

LA REVUE A 300 A L'HEURE

champion

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 35 F.B. —
SUISSE : 3,20 F.S. — ITALIE : 480 L —
N° 37 — DU 15 JANV. AU 15 FEV. 1969

SPÉCIAL RALLYES

FORMULE FRANCE 69

MONTE-CARLO



essai triumph 3 cylindres

nous avons 48 pilotes d'essai*

(ce sont aussi les vôtres)



Regardez-les bien, groupés autour de notre ingénieur "Lubrifiants". Beaucoup ne sont pas très connus. Pas encore. Certains n'ont jamais gagné une course. Pas encore. Mais tous ont fait beaucoup de sacrifices pour réaliser leur rêve : courir. Ils sont jeunes : nous aussi. Nous sommes très heureux de vous les présenter : ce sont 16 de nos 48 pilotes d'essai. Ils nous ont fait confiance. Comme nous leur faisons confiance. C'est pour eux que nous avons créé la **Coupe Elf-France**, c'est pour eux que nos ingénieurs sont sur tous les circuits. Ce sont nos amis. Ils ont tous la même mécanique : celle de la **Renault 8 Gordini**. A chaque course de Formule France, ils testent - dans des conditions incroyables de sévérité ! - **Elf 1**, le super à combustion propre, et **Prestigrade**, la première huile spécialement adaptée aux moteurs européens : pas une huile spéciale pour la course, non : exactement celle que vous achetez dans les stations-service Elf pour votre route de tous les jours. Un examen impitoyable ! Pour nous, les aider, c'est beaucoup plus que sympathique : c'est très important. Ils démontrent ainsi la qualité des produits Elf au redoutable banc d'essai de la compétition. Et c'est très important pour vous aussi : **c'est votre garantie.**

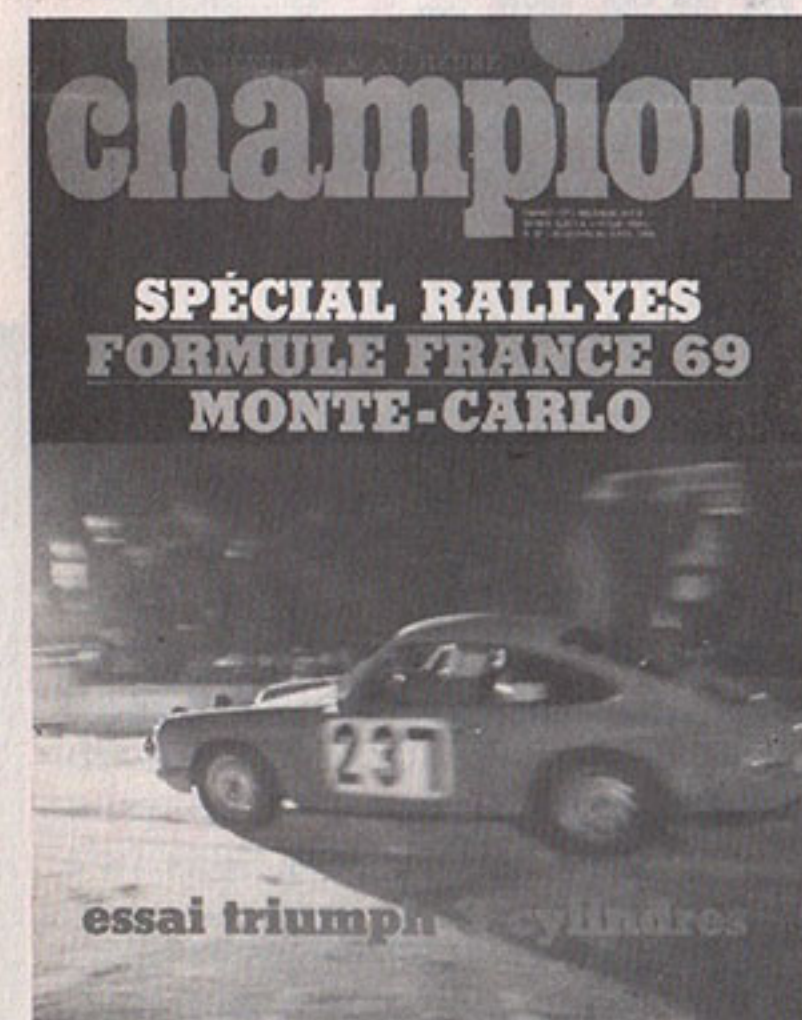


* Ils sont 16 sur cette photo : les 32 autres sont... aux essais.

champion

SOMMAIRE - N° 37 du 15 janvier au 15 février 1969

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
CHAMPION A LU			5
LE COURRIER DES LECTEURS			6
ESSAI-RALLYE : HONDA N 600	J.-P. Beltoise	C. Lacombe	8
RÉFÉRENDUM 68			13
LONDRES-SYDNEY : CARNET DE ROUTE DE LA 94	P. Vanson	P. Dreux	14
MI-TEMPO... MI-RADA	J.-P. Beltoise	D.P.P.I.	20
F. F. 69 : ESSAIS, BILAN, PERSPECTIVES	J. Rosinski, O. de la Garoullaye	D.P.P.I.	26
SPÉCIAL RALLYES, LE MONTE CARLO 69	J.-F. Rageys	D.P.P.I.	34
LA NOR 8	C. Lacombe	C. Lacombe	46
ESSAI MOTO : LA TRIUMPH TRIDENT	C. Lacombe	C. Lacombe	52
PORTRAIT D'UN CHAMPION : GIACOMO AGOSTINI	G. Montvalent	G. Montvalent	58
CHAMPION-ACTUALITÉS			66
MODÉLISME	O. de la Garoullaye		69
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			71



En couverture : Vic Elford — Porsche 911 T — pendant son victorieux Monte Carlo 68 (D.P.P.I.).

En encart : Barry SMITH — 50 cc Derbi — (Lacombe).

Bilans 68 et perspectives 1969, ce sont les bases de ce numéro, le premier d'une nouvelle année. En Rallyes d'abord, où Jean François Rageys, le spécialiste de Sport-Auto en la matière, tire pour vous les leçons de la saison écoulée et annonce le menu de la saison prochaine. Un menu qui, comme il le remarque, commence curieusement par le plat de résistance : Monte-Carlo, l'épreuve routière la plus prestigieuse du monde. Rageys passe au crible toutes les forces qui vont s'affronter non seulement dans ce rallye, mais dans tous ceux qui vont suivre : après l'avoir lu, vous serez tout à fait dans le coup. On dit quelquefois que les rallyes, c'est fini. L'extraordinaire succès de Londres-Sydney démontre ce que cette assertion a de prématuré. Mais plutôt que de vous en faire un compte rendu, nous avons préféré vous le faire raconter sur le vif par un concurrent, Patrick Vanson, engagé dans cette épopée sur une DS 21. Patrick, vous le verrez, en a ramené beaucoup de souvenirs, des plus insolites et des plus drôles. Cette popularité que conservent les rallyes, sans doute est-elle due pour une bonne part au fait que les voitures concurrentes ressemblent à la vôtre, à celles que vous voyez dans la rue ou sur la route. Cependant, nul n'ignore et certainement pas vous qu'entre une auto de série et une autre, préparée pour la compétition, il y a une différence. C'est pourquoi Beltoise essaie et décrit pour vous celle qu'il a utilisée lors du dernier rallye des Cévennes, la « bombinette » Honda 600. Mais J.-P. B. est un rallyman d'occasion, si l'on peut dire. Son univers à lui, c'est la monoplace. Et comme il revenait de la Temporada, nous lui avons demandé de vous livrer ses impressions sur ce mini-championnat du bout du monde dont il n'est pas rentré entièrement satisfait. Ce qui explique sans doute le titre de son papier ! Domaine jusqu'ici réservé, la monoplace a trouvé dans la Formule France sa voie vers une (relative) démocratisation. Passionnante expérience, la FF nous a paru elle aussi devoir justifier un bilan après un an d'existence, bilan établi par les pilotes qui l'ont pratiquée. La FFSA a tenu compte de leurs remarques, et Rosinski qui a d'ailleurs essayé quatre modèles 68 et vous en parle, vous dit comment se présente la saison 69 pour cette formule qui lui tient particulièrement à cœur. De son côté, Lacombe a essayé une extraordinaire moto, la toute nouvelle Triumph Trident 3 cylindres, et un astucieux et spectaculaire engin, le NOR 8 : cadre Norton, moteur R 8, une bombe ! Et puis, comme dans la course il y a les machines et il y a aussi les hommes, il trace le portrait d'un grand champion du monde, Giacomo Agostini, AGO pour tous les mordus. Enfin, deux mots au sujet du référendum 68 qui a connu un éclatant succès : bravo et merci. Votre enthousiasme nous a galvanisés à l'aube de cette nouvelle année : amis lecteurs, nous vous la ferons vivre à la Champion, c'est-à-dire à 300 à l'heure !

Directeur général : Jean Lucas ■ Directeur de la rédaction : José Rosinski ■ Rubrique-Essais : Jean-Pierre Beltoise ■ Mise en pages : Jean-Claude Servage ■ Secrétaire générale : Elisabeth Bernigaud ■ Secrétaire de rédaction : Mireille Lejeune ■ 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 30 ■ Belgique : contre-valeur de Fb 350 ■ Autres pays : contre-valeur de F 35 ■ Photocomposition et impression Berger-Levrault à Nancy ■ Dépôt légal 1^{er} trimestre 1969.

nouveau OSSA moteur

250 cc TOURISME - 150 km
250 cc SPORT - 180 km
ECLAIRAGE - BATTERIE -
ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE
ET
250 cc TRIAL
250 cc TOUT-TERRAIN
250 cc MOTO-CROSS
NOUVEAU CADRE
NOUVELLE SUSPENSION
ET ENCORE PLUS DE
CHEVAUX



C.S.M.

8, RUE DU D' LERAY
95-ARGENTEUIL
961-23-92 et 60-73

fin avril

500 cc TWIN-GRAISSAGE
GRAISSAGE SÉPARÉ
5, 6 ou 7 vitesses au
choix.

130 kg et plus de 200 km



GARAGE PIOT

136 Bd SUCHET - 75-PARIS-16° - MIR : 77-16
CONCESSIONNAIRE ALPINE RENAULT

- Voiture de démonstration, GAMME 69 Renault
- Ses ateliers entretien et réparations
- Son atelier de transformation en G1, 11, V.F.F.
- Avec ses meilleurs spécialistes
- Son banc d'essais moteurs
- Station de freins à disque
- Racing team CIBIE
- Montage : Double circuit de freinage et pont autobloquant.

Toutes ses voitures d'occasion révisées

Pour tous équipements venez lui rendre visite à
l'A.C. RACING PIOT - 20, rue Erlanger - PARIS-16° - Tél. 525-17-45

L'ANNÉE AUTOMOBILE

(le n° 16 est paru à la fin du mois de décembre 1968)

c'est :

dans le grand format (24 x 32 cm).
300 pages imprimées comme celles d'un livre d'art, en
couleur et en noir, et reliées sous une couverture toilée.

pour le prix incroyable de **54,35 F**

L'ANNÉE AUTOMOBILE constitue, sous une forme attrayante,
d'incomparables archives de tous les événements importants
survenus dans le monde de l'automobile, qu'il s'agisse du sport,
de la technique et des voitures de production. Facile à conser-
ver et à consulter, L'ANNÉE AUTOMOBILE vous passionnera,
non seulement quand vous la recevrez, mais plus tard lorsque
vous y chercherez des informations.

L'ANNÉE AUTOMOBILE, c'est le cadeau idéal, qui
fait la joie de tous ceux pour lesquels l'automobile
est plus qu'un moyen de transport.

Depuis seize ans, des dizaines de milliers de passionnés de
l'automobile l'achètent chaque année, dans les éditions fran-
çaise, anglaise ou allemande. Sa diffusion dans les cinq conti-
nents lui assure le tirage élevé qui seul explique le prix
incroyable de 54,35 F de ce luxueux album de 270 pages.

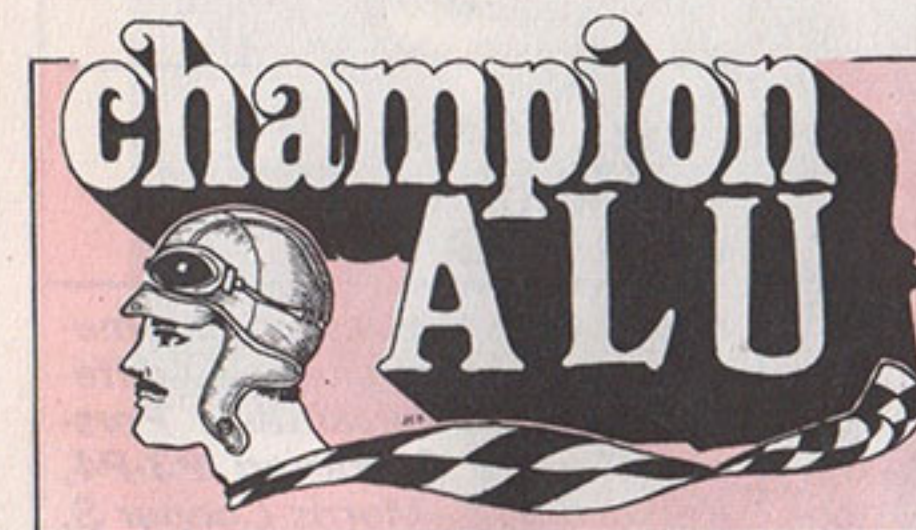
OFFRE SPÉCIALE AUX LECTEURS DE champion

Pour le prix de faveur de **52 F** vous pouvez obtenir L'ANNÉE
AUTOMOBILE n° 16 directement de CHAMPION. Elle vous
sera envoyée franco de port à l'adresse que vous indiquerez
si vous versez 52 F.

Sport-Auto, 14, rue Brunel, Paris-17°
(C. C. P. Paris 93-1068 ou chèque bancaire)

NOM (EN CAPITALES) _____
ADRESSE _____

_____ SIGNATURE _____

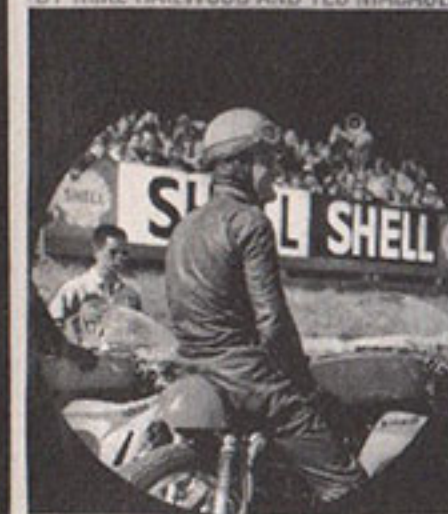


HAILWOOD

by Mike Hailwood and Ted Macauley
Cassell

L'Angleterre n'est pas seulement le paradis motocycliste, c'est aussi celui de la littérature sportive, et le fana du deux-roues devra bientôt être fervent adepte de la langue de Shakespeare s'il veut pouvoir se mettre quelque chose de neuf sous la dent. Ainsi, pour goûter pleinement ce nouveau livre paru chez Cassell et vendu en France au prix de 30 F, il est préférable de comprendre l'anglais. Hailwood, c'est LE coureur moto. Son surnom de « Mike the bike » est on ne peut plus justifié. Pour s'en convaincre, le lecteur non averti n'aura qu'à jeter un œil sur les photos, en action, émaillant le texte. Tout de suite, il sera édifié. Mais ces pages ne sont pas illustrées qu'avec des photos qui balancent : outre des vues de paddocks, de podiums, de bouquets ou de machines, on voit Mike faisant du ski, au volant d'une monoplace ou au guidon d'une Greeves de Trial... Hailwood par les deux bouts de la lorgnette en somme...

HAILWOOD



THE COMPLETE ENCYCLOPAEDIA
OF MOTORCARS 1885-1968
Edited by G. N. Georgano

Sur la jaquette, en plus du titre et du nom de l'éditeur, quatre petits mots écrits en rouge sur fond blanc : « Every car ever made ». Cela peut se traduire par : « Toutes les voitures ayant jamais été construites. » Ainsi, d'emblée, vous avez une idée du travail de recherche qu'il a été nécessaire de faire pour me-

ner à bien un tel ouvrage. En 2,644 kg, pendant 640 pages de texte, avec 1 974 documents en noir et blanc et à travers 48 pages couleurs, sont décrits plus de 4 000 modèles, qu'ils soient de la « Belle Époque » ou qu'ils soient nés tout dernièrement, qu'ils soient de notre continent ou des autres... C'est un très beau et un très... gros



livre qui coûte relativement peu cher : 105 F pour cette mine de renseignements automobiles, c'est un luxe qu'on peut s'offrir. Bien sûr, vous trouverez des puristes qui dénicheront quelques erreurs, mais dans un tel bouquin, ne sont-elles pas inévitables?...

JACK BRABHAM

par Günther Molter
Bibliothèque Marabout

Marabout reste le seul éditeur de langue française à ne pas faire fi des mordus de sports automobiles. Grâce lui soient rendues ! A ce jour, le dernier-né de la collection reste le livre sur Jack Brabham, cet extraordinaire homme à tout faire de l'automobile. Modeste mécanicien australien, il se passionne pour les midjets et débute ainsi. Ses qualités exceptionnelles le font vite

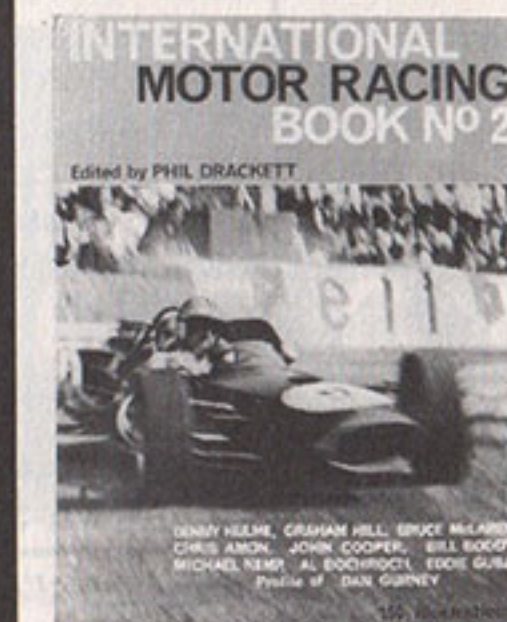


remarquer dans le petit monde de la course et Cooper lui confie une F1. Confiance bien placée puisqu'en 1959, il décroche le titre de Champion du Monde. Deux ans plus tard, il vole de ses propres ailes et il construit avec Ron Tauranac une voiture qui porte son nom. Et la roue tourne... En 1966,

au volant de sa propre voiture, c'est un troisième titre, le petit mécano de Sydney est devenu un Champion des Constructeurs. Il est maintenant businessman affairé se déplaçant dans son avion personnel. Et qui mieux que Günther Molter, un de ses amis intimes atteint de la même passion, pouvait nous narrer une histoire pas comme les autres. Prix : 8 F.

INTERNATIONAL
MOTOR RACING BOOK No. 2
Edited by Phil Drackett

Denny Hulme, Bruce McLaren, Graham Hill, Chris Amon et John Cooper sont parmi les collaborateurs de ce livre, c'est dire s'il est dans le vent, écrit qu'il est par des gens du monde de la course. Ce livre, vendu en France 21 F, est formé d'une succession de chapitres traitant de nombreux et différents sujets largement

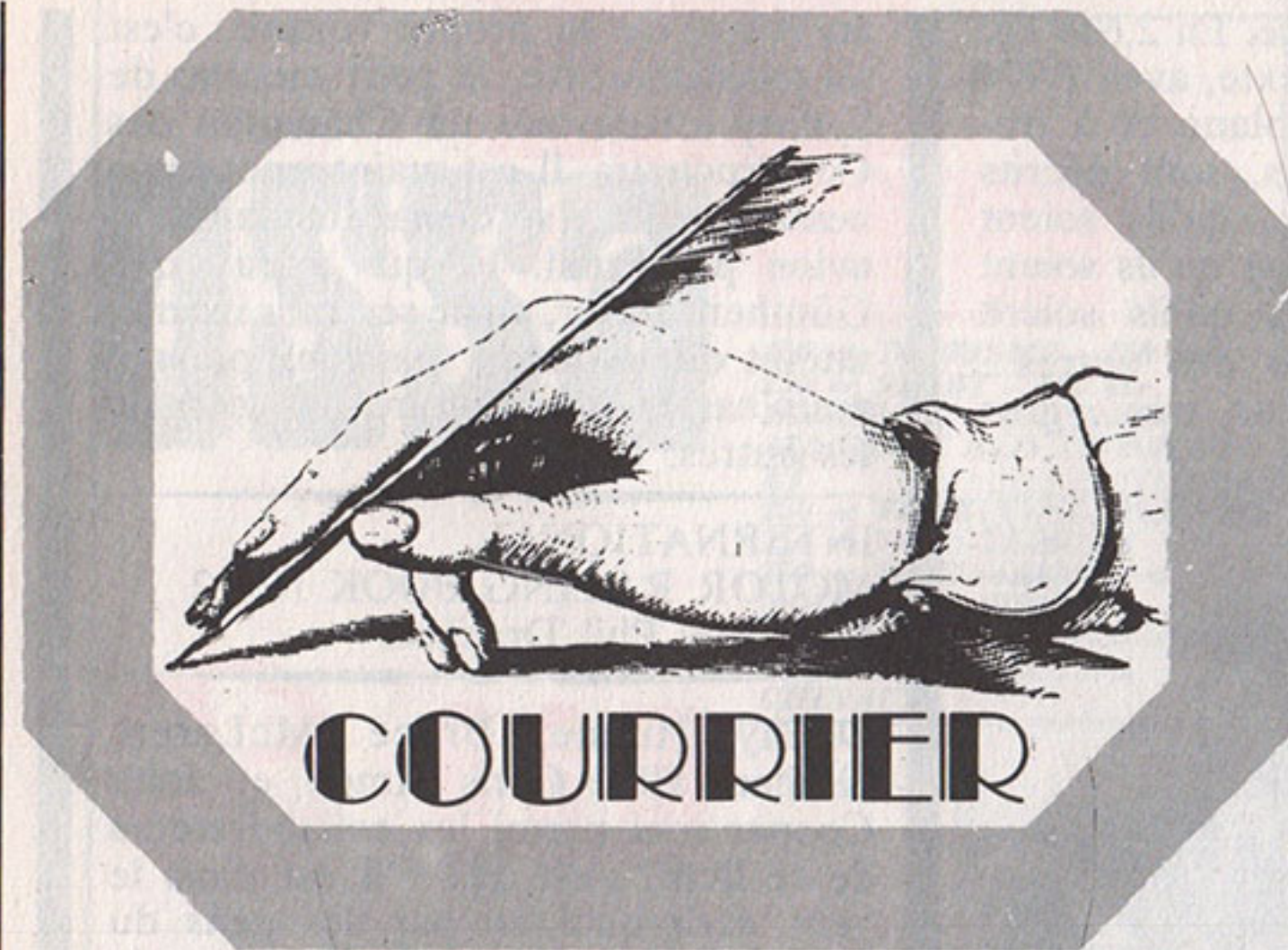


illustrés. Hulme nous parle de sa saison (il s'agit de 1967), on nous emmène dans le nid de la Chaparral au Texas, on traite des problèmes de phares lors des courses d'endurance, John Cooper raconte l'histoire de sa marque, Ken Tyrrell parle des problèmes des écuries privées... Des couleurs pour tous les goûts donc... avec encore un livre anglais.

La Boutique de l'Automobile, 6, avenue Paul-Adam, Paris-17°, a édité un superbe calendrier illustré de spectaculaires photos en course d'un style très CHAMPION. Cela peut faire un très joli cadeau pour un prix plus qu'abordable puisqu'il ne coûte que dix francs franco.



Tous ces livres et bien d'autres encore sont en vente à La Librairie Automobile, 83, rue de Rennes, Paris-6°.



Philippe MASLARD
de 50-Buais,

cherche à se procurer les différentes réglementations en vigueur pour les compétitions motocyclistes et voudrait faire une demande de licence nationale.

Vous pourrez obtenir tous les détails sur les formules de courses actuelles en vous adressant à la Fédération Française de Motocyclisme, 8, place de la Concorde, Paris-8^e. En ce qui concerne les licences, vous ne pouvez les obtenir que par l'intermédiaire d'un club et même pour l'obtention d'une nationale, il vous faut suivre la filière.

Gérard BRUNAUD à 03-Saint-Pourçain

Cherche un règlement technique de Formule France et voudrait savoir s'il peut courir juste avant l'obtention de son permis de conduire.

Les règlements de toutes sortes concernant le sport automobile peuvent être obtenus à la Fédération française du Sport automobile 136, rue de Longchamp, Paris-16^e. Par contre, il est absolument impossible de courir avant l'obtention du permis de conduire, obligatoire pour la délivrance d'une licence de pilote.

Michel SAUVAGE de Liège en Belgique,

ne connaît pas la signification des lettres ACT et souhaite une indication sur la vitesse de pointe des 250 cc Yamaha, course et tourisme.

ACT veut dire arbre à cames en tête. Nous avons essayé la 250 cc tourisme en mars 66 (n° 3) et J.-P. B. chiffrait sa

vitesse à 135 km/h à 7 000 tours en position assise alors que, couché avec une tenue vestimentaire adéquate et un petit guidon, il l'estimait à 150 km/h. Nous avions également essayé la 250 cc course dans le n° 12 et la vitesse de pointe ressortissait alors à près de 200 km/h.

Joël MARIAC de 07-Saint-Julien-en-Saint-Alban,

cherche l'adresse de l'importateur des Siata.

L'importateur des Siata, propulsée par un moteur 850 cc Fiat, n'est autre que M. André Charbonnet qui importe également les Neckar et les Autobianchi. Son adresse est la suivante : 16 ter, rue Étienne-Marcel, 93-Pantin.

Un lecteur de 84-Sorgues,

voudrait connaître le prix de la Lamborghini Miura et son nombre de carburateurs. De plus, il cherche à s'en procurer une maquette.

La Lamborghini est alimentée par 4 carburateurs Weber inversés triple corps et elle est vendue 98 000 F. Jusqu'à ce jour il en a été fait 3 répliques au 1/43^e dues à Politos (14 F), Mebe-toys (12 F) et Solido (15 F). Nous avons du reste fait la critique de la Solido dans le n° 29 et celle de la Politos dans le n° 30.

Nous recevons beaucoup de lettres pour nous demander des renseignements sur l'École de Pilotage, fondée par Georges

Monneret avec le concours de Shell et Luc Arcary de 78-Ver-sailles comme Jean-Michel Bouy de 63-Clermont-Ferrand, sont de ceux qui nous ont écrit.

L'École que dirige Georges Monneret n'est pas itinérante et elle est sise dans le grand ensemble de Viry-Grigny à 91-Viry-Châtillon. On prête aux élèves tout l'équipement nécessaire à la pratique du deux-roues et ils s'essayent sur Vespa Ciao et sur 125 cc Gilera. A notre connaissance, c'est la seule organisation de ce genre tant en France qu'à l'étranger. Les lecteurs intéressés peuvent écrire pour complément d'informations à : École Georges-Monneret, mairie de Viry-Châtillon.

Richard GERFAUD et Philippe ABONYI de Paris-9^e,

aimeraient savoir où a été pris l'encart du n° 33 et souhaiteraient quelques précisions sur la Cardani.

La photo de l'encart de notre n° 33 a été prise par Gérard Crombac lors du départ des 24 Heures de Daytona et au premier plan on voit les 2 GT40 de Ickx-Redman et de Hawkins-Hobbs suivies des 4 Porsche de Mitter-Stommelen, Siffert-Hermann, Elford-Neerpasch et Schlessler-Buzzetta. D'autre part, *Champion* avait passé la Cardani à la loupe dans le n° 29 qui est toujours disponible à nos bureaux.

Pierre DUHOUR de Souk Jemaâ Oulad Abbou, en Algérie,

ne sait quel avantage on retire de l'emploi d'une huile multigrade.

Les huiles multigrades sont des huiles qui couvrent les viscosités allant de 10 à 40^e SAE et leur avantage primordial réside au fait qu'on peut les employer par n'importe quelle température.

Robert ACTIS
de 93-La Courneuve,

n'arrive pas à se procurer un circuit électrique de Norton Dominator.

Vous devriez trouver cet « indispensable accessoire » chez l'importateur Norton, C. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris -15^e. Avant que d'y passer vous pouvez téléphoner à VAU . 07-09.

Yves ROCHON
de 88-Épinal,

cherche à se procurer des maquettes à construire, des différentes autos suivantes : Porsche Carrera 6, Ferrari P3-P4, Porsche 911, Morris Cooper S, Ford Cobra.

La Porsche Carrera 6 existe chez Air-Fix, elle est au 1/32^e et coûte 5 F. Les Ferrari P3-P4 et Porsche 911 ne sont pas construites. Une Mini-Minor au 1/32^e existe également chez Air-Fix et est vendue 3 F. Aurora propose pour 10 F une Cobra au 1/32^e alors que AMT Frog propose la sienna au prix de 14 F. Vous pourrez vous procurer ces différentes maquettes chez Multi-sports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris.

Bernard MANTOVANI
de 83-Toulon

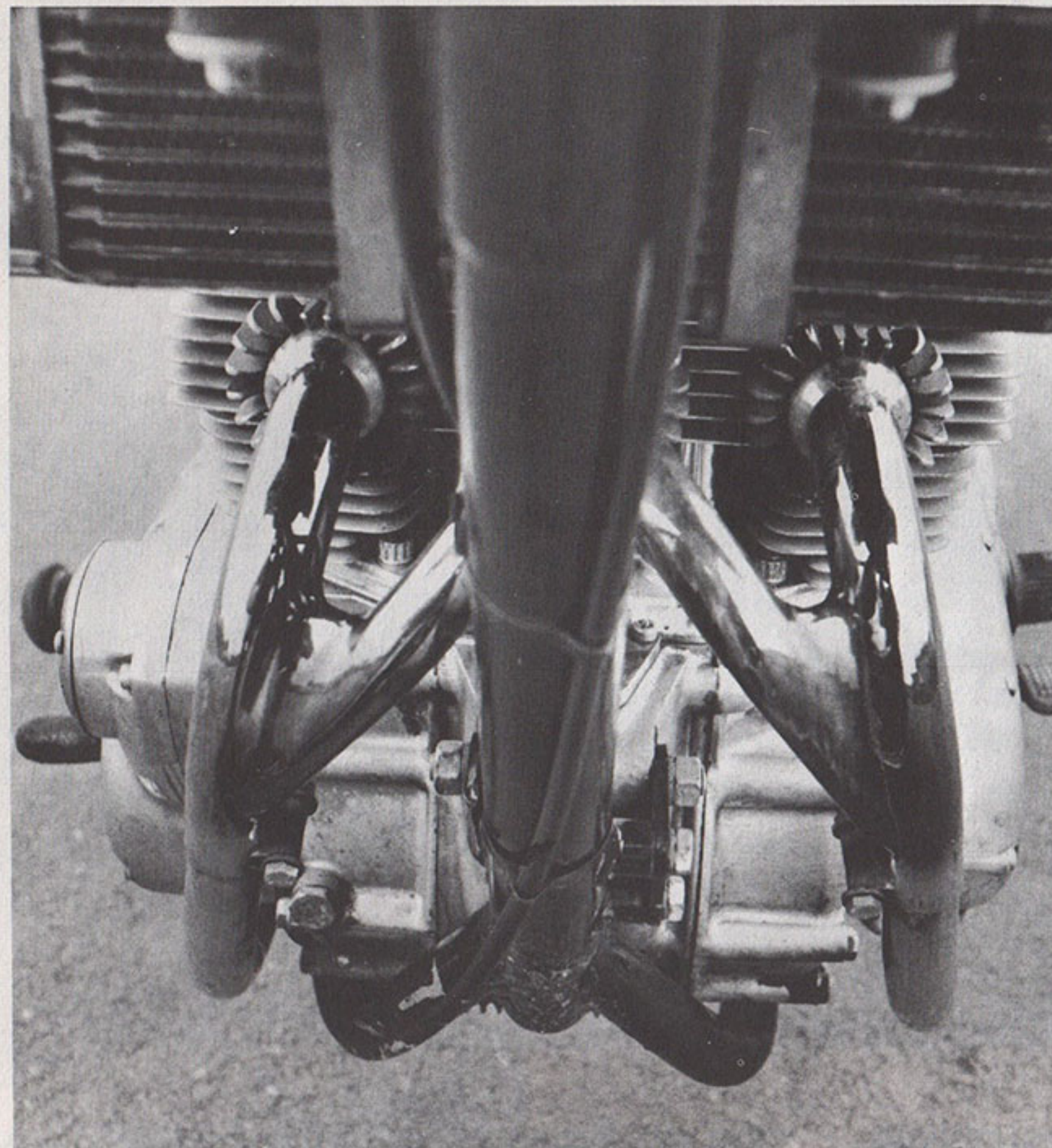
aurait voulu connaître les résultats des 24 Heures du Mans 1948.

Nous ne pouvons pas vous donner le nom des vainqueurs de l'édition 48, pour la bonne raison que les 24 Heures du Mans n'eurent pas lieu cette année-là. La reprise après-guerre n'eut lieu que les 25 et 26 juin 1949 et la victoire revint à Chinetti-Selsdon sur Ferrari 2 litres, la 3 litres Delage, pilotée par Louveau et Jover terminant en deuxième position.

Daniel GUIDON à 05-La Salle-Alpes,

Comme de nombreux autres lecteurs, voudrait devenir pilote d'usine et nous demande tous détails utiles.

En 7 jours, le monde était fait, mais hélas pour vous, il faut beaucoup plus de temps pour devenir pilote et forcer les portes d'une usine. On ne confie pas de voitures à un inconnu et tous ceux qui ont actuellement un volant avaient déjà fait parler d'eux auparavant. Ou ils couraient avec succès sur leur propre voiture, ou ils étaient d'excellents coéquipiers, ou bien encore c'étaient des rois de la clé anglaise...



TRIUMPH
Trident
750cc

IMPORTATEUR EXCLUSIF :
C. G. C. I. M.
72, Avenue de la Grande-Armée,
Paris 17^e - GAL. 89-12



commencez dès maintenant votre bibliothèque champion... en reliant vos anciens numeros

(UNE RELIURE PAR ANNÉE)

La reliure : FRANCE : 14 F, ÉTRANGER : 15 F

BON reliure **champion**

nom : _____ prénom : _____
rue : _____ n° : _____
ville : _____ dépt : _____

Je joins la somme de : _____ POUR _____
Reliures
 chèque bancaire à l'ordre de **champion** chèque postal ou
 mandat à champion C.C.P. Paris, 22-881-23 • Pas d'envois contre remboursement

ESSAI RALLYE :

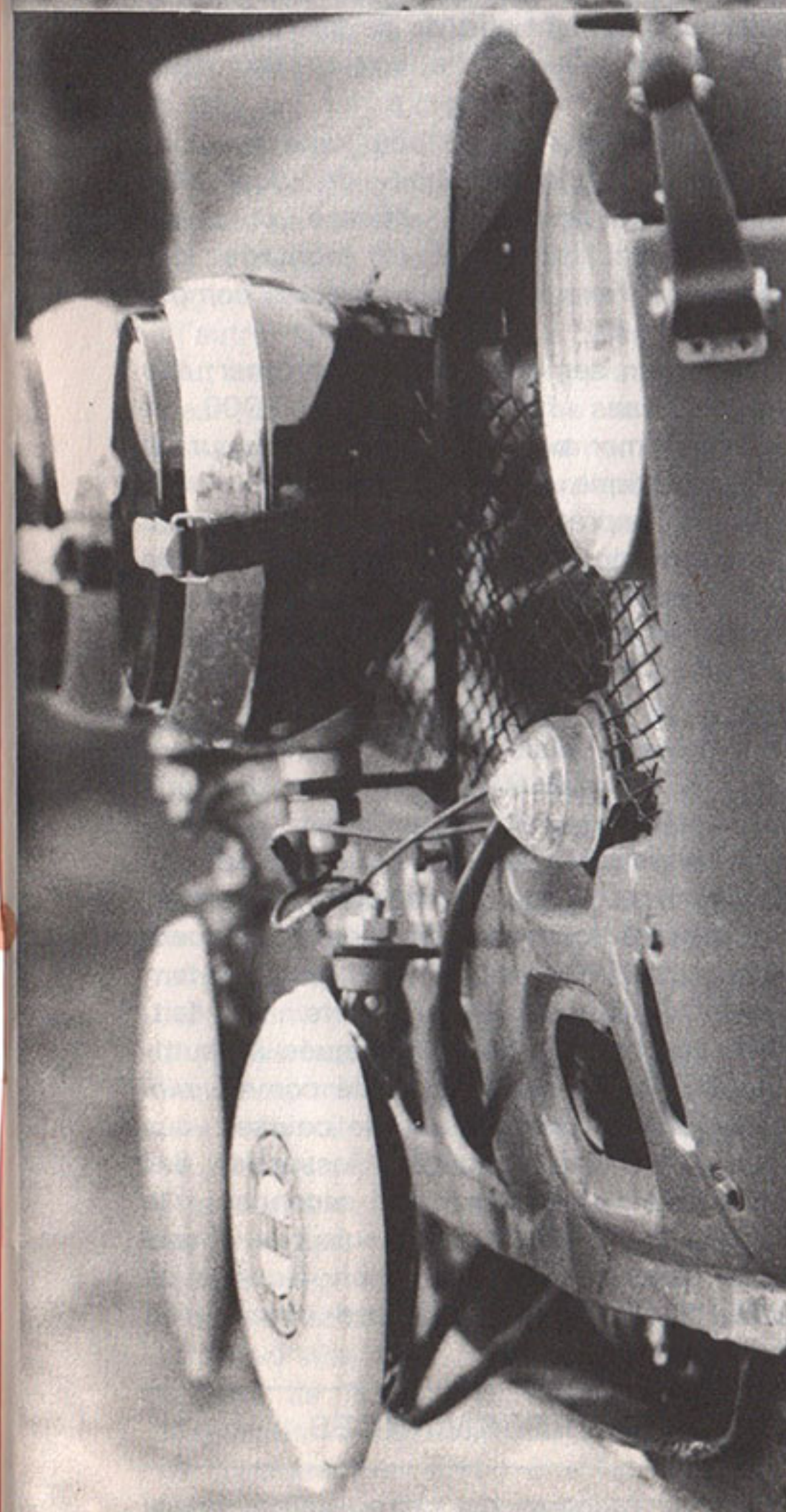


Une bonne partie de l'attrait des rallyes réside dans le fait qu'on y voit s'affronter des voitures « de tous les jours ». Au moins en ont-elles l'aspect. Mais qu'ont-elles dans le ventre? Dans le cadre de ce numéro consacré tout spécialement aux rallyes, il nous est apparu intéressant de demander à J.-P. B. d'en essayer une pour vous. Mais J.-P. B. n'est pas un rallyman. Cependant, il a eu l'occasion en 1968 de s'engager au Critérium des Cévennes avec une voiture que l'on voyait pour la première fois en compéti-

tion en France : la Honda N600. Peut-être vous en souvenez-vous, ça n'a pas bien marché, les carburateurs ont givré peu après le départ. Et des essais ultérieurs ont démontré que les moteurs gonflés n'étaient pas au point. Il reste pourtant la manière dont ce mini-bolide, cette bombinette comme l'a surnommé J.-P. B., a été préparée et présentée pour une utilisation optimale en rallye. Voici donc les commentaires et impressions à ce sujet de votre Champion-essayeur.

par Jean-Pierre BELTOISE

la bombinette honda 600



Des rallyes, je n'en fais jamais. Ce n'est pas que je n'apprécie pas cette discipline, mais, faute de temps, je ne peux m'y consacrer. Cependant, il existe une épreuve qui me tentait particulièrement, d'abord parce qu'à la date où elle se dispute, le calendrier des courses est libre; ensuite parce que la formule même en est tout spécialement attirante, dans la mesure où ce rallye est en fait une véritable course de vitesse sur route.

J'avais déjà fait un essai au Cévennes il y a deux ans, et les reconnaissances auxquelles je m'étais livré m'avaient permis de constater que les routes, là-bas, sont particulièrement étroites. En beaucoup d'endroits, une voiture américaine n'aurait pas la place de passer, même tout doucement. Et je me souviens d'une certaine épingle qui était si serrée que l'équipe Citroën avait, paraît-il, dû frêter un bulldozer pour qu'il vienne avant la course aplanir les bas-côtés : c'était le seul moyen pour que les DS puissent tourner sans manœuvrer!

Je m'étais donc juré de revenir au Cévennes, et avec un engin tout particulièrement adapté. Dès que j'ai connu la 600 Honda, il m'est apparu évident que cette voiture tellement compacte était faite pour ces routes tellement étroites.

Mais on n'engage pas une voiture dans un rallye sans qu'elle soit préparée pour la compétition. A la base, les qualités de la 600 Honda sont :

1° Des proportions très réduites, et donc merveilleusement efficaces pour les Cé-

vennes, puisqu'il est bien connu que plus la voiture est petite et plus la route paraît... large!

2° Une nervosité remarquable jusqu'à 100 km/h environ. Or, dans les Cévennes, rares sont les endroits où des vitesses supérieures peuvent être atteintes.

3° Une étonnante robustesse du moteur quand on le mène tambour battant, argument fondamental pour espérer terminer une épreuve aussi exigeante en bonne position.

LA PRÉPARATION

Comme vous le savez peut-être, mes espoirs auront été de courte durée. Dès la première étape difficile, les carburateurs ont givré, ce qui ne s'était d'ailleurs jamais produit durant la reconnaissance. La raison de cette panne fut particulièrement stupide : le chauffage ayant cessé de fonctionner, le réchauffage des carburateurs en fit autant, et tout cela à cause d'un simple desserrage de la commande... Mais il nous fallut du temps pour faire ce diagnostic et avant d'avoir fini de réparer, nous étions déjà hors-course.

Mais passons à l'aspect technique de la préparation. Elle avait porté sur trois points principaux :

1° L'allègement de la voiture. Capots avant et arrière, portes et vitres de série avaient été remplacés par des éléments en plastique. Tout le garnissage intérieur avait été enlevé, deux sièges baquets Mod'Plastia ultra-légers remplaçaient les sièges d'origine. Enfin, de magnifiques jantes en alliage léger « made in Japan » équipaient notre voiture de course dont le poids ressortait ainsi à 480 kg au lieu de 535 d'origine.

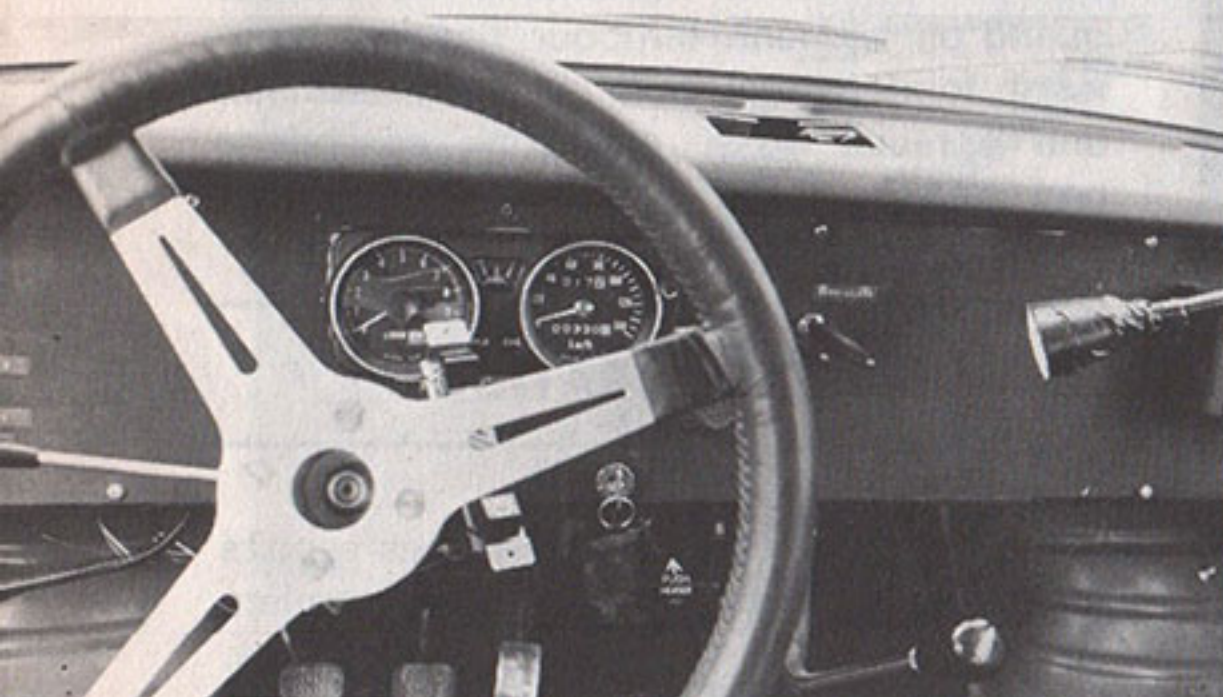
2° L'augmentation de la puissance du moteur. En fait, nous disposions de deux moteurs préparés : l'un venant directement de l'usine Honda, l'autre sortant de l'atelier du sorcier turinois Virgile Conrero.

L'amélioration consistait dans le montage de deux carburateurs Keihin (au lieu d'un seul d'origine) et d'un collecteur d'échappement spécial. La puissance passait ainsi à 48 CV (au lieu de 42) à 7 500 t/mn.

En fait, nous avons été assez déçus par les résultats obtenus sur ce plan. Aucun de ces moteurs n'était nettement plus puissant que le groupe de série, lequel atteint déjà, comme vous le savez, une puissance spécifique remarquable. Pis encore, la courbe de puissance était dans les deux cas très pointue, et la souplesse précaire. Et si, finalement, nous avons choisi pour la course le moteur préparé par les Japonais, c'est seulement parce que celui de Conrero était accordé à un échappement latéral tellement bruyant que je ne pouvais pas entendre mon coéquipier m'annoncer les virages dans les étapes spéciales...

3° La modification des rapports de boîte de vitesses. La première et la seconde d'origine

honda n 600

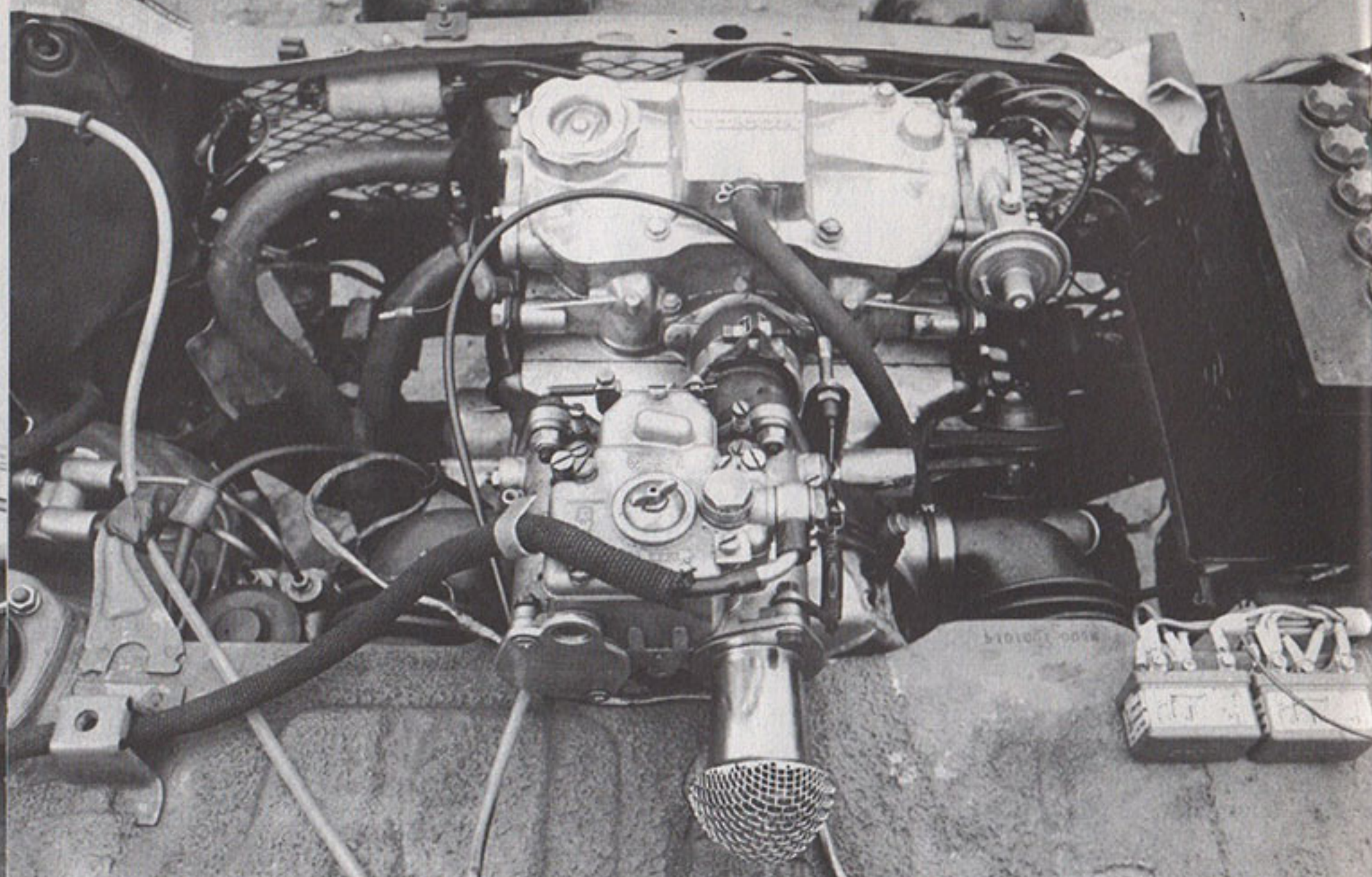


avaient été conservées, ce qui autorisait respectivement des pointes à 40 et 75 km/h à 8 500 t/mn, régime maximal à observer. Mais on avait adopté une troisième plus courte qui donnait 90 au lieu de 110 km/h et de même la quatrième avait été raccourcie, ce qui faisait descendre la vitesse maximale à 120 km/h environ au lieu de 140 avec la voiture de série.

Enfin, naturellement, les freins à disques de la nouvelle série Honda 600 avaient été adoptés, équipés de garnitures de compétition Ferodo DS11. Nos belles jantes étaient chaussées pour l'occasion de pneus Dunlop Racing en gomme 970. L'usine nous avait envoyé une suspension surbaissée qu'après essais, je décidai de ne pas utiliser. En effet, en plus du fait qu'elle était extrêmement dure, elle n'avait presque pas de course. Et ces caractéristiques, qui auraient pu être tolérées sur une piste, ne convenaient pas du tout à un usage routier. Comme il n'était plus temps de procéder à d'autres essais ou expériences, nous avons dû nous résoudre à remonter purement et simplement une suspension de série. Le temps nous manqua aussi pour procéder à une modification qui eût pourtant été indispensable : rendre la direction plus précise et plus directe. Nous nous sommes contentés de monter un volant de tout petit diamètre.

SUR LA ROUTE

Quoi qu'il en soit, la voiture ainsi transformée était très méchante sur les petites routes cévenoles. Et si je n'ai malheureusement pas de temps comparatifs à vous fournir du fait de notre abandon prématuré, je peux, par contre, vous assurer en avoir surpris plus d'un avec la vélocité de cette bombinette au cours des reconnaissances. Vous pouvez en parler à Jean-Pierre Jabouille, par exemple, qui avait beaucoup de peine à me suivre avec sa Matra 530 qui n'est certes pas une voiture de course, mais qui



est fort à l'aise dans les Cévennes. Que dites-vous également de l'anecdote suivante? Au départ de Montpellier, et donc du rallye, sur le secteur de liaison qui mène à Ganges, je savais que Jean-Pierre Bailly qui dirigeait notre assistance devait me suivre avec une Volvo 1800 berline. Au bout de quelques kilomètres, la route devenant très sinueuse, je décide d'attaquer un peu. Sentant toujours les phares derrière moi, je me mets à prendre les virages vraiment très vite. Mais j'ai beau me défoncer jusqu'à Ganges, impossible de les décrocher... Une fois à destination, je descends de la Honda, complètement écouré... Pour m'apercevoir que la voiture qui me suivait n'était nullement la Volvo, mais bien la Porsche 911 S de Claude Bouscary qui connaît la région comme sa poche. Et qui me dit aussitôt : « Ça marche drôlement, ton truc, à un moment, j'ai bien cru que tu allais me semer! » Inutile de vous dire que ça m'avait gonflé à bloc...

Et pourtant, la voiture n'était pas au mieux de ce qu'elle aurait pu être. Surtout à cause de la direction trop démultipliée (j'aurais voulu diminuer de moitié le rapport!) et manquant totalement de précision. En plus, en raison certainement d'un angle de chasse trop faible, il n'y avait pas du tout d'auto-centrage après braquage. En fin de compte, cette direction était bien, et de loin, le principal défaut de la voiture dans une compétition de ce genre. C'était au point qu'avant de me rendre compte par moi-même qu'il s'agissait bien d'une crémaillère, j'étais persuadé que je conduisais une voiture équipée d'une mauvaise direction à vis : c'est tout dire...

De ce fait, la conduite manquait totalement de précision et devait se faire intégralement en sous-virage. Je reconnais que je m'y suis fait très vite, et que le résultat devait tout de même être assez efficace. Seulement, il ne pouvait pas être question de se laisser surprendre par un virage, et je pense qu'à la longue, la concentration ainsi exigée aurait pu s'avérer excessivement fatigante.

En revanche, et heureusement, la tenue de route proprement dite était devenue excellente grâce aux roues magnésium et aux pneus Racing que nous avions gonflés à 0,9 kg/cm² à l'avant, et 0,7 kg/cm² à l'arrière. L'autostabilité, le passage dans les creux et sur les dos d'ânes étaient formidables. Seule précaution à prendre : limiter son tempérament afin de ne pas se mettre sur le toit tellement la voiture accrochait par terre!

Le freinage, qui est un peu juste avec les tambours d'origine, était de son côté devenu vraiment très efficace et d'une grande stabilité après le montage des disques à l'avant et des garnitures compétition.

Le moteur semblait pouvoir tourner des heures sans faiblesse entre 8 000 et 8 500 t/mn avec son bruit miauleur si caractéristique. C'était d'ailleurs rassurant comme impression, car je ne disposais d'aucun contrôle de température ou de pression d'huile au tableau de bord, comme dans la voiture de série. C'est bien normal, me direz-vous, puisque le refroidissement est à air et que l'embellage est monté sur rouleaux. Mais maintenir constamment de tels régimes avec un moteur de série amélioré et pour 300 cc unitaires, je trouve tout de même cela assez exceptionnel...

Quant à la boîte de vitesses à crabots, j'ai écouré tous mes passagers tellement elle passe vite, aussi bien en montant qu'en descendant les rapports. En fait, c'est une boîte de moto appliquée à l'automobile. Or, si vous avez piloté comme moi des motos et des voitures de course, vous savez quel est l'avantage essentiel des premières par rapport aux secondes : la boîte de vitesses. Et je ne suis pas le seul à le dire, je sais que John Surtees et Mike Hailwood sont d'accord avec moi à ce sujet.

PERFORMANCES

Mais les rapports de cette boîte sont si

courts en troisième et quatrième vitesses qu'il n'est pas possible de relever un temps correct sur notre classique base du km départ arrêté en ligne droite. Et encore moins de parler vitesse de pointe!

D'autre part, notre étagement laissait tout de même subsister un trou entre la première ultra-courte et la seconde. Ce qui explique que même sur le 400 m, le temps réalisé n'est pas étincelant :

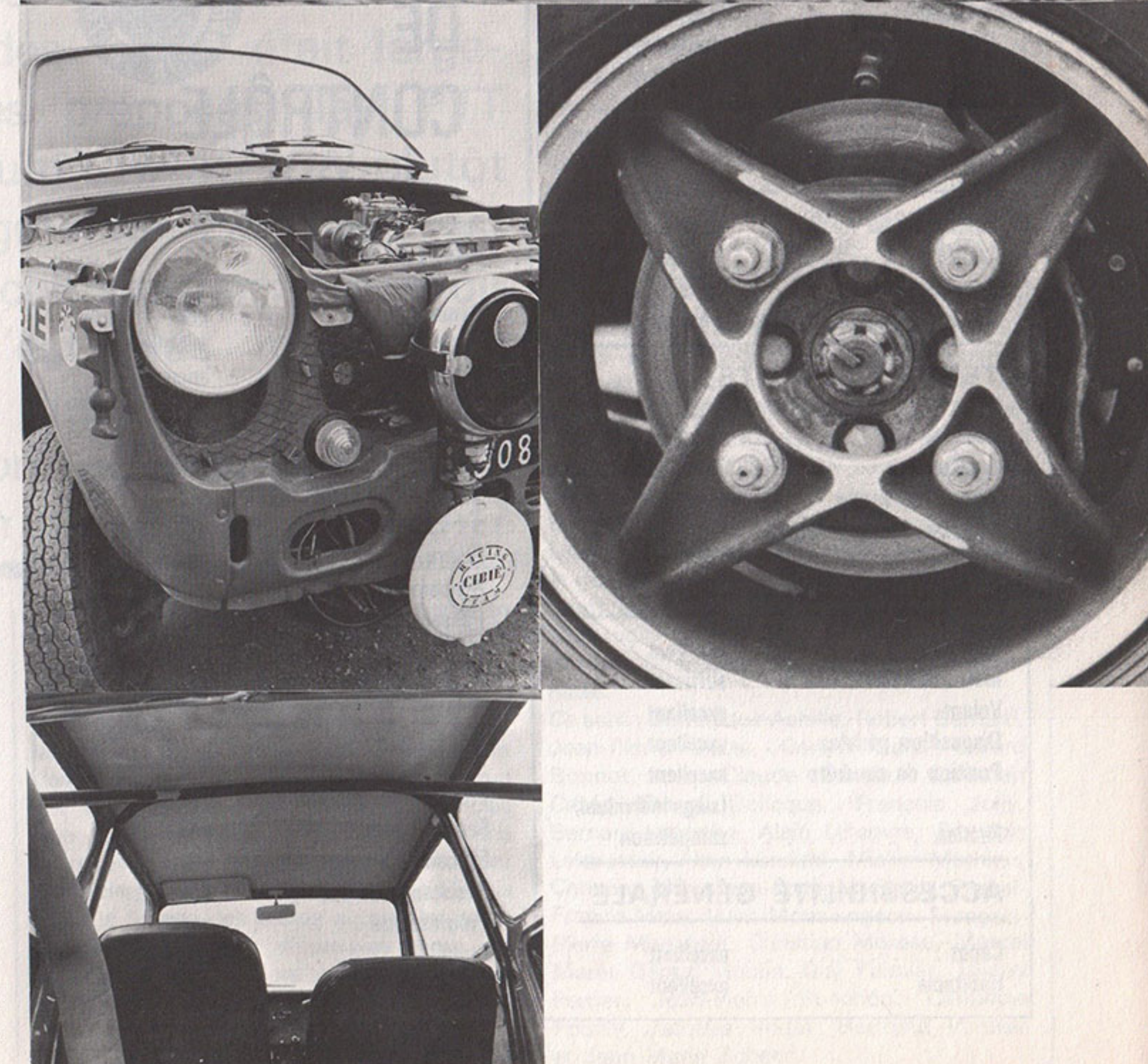
0-400 m : 19" 4/10,

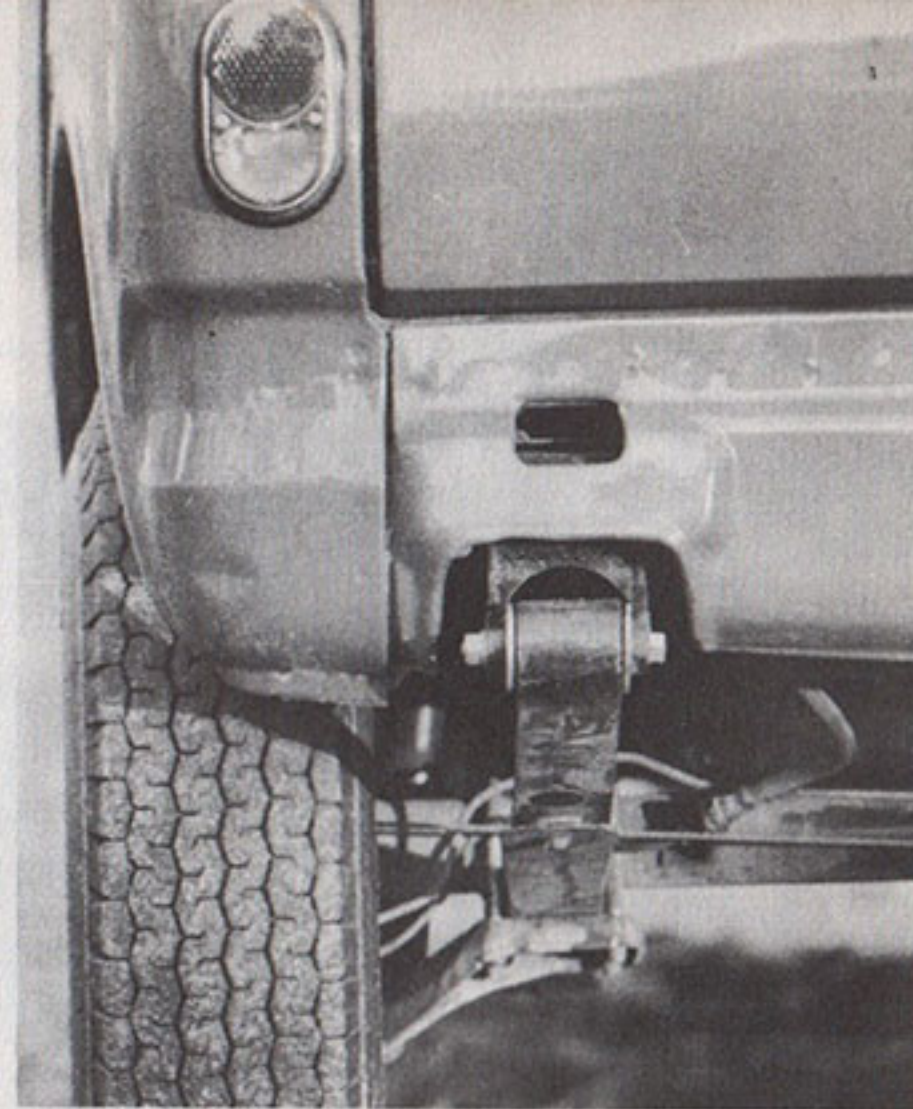
0-1 000 m : 38" 2/10.

Mais en l'occurrence, ces performances dans l'absolu ne correspondaient pas à la réalité. Sur le terrain, c'est-à-dire aux Cévennes, il s'agit très précisément de sauter d'un virage à l'autre, et les zones où l'accélération pure peut vraiment s'exprimer sont plus que rares. C'est ce qui explique que malgré une puissance disponible décevante, la bombinette, grâce à son extraordinaire maniabilité qui me permettait de conserver un rythme constant, sans avoir à le casser par des décélérations trop fortes, était tellement dans le coup sur ces routes à la configuration si particulière.

CONCLUSION

Je reste donc plus que jamais persuadé que la 600 Honda doit permettre un excellent classement au scratch dans un rallye tel que le Cévennes. Sans doute, celle dont j'ai disposé présentait encore quelques lacunes assez importantes, direction, suspension, mauvais réglage du moteur. Mais il n'y a là rien qui ne puisse se corriger. Et alors, sur des routes très étroites, sur le mouillé et plus encore sur le verglas, cette bombinette doit pouvoir réaliser des temps incroyables. A cause d'une panne stupide, je n'ai pu le démontrer au Cévennes 68. J'espère bien être en mesure de le prouver au Cévennes 69. Maniabilité plus légèreté plus nervosité me paraissent en effet y être les conditions fondamentales d'une bonne performance.





FICHE TECHNIQUE HONDA N600 Type Rallye des Cévennes

Châssis : Caisse autoportante. Susp. AV McPherson à roues indépendantes. Susp. AR à essieu rigide tubulaire fixé à deux ressorts semi-elliptiques. Freins : à disques à l'AV, tambours à l'AR; double circuit, non assistés. Roues : en alliage léger. Pneus : Dunlop Racing 970. Direction : à crémaillère. Trois tours de volant d'une butée à l'autre.

Dimensions : Longueur : 3,10 m; largeur : 1,295 m; hauteur : 1,325 m; empattement : 2 m.

Poids en ordre de marche, sans essence : 480 kg.

Transmission : Traction avant, moteur transversal. Quatre vitesses, dispositif à crabots. Embrayage à diaphragme. Maxima sur chaque rapport à 8 500 t/mn : 1^{re} : 40 - 2^e : 75 - 3^e : 90 - 4^e : 120. **Rapport du pont :** 3,542 à 1.

Moteur : Twin vertical à quatre temps, refroidissement à air. Embiellage sur roulements. Alésage : course 74 x 69,6 mm. Cylindrée : 598,7 cc. Compression : 8,5 : 1.

Puissance : 48 CV à 7 500 t/mn
Distribution : par 1 ACT commandé par chaîne.

Alimentation par deux carburateurs
Carrosserie : Capots, vitres, portes, en matière plastique.

Performances : 0-400 m : 19" 4/10,
0-1 000 m : 38" 2/10.

Vitesse de pointe : 120 km/h.

LISTE DE CONTRÔLE



DIRECTION

Précision	mauvaise
Braquage	moyen
Démultiplication	excessive
Légereté	excessive
Réaction sur mauvaise route	oui

SUSPENSION

Résistance au roulis	insuffisante
Souplesse	correcte
Amortissement	correct
Adhérence train propulseur	très bonne

TENUE DE ROUTE

Sécurité	excellent
Équilibre	sous-vireur
Vitesse en virage	excellent
Résistance au vent latéral	très bonne

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité	excellent
Instrumentation	suffisante
Volant	excellent
Disposition pédales	excellent
Position de conduite	excellent (siège individuel)
Finition	compétition

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot	excellent
Habitacle	excellent

MOTEUR

Démarrage	bon
Bruit	miauleur
Vibrations	aucune
Nervosité	moyenne
Souplesse	nulle

TRANSMISSION

Embrayage	positif
Synchronisation	crabots
Passage de vitesses	fantastique
Vibrations sonores	aucune
Étagement boîte de vitesses	spécial

FREINS

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

REFERENDUM 1969

Les réponses affluent de partout, et nous sommes ensevelis sous une avalanche de petits rectangles de papier gris portant tout de votre pensée. Deux jours après parution, déjà le cap des 1 000 était largement dépassé, et les préposés des PTT trouvaient le référendum *CHAMPION* plutôt saumâtre! Enfin, le gros de l'arrivage est terminé, et si nous continuons à recevoir des réponses, ce n'est plus maintenant qu'au rythme d'une petite centaine par jour... Ce qu'il ressort de vos avis alors que nous sommes en plein dépouillement?

— D'abord que vous êtes *CHAMPION*, vraiment, et qu'à 300 à l'heure vous avez sauté sur vos stylos pour nous faire connaître vos désirs, pour nous envoyer des fleurs... ou des quolibets (rarisimes, merci!).

— Votre moyenne d'âge ressort à 19 ans, ce qui nous laisse à penser que nos lecteurs du premier jour nous suivent en prenant chaque année un an de plus, tout comme nous hélas. Le moins âgé de ceux qui ont déjà répondu a 10 ans, contre 51 printemps avoués au moins jeune.

— Les autres revues que vous lisez le plus sont, dans l'ordre : *Sport-Auto*, *L'Automobile* et *Moto-Revue*.

— La première moitié d'entre vous lit *CHAMPION* depuis le premier numéro,

l'autre moitié étant également partagée entre ceux qui nous ont pris en marche au cours de notre deuxième année d'existence et les tout nouveaux lecteurs.

— L'équilibre entre les rubriques est selon vous bien réalisé, mais vous semblez être davantage attirés par la moto et l'auto que par les autres sports. Parmi les articles que vous retrouvez mensuellement dans votre revue préférée, ceux que vous semblez apprécier le plus sont, dans l'ordre : 1 mois dans la course, les essais auto et moto et les comptes rendus d'épreuves moto, ce qui rejoint logiquement votre goût basé surtout sur ces deux disciplines. *Champion* actualités est aussi très prisé, alors que vous paraissez boudier les articles sur la

voile, le ski, le motonautisme ou les autres sports auxquels nous vous intéressons.

— Compte tenu de ce que nous découvririons à mesure du dépouillement, il était évident que vous seriez d'accord pour que *CHAMPION* ne soit consacré qu'à l'auto et à la moto, mais nous ne nous attendions pas à un tel pourcentage de suffrages positifs : près de 80%.


— Bien entendu, vous avez des suggestions et nous vous remercions de nous les avoir communiquées. Vous en formulez beaucoup, et bien qu'aucune ne se dégage véritablement, on peut dire que vous souhaitez trouver plus souvent : une rubrique technique auto ou moto; des conseils de préparation, de modification et gonflage afin que vous puissiez faire des progrès en mécanique et que vous arriviez à mieux connaître vos engins ou ceux de vos rêves; des dragsters avec des tas de chevaux partout, débordant de pneus gigantesques dans des nuages de fumée, avec des roues de bicyclette à l'avant, beaucoup de bruit et de couleur; des articles sur les rallyes (tant auto que moto) que certains s'accordent à trouver insuffisamment traités ou encore des papiers sur la vie des pilotes que vous aimeriez mieux connaître.

Et puis, en vrac, comme cela, vous voudriez aussi des conseils photo, du parachutisme, de la voltige aérienne, des motos de cross ou de trial, des vintages, des sports mécaniques typiquement U.S...

... Et nous, après avoir fini de trier et de compiler vos notes et remarques, nous allons nous efforcer de vous intéresser chaque mois un peu plus en traitant des sujets qui vous intéressent, dans l'esprit que vous souhaitez. En somme, nous essaierons d'être *CHAMPION* en vous emmenant avec nous à 300 à l'heure.

Faute de place, nous ne pouvons publier les noms de tous les gagnants des briquets et des abonnements *Champion*, qui apprendront individuellement la bonne nouvelle. Mais voici la liste des heureux gagnants des lots offerts par les différents accessoiristes.

Ce sont : Dominique Achille, Robert Bernard, Jean-Pierre Bezac, Gérard Boni, Gérard Bonnot, Jean-Claude Cazala, Christian Cazée, Denis Dolique, François Jolly, Bernard Labarthe, Alain Lefebvre, François Leforestier, Alain Lundahl, Michel Mathieu, Christian Max, Jean-Louis Meriguet, Pascal-Francis Mine, Marc Monsaingeon, François-Pierre Montrieul, Christian Moreau, Marcel Morel, Gérard Moulin, Guy Palmier, Thierry Perrier, Jean-Pierre Ponchon, Catherine Pouilly, Jacques Rodat, Bertrand Vannier et Jean-Marie Zuber.



DE LONDRES ET... PRESQUE JUSQU'À SYDNEY

par Patrick Vanson

Carnet de bord de la 94

Au temps d'Apollo 8, l'aventure automobile existe-t-elle encore? Le fait de joindre en voiture, en dix jours et dix nuits de conduite, interrompus par la traversée en bateau de l'Océan Indien, l'Angleterre à l'Australie peut-il être considéré comme un exploit en 1968? Non, évidemment, si l'entreprise est considérée comme un raid isolé, comme une fin en soi. Oui, probablement, à partir du moment où elle est organisée comme une course, non pas seulement contre la montre, mais contre d'autres concurrents bien armés. Au fond, le Rallye Londres-Sydney nous ramenait à certains égards aux grandes courses de ville à ville qui marquèrent les premiers âges de l'automobile et les balbutiements de la compétition motorisée. L'esprit y était. En réalité, seuls ceux qui se sont aventurés en vrais indépendants, ne

pouvant compter que sur eux-mêmes, ont dû respirer le parfum de l'époque héroïque. Toutes modernes et perfectionnées qu'elles étaient, leurs voitures avaient besoin de soins et d'attentions dans une épreuve aussi longue (16 000 km) et, sur une bonne partie de l'itinéraire, aussi difficile. Quant aux équipages d'usine, assistés partout, couvés, suivis et surveillés par toutes sortes de moyens y compris des avions, ils furent loin de trouver à ce rallye la difficulté d'un East African Safari, voire d'un Liège-Rome-Liège de la bonne époque.

Quant à eux, c'est-à-dire Jean-Claude Lemerle, la cinquantaine robuste, ancien coéquipier de René Cotton; Olivier Turcat, petit-fils du constructeur des temps héroïques (Turcat Méry) et spécialiste des grands raids en voitures

anciennes; Patrick Vanson enfin, qui a disputé tous les grands rallyes de ces dix dernières années, Liège, la Coupe des Alpes et le Monte-Carlo avec le fabuleux Mäkinen, le Safari avec Guy Verrier, Alger-Le Cap, etc., ils étaient dans une situation un peu spéciale. Leur DS 21 n'était pas engagée par l'usine Citroën, mais par l'Automobile-Club de France qui faisait en cette exceptionnelle occasion sa rentrée en compétition après une absence de plus de trente ans certainement... Ils n'avaient absolument pas reconnu le parcours mais, étant intégrés à l'équipe Citroën comprenant Bianchi-Ogier, les héros malheureux de l'épreuve, et Neyret-Terramorsi qui devaient seuls parvenir au but, ils disposaient des notes prises par le team manager René Cotton, ainsi que de l'assistance mise en place sur le parcours

par celui-ci. Assistance au demeurant beaucoup moins somptueuse que celle déployée par Ford ou BLMC, par exemple.

Dans une certaine mesure, Vanson et ses équipiers sont donc partis à l'aventure. Pour Patrick, c'était même la première fois qu'il prenait le départ d'un rallye sans « savoir où il allait... ». Ce qui lui paraissait d'autant plus insolite et excitant qu'il crut que ce serait plus dur que ce ne le fut. A priori, la perspective d'avoir à joindre Londres à Bombay en sept jours et sept nuits sans arrêt, en traversant la Turquie, le Pakistan, l'Afghanistan et une bonne partie de l'Inde a de quoi vous rendre méfiant, et c'est d'ailleurs pourquoi la 94 embarqua trois hommes à son bord. En fait, il apparut que cette pénalisation en poids n'était pas nécessaire.

J. R.

carnet de bord de la 94

La préparation de la voiture

La voiture choisie était une DS 21 mécanique, l'hydraulique ayant été éliminée pour sa complexité de réparation en cas de pépin. Elle fut préparée chez Citroën, comme les voitures d'usine. Elle ne subit aucune amélioration mécanique, le moteur, la boîte-pont étaient strictement de série. Par contre, l'aménagement intérieur avait été revu ou complété : sièges avant normaux, mais garnis de housses Mod'Plastia façon baquets, équipés de repose-tête et de ceintures de sécurité. A l'arrière, le siège de série avait été enlevé. Au profit d'un dossier en contreplaqué aménagé pour porter des thermos, farfadets, petit outillage, etc. Un matelas de mousse avait pris la place de la banquette, ce qui permettait de dormir parfaitement allongé, bien ficelé dans des ceintures. A l'instrumentation de bord normale avaient été adjoints un compte-tours, un manomètre et un thermomètre de pression d'huile, les jauges des deux réservoirs d'essence supplémentaires. Car là résidait la principale modification : puisqu'en effet il fallait pouvoir franchir des étapes de 800 km sans ravitaillement possible, on devait assurer à la DS une autonomie d'environ 1 000 km, et ce sur mauvaise route où la consommation peut dépasser 20 litres/100 km. En conséquence, la 94 pouvait emmener 215 litres d'essence répartis en trois réservoirs de respectivement 100 litres, 60 litres (dans la malle) et 55 litres (derrière le dossier).

En ce qui concerne la carrosserie, les anciennes ailes monophares avaient été retenues, car plus pratiques à démonter que les nouvelles où une tringlerie relie les phares pivotants à la suspension. Les ailes arrière avaient été découpées pour dégager les roues, permettant ainsi d'en changer rapidement. Tout le dessous de la voiture était blindé. A l'avant étaient installés deux anti-brouillards Cibibi, protégés comme les phares normaux par des grillages. En outre, deux projecteurs à iode longue-portée orientables étaient ajoutés au niveau des portes, de telle manière qu'ils puissent être manipulés et nettoyés de l'intérieur de la voiture sans avoir à s'arrêter. Deux sortes de pneus Michelin furent utilisés : XAs jusqu'à Istanbul, profil neige ensuite. La voiture était très lourde, autour de 1 800 kg, et sa vitesse de pointe variait entre 150 (chaussée des XAs) et 140 (équipée des pneus neige).

En effet, outre l'équipement spécial, nous emportions à bord un certain nombre de pièces et outils, à savoir : un bloc complet de suspension avant, un autre de suspension arrière, un conjoncteur et un répartiteur de suspension, un alternateur, un jeu de plaquettes de freins, des chaînes, des démonte-pneus, des chambres à air, des rustines, des emplâtres, un tire-fort, un câble, pelle, pioche. Sans compter les vis platinées, les optiques, les ampoules, les bougies, etc.

Enfin, nous emmenions aussi deux roues de secours montées en pneus à clous, au cas où nous aurions eu à affronter beaucoup de neige, ce qui était possible, tant en Asie qu'en Australie.

Londres-Istanbul : le Grand Prix des autoroutes

Nous sommes partis de Londres au milieu d'un incroyable enthousiasme, surtout pour qui connaît la traditionnelle réserve britannique! Massés le long des rues, il y avait vraiment des millions de spectateurs. Nous qui avions peur de nous perdre en traversant cette immense agglomération... La haie humaine ininterrompue indiquait mieux le parcours que les notes les plus précises!

On traverse la Manche sans histoire et sur le ferry-boat, je fais connaissance d'un journaliste australien engagé dans le Marathon. Il est manifestement aussi effrayé par l'idée d'avoir à traverser les Alpes que nous le sommes à la pensée de nous enfoncer dans le désert australien... Quand je lui décris ce qu'est en fait l'« autoroute » du Mont Blanc, il est évident qu'il me prend pour un farceur...

A partir de Calais, on nous donne un « itinéraire recommandé » que, d'ailleurs, seuls les amateurs ont emprunté! Je coupe au plus court, suivi comme mon ombre par mon Australien qui, méfiant, me rappelle à l'ordre à grands coups de phares à chaque fois que je n'obéis pas aux signaux directionnels des agents dans les villes : vraiment, il avait drôlement peur qu'on se perde dans ce mystérieux pays de France...

Avant d'arriver à Turin, nous avons notre premier pépin : crevaison sur... l'autoroute de la Vallée d'Aoste! Je parie que vous qui n'êtes pas rallyman, ça ne vous est jamais arrivé! Enfin, quand nous pensons aux milliers de kilomètres de piste en pierre vers lesquels nous nous dirigeons, ça commence bien...

Sur les autoroutes italiennes, nous sommes obligés par les autorités de masquer nos numéros de course. Du reste, pour le moment, il s'agit d'une promenade d'un « Pavese » à l'autre, et nous parvenons à Belgrade avec quelque chose comme huit heures d'avance sur notre horaire! Du coup, on va se coucher à l'hôtel, c'est le Grand Tourisme en somme. Après ce comme réparateur, nous partons pour Istanbul. C'est toujours la grande balade, entrecoupée de sympathiques réceptions. Les premiers « touristes », cependant, alimentent déjà la chronique : quelques sorties de route et accidents de la circulation, plusieurs explosions de moteurs dans des « Grands Prix d'Autoroute »...

Et c'est Istanbul. Ça n'a pas été dur du tout, mais nous avons perdu la notion du temps et de l'heure : on ne sait absolument plus depuis quand on roule. C'est le premier rendez-vous fixé avec Cotton, notre chef d'équipe, auquel nous arrivons avec une avance monstre. Nous voulons aller dormir, mais l'hôtel est envahi et notre réservation a été subtilisée dans cette panique. Turcat décide donc de coucher par terre dans le hall, tel un fakir local, Lamerle choisit les philodendrons... Plus prosaïque, je m'empare de la chambre de Cotton.

Les choses sérieuses commencent

Il nous faut maintenant traverser le Bos-

phore. Pour ce faire, une seule adresse : le bac. Seulement, on se retrouve au milieu d'un indescriptible embouteillage, formé par des centaines de camions énormes agglutinés sur les quais. Finalement, on nous accorde priorité et nous embarquons, mais nous avons perdu une heure qu'il faudra rattraper. Dans le Détroit, il y a beaucoup de vent, ça chahute et les vrais marins du rallye se comptent... Bref, nous accostons en Asie Mineure plutôt vaseux, nantis d'un solide retard et au milieu d'un trafic de week-end. Mais en Turquie, nous roulons sur une magnifique route « stratégique » toute neuve que viennent de construire les Américains. On traverse Ankara sur les chapeaux de roues et on arrive au contrôle de Sivas avec deux heures d'avance. C'est ici que commence la partie réellement sportive du rallye. Il s'agit de rejoindre Erzincan, à 280 km, à 80 de moyenne par une route de montagne en terre et en pierre très étroite et très glissante. En tenant compte de ce que nous sommes loin du but, j'adopte une allure aussi rapide que possible, tout en éliminant tout risque. Nous économisons de 36' de pénalisation en obtenant le 23' temps, ex aequo avec Neyret et Terramorsi, cependant que Clark sur sa Cortina Lotus prend la tête du classement en ne concédant que 6'. Il faut tout de même préciser pour notre défense que contrairement au pilote de la Ford, nous ne disposons pas de notes « virage par virage », ce qui est quand même un sérieux handicap. Bianchi et Ogier, troisièmes, sont les mieux placés de l'équipe Citroën (16').

D'Erzincan à Téhéran, c'est une très longue étape au cours de laquelle nous franchissons la frontière turco-iranienne par le fameux Mont Ararat. Dans nos notes, Cotton avait indiqué qu'il nous faudrait une heure de tracasseries diverses pour passer la douane. En conséquence, je fonce tant que ça peut, je double cinq ou six voitures, ce qui nous vaut de nous faire démolir tous nos phares malgré les grillages de protection. Et tout ça pour transiter comme des fleurs en cinq minutes, le temps de savourer une tasse de café offerte par la douane, côté turc (évidemment), de thé, côté iranien (pas de câvi hélas!)... Et c'est à nouveau l'autoroute jusqu'à Téhéran. Le paysage est fantastique, nous sommes sur un plateau constitué d'immenses plaines avec, en toile de fond, les montagnes enneigées du Caucase.

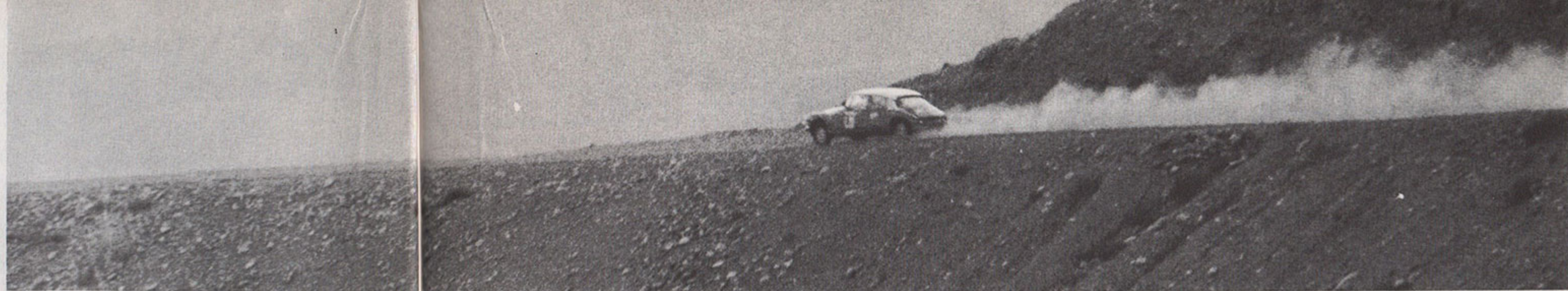
A Téhéran, c'est la fiesta, arcs de triomphe fleuris et tout et tout. Mais 30 km avant d'entrer dans la ville, un motard de la police nous prend en charge et nous ouvre la route. Enchantés, on ne lit évidemment plus les notes. A toute allure derrière le motard qui s'y croyait vraiment, on traverse tout droit un carrefour où nous devions tourner à droite... et ce sera notre première erreur de navigation depuis le départ! Enfin, après avoir chaudement félicité notre guide, nous avons

retrouvé notre chemin, et à nous les ventrées de caviar, plus, en prime, un bon petit somme à l'hôtel avant de pointer. On est arrivé un peu juste au contrôle, d'ailleurs, car il se trouvait à 17 km de la ville qu'il fallait donc traverser. Nous avions prévu 40' pour le faire : en fait, ce fut très tangent, car la circulation était énorme, et le petit train des trois Citroën s'est payé à cette occasion un fameux Grand Prix des yeux rouges de Téhéran!

500 km de tôle ondulée...

On partait pour la plus longue étape du rallye, Téhéran-Kaboul, 2 400 km. Il y avait deux routes possibles : celle du Nord, recommandée par les autorités, celle du Sud, plus courte de 180 km. Cotton l'avait reconnue et l'avait jugée très praticable. Au contrôle donc, tout le monde disait finement : oh, nous, on prend la route du Nord, voyons... Et puis, on s'est tous retrouvés comme par enchantement sur celle du Sud, of course! Sauf les héroïques « touristes » restant en course, évidemment...

Bon... On fait 165 km et hop, deuxième erreur de navigation, en pleine montagne. Les notes disaient : prendre à droite sur passage à niveau. Nous, à ce moment-là, on doublait une autre auto dans l'inévitable nuage de poussière et on n'a rien vu... Pire, pas conscients du tout de notre erreur, on voit un peu plus loin Aaltonen arrêté sur le bas-côté en train de changer une roue, et on continue tranquilles... 35 km plus loin, nous sommes en plein brouillard, plus rien ne correspond aux notes, c'est la panique! On fait demi-tour pour retrouver le dernier point de repère vérifié, on repasse à toute allure devant Aaltonen éberlué, et on retrouve notre passage à niveau... Beaucoup plus tard, quand nous avons revu le pilote finlandais, il nous a dit combien il nous avait bénis de lui avoir involontairement mis la puce à l'oreille! Mais nous avons perdu une heure et demie dans cette affaire, et il s'agit maintenant d'avoir le pied lourd dans le désert... De fait, si le contrôle inopiné installé à la frontière irano-afghane avait été horaire et pas seulement de passage, nous l'avions « in the baba »! Aux bords de la route, on commence à voir avec une inquiétante (ou réjouissante, ça dépend du caractère) fréquence pas mal d'épaves de concurrents, et d'autres qui se traînent lamentablement, suspension cassée. Il y a de quoi, certainement, puisqu'on va parcourir à peu près 500 km de tôle ondulée seulement interrompus de-ci de-là d'énormes cassures à pulvériser n'importe quelle auto chrétienne... A l'approche du contrôle frontalier, nous nous frottons les yeux, certains d'être victimes de notre premier mirage : imaginez les contrôleurs afghans installés en plein désert, leurs tables et leurs chaises posées sur de magnifiques tapis (d'Orient, bien sûr) déployés à même

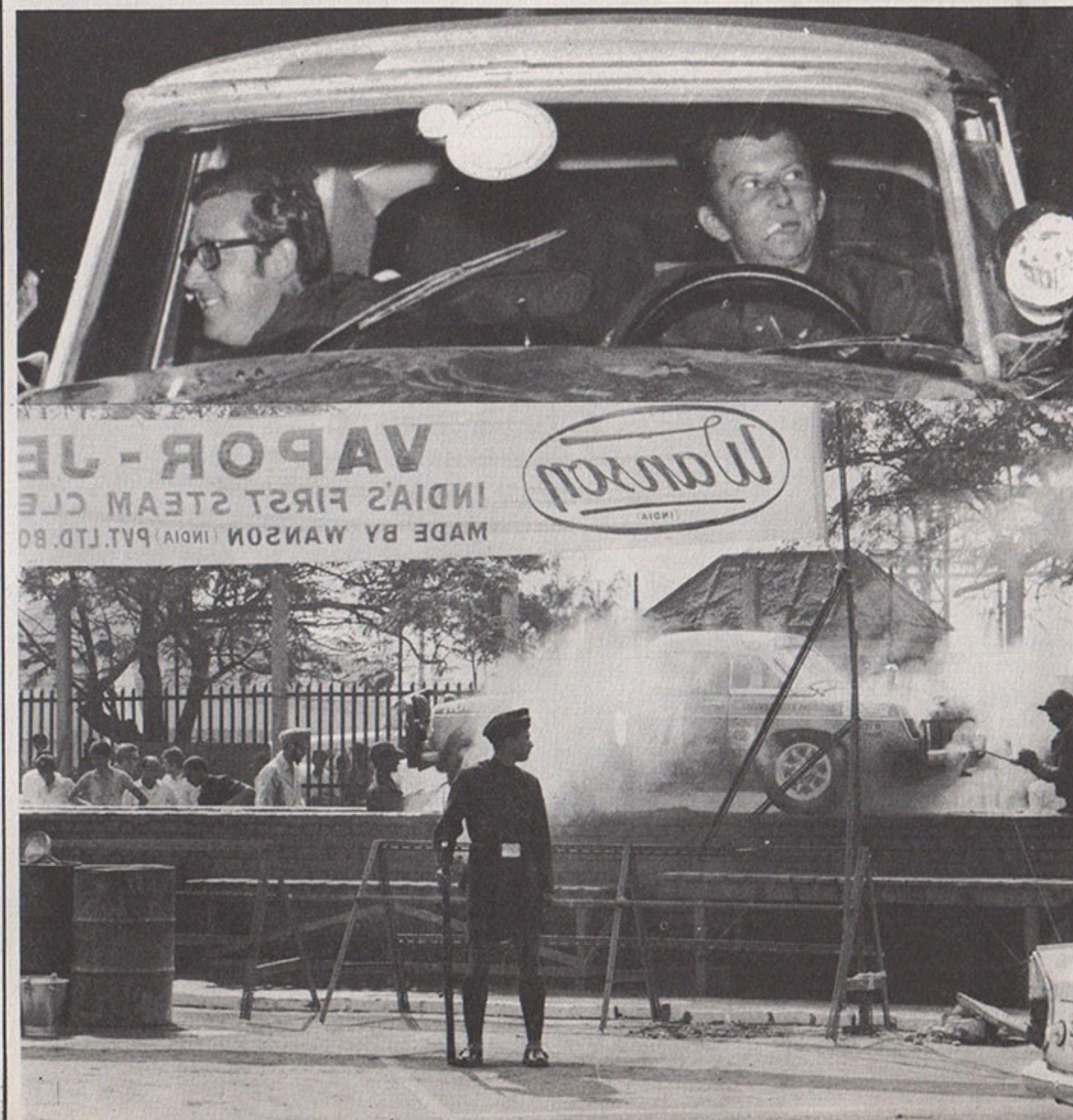


le sol... Autour d'eux, une vingtaine de notabilités locales sont assises, formant un tableau aussi coloré qu'insolite... En nous approchant, nous voyons la table du changeur d'argent sur laquelle les tas de billets sont protégés du vent par de grosses pierres posées dessus... Encadrant le changeur, deux gardes colossaux, armés de fusils, cartouchières en bandoulière, toques d'astrakan sur la tête... On croit vraiment rêver!

Puis, jusqu'à Kaboul, goudron américain et béton russe nous font à nous aussi un excellent tapis. La route est fermée au trafic pour nous, pendant 48 heures et sur plus de 1 400 km! Au milieu de pittoresques populations en liesse, nous traversons des villes aux noms magiques, Herat, Kandahar, et nous rallions Kaboul avec, finalement, trois heures d'avance. Il fait terriblement froid, les spectateurs ont installé des braseros dans les rues, ils sont tous enturbannés et couverts de fourrures. Pour notre part, heureux équipages français, nous nous rendons à l'aimable invitation de Son Excellence l'Ambassadeur.

Et l'on repart à la fraîche pour la deuxième étape-épouvantail, le col du Lataban. Personne n'en a jamais entendu parler jusque-

là, mais tout le monde en parle comme d'un truc aussi célèbre que le Galibier ou l'Iseran... Ceux qui l'avaient reconnu en avaient plein la bouche, et ceux qui, comme nous, pilotaient des voitures bien adaptées aux mauvaises routes s'en frottaient les mains à l'avance! Et puis, catastrophe subite et inattendue, les Ponts et Chaussées du coin, soucieux sans doute de leur bon renom à l'étranger, avaient pris la décision de faire passer le bull sur 70 km... Alors, ce n'est pas que le fameux Lataban se soit mué soudain en autoroute, mais enfin, tous les gués étaient comblés, les ravines obstruées, et jusqu'au relief et à la topographie des lieux étaient complètement transformés! On a roulé sur une piste en gros galets certes, mais régulière et pas du tout aussi méchante que prévu. Nous ne prenons que 10' de retard (13^e temps absolu), Clark en écope, lui, de 5'. Mais les positions sont maintenant acquises, nous sommes 16^e au classement général et c'est ainsi que nous attendrons Bombay. A mon grand désespoir, Neyret m'a pris 4' dans le Lataban, mais je me console comme je peux en me convainquant qu'à trois, nous étions plus lourds...



carnet de bord de la 94

Foncer dans le tas

C'est maintenant l'étape Sarobi-New Delhi. Nous devons sortir d'Afghanistan par le célèbre Khyber Pass où la route, comme à l'époque héroïque de l'Armée des Indes au XIX^e siècle, est toujours fermée la nuit à cause des bandes organisées qui dévalisent tout voyageur imprudemment aventuré dans la région. Pour nous l'armée pakistanaise avait décidé de garder cette route, seul moyen de conserver le col ouvert. Nous retrouvons la plaine au Pakistan, traversons Rawalpindi, Lahore... C'est à nouveau une frontière, et nous entrons en Inde. Ici, la route devient spéciale : c'est une bande goudronnée de 4 à 5 mètres de large, bordée de part et d'autre de zones en terre plus ou moins tassée. En tout cas, quand on croise un autre véhicule, chacun doit mettre deux roues dans le bas-côté, ce qui provoque (outre le suspense, chacun cherchant à effectuer cette manœuvre le plus tard possible!) un épais nuage de poussière d'où l'on sortait toujours avec l'appréhension de s'écrabouiller contre quelque chariot à bœufs, lent et invisible... Curieux, vraiment... Dans les villes sont massés des dizaines de millions de gens (non, non, je ne suis pas de Marseille, mais d'origine anglaise) au milieu desquels il faut foncer sans hésiter, en balançant la voiture de droite et de gauche. Quand nous avons traversé Lahore, ma vitre était ouverte : ce fut la dernière fois en Inde! J'ai pris une banane pas mûre en pleine figure, un type m'a fauché la cigarette que j'avais à la bouche, et la voiture s'est retrouvée littéralement remplie d'un tas de légumes où dominaient, je me demande pourquoi, les navets... Mais où la trouille nous a pris, c'est lorsque nos trois voitures se trouvant arrêtées à un passage à niveau fermé, l'énorme foule s'est agglutinée autour d'elles, énigmatique, inquiétante : ce fut le plus mauvais moment du rallye, sûrement! A New Delhi, où ça grouillait littéralement, René Cotton s'est fait « pickpocketter » son portefeuille contenant plus d'un million d'anciens francs d'ailleurs. Comme je parle couramment anglais, je l'ai accompagné au poste pour la déclaration. Chose curieuse, chaque fois que je disais « volé », le fonctionnaire traduisait « perdu »... Ils manquent sans doute de vocabulaire par là-bas... De New Delhi à Bombay, dernière étape asiatique sur environ 1 400 km, la foule était toujours là, pressante, obsédante, on n'osait même plus s'arrêter pour... Enfin, vous voyez le problème... A Bombay, nous avons une grosse avance, que l'on met à profit pour procéder à une révision totale de la voiture. En fait, cela se limitera à une vidange, à la vérification des niveaux et au changement des pneus. Nous n'avons eu aucun pépin, notre DS est fraîche comme tout. Le lendemain, bizarre corvée imposée

par les autorités australiennes : lavage des voitures à la vapeur pour les débarrasser des bêtes indiennes, et désinfection intérieure avant l'embarquement sur le *S/S Chusan* qui va nous faire traverser l'Océan Indien en neuf jours. Curieuse coïncidence, la compagnie chargée du nettoyage-désinfection portait le nom de... Wanson. Vous voyez d'ici les plaisanteries qu'il m'a fallu subir...

L'Australie, voilà l'ennemi

A peine débarqués à Perth, la police nous prend en main. Minutieuse inspection des autos afin que ces messieurs décident si elles sont bonnes ou non pour le service... Nous nous en tirons avec le démontage de notre beau klaxon-sirène, qui ne leur plaît pas, et le remplacement de nos ampoules jaunes par des blanches... D'autres sont beaucoup plus embêtés. La première étape, Perth-Youanmi (prononcer You and me) comporte 500 km. C'est juste une mise en train, sur piste déjà, mais de bonne qualité. Le plus dur pour nous sera de transformer notre tripmaster Halda de kilomètres en miles : autant jouer aux échecs avec un savant chinois. Youanmi se révèle être un carrefour de pistes plutôt qu'un village. Il y a pas mal de cow-boys du cru qui sont réunis là, qui nous prennent apparemment, à ce qu'ils disent, pour des « focking english », lesquels n'ont donc pas l'air populaires par ici... Nous partons pour Marvle Loch, 100 km à 100 de moyenne avec une navigation compliquée. Nous évoluons parmi d'immenses propriétés privées, avec cours de fermes et tout, au milieu desquelles on a beaucoup de mal à se repérer. Mais ce qu'il y a de plus gênant, c'est la poussière qui reste en suspension, stagnante et opaque, longtemps après le passage des voitures. Lorsqu'on rejoint un concurrent, on entre dans son nuage longtemps avant de l'avoir vraiment rattrapé, et on est incapable d'évaluer si l'on se trouve encore à 500 mètres, 100 ou 10 mètres de lui. Alors, quand on le voit enfin, on a déjà passé un bon moment! Nous nous dirigeons vers les « Emu Fences », barrières à autruches qui traversent le continent de part en part pour protéger les terres cultivées, et nous voyons enfin surgir notre premier kangourou : il saute du bon côté, on le loupe! Mais nous avons le temps de voir qu'effectivement, c'est gros et ça doit faire du dégât... Et c'est Lake King, qui marquera le départ de l'étape la plus dure de tout le rallye. Evidemment, on annonçait le parcours australien comme plus massacrant qu'il ne le fut en réalité. Mais après cette étape, en particulier, je peux vous dire que s'il avait plu, personne sans doute n'aurait pu passer... Donc, nous avons d'abord 50 km corrects, à faire à 100 de moyenne sur un sentier ayant à peine la largeur de la voiture, dans une forêt. De chaque côté, les branches des arbres fouettaient la carrosserie dans un bruit assourdissant, et nous roulions complètement à l'aveuglette, dans un bain de poussière. J'ai d'ailleurs complètement « effacé » un virage, mais heureusement nous sommes sortis dans de la broussaille pas trop épaisse et la voiture n'a rien eu. Puis, nous sommes entrés dans une sorte de bois sauvage et désolé, où des troncs d'arbres morts jonchaient la piste, où la voiture basculait et s'éjectait parmi de terribles ornières. A 30 km de Lake King, nous

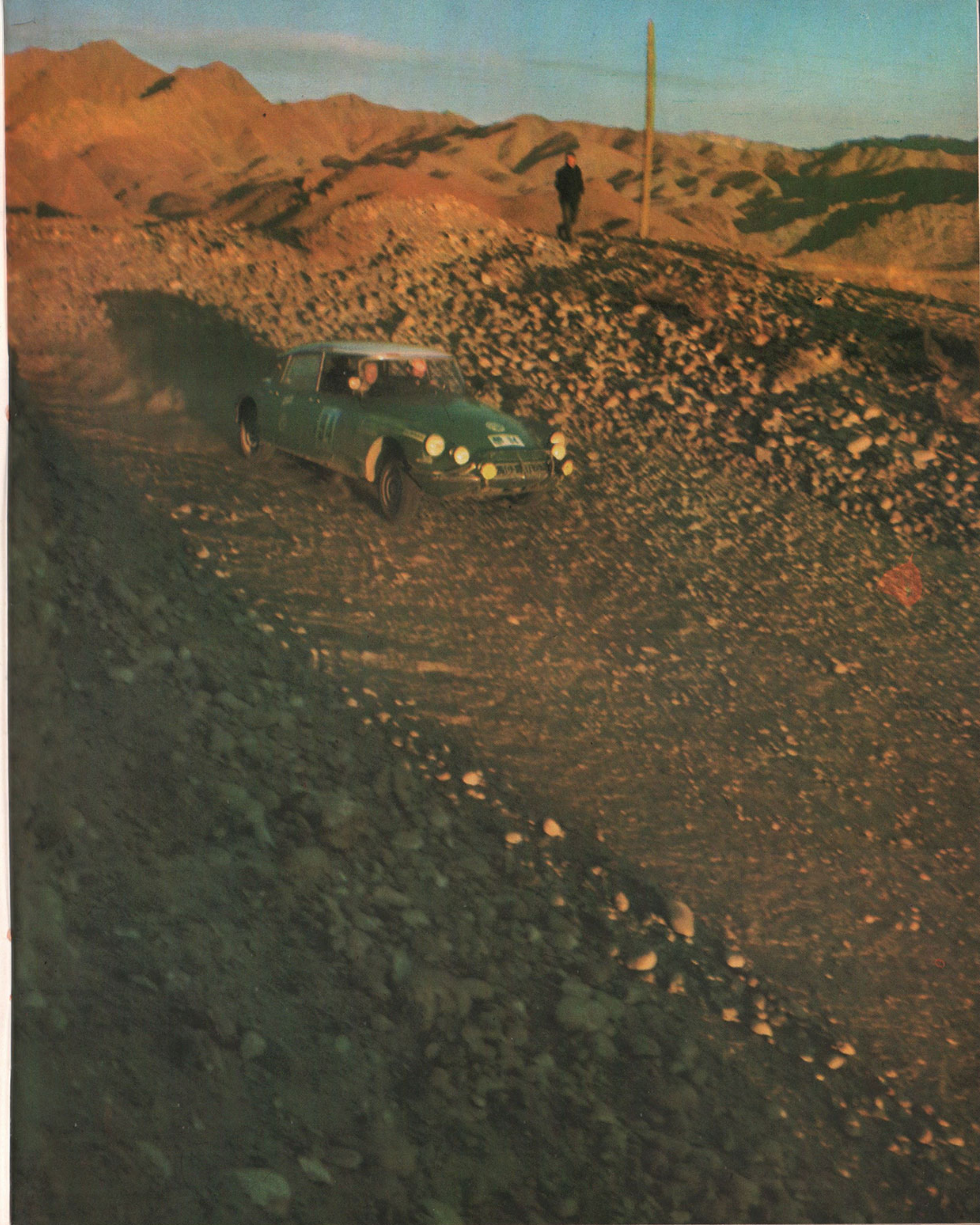
crevons à l'arrière droit. On continue sur la jante, et on pointe avec 10' de retard, ce qui nous donne le 13^e temps. Au contrôle, il y a deux cents Australiens, tous complètement ivres, ce qui n'est pas étonnant si l'on considère l'énorme tas de boîtes de bière vides qu'ils ont fabriqué en nous attendant! L'un d'eux se penche à la portière avant droite et... casse la fenêtre!

C'est le drame, car nous n'avons rien pour réparer, et nous devons faire toute l'étape suivante, soit 1 485 km comme ça. Alors là, la poussière n'est plus gênante, elle est cauchemardesque. Vraiment, ce fut très dur, on se protégeait de la suffocation avec des mouchoirs sur la figure, et celui qui était à l'arrière devait s'ensevelir sous une pile d'anoraks. Dieu merci, à Ceduna, fin de l'étape, nous tombons sur un garagiste... français, installé là depuis dix ans! Il nous fabrique une belle fenêtre en contreplaqué qu'il visse sur la porte, et on voit de nouveau la vie en rose... D'autant que les reporters de l'ORTF qui suivaient en avion nous avaient organisé une assistance inattendue : chambre-douche-dîner, on est refaits à neuf. Plus loin, à Port Augusta, nous avons rendez-vous avec Cotton : comme il est venu en DS, on en profite pour lui faucher sa porte-fenêtre et l'on repart d'un cœur léger pour une étape que l'on croyait très dure, Quorn-Morallana Creek. En fait, ça passait à condition de ne pas se perdre dans les propriétés, parmi lesquelles plusieurs itinéraires étaient possibles d'un parc à moutons à l'autre. La suivante, Morallana Creek-Brachina, fut beaucoup plus difficile. Il fallait traverser deux fois les Flinders Rangers, montagnes escarpées, en suivant les lits des rivières qui n'étaient pas tellement à sec... Du coup, j'ai mouillé deux cylindres et nous avons poursuivi sur les deux restants pour prendre 2' à Brachina. Là, on nous annonce que Bianchi est en tête, que nous-mêmes remontons au classement et que l'équipe Citroën est première au challenge inter-marques.

On repart donc en pleine forme, avec un moral d'acier. Nous savons que le plus dur est passé et en tout cas, la DS est apparemment aussi en forme que nous. Cinquante kilomètres plus tard, le voyant rouge d'huile s'allume soudain! Nous pensons manquer d'huile, il y en a plein le carter... En fait, elle ne circule plus, la pompe a cassé net. Sur un bout de papier, nous écrivons un message à l'intention de Cotton qui nous attend au prochain contrôle de Mingary. On le confie au concurrent qui nous suit, et on tente de poursuivre au ralenti, mais à 16 km du but, le moteur grippe définitivement. Nous échouons à 1 200 km de Sydney, à cause d'une panne qui ne se produit jamais sur une DS...

Cotton arrive et nous remorque jusqu'à la ville la plus proche, où nous abandonnons la voiture et en louons une autre pour rallier Sydney dans la nuit. A la radio de bord, on confirme que Bianchi et Ogier vont certainement gagner, ça nous console de notre propre malchance. A Sydney, la télévision annonce l'accident incroyable, stupide, si près du but de nos coéquipiers. Alors, écœurés pour de bon, on décide d'aller se coucher dès que nous sommes rassurés sur leur sort. Bien le bonsoir, et au prochain Londres-Sydney en 1972 : nous « les double-chevrons » nous figurerons notre revanche!

Patrick Vanson





... C'est à peu près le jugement
que porte Jean-Pierre Beltoise
sur sa saison argentine 1968.
Vous vous en souvenez,
voici deux ans,
la Temporada
avait été pour lui
et Matra
un triomphe total,
l'équipe française
ayant littéralement écrasé
l'opposition.
Cette année,
ce fut au tour de Ferrari
de manifester
une nette supériorité.
Et Andrea de Adamich,
dont vous voyez ci-contre
l'air épuisé
mais heureux
à l'issue de sa victoire
de Cordoba,
a remporté le Championnat argentin
qui marquait sa rentrée
en course
après son grave accident
de Brands Hatch
en mars 68.
Nous avons demandé
à Jean-Pierre qui,
s'il n'a gagné aucune course là-bas,
fut constamment
à la pointe du combat,
quelles impressions
il a retiré
de cette tournée
d'un mois.

MI TEMPO



MI RADA...

Champion : Quelles étaient les forces en présence?

J.-P. B. : L'équipe Ferrari présentait deux Dino à moteur V6 conduites par deux pilotes italiens, Tino Brambilla, ancien champion moto et espoir presque... quadragénaire en monoplace, et Andrea de Adamich, beaucoup plus jeune, qui fut incorporé au début de la saison à l'équipe Ferrari F1. Son activité s'arrêta brutalement contre un mur à B'Hatch en mars, et il ne réapparut en F2 qu'à Vallelunga, dernière course européenne de la saison. L'écurie Winkelman était aussi présente avec ses impeccables Brabham-Cosworth pilotées par Rindt et Rees.

Piers Courage avait également une Brabham. Tecno présentait deux voitures officielles confiées à Siffert et Regazzoni. Jackie Oliver conduisait sa Lotus, Rodriguez la Tecno de Ron Harris. Il y avait aussi Moser et Jonathan Williams (Tecno). Enfin Pescarolo et moi-même représentions Matra. A ce plateau très relevé se joignirent des pilotes argentins sélectionnés par l'Automobile Club local.

Champion : Il y eut quatre courses. Sur quel genre de circuit?

J.-P. B. : La première et la dernière se sont déroulées, comme d'habitude, sur l'autodrome de Buenos Aires, qui comporte la particularité de posséder un réseau de pistes autorisant neuf tracés possibles. On a d'abord couru sur le circuit n° 9 de 3,4 km, puis sur le n° 6 de 4,2 km. Sur l'un comme sur l'autre, le tracé est varié, assez rapide dans l'ensemble, absolument plat. La seconde et la troisième course se disputaient en revanche sur des circuits tout neufs : Cordoba d'abord, une piste ultra-rapide avec cinq courbes qui se passent entre 140 et 230 km/h, une sorte de petit Enna en plus difficile. San Juan ensuite, construit dans une cuvette naturelle en pleine montagne, c'est fabuleux. A un bout, il y a une courbe très relevée, puis la moitié du circuit se parcourt tout en limite d'adhérence, en troisième-quatrième, entre 140 et 200 km/h. C'est une réalisation vraiment extraordinaire à tous points de vue, dans un paysage aride, quasi lunaire. Les spectateurs, dont beaucoup peuvent rester dans leurs voitures, surplombent la piste et voient presque tout le circuit. L'architecture (stands, tour, etc.) est futuriste. Bref, on est tout à fait dépaycé.

Champion : Quatre courses en un mois, les Européens forment-ils colonie?

J.-P. B. : Un peu. Nous formions un groupe avec Siffert, qui est un type très drôle, Regazzoni, aussi casse-cou à che-

val (il a ramassé deux terribles « gamelles »!) qu'en voiture, Rindt, Rees, Courage, Moser, à l'ineffable accent suisse, Pescarolo et moi-même. L'ambiance était merveilleuse et détendue, c'est d'ailleurs l'un des aspects les plus agréables de la Temporada. Le fameux Pepe Migliore, dont je vous avais conté les exploits en 66, nous accompagnait constamment lui aussi, ce qui nous facilitait bien les choses, surtout pour circuler...

Champion : Pour circuler?

J.-P. B. : Ah! oui, parce que la circulation argentine, c'est un truc vraiment spécial! Là-bas, tout le monde attaque à fond sur la route, dans les rues, debout sur le klaxon, et de préférence en échappement libre... Mais, en revanche, il n'y a pas de conducteurs vindicatifs. Quant à la priorité... Légèrement, elle est à droite. Dans les faits, c'est plus compliqué que ça... Généralement, les carrefours sont à angle droit. Les types arrivent très vite dessus, et calculent au plus juste. J'ai établi une liste de priorité qui me semble plus conforme à la réalité. D'abord, les Collectivos, les autobus du coin. Ensuite, par ordre décroissant : les camions, puis les taxis. Après, au plus culotté. A culot égal, priorité à droite. Enfin, et c'est vrai, celui qui hésite... ne passe jamais! L'interprétation des règlements est très souple. Ainsi, si Pepe arrive très vite à un carrefour, qu'un agent lui fait signe de stopper, mais qu'il voit qu'il a le temps de passer, il avertit d'un grand signe du bras le policier qu'il va forcer son barrage. Et si l'agent pense qu'après tout, c'est faisable, il accepte volontiers et donne le passage! Pour ce qui est des feux rouges, des lignes jaunes, c'est pareil : s'il n'y a pas d'obstacle, on franchit, tout le monde trouve ça naturel. ... Au total, la circulation est très rapide, les conducteurs sont très attentifs et conduisent vraiment. Cependant, comme le trafic est plus dense qu'il y a deux ans, il m'a semblé que « ça tapait » davantage...

Champion : Pour toi, comment les courses se sont-elles déroulées?

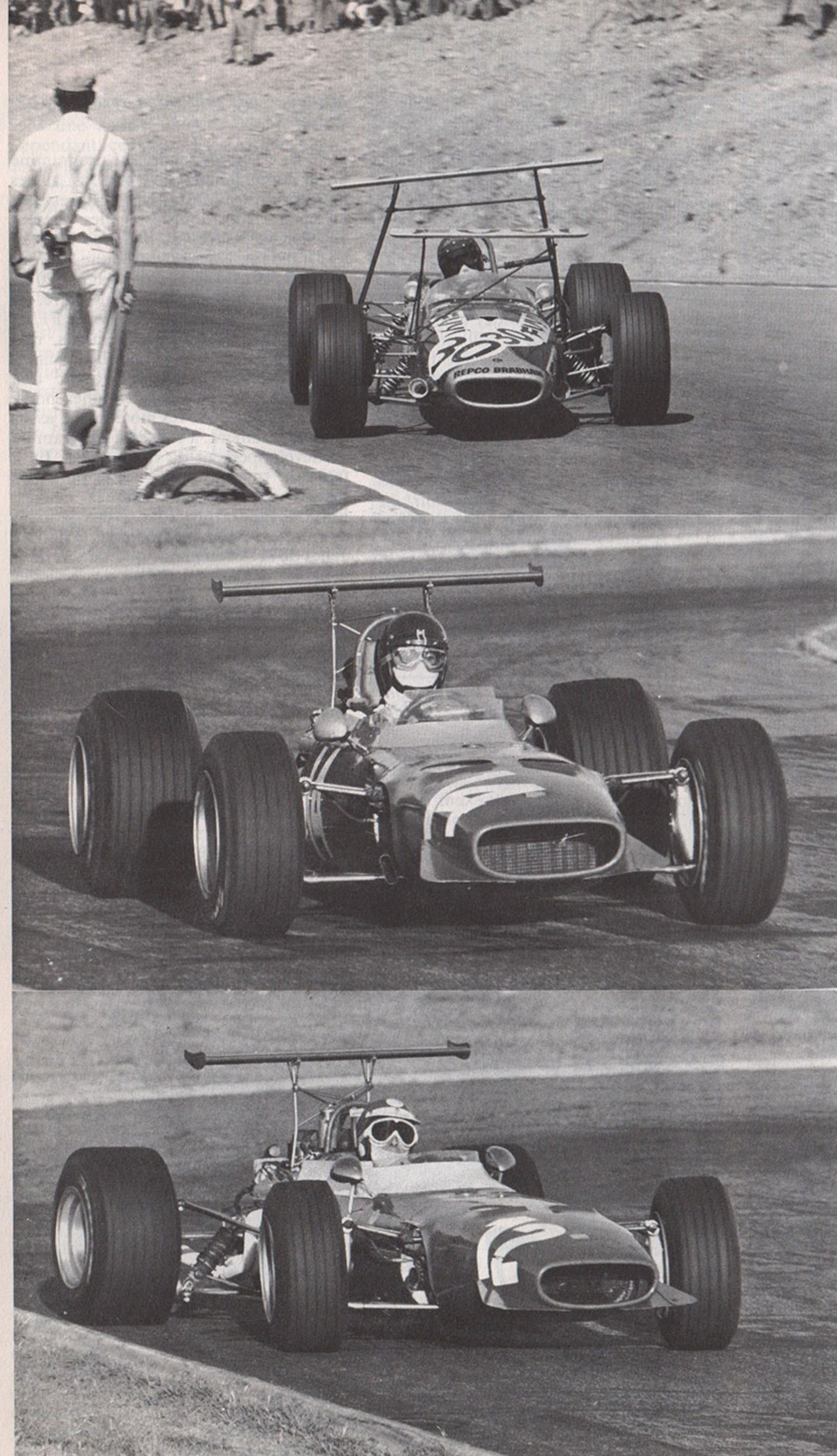
J.-P. B. : Pas très bien... En fait, nous savions avant de partir, après Vallelunga, que les Ferrari étaient au moins les égales des Matra, mais que leurs pneus Firestone leur conféraient un avantage d'environ 1" au tour sur un circuit de 3-4 km. Il m'aurait donc fallu, pour rééquilibrer les choses, un super-aileron et un super-moteur. Malheureusement, je ne pus disposer ni de l'un, ni de l'autre, faute de temps surtout. Au dernier moment, nous avons acheté un



Tino Brambilla, l'« espoir » quasi quadragénaire...



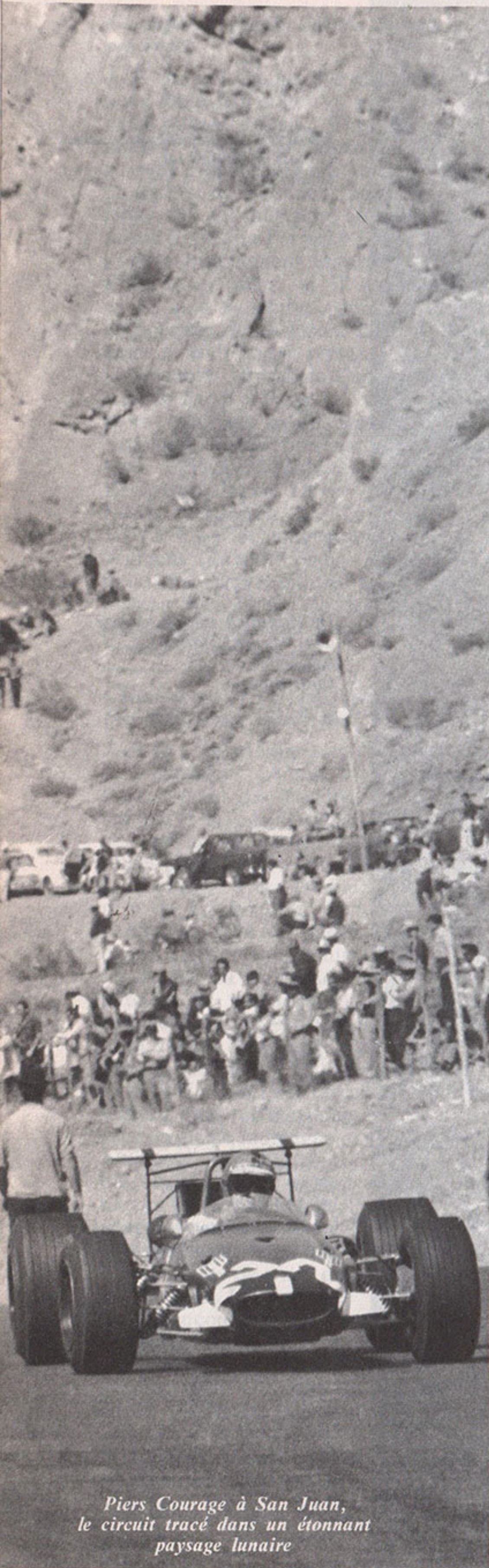
La circulation à Buenos Aires : ça roule vite, mais quelquefois, ça tape assez fort!



Rindt n'a gagné aucune course. C'était pourtant lui le meilleur.

De Adamich est un styliste dont les trajectoires très pures contrastent...

... avec celles, plutôt désordonnées, de Brambilla. Les deux photos sont prises exactement au même endroit.



Piers Courage à San Juan, le circuit tracé dans un étonnant paysage lunaire

moteur à Ken Tyrell, qui se révéla hélas être un vieux rossignol... J'ai donc cassé deux moteurs aux deux séances d'essais de la première course à Buenos Aires. Après, ce fut pendant un mois, pour les mécaniciens, une interminable partie de meccano, bloc de l'un monté sur culasse de l'autre, etc.

A Buenos Aires donc, ça a ratatouillé sans arrêt, et moi je me suis arrêté je ne sais plus combien de fois. A Cordoba, j'ai encore explosé (le bloc) aux essais. Et puis, en course, ça a failli marcher. Parti en cinquième ligne, je me fais un peu décoller au départ par le groupe de tête. Mais ils se gênent un peu : la piste est en effet très large, mais seule la trajectoire adhère, en dehors, c'est plein de poussière et ça glisse comme du verglas. Alors, devant, il y a pas mal de travers et de chaleurs à ce que je peux voir! Et en sept tours, je reviens, c'est l'euphorie... Je me vois déjà en train de les doubler les uns après les autres... En fait, je vais rester là où je suis arrivé, à dix mètres derrière... J'ai beau me défoncer, rien à faire, ce n'est pas le cœur qui me manque, mais les chevaux... Et à San Juan, j'ai failli gagner.

Champion : Alors, les V6 Ferrari sont plus puissants que les quatre cylindres Cosworth?

J.-P. B. : Non, pas que les meilleurs Cosworth, comme ceux qu'avaient cette saison Rindt et Stewart par exemple. La supériorité des Ferrari tenait toute dans les pneus et, d'ici la saison prochaine, j'espère bien que Dunlop aura comblé l'écart.

Champion : Après la Temporada, Ferrari devient le grand favori en F2 pour 1969. Crois-tu que le Championnat argentin



ait donné une indication certaine à cet égard?

J.-P. B. : Tout dépendra du programme de développement suivi par les autres marques. Ainsi Matra. Nos voitures sont un peu trop lourdes, elles pèsent 456/458 kg contre 435 pour les Dino et les Brabham. Nous devons donc, si nous voulons rester dans le coup, gagner 20 kg et nous savons ce qu'il faut faire. Il suffirait déjà de monter les freins F1, et on retirerait ainsi 10 kg de poids, non suspendu par-dessus le marché. Personnellement, j'aimerais bien avoir une coque plus courte. En outre, chez nous, on n'a pas pu suivre les moteurs F2 assez méticuleusement, à cause du programme de développement du moteur F1. Et il faudrait qu'en 1969, nous puissions repartir avec des mécaniques neuves. Enfin, il faudra procéder à des séances de mise au point méthodiques avant le début de la saison plutôt que de tâtonner dans les réglages pendant les séances d'essais officiels. Si nous y parvenons, nous serons certainement dans le coup. Autrement...

Champion : Et les autres marques?

J.-P. B. : Pas de soucis pour les Brabham, elles sont toujours là, les voitures-base en F2. Leur plus gros handicap sera de perdre Rindt qui conduira des Lotus, l'an prochain. Mais il faudra compter avec Courage qui ne s'arrêtera sûrement pas sur son succès de Buenos Aires, à la dernière de la Temporada. En Argentine, les Tecno ont fait bonne figure. Mais elles devront progresser. Comme les Matra, elles sont trop lourdes. En plus, elles étaient trop survireuses, et la lourdeur excessive de

leur direction est un handicap certain, dans une course de plus d'une heure. Cependant, ces gens-là travaillent beaucoup, ils peuvent progresser...

Champion : Les pilotes?

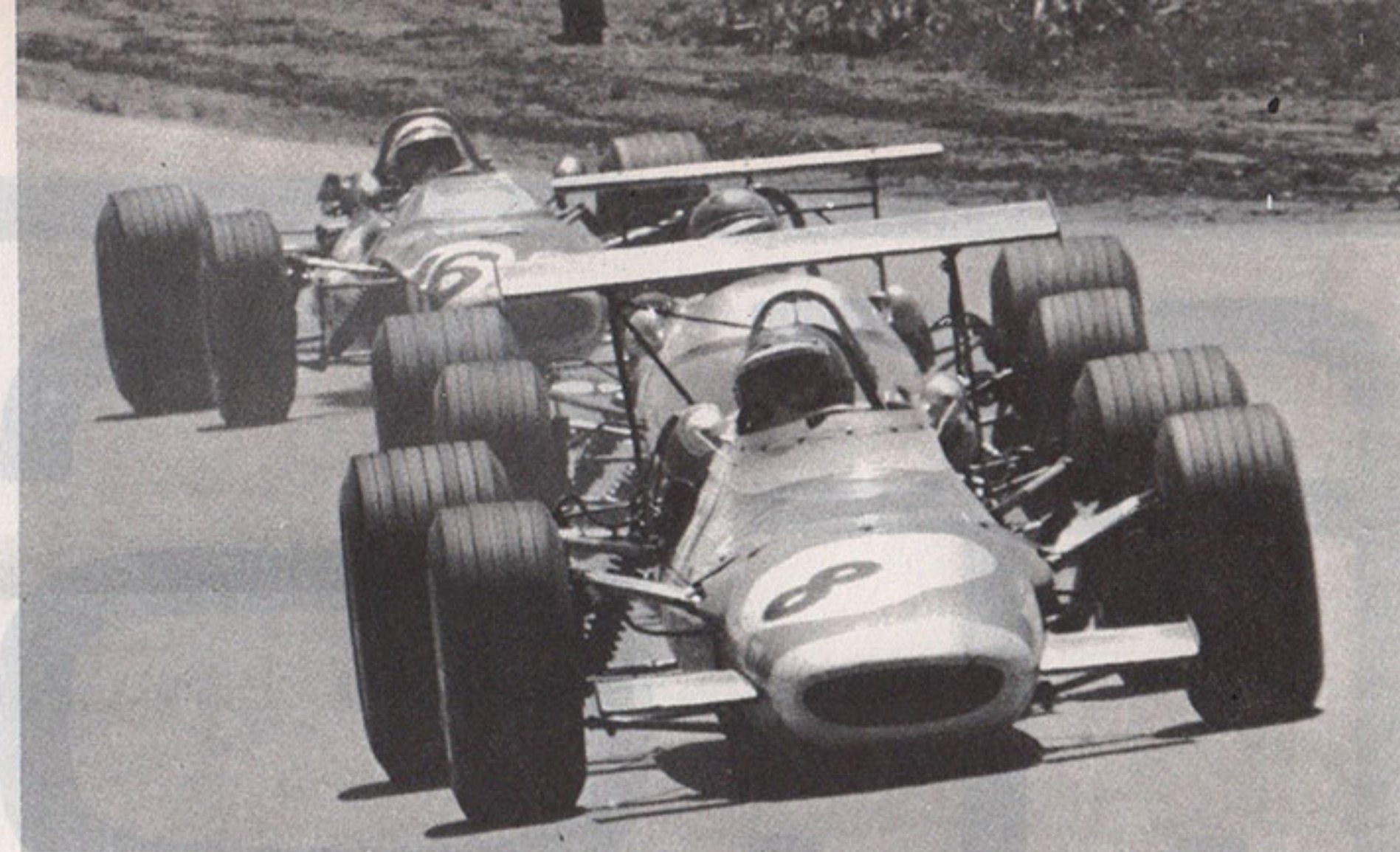
J.-P. B. : Rindt n'a gagné aucune course, mais il était quand même, à mon avis, le meilleur. Siffert a eu un peu de mal à s'habituer à la Tecno, mais à la fin, il était plus vite que Regazzoni. Celui-là, il est vraiment super-gonflé, c'est un tempérament! Comme Brambilla d'ailleurs, qui est encore plus nerveux. Il est très adroit, quand il fait des erreurs, il se rattrape très bien, mais il en fait tout de même beaucoup, c'est le spécialiste de la trajectoire originale... Juste l'antithèse, c'est assez curieux, de De Adamich, très calme; réfléchi, posé, au style élégant et dépouillé. Andrea a gagné deux courses, terminé second et cinquième des deux autres; il a dominé, c'est incontestable. Il m'a semblé pourtant n'être pas encore tout à fait délivré du souvenir de son accident. Courage a eu beaucoup d'ennuis, mais c'est vraiment un beau pilote, et il est plus calme et régulier que par le passé. Pescarolo a été formidable à Cordoba, ce qui ne vous étonnera pas puisque sur ce circuit ultrarapide, il fallait avoir le gros cœur! Et puis, je dirai que Moser a bien mieux marché que le laissent supposer ses médiocres résultats.

Champion : Les Argentins?

J.-P. B. : Ils étaient très bons dans l'ensemble. Les meilleurs étaient Reutemann et Vianini, qui seraient dans le coup en Europe. Bordeu et Pairetti conduisaient trop « style Turismo de Carretera », genre Coupe R8G si vous voulez, ils manquent d'entraînement en monoplace. Enfin, ils attaquent tous très fort.

Champion : Pour toi, Jean-Pierre, le bilan?

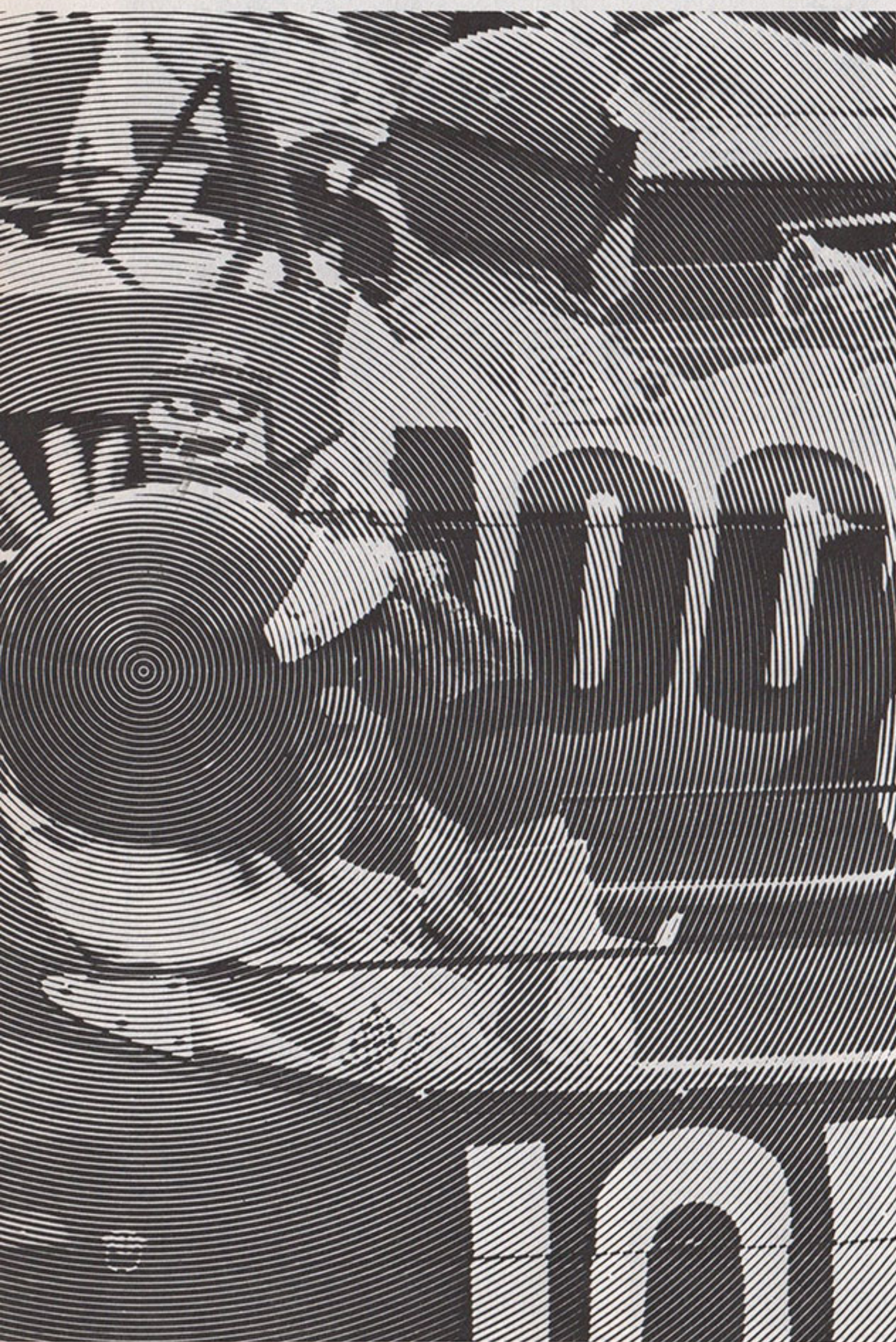
J.-P. B. : Sincèrement, je crois qu'avec un peu de chance, je pouvais gagner une course. Il m'a seulement manqué un bon moteur de chez Cosworth. La Temporada a prouvé que nous ne devons pas nous endormir, c'est normal. Il faut que nous nous réorganisions mieux, pour éviter les trop nombreux petits pépins que nous subissons. Si on y parvient, si on allège les voitures et on les met rapidement au point, nous serons dans le coup en 1969, au moins autant qu'en 1968. Les Ferrari n'ont pas une avance telle que l'on puisse les considérer comme imbattables. Seulement, nous sommes « condamnés » à évoluer : c'est la course, comme toujours.



CLASSEMENT GÉNÉRAL DE LA TEMPORADA

	Nombre de points	Buenos Aires I	Cordoba	San Juan	Buenos Aires II
1 ^{er} De Adamich	36	2	1	1	5
2 ^e Rindt	21	—	3	3	2
3 ^e Courage	14	—	—	—	1
4 ^e Brambilla	13	1	2	—	—
5 ^e Beltoise	11	—	7	2	6
6 ^e Oliver	10	3	6	5	4
7 ^e Siffert	8	—	—	4	3
8 ^e Pescarolo	7	5	4	—	7
etc.					

ff.69



La Formule France est l'enfant chéri de tous les sportifs français. Et à ce titre, on doit se préoccuper d'elle, de ce qu'elle est, de ce qu'elle devient.

La première saison s'est déroulée d'une façon généralement satisfaisante. Au moins est-ce l'impression qu'un observateur n'entrant pas trop dans les détails peut énoncer en toute bonne foi. Mais, nous qui avons vécu « au milieu du milieu », nous sommes obligés de nuancer ce jugement. Pas du tout sur le plan du principe : la F.F. était et demeure plus que jamais une idée formidable. Mais, dans les applications pratiques, des progrès sont à faire. Il faudra en effet s'efforcer de conserver l'esprit de la formule, de permettre au plus grand nombre d'y participer, à chances égales, d'empêcher la tricherie, d'améliorer la sécurité.

La FFSA est consciente de cela, et elle a procédé sur le plan réglementaire à un certain nombre de retouches qui vont toutes dans ce sens. L'objet de cet article est de les exposer et de les commenter, afin de vous donner un aperçu de la façon dont la saison 69 va se dérouler.



Pas de meilleure école de conduite que la FF.

La GRAC MT6, reine des FF en 1968.



LES ÉPREUVES HORS CRITÉRIUM

Cette saison, le Championnat de France de la Montagne est ouvert aux monoplaces de Formule Libre. C'est dire que des Formule France pourront participer aux courses de côte, et l'on sait que, convenablement préparées, elles peuvent y jouer un rôle majeur. Qui ne se souvient, en effet, des performances de Beltoise et Larrousse, premier et second du classement général au Mont-Dore? Pour rendre une F.F. compétitive en côte, il faudra :

a) Améliorer le moteur, surtout si possible par voie d'augmentation de sa cylindrée. Un nombre non négligeable de préparateurs est en mesure d'y procéder : Mignotet et Ferry à Paris, Collomb, Condrillier dans le Midi, Conrero à Turin, d'autres encore, peut-être moins connus, mais aussi valables. b) Se procurer auprès de la Régie une boîte « montagne » à rapports raccourcis. c) Adapter des jantes larges en alliage léger, équipées de pneus Racing.

En tout cas, monter un pont court. Certes, cet ensemble de transformations représente un budget élevé. En revanche, la somme totale investie reste très inférieure à celle nécessaire pour acquérir une voiture de course étrangère, et une F.F. ainsi équipée sera tout à fait dans le coup. C'est une possibilité intéressante.

D'autre part, l'idée d'organiser sur certains circuits permanents français des épreuves du type « courses de club à l'anglaise » s'impose de plus en plus. On cherche actuellement, avec les organisateurs intéressés, à en définir la formule, compte tenu des obligations imposées par les lois françaises. Aboutir dans cette voie serait assurer un efficace ballon d'oxygène. En effet, le problème qui nous préoccupe tous

LE CALENDRIER DU CRITÉRIUM

Il y aura en principe dix-neuf épreuves inscrites au Critérium de Formule France cette année. Et voici la liste :

29 mars	: Albi
7 avril	: Nogaro
20 avril	: Pau
26 avril	: Montlhéry
1 ^{er} mai	: Magny-Cours
4 mai	: Dijon
18 mai	: Montlhéry
1 ^{er} juin	: La Châtre
8 juin	: Montlhéry
22 juin	: Rouen
28 juin	: Reims
6 juillet	: Clermont-Ferrand
14 juillet	: Magny-Cours
2 août	: Dax
16 août	: Nogaro
24 août	: Magny-Cours
12 septembre	: Albi
21 septembre	: Montlhéry
5 octobre	: Montlhéry

ff.69

maintenant réside dans le trop petit nombre de circuits existant en France d'abord, situation qui ne pourra, pour d'évidentes raisons, qu'évoluer lentement, et aussi dans la fréquence insuffisante des organisations sur les circuits existants. Et c'est là que les efforts immédiats doivent porter. Il suffit de comparer le nombre de réunions mises sur pied sur les circuits anglais et les circuits français par exemple pour se convaincre qu'il y a beaucoup à faire en ce domaine! Ainsi avez-vous remarqué qu'aucune course pour le Critérium F.F. n'est actuellement prévue sur le Circuit Bugatti en 69... Il n'y en a que deux inscrites à Albi, deux à Nogaro, trois à Magny-Cours : il faudrait que tous ces circuits ouvrent leurs portes à de nombreuses compétitions, dix ou douze fois par an peut-être. Comme ce n'est pas la bonne volonté qui manque, il faut rendre cela réalisable pour que les jeunes pilotes, de plus en plus nombreux, trouvent enfin la possibilité de courir souvent, c'est-à-dire de progresser rapidement.

LE RÈGLEMENT DU CRITÉRIUM

Il a subi, en fonction des enseignements de la saison 68 et des prévisions pour 69, quelques modifications. Il reste ouvert à tous les conducteurs français, licenciés nationaux ou internationaux, à l'exclusion de ceux figurant dans la liste de notoriété ci-dessous qui comprend maintenant vingt-trois noms : Bayard, Beltoise, M. Bianchi, Cassegrain, Cevert, Champin, Dal Bo, Depailler, Franceschi, Gerbault, Grandsire, Guichet, Jabouille, Jaussaud, Ligier, Lignonnet, Martini, Mazet, Offenstadt, Pescarolo, Servoz-Gavin, Vidal, Vigoureux, c'est-à-dire pratiquement tous les pilotes expérimentés ayant couru en F1, F2 et avec quelque succès, F3. Le Critérium reste ouvert aux seuls « débutants », son rôle de tremplin est renforcé. On peut peut-être déjà prévoir que les « vedettes » seront les deux Volant Shell : Salomon (qui aura une Martini) et Migault (il a choisi une Alpine) ainsi que Trollé, vainqueur de la Coupe R8 Gordini (Martini), qui attaqueront des réputations déjà affirmées comme Dayan, Guerre-Ber-

thelot, Lacarrau, Ethuin, s'ils repartent en F.F.

Cependant, le souci n° 1 de la FFSA étant de permettre à tous les possesseurs de F.F. de tenter leur chance au Critérium, et le nombre prévu de ceux-ci (au moins quatre vingts!) dépassant très largement hélas les possibilités d'accueil des organisateurs (horaires des essais déjà trop serrés l'an dernier, places disponibles sur les lignes de départ, environ vingt le plus souvent), il est apparu que l'on ne pouvait laisser aller les choses en l'état. Pour éviter toute injustice et permettre à chacun de tenter sa chance, il a donc été décidé :

1° - De diviser la saison en deux parties : la première, dite de qualification, comprenant les dix premières courses du calendrier, soit d'Albi à Rouen inclusivement.

2° - De diviser de la même façon tous les concurrents s'inscrivant au Critérium (et ils devront le faire en demandant un formulaire à la FFSA, 136, rue de Longchamp, Paris (16^e), avant le 28 février impérativement) en deux groupes A et B, à la suite d'un tirage au sort.

3° - D'affecter à chacun de ces deux groupes une série de cinq des dix épreuves dont il est fait plus haut mention.

4° - Après Rouen, de qualifier pour les neuf épreuves restantes les seuls quarante pilotes ayant terminé parmi les vingt premiers de chacun des groupes A et B. Les autres pouvant évidemment continuer leur saison en courses de côte, ou de club s'il sera alors possible d'en organiser.

Le but de cette réglementation est de faire en sorte de n'amener aux essais à chaque réunion qu'un maximum de quarante voitures afin que ceux-ci puissent se dérouler normalement. Il est fondamental qu'il en soit ainsi, puisque les essais eux-mêmes sont qualitatifs en raison du nombre réduit de voitures admis au départ pour des raisons de sécurité. On a bien conscience de ce que cette « super-réglementation » a quelque chose de rébarbatif, mais il est apparu que c'était le seul moyen d'offrir une chance raisonnable à tous. Il a donc fallu s'y résoudre.

Nous suggérons en outre, ce qui n'était pas prévu, d'établir le classement de mi-saison non pas en additionnant les cinq résultats des cinq épreuves disputées, mais trois seulement afin qu'une casse stupide toujours possible n'enlève pas définitivement les chances de qualification des meilleurs. Ce ne serait, je pense, que juste. Rappelons enfin que le vainqueur du Critérium sera, comme l'an dernier, le pilote ayant totalisé le plus de points en 7 épreuves (le barème est 9 - 6 - 3 - 2 - 1), les résultats étant indifféremment pris parmi les 19 courses disputées.

UN CHALLENGE CHAMPION

Notons, pour les en remercier, que Elf et Michelin continueront d'apporter leur précieux concours technique et financier à la F.F. Notre revue, pour sa part, apportera aussi sa pierre à l'édifice en créant un Challenge Champion, un prix étant prévu à chaque épreuve pour le concurrent le mieux classé arborant notre sigle, un super-prix en fin de saison pour le meilleur d'entre eux. Que ceux qui sont intéressés nous écrivent pour se procurer le règlement.

LE RÈGLEMENT DE COMPÉTITION

Comme l'an passé, chaque concurrent se verra attribuer un numéro définitif pour toute la saison. Cette opération se fera en même temps que le tirage au sort des groupes A et B.

Par contre, et c'est une nouveauté, les engagements pour chaque course ne devront plus être adressés aux organisateurs, mais à la FFSA, dix jours au moins avant l'épreuve. Ces engagements demeureront gratuits, mais les sanctions en cas de forfait injustifié seront sévères, alors, attention!

Les concurrents débutant en monoplace devront installer, à l'arrière de leur boîte de vitesses, un disque en tôle rouge de 20 cm de diamètre, portant la lettre D en blanc. Ils pourront l'enlever à l'issue de la phase qualificative de la saison, pour autant qu'ils ne se soient pas signalés par des manœuvres dangereuses en course.

Le contrôle technique sera pour sa part encore renforcé. Chaque fois, la voiture du vainqueur sera vérifiée, ainsi qu'une ou plusieurs autres, au choix des commissaires. Si la voiture est lestée, le concurrent devra le signaler lors des vérifications avant les essais pour que ce lest, qui doit être solidement fixé au châssis, soit plombé. Un système commode devra être prévu à cet effet.

Il a été décidé qu'au cas où plusieurs séances d'essais auraient lieu, seule celle du samedi serait qualificative, afin de ne pas obliger les concurrents à des déplacements qu'ils pourraient juger trop longs, et incompatibles avec leur travail.

LE RÈGLEMENT TECHNIQUE

Fondamentalement, rien n'est changé. Mais quelques modifications ou précisions ont été apportées. Ce sont :

- Dans un but de sécurité, les roues devront être enduites d'une peinture luminescente. Certains l'avaient fait



Mieusset (99), Max (97), Dayan (91) : le premier brelan d'as de la nouvelle formule.

ff.69

l'an dernier, et cela est apparu très valable, car les pilotes en lutte localisent ainsi plus facilement leurs adversaires. — L'extincteur de bord devra avoir une capacité minimale d'un litre (ou d'un kilo). L'emplacement du coupe-batterie sera indiqué sur la carrosserie par un éclair dans un triangle peint en bleu. Les canalisations et raccords d'essence passant dans le cockpit devront être du type « aviation ».

— La pompe à essence devra être d'origine. Autrement dit, les pompes électriques sont interdites, et les voitures 68 qui en sont équipées devront être modifiées en conséquence. Les principaux constructeurs se sont engagés à étudier une modification si elle est indispensable, vous devez donc les interroger à ce sujet.

— Le filtre à huile, lui, pourra ne pas être celui de la R8 G pourvu qu'il soit du même type et fixé au même endroit.

— La fixation de la batterie devra être métallique (plus de sandows).

— Les ailerons sont autorisés, pourvu qu'ils soient sérieusement installés et qu'ils ne dépassent pas la largeur des voies.

— L'arceau de sécurité devra être solide et efficace : les commissaires seront très sévères sur ce point.

— Pour la vérification de la cylindrée, il ne sera plus tenu compte de la profondeur et du volume des chambres d'explosion, mais seulement de la hauteur minimale de culasse autorisée, soit 72,50 mm. On pourra toujours équilibrer les bielles, sans descendre au-dessous du poids minimal d'homologation (545 grammes), et en opérant seulement sur les flancs.

— La hauteur de la tubulure d'échappement devra être comprise entre 30 et 60 cm du sol. Il est rappelé que son extrémité ne doit pas dépasser de plus de 30 cm le plan de joint AR de la boîte de vitesses.

— Précisons enfin que cette saison, seules les voitures régulièrement homologuées par la FFSA pourront courir. Tout constructeur devra donc avoir fourni le dossier qui est exigé par la Commission technique de la Fédération. Aucune dérogation à ce principe ne sera plus tolérée.

Le prix-plafond des voitures demeure inchangé : 20 000 F hors taxes. Les matériaux de construction demeurent libres, sauf en ce qui concerne les

roues qui doivent toujours être en acier.

LAQUELLE ACHETER?

Début décembre, j'ai pu essayer dans le courant d'une même journée quatre F.F. 68 à Magny-Cours : la GRAC de Max, l'Alpine de Larrousse, l'Élina de Ficot, la Pygmée de Maison. Certes, il ne peut être question pour moi de vous dire à l'issue de cette expérience : voici la meilleure, la moins bonne. En effet, d'abord, les deux premières étaient des voitures « usine », les deux autres des voitures « client ». En outre, la position de conduite n'était pas adaptée à ma taille dans aucune de ces voitures, surtout dans la GRAC dont je « débordais » littéralement ! Cependant je ne crois pas inutile de vous livrer quelques remarques.

L'ALPINE : c'est la plus facile à conduire, celle que l'on se met le plus vite en mains. Elle sous-vire légèrement en courbe, survire à la demande en virage serré : en somme, elle est très sûre et maniable, dotée d'une direction précise et rapide. Ce qu'elle a de plus remarquable, à mon sens, est qu'elle « téléphone » à son pilote toutes ses réactions, qu'elle s'appuie franchement en virage et qu'en conséquence aucune surprise n'est à redouter : on la sent instantanément partir en glissade, reprendre l'adhérence, changer d'attitude. D'autre part, tout fonctionne bien à bord, le freinage est satisfaisant, la commande de boîte excellente. C'est en somme une voiture extrêmement saine. Rayon critiques, la direction assez ferme subit de violentes réactions, ce qui laisse à penser que le problème du poids non suspendu n'a pas été très bien résolu.

La GRAC MT6 : une remarquable douceur de fonctionnement. Tout « baigne dans l'huile » : la direction, les commandes, celle de la boîte en particulier vraiment ahurissante de précision et de douceur. On sent une mise au point raffinée, une grande efficacité. Apparemment, cette voiture plus « pointue » à conduire que l'Alpine s'accommodera au mieux d'un style très coulé « à la Max » si vous voulez, encore que Mieusset, plus impétueux, ait su lui aussi en tirer un bon parti. Pour me résumer, je crois que très bien conduite, la MT6 est peut-être, des F.F. 68, celle qui a le plus de possibilités mais qu'elle est assez délicate à manier, car, bousculée un tant soit peu, elle réagit avec une certaine brusquerie et sans trop prévenir. Je comparerais assez bien son comportement à celui d'une Lotus par rapport à une Brabham à laquelle s'apparente certainement l'Alpine. Rayon critiques : la direction

pourrait être plus directe et, petits gabarits mis à part, on manque à bord d'espace vital...

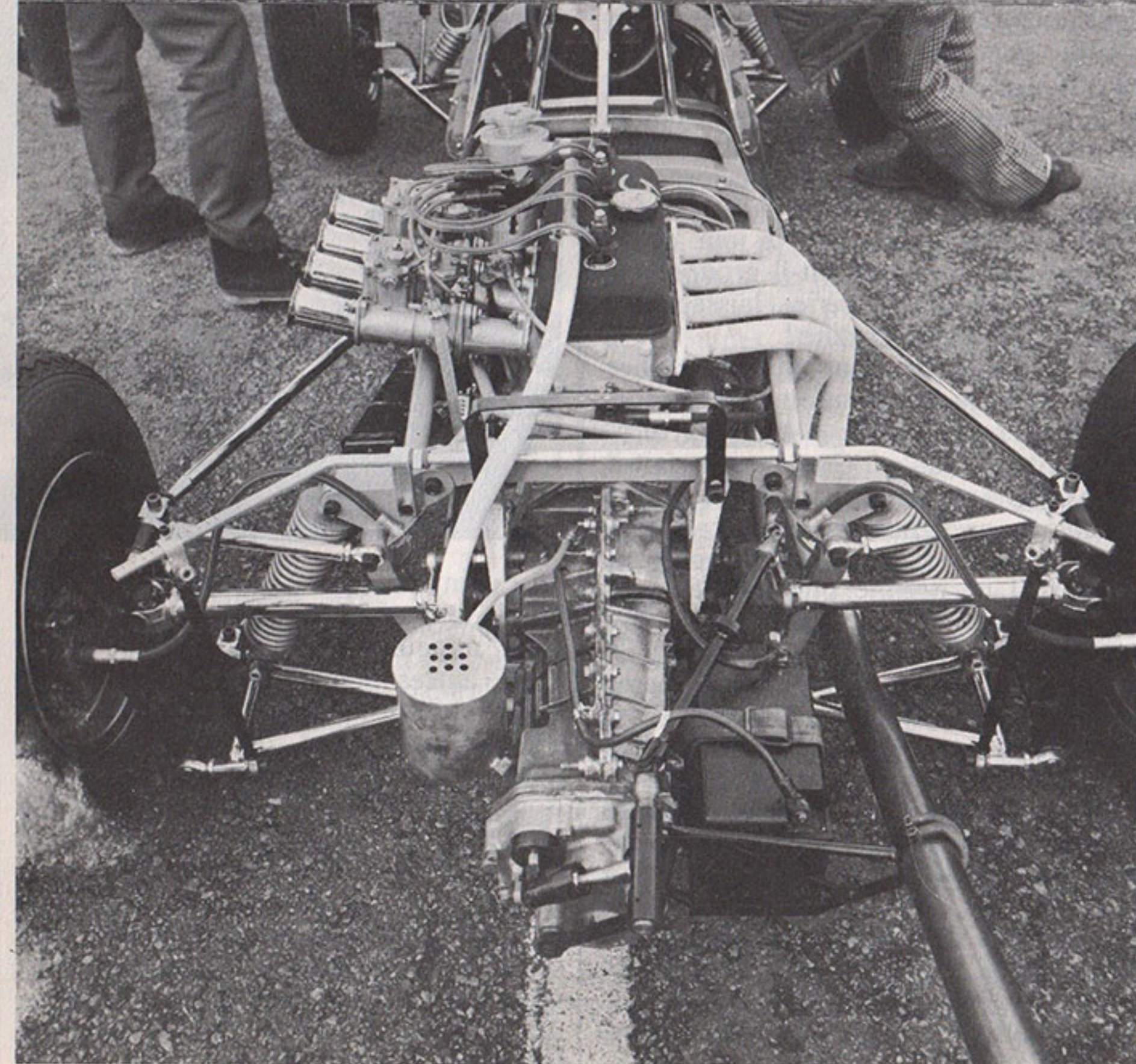
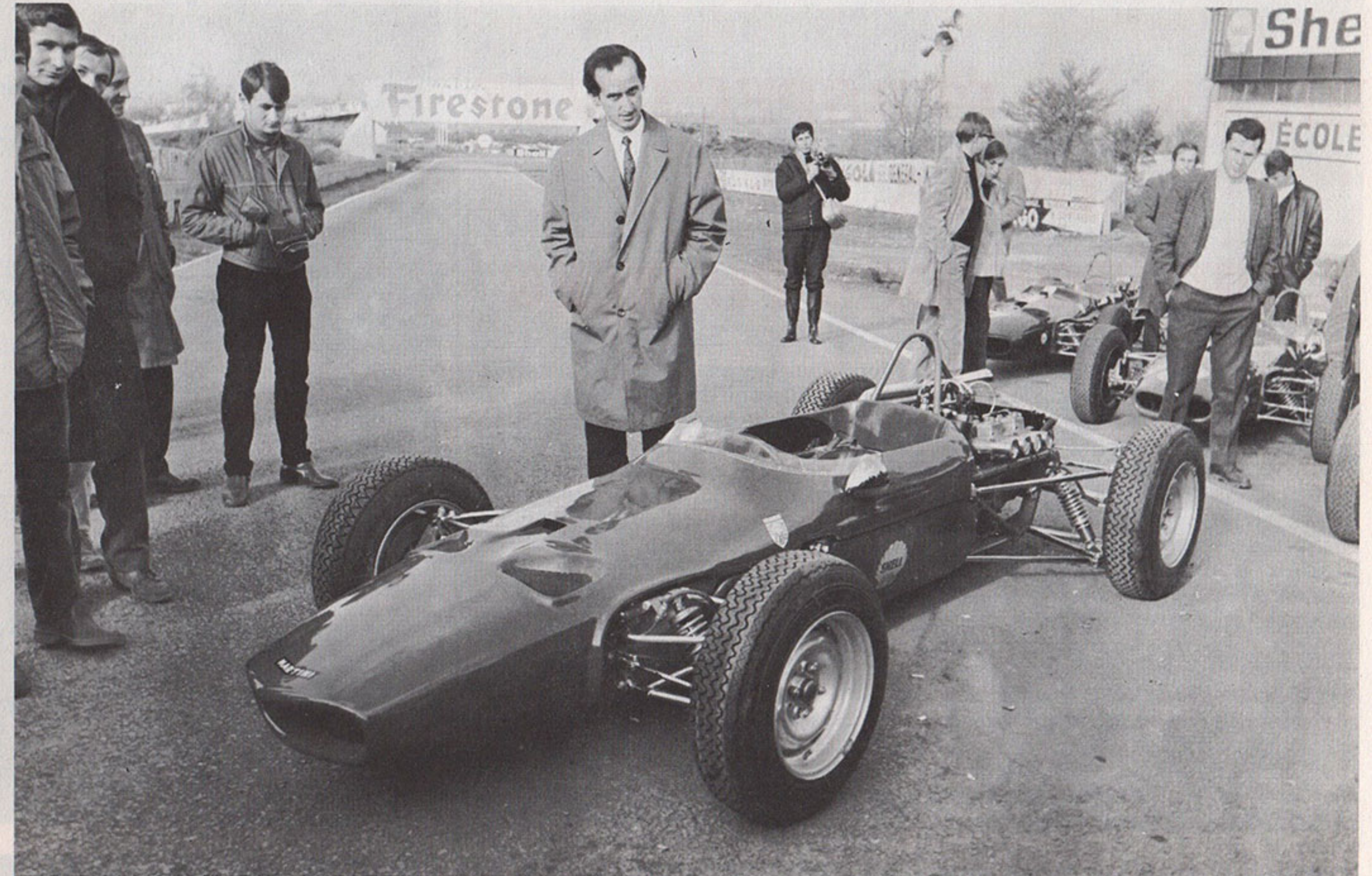
L'ÉLINA : sortant de la GRAC, on a l'impression de monter à bord d'une voiture de tourisme tant la largeur du cockpit est accrue ! L'Élina que j'ai essayée était dotée d'une direction un peu floue, bien que directe. Cependant, on la sentait très bien réagir aux sollicitations. On peut donc facilement commander un survirage, un sous-virage : seulement, ceux-ci me sont apparus délicats à doser. Autrement dit, il est difficile d'obtenir une trajectoire propre et neutre au delà de la limite d'adhérence. Il faut constamment corriger autour de la ligne idéale, technique d'une efficacité douteuse. La commande de boîte m'est apparue compliquée et dure. Le freinage était bon. Enfin sur les plans de sécurité et entretien, le mode de construction me semble le plus satisfaisant de tous.

La PYGMÉE : Là aussi, la mise au point, le raffinement dans les petits détails me sont apparus trop négligés, il eût fallu essayer la voiture de Laccarau. Une chose cependant m'a vraiment frappé : l'extraordinaire efficacité du freinage, dont l'exceptionnel équilibre autorise des zones spectaculairement courtes ! La direction est dure, à cause probablement d'un angle de chasse important. Si j'ai constaté une tendance excessive à survirer, cela provient sans doute davantage des préférences de Maison que de la voiture elle-même, encore que la suspension me soit apparue nettement trop dure. Patrick Dal Bo l'a admis d'ailleurs, il est prévu des ressorts plus souples cette année. Enfin, la commande de boîte était raide, avec une course excessivement longue.

Il ne s'agit donc pas de tirer des conclusions définitives de toutes ces remarques, mais plutôt des indications de tendance. On pourra peut-être utilement comparer son propre style, ses goûts, à ces divers comportements. Pour compléter l'information, j'espère essayer prochainement la Martini et la Pygmée modèle 69.

Mais, quel que soit votre choix, vous allez bien vous amuser cette saison si vous avez la chance d'avoir une F.F. Et nous tous qui n'en avons pas, mais qui en rêvons, nous irons vous voir sur les pistes avec un peu d'envie, mais beaucoup d'enthousiasme. Je termine en soulignant combien l'entretien, la mise et remise au point constante, non seulement du moteur, mais aussi du châssis, seront déterminants sur les résultats, davantage, peut-être, que la marque de la voiture. Nous demanderons à un expert de vous conseiller à ce sujet dans un prochain article.

José ROSINSKI



Une nouvelle venue sur laquelle on compte beaucoup en 69 : la Martini. C'est Tico qui pose près de sa dernière-née.

Une GRAC : aussi belle, sinon aussi sophistiquée qu'une F3.

BILAN ET PERSPECTIVES DE LA FF: L'OPINION DES PILOTES

A Albi, en début de saison, pour la toute première course, nous étions plusieurs à regarder évoluer ces monoplaces, toutes de construction nationale — on n'en avait jamais tant vu! —, ces Formule France qu'avait voulues, souhaitées et imposées Claude Bourillot, l'ex-président de la FFSA. Nous étions plusieurs à nous demander ce que seraient les épreuves à venir, plusieurs qui nous lançions en coin des regards inquiets. Après les essais, cela allait mieux. Les Grac paraissaient d'ores et déjà au point, l'Elina se présentait bien, la Gerca était peut-être un peu lourde mais conçue sérieusement, la GS Arma-gnac, sur sa remorque, était belle, très fine, la Jefa semblait à la hauteur... Cela mordait, on sentait l'enthousiasme à fleur de peau. Les pilotes eux, étaient heureux de se trouver au volant d'une monoplace, un rêve qui, pour la plupart, avait été tout à fait utopique jusqu'à ce jour. Depuis, la Formule France a fait sa trace et, après une vingtaine de courses, elle est arrivée au terme de sa première année d'existence.

Maintenant, c'est le temps de la réflexion pour « ceux de la course ». Pour les pilotes, c'est l'heure des projets, où l'on peut exposer sa manière de voir les choses.

Sur un point, tous sont unanimes : la formule est bonne, et on a choisi la voiture qu'il fallait. Une FF, c'est amusant à conduire, c'est ce qu'il faut pour démarrer certifie Moroni qui vient du Moto-Cross. C'est l'idéal pour apprendre à piloter renchérit Pozet, tandis que Chicard explique qu'il faut plus de discipline qu'en Coupe Gordini, et alors que Ficot déclare qu'il aurait toujours voulu être à cette merveilleuse école. Pour Jean Max, il s'agit de la juste étape entre la Gordini et la F3. Si la R8G n'est quand même qu'une berline et ne va pas très vite, la F3 est inabordable pour la majorité des bourses. C'est pensant factures d'entretien que Libert avait opté en faveur d'une Elina. Pourtant, certains trouvent que la formule est trop onéreuse, surtout quand on casse ou qu'on sort. Mais il est intéressant de noter qu'un garçon comme

Morel, qui courut longtemps sur deux roues, trouve qu'une saison FF ne lui coûte pas plus cher qu'une saison moto avec l'entretien de deux bécanes. Morel qu'on peut classer dans les meilleurs indépendants et qui tout au long de la saison a tenu des comptes très précis a dépensé 6 472 F pour l'entretien de son matériel, a touché 1 650 F de prime, une course lui coûtant en moyenne 334,80 F, amortissement du matériel non compris. Il est à noter que dans son cas, ses frais d'huile et d'essence, soit 3 010 F pour la saison, étaient couverts par Esso. Ce qui grève le plus les budgets, c'est la sortie de route et à ce titre, il en est qui se plaignent de devoir tourner avec des garçons qui n'ont pas l'œil dans le rétroviseur, qui n'ont pas l'habileté ou l'expérience suffisantes pour rattraper leur auto dans des circonstances difficiles. Il est vrai qu'on n'a le droit de se « traîner » sur un circuit que si l'on n'est pas une gêne, ni à plus forte raison un danger pour les autres... Faudrait-il opérer une sélection plus sévère des pilotes lors des essais, afin que les moins bons restent automatiquement au parc le jour de la course? Ou bien, faudrait-il grouper les meilleurs dans une série, laissant les autres s'expliquer ensuite?

Mais ce qui, pour beaucoup, coûte cher aussi, c'est la préparation du moteur. Certains croient en des « trucs »... difficilement explicables! Comment se fait-il par exemple qu'un moteur arrivé plombé de chez un préparateur marche très bien jusqu'au moment où on le démonte et qu'alors il ne prenne plus ses tours et soit tout juste bon à animer une 4 CV antédiluviennne? Comment se fait-il qu'en ligne droite, une voiture se fasse passer nettement plus vite par une autre? C'est un peu pourquoi bon nombre de pilotes souhaite que la Fédération garde bien en mains la Formule, et qu'elle sanctionne impitoyablement toute infraction au règlement. Pourquoi ne pas faire une fois de temps en temps une vérification des rapports de boîte par exemple, ou une analyse de carburant? Il pourrait y avoir des surprises...

Mais d'autres, comme Chaillet, préconisent d'autoriser les modifications per-



... l'expérience
suffisante
pour rattraper
leur auto
dans
des circonstances
difficiles...

Morel :
334,80 F
de frais
par course...

mises en Groupe 2, estimant qu'il y aurait alors moins d'inégalités entre deux moteurs ainsi préparés qu'entre deux autres « strictement de série ». Pozet, lui, est d'avis diamétralement opposé, prétendant qu'il ne faudrait absolument pas toucher au moteur, solution qui se rapproche de celle d'Heink's et de Chicard qui souhaiteraient un système où la Régie Renault aurait une grande part. Il faudrait, selon eux, que la Régie choisisse un certain nombre de moteurs, les passe au banc, prélève ceux qui ont sensiblement la même puissance et les vende plombés à tous les coureurs. Un camion d'assistance sui-

vrait sur les circuits avec un lot de moteurs de rechange équivalents en raison des pannes pouvant survenir. Suivant la casse, le pilote paierait un prix fixe établi à l'avance. Cette solution, qui aurait le mérite d'être infiniment juste et d'éviter l'onéreuse petite guerre des préparateurs, est cependant bien proche de l'utopie et apparaît difficilement réalisable...

La Formule est-elle chère? Peleman la trouve la moins onéreuse des formules de course sérieuses, alors que Pasquale pense qu'elle est abordable si l'on est raisonnable et organisé. Crozier, lui, calcule qu'avec les primes octroyées par

Elf et Michelin, il est possible de s'en sortir. Il faut opérer des contrôles financiers rigoureux au départ, lors de la livraison des différentes voitures, afin d'empêcher que des prototypes non livrables aux clients courent avant la fin de saison, suggère Lafosse. Car ceux-ci, outre le désavantage d'être des privés, ne pourront jamais avoir une auto aussi au point ni aussi élaborée que celles des pilotes d'usine. Faut-il des équipes d'usine? Oui, elles sont souhaitables, car elles élèvent le niveau de la compétition et contribuent à lui faire conquérir ses lettres de noblesse. A ce sujet, Lafosse ne partage du reste pas l'opinion de beaucoup de ses camarades qui trouvent qu'il est décourageant pour un indépendant de trouver au départ des équipes professionnellement équipées alors que la FF est faite pour révéler des pilotes. Tonneline et Ficot adoptent une position intermédiaire. Ils regrettent l'existence de ces usines mais, lucides, ils savent qu'on ne pourra les empêcher de courir par des moyens... officieux.

Cette année, deux firmes ont aidé puissamment la naissante Formule France à prendre des couleurs. Un dirigeant de chez Elf apparut début juin à La Châtre (8^e course), un paquet de contrats à remplir sous le bras. La Formule manquait d'argent frais, étouffait, ce fut le ballon d'oxygène. Pour arborer

un écusson de la marque pétrolière française, le pilote intéressé touchait 300 F par course s'il se qualifiait. Aubaine sur laquelle beaucoup sautèrent, geste sympathique qui permit à certains et non des moindres de pouvoir rétablir un budget dont l'équilibre avait atteint une alarmante précarité... Michelin aussi participa grandement au renflouement d'un bien joli navire commençant à prendre eau, d'une manière différente certes, mais aussi intéressante. Une autre marque d'intérêt fut fournie par Amora (la moutarde) qui offrit à David la possibilité d'avoir une Alpine. Motul aussi aida sportivement Grac dès le début... Bref, des soutiens intelligemment consentis furent accordés à une Formule débutante, mais qui savait déjà les mériter. 1969, tous l'espèrent, verra encore plus d'aides financières extérieures se manifester.

Enfin, autre gros problème, c'est celui du temps. La finance, on peut encore arriver à s'arranger, ne serait-ce qu'en préparant seul sa voiture, ou en le faisant à l'aide d'un mécanicien bénévole comme Heink's ou Morel. Ou encore en campant, comme Peleman et Morel, pour éviter les frais d'hôtel. Mais le temps... Lorsqu'on travaille le lundi matin à 8 heures et qu'on court le dimanche après-midi à 800 bornes de ses bases, il y a une sacrée épine, sans parler des essais!

UN AN DE RALLYES

par J.-F. RAGEYS *Pour beaucoup, le rallye demeure encore le moyen le plus facile d'accéder à la compétition automobile. Peut-être parce qu'il paraît la discipline la moins coûteuse, ou bien parce que la voiture qu'il nécessite semble plus abordable, ou bien encore parce que le petit côté anonyme (dans les performances bien sûr!) qu'il dégage reste apprécié du débutant. Hélas, l'envers de la médaille, tout en étant aussi attrayant, est moins encourageant.*

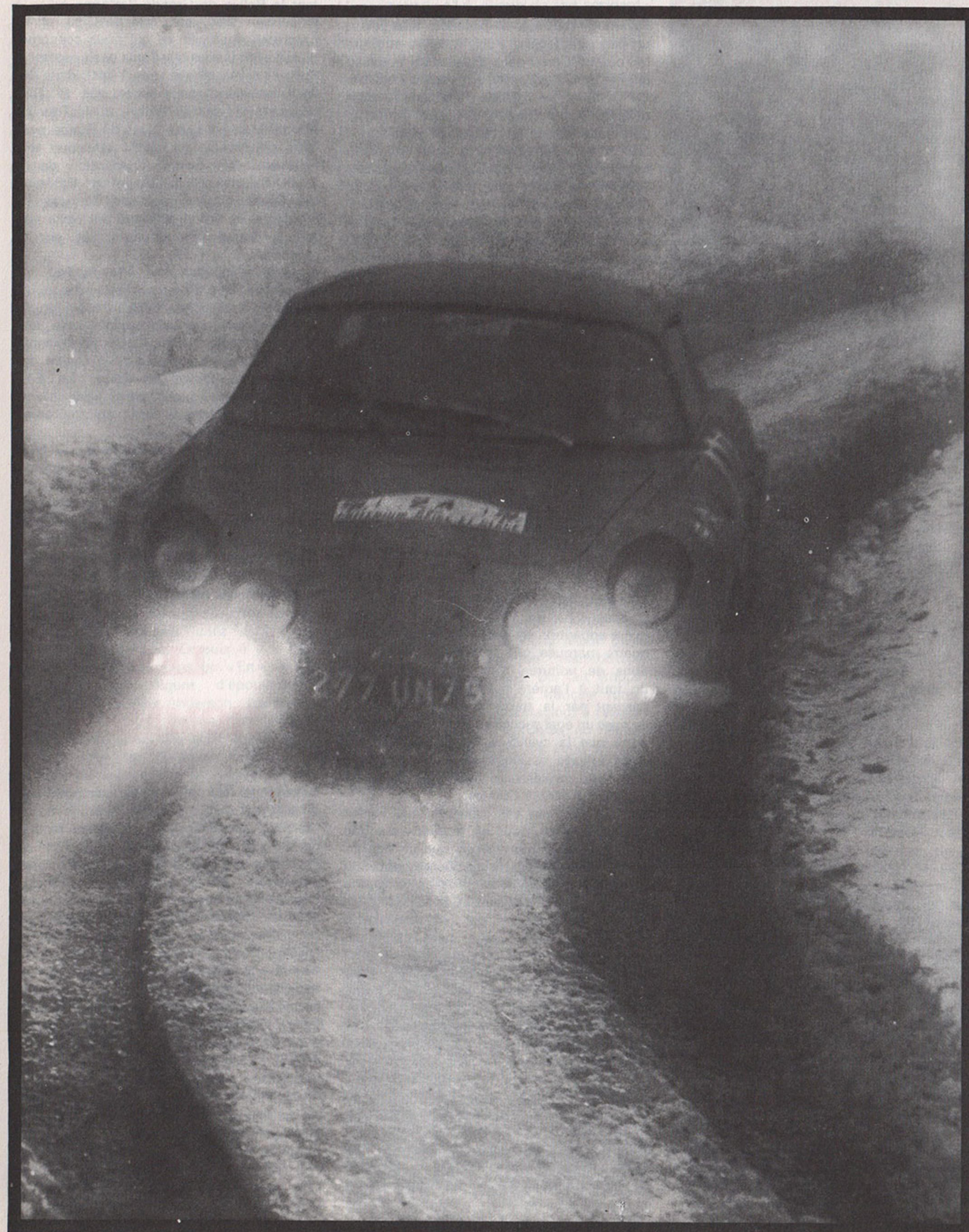
Participer avec assiduité à des épreuves routières est une activité onéreuse pour ceux qui, à travers elles, ont quelques ambitions... Ce n'est un secret pour personne. C'est que le rallye a évolué, il est désormais devenu une discipline spécialisée avec ses professionnels, ses amateurs, ses règles, et ses fondements qui s'appellent reconnaissances et assistances. Alors, on comprend que les grandes épreuves se trouvent un peu délaissées par les pilotes privés, effrayés du contexte dans lequel elles se déroulent. Rares sont maintenant les indépendants que l'on retrouve régulièrement dans les très grands rallyes. Ceux-là, et ils sont de moins en moins nombreux, préfèrent la qualité à la quantité, aiment mieux pour un même budget disputer une belle épreuve que plusieurs médiocres.

Mais le rallye recueille encore bien des suffrages. D'ailleurs la majorité des licenciés français n'est-elle pas composée par les rallymen?

Certes les rallyes évoluent et évolueront encore, à cause des problèmes de plus en plus ardues (tant financiers qu'administratifs) que rencontrent leurs organisations. Ainsi semble-t-on généralement attiré, actuellement, par le système des « rondes », qui réduisent sensiblement les frais d'organisation et, du même coup, les problèmes inhérents aux reconnaissances.

... Ces fameuses reconnaissances... Elles sont la hantise de tous : aussi bien des autochtones, qui sont rapidement irrités d'entendre toute la nuit les ronflements des moteurs ou les hurlements de pneus, que des pilotes. Pour les professionnels, elles sont aussi fastidieuses qu'indispensables. Pour l'amateur, aussi coûteuses que nécessaires. En un mot, elles sont devenues une plaie, bien difficile à soigner. Quand et par quel moyen pourront-elles être supprimées? Quel soulagement pour tous... Le rallye retrouverait ainsi son aspect improvisation qui lui échappe de plus en plus, et qui, avouons-le, lui donnait beaucoup de son piquant. En France, le problème paraît insoluble. En attendant, l'attrait que procure le rallye demeure grand... Nous savons que vous vous y intéressez, comme aux autres formes de compétitions automobiles. C'est pourquoi nous avons dressé pour vous le bilan d'une riche saison : 1968.

Certes, 1968 aura été marquée par bien des événements, mais le plus important d'entre eux restera sans aucun doute le Londres-Sydney, dont vous parle ici Patrick Vanson. Il demeurera gravé dans toutes les mémoires... Beaucoup y ont retrouvé l'attrait de l'aventure, l'inédit, l'insolite, la perpétuelle improvisation, en un mot : l'attrait du VRAI rallye. Mais que l'on ne s'y trompe pas. Comme toutes les épreuves de prestige, le Marathon ne diffère pas des autres; seul, un professionnel pouvait le remporter.



LES VOITURES

Tout commença par la 37^e édition du rallye de Monte-Carlo. Un affrontement entre Alpine-Renault et Porsche... 1968 aura été, à certains égards, une année bleue. Alpine-Renault inscrivit deux grandes premières à son palmarès, la Coupe des Alpes et le Tour de Corse. Deux épreuves qui, par leur relief, leur configuration, conviennent parfaitement aux évolutions diaboliques des petites berlinettes. Mais il manque encore à ce palmarès la plus importante des victoires, celle pour qui l'on est prêt à tous les sacrifices : Monte-Carlo. Celle-ci fut l'apanage des Porsche, et plus particulièrement de celle de Vic Elford. Mais il s'en fallut de peu ! Souvenez-vous, le Turini, la plaque de neige, les espoirs perdus de Gérard Larrousse et la victoire de Vic. Gérard semblait pourtant avoir la course en main... Cet incident fut le premier d'une longue série de déboires pour lui, mais pas pour Alpine. Durant cette année, la marque française remporta victoire sur victoire : Lorraine, Charbonnières, Neige et Glace, Mont Blanc, Corse, Cévennes pour ne citer que les principales. L'écurie française disposait d'un large éventail de moteurs qui allaient du 1 300 en GT au 1 600 cc en prototype, en passant par le 1 440 et le 1 500 cc double ACT. Chacun d'eux remporta une victoire. Pourtant, le 1 300 GT fut un peu délaissé par l'usine dans les épreuves françaises afin que les indépendants puissent au moins viser le classement GT. Il trouva cependant du service dans les épreuves comptant pour le Championnat d'Europe des rallyes et en particulier dans celles disputées dans les pays de l'Est où Redelé et la Régie ont d'importants intérêts. Mais la participation assez épisodique d'Alpine dans ce Championnat fut sans grand succès, si l'on met à part celui obtenu par Jean Vinatier en Tchécoslovaquie.

En fait, ce titre, ce furent Porsche et Ford qui se le disputèrent avec acharnement. Et qui, en définitive, se le... partagèrent ! En effet, le championnat d'Europe des rallyes possède un règlement si particulier que l'on couronne deux champions différents : un homme et une marque, dans deux séries d'épreuves différentes. Les unes réservées au « Championnat des conducteurs », les autres au « Championnat des constructeurs »... Ainsi Porsche par l'intermédiaire de Pauli Toivonen s'est-il emparé du premier, Ford du second. Et ainsi tout le monde y a-t-il trouvé son compte !

Porsche, grâce au pilote finlandais, s'est illustré dans de nombreuses épreuves comptant pour ce fameux championnat (San Remo, DDR, Allemagne de l'Ouest, Genève, RAC, etc.). Mais cette marque a signé sa plus grande victoire grâce à Vic Elford au rallye de Monte-Carlo. Son arme était la fameuse 911 T qui disposait de

toutes les homologations de la 911 S avec l'avantage toutefois de posséder une caisse un peu plus légère. Puis, il fallut attendre le Tour de Corse pour assister de nouveau à un véritable affrontement Alpine-Porsche. Cette fois, la marque allemande avait délaissé ses voitures de Grand Tourisme pour faire courir un nouveau prototype : une 911 R équipée d'un tout nouveau moteur deux litres, double arbre à cames. Toivonen la mania avec une telle dextérité que tout le monde en resta pantois d'admiration ! Comme Elford plus tard au Critérium des Cévennes, Toivonen fut privé d'une victoire probable par une rupture de transmission. Mais rares auront été cette année les occasions où Porsche aura fait courir des prototypes en rallyes. Ce fut également la politique qu'adopta Ford, Champion d'Europe des Rallyes Constructeurs. La seule Escort TC qui fut engagée en groupe 6 fut celle que pilotait Roger Clark durant la Coupe des Alpes... Ce furent toujours des « Groupe 2 » qui remportèrent le rallye des Tulipes, le rallye Autrichien des Alpes, l'Acropole, les 1 000 Lacs, etc. Derrière ces trois marques, principales animatrices de la saison 1968, nous n'oublions pas Lancia, qui continua de faire de gros efforts, hélas jamais récompensés, la victoire échappant toujours à la marque italienne. Chevaux de bataille de la marque, les petites Fulvia 1 300 ont été relayées dans un premier temps par des 1 410 cc prototypes, et dans un second par les 1 600 qui firent leur première apparition en Corse cette année. Ces quatre marques ont présenté des conceptions de voitures très différentes, allant du tout à l'arrière à la traction avant en passant par la transmission classique, et ce avec un égal succès ou presque. Il ressort aussi que la cylindrée la plus communément utilisée oscille entre 1,3 et 2 litres avec une préférence toutefois pour les moteurs 1 500/1 600 cc.

Mais, à côté de ces marques qui tinrent le haut du pavé, nous en trouvons d'autres qui ne se contentèrent pas que de figurer. Ainsi, G. M. grâce à sa Commodore ; la marque américaine remporta la catégorie Tourisme de série à Monte-Carlo, et ce grâce à sa filiale française qui, officieusement, fait courir Greder. Dans cette catégorie, Renault possédait toujours, un atout de première grandeur, les Gordini 1 300, avec lesquelles les Citroën, anciennes championnes, ne sont plus en mesure de rivaliser. Mais Citroën, courageusement, insistait et ne s'avouait pas vaincu. Certaines épreuves lui sont encore favorables. On en eut la preuve irréfutable au Marathon Londres-Sydney où, dans des conditions terribles, ses DS 21 s'avèrent encore très compétitives.

Et puis, en 1968, d'autres marques sont apparues. Ainsi Datsun qui fut la révélation du rallye de Monte-Carlo. Sa participation se limita malheureusement à cette épreuve. Saab est revenu au premier plan en rempor-

tant le Rallye de Grande-Bretagne grâce à un soutien privé, alors que BMC se retirait progressivement. En ce qui nous concerne, Simca a fait un pas que l'on n'osait espérer... Poissy s'est lancé avec ses 1 100, dans des épreuves d'endurance telles que le Tour d'Europe, le Londres-Sydney ou le Tour du Maroc. Mais les prétentions de Simca avec cette voiture ne pouvaient être que très limitées... Par contre, l'apparition de la 1 200 S (en sport-prototype) au Critérium des Cévennes changeait les données du problème. Le travail effectué sur cette voiture a donné des résultats très encourageants.

Et puis, n'oublions pas Alfa Romeo qui donna avec ses GTA une leçon de robustesse et d'efficacité. Certes, ces voitures couraient leur dernière saison dans leur version actuelle... Mais leurs performances surprisent encore : en tête de la Coupe des Alpes, bien placées en Corse, les GTA restèrent toujours des adversaires menaçantes, et sur qui il aurait été imprudent de ne pas compter.

Je crois que nous aurons dressé le bilan mécanique de la saison 1968 en soulignant qu'Alpine-Renault, Porsche et Ford on eut le vent en poupe. Alpine en France, Porsche et Ford ailleurs. Et nous ne terminerons pas sans noter que, cette année encore, Renault aura figuré comme le constructeur le plus en vogue dans les rallyes français : ses Alpine et ses R8 ne sont-elles pas l'outil idéal ?

LES HOMMES

Le potentiel des rallymen français nous met à l'abri des mauvaises surprises : la relève est assurée ! Ainsi, pour la première fois depuis des années, le Championnat de France a échappé aux chevonnés, aux Trautmann, Greder, Consten ou autre, pour revenir à un jeune loup : Jean-Claude Andruet. Est-ce le début d'une ère nouvelle dominée par les Larrousse, Nicolas, Piot, Therier, Chasseuil, J.-C. Gamet, etc. ? Ont-ils définitivement dépassé leurs aînés ? Pas forcément car, dans une bonne équipe, il faut toujours allier l'expérience à la fougue... En rallye, comme dans tous les sports, l'expérience est un facteur de réussite.

En tout cas, la nouvelle vague, aidée par l'ancienne, nous a presque débarrassés du complexe que nous avions face aux Nordiques et aux Britanniques. Longtemps, et à juste titre, ces pilotes furent considérés comme les meilleurs rallymen. C'est encore vrai, mais disons que maintenant la réalité est beaucoup plus nuancée.

Suite page 41

Avant, nous pouvions compter sur les doigts d'une main le nombre de nos rallymen en mesure de rivaliser avec ces pilotes. Cette année, ils ont prouvé à maintes reprises qu'ils ne s'en laissaient plus conter si facilement! La meilleure preuve, c'est la réaction qu'ont eu Porsche et Ford en demandant à Larrousse et à Piot de venir renforcer leur équipe. Voilà de l'inédit!

La saison 1968 nous a apporté la confirmation de certaines valeurs déjà appréciées, mais peu de révélations. Il faut avouer qu'il est de plus en plus difficile de percer en rallye. En contrepartie, les espoirs sont plus sûrs. Ainsi, cette année, nous pouvons certainement compter sur deux hommes nouveaux : Darniche et Wollek. Darniche a son avenir immédiat assuré chez NSU... Bob Wollek cherche, lui, à allier rallyes (avec Alfa-France) et circuits. En fait, le plus déshérité reste Jean-Claude Gamet qui, jusqu'alors, a fait preuve de beaucoup de talent, mais reste sans volant pour cette année. Les places sont vraiment trop chères! Quittons les pilotes français pour parler de leurs rivaux. D'abord les nordiques. Ils restent toujours aussi nombreux et menaçants. Toivonen l'a montré cette année. Et si Makinen et Aaltonen n'ont pas pu prouver tout l'éclat de leur talent, c'est que la BMC a abandonné la discipline dans laquelle elle excellait : le rallye. Mais ses pilotes ne sont pas restés sur la touche : Aaltonen est passé chez Lancia, et Makinen débutera chez BMW au prochain Monte-Carlo. Et puis il y a tous les autres dont les noms en « En », « On » ou « lus » font figure d'épouvantails, comme Ove et Ake Anderson, Lampinen, Orrenius ou bien encore Waldegaard, Lusenius, Mikkola... Ils sont toujours là, surtout dans les épreuves difficiles se courant davantage sur des chemins que sur des routes. Certes ils n'ont pas encore l'expérience de Toivonen, O. Andersson, Aaltonen et Makinen, mais cela ne saurait tarder. Les difficultés ne leur font pas peur... Tout au plus avouent-ils être impressionnés par les « trous » des routes alpestres... Il ne faut tout de même pas trop s'y fier! Du côté anglais, Roger Clark a remplacé Elford à la tête d'une file de rallymen qui a un peu tendance à s'éteindre. Elford ne participe plus que très épisodiquement à ce genre d'épreuves : il s'est orienté vers le circuit. Alors Roger Clark a pris sa place au sommet de la hiérarchie. Il est et sera encore le fer de lance de l'équipe Ford. C'est un diable d'homme sur les mauvaises routes. Si les grands rallymen anglais sont moins nombreux, c'est tout simplement que les marques qui les employaient ont décidé de se retirer des courses routières. C'est le cas en particulier pour BMC qui laisse sur la touche Hopkirk et Fall. Le Londres-Sydney fut la dernière épreuve qu'ils couraient avec la marque. L'avenir de Fall sera peut-être assuré par Lancia. Du côté italien, Sandro

Munari reste le n° 1. Remis de son accident du rallye de Monte-Carlo, il renoua avec la victoire en remportant le rallye des Alpes-Orientales au volant d'une Lancia. La Belgique dispose toujours de quelques éléments de premier ordre : Lucien Bianchi d'abord, dont l'éclectisme est époustoufflant. Mais on compte aussi Stapelaere, et maintenant Jean-Marie Jacquemin, dont les trop rares prestations en France furent probantes. Les rallyes possèdent encore beaucoup de vedettes, comme on le voit. Les occasions sont pourtant trop rares ou elles sont toutes réunies au départ d'une même épreuve...

LES EQUIPEMENTS

1968 aura vu une utilisation encore plus grande des pneus « Racing » en rallye. C'est en fait bien normal, chaque fois que l'on en est à la recherche du dernier dixième de seconde, et c'est de plus en plus souvent... Mais la plus agréable surprise est venue d'un manufacturier français : Michelin. Son apparition fut timide en début d'année... Mais son implantation révélatrice au mois de novembre. Cette firme est en train de gagner la bataille du pneumatique en rallye... Tous les constructeurs en sont conscients, et c'est pour cette raison qu'ils s'arrachent la production clermontoise encore très confidentielle. Un fait frappa, c'est que tous les rallyes français furent remportés avec des pneus Racing, à l'exception d'un seul : le Tour de Corse, où l'Alpine préféra monter des X As. Le pneu conventionnel peut-il retrouver la place qu'il était en train de perdre?



Vinatier : Alpine encore



J.-F. Piot, neo-fordiste



Herr Gerhart Larrousse et Vic Elford : kolossale équipe Porsche



J.-P. Nicolas, Renault toujours

MONTE - CARLO ET LA SUITE . . .



Une saison n'est pas plutôt terminée que l'autre commence... Sur les chapeaux de roue, avec le rallye (encore) roi : Monte-Carlo. Les armes, depuis plus d'un mois, s'affûtent : les pilotes s'entraînent, les voitures se préparent, les équipements s'éprouvent, les modifications s'homologuent. Intensément, fiévreusement, la machine prend son élan pour une nouvelle saison où, anomalie, le plat de résistance est donné... en entrée. Le bilan n'est pas plutôt achevé qu'il faut déjà prévoir quelle orientation va prévaloir, et le rallye de la neige et du soleil nous plonge tout de suite dans le vif du sujet.



Quatre marques s'affronteront à armes sensiblement égales : Alpine-Renault, Porsche, Ford et Lancia. Une bataille de titans. De part et d'autre, les moyens mis en œuvre sont colossaux, car l'impact publicitaire d'une éventuelle victoire autorise tout, et même davantage!

Alpine-Renault a cette fois engagé un nombre de voitures très raisonnable : quatre dans le Monte-Carlo, et une dans le Méditerranée... s'il se court... Il s'agit de ce fameux rallye couplé et identique à son frère aîné, mais qui ouvre ses portes aux voitures que le Championnat d'Europe refuse, c'est-à-dire les voitures de sport, les Tourisimes spéciales et les Sports prototypes.

Pour défendre ses chances, Alpine disposera de trois berlinettes 1 300 S/GT que piloteront le nouveau Champion de France Andruet, son dauphin Vinatier, et un nouvel élu nordique, Jorma Lusenius. Pour viser la victoire dans le groupe des voitures de Tourisme de série, Jean-Luc Therier disposera d'une Gordini 1300, alors que c'est à Jean-Pierre Nicolas que reviendra le privilège de porter les couleurs bleues dans le Méditerranée avec une 1 440 cc.

Les berlinettes 1 300 ne différeront guère de celles de l'année dernière. Et l'on se demande même si l'homologation, permettant le montage d'un radiateur à l'avant, sera utilisée : s'il y a beaucoup de neige, cette amélioration risquerait de se traduire par un handicap... Le principal atout nouveau de l'équipe française sera celui de l'expérience acquise au cours de la saison 68. Quel dommage pourtant que Lucien Bianchi, accidenté pourtant que Lucien Bianchi, accidenté comme vous le savez, ne puisse prendre le départ comme il était prévu : Alpine-Renault ne le remplacera pas. C'est sans doute le dernier Monte-Carlo que courent les moteurs 1 300. L'an prochain, le Renault 16 TS sera vraisemblablement homologué, et il donnera une nouvelle jeunesse à la Berlinette.

La « Grosse » équipe Porsche est impressionnante, et comment ne pas la donner favorite? Quatre voitures, les toutes nouvelles S à injection, deux pilotes chevronnés : Elford et Toivonen, plus deux nouvelles recrues de choix : Larrousse et Waldegaard. Sans commentaires! Elford courra sans doute ici l'un des rares rallyes qu'il envisage de disputer cette année. Mais l'écurie sera bien défendue : Larrousse visera le Championnat de France et le Championnat d'Europe Constructeur, en attendant de s'installer en piste dans un prototype : son rêve! Quant à Waldegaard et Toivonen, ils écumeront toutes les grandes épreuves routières internationales.

Pour la première fois, les Escort TC s'aligneront ici avec une solide équipe : Piot, Ove Andersson, Mikkola. Et Roger Clark,

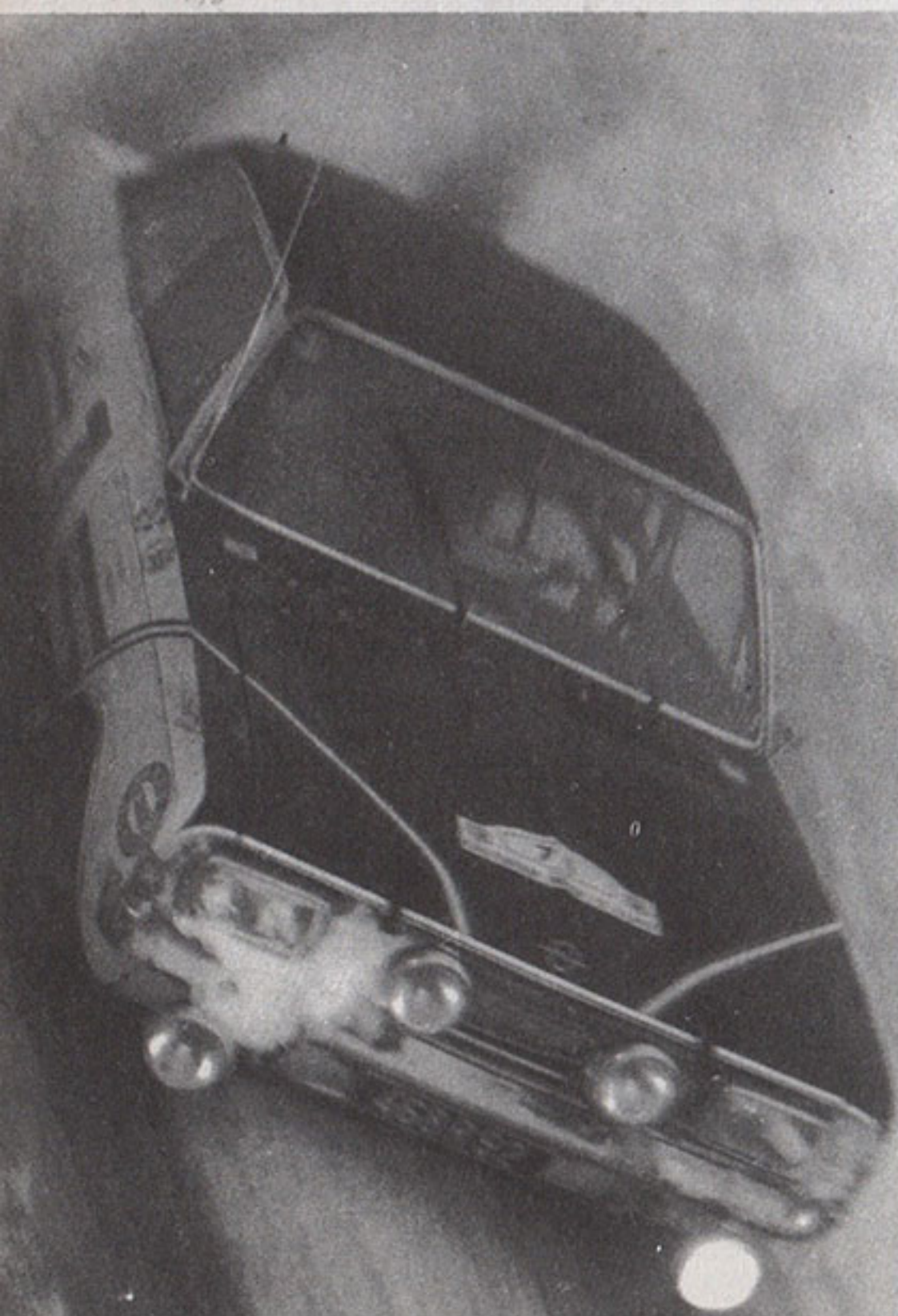
direz-vous? Non, on ne le verra pas à Monte-Carlo, il sera alors en train d'effectuer des essais avec la toute dernière-née des Ford : la Capri. Une arme qui s'annonce redoutable, avec un moteur préparé par Weslake. Ford n'abandonne pas son programme rallye. Bien au contraire, il l'étoffe. Jean-François visera lui aussi le Championnat de France, et disputera toutes les grandes épreuves européennes en compagnie de Clark et Anderson. Et puis pourquoi l'Escort ne deviendrait-elle une redoutable voiture sur nos routes? Il faut bien que la malchance qui poursuit Ford dans les Alpes s'efface un jour...

Une autre importante coalition viendra d'Italie. Lancia a engagé trois voitures au Monte-Carlo, deux dans le Méditerranée. Aaltonen, Fall, Pat Moss pour le vrai rallye, Munari et Kallstrom pour sa doublure, sur des 1 300 et des 1 600 Fulvia. Lancia arrivera peut-être enfin à remporter de grandes épreuves cette année : pour cela, la marque turinoise compte sur son moteur 1 600, mais à quand son homologation?

Donc, on peut déjà être assuré d'assister à chaque grand rallye de la saison 1969, à un affrontement anglo-germano-italo-français (ouf!) : leur réussite, sur le plan prestige, est de ce fait assurée. Pourtant, nous regretterons un grand absent, une marque qui anima pendant bien des années, avec ses « caisses à savon », tous les rallyes : ce sont les Mini. C'est fini, c'est terminé, nous ne verrons plus les petites Cooper rouges et leurs fameux mousquetaires Hopkirk, Aaltonen, Makinen et Fall. Peut-être la BLMC participera-t-elle encore à quelques grandes épreuves du genre Londres-Sydney. Mais elle a définitivement jeté l'éponge dans les rallyes conventionnels. D'ailleurs, il faut bien reconnaître que sa Mini était dépassée... Et que pouvait-elle encore prouver, elle qui possède à son palmarès presque toutes les plus grandes classiques routières?

Du coup, les pilotes ont changé de monture. Hopkirk va peut-être se retirer. Aaltonen et Fall partageront les efforts de Lancia. Quant à Makinen, le pilote passionné de courses motonautiques Off Shore, il a trouvé de l'embauche chez un nouveau venu, BMW. On dit que la marque allemande a prévu un programme de rallyes digne de sa 2002. Elle aura son baptême du feu à Monaco, où Ake Andersson viendra épauler Makinen. Que donneront ses voitures à transmission classique sur la neige? De toutes façons, on peut faire confiance aux deux pilotes nordiques, pour en tirer la quintessence. Datsun reviendra cette année à Monte-Carlo avec deux voitures toujours officieusement engagées par l'importateur suédois : Kossila et Virtapuro les piloteront.

MONTE CARLO ET LA SUITE



Deux noms pas encore connus en France... pour le moment. Mais reverrons-nous les Datsun à la Coupe des Alpes par exemple? G.M. aura ses couleurs défendues en Tourisme de série par Henri Geder et Marie-Claude « Beaumont » qui a définitivement quitté NSU. Les Comodore GS seront leurs chevaux de bataille. On a parlé d'un éventuel engagement d'Opel GT par le truchement de G.M.-Suède... Mais l'on n'en sait pas plus. Il y a pourtant de grandes chances que nous en voyions courir cette année. Pour contrer la G.M., Citroën avait engagé deux voitures pour Neyret et Ogier, mais leur forfait est probable.

Que nous prépare Citroën pour 1969? Verra-t-on des DS susceptibles de viser un classement général? C'est le grand mystère. Il y a pourtant un indice. N'a-t-on pas vu à plusieurs reprises en 1968 des 21 « originales »? (Le terme prototype étant exclu du vocabulaire maison...)

A Monte-Carlo, nous ne verrons ni Simca, ni NSU. Simca cherche sa voie et s'organise : son atout, c'est sa 1 200 S. On a de grands projets pour elle, paraît-il. Pourtant la 1 100 participera comme l'an passé à quelques grandes épreuves d'endurance. Les verrons-nous dans le fief des Peugeot, au Safari? Ce n'est pas impossible, mais on se demande qui en seraient les pilotes. NSU-France continue son effort sur le plan national. Bernard Darniche sera son fer de lance pour 1969. On parle d'un nouveau modèle, d'une cylindrée plus étoffée : 1 500/1 600, vous savez, celle qui est si en vogue... Attendons! De toutes façons, Darniche est une recrue de choix, qu'aurait peut-être aimé s'accaparer Alpine qui

cherche à remplacer Larrousse.

Il reste Alfa que nous ne verrons pas à Monte-Carlo. C'est bien connu, les GTA n'aiment pas du tout la neige. Et puis, elles ont fait leur temps. Maintenant, c'est la « petite » GTA Junior qui va les remplacer. Elle a déjà des performances comparables à sa sœur aînée. Mais on ne sait pas encore très bien ce que prépare la marque italienne. Pourquoi ne verrions-nous pas une GTA équipée d'un 2 litres? En attendant, sa filiale Alfa-France a fait l'acquisition de cinq prototypes 33, qu'elle fera courir en circuit et dans quelques rallyes. Les pilotes? On ne sait pas encore, on trouvera sûrement Verrier, peut-être Wollek. Jean-Claude Gamet? Sûrement pas, son association avec Alfa s'est achevée sur un malentendu. Alors Jean-Claude cherche ailleurs.

Sonauto, importateur Porsche en France, continuera-t-il son propre effort maintenant que Gérard Larrousse est officiellement chez Porsche? Guy Chasseuil le souhaite, lui qui connut cette année bien des déboires.

1969 répondra à toutes ces questions, et Monte-Carlo ouvrira la page de la saison. Deux cent vingt-quatre équipages partiront des quatre coins d'Europe pour rejoindre Monaco, où la véritable épreuve commencera. Dans un premier temps, une sélection permettra aux soixante meilleurs de se qualifier pour l'ultime épreuve. Pour y parvenir ils devront affronter l'Ardèche et la Chartreuse : le plus dur itinéraire que le rallye ait jamais connu. On parle déjà du Moulinon-Burzet-le Moulinon comme du premier morceau de bravoure. Le second se situera dans les routes du Vercors et dans les cols de la Chartreuse. La sélection sera impitoyable. Tout le monde le sait. Encore



une fois, les pneus joueront un rôle déterminant : leur choix est le cauchemar de tous les directeurs d'écuries. La moindre faute sera impitoyablement sanctionnée. Les semaines et les mois qui ont précédé le départ (17 janvier) ont été mises à profit : tous les pilotes d'usines se sont plongés dans de minutieuses reconnaissances, virage par virage, et de méthodiques essais de pneumatiques, comme le firent Andruet et Vinatier pour le compte d'Alpine-Renault. A l'issue de moult et moult essais, aussi bien sur le sec que sur la neige, leur choix s'est porté sur de nombreux types de pneus allant du Racing à l'Hakkapelitta. En tout,

les pilotes disposeront chacun d'environ 150 roues montées... et encore, par économie (!) il faudra consentir à quelques impasses... Porsche pour sa part prévoit 184 roues par voiture. L'erreur de cloutage serait alors impardonnable...

A l'issue du parcours Monaco-Vals-les-Bains-Monaco, l'élite du rallye se retrouvera dans une ultime nuit de course pour effectuer la boucle Monaco-Monaco, parcours complémentaire et décisif. Porsche, Alpine-Renault, Lancia, Ford et les autres y jeteront leurs dernières forces... Mais il ne peut y avoir qu'un vainqueur! C'est bien là le problème!

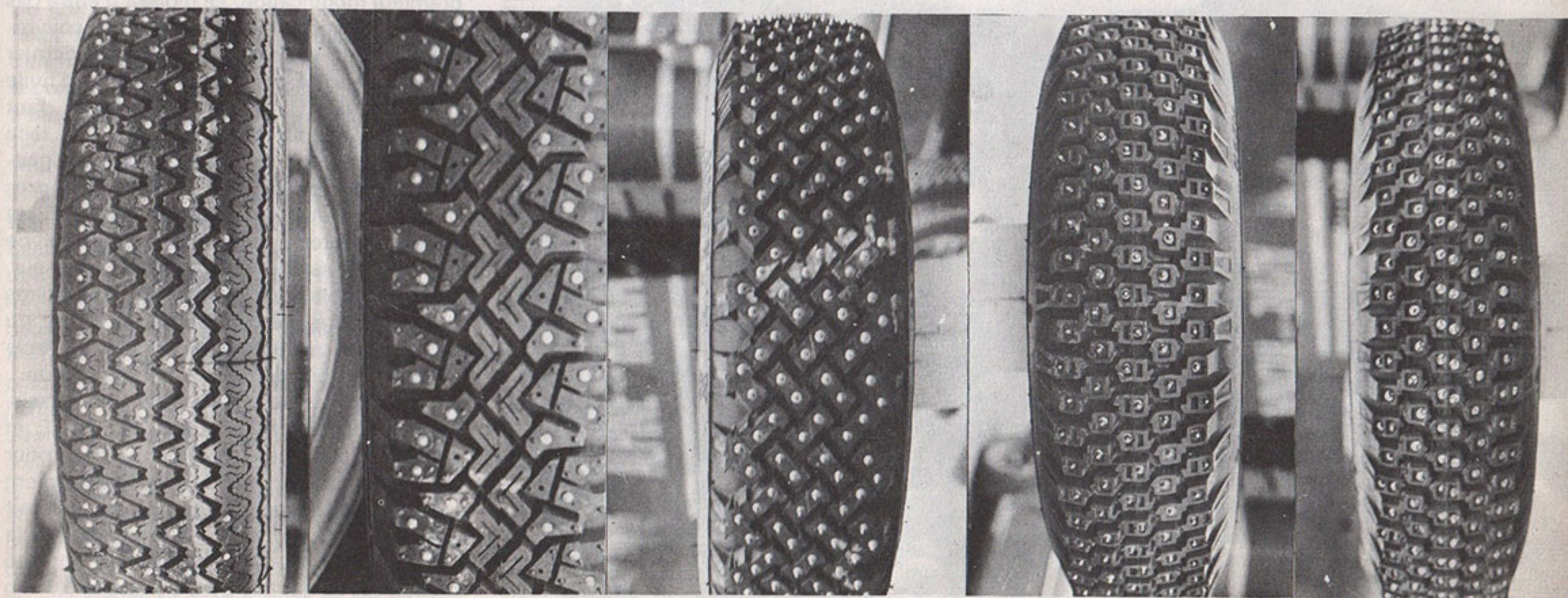
Être bien chaussé pour gagner Monte-Carlo. C'est le leitmotiv de tous les directeurs de course en même temps que leur cauchemar. Voici une partie de la panoplie qu'utiliseront les berlinettes Alpine-Renault.

1) D'abord le Michelin X As Formule France petits clous de 9 mm : il y en a déjà 300 sur le pneu. Il sera seulement utilisé en cas de verglas.

2) Pour parer à d'éventuelles difficultés sur le parcours de concentration, telle que la neige par intermittence, le Dunlop Weather-Master clouté soit avec des Krupp, soit avec des Sandvik OT 318 fera l'affaire.

3) Les nouveaux Michelin ZX neige cloutés avec des Sandvik OT 318 de forme pyramidale (448 clous pour être précis) serviront pour la neige damée en basse altitude. Sur cette photo ce ne sont pas des clous Sandvik, mais des Krupp.

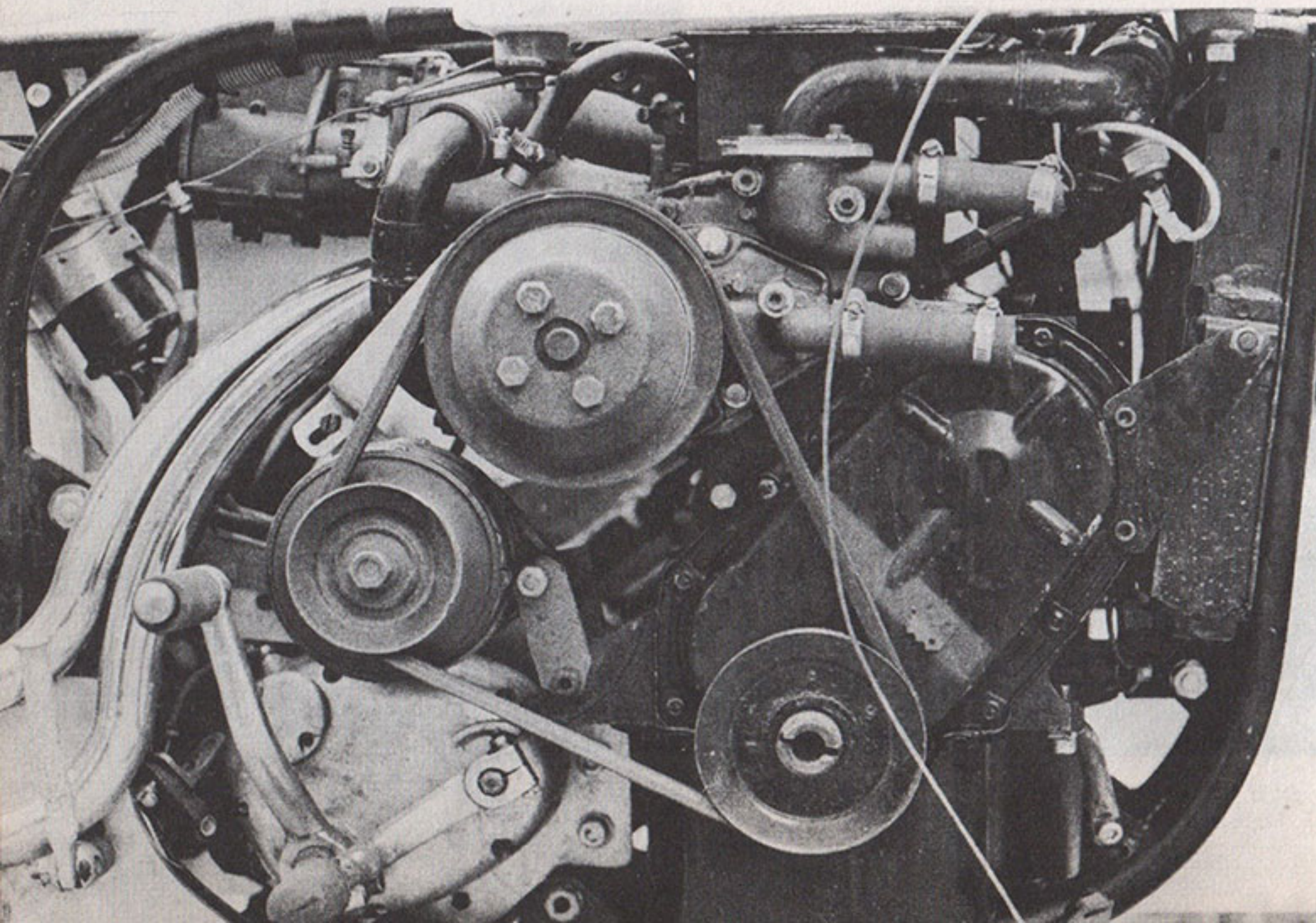
4 et 5) Concurrent direct du Michelin, le célèbre Hakkapelitta non rechapé. C'est un pneu typiquement nordique conçu par les hommes du Nord. Ils s'y entendent. Ce pneu ne peut être utilisé que sur la neige profonde ou verglacée. Il est prévu pour recevoir des clous Krupp (200 environ, ph. 4), soit des clous Sandvik OT 318 (250 environ, ph. 5), les plus résistants. Piloter sur le sec chaussé de ce type de pneu pose de terribles problèmes, et l'usure est phénoménale : en attaquant, leur longévité ne dépasse pas 20 ou 30 kilomètres!



LA NOR 8

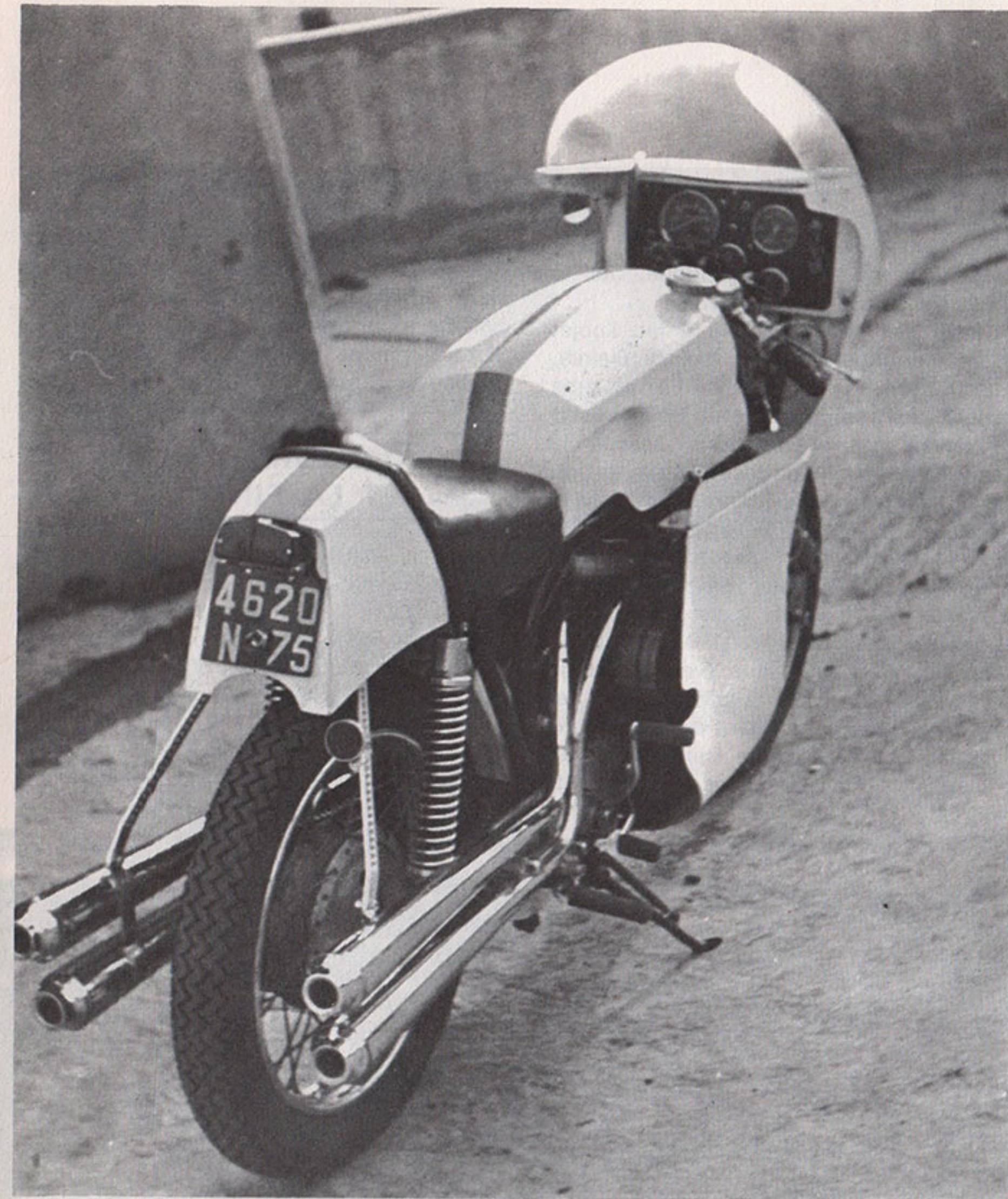
UN MONSTRE DE MOTO...

Dans les conversations entre motards, on reconnaît que sur les autoroutes, la moto n'est plus reine, et qu'il est tout de même rageant de se faire passer par une DS 21 conduite d'une main négligente par un gros monsieur cigare-à-la-bouche... Aussi rêvet-on d'une 1 000 cc 4 cylindres avec au moins 60 CV et capable d'un bon 200 chrono de croisière. Pour beaucoup, ce monstre sacré est utopique. Mais pour Yves Kerdevez, qui ne s'est pas contenté de rêver, elle est là, cette extraordinaire machine. Dans son garage, prête à fonctionner, et à montrer son feu rouge à bien des voitures de tourisme.



Le propriétaire, promoteur et réalisateur de la NOR 8 est d'abord un motard, un pur, qui a déjà eu pas mal de motos, mais c'est aussi un bricoleur de génie qui n'en est pas là à sa première réalisation.

A 18 ans, Yves s'est construit sa première Bitza (c'est ainsi qu'on appelle une moto dont le moteur et le cadre sont de marques différentes). Le moteur donc était un Chaise qui, d'origine, équipait les motos Dollar. Le cadre était tout simplement celui d'une 350 Motobécane latérale. Et le tout faisait une machine pas chère et amusante, en attendant de pouvoir s'offrir son premier gros cube : une BMW R 50. Ensuite, Yves a possédé BSA, Norton, et Triumph. En 1966, il réalise sa deuxième Bitza, une Triton (partie cycle : Norton, moteur : Triumph). Cette machine est certainement une des plus belles Triton qui ait jamais été faite en France. Mais pour Yves, ce n'était pas encore « ça ». Et il eut bientôt envie de changer de monture... Ou plutôt, la démangeaison du bricolage le reprit ! C'est alors qu'il s'est lancé dans cette aventure que fut la réalisation de la NOR 8. Le moteur sera un 4 cylindres de marque française et le cadre un célèbre Featherbed qui équipe la Norton. Cette partie cycle est actuellement la mieux appropriée à la construction d'une Bitza, elle n'est pas lourde, elle est solide et offre un maximum de place pour le logement d'un moteur. Pour la mécanique, Yves a d'abord pensé à celle de la Dauphine qui est très étroite, mais hélas pas assez puissante. Alors il s'est décidé pour un R 8 1 000 cc qu'il a acheté 300 F à la casse. Ce moteur présente plusieurs avantages, dont celui d'avoir les échappements et admissions du même côté, condition *sine qua non* pour le loger dans le cadre. Ensuite il n'est pas large, il est robuste et facilement améliorable. La boîte de vitesses sera celle d'une Norton Atlas. Premier problème, première modification. Le moteur n'entre pas dans le cadre. Il faudra refaire un couverculbuteur et un carter d'huile, ce dernier une fois modifié contiendra 1/2 litre d'huile de plus que l'original. Ensuite il faut placer ce moteur dans le cadre, de telle manière qu'il soit bien centré, dans l'alignement des roues, les quatre cylindres face à la route. La boîte de vitesses est fixée au moteur, mais il est possible de la démonter sans bouger le bloc propulseur. Cet ensemble est tenu en huit points dans le cadre, deux fixations en haut du moteur (les plaques anti-vibrations), trois devant et trois derrière, c'est du solide... Au début, et pour effectuer les essais, Yves a monté un radiateur de R 4 L et s'est fabriqué une pompe à eau pour gagner en largeur. Mais le refroidissement n'était pas suffisant, la pompe ne débitait pas assez et il a été obligé d'adapter la pompe d'origine dont les sorties ont été modifiées, ce qui fait perdre près de 10 cm en largeur. Le radiateur de R 4 est aussi remplacé par un autre fait sur mesure.



FABRIQUER UNE TRANSMISSION...

Le gros problème qui se pose sur une Bitza de ce genre est la fabrication de la transmission primaire, Yves n'a pas trouvé la bonne dès le premier essai. Sa première transmission comprenait un relais monté sur roulement Timken. Ce relais en dural était fretté et soudé sur une plaque en dural de 10 mm d'épaisseur, elle-même était fixée par 4 boulons au moteur. Ceci formait le premier carter qui contenait une chaîne duplex reliant la prise de force au relais. Le second carter de la deuxième chaîne duplex (reliant le relais à l'embrayage) était fait de plusieurs plaques en dural formées et soudées à l'argon. Ce deuxième carter se fixait au moteur derrière le relais. Tout ce travail avait pour but d'assembler en un seul bloc le moteur et la transmission primaire, éliminant ainsi l'inconvénient d'une fixation du relais sur le cadre, ce qui était susceptible de détériorer la tenue de route. Le premier embrayage de la NOR 8 était le même que sur les Atlas mais avec des ressorts renforcés, si bien renforcés qu'il était en fait

impossible de débrayer, même avec les deux mains ! Alors, Yves a trouvé une solution en montant une commande hydraulique de Simca 1000 et comme par enchantement l'embrayage est devenu aussi doux que sur une BMW. Après un premier essai, cet embrayage s'est avéré trop faible et le tendeur de chaîne de R 16 qui équipait la première transmission primaire n'a pas tenu 300 km... Par ailleurs, cette transmission présentait quelques difficultés de démontage. C'en était trop pour Yves, qui a complètement refait cette importante partie mécanique. La nouvelle transmission primaire ne comporte plus de relais entre la prise de force et l'embrayage, qui a aussi changé puisqu'il est celui d'une voiture. Ce nouvel embrayage commandé par câble et non plus hydrauliquement est très particulier. Le volant allégé provient d'une Dauphine, le disque est celui d'une R 8, le mécanisme est encore Dauphine ainsi que la butée, et la fourchette est celle d'une R 4. Tout ceci afin de gagner en largeur. Mais ce n'est pas fini, car Yves a monté un palier oscillant à double rangée de billes dans l'alignement de la boîte de vitesses, sur

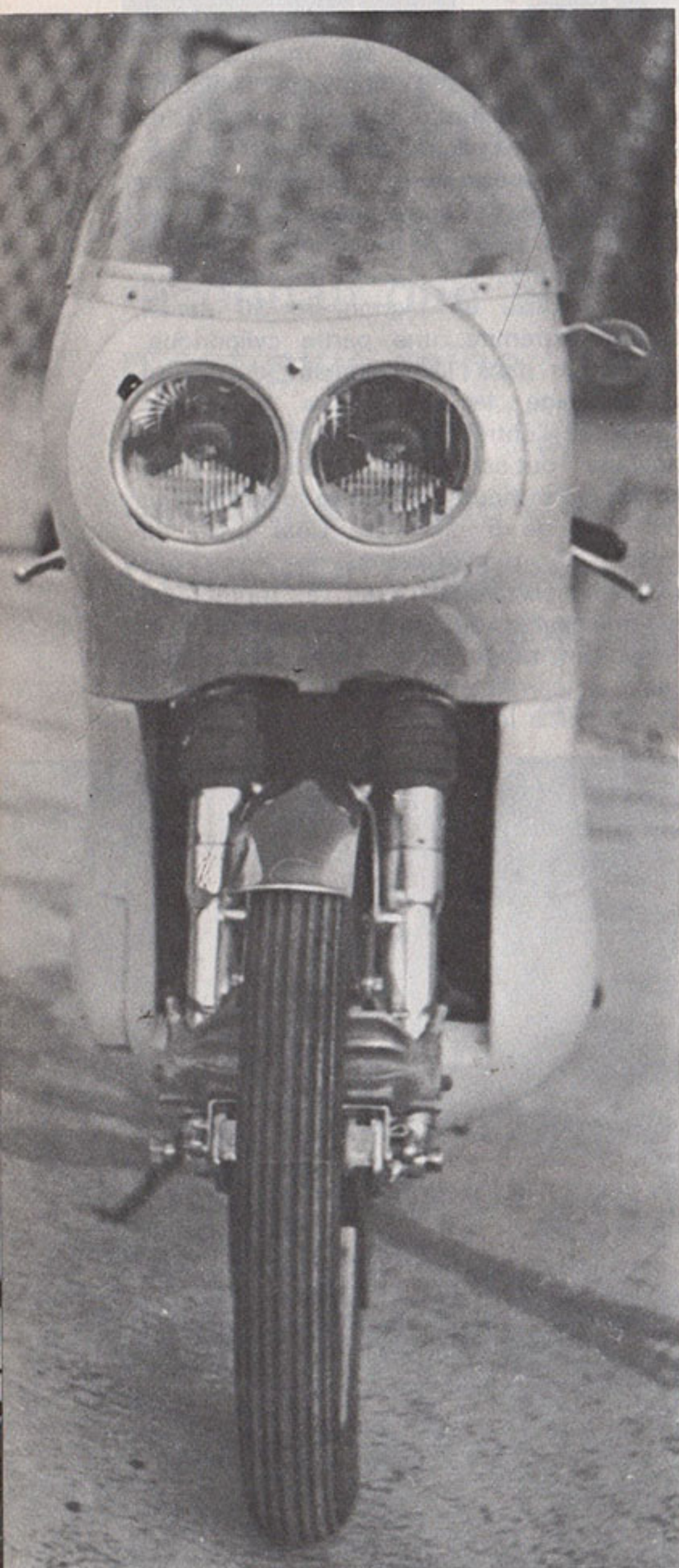
la grosse plaque de dural (14 mm d'épaisseur) où se fixe le carter de chaîne secondaire (ceci pour recevoir un arbre intermédiaire entre l'embrayage et la transmission primaire). Toujours pour gagner en largeur, il a scié l'axe de la boîte de vitesses au ras des cannelures. De plus, le moyeu Norton a été modifié pour recevoir le volant d'embrayage Dauphine dans lequel est monté un roulement à billes au lieu d'une bague de bronze. Ensuite, il a été nécessaire de fabriquer l'arbre intermédiaire. Cet arbre cannelé est à base de pignon à queue de Dauphine. A une de ses extrémités est soudé un volant sur lequel se fixe un pignon de 30 dents. L'autre extrémité, une partie cylindrique, tourillonne dans le roulement du volant d'embrayage, les cannelures de l'arbre servant à l'entraînement du disque d'embrayage. Tout est calculé au millimètre près, et une fois monté, la garde d'embrayage est juste de 5 dixièmes. Côté prise de force, les modifications ne sont pas moins importantes. Yves a monté un sixième palier au moteur, pour contrer l'important tirage de la chaîne duplex qui, elle, a carrément doublé de grosseur (résistance à la rupture : 3,2 tonnes). Il a



fallu aussi modifier le vilebrequin afin de pouvoir utiliser un pignon de 19 dents. Le patin de tension de chaîne primaire est maintenant celui des motos Triumph. Pour Yves, la partie transmission-embrayage est terminée, et les résultats sont concluants.

LA NOR 8

UN MONSTRE DE MOTO...



... ET LE RESTE!

Entre-temps, notre ami a gonflé son moteur en le réalésant à 1 100 cc. La culasse a été très travaillée; les chambres d'explosion deviennent hémisphériques, et les passages de gaz sont polis, agrandis et alignés. Pour permettre des sorties d'échappement droites, Yves a dû fabriquer un collecteur spécial. La pipe d'admission permettant le montage d'un carburateur Weber double-corps provient de chez Ferry ainsi que l'arbre à cames spécial, c'est à peu près tout pour le gonflage. Les pots

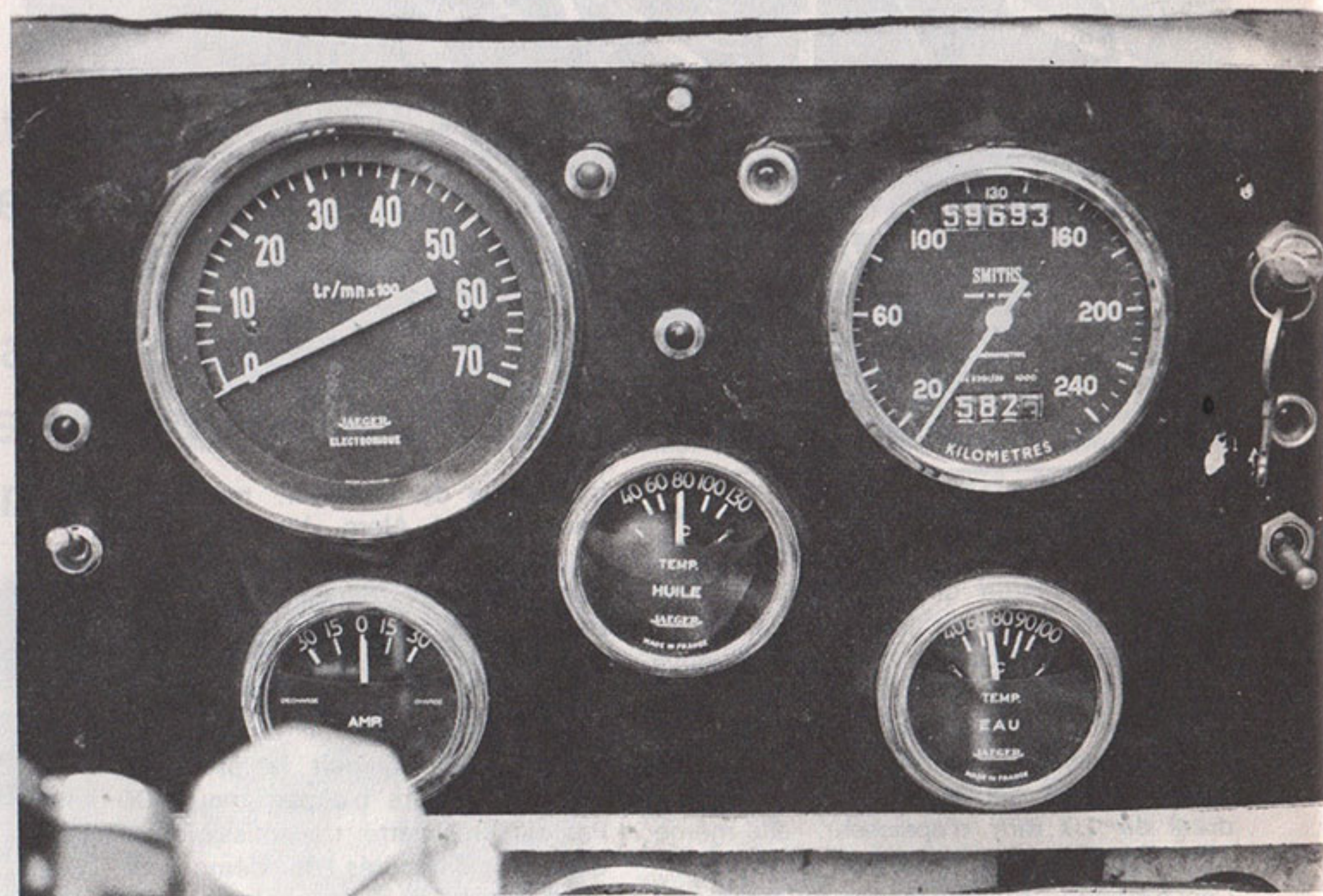
d'échappement, faits sur mesure par les Éts Vatie, sont entièrement chromés et indépendants les uns des autres avec 4 silencieux du type mégaphone. Joli à l'œil et mélodieux à l'oreille...

La partie cycle de la NOR 8 a fait l'objet de transformations assez spectaculaires. Le cadre, lui, est très peu modifié, un tube renforce sa partie inférieure et les goussets de fixation sont prévus pour recevoir le moteur R8. Les pattes d'attache du carénage feront partie intégrante du cadre. La fourche avant est celle de la Norton avec toutefois des ressorts spéciaux. Quant aux amortisseurs arrière, qui ont nécessité une fixation maison, ce sont des De Carbon de Simca 1 000, tout du moins à l'origine, avant que Yves ne change les ressorts, désormais à pas variable, et usine un système permettant deux positions de réglage en dureté. Le frein avant est à disques, à deux disques exactement,

tout simplement celui d'une Norton d'origine. Mais bientôt Yves doit monter un frein hydraulique à tambour de 4 CV Renault. Les freins avant et arrière seront alors commandés par le même maître cylindre muni d'un répartiteur de freinage. Si tout marche bien, seule la commande du pied sera utilisée lors d'un freinage.

L'ÉQUIPEMENT ET LA FINITION

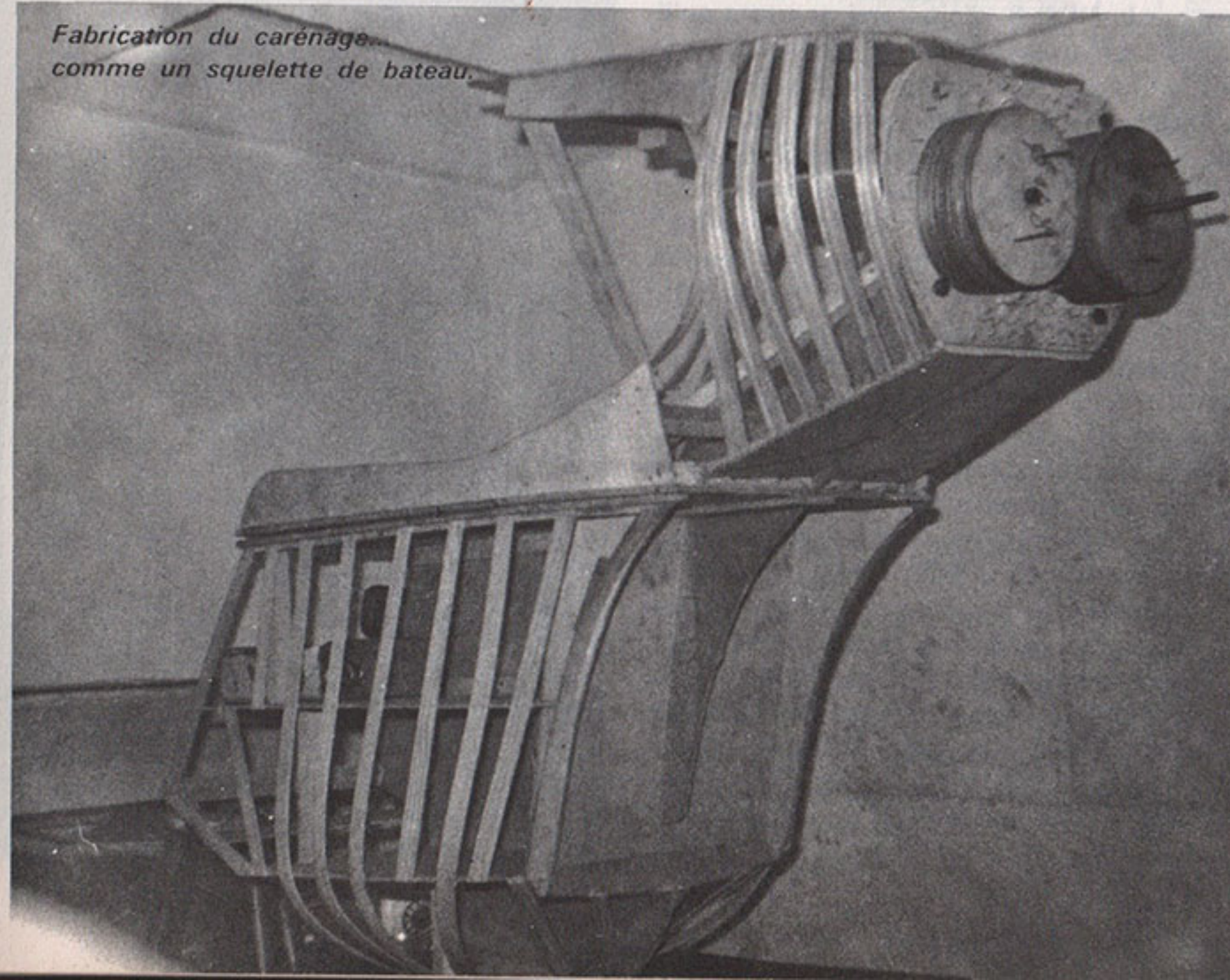
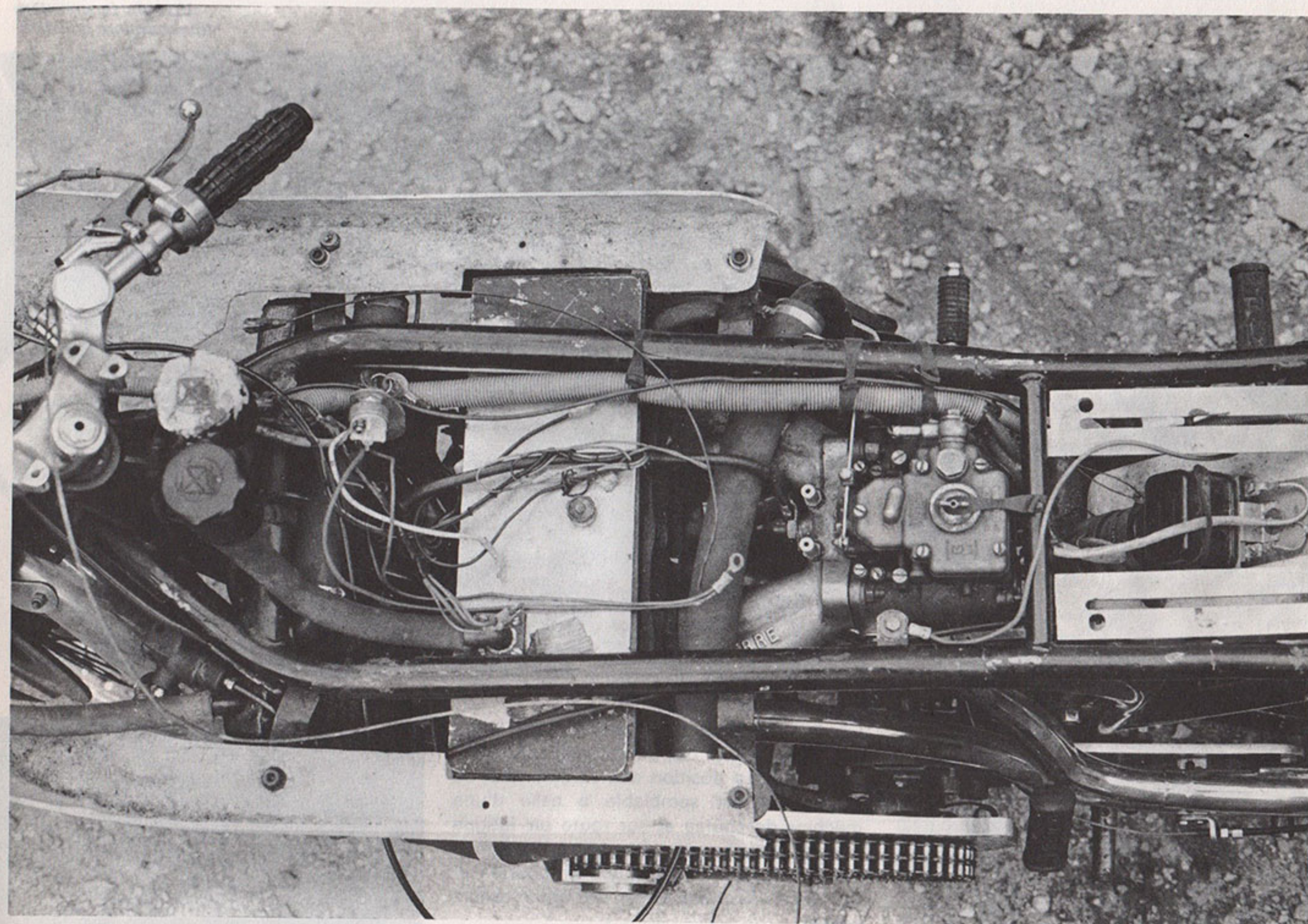
Sur le plan accessoires, la NOR 8 est beaucoup mieux équipée que toutes les machines vendues dans le commerce : trois mois de travail pour la seule fabrication du carénage! Il a fallu prendre les cotes d'encombrement de la moto et dessiner, sur trois bandes de tapisserie par exemple, le carénage en grandeur nature. Ce carénage est construit en deux parties, et Yves en a fait au préalable



ceux d'une R8. Pour monter ces freins, il a fallu usiner un moyeu en dural qui tourne sur un double roulement à double rangée de billes. Un joint SPI assure l'étanchéité du moyeu. Sur les conseils de Jean Riautor, le maître « rayonneur », Yves a percé les disques afin de loger les rayons. La position des trous est très importante et il a été nécessaire de fabriquer une fraise spéciale pour ce travail. La fixation des étriers de frein à la fourche est assurée en 3 points, par étrier bien sûr, et la commande de ce frein est hydraulique. Le frein arrière est

une forme en bois, avec des membrures comme un squelette de bateau, puis il a grillagé tout cela extérieurement et bourré de papier intérieurement. Ensuite une couche de plâtre est appliquée sur la partie extérieure. Avant d'être sec le plâtre est sculpté aux contours du carénage, puis il est soigneusement poli à la forme définitive. Ce travail de polissage fut un véritable calvaire pour Yves. La deuxième phase de l'opération consiste à appliquer trois couches de polyester et de tissus de verre sur le plâtre qui sera démolé. Une fois le polyester solidifié on obtient alors un moule

LA NOR 8
UN MONSTRE DE MOTO...

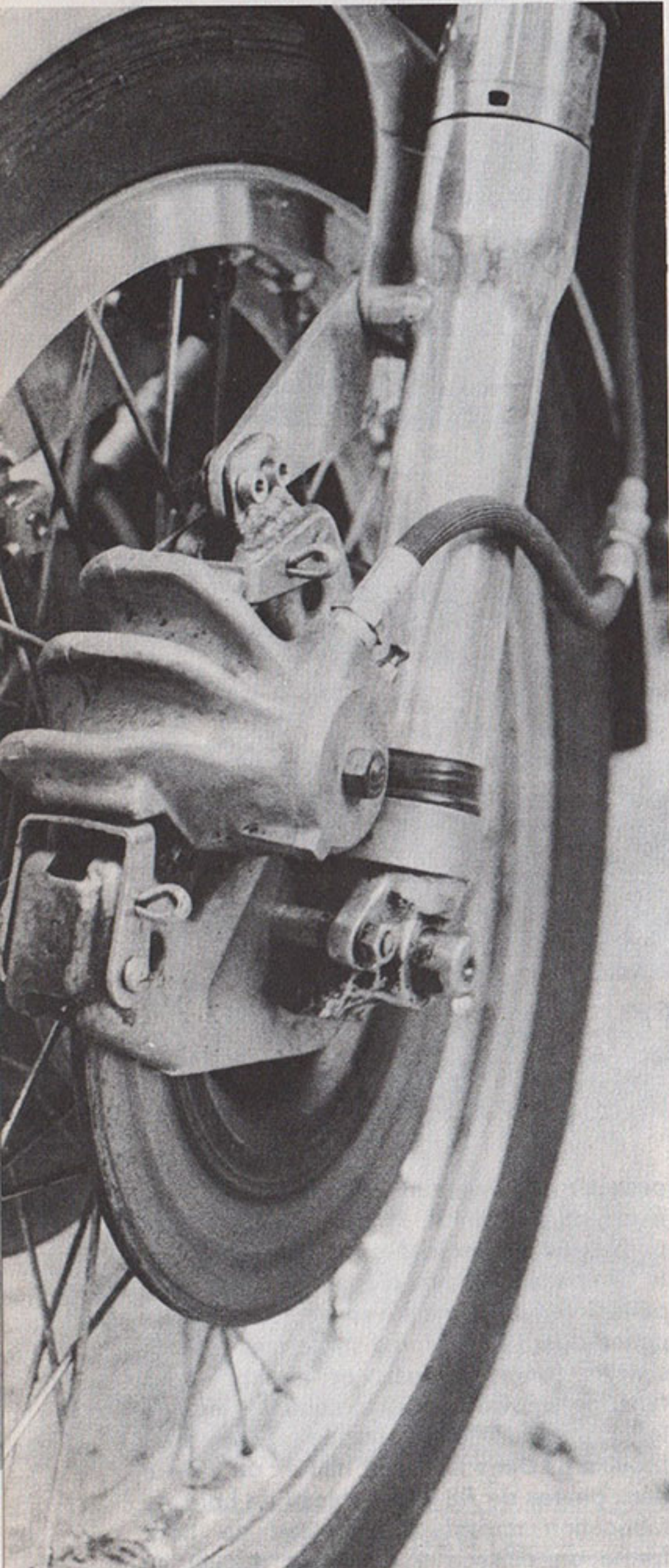


Fabrication du carénage...
comme un squelette de bateau.

parfaitement lisse dans lequel sera fabriqué le carénage définitif. Par endroits, dans les parties les plus exposées en cas de chutes, le carénage a 8 mm d'épaisseur. Dans sa partie inférieure, une ouverture est découpée pour diriger l'air en force sur le radiateur. Et sur les flancs, de part et d'autre, deux fenêtres amovibles sont pratiquées afin de loger un iode longue-portée et un anti-brouillard. Dans la partie haute, on trouve deux phares de R8 et le tableau de bord de fabrication maison. Ce tableau de bord forme un caisson à l'intérieur duquel se niche toute l'installation électrique, un vase d'expansion pour le radiateur et le réservoir de lookheed. Le tableau de bord est aussi complet qu'il est possible de le souhaiter; on ne trouve pas moins de onze instruments ou témoins qui sont : Un ampèremètre, un thermomètre d'eau, un autre d'huile, un témoin de point mort, un de clignotant, un voyant de pression d'huile, un pour le iode longue-portée, un autre pour l'anti-brouillard, la clé de contact et, bien sûr, un compteur gradué jusqu'à 240 km/h et un compte-

LA NOR 8

UN MONSTRE DE MOTO...

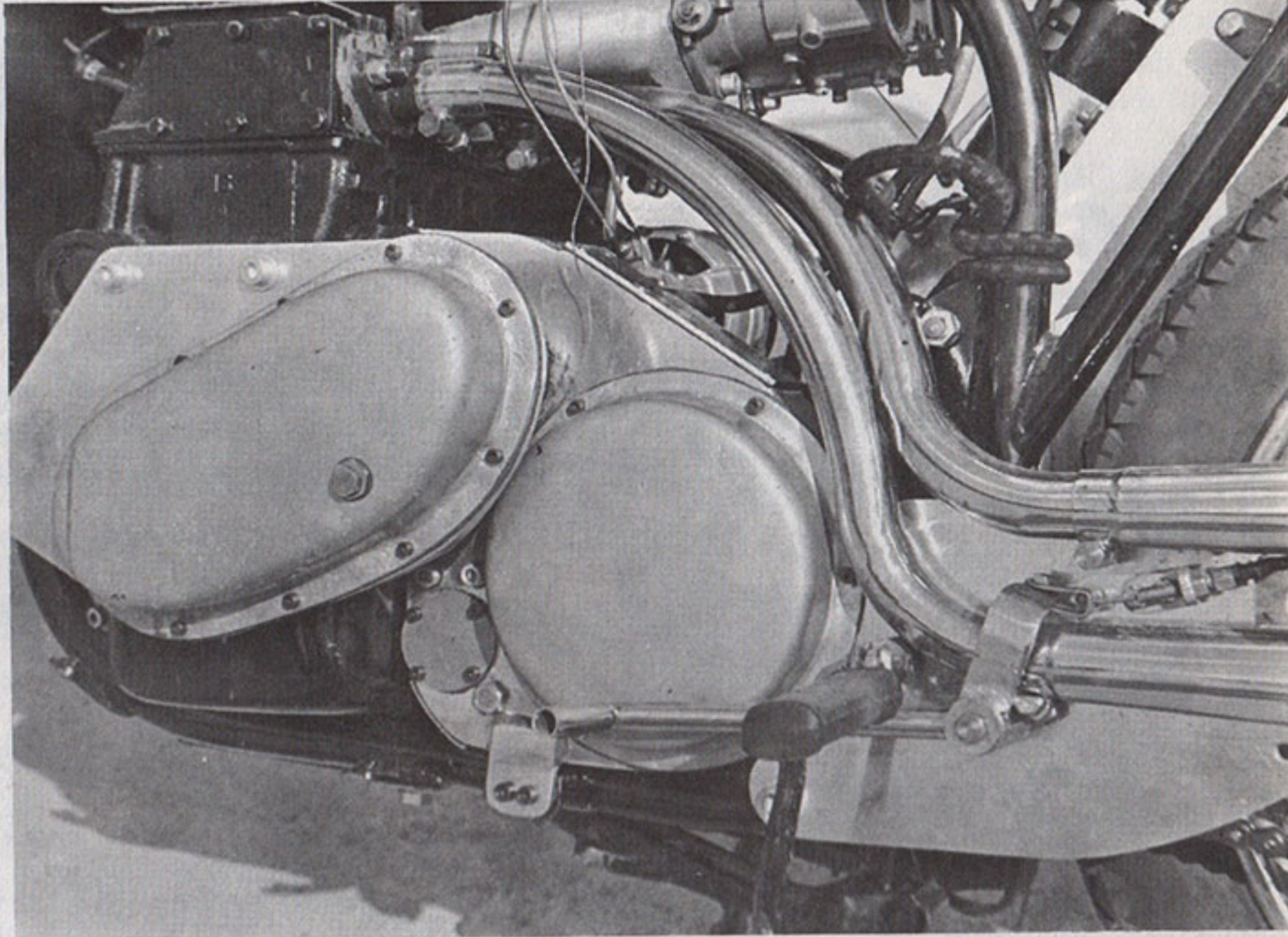


tours électronique. Dans le Toron qui alimente ce tableau de bord, il y a 29 fils et tous les appareils électriques sont montés avec relais. Le réservoir à essence de la NOR 8 est en polyester de fabrication maison, il comporte un évidement pour loger la batterie dans sa partie inférieure. La selle, de même matière et de même fabrication que le réservoir, offre la possibilité d'être amovible en position solo et duo sans démontage, grâce à un système à glissière.

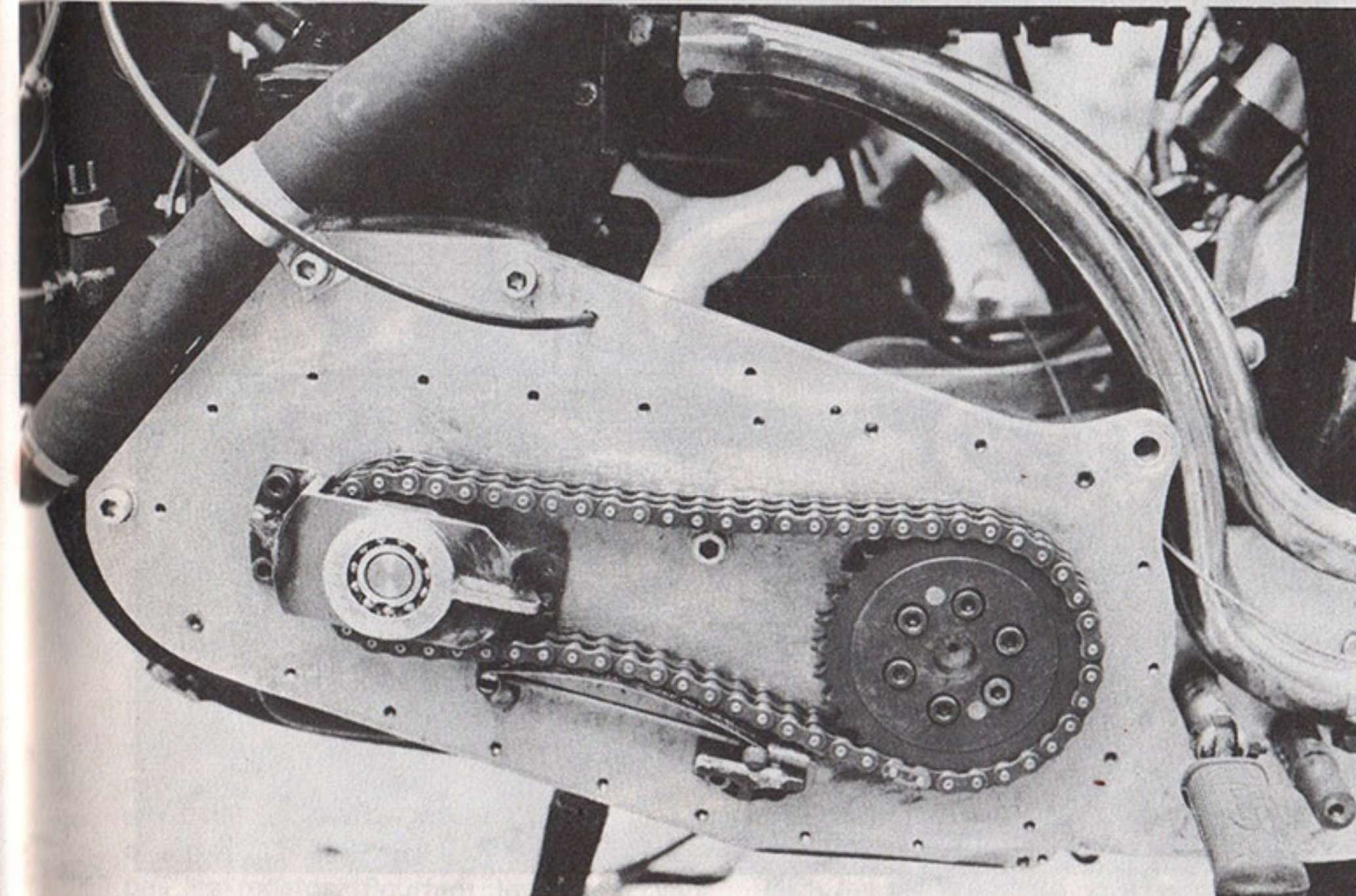
L'arrière de cette selle fait office de boîte à outils fermée (à clé) par la plaque d'immatriculation. La position des commandes de la NOR 8 est semblable à celle d'une machine de course et sur route on fatigue très peu, grâce aussi au confort exceptionnel que prodigue une selle bien rembourrée et les 10 cm de débattement des amortisseurs arrière.

Désormais, vous connaissez pratiquement tout sur la NOR 8. J'ajouterai pourtant qu'il a fallu 1 an et demi pour la réaliser totalement. Chaque soir, après son travail, Yves se « mettait » à la NOR 8, pendant les week-end aussi. Ses copains d'atelier l'ont bien aidés et d'autres comme Roland, Yvon, Pierrot... Sans eux, la NOR 8 n'aurait jamais été finie car bien souvent, devant les difficultés énormes de cette réalisation, Yves a été démoralisé. Après avoir dévoilé les secrets de son œuvre, le propriétaire du monstre m'a confié quelques impressions de conduite. Le moteur peut tourner à 300 t/mn au ralenti, et les montées en régime sont fabuleuses. La souplesse ne l'est pas moins puisque la puissance vient pratiquement dès 1 000 t/mn. Malgré le petit volant d'embrayage, le frein moteur est inouï : si vous coupez brutalement en première à 5 000 t/mn, la machine se met en travers ! La vitesse de pointe ne peut qu'être évaluée car Yves n'a pas encore poussé à fond. Mais il sait déjà qu'en troisième à 5 500 t/mn la NOR 8 suit aisément une 450 Honda à son maximum...

Vue de la première transmission primaire.

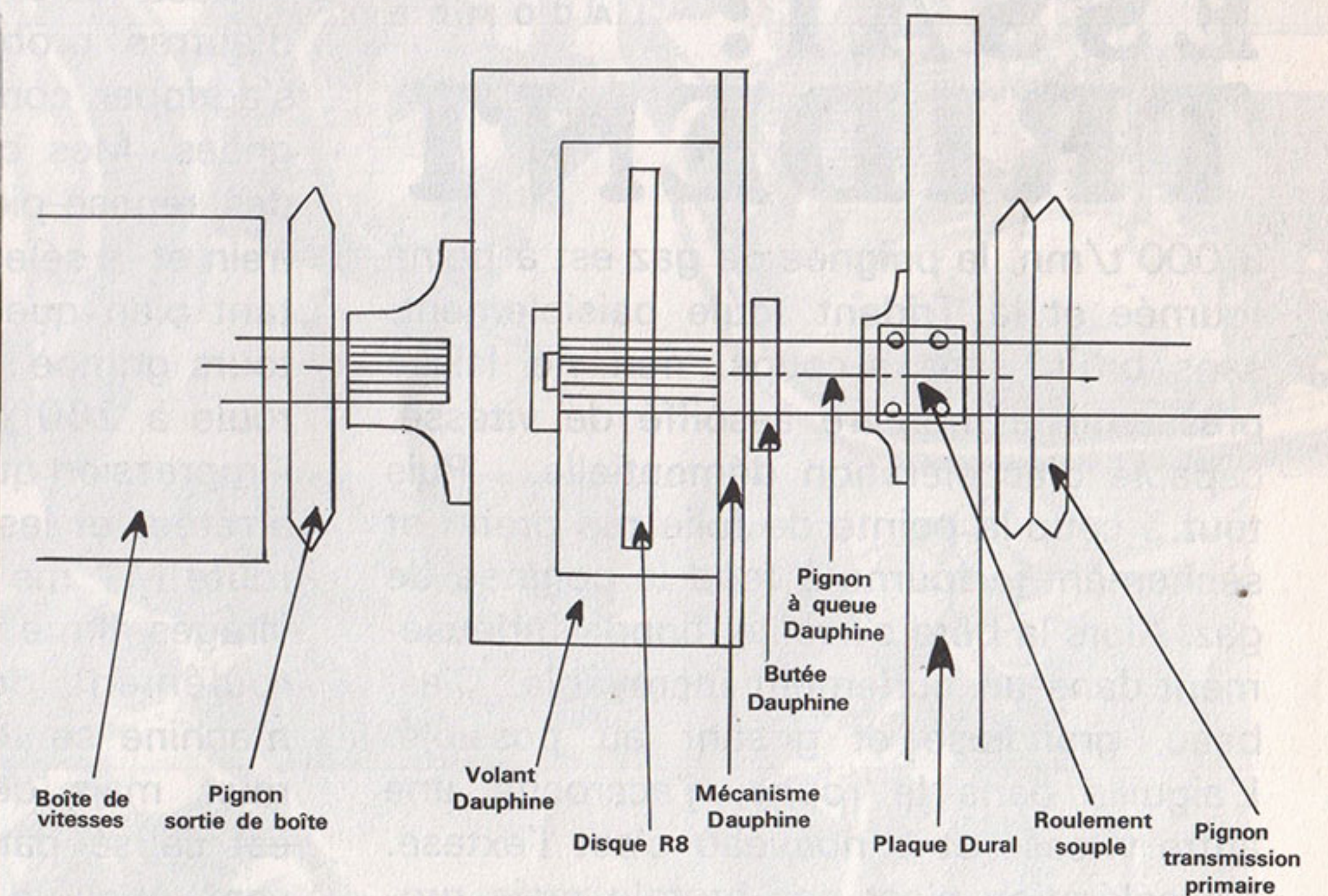
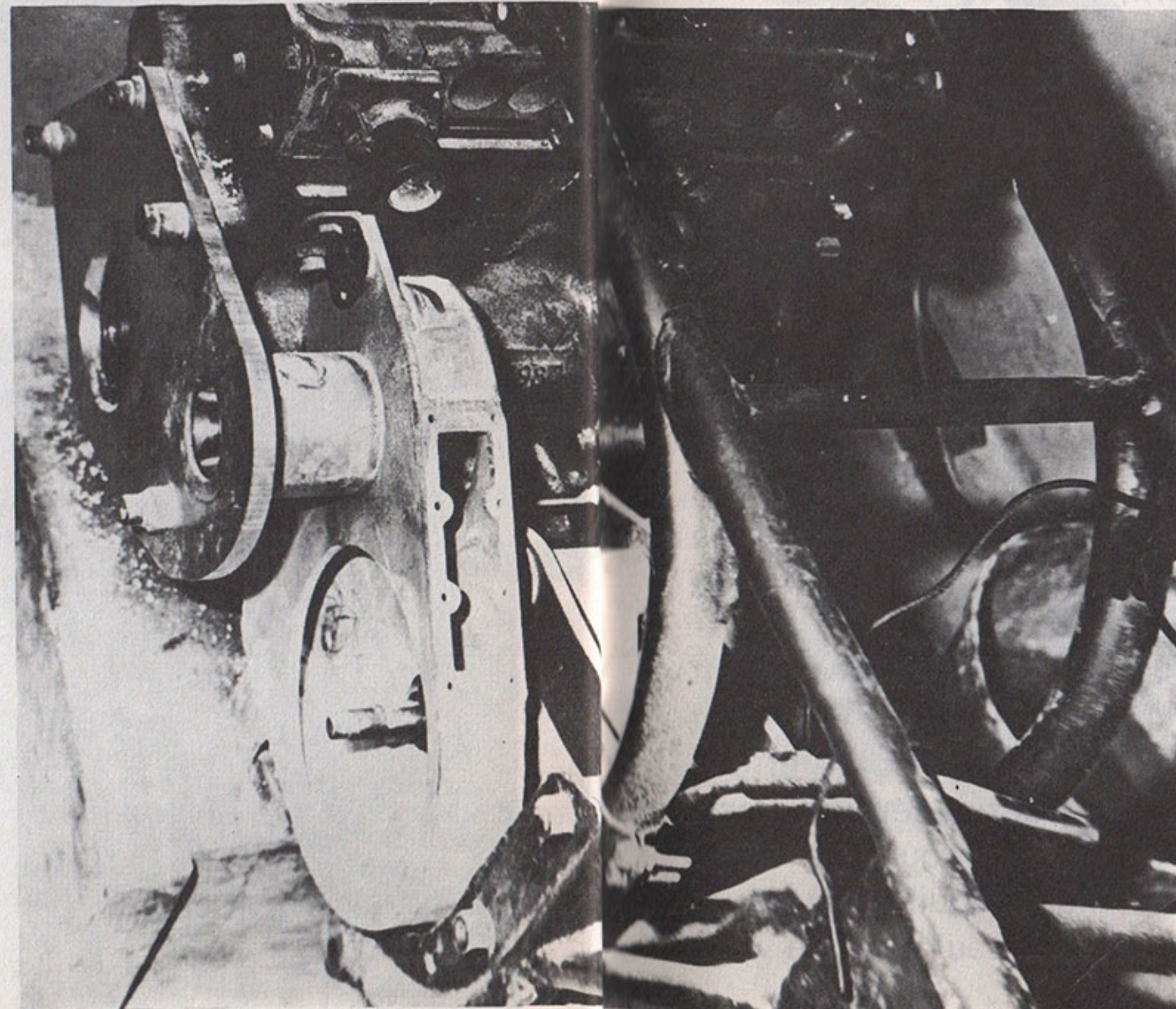


La seconde transmission primaire.



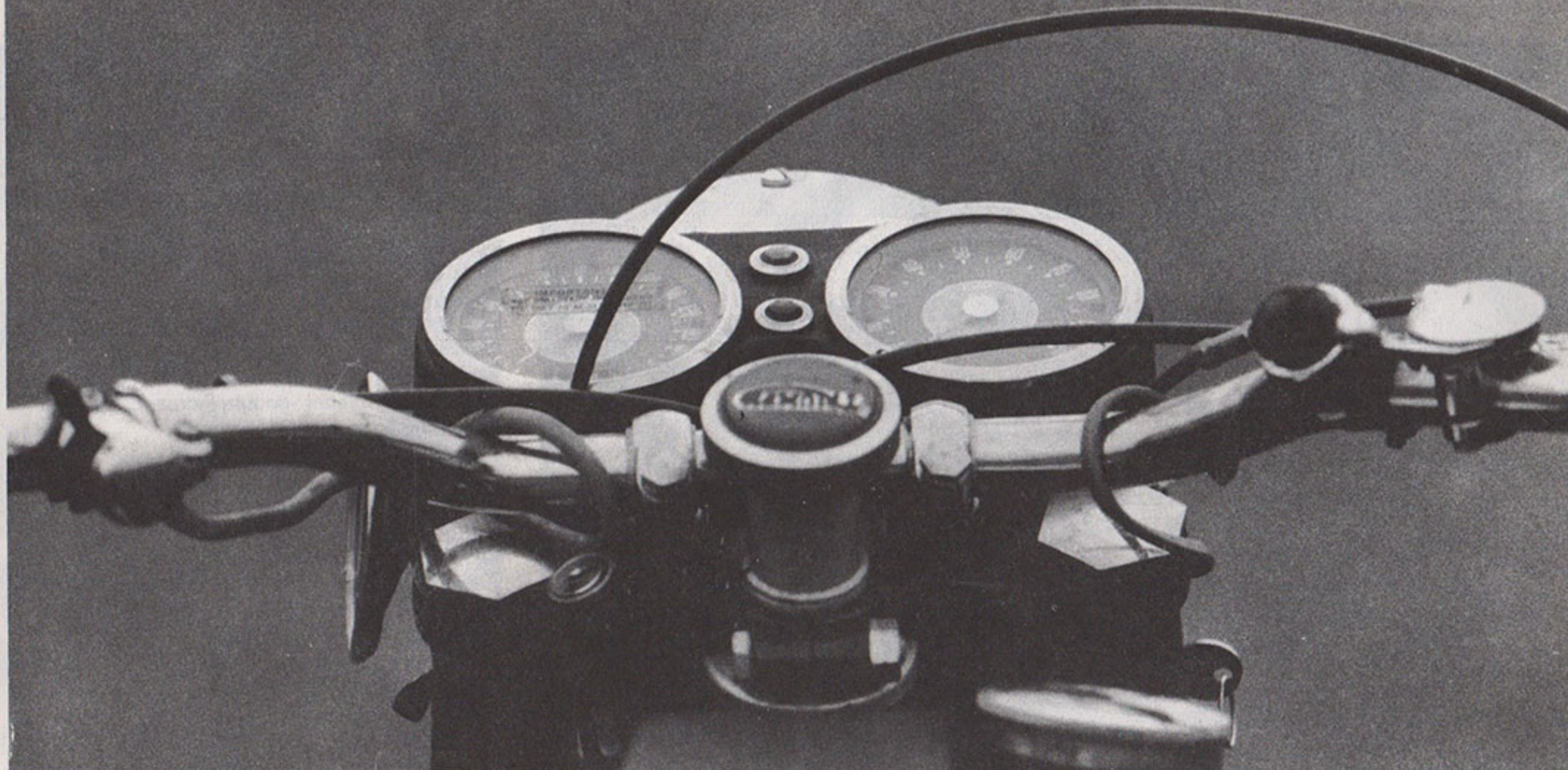
FICHE TECHNIQUE NOR 8

Moteur : 1 100 cc, 4 cylindres, culbuté, refroidi par eau.
Alésage-course : 70 x 72. Compression : 9,2 à 1.
Refroidissement à eau à thermosiphon accéléré par pompe.
Puissance évaluée à 65 CV à 6 000 t/mn.
Couple 10 kmg à 3 500 t/mn.
Embrayage monodisque à sec.
Carburateur Weber double corps 38 DCOE 8.
Boîte de vitesses : 4 rapports.
Cycle : Cadre Featherbed.
Frein AV double disque; AR simple came de 180 mm de diamètre.
Jantes Akron de 19 pouces.
Pneus 325 x 19 à l'AV; 350 x 19 à l'AR.
Allumage : Batterie 12 V - 38 A/h - Alternateur de 3 CV Citroën - 12 V, 240 Watts (à partir de 3 000 t/mn).
Réservoirs : Essence 22 litres - Huile 2,5 litres.
Poids évalué à 230 kg.
Vitesse évaluée à 6 000 t/mn - 216 chrono (36 km/h par 1 000 t/mn en 4°).
Prix de revient, main-d'œuvre non comprise : 6 800 F.



Ébauche de la première transmission primaire avec son relais.

EXCLUSIF



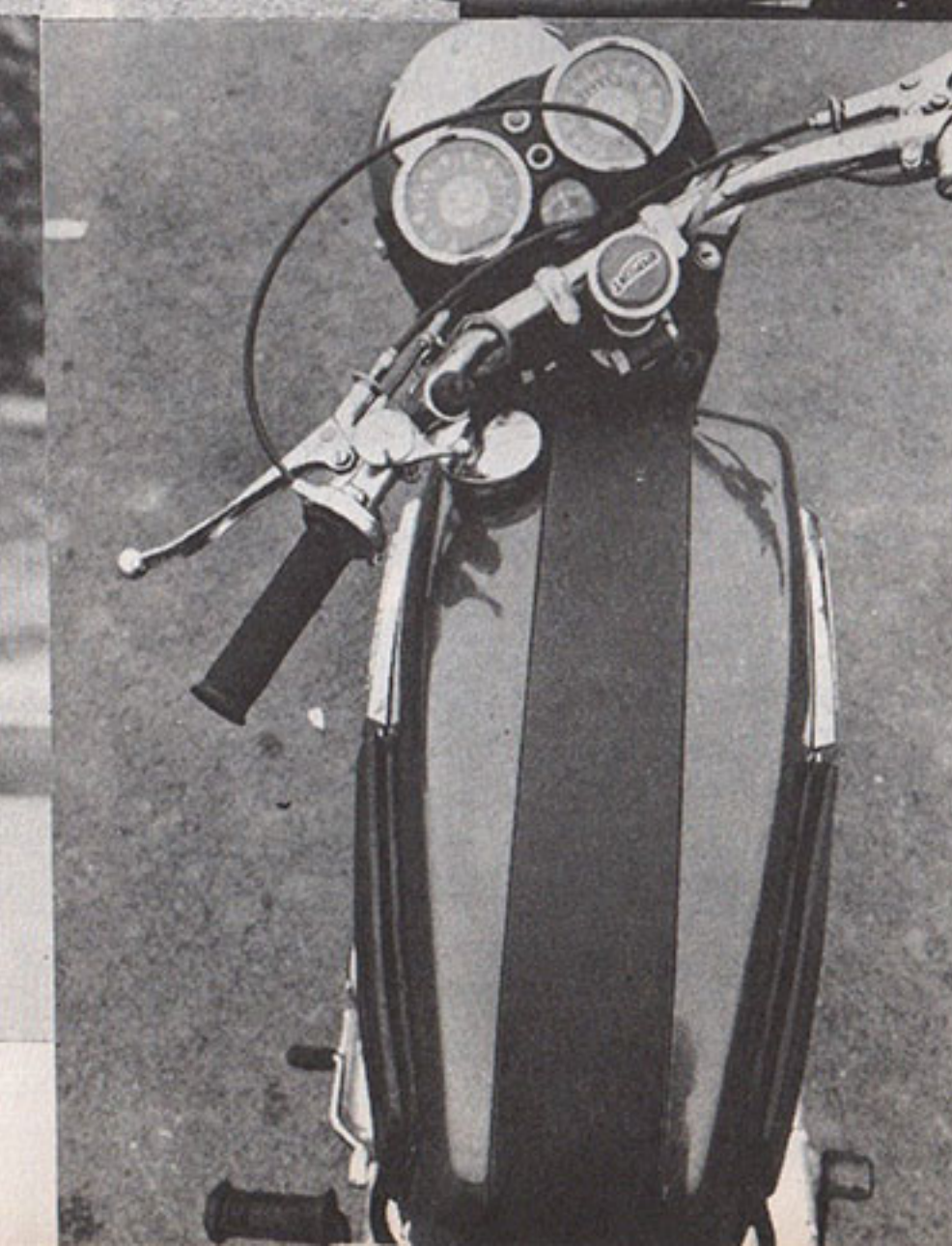
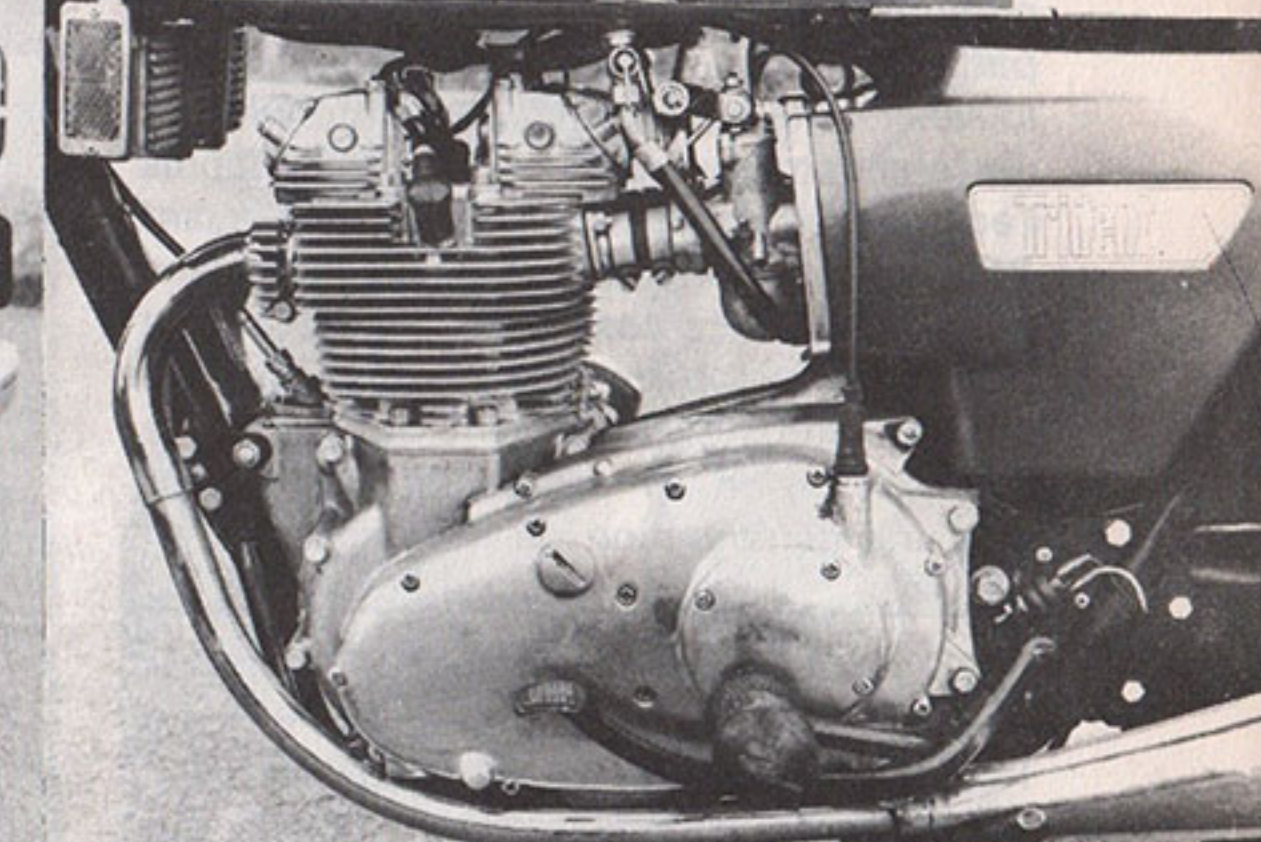
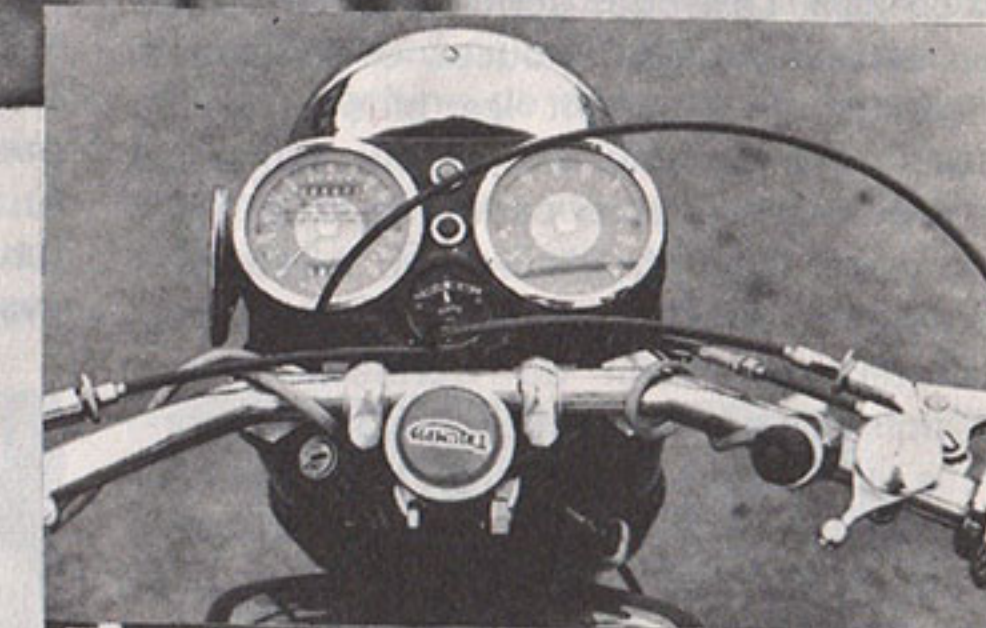
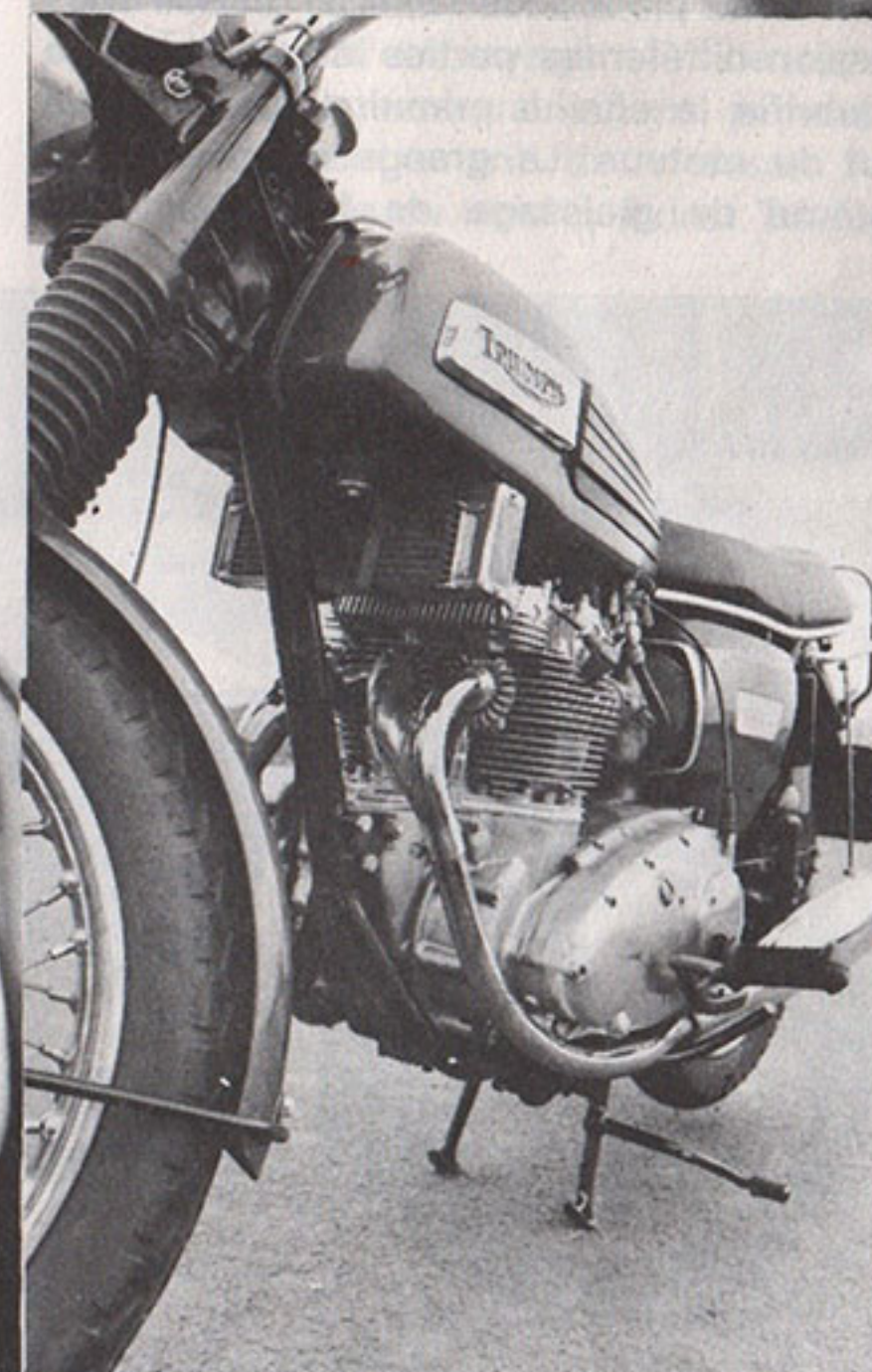
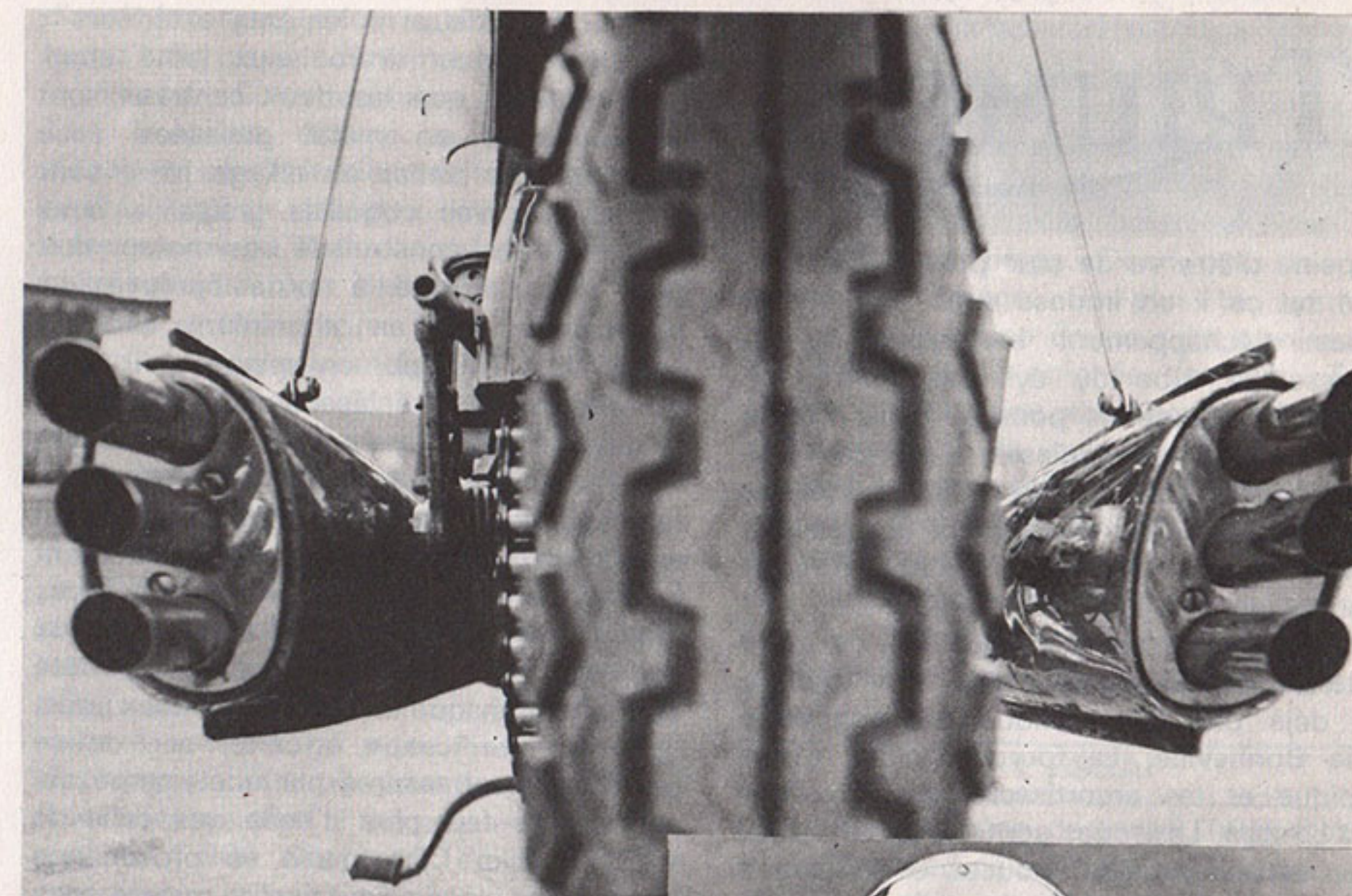
ESSAI: TRIDENT

PAR CHRISTIAN
LACOMBE

3 000 t/mn, la poignée de gaz est à peine tournée et la Trident roule paisiblement, sans bruit, sans à-coups, rien ne laisse pressentir le monstre assoiffé de vitesse, capable d'accélération démentielle... Puis tout à coup la pointe de folie me prend et sèchement je tourne à fond la poignée de gaz. Alors la bête s'éveille, bondit furieusement dans un hurlement incroyable. C'est beau, grandiose et grisant au possible. L'aiguille dans le rouge, j'accroche une autre vitesse et à nouveau c'est l'extase. L'accélération n'est pas brutale mais progressive et très puissante. Un vrai fauve cette Trident... En troisième, encore, une force invisible me tire violemment en arrière. Il semblerait que ma tête va se détacher (c'est ça une accélération à vous

dévisser la tête...). Passée la quatrième, d'autres problèmes se posent. Il faut s'agripper comme un désespéré aux poignées. Mes bottes ont tendance à riper des repose-pieds et je les glisse sous le frein et le sélecteur; ainsi, je me maintiens tant bien que mal. L'aiguille du compte-tours grimpe toujours... 8 000 t/mn : je roule à 200 chrono. A cette vitesse, j'ai l'impression que les voitures doublées sont arrêtées et les grandes courbes de l'auto-route M1 me paraissent être de ridicules virages. Il me faut presque deux bandes de roulement pour les négocier tant la machine se tortille. Ce n'est pas dangereux, mais désagréable. Ce louvoiement est causé par une trop grande prise au vent. Avec un carénage bien profilé et des petits guidons, il disparaîtrait certainement. Après quelque 10 km parcourus à cette allure je rends la main, épuisé physiquement, mais heureux. Un seul mot me vient à l'esprit : sensationnel...

Vue de profil la Trident rappelle la Bonneville, et pour cause, la partie cycle est pratiquement la même. Seuls quelques accessoires changent, comme le réservoir d'essence désormais plus anguleux et les caches latéraux qui s'accordent au nouveau dessin du réservoir. Le tableau de bord a aussi été modifié, les cadrans compte-tours ne sont plus séparés, un boîtier métallique les réunit et le commutateur de contact est situé sur la patte de fixation du phare, alors que sur la Bonneville il prenait place sur le coffre à batterie. La selle amovible est toujours aussi longue, large et confortable. Pour le passager, un arceau de maintien est monté en série à l'arrière du siège; son utilité me paraît douteuse. A mon avis, il est préférable de se tenir au conducteur. Ce qui étonne le plus sur la Trident ce sont les pots d'échappement. Très longs, volumineux, en forme de cône, se terminant par trois ridicules petits tubes. On aurait pu espérer mieux pour un 3 cylindres; par exemple dans le genre trois mégaphones séparés, comme sur la MV3 (après essais, les ingénieurs se sont aperçus qu'ils perdaient des CV en adaptant des mégaphones). Toujours vue de profil, le moteur, lui, n'impressionne pas du tout. On ne s'imaginerait pas un seul instant qu'il s'agit d'un trois cylindres de 750 cc. Il fait plutôt penser à celui des 500 cc de la marque; d'ailleurs, dans la rue, la Trident ne capte pas les regards. Pourtant le moteur vaut



TRIUMPH

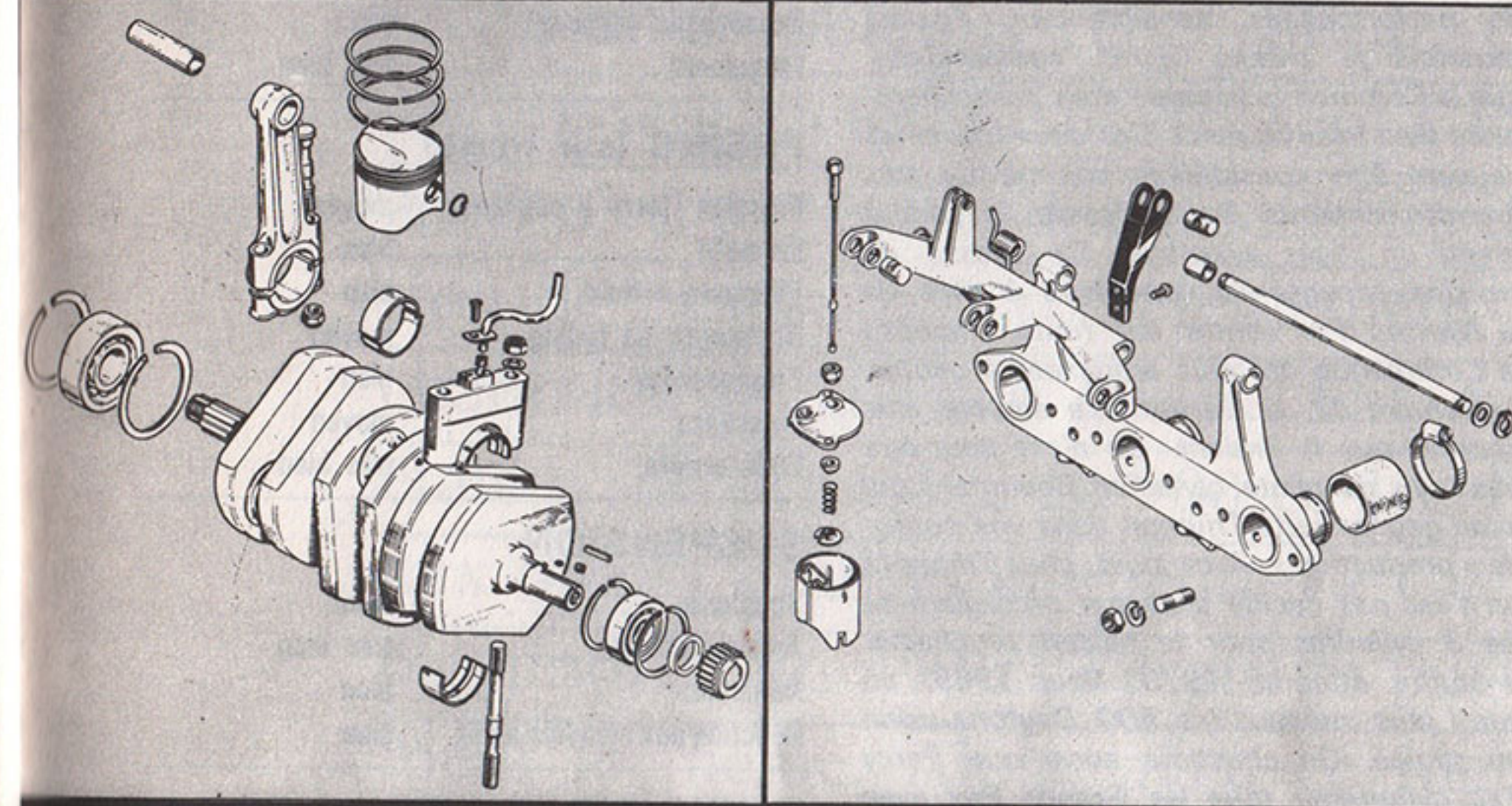
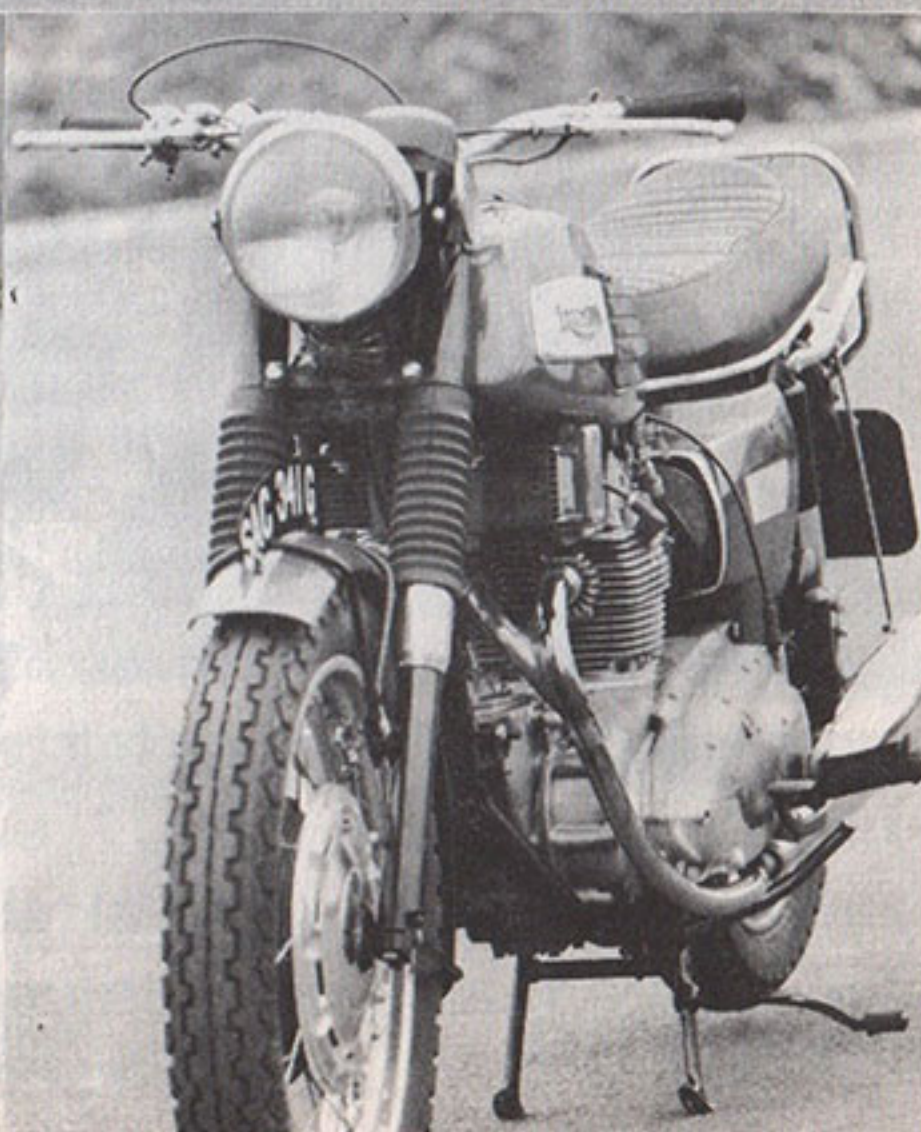
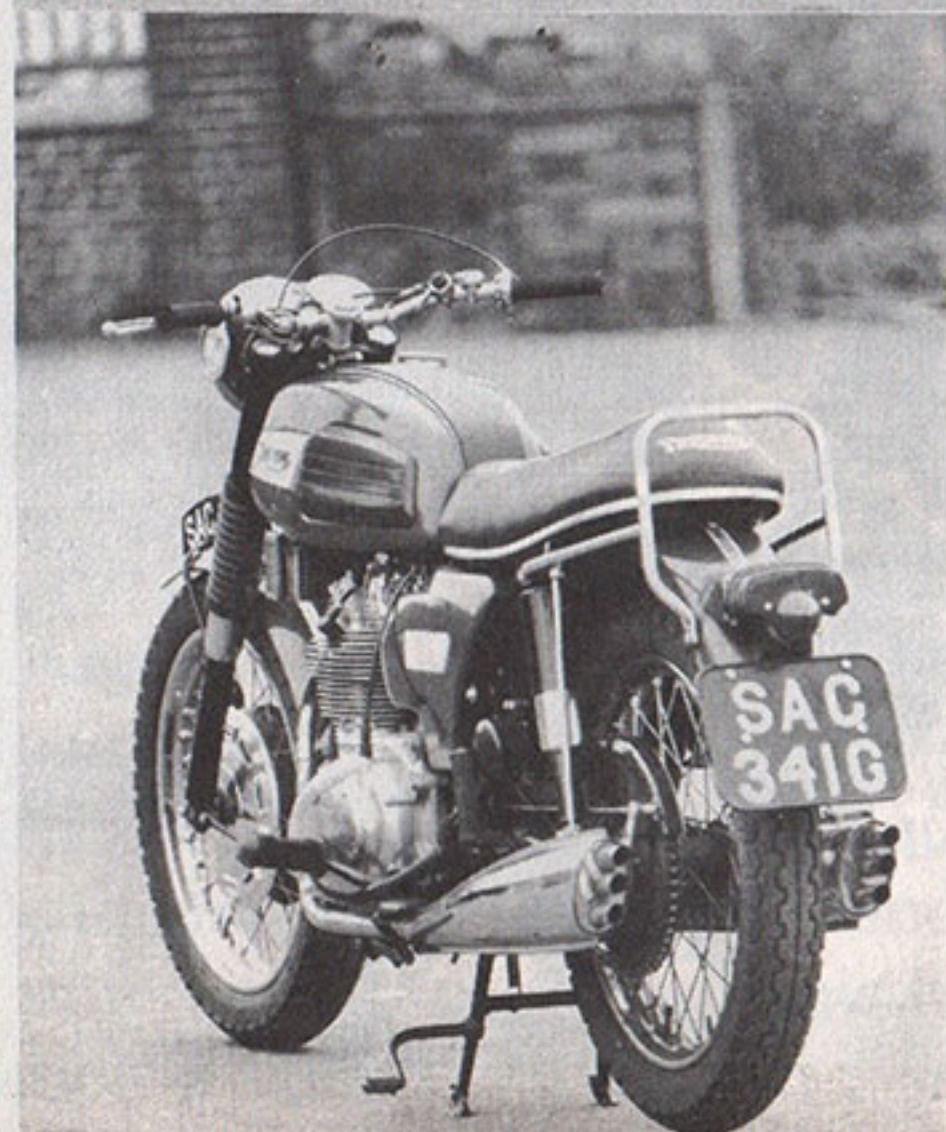
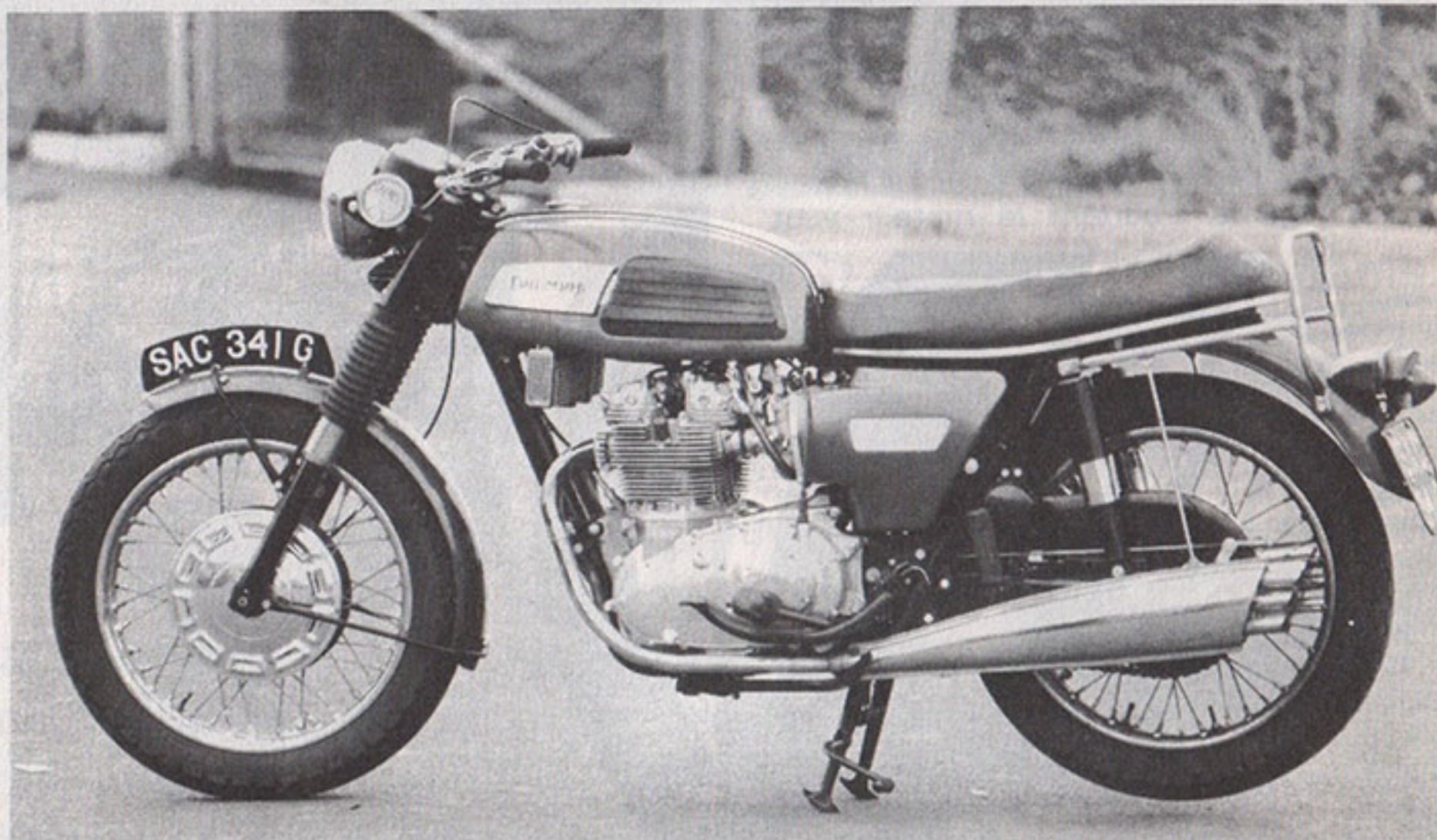
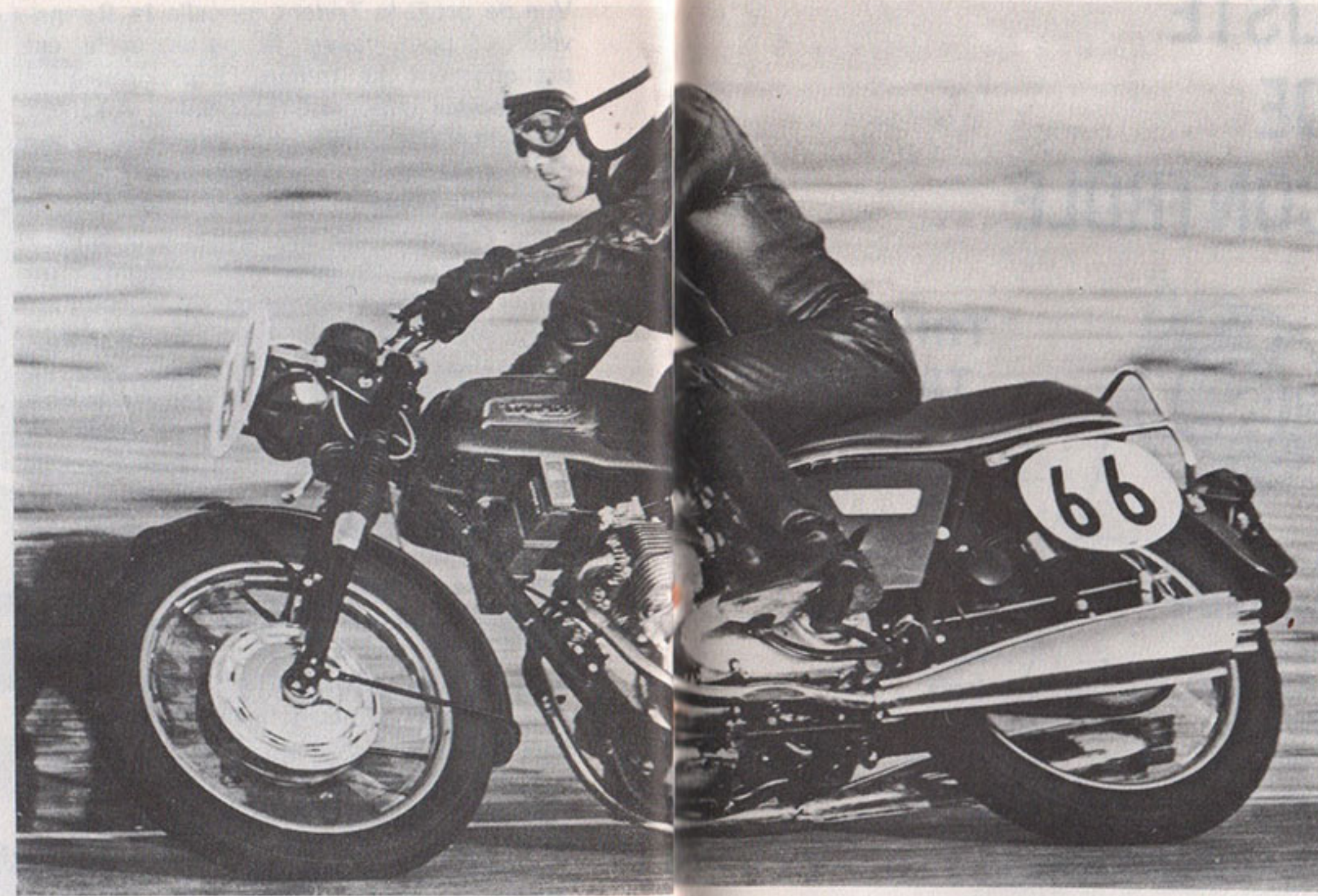
la peine d'être vu de plus près et de face. Comme ça il en impose avec ses quatre tubes d'échappement surgissant de la culasse (le tube du cylindre central se dédouble). Toutefois pour un trois pattes l'ensemble cylindre-culasse n'est pas très large, guère plus que le Twin Bonneville. Ce n'est que le bas-moteur qui a gagné de l'embonpoint à cause d'un nouvel embrayage.

Avant d'étudier la technique de ce trois pattes, considérons la partie cycle qui, je l'ai déjà dit, est pratiquement identique à la Bonneville. La fourche avant télescopique et les amortisseurs arrière n'ont pas changé. Les roues sont toujours chaussées de pneus de 19 pouces et les freins sont ceux qui équipent les plus récentes Triumph Twin, soit un simple came à l'arrière et un double came de 200 mm avec ouïes de refroidissement à l'avant. Le cadre, un simple berceau dédoublé sous le moteur est celui du Bonneville avec toutefois des sections de tubes plus importantes à certains endroits. Tel le simple berceau qui est désormais d'un plus gros diamètre. Je suis persuadé qu'un bon nombre de lecteurs seront déçus par cette partie cycle car ils ont entendu parler des louvoignements intempestifs de la Bonneville. Je ferai remarquer, à ceux-ci, que depuis l'adoption des nouvelles fourches avant BSA, les Triumph tiennent beaucoup mieux la route. Dans le cas de la Trident, il faut aussi tenir compte de l'absence de vibrations qui, sur une moto, peuvent être la cause d'une distorsion du cadre, par conséquent et d'une détérioration de la rigidité.

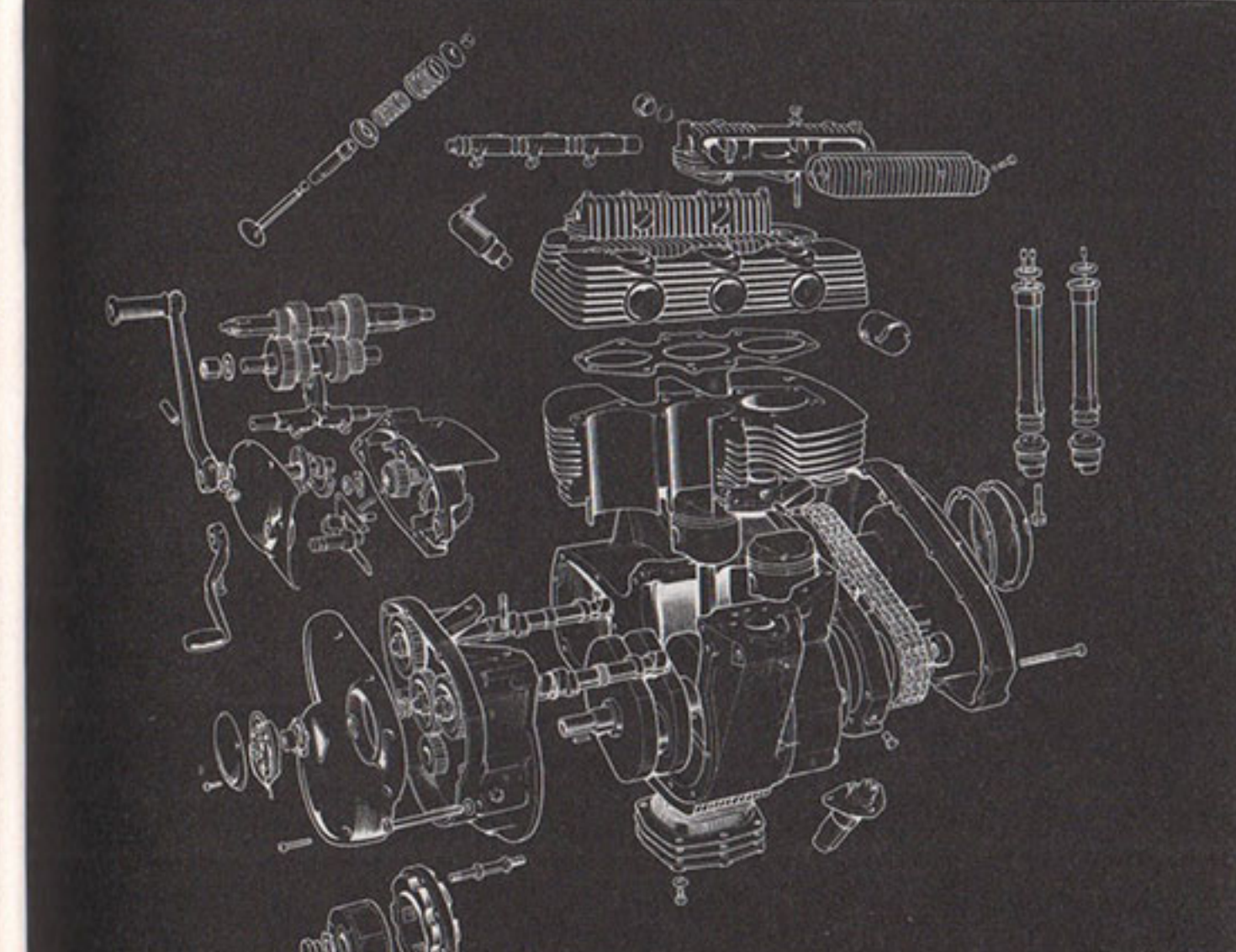
LE TROIS-PATTES

Pourquoi un trois cylindres? C'est une question que j'ai immédiatement posée aux ingénieurs de chez Triumph. Leur réponse a porté sur cinq points. Faible largeur du bloc moteur, simplicité de construction par rapport à un quatre cylindres, prix de revient inférieur à un quatre pattes, possibilité d'équilibrage de l'embellage à 120° (ce qui amortit beaucoup les vibrations). Enfin il n'y a jamais eu de trois cylindres dans les motos de tourisme et c'est aussi un argument de vente. D'autre part, la cylindrée unitaire de la trois cylindres, qui est de 250 cc, possède les cotes suivantes : 67 x 70 d'alésage-course et comme par hasard on retrouve ces cotes sur le monocylindre 250 et la future Twin 500 cc, ce qui facilitera singulièrement l'approvisionnement en pièces de rechange. Mise à part la boîte de vitesses à quatre rapports qui reste celle de la Bonneville, tout change dans le moteur trois cylindres. L'embellage fait d'une seule pièce repose en quatre

points, avec deux roulements extérieurs : un à billes et un à rouleaux (côté alternateur) tandis que les deux centraux sont des coquilles en métal graissées sous pression. Les bielles en alliage léger sont à chapeau avec coquilles graissées sous pression. Ainsi construit le bas-moteur doit être d'une solidité à toute épreuve. Le bloc-cylindre est en aluminium chemisé acier; chez Triumph, on assure qu'il n'est pas nécessaire de réalésé avant 80 000 km. La culasse d'une seule pièce en aluminium comporte des chambres de combustion hémisphériques avec sièges de soupapes en acier. Douze goujons la tiennent solidement fixée au reste du moteur. Quatre gros tubes chromés, deux à l'avant du moteur et deux derrière contiennent les six poussoirs. Côté alternateur chaque tube renferme deux poussoirs. La lubrification à carter sec de ce trois pattes est assurée par une pompe qui débite trois fois plus d'huile que celle de la Bonneville. Cette huile en provenance du réservoir placé sous la selle, graisse sous pression différentes parties de l'embellage et lubrifie la chaîne primaire ainsi que le haut du moteur. La grande innovation du système de graissage de la Trident est



La rampe à carburateurs et l'embellage de la trois pattes.



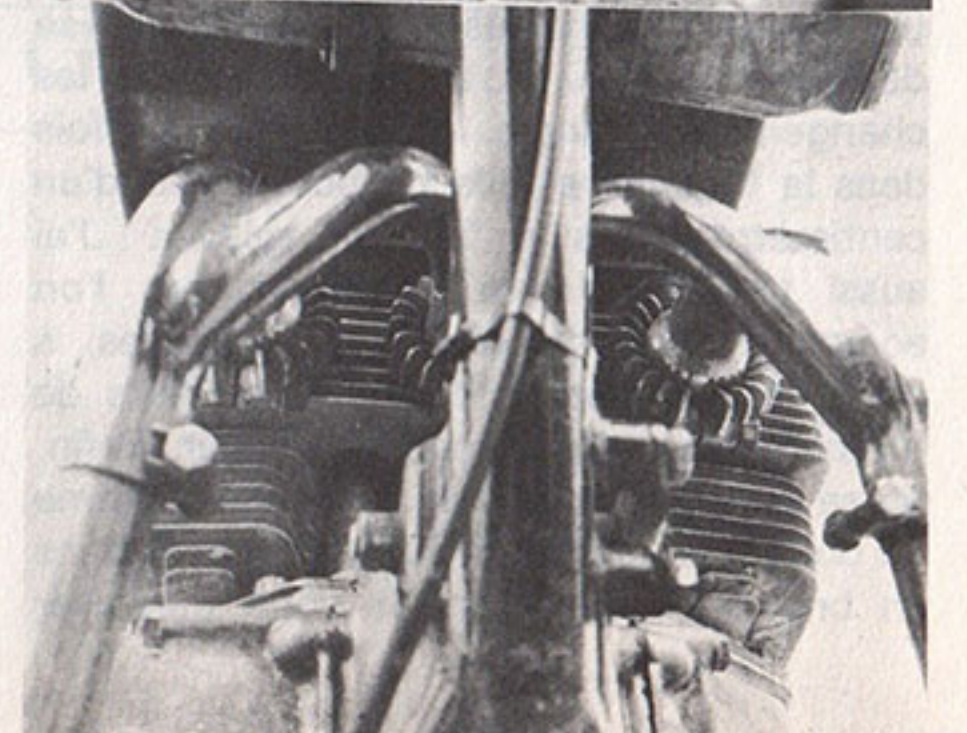
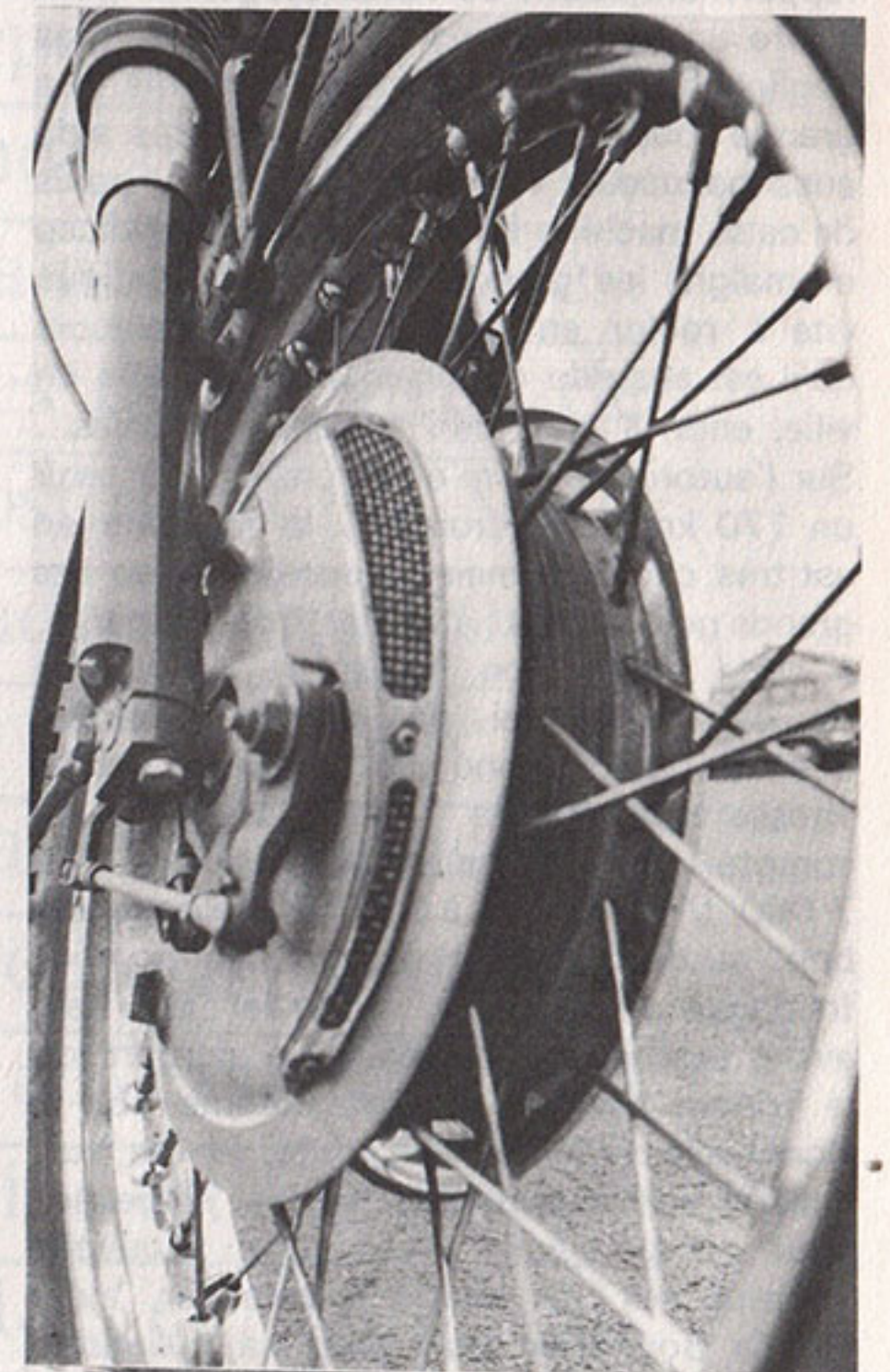
Éclaté du moteur avec la boîte de vitesses de la Bonneville.

d'avoir incorporé dans le circuit un radiateur d'huile placé à l'avant du moteur sous le réservoir. Cette technique chère à Percy Tait, le pilote d'usine, a pour résultat d'abaisser considérablement la température de l'huile qui se situe aux environs de 55° alors que sur un Twin elle est de 85°. Une huile refroidie c'est bien, mais une huile refroidie et très propre, c'est mieux; aussi on ne compte pas moins de trois filtres à huile dans le circuit. L'équipement électrique de la 750 Triumph fait appel à un alternateur Lucas et à une batterie de 12 volts. Les trois bobines sont logées sous la selle et les vis platinées sont entraînées par l'arbre à came d'échappement comme sur la Bonneville. Côté transmission primaire, c'est tout nouveau. La chaîne est désormais triplex et l'embrayage qui travaille à sec est du type mono-disque à diaphragme construit par Borg et Beck. C'est sensiblement le même que celui équipant le 1 300 Cooper S de Rallye. Un amortisseur de transmission a été monté sur le pignon d'embrayage afin de réduire les à-coups inmanquablement provoqués à chaque changement de vitesse. Pour clore cette étude du trois cylindres Triumph,

un coup de chapeau au montage des trois carburateurs AMAL concentriques de 27 mm de diamètre. Ils sont tous trois fixés sur une pièce d'aluminium qui supporte une rampe permettant la levée simultanée des trois boisseaux par un seul câble de tirage. Donc pas de problème de réglage. De plus ce système assure une certaine douceur de maniement au niveau de la poignée des gaz. Trois petites durites en caoutchouc relient les carburateurs à la culasse. Ce montage souple, souvent employé en compétition, protège des vibrations les cuves des carburateurs (ces vibrations provoquant des perturbations dans le mélange gazeux). Sur la Trident cette technique est un excès de zèle car le moteur ne vibre presque pas.

L'ESSAI

J'ai pris possession de « ma » Trident dans la banlieue sud de Londres où elle tenait un rôle de machine de démonstration chez un motoriste. Ma première réaction en la voyant fut encore de la comparer à la Bonneville. Elle n'est guère plus grosse que sa petite sœur et présente les mêmes



signes distinctifs dans la finition qui est d'un niveau moyen bien qu'en nette amélioration. Ainsi on trouve, entre autres, des graisseurs sur les câbles et, détail très intéressant, la commande du frein avant allume le stop. La mise en route du trois cylindres est facile mais oui... Certains lecteurs se souviennent peut-être des réflexions de J.-P. B. au sujet du démarrage du moteur de la Bonneville (essai *Champion*, n° 11) qu'il jugeait pratiquement impossible à moins de peser 90 kg. Avec la Trident, J.-P. B. n'aurait plus de problème, même le plus léger des motards la mettrait en route après deux coups de kick. Au préalable, à froid, il est conseillé de faire déborder les cuves des deux carburateurs extérieurs, ensuite contact, une lumière rouge s'allume sur le tableau de bord. On pourrait penser qu'il s'agit d'un voyant de point mort, en vérité c'est un témoin de pression d'huile (détail jusqu'alors inconnu sur une moto). Dès que le moteur fonctionne, il s'éteint. Le ralenti se situe à 600 t/mn; à ce régime le moteur ne tourne pas toujours sur trois pattes. Le débrayage est doux et la première s'enclanche sans que l'on ressente d'à-coups. L'amortisseur de transmission remplit bien sa tâche. Sur ce rapport, en jouant de l'embrayage, on peut suivre un homme au pas, ce qui n'est pas négligeable dans les encombrements. La grande souplesse de ce trois cylindres aide aussi beaucoup. Par contre, le coquet poids de cette machine (220 kg) est un handicap et malgré les grands guidons, on fatigue vite à rouler en ville. Je pense toujours qu'il est absurde d'utiliser un gros cube en ville, enfin il faut bien traverser Londres... Sur l'autoroute, je m'étais promis de tenir un 170 km/h de croisière, la machine en est très capable, mais la position avec ces grands guidons est vraiment trop fatigante, à cette vitesse on s'aperçoit de l'utilité du carénage! J'ai pu toutefois vérifier que le 170 chrono de croisière est la vitesse idéale de la Trident. L'aiguille du compte-tours navigue alors autour de 7 000 t/mn. Jusqu'à 160 le freinage est bon, au-dessus c'est moyen. Après deux freinages en panique, le levier du frein avant touche la poignée... Le confort de la Trident est fort correct, comme sur la Bonneville... Quitte l'autoroute, je me suis balladé sur des petites routes sinueuses pour m'apercevoir que cette nouvelle Triumph est très lourde à balancer, alors que la Bonneville est, pour sa cylindrée, un vrai vélo. Dans les enfilades il faut se démener comme un beau diable pour les changements d'angle. Par contre, une fois dans la trajectoire, elle ne bouge pas d'un centimètre, mais il faut la relever. J'ai aussi tôt fait de m'apercevoir que l'on accrochait trop facilement les béquilles, à croire que la plupart des constructeurs de motos ignorent résolument ce danger. Enfin, on se console un peu en accélérant comme un obus à la sortie des virages et ceci dans un bruit d'échappement à vous paralyser

les sens. C'est merveilleux cette sonorité de trois cylindres. A seulement l'entendre on penserait qu'il s'agit d'un quatre cylindres et plus précisément d'une Ariel Square Four.

PERFORMANCES

C'est à la MIRA (le Montlhéry anglais) que se sont effectués les chronos sur une longue ligne droite. Ce jour-là le vent soufflait à 30 km/h avec des pointes à 50, ce qui explique la différence de temps dans les deux sens. Avec vent trois-quart arrière on a obtenu 205,308 km/h et dans l'autre sens 191,471 km/h. La moyenne de ces deux vitesses donne tout de même 198,711 km/h; c'est la vitesse que l'on obtient à 8 000 t/mn en prise. Pour le 400 m départ arrêté, on a chronométré 13,8 secondes dans un sens et 13,2 dans l'autre, soit 13,5 de moyenne. De toute façon on est toujours à plus de 160 chrono au bout de 400 m.

CONCLUSION

En conclusion de cet essai je ne peux m'empêcher de comparer la Trident à sa rivale la Norton Commando (essai Champion, n° 34). Toutes deux sont créditées de performances sensiblement égales, toutefois je pense, après comparaison, que la Commando essayée était particulièrement bien mise au point. Ces deux machines peuvent être considérées comme de très grandes routières. Sur autoroute, la Trident prend un léger avantage. Sa vitesse de croisière-sécurité est supérieure à celle de la Norton. Par contre sur route sinueuse la Commando est plus amusante à piloter. Autrement dit, la Norton m'a semblé plus sportive que la Trident. Ce n'est peut-être pas l'avis du pilote canadien Beaumont qui a fait gagner cette Triumph dans une course de « production ». A ce sujet, chez Triumph, on n'est pas décidé à aligner officiellement les 3 cylindres pour la saison prochaine. Il faudra attendre 1970. Pour 1969, on verra plus souvent les 500 Daytona-usine en course. On chuchote aussi que Percy Tait disputerait tous les Grands Prix avec cette machine.

FICHE TECHNIQUE TRIDENT

Moteur : 3 cylindres, 4 temps, culbuté refroidi par air.
Alésage-course : 60 x 70; Cylindrée 741 cc.
Puissance : 60 CV à 7 500 t/mn; Compression : 9,5 à 1.
Carburateurs : 3 Amal Concentric de 27 mm de diamètre.
Boîte : 4 vitesses; Étagement 1^{re} : 11,95 à 1; 2^e : 8,3 à 1; 3^e : 5,83 à 1; 4^e 4,89 à 1.
Embrayage : monodisque à diaphragme travaillant à sec.
Allumage : Batterie 12 volts, alternateur 110 watts.
Cycle : Simple berceau dédoublé sous le moteur.
Suspension : Fourche avant télescopique, bras oscillant à l'arrière avec amortisseurs hydrauliques réglables.
Roues : 3,25 x 19 à l'avant et 4,10 x 19 à l'arrière.
Freins : Double came de 200 mm à l'avant, simple came de 175 mm à l'arrière.
Réservoir : Essence : 22,5 l; Huile : 3,4 l.
Poids : 214 kg à vide.
Prix : non annoncé.
Importateur : Cycles Peugeot-Triumph, 72, avenue de la Grande-Armée, Paris (17^e).

LISTE DE CONTRÔLE



TRIUMPH TRIDENT

MOTEUR

Bruit superbe
Démarrage facile
Vibrations très peu
Souplesse excellent
Nervosité excellent

TRANSMISSION

Embrayage très bien
Passage de vitesses bien
Étagement très bien

FREINS (sur route)

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

SUSPENSION

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

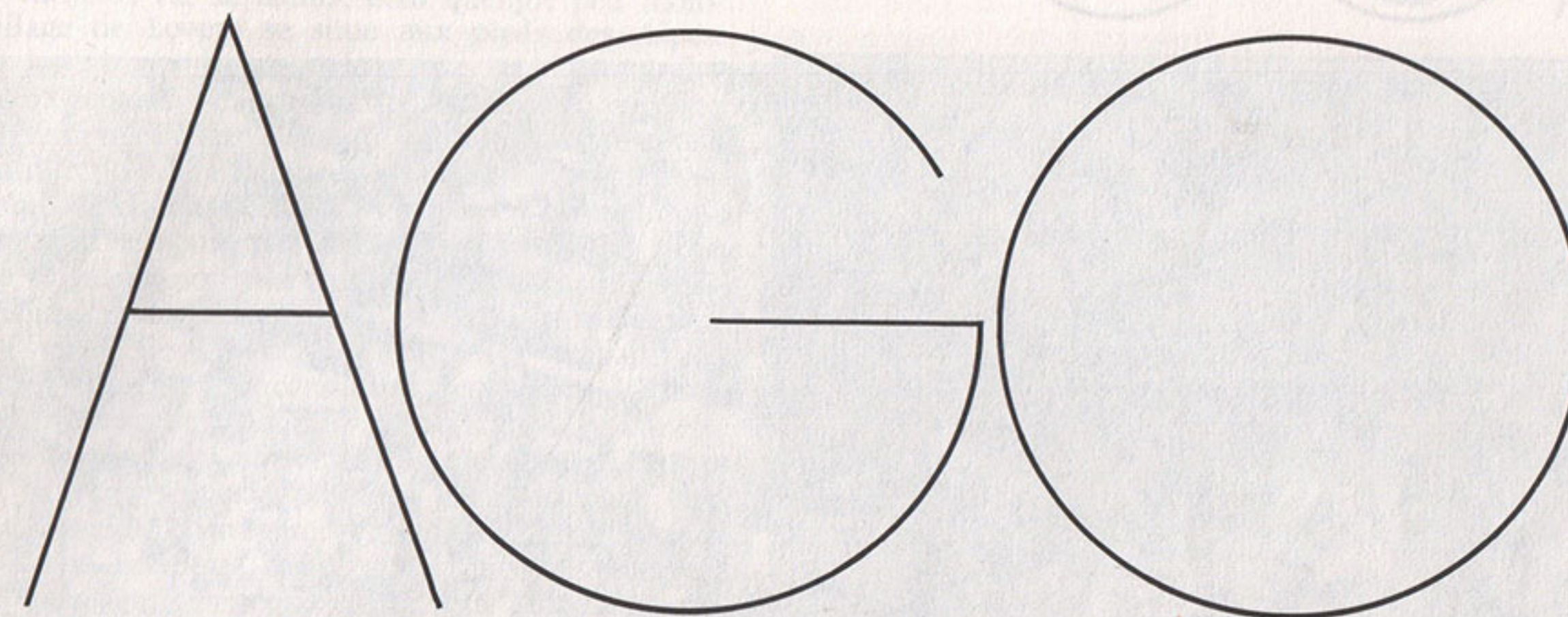
TENUE DE ROUTE

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

DIVERS

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

LE CIRCUIT DU TOUR DU LAC

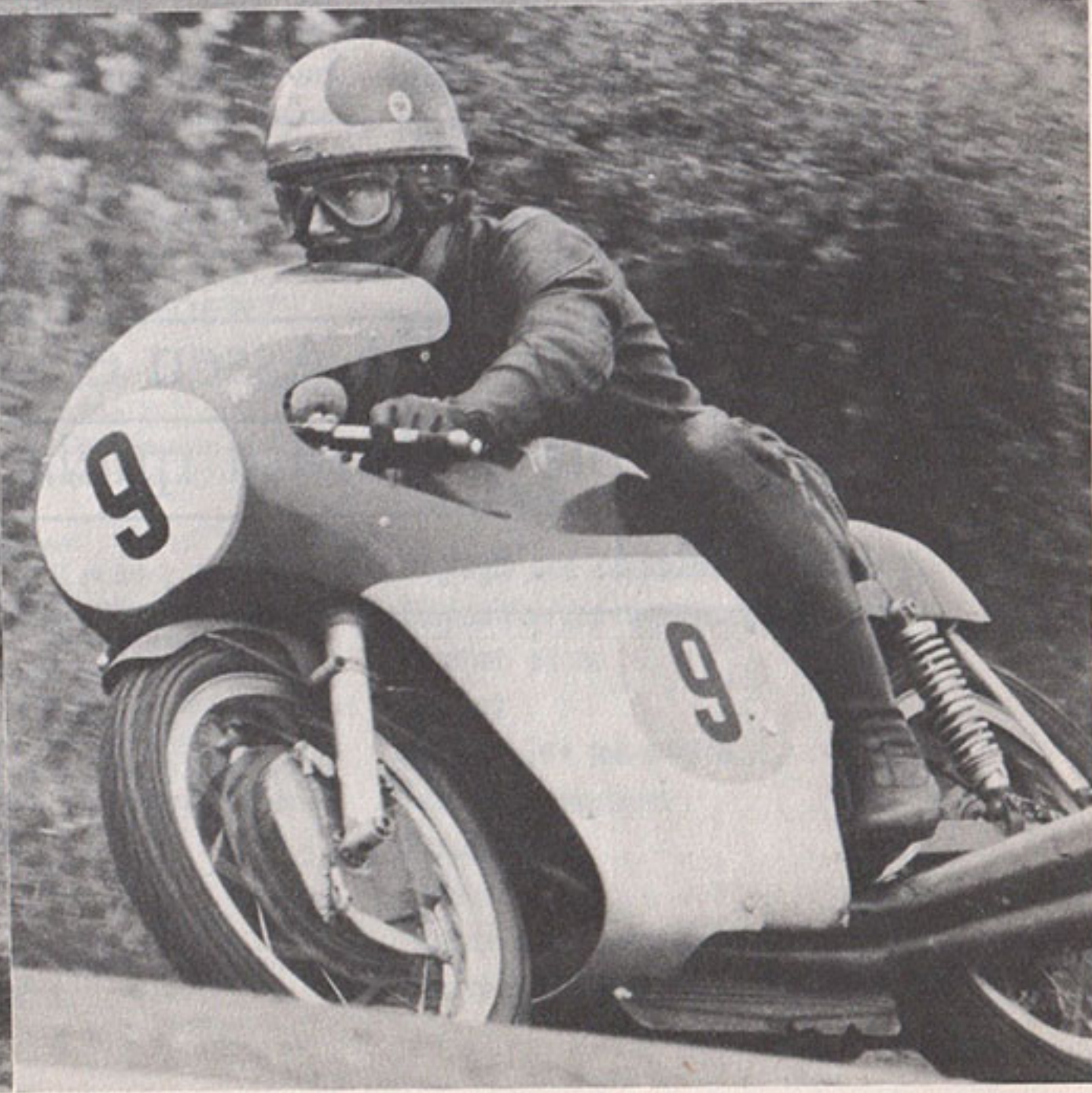
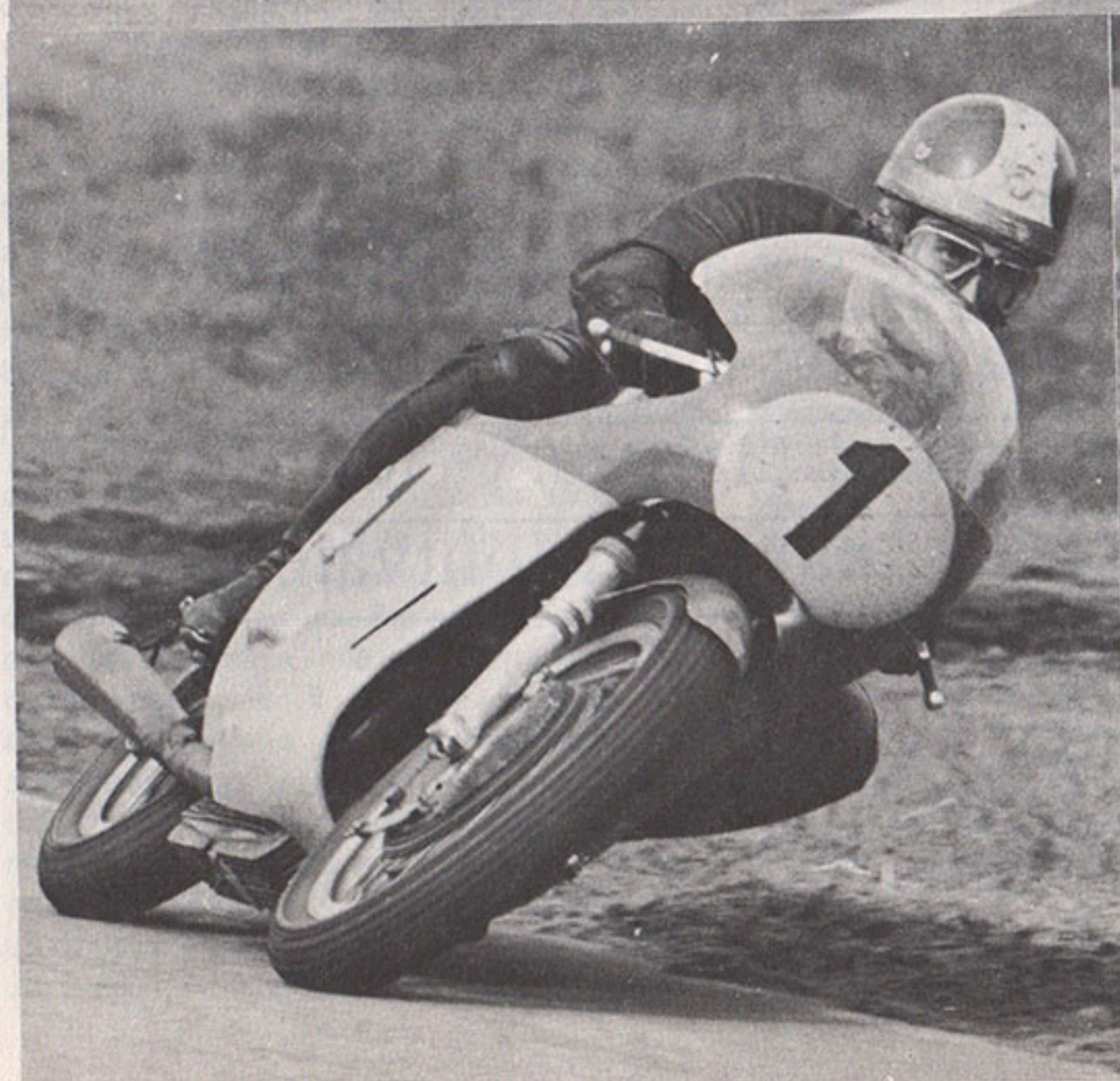
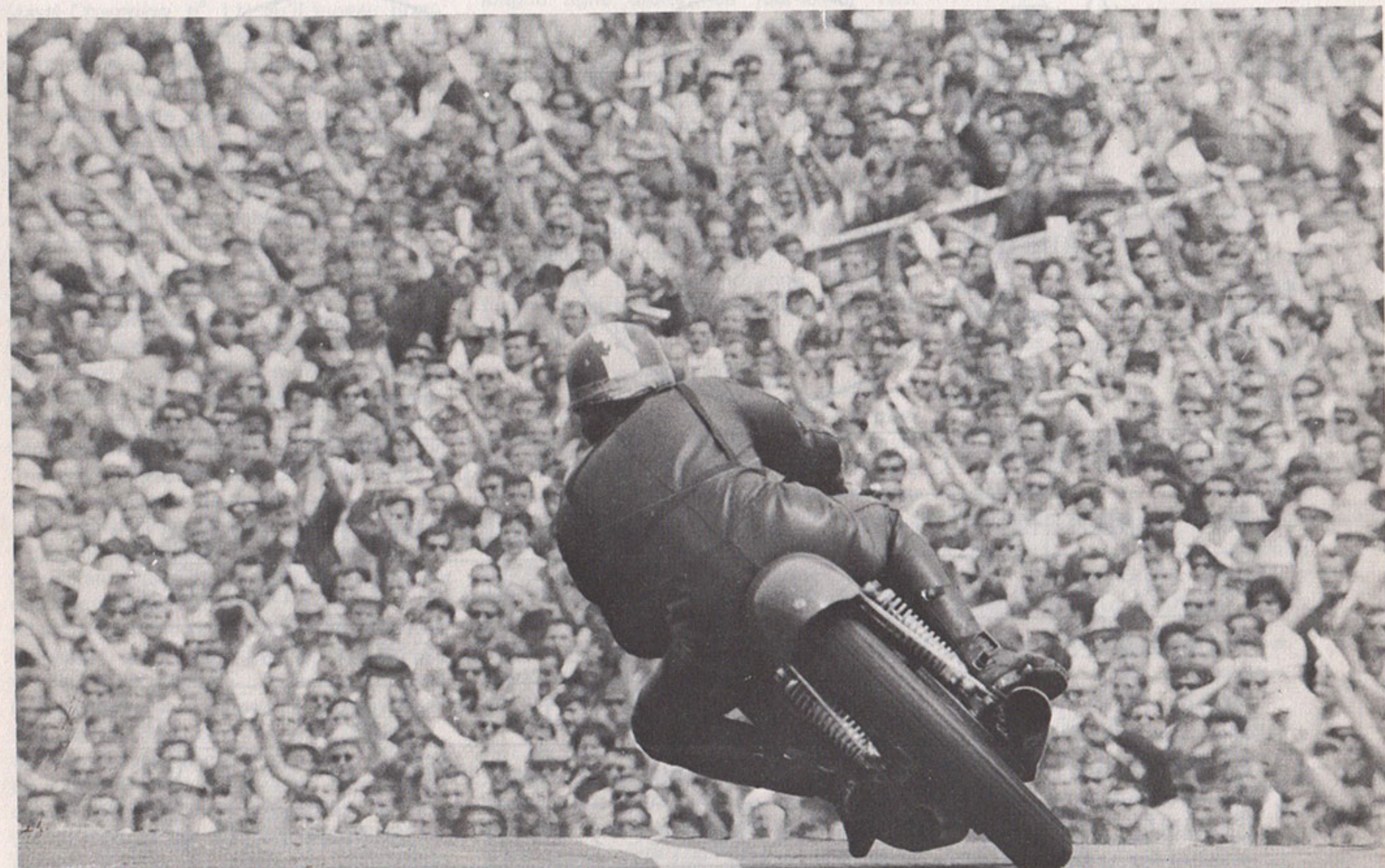


Dans l'absolu, Giacomo ne pouvait espérer mieux que les résultats obtenus cette saison. Cependant, malgré ses dix-sept victoires sur dix-sept Grands Prix disputés, AGO n'est pas entièrement satisfait, il a même l'impression de ne pas mériter pleinement ses deux titres de champion du monde 68. En fait Agostini et sa MV3 étaient intouchables. La 500 cc 3 cylindres rend 20 CV aux monocylindres et encore 12 CV à la meilleure des bicylindres. En 350 cc l'écart de puissance est sensiblement le même. Alors, avec ce merveilleux matériel, AGO a « fait des ronds » autour de ses adversaires. Sauf dans deux cas, à Assen et à Imatra, où il s'est fait passer par un privé durant quelques tours. Mais ça, c'était du cinéma!

par G. Montvalent

AGGO

LISTE
DE
CONTRÔLE

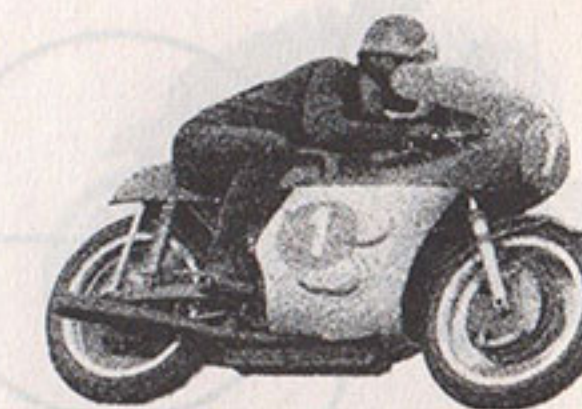


LE CIRCUIT DU TOUR DU LAC

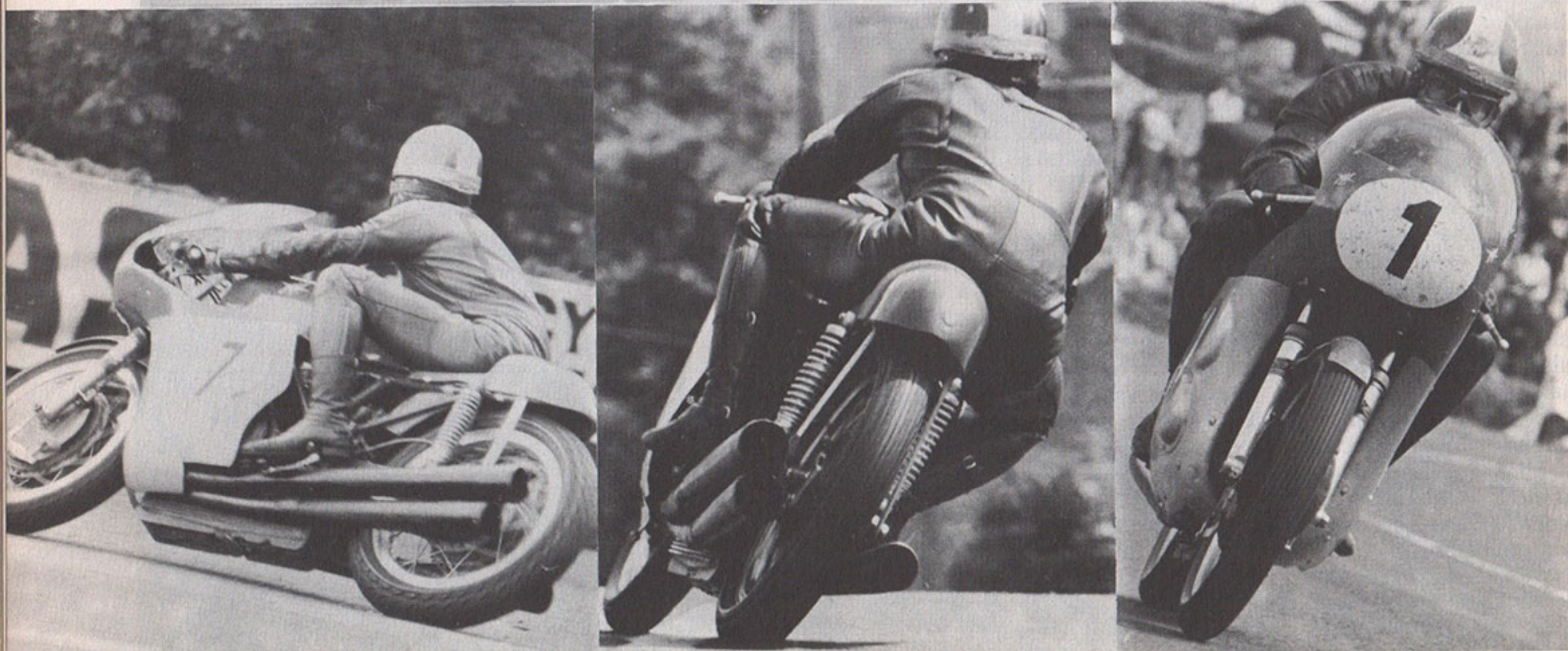
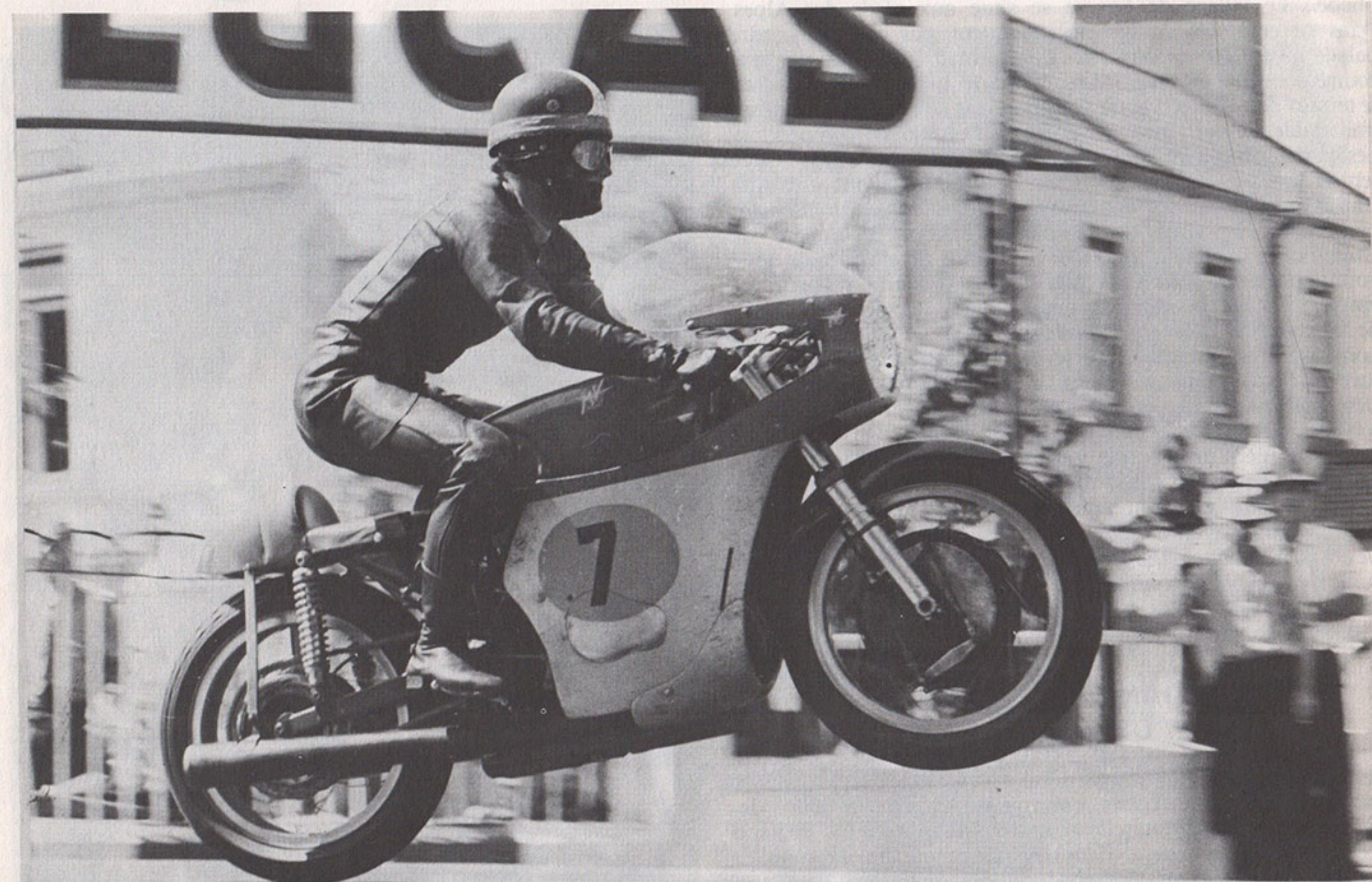
Giacomo Agostini, Mino pour les intimes, naquit le 16 juin 1942 à Brescia dans le nord de l'Italie. Ses parents s'installèrent bientôt à Lovere, sur les bords du lac d'Iseo et c'est là que notre futur champion passa toute sa prime jeunesse. Dès l'âge de neuf ans, Mino fut fasciné par les deux-roues. Il conduisait alors un 50 Bianchi en cachette, car sa famille était quelque peu motophobe... Le village de Lovere se situe aux pieds des Alpes. Dans ce coin, les virages ne manquent pas et la moindre balade avec ses copains se transformait derechef en une course-poursuite effrénée. Mais c'était le tour du lac qui était le terrain de prédilection de Giacomo, car sur ce circuit, il était imbattable. Ce qui l'incita vivement à s'essayer en compétition. Les parents n'étaient toujours pas d'accord, M. Agostini père tenta même de dissuader son fils en lui promettant une Alfa Giulia Sprint pour ses dix-huit ans... Mais, fort heureusement pour nous, le virus de la moto s'était déjà emparé de Giacomo, et il préféra une 175 cc Morini Setebello à la jolie voiture de sport. Avec cette machine, Ago courut sa première épreuve à l'âge de dix-huit ans et demi. C'était une course de côte, où il finit en seconde position. Ce classement très honorable l'encouragea à persévérer et pendant deux ans, à titre privé, Giacomo remporta, de-ci de-là, quelques courses. Désormais, Agostini père ne s'opposera plus à la passion de son fils qui ne pense plus qu'à faire carrière dans la course de motos. Bien sûr, il aurait préféré voir Mino s'occuper de son affaire de travaux publics, mais il sera le premier à féliciter son fils lorsque celui-ci lui annoncera son entrée dans le Racing-Team Morini. C'était en 1962 et pour sa première saison d'officiel, Ago remportera 16 courses sur 18. En 1963, il court en Junior et gagne 19 courses sur 23. En 1964, il passe senior et s'octroie toutes les victoires. Il battra même avec son 250 Bialbero la Benelli 4 pilotée alors par Provini à Imola.

DANS LE SAINT DES SAINTS

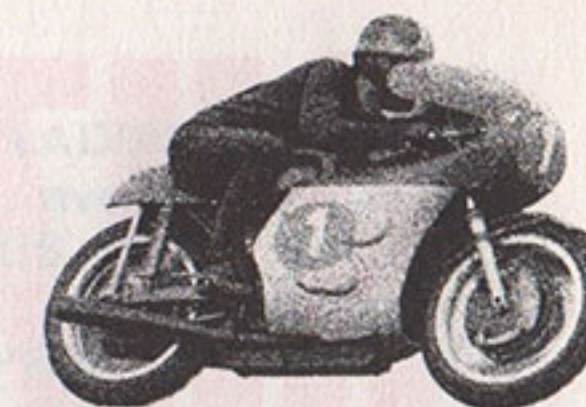
Cette progression météorique a été suivie avec grand intérêt par le célèbre comte Agusta, qui voit en Agostini la relève de Carlo Ubbiali. Tout naturellement, en 1965, Agostini devient officiel MV et secondera, dans les championnats du monde, Mike Hailwood. Avoir Hailwood comme professeur, c'est une chance que saura saisir Agostini. Consciencieusement, le jeune Giacomo apprendra son métier de pilote en suivant maître Hailwood qui se prête d'ailleurs de bonne grâce à ce rôle de prof. En 1966, Hailwood quitte le Team MV pour Honda, laissant Agostini défendre seul le titre des 500 cc. A la mi-saison, après la chute de Redman à Spa, Hailwood pilote la 500 cc Honda et finit à égalité de points avec Agostini. Mais il compte une victoire de plus, et remporte ainsi le titre. En 1967, le duel Hailwood-Agostini promet d'être passionnant. Ago est maintenant parfaitement dans le coup au point de vue pilotage, et possède une machine un peu supérieure à celle d'Hailwood. Durant toute la saison, les deux hommes se donneront à fond et on verra même la MV3 casser, moins souvent toutefois que la Honda... Cette fragilité mécanique et la difficulté de pilotage de la grosse machine japonaise coûteront le titre à Hailwood, ce qui ne retire rien à la valeur d'Agostini qui prouvera ainsi qu'il est le seul à pouvoir inquiéter Hailwood. D'ailleurs, Mike le reconnaîtra publiquement. En 1968, Ago, sans adversaires, fait cavalier seul, se contentant ici et là de battre le record du tour ou celui de la moyenne générale. Son plus bel exploit se déroulera sur la piste de Francorchamps où il tourna à plus de 208 km/h au tour et couvrit les quelques 200 km de course à une moyenne supérieure à 200 km/h. Pour 1969, on le retrouvera toujours sur les 350 cc et 500 cc MV, mais on ne sait pas encore ce que seront ces machines. On a beaucoup parlé de six cylindres pour la 350 cc... La 500 cc elle,



AGGO



LE CIRCUIT DU TOUR DU LAC
 L'année Agostini Mino pour les années... dans le 14 juin 1982
 à travers dans le point de l'italie... des années... l'année...
 à l'égard... sur les bords du lac d'été... c'est la... que...
 champion... pour se battre... Des lacs de...
 Mino... pour les... Il...
 30... en... car... était... par...



resterait à trois cylindres. De toutes façons, si l'opposition ne se fait pas plus pressante, on reverra certainement les mêmes motos que cette année.

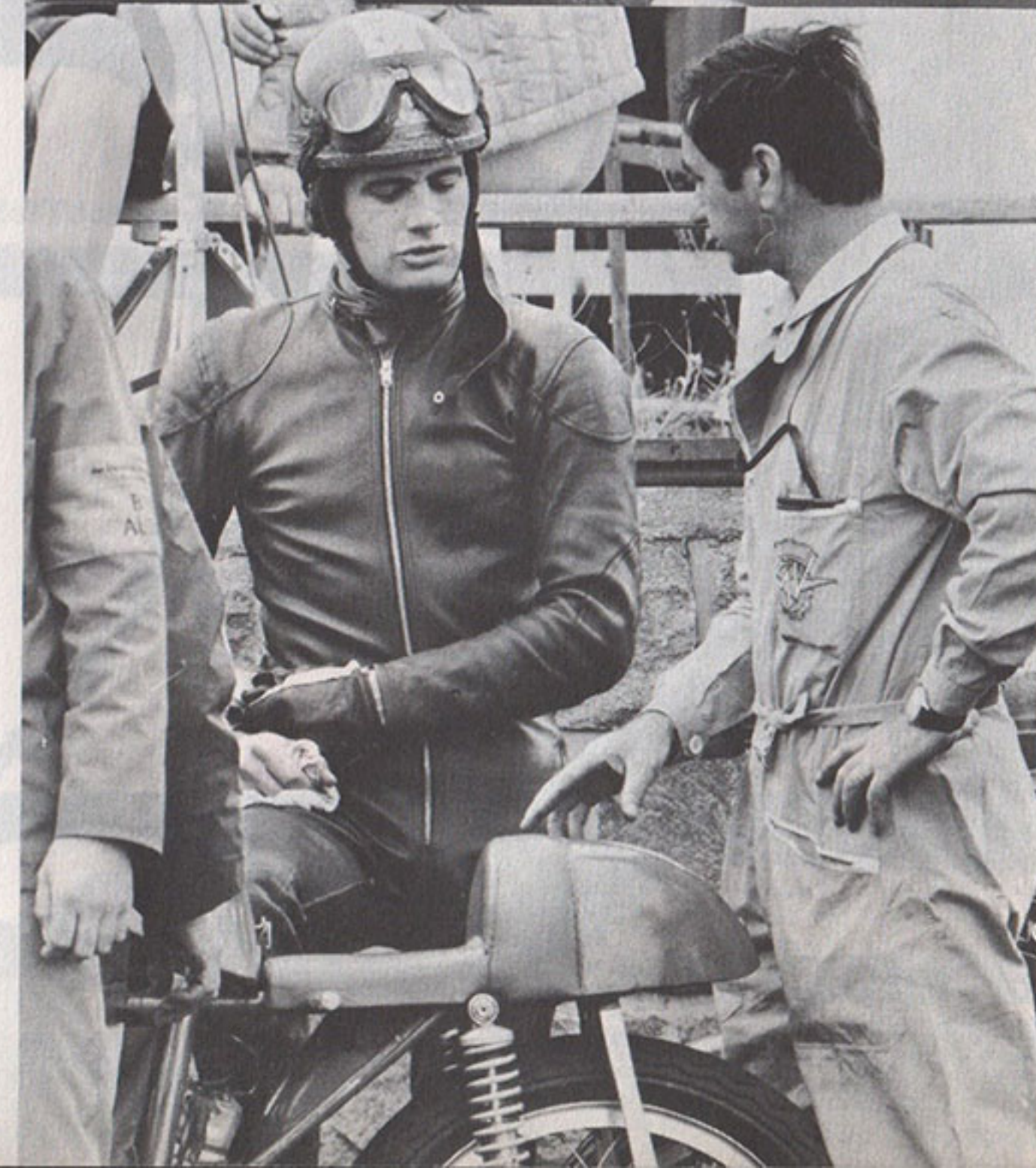
L'hiver dernier, Agostini a essayé une Dino Ferrari F2 et l'on a craint un instant qu'il passe à l'automobile. Mais Giacomo, comme Hailwood, juge la voiture trop dangereuse. Et puis, pour un champion motocycliste, le passage aux quatre roues nécessite tout un apprentissage qui ne se solde pas obligatoirement par le succès : tous les champions de moto ne sont pas John Surtees!

LE MYTHE HAILWOOD

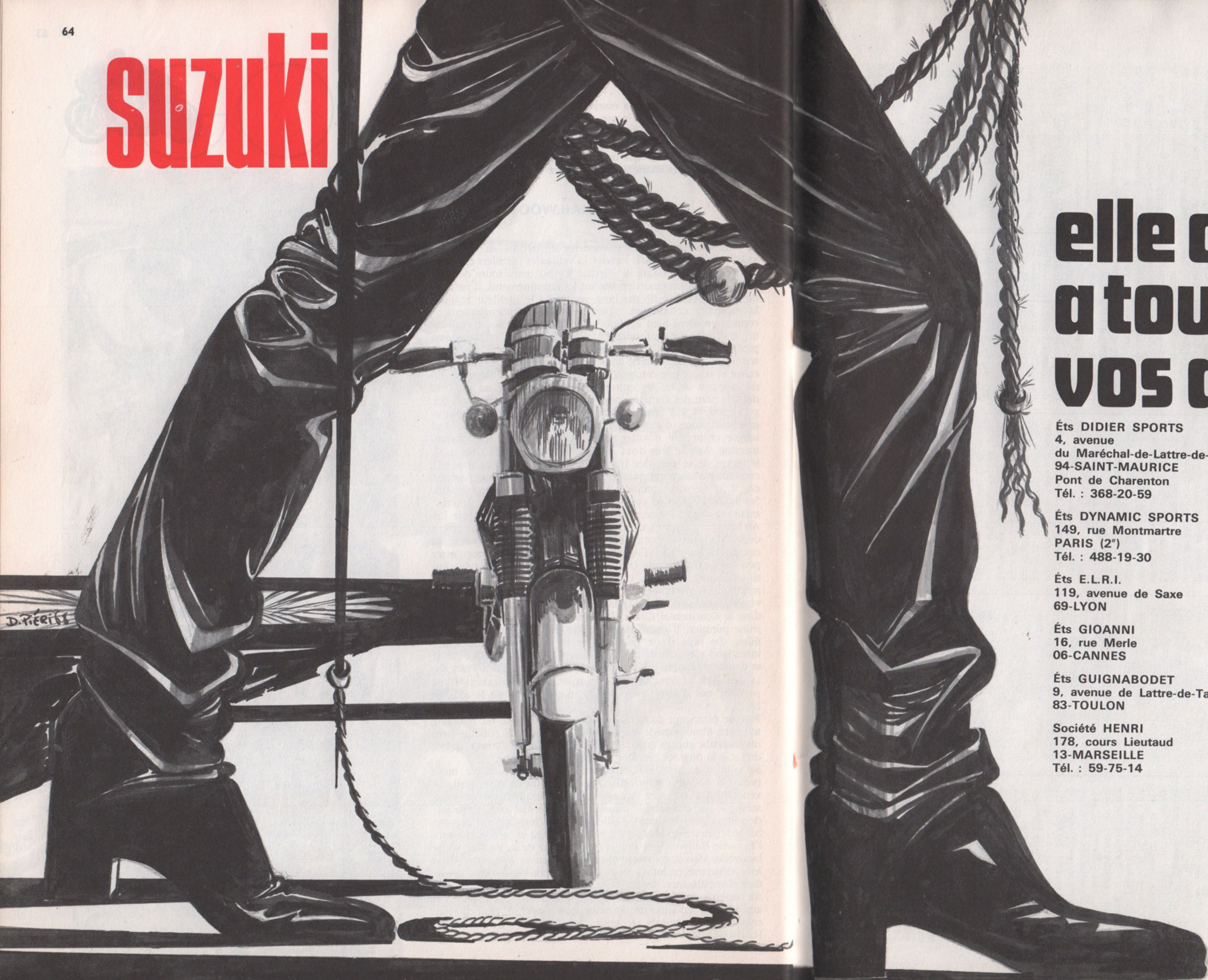
Le plus souvent, Agostini se rend sur les circuits au volant de sa Porsche 911 S Targa. Il y arrive la veille des premiers entraînements. Avant les essais, il effectue un ou deux tours de piste en voiture pour mémoriser. Durant les entraînements, il ne cesse de tourner, change de machine, recherche le meilleur braquet, la meilleure carburation... Tout ceci très consciencieusement, comme un élève bien appliqué. Ce sérieux dans son travail est un trait de son caractère, il aime la course, sincèrement, profondément. Puis il y a les ordres du « patron » qu'il suit scrupuleusement. Comme tous les membres du Team MV, il craint et respecte le comte Agusta qui est un peu l'Enzo Ferrari de la moto. Après les entraînements, il s'attarde un moment dans le parc des coureurs pour discuter avec les autres pilotes, puis rentre à son hôtel. Agostini est assez rarement en compagnie des pilotes d'usine anglais, il comprend encore mal leur langue et préfère discuter avec ses mécaniciens. Le jour du meeting, Ago se lève deux heures avant les courses pour avoir le temps de se préparer tranquillement. Il arrive au parc des coureurs parfaitement décontracté, tout au moins en apparence, car il avoue avoir toujours un peu le trac avant les départs. Sur la ligne, Ago se concentre méthodiquement, fixe intensément des yeux la piste, plus rien d'autre n'existe autour de lui. Au baissé du drapeau, c'est le court sprint et le brutal hurlement de la MV3 qui disparaît bientôt dans la première courbe du circuit. La conduite d'Agostini est sobre, pure, précise, assez peu spectaculaire mais très efficace. C'est du grand style classique. Après la course, Giacomo ne s'attarde pas au parc, il rentre vite à son hôtel se changer pour assister impeccablement vêtu à la remise des prix. La coquetterie d'Agostini est légendaire dans le Continental Circus. Évidemment, avec son physique de jeune premier, il opère de véritables ravages parmi les jolies filles... De plus, il est sympathique et se prête volontiers aux interviews des journalistes. Avec moi, il parle français, c'est sa deuxième langue. Il aime beaucoup la France, les Français, la gastronomie française, mais surtout... les Françaises! Il ne pratique pas d'autre sport que la moto, seulement le ski, en hiver.

Pour se promener dans les montagnes de Lovere où il habite toujours, Mino possède une Greeves Challenger. Il conduit aussi un gros cube anglais équipé Racing avec lequel il s'amuse autour du lac, son premier circuit qui demeure son préféré.

Sa voiture de rêve est la Ferrari Daytona. Son pilote moto préféré : Mike Hailwood... Agostini éprouve une véritable vénération pour son ex-professeur, il semblerait même qu'il soit subjugué par la forte personnalité de Mike. Cet état d'esprit le dessert un peu en course d'ailleurs, il ne s'imagine pas pouvoir battre le phénoménal Mike the Bike. A Monza encore, Ago a subi l'hypnose Hailwood, et le blocage du frein de la Benelli fut le bienvenu. Mais ce complexe n'est pas particulier à Agostini. Tous les concurrents en lutte avec Mike ressentent cette même sensation d'impuissance devant la supériorité du Maître. Giacomo souhaiterait sincèrement revoir son grand rival et néanmoins ami sur les circuits, ne serait-ce que pour se perfectionner encore à son contact et, enfin, battre et abattre le mythe Hailwood.



SUZUKI



elle cede à tous vos desirs

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

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

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

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

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

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

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

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

Éts GIOANNI
16, rue Merle
06-CANNES

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

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

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

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

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

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

Éts VYNCKE
2, rue de Cambrai
59-LILLE

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

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



UNE IMPORTATION
P. BONNET

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

DIFFUSÉE PAR
LES MEILLEURS SPÉCIALISTES
DE FRANCE

champion

ACTUALITES

DU
15 JANVIER
AU
15 FÉVRIER

Maintenant c'est sûr, Jack Findlay est officiel Linto et mieux encore puisqu'il est premier pilote de la marque. Il sera secondé par Paganì qui disposera aussi d'un nouveau moteur à culasses de 250 Aer-macchi d'usine (la Linto est une 500 construite par l'ac-complément de deux 250 Aer-macchi). Dans son contrat, Jack reçoit une machine complète, plus un moteur de rechange. M. Premoli, le manager de l'équipe permet aussi à Jack de courir dans les autres catégories et pour l'an prochain Findlay s'alignera en 350 avec une Yamaha prêtée par un admirateur américain nommé Harry Hunt. Cette Yamaha possède un moteur préparé par l'usine qui développe un peu plus de 60 cv. Jack se charge de fabriquer la partie cycle (cadre Findlay, fourche Cériani, freins Fontana). Si la moto est prête à temps, son pilote ira aux U.S.A. disputer les 200 miles de Daytona où cette Yamaha a été chronométrée l'an dernier à plus de 240 km/h. Puisque l'on parle vitesse, signalons que la Linto est capable, selon Jack d'un bon 270 km/h, d'ailleurs Paganì l'a prouvée cette année en suivant pendant un tour la MV3 d'Agostini à Spa. Cette très rapide 500 connaît désormais un vif succès auprès des coureurs, et 12 Linto sont déjà vendues, entre autres à Marsowsky, Young, Turner, Hawthorne et Dadds.

PYGMÉE! ROULE!

Eric Offenstadt et Patrick Dal Bo ont procédé aux premiers essais de leurs Pygmée F2 sur le petit et tortueux circuit de Monthoux près d'Annemasse. Esthétiquement très fines et jolies, leur coque est dérivée de celle de la F3 que conduisait Patrick l'an dernier. Les épures de suspension sont assez révolutionnaires, et si ces voitures semblent très compactes, ce n'est pas une illusion d'optique : d'empattement comme de voies, les dimensions sont très très réduites! A Monthoux, le comportement général fut jugé sain, mais les ressorts arrière sont apparus nettement trop durs. La mise au point va se poursuivre activement, à Albi en particulier, afin d'être prêts pour la course d'ouverture de la saison F2, sur le circuit anglais de Thruxton le 7 avril (lundi de Pâques).

Notre revue sœur *Sport-Auto*, grâce à Len Sallès directeur des relations extérieures de Martini avait organisé une très sympathique réception à la Terrasse Martini pour fêter le titre F3 68 de François Cevert. Jean Lucas, notre commun et aimé directeur, avait en effet subventionné les efforts de François la saison dernière : on fête en somme un succès « familial ».

— Joël Queirel, champion de France 250 de Moto Cross 1968, abandonne la marque Matco au profit de Husqvarna. Monsieur de Crecy, dynamique importateur des célèbres machines suédoises, propose à Joël une 250 et une 400 cc pour la saison 1969. En quelque sorte notre champion de France sera officiel Husqvarna France et sera bien sûr tenu de courir les championnats français mais aura toute liberté pour disputer des G.P. Voici un exemple que devraient suivre bien des importateurs de machines de vitesse.

Le motoriste Jean Murit et l'importateur OSSA, Marcel Seurat, sont bien décidés à relancer les courses d'endurance en France. La dernière grande épreuve de ce genre était le « Bol d'Or » qui cessa vers 1960. Une course de 24 h ou même de 12 h doit, à coup sûr, connaître un vif succès en France. D'ores et déjà les engagements peuvent être retenus en écrivant à Marcel Seurat, 8, rue du Docteur-Leray, 95-Argenteuil, en précisant « 24 Heures » sur l'enveloppe. La réglementation de cette épreuve n'est pas définitive, mais l'on sait déjà que toutes les machines sans limitation de cylindrées seront acceptées. Il faut toutefois que ces motos soient conformes au code de la route, autrement dit qu'elles possèdent une carte grise et qu'il soit possible de les démar-rer au Kick. Cette course est

uniquement réservée aux pilotes français. Les essais éliminatoires se dérouleront sur une heure et le classement portera sur deux catégories : jusqu'à 250 et au-dessus. 10 000 F de prix seront distribués à l'arrivée. Et l'équipage vainqueur absolu recevra à lui seul un chèque de 5 000 F. Tout ce programme est très alléchant et mérite d'être ardemment soutenu. Actuellement un gros problème se pose aux promoteurs de ces 24 h : ils ne trouvent pas de circuit susceptible de recevoir une centaine de concurrents au départ. Que tous les organisateurs intéressés par cette épreuve écrivent dans les plus brefs délais à Marcel Seurat afin de lui donner la possibilité d'organiser les 24 h en 1969.

— Une amicale de Vintage moto est sur le point de se créer à Paris sous l'impulsion d'un jeune passionné : Patrick Négro. Désormais les enrégés des Vintage pourront correspondre et se réunir en écrivant à l'adresse suivante : Patrick Négro, 26, avenue de l'Opéra, 75-Paris (1^{er}).

LA DERNIÈRE HISTOIRE AUTOMOBILE...

...racontée par Claude Furiot de chez Alpine. Sur un autoroute américain, un type roule à 140 à l'heure. Soudain, sur le bas-côté, il voit un coureur à pieds le rattrapper insensiblement... Ahuri, il accélère, 160, 180, 200 km/h, le coureur suit toujours... Soudain, une grande courbe : le coureur à pieds trébuche, part dans une terrible série de sauts périlleux... Le conducteur, pour l'éviter, se met en travers et part, lui, dans une série de tête à queue... Quand la voiture stoppe enfin, le conducteur sort et se précipite à la recherche du coureur qu'il retrouve à moitié assommé, gisant dans un fossé. Le dialogue s'engage :

— Mais enfin, vous êtes fou, non, courir à une vitesse pareille, mais je n'ai jamais vu ça, on n'a pas idée! Et en plus, vous manquez de provoquer un grave accident...
— Oh, ne vous excitez pas comme ça, mon vieux, ça peut arriver, quoi... Vous n'avez jamais eu une chaussure de basket qui éclate à 200, vous?

Pour sa seconde édition le 1000-miles Mexican Race a été remporté par une moto. Cette célèbre course d'endurance en tout-terrain se dispute au Mexique sur une distance de 1 600 km. L'an dernier déjà, les

deux roues firent bonne figure en finissant à la seconde place, et ceci contre des engins à quatre roues, baptisés les Dune-Buggies, spécialement préparés pour cette épreuve (lire *Champion*, n° 26). Cette année, une 350 Honda pilotée par Gary Preston et Berquist a fini avec 22 d'avance sur la 650 Triumph de Rogers/Bohannan. Le troisième est un Dune-Buggie Ford-Bronco qui termine avec plus d'une demi-heure de retard. Le compte rendu de cette course sera publiée dans *Sport-Auto*, n° 85 qui paraîtra fin janvier. (Photo John Christy-Road & Custom.)



GOODYEAR POUR 69 : PNEUS DE 40 CM DE LARGE!

Pour la course seulement, bien entendu... l'an dernier, l'Eagle victorieuse à Indianapolis était équipée de pneus arrière dont la bande de roulement dépassait déjà 30 cm de large. Quinze jours plus tard, Goodyear sortait « la taille au-dessus », 34,5 cm... Le fabricant américain annonce d'ores et déjà la couleur pour ce début de saison, mais on se demande où cette course va s'arrêter. Peut-être quand les monoplaces ressembleront à des rouleaux compresseurs? D'autre part, Firestone n'entre pas en retraite totale, puisqu'il continuera de fournir Ferrari et Lotus, exclusivement semble-t-il. Chez Dunlop, on travaille dur et en Argentine, une nouvelle gomme était essayée, la 166. La rivalité pour la prépondérance dans les pneus sera plus alguë que jamais!

EN VRAC...

On reverra Peter Gethin en F2 cette saison, sur une nouvelle Brabham BT 80 F2... Jo Siffert, pendant la Temporada argentine, a acheté deux Ford T qu'il fait venir en Europe... Mais la femme de JPB Jacqueline, elle, n'a ramené qu'une mé-

chante... jaunisse! Plus quelques jolis souvenirs quand même, heureusement...

A GUY VERRIER LE CHALLENGE SHELL

C'était en 68 la dernière édition de ce challenge que le pétrolier abandonnera désormais. Le dernier déca-millionnaire aura donc été Guy Verrier, qui précède Lucien Bianchi (dont nous n'avons pas eu d'excellentes nouvelles : à la suite de son accident du Londres-Sydney, on lui a découvert une fracture du crâne... Quelle malchance, décidément, les frères Bianchi...). Verrier, qui avait quitté Citroën à la fin de la saison 67, débuta 68 avec GM, pour qui il ne fit qu'un rallye (Monte-Carlo) avant de passer chez Alfa-France.

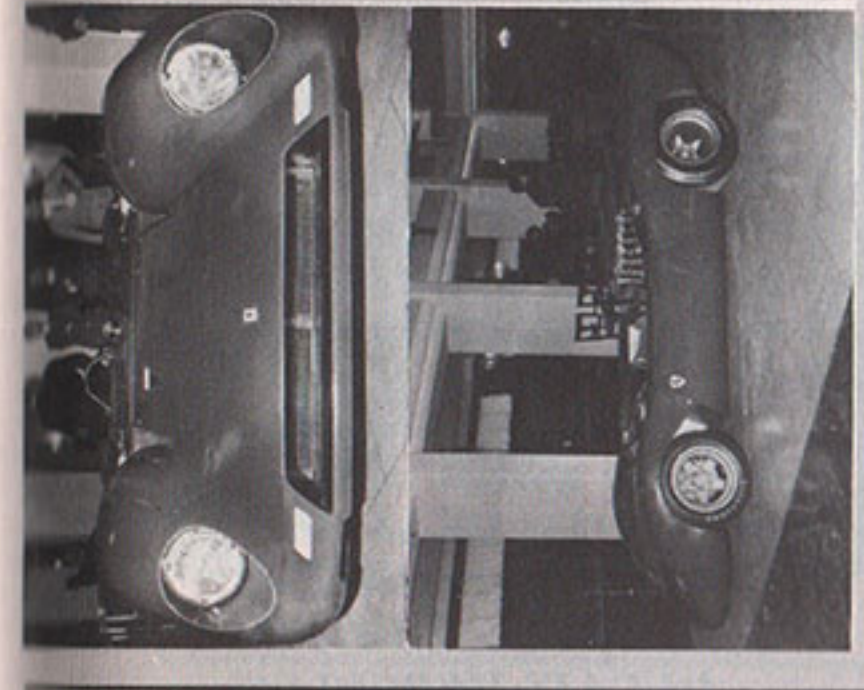
— Pour répliquer à la 750 Honda, le Comte Agusta prépare lui aussi une 750 de tonnage. Ce serait une 4 cylindres double ACT, 4 carburateurs. La transmission par cardans est abandonnée au profit d'une classique chaîne. Il paraîtrait que la transmission acaténe de la 600MV4 absorbait la bagatelle de 9 cv!

CEVERT : F2 AVEC TECO

Au moment où j'écris ces lignes, François Cevert est dans mon bureau et il se prépare à partir pour Bologne où il a le rendez-vous le plus important de sa (jeune) carrière : il va signer le contrat qui en fera un pilote d'usine en F2, chez Tecno. L'ascension de François aura vraiment été météorique : volant Shell 66, champion de France F3 68, pilote officiel en F2 en 69... En tous cas, le peloton des français dans cette formule va se trouver cette saison singulièrement étoffé et renforcé, les Matra boys ne sont plus seuls...

NOUVEAU PROTOTYPE FERRARI

Il s'appelle 312 P. Présenté dans... le hall d'un hôtel de Modène, en version ouverte avec le petit saute-vent conforme à la nouvelle réglementation, il ressemble à la voiture CanAm en modèle réduit. Il est animé par une extrapolation du V12 3 litres de F1, qui développe 420 CV à 9 800 t/m. 3 soupapes par cylindre, 4 ACT, injection Lucas. Boîte à 5 rapports, châssis semi-coque. La voiture n'est haute que de 89 cm, et pèserait 680 kg seulement. Si le rapport poids-puissance annoncé se vérifie, il y a du pain sur la planche pour le bureau d'études de Porsche!



PHOTOS ATTUALFOTO (Bologna)

Suite aux annonces parues sur les Yamaha dans nos N°s Salon et Noël, nous précisons que la 125 YAS 1 a 5 vitesses et est dotée pour 130 km/h.

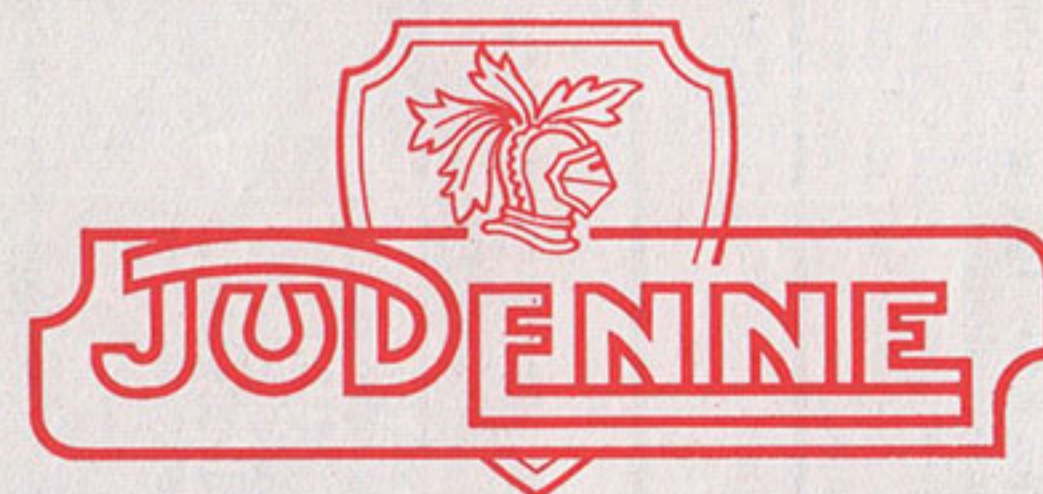
Pour 1969 la gamme des machines Bultaco importées en France s'enrichit de 3 nouveaux modèles. Les pilotes de vitesse peuvent s'offrir la 350 compétition-client. Les promeneurs en sous-bois achèteront la 350 Matador et les amateurs de vélomoteurs ont à leur disposition la 125 junior. Pour tous renseignements complémentaires sur ces machines, écrire à l'importateur Bultaco : Ets Lucas, 81-Puy-laurens-Toulouse.

CALENDRIER AUTO MOTO

AUTO

MOTO

	Circuit	Rallye	Triall	Vitesse
18-25 janvier	24 h Daytona	Monte-Carlo	Rallye du Nord Suède	Alicante ESP
26 janvier				
1-2 février				
7-9 février				
12-17 février				



DUCATI-HERCULES
stock complet de
pièces détachées.
Accessoires.
25, av. Parmentier,
Paris (11^e) - 700-07-60

délicat comme un pur-sang de course et qui a besoin d'être soigné par des spécialistes. Nous sommes des spécialistes de DUCATI (tous moteurs DUCATI) et d'HERCULES (tous moteurs SACHS). D'ailleurs nous fournissons la Police nationale et la Marine... Nous vous le disions bien que la moto était notre affaire.

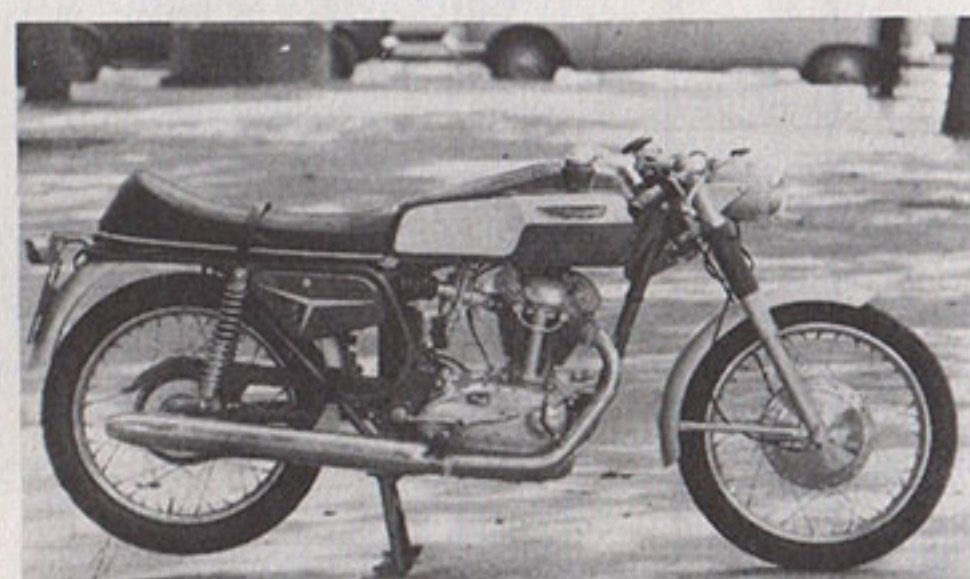
La moto, c'est notre affaire... mais peut-être ignorez-vous qui nous sommes et quelles sont nos traditions. Le grand-père JUDENNE vendit en 1901 sa propre bicyclette afin d'acheter une forge d'occasion pour se lancer dans le métier. Il fabriqua beaucoup de cadres de bicyclettes, construisit des vélos et des motos avec des moteurs de l'époque. C'était la belle époque où un artisan pouvait espérer donner de l'ampleur à son atelier. C'est fait...

En 1969, la maison JUDENNE vend, répare, entretient la moto. Elle paraît, comme beaucoup, offrir toutes les marques; mais soyons sérieux, la moto n'est pas une marchandise de libre-service, c'est un matériel
25, av. Parmentier,
Paris (11^e) - 700-07-60
DUCATI-HERCULES
stock complet de
pièces détachées.
Accessoires.

250 MACH/1
5 VIT. A. C. T.
CHAMPIONNE DE FRANCE
1967 et 1968

DUKATI

A LA POINTE DU PROGRÈS AVEC
LA DISTRIBUTION DESMODROMIQUE...



ROBUSTES
ÉLÉGANTES
SÛRES
RAPIDES
ÉCONOMIQUES



De 125 cm³
à
450 cm³
TOURISME
SPORT

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

JEAN MURIT magasin moderne
de la moto
30, RUE LACORDAIRE
PARIS (15^e)
532.60.53

_____ nouveauté et elegance du cadre
_____ sérieux du service commercial
_____ efficacité
..... et rapidité du service après-vente

ossa.vespa.guzz
kawasaki honda yamaha suzuki
la vraie station-service de la moto
RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTATION CONTRE 4 TIMBRES A 0,30 F BP

MODELISME

champion

PANTHER

MERCURY

Au 38^e Salon de Genève, surprise sur le stand Bertone : une belle et agressive voiture de course orange avec un aileron était exposée à côté d'autres modèles à la mine moins patibulaire. Conseillé par le célèbre pilote italien Umberto Maglioli, le carrossier transalpin venait de réaliser, soufflerie à l'appui, un prototype destiné à la compétition. Le moteur prévu était le V12 3 l BRM, mais hélas! il ne fut jamais monté dans ce châssis du type monocoque, et la Scuderia Brescia pour qui l'auto était construite ne l'aligna jamais en course. De ce quasi-mythe automobile, Politoys nous avait déjà donné une réplique assez quelconque et cette miniature-ci, bien que non exempte de défauts, est meilleure. L'aileron à profil asymétrique est variable, la trappe avant s'ouvre comme les deux portières et le capot moteur. Mercury a franchi le pas, a monté un V12 (peut-être le Maserati) et, soucieux de lui donner une allure vraiment sport, l'a affublé de numéros de course ne lui ayant jamais été attribués et pour cause. Les roues ne sont pas les mêmes que sur l'original, le rapprochement des sièges dans l'habitacle n'a pas été respecté, comme la couleur du reste, mais ne jetons pas la pierre. Quoi qu'il en soit, la ligne générale est excellente, la maquette est bien réalisée et pour 14,50 F (c'est un peu cher!) les passionnés se devront de ne pas la manquer.

CHEVROLET

CAMARO SS.

CORGY TOYS

C'est plus un jouet qu'une miniature,

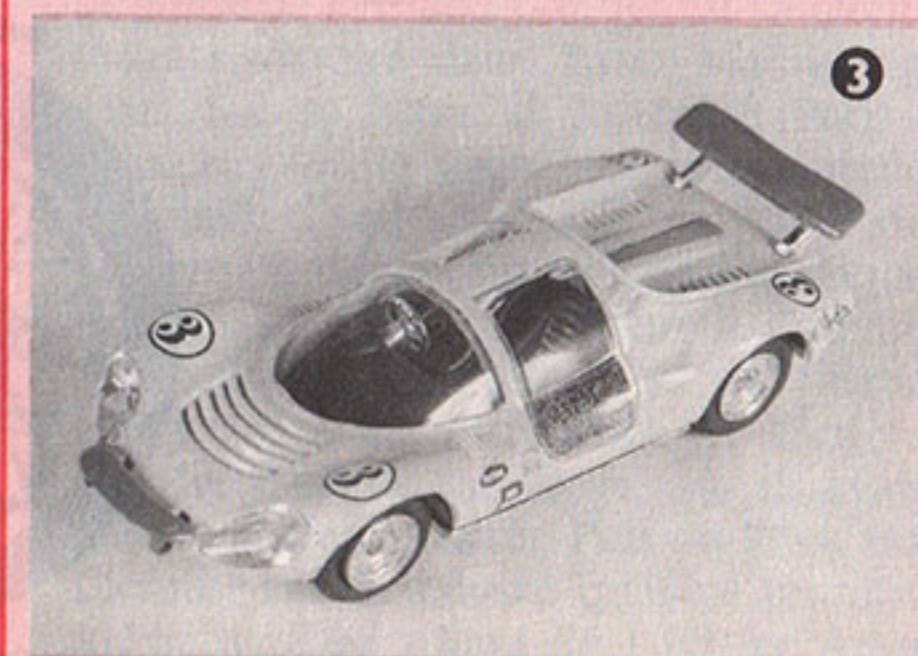
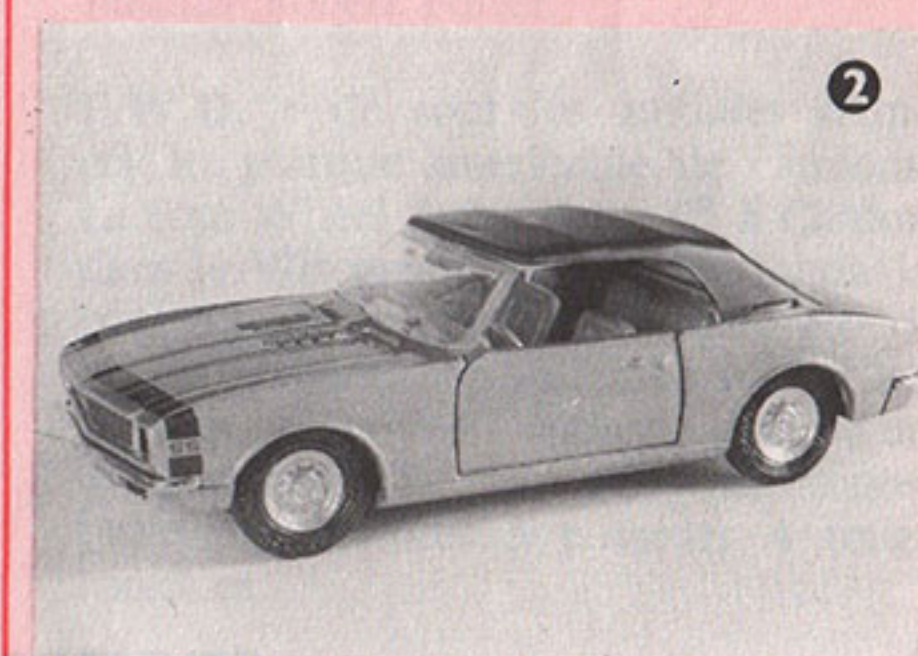
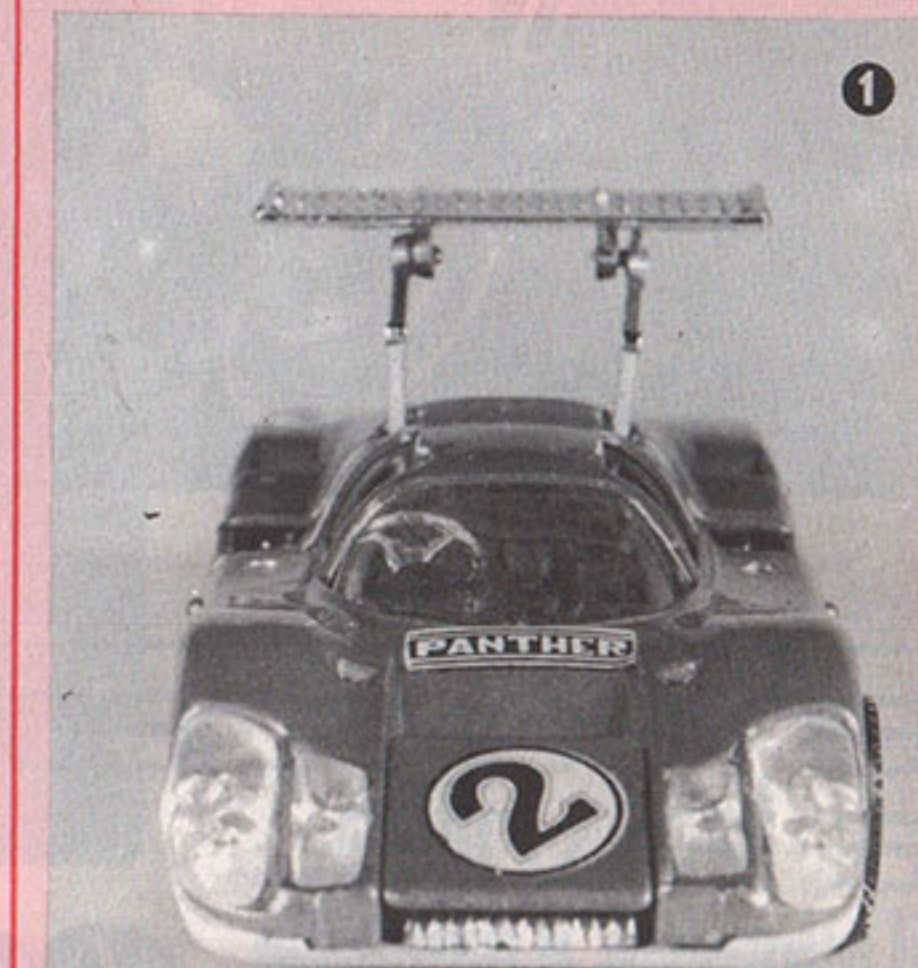
et cette Camaro comporte de multiples gadgets qui plairont aux plus jeunes. Les quatre roues se retirent grâce à un ingénieux système dont on avait parlé lors de la présentation de la Marcos (*Champion*, n° 31), permettant de mettre la voiture sur chandelles. Les phares sont munis de caches à glissières. La capote s'enlève comme s'il s'agissait d'un hard-top. Les sièges avant basculent, les portes s'ouvrent. L'intérieur bien fini, mais d'un rose bonbon pâle atroce, est nanti d'un joli volant à trois branches et d'un levier de vitesse lilliputien. La fonderie est bonne, l'ensemble soigné. dommage que la forme générale ne soit pas bien rendue et que, plein profil, cette Chevrolet ait un certain air de famille avec l'Alfa Romeo GT... C'est fâcheux! Cela proviendrait-il d'un manque de longueur de capot? C'est possible, mais de toute façon mal venu, surtout qu'un prix de 10 F pour tant de perfectionnements paraissait vraiment bon marché.

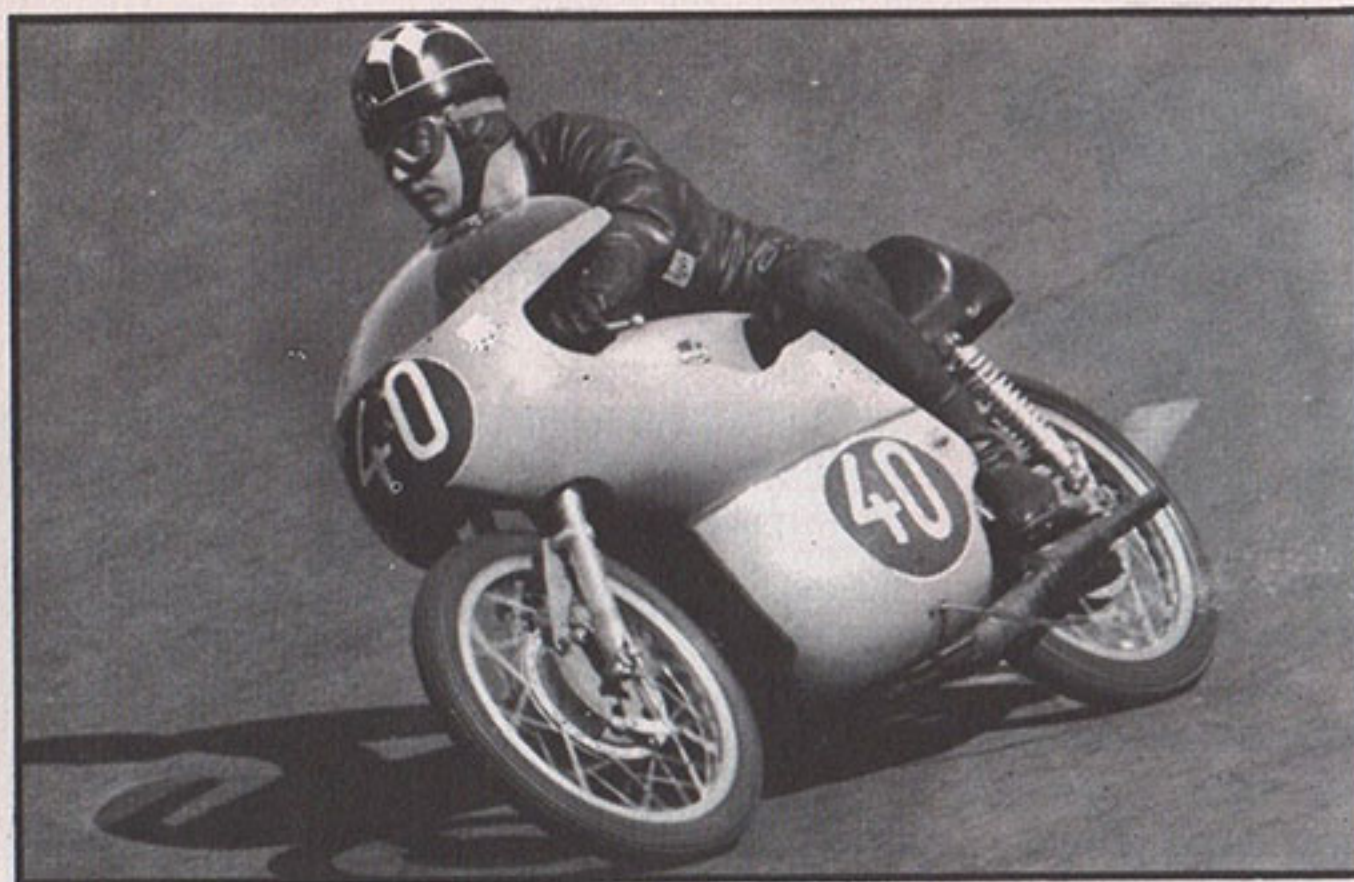
DINO PININFARINA

POLITOYS

Ce n'est pas la Dino qu'on a l'habitude de voir sur les circuits ou en course de côte, c'est celle dotée d'un bavolet avant et d'un aileron arrière qu'on a pu admirer dans quelques salons européens. Politoys a très bien rendu ce modèle d'exception et les formes sont particulièrement réussies. Seules les attaches de stabilisateurs pèchent par un excès de poids, bien que la fonderie soit exempte de tous reproches. On peut cependant critiquer les portières transparentes en plastique (solution déjà employée pour la P5 notamment), mais compte tenu du prix affiché (7 F), les mauvaises langues se tairont vite. Il s'agit réellement d'une fort jolie miniature que les plus bricoleurs transformeront facilement en un

bolide ravageur. Mais pourquoi ne pas nous proposer une maquette d'un Sport-Proto qu'on voit en course? Des modèles de salon, oui mais, point trop n'en faut.





en compétition,
à la ville...
il s'équipe, il s'habille... **cuir**
VOGUE sport
14, boulevard Jules-Ferry • Paris-11^e
Tél. : 023.91.27

dynamic sport

MÉTRO :
BOURSE
MONTMARTRE

149, RUE MONTMARTRE PARIS 2^e — 488-19-30, 02-98

LA MAISON
LA PLUS
IMPORTANTE
DE PARIS



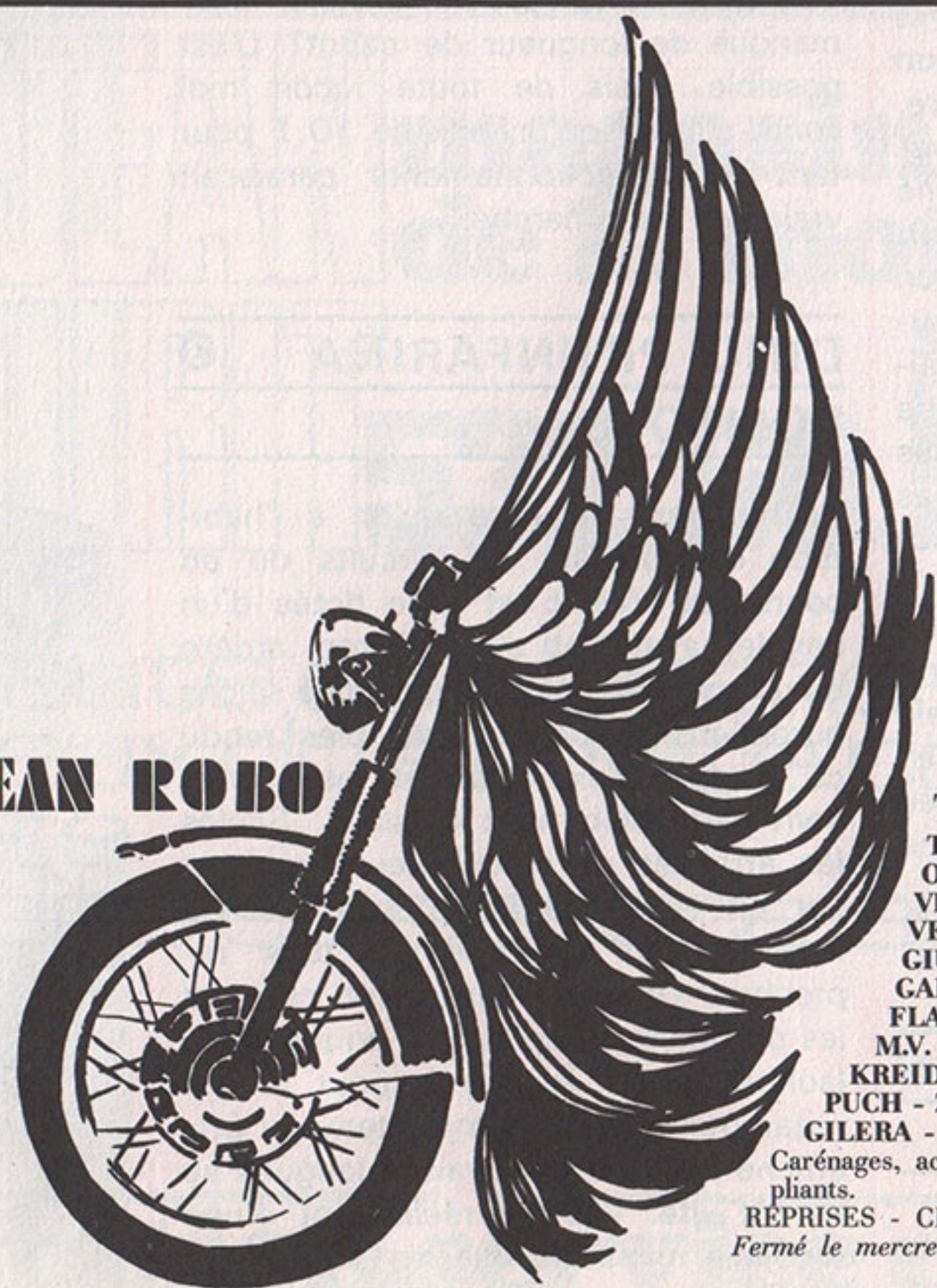
MOTOS - CYCLOMOTEURS
VÉLOMOTEURS - SCOOTERS
Les meilleures marques en
NEUF et OCCASION

M.Z. - PUCH - JAWA - B.S.A. - TRIUMPH - HONDA -
SUZUKI - YAMAHA - MOTO-MORINI - GIULIETTA -
LAVERDA - FLANDRIA - SOLEX - ZUNDAPP - KREIDLER

Liste occasions et accessoires contre 4 timbres.

Fermé dimanche et lundi

JEAN ROBO



NATIONALE 20, ANTONY
TÉL. : 237-08-61

TOUTES MARQUES FRANÇAISES
OU ÉTRANGÈRES

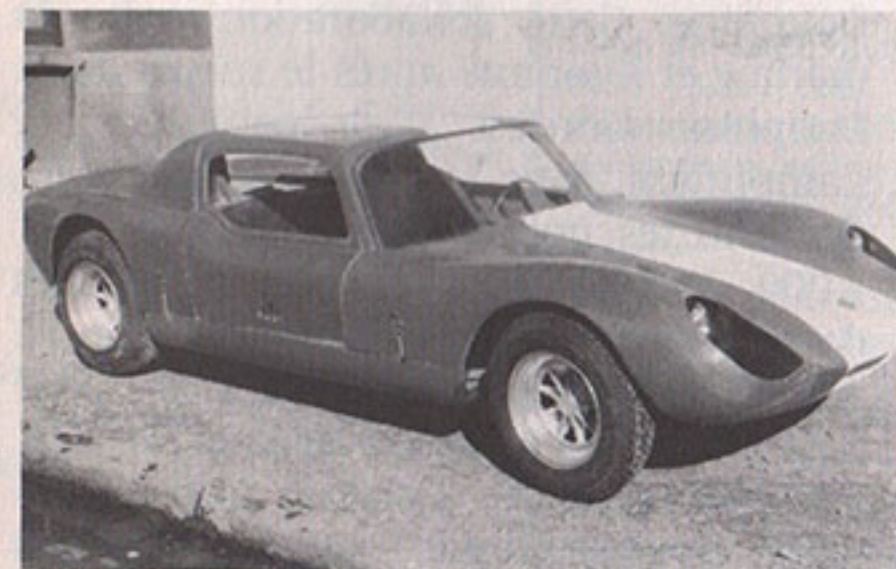
VÉLOSOLEX - PEUGEOT - PALOMA -
VESPA - LAMBRETTA - MALAGUTI -
GIULIETTA - ITOM - ITAL-JET -
GARELLI - MONDIAL - SUPERIA -
FLANDRIA - MORINI - BENELLI -
M.V. - DUCATI - JAWA - CZ - TARBO-MZ -
KREIDLER - TRIUMPH - B.M.W. - BSA -
PUCH - ZUNDAPP - LAVERDA - SUZUKI -
GILERA - MALANCA - HONDA - YAMAHA.

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

dictionnaire du sport automobile

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

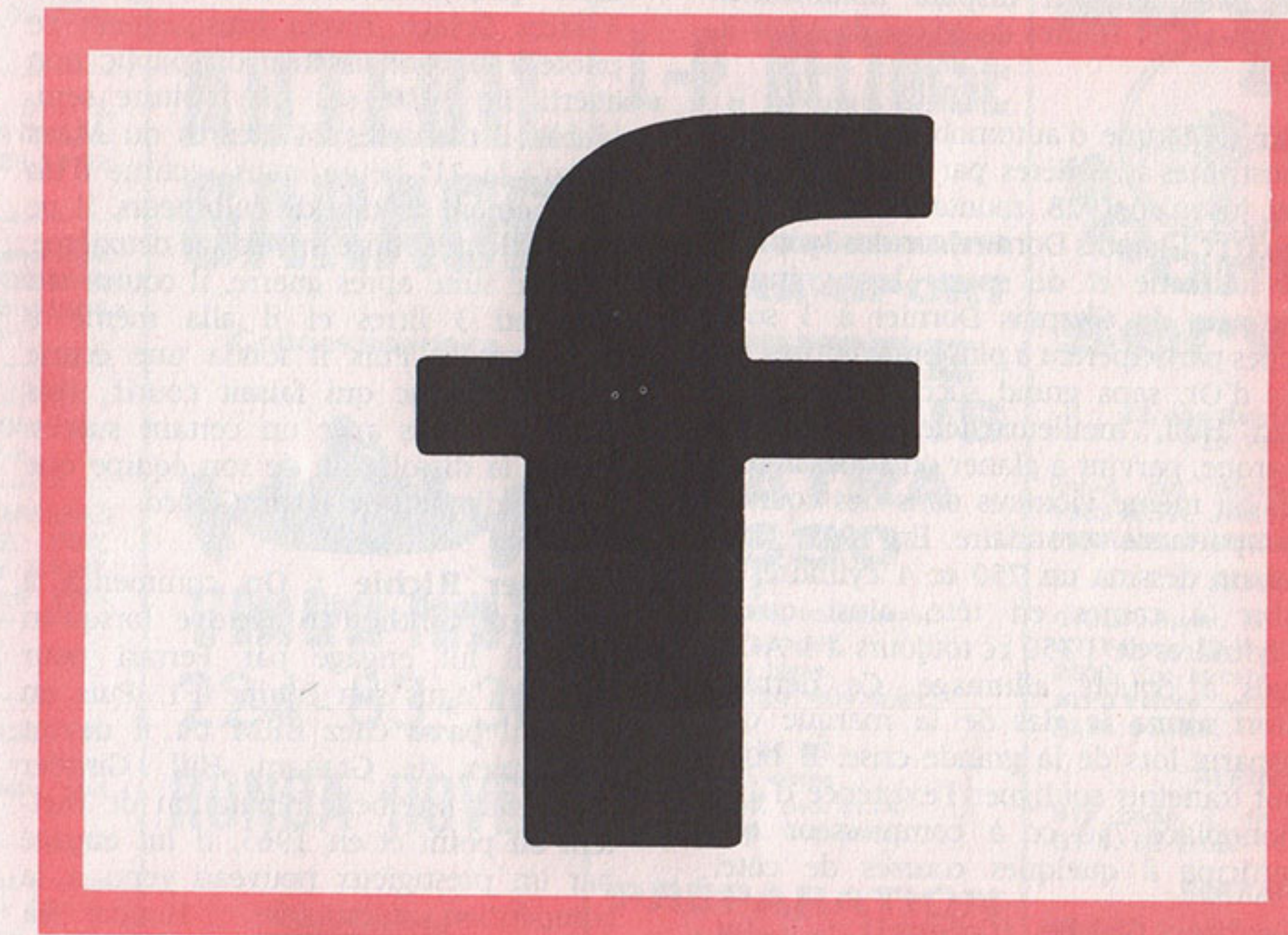
Fournier-Marcadier : Marque lyonnaise typiquement sportive qui porte le nom de ses deux créateurs Marcel Fournier et André Marcadier. De structure multi-tubulaire leur première voiture, une barquette vendue en kit construite début 1965, empruntait pour des raisons d'économie un maximum de pièces de série Renault. L'auto était du reste mue par un R 8 Major. Puis à l'annonce de la Formule France, l'équipe lyonnaise prépara une monoplace qui n'obtint pas



de performances remarquables. A noter aussi une petite berlinette animée par un Gordini 1300 cc qui contrairement aux autres modèles de la marque remporta quelques succès.

Foyt Anthony-Joseph : Né en 1935, ce citoyen américain taillé en colosse a obtenu de nombreux succès sur quatre roues qui lui ont valu, outre une immense fortune, quatre titres de Champion des États-Unis. Pilote éclectique, il a un palmarès des plus fournis avec comme fleurons trois victoires aux 500 Miles d'Indianapolis en 1961, 1964 et 1967 et une première place aux 24 Heures du Mans 1967 sur une Ford MK IV qu'il partageait avec Dan Gurney

Frazer-Nash : La première Frazer-Nash vit le jour en 1921, elle dérivait du cycle-car GN du Capitaine Archie Frazer-Nash. La marque construisit alors et jusqu'en 1937-1938 des voitures sportives mues presque toujours par des moteurs 1500 cc, en général des Meadows 4 cylindres à culbuteurs ou parfois des 6 cylindres Blackburne à 2 ACT. Près de 500 voitures furent construites toujours en carrosserie sport, souvent équipées de 1 ou même de 2 compres-



seurs comme c'était le cas pour les monoplaces de course de côte. Dès 1937, Frazer-Nash vendait les BMW en Angleterre et la célèbre 328 voyait sa robe blanche virer au vert frappé d'un écusson Frazer. La firme recommença à construire après-guerre en utilisant le moteur Bristol qui n'était autre que le BMW 328 fabriqué par l'usine d'aviation anglaise. Cette marque toujours sportive a, hélas, aujourd'hui disparu.

Frere Paul : Bien que né au Havre en janvier 1917, il s'agit d'un champion belge qui gagna notamment les 24 Heures du Mans en 1960 au volant d'une Ferrari qu'il partageait avec son compatriote Olivier Gendebien. Excellent spécialiste des grandes courses d'endurance, il tâta aussi de la monoplace avec un certain succès comme l'atteste sa deuxième place en F1 au GP de Belgique 1956 sur une Ferrari. C'est fin 1960 qu'il abandonna la compétition active pour se consacrer à une brillante carrière de journaliste automobile. Il a aussi écrit un certain nombre d'excellents livres sur la course comme *La course continue* et *Les 800 Heures du Mans*.

Frontenac : C'est la marque de voitures de compétition des frères Chevrolet. Une Frontenac 4 cylindres à 2 ACT conduite par Gaston Chevrolet lui-même remporta le GP d'Indianapolis en 1920. En 1921, une voiture semblable munie d'un 8 cylindres toujours à 2 ACT réédita le succès de l'année précédente, mais cette fois aux mains de Tommy Milton. Toutes deux étaient des 3 l de cylindrée. Ces voitures coururent également sous le nom de Monroe. Puis les frères Chevrolet cessèrent la construction des voitures de

compétition pour se consacrer à la fabrication de culasses à culbuteurs à 1 ACT et à 2 ACT pour transformer le moteur des Ford modèle T. Leur accessoire eut un très grand succès et l'on voyait encore des voitures de Dirt-Track gagner en 1935 sous le nom de Fronty-Ford.

FRP : Voiture de course créée pour Indianapolis juste avant la première guerre mondiale et qui ne présente que l'intérêt technique d'avoir été l'une des premières voitures de compétition à moteur sans soupapes et d'avoir été dessinée par le célèbre ingénieur américain Findlay Robert Porter.

F.W.D. : Ce sont les initiales d'une célèbre marque américaine de camions, La Four Wheel Drive Auto C^o à Clinton dans le Wisconsin, qui subventionna la construction de voitures de course américaines dessinées par Miller. La voiture fut équipée d'un V8 Miller, puis d'un 4 cylindres. Elle fut une des toutes premières voitures à posséder 4 roues motrices.

Gabriel Fernand : Le plus haut titre de gloire de Fernand Gabriel fut sa retentissante victoire dans Paris-Madrid en 1903. Sur sa Mors, il parcourut Paris-Bordeaux (où la course fut interrompue à la suite d'accidents) à la moyenne de 105 km/h, devançant son second, Louis Renault, sur Renault, de 5 km/h. Comme beaucoup d'autres pilotes de la même époque, il avait commencé sa carrière sportive par la bicyclette où il avait obtenu quelques succès. Puis on le vit sur Lorraine-Dietrich avant qu'il ne termine son activité au volant de 1 100 cc Ariès

avec lesquelles il disputa notamment toutes les 24 Heures du Mans de 1924 à 1928.

Gar : Marque d'automobiles françaises, construites à Asnières par M. Gardahaut qui, jusqu'en 1928, montait des moteurs 1 100 cc Chapuis Dornier sur des voitures de tourisme et de sport. Les voitures équipées du Chapuis Dornier à 3 soupapes participèrent à plusieurs reprises au Bol d'Or, sans grand succès cependant. Van Hoff, meilleur défenseur de la marque, parvint à glaner quelques succès ou même victoires dans des courses d'importance secondaire. En 1929, Gardahaut dessina un 750 cc 4 cylindres à arbre à cames en tête, ainsi qu'un 8 cylindres de 1 350 cc toujours à 1 ACT, mais à double allumage. Ce dernier effort sonna le glas de la marque qui disparut lors de la grande crise. Il nous faut toutefois souligner l'existence d'une monoplace 750 cc à compresseur qui participa à quelques courses de côte.

Gardner Goldie (Colonel) : Il fut l'homme qui détint un moment le plus grand nombre de records en automobile. Il battit et rebattit, tant à Monthéry que sur des pistes appropriées, la plupart des records catégorie 1 100 cc auxquels il s'attaquait au volant d'une MG. C'est dans ses voitures que fut inauguré le siège de course moderne, avec le pilote très incliné vers l'arrière.

Genestin : Marque d'automobiles fabriquées à Fourmies dans le Nord. Ces voitures à tendance sportive étaient équipées du 1 000 cc Cime à culbuteurs, puis on les vit propulsées par le 1 500 à ACT, puis par le 6 cylindres à soupapes latérales. Les voitures Genestin participèrent régulièrement entre 1924 et 1928 aux courses organisées à Boulogne ainsi qu'au circuit des Routes Pavées où elles obtinrent des résultats plus qu'honorables. En fin de carrière, il fut encore fabriqué une 1 100 cc à compresseur, mais l'on parle aussi d'une mystérieuse voiture à deux moteurs.

Gendebien Olivier : Né en 1925, ce pilote belge est surtout célèbre par ses quatre victoires aux 24 Heures du Mans, toutes remportées au volant de Ferrari. Il pilota une 3 litres en 1958 avec Phil Hill, comme pour ses victoires de 1961 et 1962. En 1960, c'est avec son compatriote Paul Frère, à bord d'une 4 litres qu'il remporta l'épreuve. Spécialiste des courses d'endurance, il a un palmarès assez chargé en Sport; ses quelques essais en monoplace, sur Ferrari F1 notamment, ayant été beaucoup moins brillants. Ayant maintenant abandonné la compétition automobile, Gendebien est devenu un gentleman farmer camarguais.

Gérard Louis : La victoire du Français Louis Gérard au Tourist Trophy 1937,

alors qu'il conduisait une magnifique 3 litres Delage, révéla brusquement ce pilote à la connaissance du public non averti. En 1939, sur une voiture semblable, il mena les 24 Heures du Mans jusqu'à la 21^e heure, mais victime d'un allongement de tige de culbuteurs, il ne put finalement faire mieux que deuxième. Tout de suite après guerre, il courut sur Maserati 3 litres et il alla même à Indianapolis. Puis il fonda une écurie appelée Gersac qui faisait courir trois Delage 3 litres avec un certain succès. C'est à la dissolution de son équipe que l'on perdit de vue Louis Gérard.

Ginther Richie : On commença à connaître Ginther en Europe lorsqu'en 1959 il fut engagé par Ferrari pour conduire dans son équipe F1. Puis en 1962, il passa chez BRM où il devint coéquipier de Graham Hill. Ginther s'était fait une belle réputation de metteur au point et en 1965, il fut engagé par un prestigieux nouveau venu à la compétition automobile : Honda. La marque nipponne avait construit une F1 très originale à moteur central en travers. Cette voiture était trop lourde et souffrait d'une excessive complication mécanique, ce qui n'empêcha pas Richie de la mener à la victoire en fin de saison lors du GP du Mexique. Ce fut du reste le seul succès du petit pilote américain en F1. 1967 le voit devenir coéquipier de Gurney sur Eagle, mais après n'avoir pas été qualifié lors des essais du GP de Monaco, Ginther mit un terme à sa carrière de pilote.

Gobron : La marque d'automobiles Gobron commença avant le début du siècle sous le nom de Gobron Brillé avec des voitures à 4 temps et pistons opposés. La plus célèbre fut le monstre qui battit avec Arthur Duray le record du monde de vitesse en 1903, le portant à 137 km/h. Puis, une année après, la même voiture conduite cette fois par Rigolly, roula à 152 km/h. En juillet 1904, délaissant Nice, lieu de sa première tentative, Rigolly fit un nouvel essai en Belgique, à Ostende, où il dépassa les 166 km/h. L'on vit encore la voiture dans de nombreuses épreuves où son immense taille l'empêcha d'accéder aux places d'honneur. Par la suite, la maison ne s'occupa plus que de voitures de haut luxe ou d'autobus. Vers 1925, la firme réapparut sous le nom de Gobron et construisit alors deux ou trois 1 500 cc Sport, voitures classiques mais munies de compresseur. Une de ces voitures gagna même sa catégorie aux 6 Heures de Bourgoigne en 1927.

Goodwood (circuit de) : Circuit anglais tracé sur un aérodrome sis à Chichester dans le sud de l'Angleterre à 48 kilomètres à l'ouest de Brighton. C'est sur cette piste d'un développement

de 3,862 kilomètres que Stirling Moss fut victime de l'accident qui devait mettre un terme à sa carrière de pilote.

Gordini Amédée : Le « Sorcier » naquit en Italie et avant de venir en France vers 1930, travailla chez Isotta Fraschini. Il commença à modifier des Fiat, en faisant immédiatement des bombes. Mais il ne limitait pas ses activités automobiles à son travail de préparateur; il pilotait aussi, faisant preuve d'un brio qui lui valut notamment de gagner le Bol d'Or en 1936 et 1938 et l'indice de performances aux 24 Heures du Mans 1939. Tout de suite après la guerre, on le retrouva, volant en mains, avant qu'il ne prenne le Service Courses de Simca. C'est de cette époque que datent les fameuses petites Simca Gordini qui occasionnèrent entre autres les débuts européens de Fangio. N'ayant plus de support de Simca, Gordini fit alors courir ses voitures sous son propre nom. Puis, pour le compte de Renault, il élaborait un moteur et une boîte de vitesses à quatre rapports qui furent montés dans la Dauphine. Cette collaboration entre la marque et l'homme après le succès de la Dauphine Gordini allait continuer en s'amplifiant, avec la déjà légendaire R8 Gordini, les quatre cylindres à 2 ACT 1 000, 1 150, 1 300 et 1 500 cc montés dans les prototypes ou monoplaces F2 Alpine; enfin avec le V8 3 litres (à 2 ACT aussi) équipant l'Alpine-Renault A 220. En 1969, Amédée Gordini, toujours fécond et dynamique, quitte son vieil atelier du boulevard Victor à Paris pour une nouvelle usine ultra-moderne.

Gordini (Automobiles) : Les voitures qui portèrent le nom de Gordini furent toutes de fort jolies mécaniques, soit monoplaces, soit sport, munies d'un moteur 1 500 cc à 2 arbres à cames en tête, puis d'un 2 litres 6 cylindres à 2 ACT, puis d'un 2,3 litres toujours 6 cylindres à 2 ACT, puis encore de 8 cylindres en 2,5 litres et 3 litres. Malheureusement, ces voitures construites par un homme peu fortuné se trouvaient face aux créations d'usines supérieurement organisées. Ainsi vit-on souvent les Gordini manquer de pièces détachées. Elles se battirent néanmoins avec un grand courage et Jean Behra à leur volant gagna le Grand Prix de France à Reims en 1952 et le Grand Prix de Pau l'année suivante. Nous nous souviendrons longtemps aussi de la magnifique performance d'une Gordini aux 24 Heures du Mans 1952, lorsque la 2,3 litres de Manzoni et Behra mena la ronde jusqu'au milieu de la nuit devant des voitures de cylindrée plus forte avant d'abandonner sur rupture de freins. Dans tous ces modèles, on pouvait reconnaître la « patte » d'Amédée Gordini, pour qui maniabilité, légèreté et simplicité sont les secrets d'une bonne voiture de course.

PETITES ANNONCES champion

Prix de la ligne (TVA comprise) 6,79 F

Nombre de signes (ou espaces) par ligne 27

Le montant de l'annonce doit nous parvenir en même temps que le texte et avant le 1^{er} du mois.

Bulletin d'abonnement à champion

A RETOURNER A «champion»

14, rue Brunel - PARIS-17^e

DÉCOUPER SUIVANT LE POINTILLÉ OU REPRODUISEZ LA FORMULE D'ABONNEMENT CI-DESSOUS

Je désire m'abonner pour un an (12 numéros) à partir du numéro

Nom : _____

Rue : _____

Ville : _____ Dépt _____

Je joins la somme de 30 F :

par chèque bancaire à l'ordre de *Champion*

par virement postal. C.C.P. : Paris, 22-887-23.

AUTOS

ABARTH 1000 BIALBERO.
ABARTH 1000 TCR, 67, 68.
ABARTH 850 TC, 67.
ABARTH 1300 GT, 67, 68.
LAOS GARAGE S.A.
96, av. Suffren, 59-70.

Part. à part. c. neuve vds Cooper S 1300 67. LALLE, 12, pl. Moreau-David, FONTENAY-SOUS-BOIS. Tél. 873-11-11.

COUPÉ DYNO; 1968.
COUPÉ ALFA 216, 1966.
COUPÉ LANCIA Fulvia, 66, mot. nf. Véhicules en parfait état. GARANTIE 6 MOIS.
Éts LE BAUD, 100, av. de Stalingrad, VILLEJUIF. Tél. : RAM. 03-00.

A vendre MATRA F1 et Proto. 1/24^e. Av. Châssis et moteur. Écr. CHAMPION avec timbre sous n° 3701 qui trans.

Partic. vd NSU-TTS rouge, groupe 5, 29 000 km, garant. 100 CV. Équipt. compl. rallyes. Prépar. MEZNARIE. Tél. : 023-08-50 ou 352-37-74.

Vds Coupé PORSCHE 911 S, janvier 67. État neuf, 19 000 km. Gris ardoise. Tél. 28-14-92, BELFORT.

Vends F3 PYGMÉE, monocoque. T. B. état. 1966. JOURDAN, 51, rue F.-Bonnier, 38-VIENNE. Tél. : (76) 85-06-50.

Vds STELLINA 800, 66. H.-TOP + CAP. 36 000 km. COUTON. Tél. : 344-19-12, de 14 à 17 h.

URG. PART. Vds MASERATI SEBRING 66. PARFAIT ÉTAT. Cote Moteurs. S'adr. à SPORT-AUTO sous n° 3707 qui trans.

MOTOS

MORINI « VÉLOCE » 125, ét. impeccable. Mot. révisé (fact.) + acces. Tél. : 628-53-66, h. bureau, sauf dim. et lundi.

Ach. Moto TRIAL ou tous-terrains 250-350 cc. Bon état. Écr. CHAMPION sous n° 3702 qui trans.

Moto de TRIAL-BULTACO SHERPAT. Janv. 68, peu courue, immatriculée, 3 500 F. Essais sur demande si sérieux. Écr. CHAMPION sous n° 3703 qui trans.

BULTACO MATADOR 250, dédouanée, imm. Espagne. Comme neuve, 2 500 F. Écr. à CHAMPION sous n° 3704, qui trans.

BULTACO SHERPAT 250 cc. 4 vit. Mot. neuf, dédouanée non immatriculée, 2 500 F. Écr. à CHAMPION sous n° 3705 qui trans.

ACCESSOIRES

A vdre : Instruments de bord Jaeger, 400 F. 2 jtes magnésium ABARTH, 450 F. 2 Weber 40 DCOE, 500 F. Tél. SEV. 31-07.

Vds pcs détachées Dauphine. Prix à débat. Tél. 963-41-88.

EMPLOIS

Mécanicien Auto-spécialiste voitures sports - Élève École Wienfield - cherche place essayeur ou mécanicien pilote formule France. Écr. CHAMPION sous n° 3706 qui trans.

SLOT

ESPADON moteur 16-26 D pour comp. slot PALMARES 68, 1^{er} aux 12-24 h et 1 000 km. PARIS. Document contre timbre 0,30. AMI, 51, rue de Biarritz, 95-ARNOUILLE-LES-GONESSE.

DIVERS

Vds Modèles réd. 1/43. 1/24, livres auto. M. SIROT, 1, rue Marmontel, 63-CHAMALIÈRES.

Vds 2 mot. Kart Gnome Rh. GUICHARD R., BOUHERET, 71-AUTUN.

GARAGES

AUTEUIL GARAGE

Concessionnaire



17 Rue Gros - Paris 16^e

224-83-30

HONDA ROVER

Spécialiste ROLLS-ROYCE ET BENTLEY

VOLVO

1968, 142 S, O.D., grise.
1967, 144 S, bte autom., bleue.
1967, P 1800 Cpe, rad., t. ouvr.
1965, P 1800 Cpe, gris.
1966, 132, 2 ptes, bleu ciel.
1965, 122, 4 ptes, beige.

HONDA

Tous modèles disponibles S 800, N 600, N 360.

DIVERS

1962, FACEL Vega F2, bleu métal.
1964, PORSCHE Carrera 2000, rouge.
1966, PEUGEOT 204, t. ouvr., freins assistés.
1965, PEUGEOT 404, inj., décapotable, h.-top.
1963, PEUGEOT 404, bleu marine.
1966, MORRIS Cooper, gris, toit blanc.
1964, FIAT 1500, décapotable.
1957, LAND ROVER.

JEAN-LOUIS MARNAT

6, passage Lamouroux-Belgrand 92-GENNEVILLIERS

Tél. : 473-28-15

Remorque pour voiture 1 500 F. Cooper S 1300 124 CV. Moteur S 1300 124 CV. Pont autobloquant. Rapports de boîte taille droite - Jantes alliages neuf et occasion - Pneus Racing 500 x 10 - Sièges baquets - Capots et portes plastiques R8 et B.M.C. - Volant bois et cuir 180 F. - Jantes larges avec Kléber-Colombes neige cloutés neufs pour R8 - Moteur B.M.W. Hahne 190 CV - Échappement latéral B.M.C. - Housses pour monoplace et toute voiture sur mesure.

Demandez liste gratuite détaillée de ce matériel avec prix.

MILLE MILLES J.-P. BELTOISE

33, route d'Orléans 91-MONTLHERY
Tél. : 920-60-32

Concessionnaire MATRA-SPORT

CENTRE D'ESSAIS MATRA 530

GORDINI, 67.
GORDINI, 65, transformée.
JET Gr. 2, comp. ét.
JET VI, 68, bleue.
PEUGEOT Cpe, 404 inject.
DS 21, 66.
PANHARD 24 BT.
ELINA F. F. occas.
MATRA 530, nve, blche.
MATRA 530, nve, jaune.

PRÉPARATION ATELIERS CONRERO

Gordini G1 et II. Kit Matra 530.

STATION DE MONTAGE AUTOBLEU

Prenons toutes MATRA et R8 GORDINI en dépôt



191, rue de Courcelles 75-PARIS (17^e)

Tél. : ETO-50-44

Concessionnaire

FORD-SHELBY

Essais Spécialiste LANCIA
FORD-SHELBY, 68, neuve, disp. LAMBORGHINI 400 GT, 2 + 2, 67.

FERRARI GTB 2, 66.
FERRARI berlinette GT B4, 67.
FERRARI berlinette GT B, 66.
FERRARI berlinette LUSSO, 64.
FERRARI 330 2 + 2, 64 et 65.
FERRARI 2 + 2, 62 et 63.
FERRARI berlinette, T de F., 62.
MASERATI touring, 2 + 2, 60, 61.
MASERATI touring, 62, exc. ét.
PORSCHE Super 90, coupé, 61, 62, 63.
PORSCHE 911, 65.
JAGUAR 3,8 l, S, 66 (px Marchand).

JAGUAR 3,8 l, 61, exc. ét.
ASTON MARTIN DB 4, 62.
MUSTANG berlinette 6,4 l, 67.
BMW 1800, 65.
TRIUMPH TR4, 65.
ROVER 3 l, 64.
PONTIAC tempest, 64.
DS 21, 66.
STUBAKER cabr., 64.

20 autres voitures toutes neuves.

roger Loyer Sport service

22, rue Barrias (17^e) 737.74.20

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

ALFA

GIULIA Super, 65 à 68.
GT Véloce, 65 à 68.
2600, Cpe et cabr., 63 à 66.
ALFA Véloce, hard-top, 65, ét. nf.
ALFA SS, 65.

ALPINE

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

FERRARI

250 GT 2 + 2
250 GT California.
LUSSO.
275 GTB et GTB 4, 66 à 68.
350 GT, 64-65.

JAGUAR

Type E, Cpe, Cabr., 62 à 67.
Type E 2 + 2, 67.
2.4 l - 3.4 l - 3.8 l - 3.8 l S de 61 à 67.

PORSCHE

SC 90, 62 à 64.
912, Targa.
911, 911 S, 911 L, Targa, 65 à 68.

LOTUS

EUROPE, 67, 68.
ELAN, 65, 68.

TRIUMPH

SPITFIRE MK III de 64 à 68.
TR3, TR4, TR4 A, TR5, de 60 à 68.

NOS REPRISES

ALPINE Sunbeam Tiger, 67.
MERCEDES 250 SE, 67.
MORGAN + 4, 65.
ALFA TI, 65.
ANGLIA, 61.
GORDINI 1^{er} main, 68.
MUSTANG, cabr., bleue, 65.
TAUNUS 20 MTS, 65.
MORRIS 1300, état neuf, 68.

ISSY AUTOMOBILES

AGENT : ALPINE et RENAULT

20, boulevard Voltaire 92-ISSY-LES-MOULINEAUX
Tél. : 642-32-56

Toutes réparations et modifications - carrosserie polyester - fabrication d'éléments RENAULT 8 en polyester. Organes à vendre : Boîte 5 vitesses R8 G. Boîte 5 vitesses MATRA JET. Moteur R8 G préparé 1 150 cm³ ALPINE T. de F. 1300 S. R8 GORDINI 68, 10 000 km. Essai ALPINE BERLINETTE et R8 GORDINI, entretien gratuit pendant 10 000 km de tous véhicules.

GARAGES

(SUITE)



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

CONCESSIONNAIRE

B.M.W. VOLVO

PORSCHE

FERRARI

330 GTC, bleue, 67.
330 GT, bleue, 65.
330 GT, verte, 64.
Berlinette LUSO, grise, 64.
250 GT, 2 + 2, nlle susp., 63.
Berlinette 275 GTB, grise, 65.
Berlinette 275 GTB4, or., 68.

PORSCHE

PORSCHE 911, blche, 65.
PORSCHE 911 S, blche, 68.
PORSCHE Carrera, 63, 2 l.

B.M.W.

2000 Tilux, grise, 68.
2000 Tilux, grise, 67.
1600 Jubilé, blanc, 67.
2000 CS, gris métal., 68.
1800, bleue.

NOS REPRISES

CADILLAC, cpé de ville, noir, 66.
ASTON MARTIN, bordeaux, 65.
ASTON MARTIN DB 4, 62.
DODGE Dart, Cpé, gris, 65.
CORVETTE Chevrolet, nouv. modèle, 68.
ALFA ROMEO 2600, Cpé, 65.
OPEL Kapitán, 62.
CAMARO RS, Cpé, 68.
FIAT 2300, 66.
TRIUMPH 2000, blche.
CORTINA-LOTUS, verte, 68.
MERCEDES 250 SL, 2 + 2, grise.
OPEL Rekord, grise, 66.
FORD Mustang, bleue, 65.
404 injection, 65.
TRIUMPH Vit. 6, 66.
MERCEDES 250 SE, 65.

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

Alpine

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

Berlinette BTF, 65, 66, 67, 68.
ALPINE GT4, 65, 66, 67, 68.
Cabr. ALPINE, 67.
FIAT 850, spider, 66.
TRIUMPH MK3, 67.

STAND 14

54, rte Nationale
91 - MONTLHERY
Tél. : 920-60-33

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, blche, 68.
LAMBORGHINI Miura, orange, 67.
MASERATI 3500 GT, 63.
ASTON MARTIN DB4 GT, 61.
FERRARI 250 GT, 2 + 2, 63.
COBRA Shelby 4,7 l, vers. course, 64.
COBRA Shelby 4,7 l, 64.
BENTLEY S2, superbe, 57.
BENTLEY grande malle, 53.
BENTLEY, gris métal., 1950.
BMW 2000, blanche, 69.
FORD Mustang Fast-back, 68.
FORD Mustang, Cpé, 6,4 l, 67.
FORD Mustang, cabr., 67.
FORD Mustang Shelby 7 l, 66.
FORD Mustang, cabriol., 66.
FORD Mustang, Cpé bleu, 66.
FORD Mustang, Cpé, bte aut., 65.
FORD Mustang, cabr., 65.
JAGUAR E, 3,8 l, cabr., 64.
AUSTIN Cooper S, bleu, 68.
MARCOS-FORD, orange.
ALFA ROMEO, 2,6 l, Cpé, 65.
ALFA ROMEO 1600, spider, 65.
MORGAN mot. Cortina, 66.
MORGAN mot. TR4, 57.
MERCEDES 300 SE, Cpé, 64.
MERCEDES 300 SL, cabr., 63.
TR4, r.r., O.D., bleu ciel, 64.
TR4 A, r.r., O.D., verte, 65.
NSU Prinz 4, grise, 64.
CORTINA Lotus, 105 CV, 65.
HONDA N 360, 69.

MONOPLACES

FORMULE VEE BORA, 68.
LOTUS F3 XVIII, 61.

triumph

SPORT SÉLECTION

2, place Bienvenue, PARIS-15^e

BAB. 33-07 Métro Montparnasse

Triumph neuves ts mod. dispon.

Occasions :

ALFA ROMEO ts mod., 62 à 68.
ASTON MARTIN ts mod. 58 à 66.
AUSTIN 3000 - 1100 - 1000, 62 à 68.
BENTLEY, BMW, FACEL, FIAT, FORD MUSTANG, cab. et cpés, 65 à 67.
JAGUAR Typ. E, cab. et cpés, 62 à 67.
JAGUAR 4,2 l, 3,8 l, 2,4 l, 60 à 66.
GHIA, LANCIA, MATRA, 64 à 67.
MERCEDES cabr. ts mod., 58 à 64.
MGB, MGA, Midget 62 à 67.
NSU, PORSCHE, SUNBEAM, 59 à 68.
TRIUMPH Spitfire, Herald, TR5, TR4, TR3, 2000, 1300, 62 à 68.

SPÉCIALISTE VOITURES SPORT

de moins de
15 000 F

Alain MERCIER

Montmartre Garage

5, rue Dancourt (18^e)
Tél. : MON. 42-93

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.
MERCEDES 190 SL, 57 et 61.
SUNBEAM Alpine, r.r., 62 à 64.
SUNBEAM 260 Tiger, 66.
PORSCHE, coupé type C, 64.
ROLLS ROYCE, carrosserie spéciale, 49, grand standing.
MUSTANG Shelby Cobra 7 l, 67.
AUTOBIANCHI Stellina, 66.
LOTUS Elite, mot. à refaire, 62.
FORD T, Collect.

ACHATS TOUTES SPORT

M. BERTRAND



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

JAGUAR

Type E coupé, 62, 64, 65, 66.
Type E cabriolet, 65, 66.
MK2, 3,8 l, r.r., O.D., 62 et 63.
XK 140, grise, 55.
XK 150, verte, r.r., O.D.

PORSCHE

911 S, blanche, 67.
911 E Targa, 2 000 km, 69.
912, bleue, 68.

AUSTIN

HEALEY 3000, 63, 64, 65, 66, 67.
AUSTIN Princesse, superbe, 60.

FORD

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

FERRARI

250 GT, 2 + 2, 63.

DIVERS

R8 GORDINI, bleue, 67.
RENAULT R4L, 66, 67.
ALPINE 1300 S, 8 000 km, 68.
ROLLS, superbe, 1934.

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

EURO SPORT AUTO

21, 23, rue Brançon,
PARIS (15^e)

SPÉCIALISTE EN
VOITURES SPORT

BMC - FORD
HONDA - TOYOTA

ALFA TI, 63.
AUSTIN 850 Export, 65.
AUSTIN Cooper, rouge, 66.
FIAT 1500, cabr., 65.
FIAT Abarth 1000, spider, 67.
HONDA S 800, cpé, 67.
BMW 1800 TI, blanche, 65.
MATRA Jet VI, 68.
MGB, r.r., O.D., verte, 65.
PORSCHE 1600 C, cpé, 64.
PORSCHE 911, cpé, toit ouv., 66.
MORRIS Cooper 1300 S, 65.
TRIUMPH TR4, r.r., O.D., 65.
TRIUMPH Spitfire MK2, 65-66.
SUNBEAM Alpine, série 4, 2 + 2, 64.
404, cabr. inj., 65.
FACEL Vega, cabr., F III, 65.

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

ALIGRE

23, rue Baccaria
12, place d'Aligre - 12^e
Tél. : DID. 55.00 ou 345-02-26

Concessionnaire

TRIUMPH - LOTUS - JAGUAR
MERCEDES BENTZ
CENTRE D'ESSAIS
MODELES 69 :

Spitfire, TR5, 2500 TI, 1300 TC,
LOTUS EUROPE, JAGUAR XJ VI,
MERCEDES 280 SL et autres
modèles.

TRIUMPH

TR 5, o.d., bleue, 68.
TR 5, o.d., blche, 69.
Spitfire, blche, 69.
Spitfire, o.d., blche, 68.
Spitfire MK II, verte, 67.
HERALD, cabr., blanche, 66.
HERALD, cabr., verte, 66.

JAGUAR

3,8 l S, r.r., O.D., 66.
Type E, Cpé, 68.
E, 2 + 2, 67.
420, o.d., r.r., 67.
420, dir. assist., b. aut., 67.
2,4 l, o.d., r.r., 63.

LOTUS

EUROPE, blche, 69.

MERCEDES

220, grise, 64.
220, bx, 63.
280 SL, bx, 68.

NOS REPRISES

FIAT 850, spider blc, 69.
PEUGEOT 404 super luxe, 67.
OPEL Commodore, bleu métal., 68.
HONDA S 800, Cpé blc, 67.
MGB, vert, mot. neuf, 64.
FIAT 850, spider, blche, 69.
PEUGEOT 404 super-luxe, 64.

LEGENDRE AUTO-SPORT

97, rue Legendre
75 - PARIS 17^e

627.86.30

228.17.89

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.

VOXSON

Sonar GN 104 SR.
Combiné radio.
Lecteur de bandes Stéréo 8 avec
275 F comptant et crédit 6, 9,
12 mois.

CONCESSIONNAIRE

TRIUMPH

CHEVROLET Camaro, cabr., 68.
FORD Mustang, 65 et 68.
PORSCHE 911, jaune, 65.
PORSCHE 911 S Targa, 68.
PORSCHE 912, 65.
PORSCHE Super 90, 65.
PORSCHE Super 90, 63.
TRIUMPH TR5, r.r., O.D., 69.
TRIUMPH TR4 A, r.r., O.D., 67.
TRIUMPH MK3, r.r., 69.
TRIUMPH 2000, r.r., O.D., 67.
TRIUMPH Herald, cabr., 67.
ALFA ROMEO GT Veloce, 67.
ALFA ROMEO GT, 66.
ALFA ROMEO Giulia super, 67.
ALFA ROMEO Duetto, 67.
ALFA ROMEO GTA, Auto Delta,
170 CV, 66.
JAGUAR 3,4 l, r.r., 68.
AUSTIN 850 Baby, 65.
AUSTIN Cooper, 66.
FIAT Cpé 124, 5 vit., 68.
PEUGEOT 404, Cpé, 67.
FIAT 1500, 65.

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

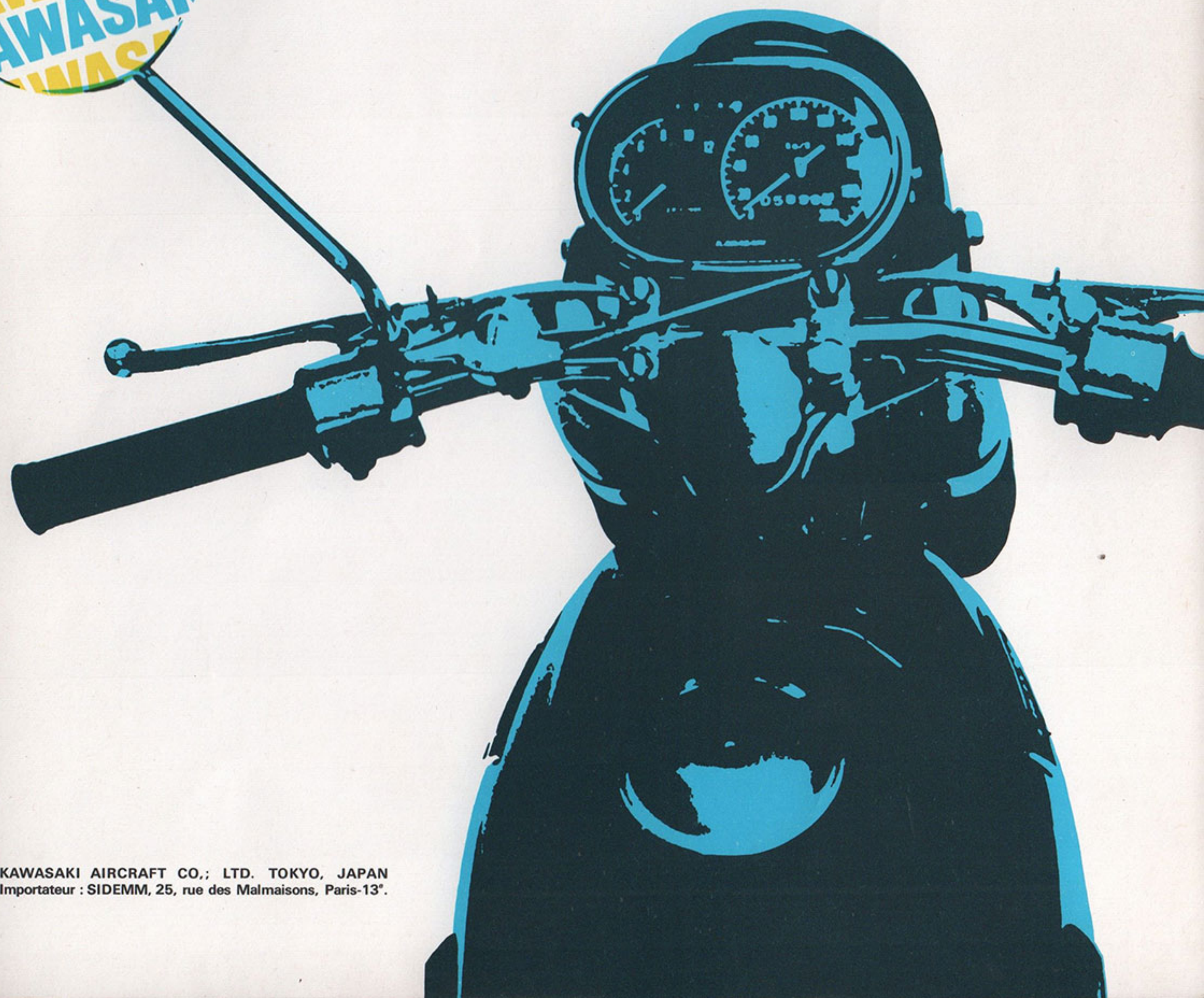
ALFA-ROMEO

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

PRÉSENT., ESSAIS

des

NOUVEAUX MOD. 1750
NOS OCCASIONS RÉVISÉES
GARANTIE TOTALE



KAWASAKI AIRCRAFT CO., LTD. TOKYO, JAPAN
Importateur : SIDEMM, 25, rue des Malmaisons, Paris-13^e.

Le nez, c'est fait pour sentir. Et la bière, si c'est une bonne bière, ça sent bon.

Il y a beaucoup de gens qui ne le savent pas. Et il y a beaucoup de gens qui boivent la bière comme ça. Juste comme ça. Comme de la grenadine.

C'est triste à dire mais cela arrive très souvent, même à la Kronenbourg. C'est dommage. Vraiment dommage. Parce que la Kronenbourg est une très bonne bière. Qui sent très bon.

Certaines bières sentent trop le malt. Certaines bières sentent trop le houblon.

Certaines bières sentent le pain brûlé. Certaines bières ne sentent rien.

La Kronenbourg sent bon. Et c'est normal. En Alsace, à la brasserie de Kronenbourg, on ne perd jamais de vue le nez des buveurs de Kronenbourg. On déguste, on contrôle, on vérifie, on redéguste. Pour que la Kronenbourg sente toujours la Kronenbourg.

Buvez votre prochaine Kronenbourg avec le nez.

Mais n'oubliez pas d'ouvrir la bouche.



Buvez la Kronenbourg avec le nez.

