	154,83
3. G. Steenson (Aermacchi)	1	9	33.0	154,05

A un tour : 4. F. Stastny (Jawa); 5. D. Woodman (Aermacchi-Métisse).
Record du tour : Agostini (MV), 4 m 10.4 s = 171,15 km/h.
Ancien record : Agostini (MV), 4 m 13,4 s = 169,12 km/h.

(15 tours = 180,208 km)

250 cc

	h	m	s	km/h
1. B. Ivy (Yamaha)	1	8	18.8	156,88
2. H. Rosner (MZ)	1	10	40.0	151,97
3. R. Gould (Yamaha-Bultaco)	1	11	8.0	150,05

A un tour : 4. W. Molloy (Bultaco); 5. M. Uphill (Suzuki).
Tour le plus vite : Ivy (Yamaha), 4 m 17.4 s = 166,76 km/h.

(15 tours = 180,208 km)

500 cc

	h	m	s	km/h
1. G. Agostini (MV)	1	10	10.0	152,68
2. R. Fitton (Norton)	1	13	31.4	145,73
3. J. Hartle (Matchless-Métisse)	1	13	41.0	145,42
4. P. H. Tait (Triumph)	1	13	44.4	145,32
5. J. Findlay (McIntyre-Matchless)	1	13	44.8	145,28
6. K. Carruthers (Norton)	1	14	46.4	143,28

Tour le plus vite : Agostini (MV), 4 m 33 s = 156,99 km/h.

Positions aux championnats du monde

les places aux championnats du monde représentent les 7 meilleurs résultats pour les 125 et 250 cc, les 5 meilleurs pour les 350 cc et les 6 meilleurs résultats obtenus pour les 500 cc.

125 cc

1. Read (G.-B., Yamaha), 48 pts (54); 2. Ivy (G.-B., Yamaha), 26 pts; 3. Molloy (N.-Z., Bultaco), 15 pts; 4. Canellas (Espagne, Bultaco) et Rosner (Allemagne de l'Est), 11 pts; 6. Braun (Allemagne de l'Ouest, MZ), 10 pts.

250 cc

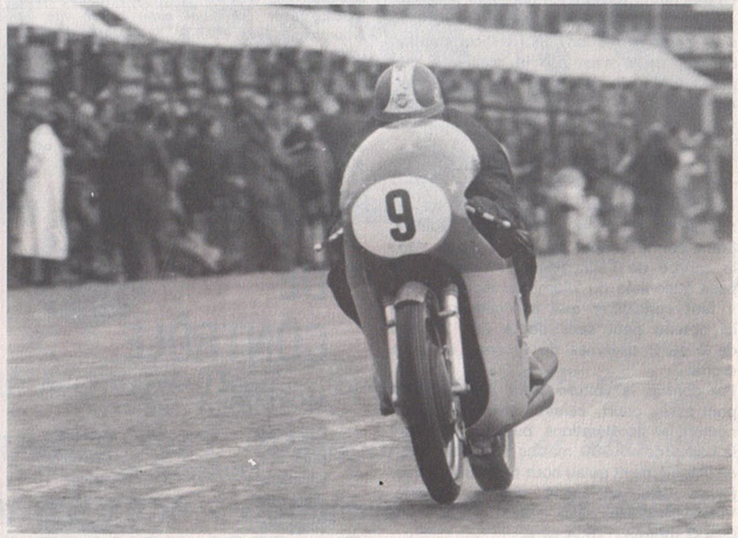
1. Ivy (G.-B., Yamaha), 46 pts; 2. Read (G.-B., Yamaha), 44 pts; 3. Rosner (Allemagne de l'Est, MZ), 32 pts (39); 4. Gould (G.-B., Yamaha-Bultaco), 21 pts (25); 5. Molloy (N.-Z., Bultaco), 19 pts; 6. Pasolini (Italie, Benelli), 10 pts.

350 cc

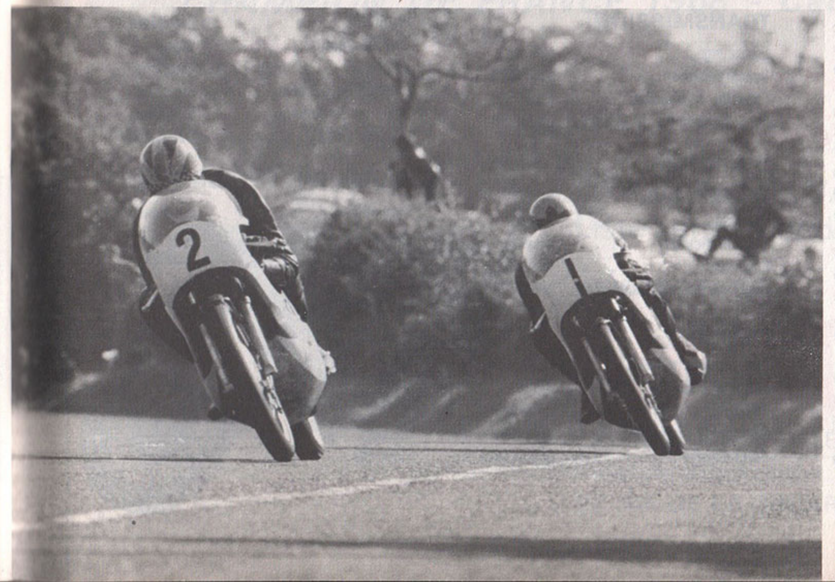
1. Agostini (Italie, MV), 40 pts (48); 2. Carruthers (Australie, Aermacchi-Métisse), 17 pts; 3. Pasolini (Italie, Benelli), Molloy (N.-Z., Bultaco) et Rosner (Allemagne de l'Est, MZ), 12 pts; 6. Woodman (G.-B., Aermacchi-Métisse), 9 pts.

500 cc

1. Agostini (Italie, MV), 48 pts (72); 2. Findlay (Australie, McIntyre-Matchless), 34 pts (36); 3. Marsowszky (Suisse, Matchless), 10 pts; 4. Williams (G.-B., Arter-Matchless) et Fitton (G.-B., Norton), 9 pts; 6. Cooper (G.-B., Seeley) et Woodman (G.-B., Seeley), 8 pts.



Agostini en pleine vitesse en 500.



En 125 : une bourre sans chiqué entre Read et Ivy.

ESSAI *suite de la page 11*

BMW 2002

Sans doute cet intempestif patinage est-il dû pour beaucoup à un véritable effet de contraste entre la très forte puissance disponible et la légèreté de cette berline. La direction contribue beaucoup aux qualités routières de la BMW 2002 préparée. Peut-être n'est-elle pas tout à fait assez directe pour un usage idéal en compétition, mais par contre sa douceur et sa précision sont remarquables.

Quant aux freins, ils sont très efficaces et ne paraissent pas être sensibles au fading. Le seul reproche que l'on peut leur adresser, est que leur action passe par l'intermédiaire d'un servo. Solution qui, en compétition bien entendu, n'est pas la meilleure : la sensibilité de la pédale est à peine acceptable.

PERFORMANCES

C'est sur l'anneau de Montlhéry que j'ai relevé les accélérations de la voiture. Étant donné l'appui pris par celle-ci dans la courbe de l'anneau de vitesse sur la base étalonnée du kilomètre départ arrêté, il faut considérer que le meilleur chiffre ici obtenu peut sans doute être abaissé de 2 ou 3 dixièmes de seconde en ligne droite.

Par contre, la voiture étant équipée d'un pont assez court, celui-ci favorisait certainement les accélérations, puisque j'ai passé la borne des 1 000 mètres à 7 200 t/mn en cinquième et qu'au bout des 400 mètres, j'avais déjà enclenché quatre rapports. Voici les chiffres :

0-400 mètres : 15″

0-1 000 mètres : 28″7

Si vous les comparez par exemple, avec ceux de mon dernier essai, celui de la Ferrari 250 GT Lusso, vous voyez que cette berline crache vraiment le feu!

Je n'ai malheureusement pas pu relever la vitesse de pointe, à cause du pont court évidemment, mais je pense qu'elle doit être égale ou légèrement supérieure à 220 km/h, la voiture étant équipée d'une démultiplication adéquate. Francis Kruch me disait à ce sujet qu'on a relevé à Hockenheim une vitesse de 240 km/h pour une BMW Groupe 5 à injection, mais sans doute l'aspiration d'une autre voiture lui avait-elle fait gagner quelques kilomètres à l'heure...

Quoi qu'il en soit, et plus impressionnant encore, la voiture de notre essai vaut, paraît-il, moins de 10′ sur le circuit du Nurburgring, ce qui représente plus de 130 km/h de moyenne, et a tourné aux mains d'Hiltenbrandt qui la pilote habituellement, en 1′ 06 à Nogaro et en 57″ à Magny-Cours. Sans commentaires...

CONCLUSION

Chez Schnitzer, en Allemagne, la transformation du moteur coûte 4 800 marks, soit environ 6 000 F. Pour ce prix, la puissance du moteur passe à près de 200 CV et sa robustesse lui permet de disputer plusieurs courses sans entretien.

C'est, je pense, une très bonne opération pour le sportif. Car la BMW est une voiture qui se prête remarquablement bien à une utilisation en compétition grâce à ses qualités de base : elle est assez légère, elle tient très bien la route, elle freine bien et sa direction est très précise.

Autre chose : une version civilisée de cette Groupe 2 qui, au fond ne s'apparente aux stocks-cars que par ses roues très larges et son échappement libre au bruit caverneux, doit en tout cas s'avérer être une merveilleuse routière pour celui qui aime rouler vite et proprement. Pour celui-là, Schnitzer a mis au point une préparation plus raisonnable, donnant 120 CV (1), au prix de 2 500 F. A signaler que, telle que je l'ai essayée, cette BMW 2002 Racing revient non dédouanée à 35 000 F, chiffre déjà un peu vertigineux hélas, et qui monte à 40 000 pour la Groupe 5 à injection... qui doit être une fameuse bombe!

(1) Ce qui correspond, évidemment, au chiffre annoncé pour la 2002 TI normale, voiture dont nous aurions aimé vérifier les performances dans le cadre de cet essai. Mais que l'importateur n'a pas voulu nous prêter...

FICHE TECHNIQUE BMW 2002 RACING

Châssis : coque autoporteuse. Suspensions indépendantes, Mc Pherson à l'AV, à roues tirées à l'AR, Ressorts hélicoïdaux. Freins à disques AV, tambours AR, assistés. Pneus Dunlop Racing. Jantes alliage léger 7″. Direction à vis et galet.

Dimensions : Empattement 2 500 mm. Voies AV-AR 1 330 + déport. Longueur 4 230 mm. Largeur 1 590 mm. Hauteur 1 410 mm. Poids 900 kg.

Transmission : Boîte de vitesses à 5 rapports tous synchronisés, commandée par levier central au plancher. Embrayage monodisque sec. Différentiel autobloquant.

Moteur : 4 cylindres en ligne, refroidi par eau, 1 ACT, bloc fonte, culasse alliage léger, villebrequin 5 paliers. Puissance origine : 100 CV à 5 500 t/mn. Modifié : 190 CV à 7 400 t/mn.

Performances : 0-400 m : 15″
0-1 000 m : 28″7
Vitesse maxi (estimée) : 220 km/h.

Prix (non dédouanée) : 35 000 F.

Adresse importateur : Francis Kruch, 24, rue de Billancourt, BOULOGNE-BILLANCOURT (92).

LISTE DE CONTRÔLE

CHAMPION AUTO

MOTEUR

Démarrage	excellent
Bruit	caverneux
Vibrations	aucune
Nervosité	excellente
Souplesse	quelconque

TRANSMISSION

Embrayage	excellent
Synchronisation	excellent
Passage de vitesses	excellent
Étagement boîte de vitesses	excellent

DIRECTION

Précision	bonne
Braquage	moyen
Démultiplication	excessive
Légèreté	très bien
Réaction sur mauvaise piste	bien

FREINS

Pression sur pédale	faible
Fermeté pédale	molle
Efficacité à froid	mauvaise
Résistance au fading	excellent
Progressivité	quelconque
Stabilité	bonne
Répartition AV-AR	bonne

SUSPENSION

Résistance au roulis	bien
Souplesse	quelconque
Amortissement	très bon
Adhérence train propulseur	moyenne

TENUE DE ROUTE

Sécurité	excellent
Équilibrage	survireur
Vitesse en virage	très bon

POSTE DE PILOTAGE

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

AGRÉMENT DE CONDUITE

Maniabilité	excellent
Confort général	sans objet
Maintien pilote	excellent

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot	très bien
Habitacle	siège-baquet

CONTROLE QUALITÉ

Intérieur	dépouillé
Extérieur	excellent



YAMAHA*

CHAMPION DU MONDE 1967 - Catégorie 125 cc
(BILL YVY)

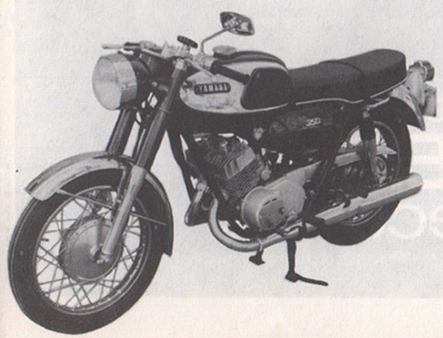
CHAMPION DE FRANCE 1967 - Catégorie 250 et 350 cc
(D. LHERAUD)

CHAMPION DU MONDE 1968 - Catégorie 125 cc et 250 cc

CHAMPION DE FRANCE 1968 - Catégorie 250 cc

vous présente ses sensationnelles

● 100 cc YL1, Twin, 110 km/h ● 180 cc YCS1 EM, Twin, Démarreur électrique, 140 km/h ● 250 YDS5 EM, Twin, Démarreur électrique, 160 km/h ● 350 cc YR2, Twin, 5 vitesses, 170 km/h ●



*120 Agents **YAMAHA** en France, Liste sur demande

IMPORTATEUR

Ets SONAUTO

22, RUE PAUL VALÉRY - PARIS 16e - 727-61-06

Magasin d'Exposition :

22 AV. DE LA Gde ARMÉE - PARIS 16e - 380-31-91

PUBLIPRESS

POST-RACE

PHOTOS
GEANTES
1 m × 0,7 m

NOIR ET BLANC : 10 F


1 - GP FRANCE F1


2 - GP PAU F2


3 - PESCAROLO, MATRA F3


4 - JO SCHLESSER

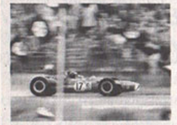

6 - PORSCHE 908


8 - R8 GORDINI


7 - PHIL READ


10 - PARK MALLORY


9 - BARRY SMITH


11 - BELTOISE, MATRA F1

COULEUR
20 F


12 - J. ICKX, FERRARI F1

BON DE COMMANDE

NOM _____, Prénom _____

Adresse : _____

_____

désire recevoir les posters n° _____

Ci-joint la somme de _____ F.

Frais de port en sus : 2 F

☐ chèque bancaire
☐ mandat poste
☐ C. C. P.

Adressé à Service Livres,
120, Champs Élysées,
PARIS (8e) - Tél. : 225-02-73



l'homme tranquille a un Neiman

Il sait qu'un antivol Neiman
sur sa voiture,
est le gage d'une sécurité absolue.
Seul antivol à blocage mécanique de la direction,
l'antivol Neiman fabriqué
à plus de 35 millions d'exemplaires
dans le monde,
assure la protection la plus efficace.

PEUGEOT
les 204, 404 et 504 sont conçues à Sochaux
pour recevoir rapidement
l'antivol automatique
et le bouchon essence Neiman
fonctionnant avec la même clé.

antivols
NEIMAN
sécurité

Neiman S.A. 49 avenue de Neuilly. 92. Neuilly tél 624.64.88

brig

UNE NOUVELLE ADRESSE
UN NOUVEAU STYLE...

la moto c'est Jean MURIT

30, RUE LACORDAIRE
PARIS (15e)
VAU. 44-97

B.M.W.

Toutes les Japonaises

KAWASAKI
HONDA
YAMAHA
SUZUKI
GUZZI - OSSA
VESPA

BP

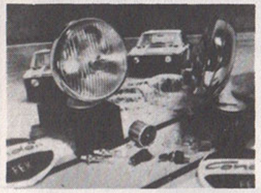
RACING CAR SHOW

distributeur
MOTO LITA

CADEAU d'une montre monoplace RCS avec lunette tournante, garantie anti-chocs étanche 40 mètres (15 rubis) pour tout achat de 250 F

Vente par correspondance
RACING CAR SHOW 64 Cours Georges Clémenceau - BORDEAUX - 33 -
tél. (56) 48.09.11
- chèque, mandat, chèque postal - CCP 22.60.11
- Paiement au facteur (frais en sus)

KITS COMPLETS PHARES PRETS A MONTER



PHARES AVEC ATTACHES	La paire	2 LAMPES	RELAIS	VOYANT+ LAMPE	CONTACTEUR	2 CACHE PHARES	TOTAL
Longue portée iode	80.70	41.00	13.40	7.50	5.60	14.00	162.20
Anti-brouillard iode	74.90	41.00	13.40	7.50	5.60	14.00	156.40
Longue portée normal	63.20	9.00	13.40	7.50	5.60	14.00	112.70
Anti-brouillard normal	60.00	9.00	13.40	7.50	5.60	14.00	109.50

KITS COMPLETS INSTRUMENTS PRETS A MONTER

AMPEREMETRE	26.50
TEMPERATURE D'EAU	47.50
TEMPERATURE D'HUILE	47.50
PRESSION D'HUILE	94.50
MONTRE ELECTRIQUE	99.50

Tous ces instruments ont un Ø de 52 mm et peuvent être montés sur :
support pr 1 instrument ..... 6.
" 2 " ..... 8.
" 3 " ..... 10.
Avec visière anti-reflet 7.50 pour chaque instrument
ou
Boîtier panoramique VEGLIA 66



PRECISER 6 ou 12 Volts - NOTICE DE MONTAGE

EUROPE GRAPHIQUE

Éts CAUVIN
62, rue Charles-Rouxel
77-PONTAULT-COMBAULT

Éts DYNAMIC SPORTS
149, rue Montmartre
PARIS (2e)

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

Éts LADEVÈZE
170, avenue de Clichy
PARIS (17e)

Éts LALA
194, avenue du Maine
PARIS (14e)

Gérard MAYER
8, rue de l'Orangerie
78-VERSAILLES

Éts MOTO-BASTILLE
6, boul. Richard-Lenoir
PARIS (11e)

Éts VYNCKE
2, rue de Cambrai
59-LILLE

Éts 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.

Giulietta

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

4 MODÈLES TOUS SANS PERMIS

Le seul vrai
Le siège-baquet

d3 MOD'PLASTIA



Equipe déjà les grands champions.

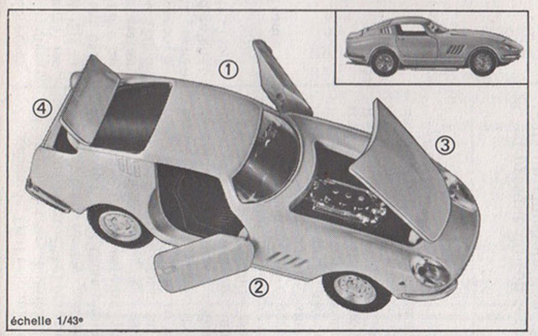
La solution au problème du **manque de calage** bien connu des pilotes. **Confort réel et sécurité** pour une conduite sportive ou prolongée grâce au support lombaire réglable.
Existe en 3 dimensions, fort mince ou moyen dont l'une correspond obligatoirement à votre corpulence :

Modèle Grand Confort habillage façon sellier, 3 vide-poches, houssé Mayon, avec support lombaire réglable.

Modèle Sport qui peut être amélioré sur option du
garnissage aéré Mayon
support lombaire réglable
double verrouillage Spécial Rallye

Les sièges 3D s'adaptent sur tous les véhicules, peuvent se compléter du protège-nuque, repose-tête et de la ceinture de sécurité PRESTIA.

mod plastia
chez votre accessoiriste habituel
Membre du Comité National de la Qualité Française
Documentation :
211, rue St-Maur - Paris XI - BOL. 75.98



échelle 1/43e

POLITOYS-M (1er) **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 cm3. 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 10e.

POLITOYS-M

RACING CAR SHOW

distributeur
MOTO LITA



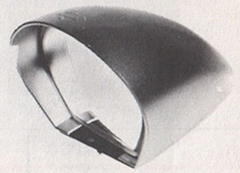
PORTE-CLES _avec sigle_
toutes marques de voiture
7.50



BRIQUET _essence_avec sigle_
toutes marques de voiture
12.50



BOULES BOIS _avec sigle_
toutes marques de voiture
12.50



RETROS SEBRING_MACH 1
_rouge_bleu_blanc_gris métallisé beige_chromé.
33.00

INSIGNES METALLIQUES_Auto-collants. toutes marques de voiture 3.00

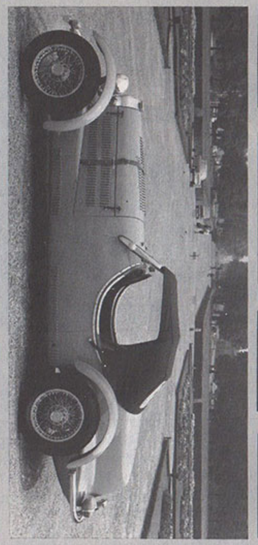
Vente par correspondance
RACING CAR SHOW_ 64 cours Georges Clémenceau
BORDEAUX .33.
tél. (56) 48.09.11
EXPEDITION DES RECEPTION chéque ou mandat à notre C.C.P. 22 60 11 Bordeaux
bien stipuler adresse et mon.

DU 15 OCTOBRE AU 15 NOVEMBRE

champion

ACTUALITÉS

LA REVUE A 300 A L'HEURE



Contrairement à ce qu'écrivait J.-P. B. dans son essai (n° 33), l'Excalibur 35X est bien livrée avec une capote : en voici la preuve!

Et les coureurs moto continuent à s'essayer sur quatre roues. Le dernier en date, après Stuart Graham, n'est autre que l'ex-pilote officiel MZ et Suzuki, Ernest Degner qui vient de faire à Monza ses débuts sur une Brabham F3.

« GROS PLAN SUR UN DESTIN »

Voici quelques mois, nous annoncions que les Films Lancelot tournaient un court-métrage consacré à la carrière de Jean-Pierre Beltoise, et nous demandions à nos lecteurs de trouver un titre pour lui. C'est Georges Simon de Magny-en-Vexin, dont la suggestion a été retenue par la production : « Gros plan sur un destin ». Mais que ceux qui ont proposé d'autres titres se consolent : ils seront invités individuellement à une projection du film en avant première, qui se déroulera en présence de J.-P. B.

A la suite des dernières épreuves de Formule France disputées à Montlhéry et à Reims les classements des Coupes Elf et Michelin ont sensiblement évolués sans toutefois atteindre au radical changement apporté au Challenge Michelin où Elina grâce à la victoire de Moroni à Reims a refait une bonne partie des cent points de retard qu'elle comptait sur GRAC le mois dernier.

COUPE ELF Formule France :

1. Mieusset, 76 points.
2. Crozier, 49 points.
3. Tonneline, 38 points.
4. Ethuin, 35 points.
5. Boitier, 30 points.
6. Pelemen, 27 points.

COUPE MICHELIN Formule France :

1. Mieusset, 72 points.
2. J. Max, 54 points.
3. Moroni, 27 points.
4. ex Morel, 21 points.
   Noghès, 21 points.
   Tonneline, 21 points.

CHALLENGE MICHELIN Constructeurs :

1. Grac, 174 points.
2. Elina, 147 points.
3. Pygmée, 42 points.
4. Alpine, 12 points.

La saison de Trial recommence et si les lecteurs habitant la région de Montbéliard pourront voir à l'œuvre les coureurs disputant le Championnat d'Europe le 20 octobre prochain, ceux de la région parisienne seront aussi favorisés. En effet, c'est le 10 novembre qu'aura lieu le Trial de Saint-Cucufa qui se déroule dans les bois du même nom au-dessus de Saint-Cloud. Comme d'habitude les organisateurs attendent et espèrent les grands du Trial, Sammy Miller, Don Smith, Gordon Farley... auxquels se mesureront les meilleurs français, Rayer, Coutard, Barraud, Chaligne, Chevreux, Liva... Précision d'importance, le spectacle est... gratuit!

NOUVELLES F. F. EN 69

Pour la saison 69, Tico Martini, l'instructeur de l'école de pilotage de Winfield à Magny Cours, annonce qu'il entreprend la construction d'une série de monoplaces Formule France. Il a déjà montré en F3 ce qu'il savait faire, puisque sa voiture, conduite par Etienne Vigoureux, figure fréquemment en tête des pelotons cette année. D'autre part, des bruits persistants tendent à annoncer l'intérêt de Tecno pour notre Formule Nationale. Il serait question que l'usine italienne ouvre un atelier sur le territoire français afin de construire à son tour des F.F.

Le 3 septembre à Oulton Park, Mike Hailwood a encore une fois prouvé qu'il était le plus fort en battant à armes égales des pilotes de renom comme Cooper, Williams, Tait, Fitton. Pour la course des 500cc Mike the bike se mit en selle sur une Seeley on ne peut plus standard avec laquelle il se permit de déposer proprement tout ce joli monde. Un phénomène, cet Hailwood!

CALENDRIER AUTO MOTO

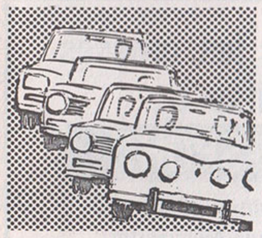
AUTO

	Circuits	Courses de côtes	Rallyes	Vitesse
6 octobre	GP des États-Unis (F1) Coupes de Paris (F3, FF, etc.)	de l'AC Lorrain	du Mont-Blanc du Poitou des Roses	Coupes du Salon à Montlhéry
13 octobre ,	1 000 kms de Paris (P. SP. GT)	des Hautes-Vosges du Pas du Sant des 4 Termes	du Var du Vaucluse	
20 octobre	GP d'Albi (F2, F3, FF)	de Saint-Antonin	des Châtaignes	
27 octobre		de la Sainte-Beaume	de l'AGACI	
3 novembre	GP du Mexique (F1)		des Yvelines de Marrigues	
10 novembre		du Col de Vence	Tour de Corse	

MOTO

Courses de côtes	Moto-cross	Trial
	35-Ercé près Liffré 27-Thiberville 02-Guise	
06-Becausoleil	13-Plan-d'Orgon	CH — Oberiberg (championnat d'Europe) 25-Montbéliard (championnat d'Europe)
		92-Saint-Cucufa





4 NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

R6 • GT	135 chrono
R8S • GT	150 chrono
R16 TS • S	170 chrono
SIMCA 1100S	150 chrono

et toujours nos équipements SUPER 204, 404, SIMCA 1000, R8, R10, R16
CRÉDIT 6 A 18 MOIS

AUTOBLEU
15, rue Aumont-Thiéville
Paris-17e 425-41-41
AU SALON : HALL X, TRAVÉE B, STAND 39

GORDINI
MATRA
DJET
107 à 145 CV

CONRERO
groupes I II V

MATRA 530 "KIT 530"
60 à 100 CV Kits I II III IV

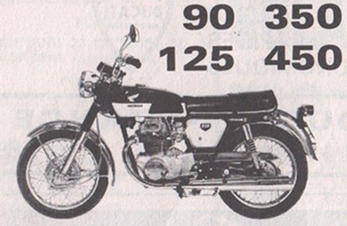
MILLE MILLES
33, rte d'Orléans
MONTLHERY
Tél. 5 ou 999
J.-P. BELTOISE

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

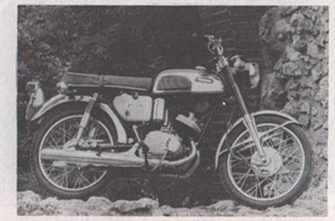
Stock très important de pièces japonaises

GIULIETTA - FLANDRIA
MZ - PEUGEOT - JAWA

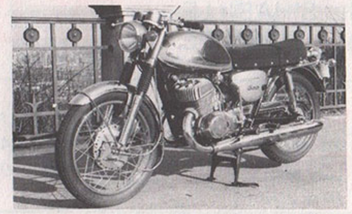
HONDA 50 250
90 350
125 450



YAMAHA 100 125
180 250 350

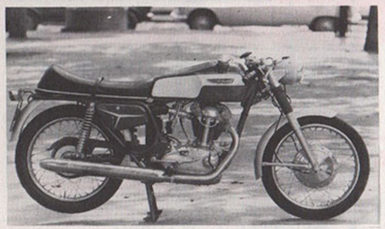


SUZUKI T 500
T 20



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 MECCANICA BOLOGNA

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

UNE MARQUE
QUI S'IMPOSE
SUR LA ROUTE

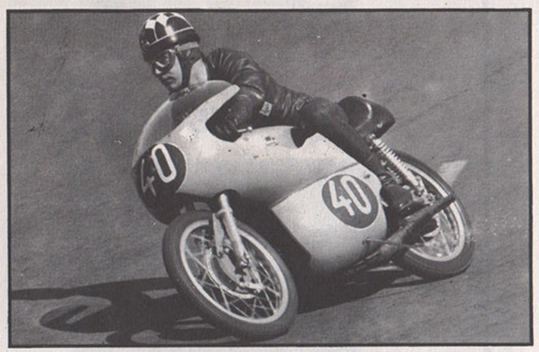
Velocette

tous les nouveaux modèles
allumage, batterie, bobine

importateur :
R. LECONTE
44, rue de Vouillé, Paris-15e
828-06-74

EXPOSITION en nos magasins
à 5 mn du SALON

Catalogue contre 0,70 F



EN COMPÉTITION...
A LA VILLE...
IL S'HABILLE...
IL S'ÉQUIPE...
EN CUIR

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

les petites ou les grosses
elles sont toutes à :
DYNAMIC-SPORT
149, rue Montmartre - Paris-2e
Métro : Bourse / rue Montmartre
488-19-30 - 02-98

SALON INTERNATIONAL DE LA MOTO
Allemandes, Anglaises, Autrichiennes, Belges, Italiennes, Japonaises, Tchécoslovaques et Françaises.

REPRISES DE TOUS 2 ROUES OU 4 ROUES
en premier versement sur motos ou voitures

CRÉDIT EXCEPTIONNEL
PENDANT LE SALON

UNE VISITE S'IMPOSE

fermé dimanche et lundi matin

AUTOS

S. 1000 66, imp. Argus + 5 %, acces. BACHELET, tél. 434-17-97.

BMC Cooper S 1275 cc groupe 5, 124 CV. MARNAT LE GRAND, 3, rue Brunel, PARIS-17e.

Vends ou échange formule France, marque Caubet. Max Aulas, 3, rue Jacques-Cartier, PARIS-18e. MAR. 69-65.

ALPINE A 110/64 av. j. larges, sièges couch. vilb. pompe et rad. huile carter 41, susp. GORDINI, Weber de Lor. + pipes. Pr. à débat. BLO. 02-10 sauf dim.

A Vdre MONOPLACE formule libr., mécan. R8. S'adres. à GERMAIN Roland, Rte de Paris, 72-CHAMPAGNE.

MOTOS

VÉLOMOTEURS course MONDIAL, 50 cc, état neuf, crédit à partir de 800 F. CONSTANTIN, 17, avenue de Paris, VINCENNES, tél. DAU. 23-29.

AERMACHI 350 course ex Monneret + rapide, crédit. CONSTANTIN, 17, avenue de Paris, VINCENNES, tél. DAU. 23-29.

MORINI 250 course. BACHELET, tél. 434-17-97.

Vds ou éch. 650 TRITON, partie cycle MANX complète, mot. 2 carb. Tous acces., pièces, splendide, parfait état, cse départ. ZERLAUTH, B. P. 106, Belfort.

EMPLOIS

J. homme 21 ans cherc. empl. bur. chez import. auto-moto. GARNIER, 6, rue P.-Brosselette, 92-CHATILLON.

Cherche coursier avec cyclomoteur. MARNAT, 3, rue Brunel, PARIS-17e.

DIVERS

Belle collection 50 maquettes voitures sport 1/25. MATTEI, 11, rue du Champ-de-Mars, PARIS 7e. Tél. 705-88-57 le soir.

SPORT AUTO MARCHÉ
15, 16, 17 NOVEMBRE
MAGNY-COURS
Exposition et vente de tous modèles de voitures Sport et compétition : monoplaces, G.T., etc.
Possibilité essais sur le circuit.
Renseignements
et location d'emplacements :
A. S. AUTOMOBILES
58-MAGNY-COURS
Tél. 1, Magny-Cours

Prix de la ligne (TVA comprise) : 660 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 1er du mois.

GARAGES

AUTEUIL GARAGE
Concessionnaire



17 Rue Gros - Paris 16e
224-83-30
HONDA VOLVO

Tous modèles disponibles

ROLLS ROYCE
BENTLEY Continentale.
67 FERRARI 330 GTC.
67 VOLVO coupé P 1800 S, t.o. rad.
62 FERRARI berlinette T. de F., gris métal.
67 VOLVO 144 S, bleu marine.
65 VOLVO 121, gris, t.o.
67 VOLVO 142 S, vert foncé.
67 HONDA S 800, coupé rouge.
67 HONDA S 800, coupé bleu.
65 MORRIS Cooper, rouge.
65 AUSTIN Pick up.
65 BMW 507 décapotable, hard-top.
65 MG TC; MG TB.

NOS REPRISES

64 R8
65 TRIUMPH Vitesse 6, blanche décapotable.

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. 6,00 (+ 0,70 F port) ou C. Rt. - Tél. (76) 08-43-29
SOLOPLAST - 12 - Av. La Blanda. 38 SAINT-ÉGRÈVE - GRENOBLE

roger Loyer sport service

22, rue Barrias (17e)
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.

JAGUAR
MK II, 3,4 l - 3,8 l, 63 à 67.
JAGUAR, 2+2, 67.
Type E, Cpé et cabriol., 64 à 66.
3,8 l S et 420, 65 à 68.

AUSTIN
MGB, complète, 65 à 67.

PORSCHE
912, 911, 911 S et Targa, 65 à 68.
Super 90

FERRARI
250 GT, 2+2, 62.
250 GT, cabriol., hard-top, 61.
Cabriol., hard-top California, 61.
Berlinette Lusso, 64.
275 GTB et GTB S, 64 à 67.
330 GT, 2+2, 64, 66.
330 GTC, 68.

LOTUS
EUROPE Elan, 65-68.

NOS REPRISES
230 SL, cabriol., 65.
TRIUMPH TR4 A, 65 à 67.
LANCIA Zagato, 63.
LANCIA Flavia, cabriol. 4 pl., 64.
GORDINI, gr. 5, prép. compét., 67.
SIMCA 1200 S, 67.
CAMARO, cabriolet, 67.
ALPINE Sunbeam Tiger, 67.

triumph

SPORT SELECTION
2, place Bienvenue (15e)
BAB. 33-07 - Métro Montparnasse
PRÉSENTATION MODÈLES 69
100 OCCASIONS SÉLECTIONNÉES
ALFA - ALPINE - ASTON
BMC - FACEL - FERRARI - FIAT
FORD - JAGUAR - LANCIA
LOTUS - MATRA - MERCEDES
M.G. - NSU - PORSCHE
SUNBEAM - TRIUMPH
Venez nous voir
au Salon de l'Automobile
NEUF : Stand TRIUMPH
OCCASION : Stands 1155 à 1162 et 1212 à 1219

M. BERTRAND

Tél. 380-56-24
36, boulevard Pershing,
PARIS-17e

JAGUAR
Type E, coupé, 64, 65, 66.
Type E, cabriolet, 65, 66.
Type E, 2+2, coupé, 66.
MK II, 3,4 l automatique, 63.
MK II, 3,8 l r.r. O.D., 61.
Type 3,8 l S, r.r. O.D., superbe, 66.
XK 140, grise, 55.

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

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
LOTUS Elite, verte, 62.
AUSTIN Cooper, 67.
RENAULT R8 Major, 65.
LANCIA Aurelia, 58.
GORDINI 1300, 68.

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

MESTRE ET JACQUELIN S.A.

MESTRE & JACQUELIN Carnot 23 38 Paris

Concessionnaires
JAGUAR — LOTUS
Agent
MERCEDES — AUSTIN
MASERATI Mistral 4,1 l, 68.
JAGUAR MK 10, 64.
JAGUAR 3,8 l S, 65, direction assistée, b.o.
JAGUAR 3,8 l, 66.
JAGUAR 3,4 l, 68.
MERCEDES 230 SL Cpé capot., 67.
MERCEDES 220 SE cabriolet.
MERCEDES 190, 64.
CADILLAC Cpé, 65.
FORD Mustang Cpé et Cab., 65.
MGB GT, 67.
BMW 2000 Tilux, 67.

Visitez nos stands à l'exposition nationale des véhicules d'occasion, Porte de Versailles.
N°s des stands : 1564 à 1569.

47, rue Laugier,
PARIS-17e
CAR. 23-10 et 23-38

LEGENDRE AUTO-SPORT
97, rue Legendre
75 - PARIS 17e
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

Crédit sur accessoires

CONCESSIONNAIRE
TRIUMPH CENTRE D'ESSAIS
TR 5, MK 3...
TR5, O.D., r.r., 68.
FERRARI 275 GTB, 66.
PORSCHE 911, jaune, fin 65.
PORSCHE 911 S Targa, orange, 68.
JAGUAR type E, cabriolet, 64.
MUSTANG cab., boîte méc. 67.
TRIUMPH GT 6, r.r., acc., 67.
TRIUMPH TR4 A, r.r. O.D., rad. 68.
ALFA ROMEO GTA, prép. autodelta, 67.
ALFA ROMEO GT5, rge, 67.
ALFA ROMEO 1300 Junior, 68.
ALFA ROMEO Gulia sup. verte, 67.
ALFA ROMEO 2600, 66.
ALFA ROMEO Spider 1600, 64.
LANCIA FULVIA coupé, 66.
DAIMLER 250 SP, 61.
R8 GORDINI 1300, 67.
AUSTIN 1000, 68.

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

GARAGES

(SUITE)

CH. POZZI

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

CONCESSIONNAIRE

B.M.W. VOLVO

PORSCHE

FERRARI

330 GT, grise, 64.
330 GTC, bleue, 67.
330 GT, gr. métal., 66.
Berlinette LUSSO, grise, 64.
250 GT, 2 + 2, nlle susp., 63.
Berlinette 275 GTB, grise.
Berlinette 275 GTB4, bordeaux.

PORSCHE

911 S, blanche, 68.

B.M.W.

2000, neuve, disponible.
2000 Tilux, 68.
2000 Tilux, grise, 67.
1600 Jubilé, 67.

VOLVO

85 et 115 CV, disponibles.
112 S, verte, 66.

NOS REPRISES

CADILLAC, cpé de ville noir, 66.
DODGE MONACO, 10 000 km, 9-66.
FIAT 500, 3 000 km, 68.
INNOCENTI 1300, 65.
LANCIA FLAMINIA ZAGATO, 64.
MORRIS, jaune, 65.
FORD MUSTANG, cpé, b.au., 67.
OLDSMOBILE Super 88, 64.
ISO RIVOLTA, gr. métal., 67, 68.
ASTON MARTIN, bordeaux, 65.
DODGE Dart, grise, coupé, 65.
CORVETTE Chevrolet, nouveau modèle, 68.
SUNBEAM Alpine, grise, 65.
CAMARO SS, cabriol. sable, 67.
LANCIA Flaminia, grise, 59.
LANCIA Flaminia, grise, 64.
FORD Zodiac, noire, 64.
PEUGEOT 404, grise, 63.
R 16, blanche, 67.
FORD Galaxie, break, 64.
FORD Osi, blanche, 68.
JAGUAR 420, sable, 67.
FIAT 2300, 66.
RENAULT Gordini 1300, 68.
BENTLEY Continentale, 57.
TRIUMPH 2000, blanche, 66.
CG, rouge, 67.

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

STAND 14

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

OUVERT
LE DIMANCHE

PIERRE LANDEREAU

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

TRIUMPH NSU
LAMBORGHINI SHELBY

LAMBORGHINI Miura, rouge, 67.
LAMBORGHINI Miura, blanche, 68.
LAMBORGHINI 400 GT, bleu métal, 67.
FERRARI 330 GTC, 67.
FERRARI 275 GTB 4, 68.
FERRARI 275 GTB, 66.
FERRARI 330 GT, 65.
FERRARI 250 GT, 2 + 2, 63.
SHELBY Mustang 350 GT, neuve, 68.
SHELBY Mustang 500 GT 7 l, 67.
SHELBY Cobra 4,7 l compét., 64.
PORSCHE Carrera G, immatriculée.
PORSCHE 911 S, préparée course, 67.
PORSCHE 911 S, rouge, 67.
PORSCHE 911, verte, 66.
PORSCHE 911, blanche, 65.
PORSCHE 912, rouge, 66.
PORSCHE 912, bleue, 65.
PORSCHE S 90, gris foncé, 64.
MUSTANG, cabriolet, 65-66.
MUSTANG, Cpé automatique, 65.
ASTON MARTIN DB 4 GT, 61.
ASTON MARTIN DB 4, 61.
ALFA ROMEO, Cpé 1750, préparée, 68.
AUSTIN COOPER S Gr. 5, 64.
TR4 A, cabriol., 66.
FIAT 2300 S, 66.
MATRA JET V, superbe, 68.
NSU spider **Wankel,** 66.
NSU Sport Prinz, 68.
ALFA ROMEO 2,6 l., 64.
ALFA ROMEO 1600 Super, 66.
ALFA ROMEO Duetto, tr. belle, 67.
ALFA ROMEO Giulia TI, 64 et 65.
LOTUS Elite, superbe, 61.
LOTUS Cortina 105 CV, 65.
LOTUS Cortina 145 CV, 64.
MORGAN moteur Cortina, 66-67.
R8 GORDINI 1300, gr. 5, 67.
R8 GORDINI 1300, gr. 2, 67.
AUSTIN Mini Moke, 67.
BENTLEY, tr. belle, 50.
BENTLEY, cond. à gauche, 53.
BENTLEY, superbe, 57.
CG, cabriol., 66.
CADILLAC Cpé de ville, 59.
THUNDERBIRD, coupé, 63.
HONDA S 800, coupé blanc, 67.
HONDA N 360, 68.
ABARTH 1000 TC, neuve, 68.

MONOPLACES

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

SPÉCIALISTE VOITURES SPORT de moins de 15 000 F

Alain MERCIER
Montmartre Garage

5, rue Dancourt (18e)
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.
ALFA ROMEO SS, 62.
SUNBEAM ALPINE, r.r., 62 à 64.
SUNBEAM 260 Tiger, 66.
PORSCHE, coupé type C, 64.
PORSCHE 911, 65.
JAGUAR E, cabr., 63.
404, cabriolet injection, 63.
MUSTANG Shelby Cobra 7 l, 67.

ACHATS TOUTES SPORT

Salon de l'occasion, Stand 1645 à 1649. Tél. : 533-43-51.

Alpine

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

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

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

ID-DS SPORT

Transformations moteurs
Ami 6 - V.W. - Opel 1 700 R
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L.
204 Essai A.-J. du 4-8-66
Expéditions tous montages
BOSSAERT à Meteren (Nord)
Tél. : 10

ADAM AUTOMOBILES

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

Concessionnaire

FORD-SHELBY
Essais
Spécialiste LANCIA

LAMBORGHINI MIURA, 68.

FERRARI 2 + 2, 61-62.
FERRARI 330, 64-65.
FERRARI GT B4, 1967.
FERRARI Lusso, 64.
FERRARI Lusso, 64.
PORSCHE 912, 67, toit ouvrant électr., int. cuir.
B.M.W. 1600, 67-68.
B.M.W. 1600 TI, 68.
MERCEDES 300 SL, portes papillons 1955.
MUSTANG, 65, 66, 67.
MUSTANG Cabriolet, boîte aut., dir. assist., 67.
ALFA Coupé, 63, 64.
MASERATI Touring, 60, 61, 62.
MASERATI Sebring, 1963.
BUICK Break, 1967.
BUICK Spéciale, 61.
BUICK Invicta Cabriol., 62.
MGB, 1966.
TRIUMPH TR 4, r. f., ovd., 65.
ASTON MARTIN DB 4, 62.
JAGUAR type E, 66, cabriol. hard-top.
JAGUAR 3,8 l **S,** 66 (prix Marchand).
YAMAHA 250, 1968.

20 autres voitures
toutes marques

CONSTRUCTEURS AMATEURS...
LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE



Selon la methode K. W. VOSS, construisez, BATEAUX, CARAVANES etc... recouvrement de coque en bois. Demandez notre brochure explicative illustrée. "POLYESTER + TISSU DE VERRE", ainsi que liste et prix des matériaux. Fr. 4,90 + Frais port.
SOLOPLAST 31 rue des Brieux St-Egrève-Grenoble

PORSCHE OCCASIONS

911 S, coupé 68, orange.
911 T, coupé 7-68, rouge.
911 T Targa, 6-68, Bahama.
912, coupé 6-65, grise.
S 90, coupé, t.o. élect., 62, grise.
BMW 1600 Jubilé, 3-68, Chamonix.
VOLVO 135 CV, 7-66, blanche. Moteur - boîte 1600 divers.

NEW-CARS

Tél. : ALE-70-41.

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

Préconisation Lubrifiants MOTUL

EURO SPORT AUTO

21, 23, rue Brançion, PARIS (15e)

SPÉCIALISTE EN VOITURES SPORT

MG — MORRIS
HONDA — TOYOTA

ALFA ROMEO 1600 spider 67.
AUSTIN 850 Export 62 à 67.
AUSTIN COOPER, 64 à 66.
FIAT 1500 cabriolet, 65.
FIAT Abarth 1100 spider, 67.
HONDA S 800, coupé, 67.
HONDA S 800, cabriol., 68.
JAGUAR MK II, 3,8 l, O.D., 62.
JAGUAR MK II, 2,4 l, 59.
MATRA JET V, 65 à 67.
MGB, r.r. O.D., 64 à 65.
MORRIS COOPER, 64 à 67.
MUSTANG Fast Back, août 65.
PORSCHE coupé **SC,** 64.
TRIUMPH TR4, r.r. O.D., 62 à 65.
TRIUMPH TR4 A, O.D., 65 à 67.
TRIUMPH Spitfire 4, 63 à 65.
TRIUMPH Spitfire MK II, 65 à 67.
SUNBEAM 1725 série 4, 65.
404, cabriol. injection, 65.

Nous exposons en octobre au salon de l'occasion, Porte de Versailles, stands 1654 à 1658.
ACHAT - DÉPOT TOUTES SPORT
Tél. : 842-04-58.

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 VI, neuf, rouge, 68.
JET VI, bleu, 68, 20 000 km.
R8 GORDINI 1300, prototype.
R8 GORDINI 1300 groupe 2.
MATRA 530, neuve.
R 16, 1966.

Prenons toutes MATRA et R8 GORDINI en dépôt