

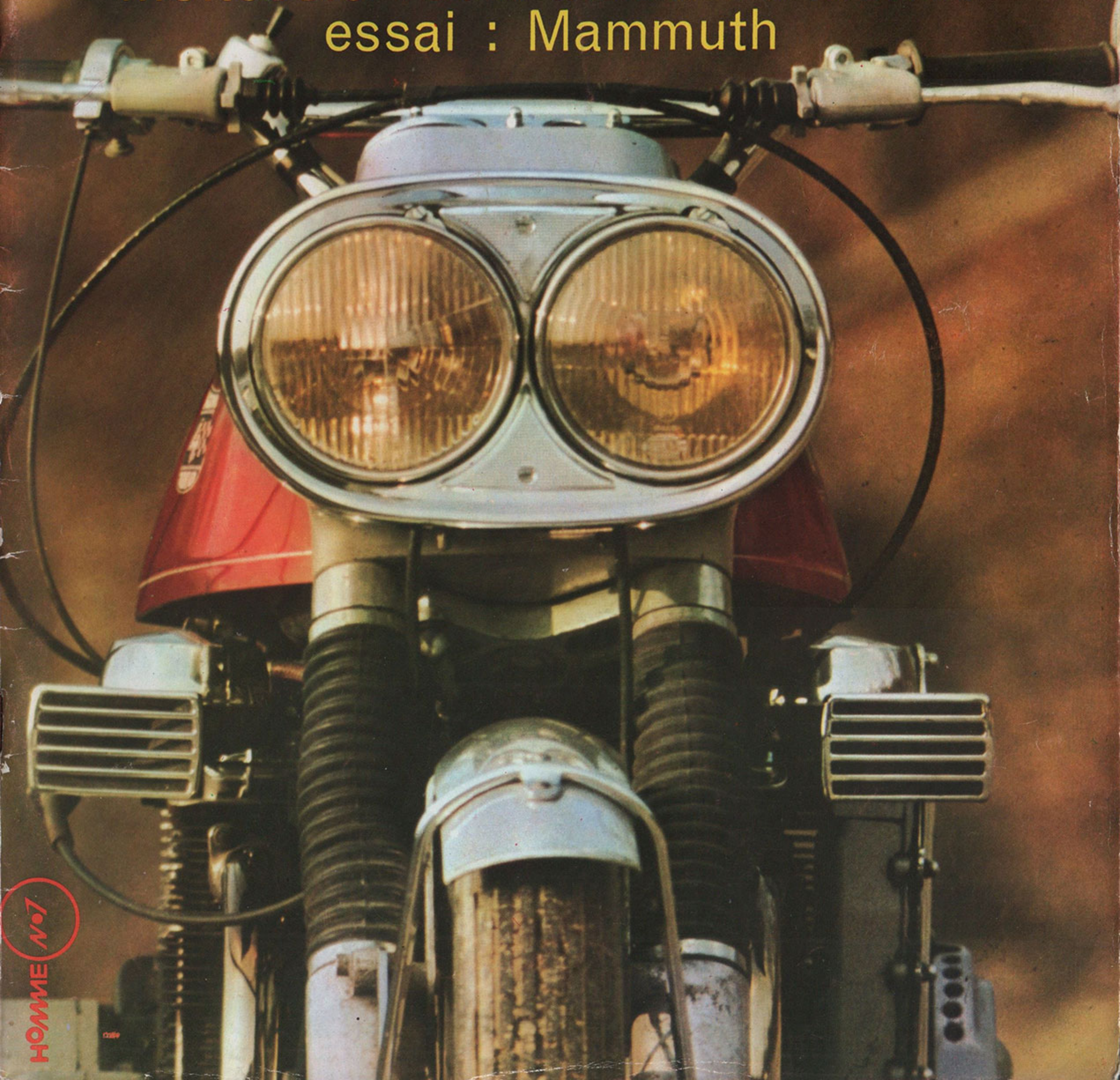
LA REVUE A 300 A L'HEURE

champion

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 35 FB — SUISSE : 3,20 FS

ITALIE 480 L — N° 39 — DU 15 MARS AU 15 AVRIL 1969

comment régler sa voiture de course
Moitessier: seul autour du monde
essai : Mammuth



Découvrez la Kawasaki MACH III

... Une toute nouvelle 3 cylindres conçue et réalisée pour les plus hautes performances

OUI : La KAWASAKI MACH III est une merveille de la technique aéronautique au service de la moto. Une nouvelle « bombe » 500 cc qui arrache le bitume et avale en 12" 4 le 400 mètres départ arrêté... et dépasse le mur des 200 km/h. Il existe maintenant une moto pour les routes de l'an 2000.

Avez-vous remarqué les 3 pots d'échappement?... La MACH III : 3 cylindres d'une puissance maximum : douceur d'utilisation

: souplesse de conduite Elle est dessinée pour les grandes vitesses, le confort et la sécurité. La suspension arrière est vraiment efficace, les freins puissants et progressifs, les pneus à texture NYLON sont aussi conçus pour la compétition et la fourche est du type CERIANI.

Cylindrée : 498 cc
 Moteur : 2 temps, 3 cylindres, face à la route
 Puissance maxima : 60 CV / 7 500 tr/mn
 Vitesse maxima : 200 km/h
 Accélération : 12" 4 au 400 mètres D. A.
 Boîte de vitesse : 5 rapports

Kawasaki
 AIRCRAFT CO., LTD. TOKYO, JAPAN



IMPORTATEUR
Société S.I.D.E.M.M.
 25, rue des Malmaisons
 Paris (13^e)
 Tél. : 588-22-76



Photo C. Lacombe

comment régler sa voiture de course
 Moitessier: seul autour du monde
 essai : Mammuth

champion

SOMMAIRE - N° 39 du 15 mars au 15 avril 1969

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
CHAMPION A LU			4
COURRIER			6
UN NOUVEAU FILM AUTOMOBILE : LES TACOTS BRINGUEBALANTS	J. Rosinski	Paramount	8
ESSAI AUTO : UNE VW PORSCHE	J.-P. Beltoise	C. Lacombe	14
COMMENT RÉGLER SA VOITURE DE COURSE	Philippe Vidal	D.P.P.I.	22
UN MOIS DANS LE RALLYE	J.-F. Rageys	D.P.P.I. Conrath	30
DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			37
ESSAI MOTO : LA MAMMUTH	C. Lacombe	F. Tainturier C. Lacombe	43
34 PILOTES MOTO	C. Lacombe	C. Lacombe	48
UN MATCH POUR TRIALISTES : LAQUELLE DES TROIS?	O. de la Garoullaye	C. Lacombe	58
MOITESSIER : SEUL AUTOUR DU MONDE	Gilles Pernot	Th. de Lange B. Moitessier	64
SHOPPING			70
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	72
CHAMPION-ACTUALITÉS			74
ENCART	Une voiture Can Am	P. Biro	

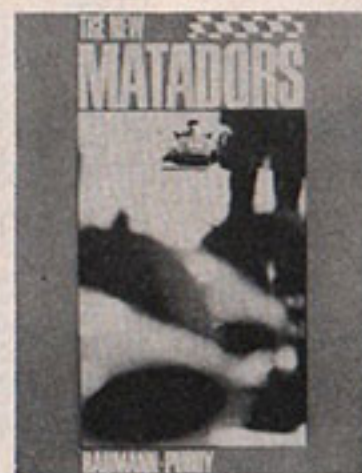
Vous savez ce qu'il est convenu d'appeler « Monstre sacré » en mécanique. C'est un engin mythique mais réel, débordant de puissance, raffiné sur le plan technique, inabordable sur le plan financier, bref rarissime, spectaculaire et convoité. Devant, on rêve, on bave, de toutes façons, on réagit vigoureusement! En automobile, c'est une Miura. En moto, c'est la Mammuth, la plus grosse entre les grosses, la plus chère entre les chères. Grâce à un ami lecteur, Lacombe a pu s'en procurer une, et vous la présente enfin... Oui, enfin, parce que nous savons combien vous attendiez tous cet article. Partez donc avec notre essayeur au guidon. Cependant, si vos goûts sont plus modestes — et plus réalistes? — choisissez plutôt d'accompagner Beltoise au volant d'une « spéciale » réalisée par un autre ami lecteur (déjà, décidément, nous les avons beaucoup mis à contribution ce mois-ci!). Une paisible Coccinelle dans laquelle a été enquillé un méchant moteur Porsche de 90 CV, c'est une idée à la fois pratique (car c'est facile à réaliser, vous le verrez) et humoristique (regardez, dit Beltoise, la tête des bonnes gens quand la banale VW les double!). Pour ceux qui s'intéressent à la course, et même qui en font, Champion a demandé à Philippe Vidal de dévoiler son expérience de fin metteur au point. Comme il le souligne, pour gagner, il ne suffit pas d'être doué comme Mazet et courageux comme Vigoureux : il faut aussi connaître à fond les principes et les astuces d'un bon réglage, c'est indispensable. Après avoir lu Vidal, vous aurez gagné quelques secondes au tour, vous pouvez en être sûrs! Mais l'hiver dont nous sortons, c'était le temps des rallyes. J.-F. Rageys est allé jusqu'en Suède admirer les glissades de ces Messieurs et compter les clous sur leurs pneus. Reste le phénoménal Moitessier, indifférent aux saisons, seul à bord de son voilier quelque part en mer. Il est en train d'accomplir un exploit inouï, rien moins que le tour du globe en solitaire, et en course par-dessus le marché... En 1968, Apollo 8 tournait bien sûr autour de la lune, mais le lent cheminement de cet homme seul, sans moyens de communications ni aide d'aucune sorte, a quelque chose d'encore plus émouvant que le spectaculaire envol des cosmonautes... Enfin, vous remarquerez que nous n'avons pas identifié le sujet de l'encart du mois : aux cinq premiers d'entre vous qui sauront nous indiquer la marque de la voiture et le nom de son pilote, un abonnement d'un an gratuit à Champion. Alors, réfléchissez bien... Et à 300 à l'heure, bien entendu!

champion ALU

THE NEW MATADORS
by Baumann et Purdy
Stanley Paul

82 F, c'est, bien sûr, un peu cher, mais lorsqu'il s'agit d'un livre tout en couleurs, parfaitement mis en page, agrémenté d'un texte intéressant, cela peut parfois se justifier. *The new matadors* édité chez Stanley Paul approche ce cas-là.

Les nouveaux matadors, ce sont les coureurs; c'est du moins comme cela que les voit Ken Purdy dans un excellent anglais. Malheureusement, par moments, l'auteur donne l'impression de considérer la course automobile comme un jeu de cirque, ce qui est loin de notre manière de comprendre la chose. Quoi qu'il en soit, le photographe allemand Horst Baumann fait des prouesses avec ses appareils. Les images données ont été prises entre 61 et 65, elles sont inhabituelles, voire inattendues, et font toujours montre d'un sens artistique très développé. Bon texte, bonnes photos, mais... très bon prix.



MOTOR RACING YEAR 1968-1969
Edited by the staff of Motor Racing magazine
G. T. Foulis

Petit fascicule présentant Graham Hill sur une couverture noire et jaune bien peu attrayante, extérieurement le Motor Racing Year 68-69 ne paye pas de mine et pourtant, pour 21 francs, il nous offre tout sur la saison de Grands Prix. Un choix de photos remarquables, malheureusement assez peu mis en valeur du fait du format adopté, vient des objectifs de Michael Cooper, d'Eric Della Faille, de Bill Gavin, de Geoffrey Goddard, de Lynton Money... c'est dire si la qualité est relevée. En fin de saison F1, nous sommes aux deux tiers de ce livre au demeurant très bien fait et qui, s'il avait été d'une autre dimension, aurait certainement connu un gros succès. Une revue des courses F2, F3, des compétitions typiquement anglaises, le tout parfaitement illustré, complète fort agréablement

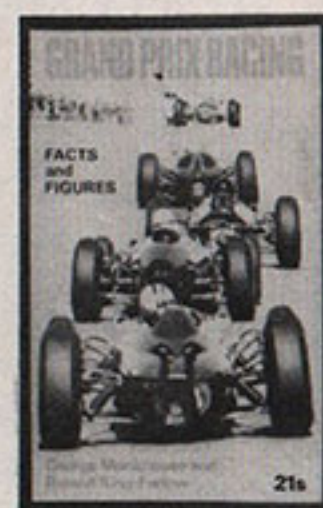
ce livre bon marché que nous conseillons vivement aux petites bourses traduisant Shakespeare dans le texte.



GRAND PRIX RACING

Facts and Figures
by George Monkhouse and Roland King Farlow
G. T. Foulis

Plus de 100 pages de résultats de compétitions diverses classés par continents (l'Angleterre étant mise à part, bien entendu), toutes les formules de course depuis 1898 à 1965... C'est le défaut de ce livre terminé cette année-là; nous aurions aimé une suite! Un bon quart du bouquin est consacré à la course à travers les âges, et les auteurs ont su sélectionner les faits saillants de toutes les saisons avant de nous parler plus en détail de la conduite en Grand Prix et de l'organisation des courses. Et puis, des photos, beaucoup de photos de tous les temps dont beaucoup sont inédites, illustrant quatre chapitres dénommés « highlights and sidelights » où Monkhouse et King Farlow nous emmènent en visite chez des pilotes très ou moins connus. Connaissez-vous, par exemple, des pionniers comme Seaman, Ramponi ou Straight qui furent officiels Ferrari? Volume intéressant, assez complet, d'un prix modéré (21 francs), qui devrait trouver place dans toute bibliothèque du fanatique.



AUTOSPORT 69
J. Damman et A. Coen

Voici un tout nouvel ouvrage automobile qui nous vient de Belgique et qu'on peut se procurer en envoyant 100 francs belges au C.C.P. Bruxelles 9537-07. Il s'agit d'un petit bouquin offrant un bilan de la saison sportive écoulée ainsi qu'une série de renseignements d'ordre général, ou plus précisément relatifs à 1969. Un septième de ses pages est consacré exclusivement au sport auto belge alors que les deux autres parties du livre ne réunissent que des données internationales que devraient apprécier tous les lecteurs d'expression française. Mais si les résul-

tats de tous les championnats mondiaux et européens ainsi que ceux des grandes épreuves internationales sont groupés parfaitement, la présentation en est bien austère et si l'on trouve des palmarès très détaillés, des biographies de nombreux pilotes ou des historiques des principaux constructeurs, l'ouvrage vraiment mal soutenu par quelques photos en pavé reste terne, et c'est bien dommage. Exemple d'une bonne idée qu'il faudrait encore creuser pour atteindre les sommets auxquels elle peut prétendre.



CINQUANTE GRANDES COURSES
D'AUTOMOBILES

par Henri Dimpren et Pierre-André Toutain.
Gründ.

Un livre français sur l'automobile: marquons les annales d'une pierre blanche. Ces cinquante grandes courses d'automobiles de Marcel Renault à Jim Clark ont été réunies par Henri Dimpren et Pierre-André Toutain qui ont emprunté des textes à diverses personnalités, à des constructeurs comme Enzo Ferrari ou Jack Brabham, à des pilotes comme Mike Hawthorn ou Stirling Moss, à des journalistes comme Ken Purdy ou Richard Von Frankenberg, à des historiens comme Louis Seguin ou Jacques Rousseau, à des directeurs sportifs comme Alfred Neubauer...

On voit donc la course sous tous les angles, sous des jours différents suivant qui tient la plume. Les genres et les styles varient, cela va du ton humoristique à une froide analyse des faits. On ne s'ennuie pas tout au long des 500 pages du bouquin dont on aime le français. Cela fait du bien de lire enfin quelque chose d'automobile dans sa langue maternelle... Il ne reste qu'à espérer que les éditions Gründ nous gratifieront vite d'autres ouvrages similaires, mais là, cela ne dépend pas de nous. Prix: 16,50 F.



Tous ces livres et bien d'autres sont en vente à la
Librairie Automobile, 83, rue de Rennes, Paris (6^e).

TOUTES MARQUES
FRANÇAISES OU ÉTRANGÈRES

BSA . PUCH . YAMAHA . HONDA . SUZUKI
TRIUMPH . DUCATI . BMW . MV . LAVERDA

VELOSOLEX . PEUGEOT

ITALJET . GIULIETTA . MALAGUTI . LAMBRETTA . VESPA . PALOMA
BENELLI . MORINI . FLANDRIA . SUPERIA . MONDIAL . GARELLI . ITOM
MALANCA . GILERA . ZUNDAPP . KREIDLER . JAWA CZ . TARBO MZ

jean robo MOTOS
NATIONALE 20, ANTONY. TEL : 237-08-61

CARENAGES, ACCESSOIRES, VETEMENTS DE SPORT, VELOS PLIANTS

● REPRISES . CREDIT . OCCASIONS

fermé le mercredi, ouvert le dimanche matin



nouveau
OSSA moteur

250 cc TOURISME - 150 km

250 cc SPORT - 180 km

ÉCLAIRAGE - BATTERIE -

ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE

250 cc TRIAL

250 cc TOUT-TERRAIN

250 cc MOTO-CROSS

NOUVEAU CADRE

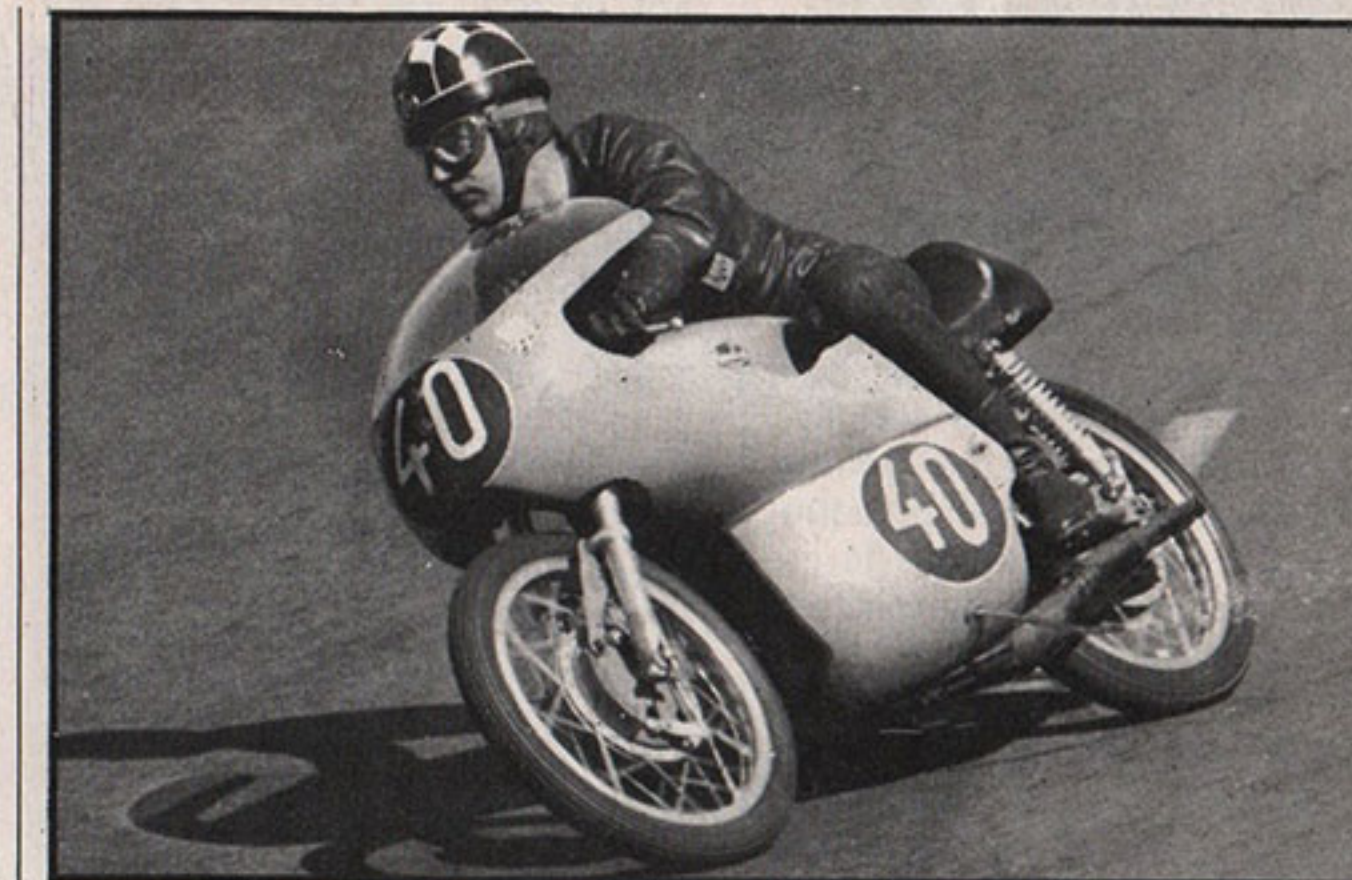
NOUVELLE SUSPENSION

ET ENCORE PLUS DE CHEVAUX



C.S.M.

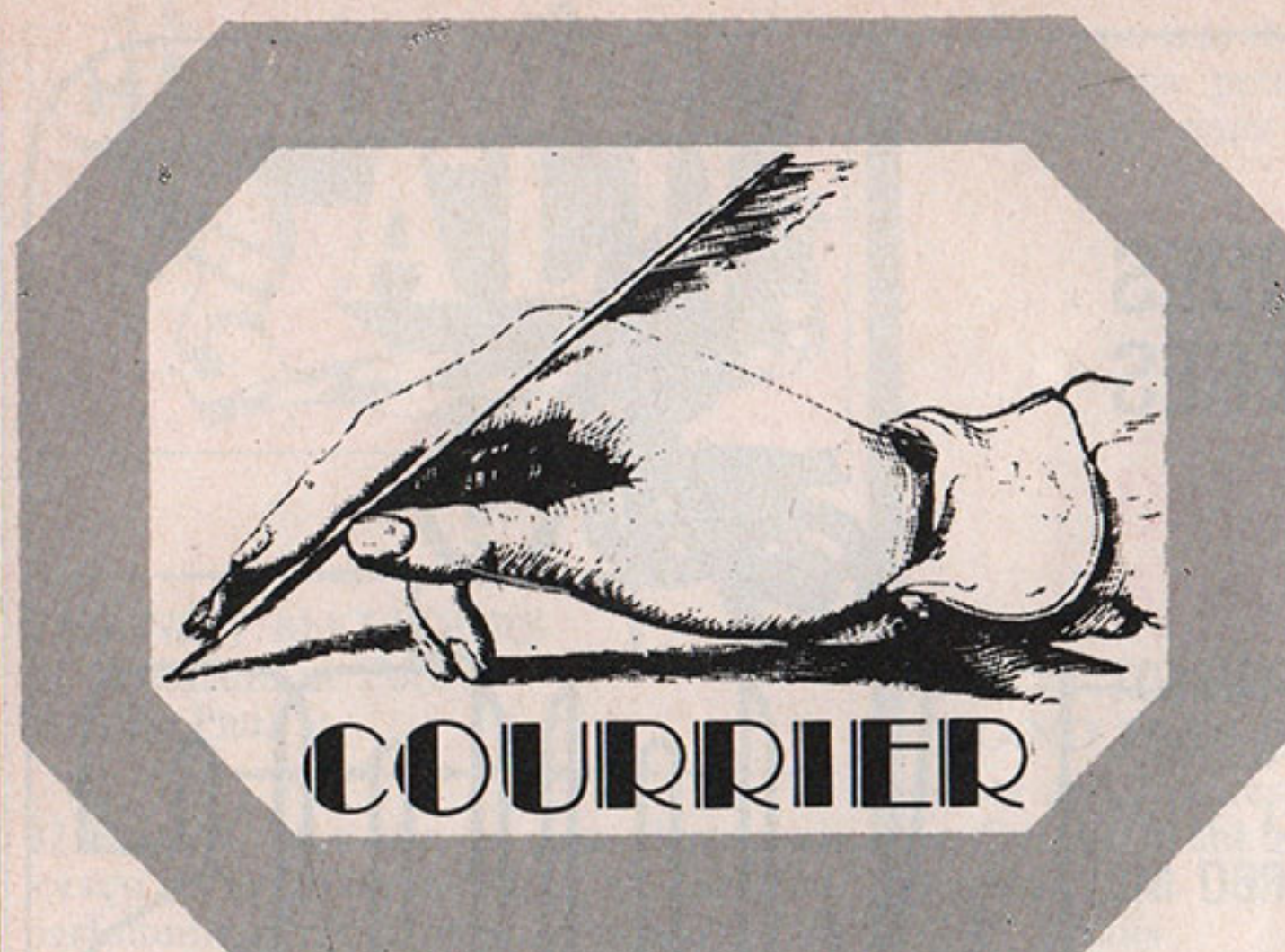
8, RUE DU D' LERAY
95-ARGENTEUIL
961-23-92 et 60-73



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



Claude AUDOUARD,
de 75-Paris (17°),

Cherche, près de son domicile, un club motocycliste auquel il pourrait s'affilier.

Le plus proche de chez vous est sans conteste le Motocycle-Club de France dont le siège est au 73, boulevard Péreire; mais vous avez aussi, à proximité de votre domicile, le siège de l'Association Moto-Cyclecariste de France qui est 145, avenue de Villiers.

Patrick BOVERI, du Plateau d'Assy, en Haute-Savoie,

Voudrait savoir s'il peut obtenir une licence de pilote sans l'autorisation de ses parents alors qu'il est encore mineur.

Hélas pour lui, non. Puisque ses parents ne sont pas d'accord pour le voir disputer des compétitions automobiles, il ne pourra le faire avant sa majorité puisque les mineurs sont obligés de fournir une autorisation paternelle pour l'obtention d'une licence. Cette clause de délivrance de licence se retrouve du reste pour tous les sports se pratiquant en compétition, ou presque.

Robert EXERTIER,
de 83-Toulon,

N'a pas reconnu le sidecariste paru en encart dans notre numéro 34, et il aimerait avoir quelques précisions sur le side.

Ce sidecariste n'était autre que G. Auerbacher sur son 500 cc Rennsport BMW. On peut estimer la vitesse de son side à près de 210 km/h. Si vous suivez les courses de side-car en France cette année, vous aurez l'occasion d'en voir un semblable, puisque le pilote français André Cailletet vient de se porter acquéreur d'un Rennsport ex-Auerbacher. Cet achat porte à deux le nombre de Rennsport appartenant à des Français puisque le champion de France Joseph

Duhem est lui aussi équipé d'une telle machine qui était, elle, au Suisse Camathias.

Louis JULIENNE
d'Azemmour, au Maroc,

Désirerait savoir quand a été disputé le premier Grand Prix F 1; il voudrait connaître le nom du vainqueur et la marque de la voiture qu'il pilotait.

Avant 1906, les courses automobiles étaient disputées de ville à ville et la première épreuve portant le nom de Grand Prix eut lieu le 26 juin de cette année-là sur le circuit du Mans. L'épreuve fut remportée par Szisz sur Renault, le meilleur tour étant réalisé par Baras sur Brasier à près de 120 de moyenne.

Un lecteur de 06-Mouans-Sartoux,

Cherche à se procurer l'adresse de l'importateur de Kawasaki.

La société SIDEMM qui importe ces motos japonaises a récemment déménagé et sa nouvelle adresse est la suivante : SIDEMM, 25, rue des Malmaisons, 75-Paris (13°). Le numéro de téléphone en est : 588.22.76.

Patrick TRONEL
de 60-Beauvais,

S'inquiète de son poids plume car il voudrait piloter des gros cubes en course.

Si cela peut le rassurer, des pilotes en renom comme Carruthers ou Marsowsky pèsent environ 60 kilos. Notre essayeur maison est léger aussi et cela ne l'empêche pas de manier avec brio des motos faisant trois fois son poids. De toute façon, il nous semble préférable de débiter avec un quart-de-litre avant de s'installer au guidon d'une grosse.

Didier JACOBZONE
de 35-Rennes,

Voudrait savoir par quel moteur étaient mues les Martini employées pour la finale du Volant Schell à Magny-Cours et aimerait avoir des nouvelles de Philippe de Henning.

Pour la finale du Volant Schell à Magny-Cours cette année, Tico Martini avait préparé plusieurs de ses voitures qui étaient propulsées par un Ford Cortina GT. De Henning n'a fait qu'une course cette année, lors d'une épreuve de Formule France à laquelle il prit part au volant d'une Caub. Il abandonna sur bris de direction et depuis on ne l'a plus revu en piste.

Alain BELLANGER
de 44-Saint-Nazaire,

Ne comprend pas pourquoi Findlay n'utilise pas la Cardani.

Jack Findlay ne se sert pas encore de la Cardani en course car elle n'est pas encore tout à fait au point. Dès que cette moto sera en mesure de figurer plus qu'honorablement nous reverrons le sympathique pilote australien au guidon de cette intéressante machine.

Jean INNOCENTI de 06-Nice,

Cherche à se procurer un règlement pour construire une formule libre.

L'intérêt de la Formule Libre réside principalement en son nom : Libre. Vous pouvez donc faire ce que vous jugez bon sans vous préoccuper d'une quelconque réglementation. Votre voiture devra cependant, pour des raisons de sécurité, répondre aux prescriptions générales suivantes : protection contre incendie par extincteur et coupe-circuit, sécurité de freinage par double circuit... Pour plus amples précisions, consultez l'article 298 de l'annexe J.

Dominique ANTICH
de 13-Istres,

Ne sait où se procurer une bielle de Royal Enfield Clipper.

Vous devriez contacter les Etablissements Pierre Psalty, 80, avenue des Ternès, 75-Paris (17°). Lorsqu'ils étaient importateurs de la marque anglaise, ils avaient un important stock de pièces détachées et peut-être ont-ils encore une bielle qui permettrait à votre quart-de-litre de reprendre du service.

Un lecteur de Strasbourg dont la signature est complètement illisible,

Aimerait avoir les caractéris-

tiques de la MG Midget Mk III.

Il s'agit d'une petite voiture de sport maniable à 2 places qui pèse à vide 714 kilos. Le moteur est un 4 cylindres en ligne de 1 275 cc développant 65 CV à 6 000 tr/mn. Ce moteur à soupapes en tête, à arbre à cames latéral et vilebrequin à 3 paliers est alimenté par 2 carburateurs semi-inversés SU HS 2. La boîte est à quatre rapports; les freins sont à disques à l'avant et à tambours à l'arrière... L'empattement est de 203 cm, la voie de 116/114 cm et la garde au sol est de 13 cm. Les cotes extérieures de la voiture sont les suivantes : longueur, 350 cm; largeur, 135 cm et hauteur, 126 cm. Sa vitesse de pointe se situe à près de 150 km/h et sa consommation peut être évaluée à 9 litres aux 100 kilomètres.

Michel BOUNES
de 34-Montpellier,

Demande s'il lui est possible d'adhérer à un club de karting sans avoir lui-même un engin.

Les karting-clubs ne sont pas exclusivement réservés aux possesseurs de karts, et vous pouvez donc vous inscrire à l'un de ceux existant dans votre région dont vous pourrez obtenir la liste en vous adressant au Comité National de Karting, 136, rue de Longchamp, 75-Paris (16°).

F. LEDRU de 38-Grenoble,

Voudrait débiter en courses de côte et pour ce faire aimerait acheter une Lotus Super Seven.

Votre désir de commencer à courir en faisant des courses de côte est très bon, et si votre choix est définitivement arrêté sur une Lotus Super Seven, vous devriez pouvoir en trouver une en faisant passer une petite annonce dans un journal spécialisé. Les voitures de la Coupe des Provinces n'ont pas été rapatriées en Angleterre mais vendues à des particuliers et avec un peu de chance vous pourrez en récupérer une.

Philippe BOURDIN
de 37-Nouans-les-Fontaines,

Désire avoir des précisions techniques sur l'Elina, la Formule France chère à J.-P. B.

Nous avons essayé l'Elina dans notre numéro 25 que vous pouvez toujours vous procurer à nos bureaux. La grosse particularité de cette monoplace réside en son châssis qui est en fait une coque en deux feuilles de polyester renforcées par longerons tubulaires et mousse expansée. L'Elina, comme ses consœurs Formule France, est mue par un Gordini 1300 de série dont la boîte-pont a été retournée et accolée au moteur par une cloche spéciale.

GONFLÉS A BLOC DANS LEURS TACOTS BRINGUEBALANTS



Ce titre assez étrange semble, en définitive, être celui auquel se sont arrêtés les producteurs du nouveau film à grand spectacle inspiré par le sport automobile! Nous avons déjà eu *La Grande Course, Grand*

Prix... Mais c'est d'un film anglais très très drôle, plutôt consacré aux temps héroïques de l'aviation, *Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines*, que l'inspiration est cette fois venue.



Le sujet central est le Rallye de Monte Carlo, dans les années 20. Sur ce thème, les scénaristes ont appliqué un canevas qui rappelle beaucoup celui de *La Grande Course*, d'ailleurs. A cette époque donc, les coureurs professionnels n'étaient pas encore les vedettes qu'ils sont devenus, accaparant toute l'attention. Le rallye avait gardé tout son parfum d'expédition aventureuse, et il fallait être aussi débrouillard que bon pilote pour se frayer un chemin et déjouer les pièges d'une traverse hivernale du continent, au volant de voitures démunies de chauffage, dégivrage, pneus à clous, etc. Parvenir malgré tout à Monte Carlo était donc un défi que se

lançaient volontiers de fortunés amateurs, d'ingénieux filous ou de jeunes suffragettes. Le film commence donc à la veille du départ, et chacun effectue les ultimes préparatifs. Nous faisons ainsi connaissance des principaux personnages dont nous allons suivre les burlesques démêlés automobiles ou autres. Ainsi au fin fond de l'Écosse, deux majors terriblement Thompson fêtent leur engagement dans cette manifestation très « in » des années folles! Ils ont inventé pour l'occasion un très considérable nombre de gadgets pour équiper leur voiture, et manifestent en conséquence une imperturbable confiance! It is, n'est-ce pas, in the pocket...

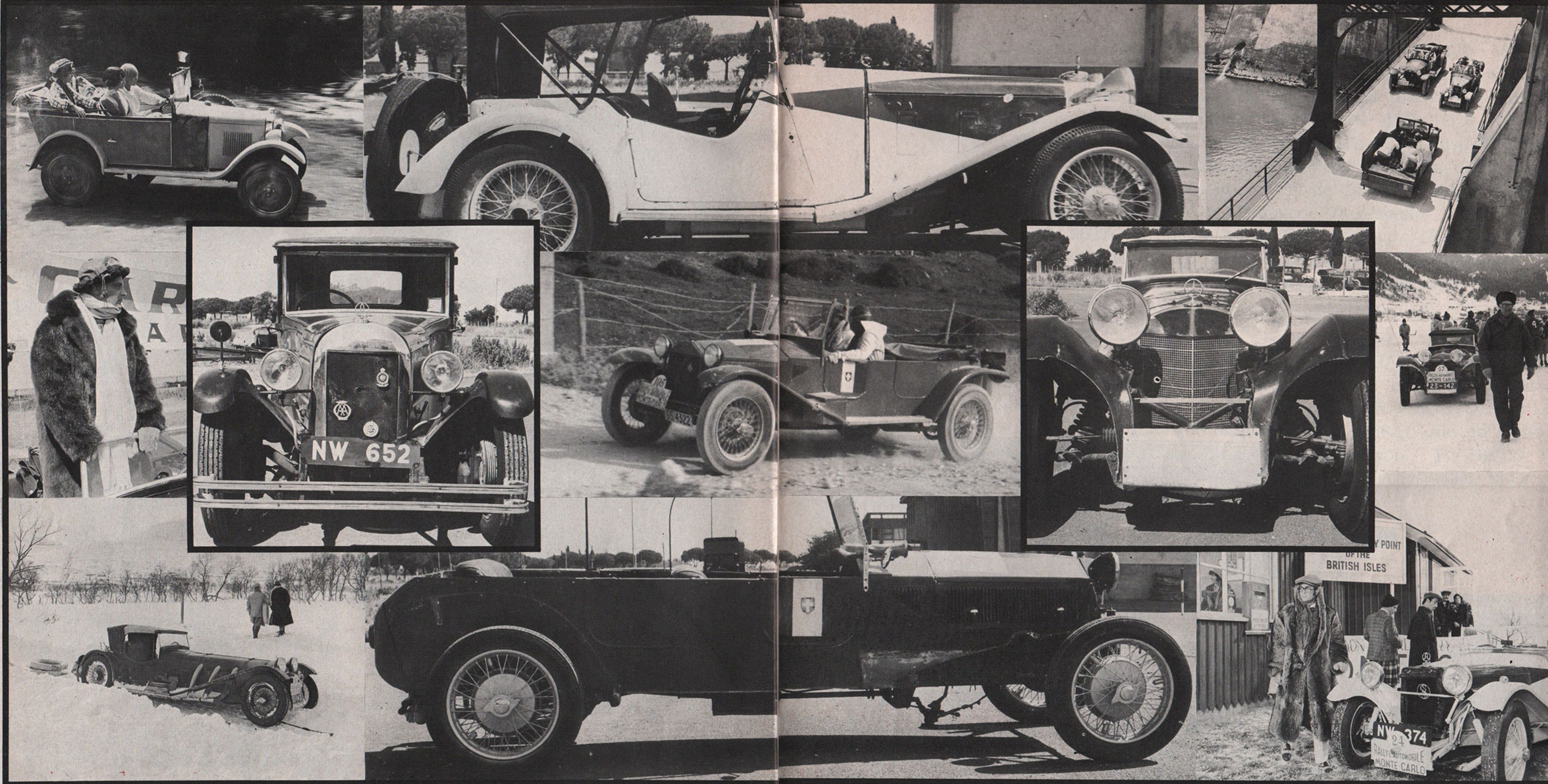
Sur un verdoyant terrain de golf anglais, l'hilarant Terry Thomas dans le rôle d'un aristocrate anglais aussi snob que tricheur et fauché, apprend qu'il vient d'hériter d'une fabrique d'automobiles. Il s'y précipite pour en prendre possession, mais s'aperçoit avec horreur que son honorable et feu papa avait joué et perdu la moitié des titres de propriété de l'usine... Shocking, vraiment! D'autant plus que l'« associé » inattendu se révèle être un jeune arriviste pas très « cricket », et américain de surcroît, incarné par Tony Curtis. Il est déjà sur place, au boulot, et construit selon ses idées personnelles un nouveau modèle baptisé « Triple S » pour l'engager



dans le rallye. Le Lord, dépité et sceptique, voudrait à tout prix récupérer la part qui lui échappe. Et il propose à l'Américain un pari : s'engageant lui aussi dans le rallye, mais sur une « Fifty Nine », modèle normal produit par la fabrique, il suggère que le meilleur des deux à l'arrivée gagne la part de l'autre. Défi relevé. Mais, à l'air sournoisement confiant de Terry Thomas, on devine tout de suite qu'il a l'intention de poursuivre sur la route ses indélicates manœuvres de golfeur... En Allemagne, un pilote soiffard et sur le retour est opportunément kidnappé de prison par deux sinistres personnages. Trafiquants en pierres précieuses, ceux-ci

l'informent qu'il a été choisi pour conduire la Mercedes qu'ils ont engagée dans le rallye, moyen astucieux de faire traverser en douce les frontières à leur cargaison! Curieux sportifs... A Rome, l'agent de police Marcello et son chef Pincelli gagnent à la loterie. Marcello se voit déjà en train d'épouser une gentille petite femme qu'il installera dans une coquette petite maison... Hélas, Pincelli est un dingue du sport automobile, et il a déjà converti tout leur argent gagné en commun dans une superbe Lancia. Eux aussi s'élanceront donc vers Monte Carlo. Enfin, sur la Côte d'Azur, une Peugeot

sème la zizanie le long des routes de la Corniche. A bord, une jolie doctoresse (Mireille Darc) et deux non moins ravissantes étudiantes en médecine, toutes décidées à prouver que les femmes sont d'aussi bons pilotes que les hommes! Elles veulent absolument participer au rallye, mais l'organisateur (joué par Bourvil) y est formellement opposé... Qu'à cela ne tienne, pour parvenir à ses fins, la demoiselle-docteur n'hésite pas à le séduire et, subjugué, il accepte leur engagement... Voilà. Le décor et les personnages sont campés. Reste à parler des automobiles, avant de suivre les multiples et folkloriques aventures de nos héros.



Les Vintages

Avant même d'engager les acteurs, la Paramount avait choisi les autres vedettes du film : les voitures. La première idée fut évidemment de louer de vraies Vintages, et d'ailleurs, on en voit dans le film. En France, c'est l'Autorama de la Grange qui possède une belle collection de « 20-40 » qui a fourni diverses autos. Mais les pures Vintages sont de fragiles trésors, et il n'aurait pas été raisonnable de leur faire subir les mauvais traitements prévus par le scénario ! Les « premiers rôles » sont donc tenus par de superbes répliques, qui ont été spécialement construites pour le film, mais

aussi par des modèles d'époque transformés et rendus plus robustes pour les besoins de la cause. Cet énorme travail fut accompli à Rome par le préparateur italien Giannini, qui construisit des Formules Junior et fabrique aussi des « spéciales » à base de mécaniques Fiat. Giannini installa donc des moteurs Fiat 2300, des freins modernes et des panneaux de carrosserie en plastique dans d'augustes ancêtres qui devaient, ô horreur, non seulement rouler à tombeau ouvert sur d'abominables chemins pleins d'ornières et de neige, mais même être impliqués dans de spectaculaires accidents ! C'est plus de vingt voitures qui furent ainsi modifiées ou transformées... Et sitôt

terminées, elles furent embarquées par avion vers la Suède où ont été tournées les scènes d'action de ce rallye de Monte Carlo reconstitué.

C'est un ancien coureur, David Watson, qui a choisi les modèles Vintages et a supervisé tout le côté automobile du film. Il a cherché et trouvé les voitures à travers toute l'Europe, achetant la Peugeot, la Lancia et l'Aston Martin, ainsi qu'une Austin et trois Lea-Francis « coupé-docteur » en Angleterre; dénichant la Mercedes SSK en Allemagne; dégotant aussi une Talbot, une Alvis, une Wolseley, etc. en France, en Suède, un peu partout. Pour les reconstitutions complètes, extrêmement bien

réussies d'ailleurs, Giannini est parti de châtis Austin-Healey 3000. Et les carrosseries ont été construites à l'aide de centaines de documents d'époque réunis par Watson. Au total, ce fut un tour de force.

D'autant que pour les prises de vues en Suède, la température fut constamment inférieure à zéro, les pompes à essence gelaient, les chaînes anéantissaient les pneus à tout instant... Naturellement, des pilotes expérimentés « cascadaient » à la place des acteurs, en l'occurrence une équipe de six Anglais, plus Watson lui-même. Tout cela était très risqué, il faut bien le dire. En effet, on sait ce que

coûte le moindre retard dans le planning d'une telle superproduction, et quand on connaît aussi le tempérament capricieux des Vintages... Ainsi, au second jour du tournage, la boîte de l'Aston Martin tomba littéralement en morceaux ! Pas question de réparer et, de toute façon, allez donc trouver des pièces ! Heureusement, Watson téléphona de Suède à un de ses amis anglais fanatiques de Vintages qui réussit illico à trouver dans un petit garage une boîte identique et complète, et l'expédition aussitôt par avion. Pendant la nuit, les mécanos de Watson firent l'échange et le lendemain matin, on pouvait de nouveau tourner !

Quant aux tribulations de nos héros, nous ne vous les décrivons pas : nous vous laissons plutôt le plaisir de les découvrir, en couleurs et sur grand écran. Farces, chausse-trapes, immondes traîtrises, grosses astuces et héroïques exploits se succèdent et se bousculent, mêlés bien sûr à l'inévitable histoire d'amour sans laquelle une superproduction n'en serait pas une ! Sachez cependant que tout finit bien, et que les bons triompheront des méchants à l'issue d'une ultime et folle course disputée sur la Grande Corniche, qui n'en est pas encore revenue...



PARIS — BANLIEUE

Éts DYNAMIC SPORT 149, rue Montmartre, 75-Paris (2°). Tél. : 488-19-30 —
 Éts LADEVÈZE 170, avenue de Clichy, 75-Paris (17°). Tél. : 627-09-79 —
 Éts LALA 194, avenue du Maine, 75-Paris (14°). Tél. : 783-50-12 — Éts MOTO
 BASTILLE 8, boulevard Richard-Lenoir, 75-Paris (11°). Tél. : 700-29-28 —
 Éts MOTO HALL 78, avenue des Ternes, 75-Paris (17°) — Éts MURIT 30, rue
 Lacordaire, 75-Paris (15°) — Éts DIDIER SPORT 4, avenue du Maréchal-de-
 Lattre-de-Tassigny, 94-Saint-Maurice, Pont de Charenton. Tél. : 368-20-59 —
 Éts GÉRARD MAYER 8, rue de l'Orangerie, 78-Versailles. Tél. : 950-28-52 —
 Éts RAPID MOTO 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 SPORT 67, route de Montesson, 78-Le Vésinet.
 Tél. : 966-08-77.

PROVINCE

Éts ELRI 119, avenue de Saxe, 69-Lyon — Éts GIOANNI 16, rue de Merle,
 06-Cannes — Éts GUIGNABODET, 9, avenue de Lattre-de-Tassigny,
 83-Toulon — Éts VYNCKE 2, rue de Cambrai, 59-Lille — Éts WOLF 10-12, rue
 du Faubourg-de-Saverne, 67-Strasbourg — Éts MEREL, rue du Dos-d'Ane,
 44-Nantes — Éts ALEXIS, 3, rue Jean-Jaurès, 69-Lyon — Éts DENIS, 3, rue
 Faure-Belon, 42-St-Étienne — MOTORAMA 27, av. Félix-Viallet, 38-Grenoble.

SUZUKI

T500 5 VITESSES, 190 KM/H
T20 6 VITESSES, 160 KM/H

LE MEILLEUR service pièces détachées.

LE MEILLEUR service après-vente.

LE MEILLEUR service technique sous la direction de
 Jacques Roca.

LES MEILLEURES machines distribuées par les
 MEILLEURS agents.

PIÈCES DÉTÉCHÉES D'ORIGINE

LONG CRÉDIT - REPRISE, etc.

Catalogue sur demande contre 0,50 F



ESSAI D'UNE VOLKSWAGEN - PORSCHE SPECIALE

PAR
JEAN-PIERRE
BELTOISE



L'essai que nous vous présentons aujourd'hui n'est pas une avant-première de celui de la future Volkswagen-Porsche, coupé sportif qui sortira bientôt d'une association effective

entre ces deux marques et défraie actuellement la critique. Mais c'est l'œuvre d'un amateur qui mérite beaucoup d'intérêt. En effet, nous aimons bien les voitures qui

sortent de l'ordinaire, et mettre un moteur Porsche dans une VW est une idée séduisante. D'autant plus séduisante que la Coccinelle VW est l'exemple même de la voiture

vraiment « pépère », et qu'il est très amusant de pouvoir étonner les gens en donnant à ce genre d'auto bien tranquille des performances assez extraordinaires...

DESCRIPTION TECHNIQUE

Philippe Dardé, 30 ans, est un agent commercial. S'il s'est tourné vers une VW pour effectuer une telle transformation, c'est parce que c'est un fanatique de la marque. Cela se sent tout de suite quand on discute avec lui. Et puis, pas de doute, c'est de famille, puisque son frère qui l'accompagne possède lui aussi une VW!

Mais Philippe Dardé, de par sa profession, n'a pas l'expérience d'un mécanicien, encore moins d'un ajusteur. Et il insiste sur le fait que le montage d'un Porsche S 90 dans une VW ne nécessite aucune grosse transformation, qu'il s'agit même d'une sorte de Meccano.

D'autre part, l'intérêt de transformer une Coccinelle est que cette voiture a été très diffusée et répandue aux quatre coins du monde et que, malgré sa carrosserie qui date depuis longtemps déjà, elle n'est pas prête d'être périmée. Du reste, par expérience personnelle, j'approuve totalement ce point de vue, car en



Californie, qui est certainement le pays qui réunit le plus grand nombre de fanatiques d'automobiles sportives, de bricoleurs et de coureurs de vitesse en tous genres, la VW a toujours un succès fou. Presque toutes celles qu'on rencontre dans la rue sont équipées de jantes larges et de moteurs gonflés, bruyants, voire spéciaux (en majorité des Chevrolet Corvaire, six cylindres à plat).

Dans le cas qui nous intéresse, la transformation a été relativement simple. On a récupéré un moteur de Porsche S90 de 90 CV sur une voiture accidentée, pour 100 000 anciens francs. L'adaptation de ce moteur en place du moteur d'origine est très simple. Sur la voiture de Philippe Dardé, il n'a même pas été nécessaire de retoucher la caisse, alors que, parfois, il faut enfoncer légèrement les parois latérales intérieures, car le 1600 Porsche passe très juste.

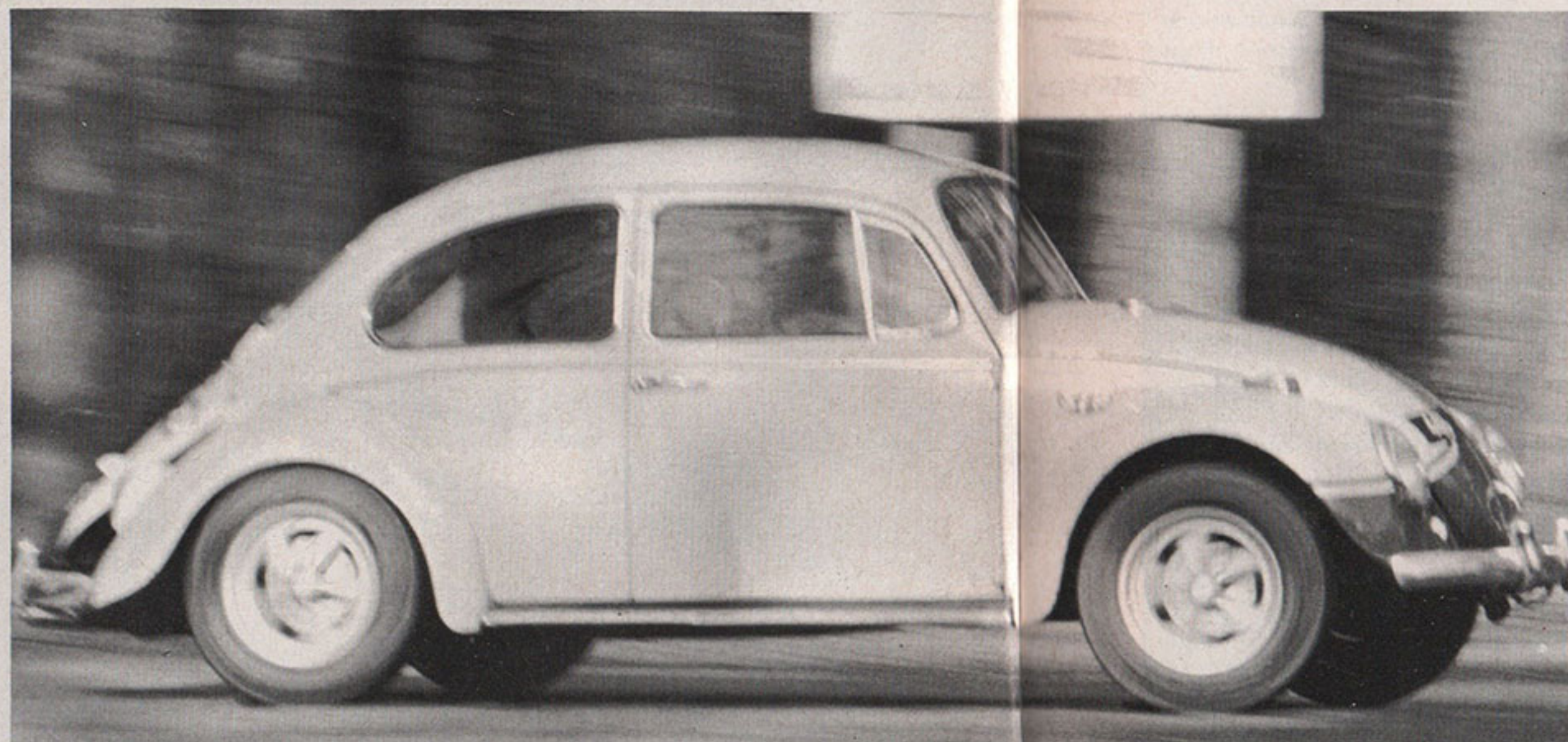
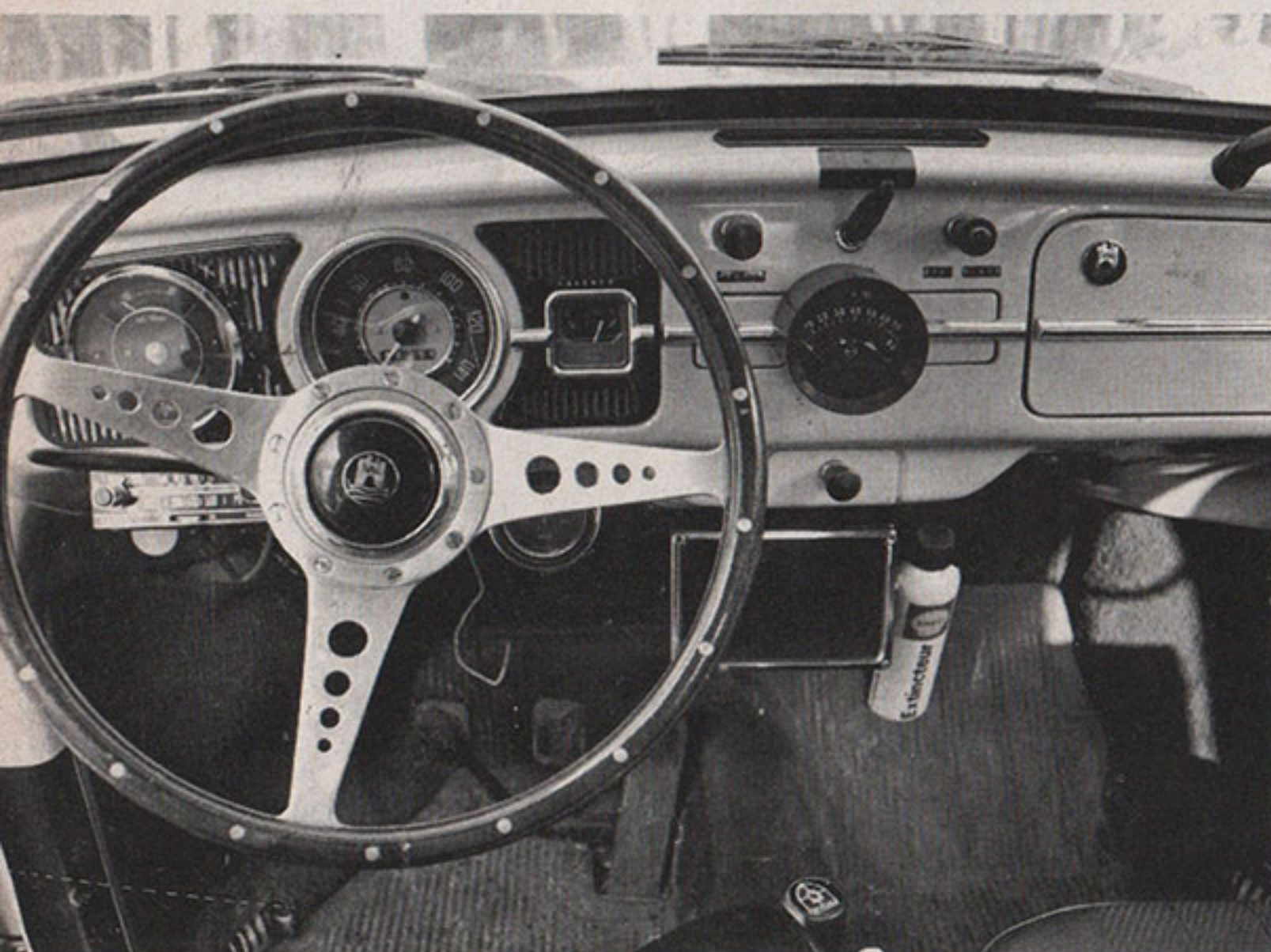
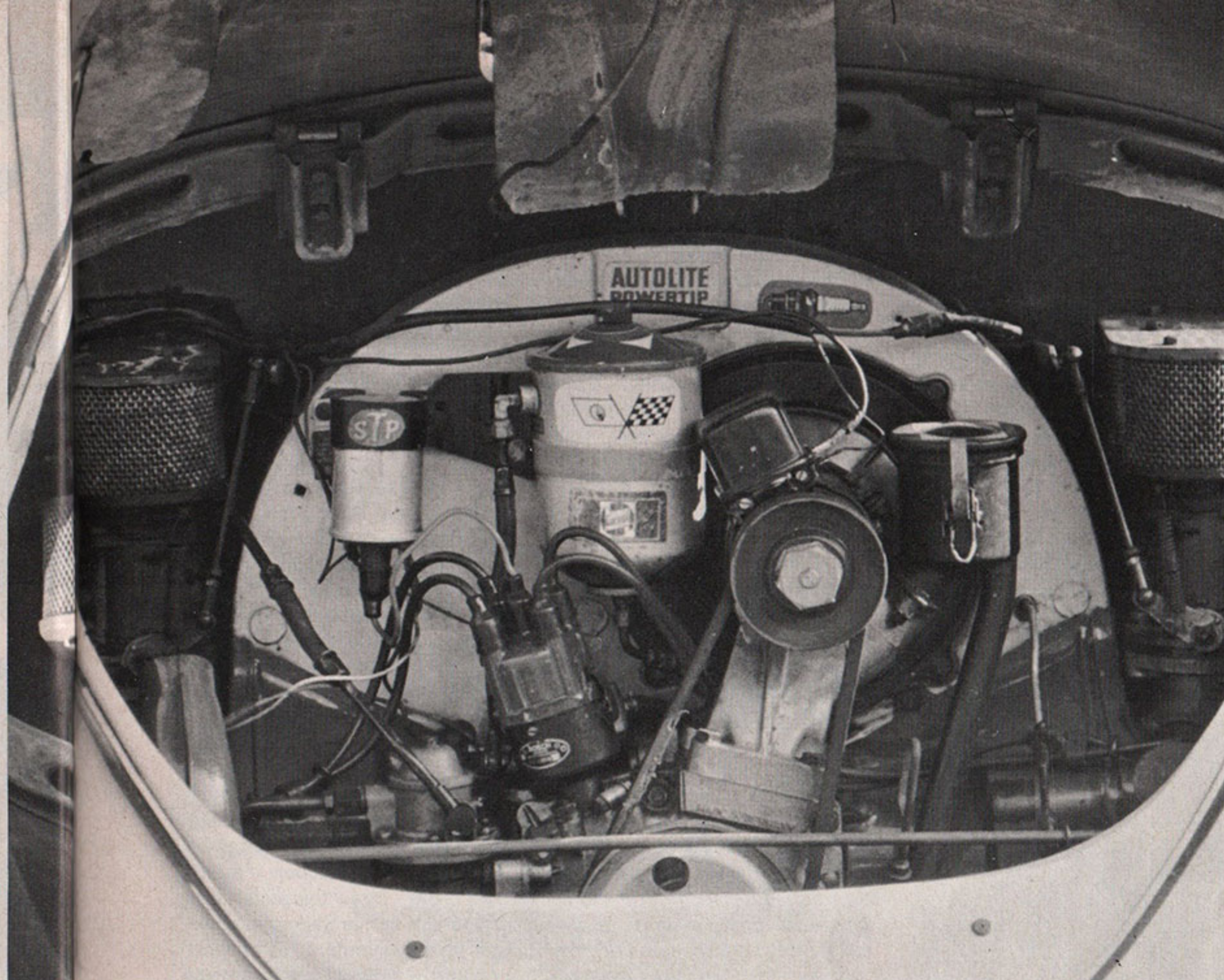
La boîte de vitesses de la VW est conservée. Simplement, il faut se procurer un embrayage de 1600 S pour réaliser l'adaptation. Cela coûte environ 150 F. A partir de ce moment-là, on

peut faire rentrer le moteur dans la caisse, en ayant pris soin de déposer avant le carter de ventilation que l'on remontera ensuite. Même grande simplicité pour la commande de carburateur, qui est sensiblement identique à celle d'origine.

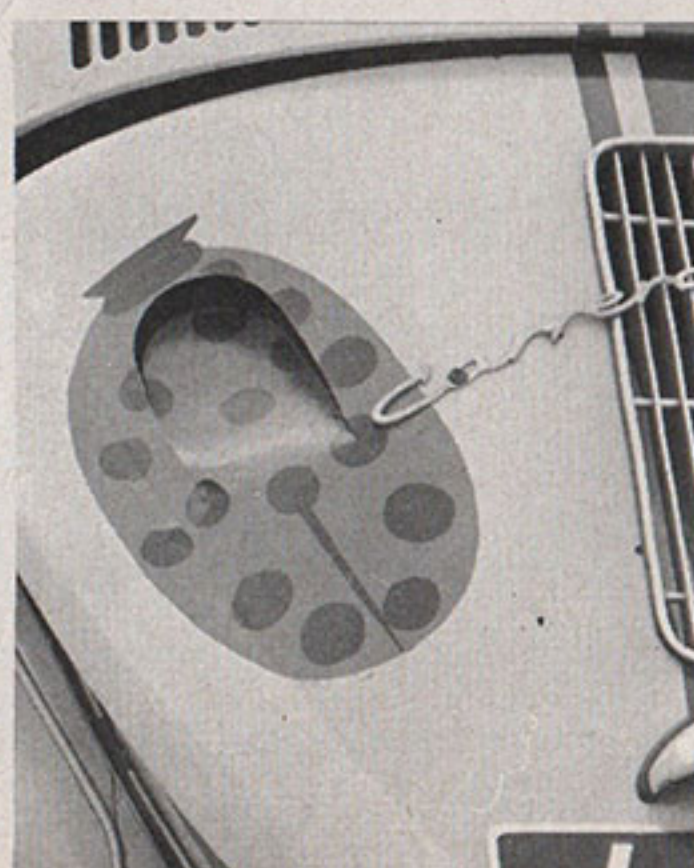
Sur la voiture que nous avons essayée, il y avait un pot d'échappement Abarth, mais on peut réutiliser le pot d'origine de la Porsche, en prenant simplement soin de le couper pour en diminuer un peu la largeur.

Voici maintenant quelques conseils aux futurs transformateurs. Philippe Dardé disposait, lui, d'une VW 1300. Il recommande de prendre pour base le modèle 1500 plus récent, disposant notamment de freins à disques à l'avant. Sa voiture a reçu des jantes spéciales de 15", mais elle tire trop long, et il est certainement préférable de choisir des jantes de 13".

Sur le plan mécanique, il est possible de monter un Carrera 2 litres, développant environ 160 CV. L'expérience des Californiens montre que la transmission largement dimensionnée supporte encore cette puissance.



VOLKSWAGEN - PORSCHE - SPECIALE



Mais dans ce cas, naturellement, le prix d'achat et d'entretien sera beaucoup plus élevé...

Enfin, sur le plan du châssis, on peut abaisser la voiture au maximum en jouant sur les excentriques de réglage de suspension. Ceci ne vous prendra qu'une heure au maximum. Quant à la transformation totale de la voiture, à partir du moment où l'on dispose des pièces nécessaires (en fait, moteur complet, embrayage, pot d'échappement, ce qui est simple), il faut compter un jour et demi de travail. Ce qui est insignifiant au vu des résultats obtenus et que voici.



PERFORMANCES

C'est selon notre bonne habitude à Monthéry que j'ai pu contrôler les performances de cette voiture qui a dû paraître bien insolite aux autres usagers de l'autodrome ce jour-là!

En effet, il faut préciser que le rapport poids/puissance de cette Coccinelle devient très intéressant. 90 CV pour 760 kg, c'est déjà mieux qu'une bonne voiture de tourisme.

Extérieurement, mis à part les deux sorties d'échappement, les roues spéciales larges, et l'aspect psychédélique de la décoration de la carrosserie, rien de changé

aux formes éternellement laides et frustes de celle-ci. Intérieurement, le tableau de bord a été aménagé, compte-tours, petit volant cuir, etc.

Et nous voilà partis...

Première impression, les accélérations sont indignes d'une si vieille dame et le couple est impressionnant. Les 3 premiers rapports vous arrachent d'une façon tellement inattendue qu'une légère déception vous prend au passage de la 4^e. En effet, le trou important que l'on ressent alors est incompatible avec les caractéristiques du nouveau moteur bien plus pointu, et la traînée aérodynamique tout de même assez importante de la Coccinelle n'est pas là pour arranger les choses...

Il est certain que ce défaut disparaîtra en grosse partie avec le montage de jantes 13". Et même tout à fait en changeant, pour le raccourcir, le pignon de 4^e, ce qui est un jeu d'enfant dans une boîte VW.

L'équilibre de la voiture, aussi bien sur route sèche que mouillée, est pratiquement parfait aux basses vitesses que l'on réalise sur les rapports intermédiaires, même à fond de 3^e.

En tout cas, la direction à vis, douce, bien sûr, mais précise, ne fait pas trop regretter la crémaillère, qui m'a toujours paru indispensable à la conduite sportive.

Aux vitesses plus élevées, et sur route mouillée notamment, par exemple à fond sur l'anneau de vitesse de Monthéry, soit 150 km/h, quelques écarts du train arrière indiquent nettement que la voiture n'a pas été prévue pour rouler à de telles vitesses avec l'amortissement d'origine. Il serait donc bon de revoir celui-ci, et je pense que cela suffirait à rendre la voiture parfaitement sûre, même à plus de 160 km/h, vitesse qu'elle devrait atteindre au régime de puissance maximum.

En effet, nous n'avons réalisé que 147 km/h sur l'anneau (1.02' 4), ce qui peut vous paraître faiblard. Mais il faut dire que d'abord un vent très fort soufflait ce jour-là, rafales de 7 à 10 mètres/seconde, que la piste était mouillée et que le régime moyen à cette allure variait de 4 500 à 4 750 tr/mn. En tournant plus près de 5 500 tr/mn, au régime de puissance maximale du moteur, après avoir raccourci le rapport final, on devrait gagner une dizaine de km/h, ce qui correspondrait à 160 sur route.

Par contre, les accélérations m'ont très agréablement sur-

pris. J'ai réalisé plusieurs fois 18 secondes aux 400 m D. A. en utilisant les 3 premiers rapports, et ceci malgré un léger patinage des roues motrices au départ. Toujours avec des roues de 13" et sur le sec, il doit être possible de réussir 17' 8, voire 17' 6, ce qui est proprement fabuleux si l'on compare avec la Coccinelle 1500, la plus « rapide » des VW de série, à qui il faut 21' 8 pour parcourir la même distance!

Aux 1 000 m D. A., et selon la direction du vent, les temps ont varié de 34,5 à 37,8 secondes, ce simple écart suffisant à prouver combien le rapport de 4^e est actuellement inadapté à l'obtention de bonnes performances. Vivent les roues de 13 pouces et le bon pignon pour tirer plus court!...

Je conclurai rapidement ce chapitre consacré aux performances en disant que les 4 freins à tambour ne servent qu'à ralentir la voiture aux hautes vitesses et demandent beaucoup d'attention sans être toutefois très dangereux car le fading n'arrive que progressivement, et l'on est prévenu. L'option disques avant doit présenter encore plus d'avantages et moins de complications que le montage (possible) d'un servo.

EN CONCLUSION

Cet essai de Coccinelle à moteur Porsche m'a laissé vraiment un excellent souvenir. Et moi qui suis toujours un réel fanatique et un grand passionné de toutes les choses automobiles, je ne rêve plus maintenant que d'une désuète Coccinelle décapotable avec un Carrera ou un kit Corvaire comme on peut s'en procurer en Californie pour la somme de 1 000 F... Plus l'achat d'un Chevrolet Corvaire 6 cylindres, bien sûr!

C'est en effet tellement drôle de rouler dans cette voiture qui ne paie pas de mine et d'observer sans en avoir l'air la tête ahurie des autres automobilistes, conduisant des limousines bien plus puissantes que la VW, mais que vous laissez sur place au feu rouge...

Quant à Philippe Dardé, ce qui le fait rêver, c'est le record d'accélération établi par une vieille Coccinelle des années 50. Bien sûr, très élaborée avec turbo-compresseur et la suite, tenez-vous bien, 12,3 secondes aux 400 m D. A. Mieux qu'une Formule 3. Mais ceci, évidemment, se passe aux U.S.A...

J.-P. B.



MARCHE A SUIVRE POUR INSTALLER UN MOTEUR PORSCHÉ DANS UNE VW

1° LA VOITURE

Choisir de préférence un modèle 1300 ou 1500 construit à partir de 1967. Ceci permet de disposer des freins à disques à l'avant d'origine. En revanche, il faudra prévoir le démontage de la boîte pour remplacer le pignon de quatrième par celui d'une boîte de 1200. C'est la solution la plus commode, mais aussi la plus chère, puisqu'une telle voiture en bon état vaut encore entre 4 500 et 5 000 F. Vous pourrez évidemment en revendre le moteur.

Dans le cas contraire, on peut adapter les freins à disques sur une Coccinelle 1200 plus ancienne, que l'on doit trouver aux alentours de 2 000-2 500 F. Il faut alors :

A - Démonter les fusées, les biellettes, les barres de torsion. Installer des barres de torsion nouveau modèle, les nouvelles fusées (50 F pièce hors taxe), les disques avec leur système et les plaquettes (266 F par ensemble), les biellettes inférieures et supérieures (105 F et 89 F pièce). Il faut ensuite prévoir l'achat de jantes d'un modèle postérieur à 67 (quatre points de fixation au lieu de cinq : 34 F pièce). A l'arrière, il est



préférable de conserver les tambours existants à cinq points de fixation, qui permettent de retourner les jantes, ce qui aura pour effet d'élargir la voie comme de baisser la garde au sol. Ceci est impossible avec les nouvelles jantes, mais obligera à prévoir deux roues de secours. Il faudra également changer le maître cylindre pour un nouveau modèle (57 F), et installer un répartiteur de pression. On voit que cette solution est plus économique, et aussi plus amusante. En outre, le démontage de la boîte devient, dans ce cas, inutile. Et, pour

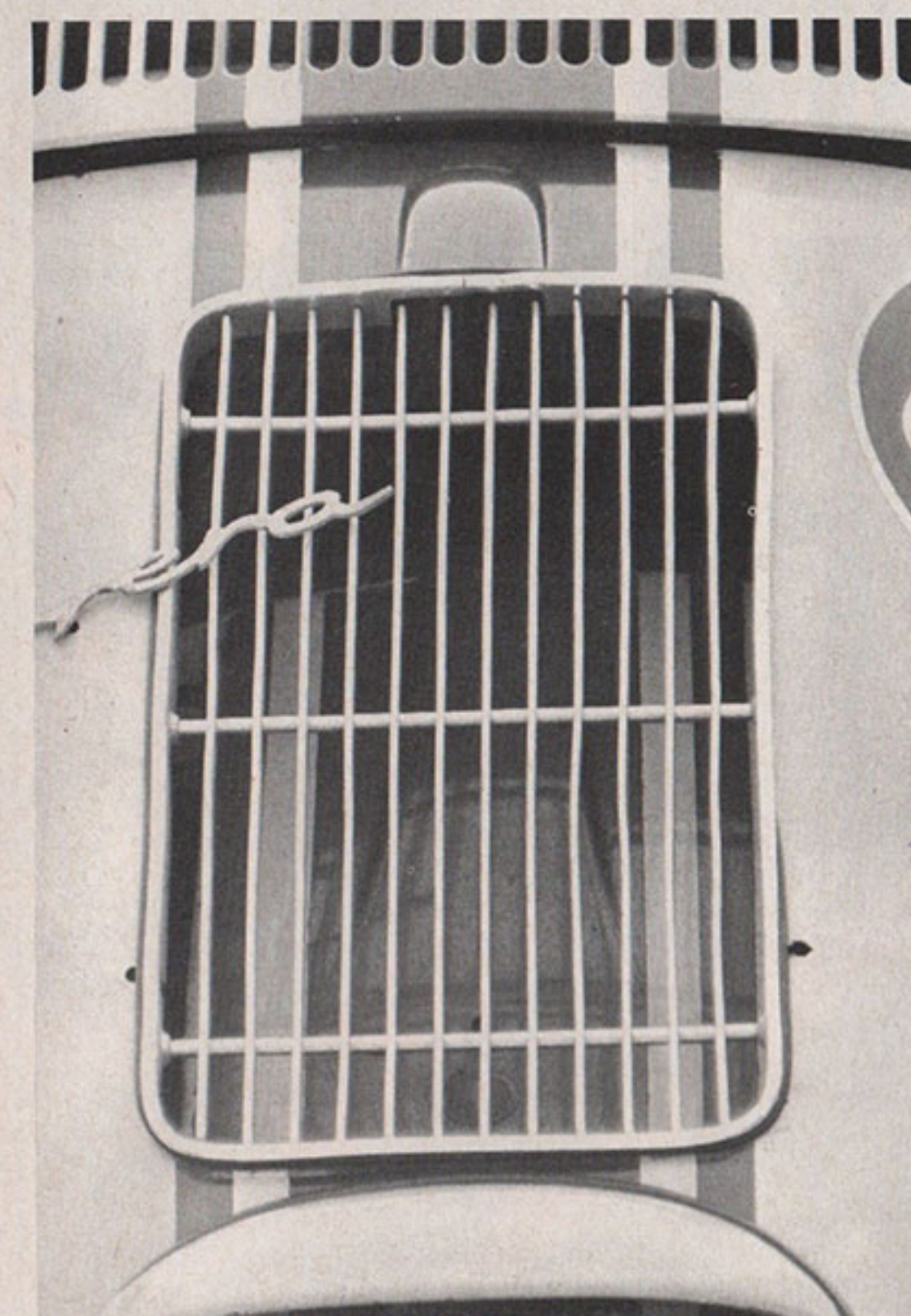
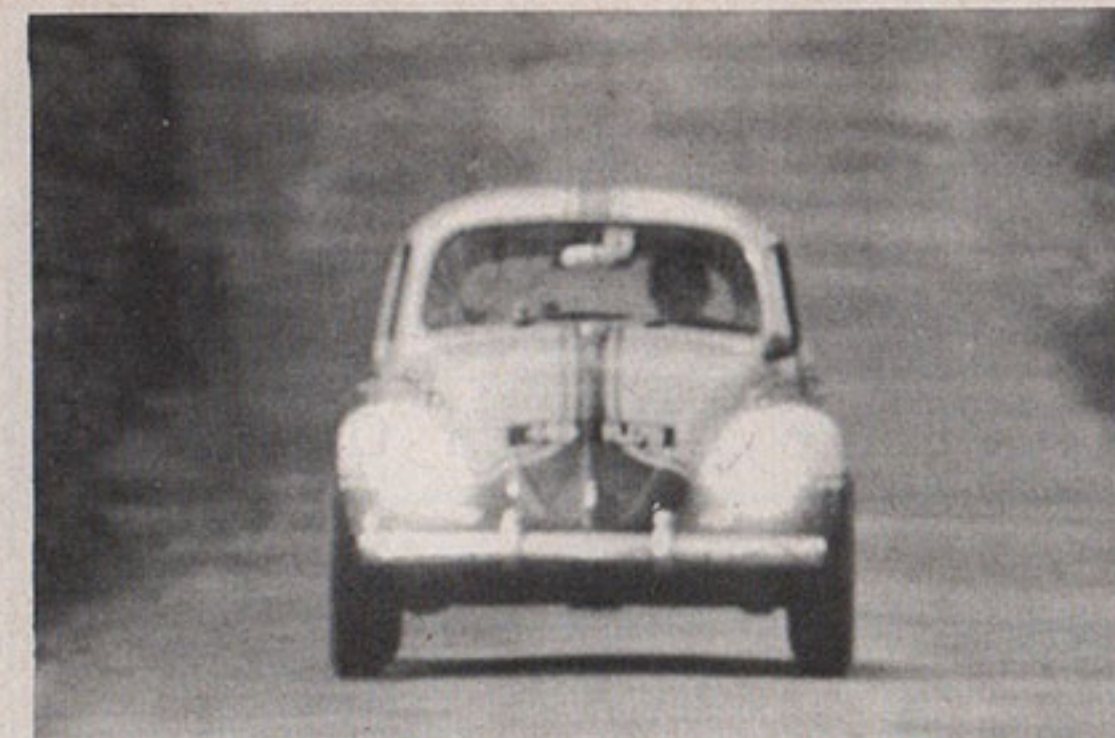
quelqu'un de relativement entraîné, il n'y a vraiment rien d'insurmontable. Cependant, il y a un « os » : si vous mettez un Porsche 1600 de 9 CV fiscaux dans une VW 1200, vous devrez passer votre voiture aux Mines, ce qui sera inutile si vous partez d'une VW 1500.

B - Il faut aménager le capot arrière en lui adjoignant une prise d'air. Vous pouvez, par exemple, vous contenter de le laisser entrebâillé en le fixant au pare-chocs. Mais la meilleure solution, très esthétique, consiste à notre avis à adapter deux cabochons d'éclairage

inversés, qui se montent très facilement et ont une « gueule » terrible. Ils éclairaient les plaques minéralogiques des VW jusqu'en 1963.

C - Équipement électrique : votre VW est équipée en 12 V si elle est postérieure à 66. Au contraire, le moteur Porsche S 90 ou 1600 S est en 6 V. Il y a donc lieu de faire la modification suivante : conserver la dynamo de la VW qui remplacera celle de la Porsche. Conserver aussi bobine, régulateur, condensateur VW.

D - Pneus : monter des



155 x 380 radiaux.
E - Monter quatre amortisseurs Koni réglables.

2° LE MOTEUR

Choisir de préférence un SC ou un 912, plus robustes et souples qu'un S90. Philippe Dardé a acheté le sien 1 000 F, en bon état, mais nécessitant un démontage-remontage soigneux. Cependant, on peut aussi bien utiliser un 1600 Super (75 CV). Enlever l'embrayage d'origine, monter un mécanisme Porsche 1600 S (150 F). Il faudra couper le silencieux Porsche pour qu'il rentre entre les joues d'ailes de la VW.

3° MONTAGE DANS LA VOITURE

Faire entrer le moteur par-dessous, fixer solidement aux quatre points prévus. Pour ce faire, laisser la turbine en place, mais enlever préalablement les carburateurs et leurs pipes, ainsi que le filtre à air et les plaques de protection inférieures. Remonter lesdites pièces, découper à la demande les plaques pour qu'elles entrent dans la carrosserie. Acheter deux flexibles de chauffage supplémentaires afin de prolonger vers les bouches du moteur les existantes. Raccorder les câbles de chauffage, les diverses commandes pour terminer en connectant le câble d'accélérateur avec la commande se trouvant derrière la turbine. Pour régler la course, agir juste derrière la pédale au moyen d'un serre-câble.

FICHE TECHNIQUE VW PORSCHÉ

Châssis : VW 1300. Plate-forme et poutre centrale supportant la caisse soudée. Susp. AV à bras de manivelle superposés et barres de torsion transversales. Susp. AR à roues indépend. avec jambes de poussée longit. et barres de torsion transv. barre anti-roulis AV, amort. télesc. Freins à tambours. Direction à vis et galet avec amort. hydr. Réservoir d'essence : 40 l. Pneus 155 x 380. Dimensions : empattement : 2,400 m. Voies AV-AR : 1,300-1,350 m. Longueur : 4,070 m. Largeur : 1,540 m. Hauteur : 1,500 m. Poids : 760 kg.

Transmission : VW d'origine. 4 rapports synchro, levier au plancher. Moteur : Porsche S90. 4 cylindres horizontaux opposés, arbre à cames central. 82,5 x 74 mm : 1 582 cc. Compression 9:1. Deux carburateurs inversés double corps Solex 40 PJJ-4. 90 CV DIN à 5 500 t/mn. 12,3 mgk à 4 300 t/mn.

LISTE DE CONTRÔLE



MOTEUR

Démarrage excellent
Bruit grondant
Vibrations aucune
Nervosité excellente
Souplesse moyenne

TRANSMISSION

Embrayage excellent
Synchronisation excellente
Passage de vitesses excellent
Étagement boîte de vitesses très mauvais

DIRECTION

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

FREINS

Pression sur pédale importante
Fermeté pédale course longue
Efficacité à froid bonne
Résistance au fading mauvaise
Progressivité bonne
Stabilité moyenne
Répartition AV-AR bonne

SUSPENSION

Résistance au roulis bien
Souplesse quelconque
Amortissement à renforcer
Adhérence train propulseur très bonne

TENUE DE ROUTE

Sécurité excellente
Équilibrage survireur
Vitesse en virage bon

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité médiocre
Instrumentation discrète
Volant trop grand
Disposition pédales excellente
Position de conduite assez bien
Confort siège médiocre

AGRÈMENT DE CONDUITE

Maniabilité excellente
Confort général quelconque
Maintien pilote médiocre

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot assez bien
Habitacle assez bien

CONTRÔLE QUALITÉ

Intérieur bon marché
Extérieur bien

Le plus bel hommage que l'on puisse rendre à une monoplace est de la comparer à un cheval de course, par opposition à une voiture de tourisme, simplement fonctionnelle. C'est cette notion de race qui a sans doute conduit Bugatti et Ferrari à adopter les effigies du fer à cheval et du « cavalino rampante ».

comment regler et entretenir sa voiture de course

par Philippe VIDAL

Mais une voiture de course, désignée par les fanatiques : « monoplace », ce pur-sang de la piste, est un engin exigeant, édifié et amélioré sans cesse pour se battre, pour essayer de vaincre et non pas seulement pour être admiré.

Une monoplace doit vivre, elle aime la lutte, elle est préparée durant les longs mois d'hiver et elle s'exprime dès les beaux jours jusqu'au nouvel hiver. Elle ne chôme pas. Elle ne souffle que de la fin d'une course aux essais de la suivante. Elle est une maîtresse jalouse et fière, elle n'aime pas être délaissée, elle demande à ses maîtres une attention constante.

Un homme aussi expérimenté qu'Amédée Gordini, qui a tout fait pour la course et qui a aimé tant de voitures de compétition, n'hésite pas à dire que le résultat d'une course provient dans une proportion de 75 %, de la préparation et de la qualité de la voiture.

Je vais donc essayer, avec le fruit de ma modeste expérience, de vous aider un peu, de vous éclairer si vous avez la chance d'acquiescer une monoplace. Convenons si vous le voulez bien du modèle certainement le plus répandu : une Brabham de F3.

Nous venons de prendre livraison de cette jolie monoplace. Nous l'avons achetée d'occasion, elle a tout juste un an, elle a disputé 25 courses la saison passée, son pilote s'est toujours bien placé avec elle; nous croyons que cette voiture, une fois bien réglée et chaussée, sera encore dans le coup cette saison. Les nouvelles courses commencent dans deux mois, c'est beaucoup pensons-nous, mais nous devons nous entraîner aussi, et au juste, que cache-t-elle sous sa belle carrosserie?



S'installer

Nous devons nous rappeler sans cesse qu'il n'y a de place pour l'optimisme qu'au moment où cette monoplace sera sur la grille de départ et que son pilote, le cœur battant, les yeux grands ouverts, les deux mains serrant le petit volant de cuir et l'esprit enfin libre, lancera le petit bolide pour la ronde infernale... Il y a un début à tout et l'atelier qui sert de cadre à la préparation de la monoplace doit être soigneusement choisi et équipé : il est propre, très éclairé, d'une superficie de 25 m². Son sol est à niveau. Il comporte un établi, un étau orientable. Des rayons logent les pièces, un palan sert à déposer l'ensemble moteur-boîte, deux solides tréteaux en tube supportent la frêle monoplace (elle n'est sur ses roues que pour rouler). Ce garage est le lieu de repos de la voiture de course, c'est de là qu'elle part en conquête et c'est là qu'elle s'en revient.

Le second point concerne l'outillage : une caisse à outils très complète comprend toutes les clefs plates et à œil, des clefs à douilles, des clefs du type Allen, des pinces universelles, multigrip, à circlips, une série de tournevis, des chasse-goupilles, des maillets, des ciseaux, une lampe électrique... et tellement d'autres outils qu'il serait fastidieux de les énumérer. Mais de façon générale, il faut posséder tous les outils de façon à ne jamais « caler », pas plus que de se servir d'une clef métrique si la vis, l'écrou, le boulon sont en « pouces » ou *vice versa*. La clef à molette est interdite (sauf pour retouche sur la ligne de départ) et le maillet sera manié avec beaucoup de souplesse et de précision.

Il sera bon pour équiper valablement sa caisse à outils, d'établir une liste complète de sa boulonnerie et de s'équiper en conséquence. D'ailleurs, avec les voitures de courses, on n'arrête pas de prendre des notes et d'écrire.

Il est presque impossible de travailler seul sur une voiture de course et il faut noter que la qualité de préparation d'une monoplace résulte toujours de l'homogénéité et de la compétence d'une équipe. On se fera aider par un ou plusieurs amis, chacun selon son goût et sa compétence excellera dans son sujet favori : l'un sera responsable du moteur et de la transmission, un autre de la carrosserie, de sa décoration, un autre encore du châssis, direction, suspension, installation électrique, circuit de freinage. Et vous, vous vous chargerez de coordonner l'ensemble, de vérifier, de vous assurer que le programme est réalisé dans le délai que vous vous êtes fixé. On se rappellera que c'est tout le temps la course, étant donné qu'une voiture n'est jamais totalement finie ni parfaite au départ d'une course; le temps plus qu'ailleurs, est un maître. Nous n'en voulons pour preuve que même les plus grandes équipes de course sont souvent en retard et doivent faire des efforts de dernière heure.

Démontage

Mettons-nous à l'ouvrage et démontons notre Brabham F3. Plaçons la voiture sur les deux tréteaux et prenons soin de les poser près d'un couple, de façon à ne pas déformer les frêles tubes.

La voiture sera démontée dans cet ordre : enlever les éléments de carrosserie : le nez, le capot moteur et l'élément inférieur. Ces pièces de carrosserie seront pendues contre un mur ou sur une potence. Elles sont vulnérables, la couleur est en principe teintée dans la masse et, les rayures sont indélébiles... On enlève les roues et l'on marque celles de droite et de gauche. Puis on vidange l'eau du radiateur et du circuit, ainsi que l'huile du réservoir. L'essence est pompée du réservoir.

Le premier travail important est de retirer l'ensemble moteur-boîte. Dans l'ordre, on retire la tubulure d'admission avec son carburateur, le collecteur d'échappement, puis on défait toutes les durites d'eau et d'huile (le tendeur de châssis en Y est défectueux). La transmission est désaccouplée par les flectors, les attaches latérales du moteur et la traverse arrière du châssis sont enlevées, la tringlerie du changement de vitesses est retirée : l'ensemble moto-propulseur est soulevé.

Toute la boulonnerie est soigneusement placée dans des boîtes, ce qui fera gagner beaucoup de temps au remontage.

Le radiateur d'eau, le réservoir d'huile, la direction, sont démontés, puis les quatre ensembles de suspension. Nous détachons ensuite l'installation électrique, les pédales de frein, d'accélérateur et d'embrayage, les conduites de liquide de frein. Le châssis est à nu. Nous sommes prêts à l'inspecter.

Préparation de tous les éléments

Châssis

Le châssis tubulaire est d'abord nettoyé à fond. Puis, à l'aide d'une brosse métallique, nous enlevons la peinture à tous les endroits où le châssis subit les plus fortes contraintes : autour de tous les axes de suspension, sur les fixations de la crémaillère, au niveau des quatre couples du châssis. Nous devons maintenant déceler les éventuelles fêlures sur les tubes, rarement sur les brasures elles-mêmes, mais plutôt à l'abord immédiat. Un premier coup d'œil nous en dit long, l'exercice sera complété par l'emploi de Magnaflux, produit « magique » et très largement utilisé par les mécaniciens. Il est composé de deux liquides blanc et rouge contenus dans deux flacons qui, par application simultanée et séchage, révèlent aussitôt les criques ou les fêlures dans toutes les pièces les plus sollicitées de la voiture, du moteur, de la transmission, des suspensions et des roues. Ensuite, à l'aide d'un dessin du châssis Brabham, on relève toutes les cotes et on s'assure du bon positionnement de chacun des points d'attache. Là réside le gros avantage d'un châssis tubulaire par rapport à un châssis monococque. C'est ce qui fait dire que les châssis en tube sont d'un entretien facile. Pour des réparations seulement locales, le coureur indépendant peut s'en tirer avec du tube, un chalumeau et de la brasure. Mais si le châssis est gravement vrillé ou tordu, le retour chez le constructeur s'impose. Il est toujours possible de réparer un châssis tubulaire sans que sa qualité en soit affectée d'aucune manière.

Vérifions maintenant que les points d'attaches supérieurs de suspension sont sur un même plan : c'est-à-dire que le châssis est plat et non vrillé. De simples piges sont placées dans les trous des attaches de suspension et deux barres parallèles de quatre mètres reposent sur les piges, perpendiculairement à l'axe de la voiture. Le châssis est droit si les barres sont parallèles. Sinon, coupez un tube au centre du châssis et faites-lui subir une torsion dans le sens opposé à sa position d'origine, puis brasez. Le châssis est ensuite repeint dans un four à basse température. Nous avons déjà une solide base.

Porte-moyeu

Ils sont contrôlés au Magnaflux et ne peuvent en aucun cas être ressoudés. On ne peut prétendre réaliser des économies sur des pièces aussi essentielles. Les roulements sont changés et abondamment graissés.

Suspension

Les triangles sont vérifiés en réalisant un montage selon les cotes données par le constructeur. Ces pièces sont également contrôlées au Magnaflux ainsi que les biellettes de direction.

Les amortisseurs sont détachés de leurs ressorts, mais on doit s'assurer que les ressorts sont équilibrés par paire, c'est-à-dire qu'ils ont la même force. On peut réaliser un contrôle à partir d'un plateau de perceuse vertical, en disposant le ressort entre une bascule et le mandrin de la perceuse. Ce point est crucial pour la stabilité de la voiture au freinage et dans un passage en « S ». Les amortisseurs sont contrôlés sur une machine à essais et, malheureusement, ce n'est pas le genre d'appareil que le particulier peut s'offrir. Ceci démontre que sans cesse, le coureur indépendant doit faire appel à des sous-traitants. Il faut s'assurer en particulier qu'il n'y a pas de traces de grippages sur les tiges, et qu'ils fonctionnent très librement. Ils sont repeints.

Moteur-boîte

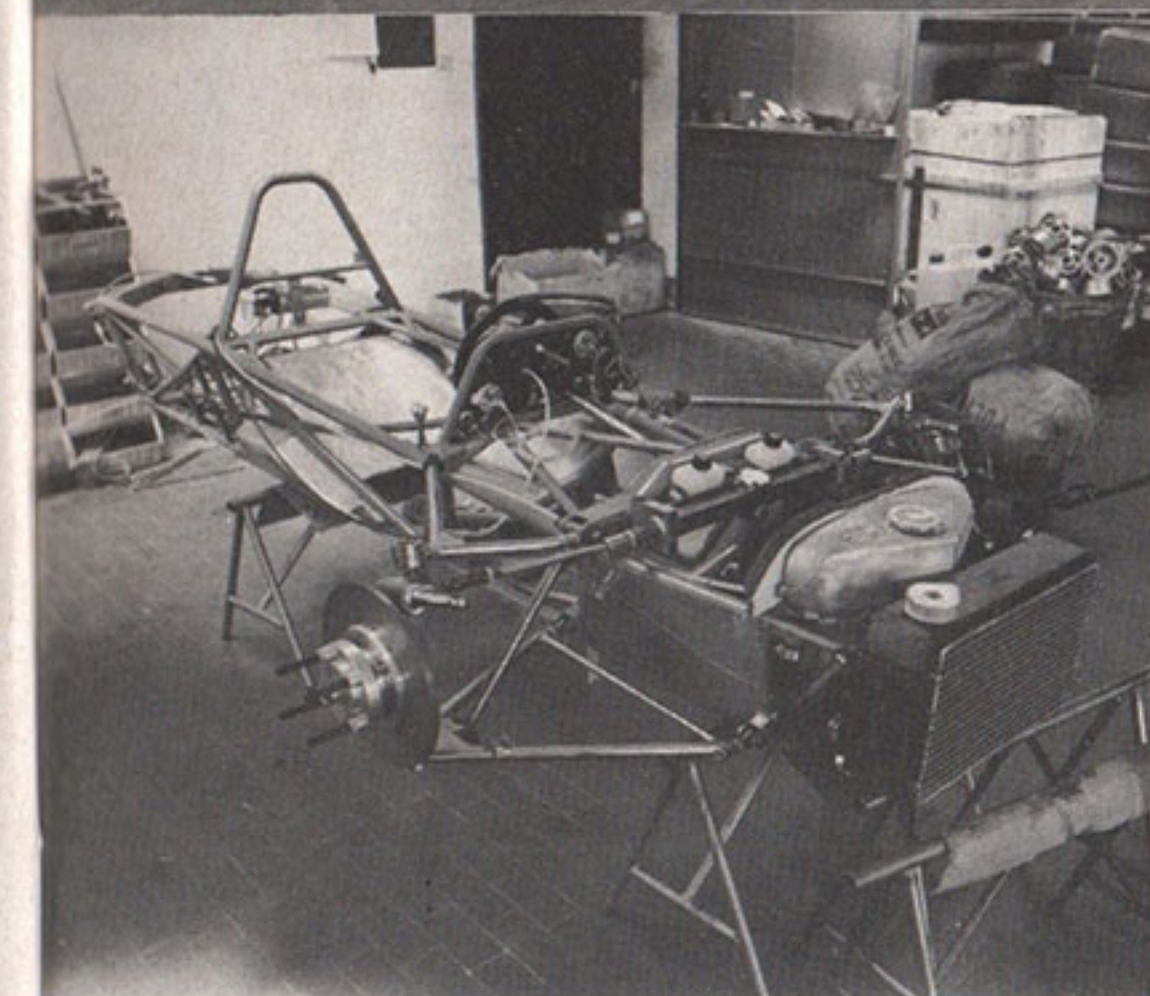
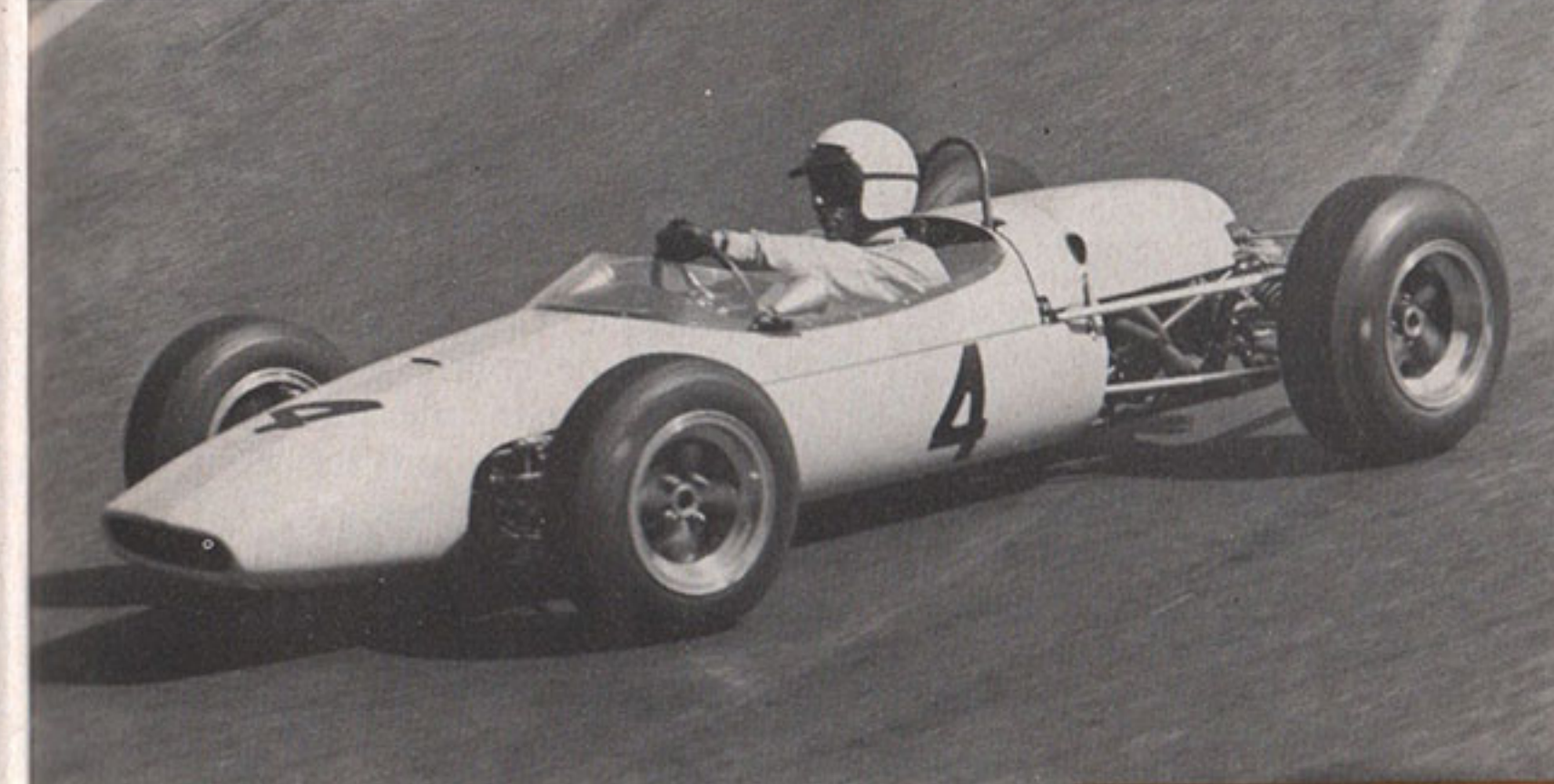
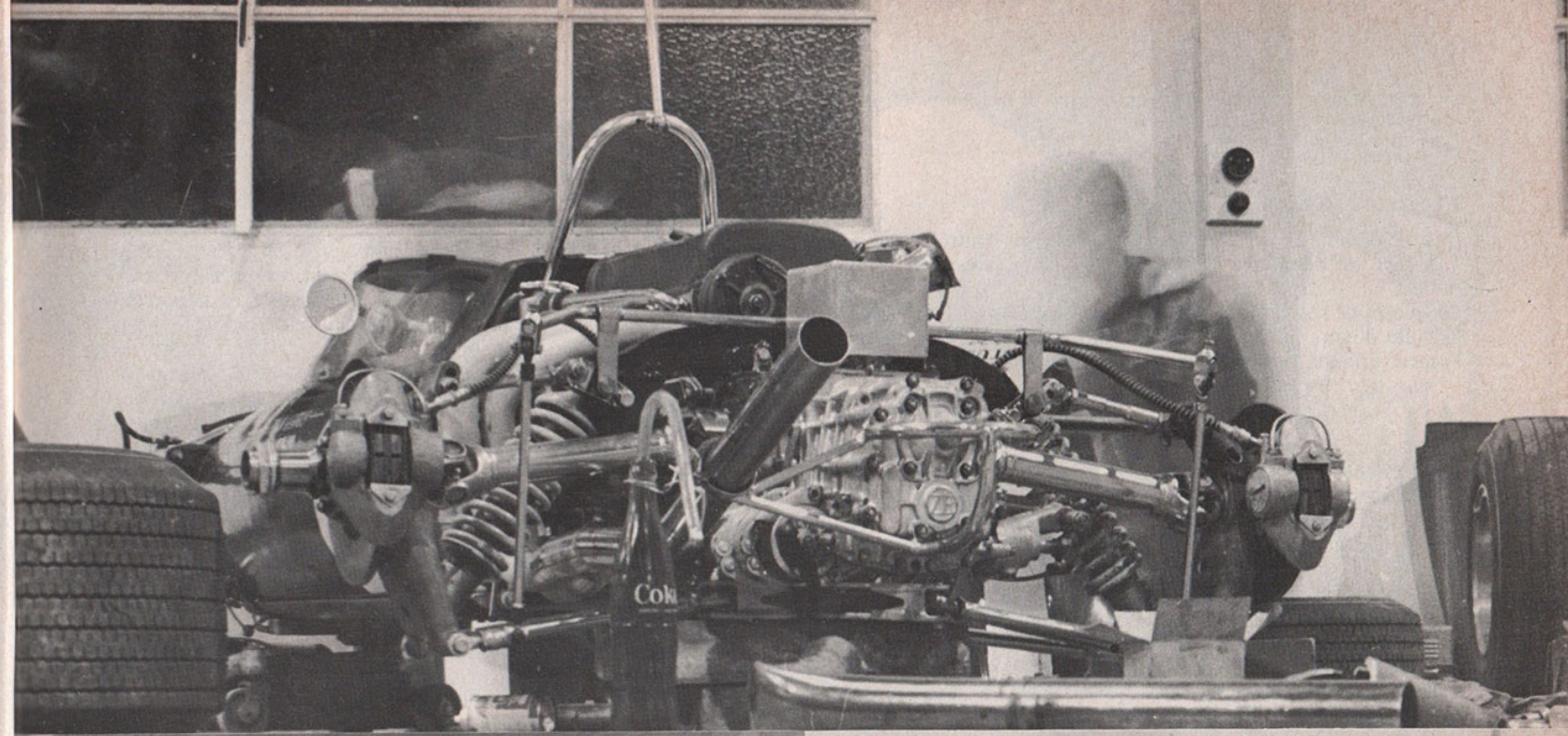
Nous ne conseillons franchement pas à une personne qui ne connaît pas les moteurs F3 du type Ford-Cosworth et la boîte Hewland de s'attaquer à un problème aussi ardu et complexe. Le moteur sera confié à un préparateur-metteur au point connaissant la course F3 depuis des années.

Freins

Les disques sont passés également au Magnaflux et même, de préférence, sont changés. En effet les gravillons et la terre projetés par les autres voitures les ont altérés après une saison.

Circulation d'eau et d'huile

Toutes les durites d'eau et d'huile sont changées systématiquement.



Philippe Vidal en 1966, au volant de la Brabham F3 de l'écurie Mas du Clos : une parfaite position de conduite.

... un atelier avec un sol de niveau, deux tréteaux sur lesquels on fera reposer la monoplace aux endroits des couples... Ici, un châssis Tecno en cours de rhabillage.

... Quand on court, il faut beaucoup écrire... Vidal et ses mécaniciens consultant des notes aux essais.



Radiateurs d'eau et d'huile

Le radiateur doit être détarré et repeint.

Réservoirs d'huile et d'essence

Ils sont rincés à l'essence, et leur étanchéité est contrôlée. La pompe à essence est démontée et le filtre est changé, ainsi que le filtre à huile.

Les pièces de suspension, direction, transmission et d'échappement, la boîte à eau, qui sont chromées ou cadmiées, et qui n'ont plus l'aspect brillant, doivent être rechromées ou recadmiées.

Remontage

Il est essentiel de procéder dans cet ordre.

Premièrement, reposer les durites de freins avec leurs tubes et les maître-cylindres avec le pédalier. Ensuite tout le circuit électrique avec le tableau de bord et les instruments de contrôle; le réservoir d'huile, puis le radiateur d'eau avec leurs durites. La circulation d'huile, la crémaillère et le volant, les quatre éléments complets de suspension avec les demi-arbres de suspension, le réservoir d'essence. L'ensemble moto-propulseur est alors disposé dans la voiture: il est définitivement boulonné au châssis avant que tout branchement ne soit effectué (échappement, tubulure d'admission et carburateur; à ce sujet, bien s'assurer que le papillon est à pleine ouverture, c'est-à-dire vertical, car il n'y a pas toujours de butée dans le carburateur). Ensuite procéder à tous les branchements d'huile, d'eau, électriques, de changement de vitesse.

La batterie doit être périodiquement chargée chaque mois en hiver, ainsi qu'avant et après chaque séance d'essais.

Purge des freins et de l'embrayage

Pas de précaution spéciale pour purger l'embrayage. Par contre, le réglage doit être fait de telle sorte qu'il y ait 3 mm de jeu sur le doigt de commande. Et l'embrayage ne doit totalement debrayer que lorsque la pédale est à fond.

Pour purger les freins, se faire aider de trois assistants. L'un à l'avant de la voiture remplit continuellement les deux maître-cylindres. Un autre manœuvre le robinet de purge des maître-cylindres avant, et un autre opère celui des maître-cylindres arrière. Le dernier enfin est au volant, et appuie sur la pédale. Mais ce qui est très important, c'est de purger de façon coordonnée l'avant et l'arrière. La course à la pédale ne doit pas excéder 20 mm.

Ce type de voiture autorise l'utilisation de l'huile du commerce pour le graissage du moteur et de la boîte; on utilise la même d'ailleurs, et d'une fluidité de 40 ou 50.

Le réservoir d'huile ne doit pas être rempli au delà des trois quarts de sa contenance, mais une quantité de 6 à 7 litres est nécessaire (le moteur peut consommer jusqu'à 4 litres).

L'huile du moteur est vidangée à chaque course. La boîte de vitesses doit contenir un litre d'huile au maximum et la vidange est faite automatiquement puisque l'on change les rapports d'un circuit à l'autre. Mais, il faut à chaque opération n'ajouter que 3/4 de litre, puisque 1/4 environ reste dans le logement du couple conique-différentiel.

Reglage des trains

La voiture est totalement équipée de tous ses accessoires y compris les divers éléments de carrosserie, la batterie, les niveaux d'eau, d'huile, de liquide de freins et d'embrayage sont faits; le réservoir d'essence est rempli à la moitié de sa contenance.

La monoplace est disposée sur son aire de réglage, à niveau. Son pilote se met à son volant. Ses suspensions sont à la fois tassées et délestées. On déplace la voiture d'arrière en avant de sorte que les gardes au sol avant et arrière correspondent le plus près possible avec l'assiette normale de la voiture, en marche en ligne droite. Le pilote à bord et la moitié de l'essence sont là pour reproduire au mieux ces conditions. De même, ne pas omettre de gonfler les pneus à leur pression: valeur moyenne de 1,100 kg à 1,500 kg selon les circuits, la vitesse et diverses conditions d'état de la piste. Cette garde au sol est la base des réglages d'une voiture de course. On l'appelle aussi communément « assiette ».

La garde au sol se mesure entre la partie inférieure du châssis et le sol, à l'aplomb des deux essieux. Elle est de l'ordre de 80 à 90 mm pour le train AV, et de 90 à 100 mm pour le train AR. Pour ce faire, il suffit de serrer ou de desserrer les gros écrous crantés disposés sous les ressorts et qui se vissent sur le corps des amortisseurs. Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer au premier coup d'œil, on ne change absolument pas la force du ressort en agissant sur cet écrou, mais seulement la hauteur du châssis par rapport au sol. Avant de toucher à quelque réglage que ce soit, on doit toujours commencer par la garde au sol.

Pour plus de commodité et de précision, on retire les quatre ensembles ressorts-amortisseurs, et l'on dispose des cales d'épaisseur choisies en fonction de la garde au sol que l'on veut obtenir. Convenons de 85 mm à l'avant et de 90 mm à l'arrière. Ces cales sont en bois, par exemple, et sont disposées sous le châssis à l'aplomb des deux essieux.

Le pilote tient son volant « plat », c'est-à-dire les deux branches placées dans un axe horizontal. Procédons au réglage du carrossage.

Reglage du carrossage

C'est l'angle que fait la roue avec le sol. Il peut être positif ou négatif. Pour bien comprendre l'angle négatif, il faut regarder la roue de face. L'angle de carrossage est négatif lorsque le bas de la roue déborde vers l'extérieur d'une ligne verticale. Il est positif dans le cas inverse. Dans les voitures anciennes, munies de pneus étroits, il est assez important, jusqu'à 1 degré 1/2 négatif environ. De nos jours, avec les pneus larges que nous connaissons, l'angle de carrossage est toujours négatif, mais il est très près de 0, voire même 0; ceci pour que le pneu appuie bien à plat au sol sur toute sa largeur et donne le maximum d'adhérence.

Dunlop fabrique un merveilleux appareil appelé « jauge Dunlop », qui est composé d'une barre usinée qui s'appuie contre les faces extérieures de la jante et d'un niveau réglable par une molette qui est d'une grande sensibilité et d'une lecture très précise. Le carrossage de chacune des roues est de 1/4 de degré négatif. Ce réglage s'obtient en agissant sur la rotule supérieure du porte-moyeu avant et sur les unibals de la biellette supérieure à l'arrière; ou indifféremment sur l'unibal du triangle inférieur arrière, côté châssis.

Pincement des roues

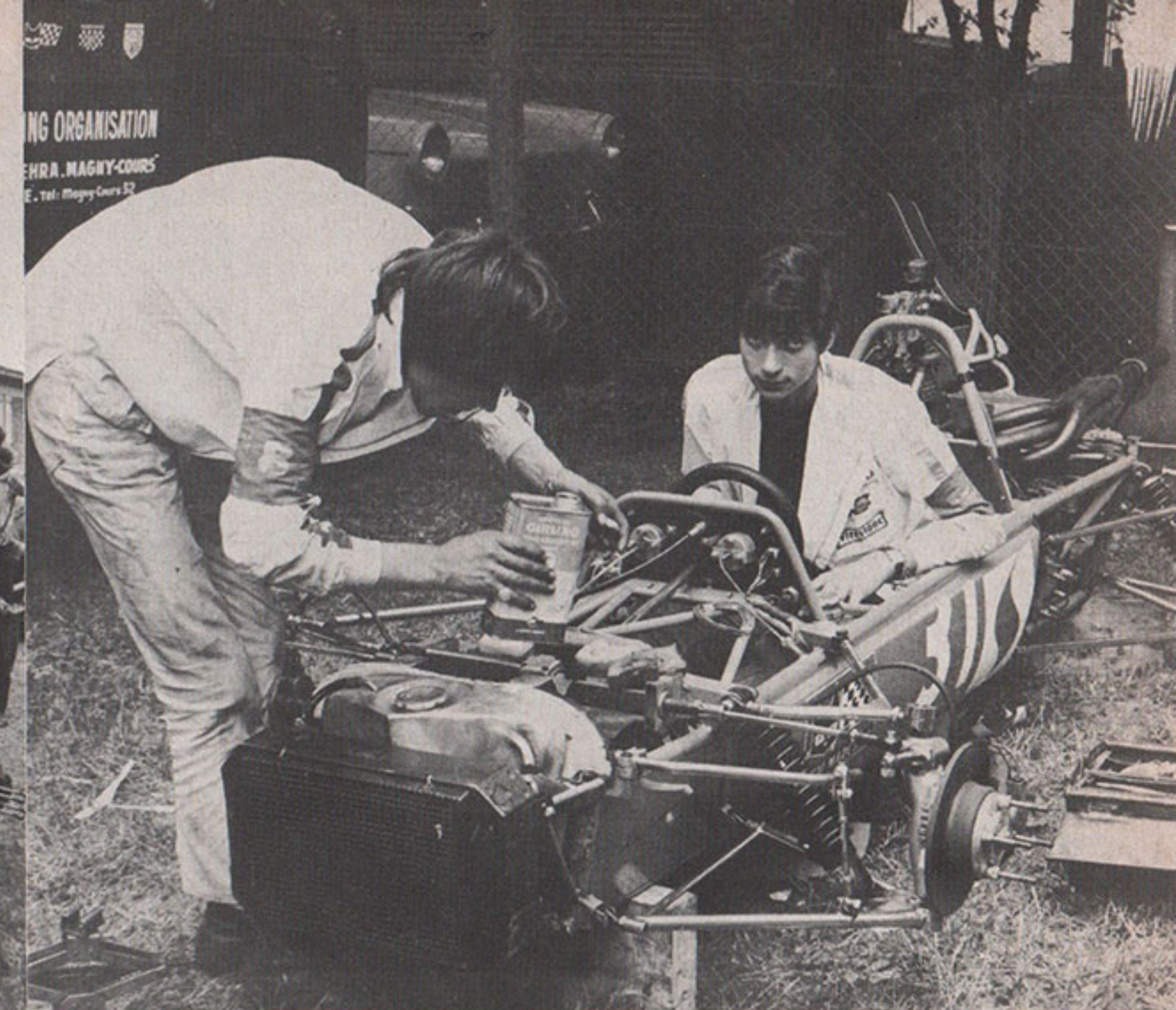
C'est, mesurée en millimètres, la différence entre les parties avant et arrière des roues pour chacun des trains. Il est en général de 2 à 5 mm au total. Mais il s'exprime aussi par roue soit, évidemment, la moitié. Il est contrôlé au moyen de trois méthodes différentes et fondamentales: l'appareil optique et miroir Dunlop, l'appareil optique et électrique Muller, ou un dispositif « système D » fort simple qui ne peut pas vous trahir: vous disposez autour de la voiture un rectangle, soit à l'aide de deux barres parallèles posées sur des bidons au niveau des moyeux, soit d'une ficelle qui fait le tour des quatre roues en tenant compte de la différence des voies. On obtient le réglage à l'avant en agissant sur les biellettes aux embouts de la crémaillère, et à l'arrière sur la longueur des jambes de force.

Angle de chasse

Il est pratiquement fixe sur la Brabham. C'est l'angle d'inclinaison et de débattement des porte-moyeu. Il s'élève à 6 degrés.

Pesée de la voiture

On utilise quatre bascules de salles de bains graduées jusqu'à 150 kg que l'on dispose sous les roues. Non seulement il est intéressant de connaître le poids de sa voiture (le règlement autorise, plein d'eau et d'huile, sans essence, 400 kg) mais encore d'équilibrer la distribution des poids sur chacune des 2 roues d'un même essieu. Là encore, en vissant ou en dévissant l'écrou cranté qui soutient le ressort de suspension. Cette précaution apporte un gain non négligeable pour l'efficacité du freinage (entendons par là, la stabilité au freinage). Mais aussi lors de passages en « S » ou de successions de courbes, lorsqu'il y a renversement de la force centrifuge, et donc, des appuis d'une roue sur l'autre.

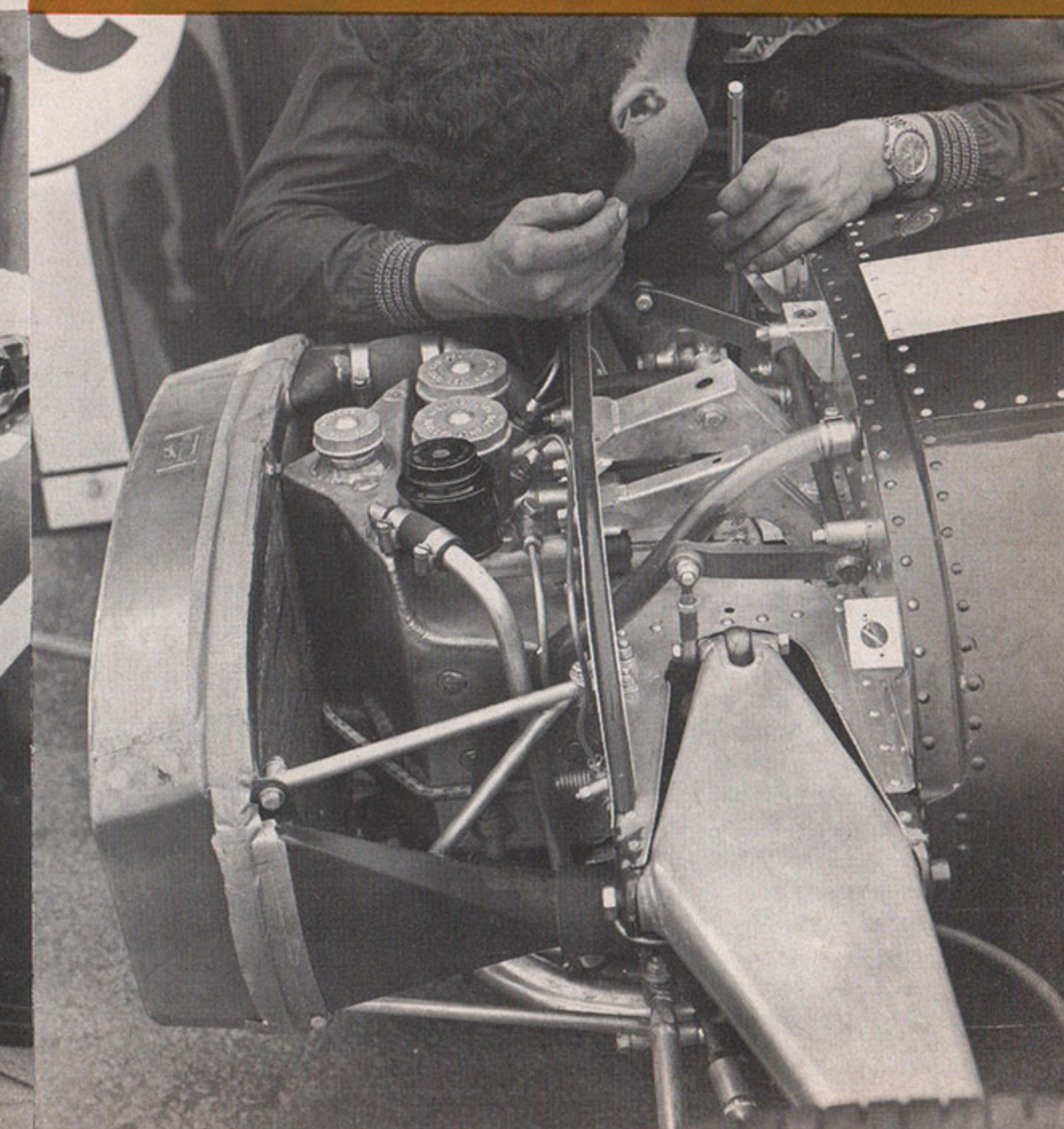
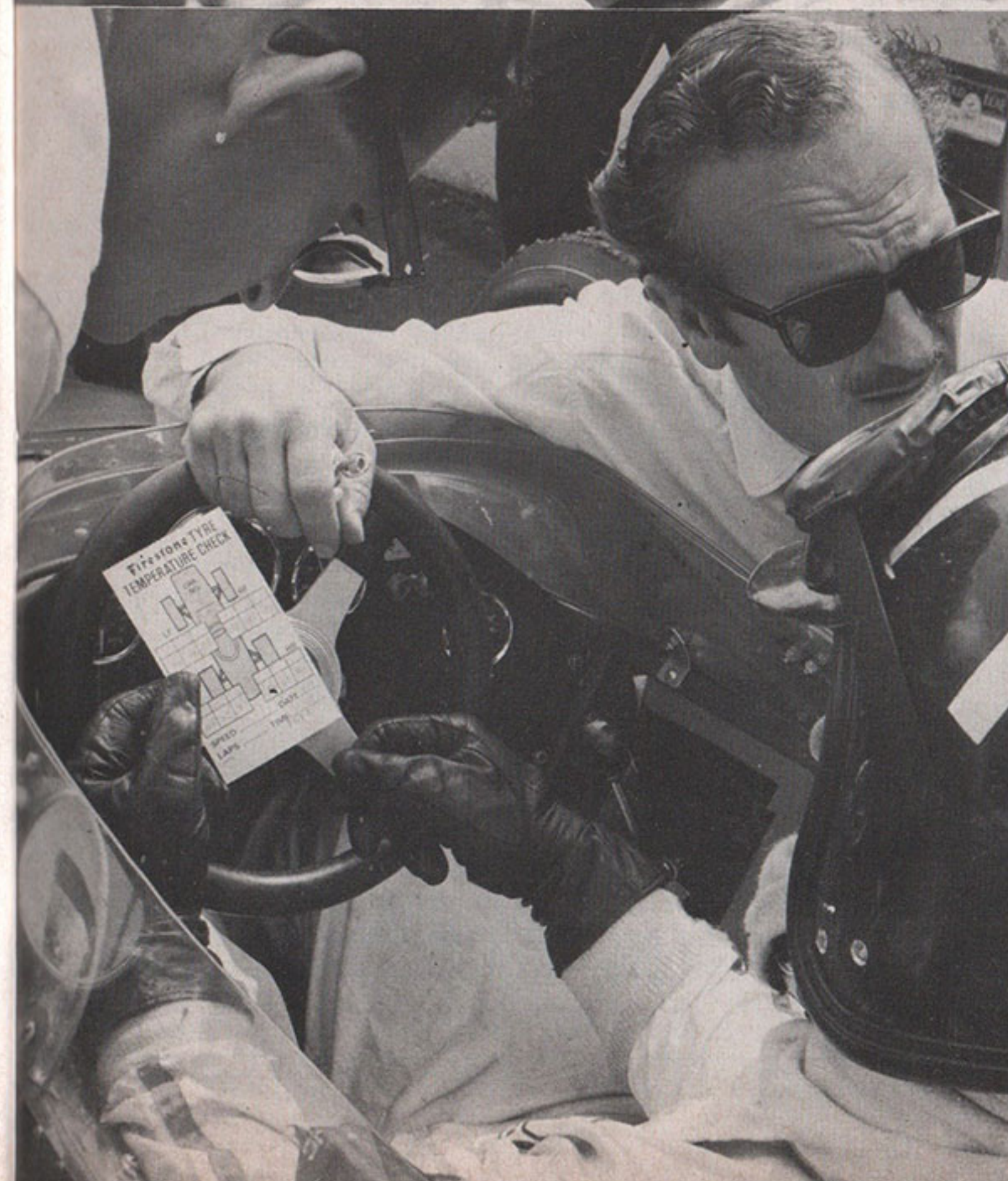


Dans le parc, entre deux séances d'essais, on parfait les réglages de la suspension arrière selon les indications fournies par le pilote: ici, la Matra F3 du Team Crio conduite par J.-P. Jabouille, qui fut dans cette écurie le coéquipier de Vidal.

Le frère (à bord) et le mécanicien de François Cevert purgent les freins de la Tecno F3.

En F1, on vérifie que les réglages de suspension sont bons grâce à la feuille de contrôle des températures fournie par les techniciens des pneus. Sur chaque bande de roulement, il est procédé à trois mesures: à l'extérieur, au centre et à l'intérieur. Si les valeurs relevées sont identiques, c'est que le pneu porte bien sur toute sa largeur au sol. Ici, Graham Hill et Colin Chapman.

Le train avant de l'Eagle. Le mécanicien contrôle la hauteur du ressort.



Il ne faut pas se contenter de reposer directement les roues sur les bascules mais de faire le montage suivant : d'un côté, poser une plaque de métal directement sur le plateau de la bascule, puis deux tubes dans le sens longitudinal; puis une autre plaque par dessus. Et enfin, la roue, cela pour les deux roues côté gauche et côté droit. Intercaler entre les bascules et les deux roues des cales d'une épaisseur totale égale au montage du côté gauche, afin que la voiture demeure horizontale au sol. On doit impérativement réaliser ce montage afin que les suspensions soient débridées et libres et que, par là, la lecture des poids soit précise.

Tous ces divers réglages peuvent être réalisés en quelques heures, mais il est évident que plus la précision des réglages sera parfaite, mieux la voiture tiendra la route. Il n'est pas surprenant de passer deux jours à faire ce travail. Il est même essentiel de pratiquer ce que l'on appelle « les variations » : c'est prendre toutes les mesures de carrossage et de pincement et de les comparer sous trois hauteurs fondamentales : compression, hauteur normale et extension. On doit admettre le minimum de variation sous ces trois hauteurs de caisse : un peu de pincement à l'enfoncement, mais pas au delà de 1,5 mm et, pour le carrossage, pas plus de 1 degré négatif.

Mise en route - essai

Au chapitre de la position de conduite et du confort, la meilleure solution, de loin, est de fabriquer un siège moulé sur la morphologie de chacun, qui épousera le dos, les hanches, voire les épaules, le bas du cou et les reins. Mais il est souhaitable qu'il se prolonge de part et d'autre des jambes et en dessous, de manière à être parfaitement calé. Une bonne assise dans la monoplace équivaut sur bien des circuits sinueux à quelques chevaux-moteur, et cela peut être mesuré au chronomètre.

Également, recouvrir les tubes d'eau et d'huile de ruban d'amiante. Il faut aussi habiller toutes les aspérités vulnérables qui vous blessent, vous faisant perdre autant de concentration et de temps... Il faut être comme dans son fauteuil et de plus, ni trop loin du volant et des pédales, ni trop bas par rapport à eux. Les débuts de course sont souvent rageurs, et il faut bien voir ses roues, l'avant de son capot et les autres voitures, de façon à les approcher sans les toucher... Pour la mise en marche du moteur, on doit amorcer le circuit d'huile à l'aide d'une batterie annexe, après avoir rempli d'huile la pompe et le filtre, retirer les bougies et actionner le démarreur sans mettre le contact. Attendre que le manomètre de pression d'huile indique 20 ou 30 livres, puis remonter les bougies. Mettre le contact, actionner deux à trois fois la timonerie du carburateur puis, à l'aide d'une main, actionner le starter. Le moteur démarre au quart de tour et rugit. Le maintenir au minimum à 3 000 tours, puis laisser chauffer entre 3 000 et 4 000 tours en de lents et faibles coups d'accélérateur, presque à régime continu. Laisser monter la température d'eau jusqu'à 70 degrés. La pression d'huile doit indiquer 80 livres. S'assurer une dernière fois qu'il n'y a aucune fuite, puis faire quelques tours de circuit. Convenons que le but de cette séance d'essais privés est de mettre notre voiture au point, de nous familiariser avec elle, d'apprendre à la dompter et non de battre le record du tour.

Nous avons volontairement choisi des réglages d'amortisseurs, de barres anti-roulis, de pression des pneus, du palonnier de freins, de pincements, de carrossage, etc., dans des valeurs moyennes et selon les données du constructeur. C'est à nous maintenant à adapter cette voiture à notre goût et au circuit emprunté. Nous savons par expérience qu'une voiture est idéalement réglée lorsqu'elle est sous-vireuse dans les courbes rapides et sur-vireuse dans les virages serrés. Une voiture aussi au point que la Brabham peut être en un tour de main adaptée au circuit.

Un moyen très pratique pour régler son freinage, est de se mettre sur une grande surface plate, de se lancer à environ 80 ou 100 km/h en ligne droite, de braquer à droite ou à gauche, puis d'appuyer énergiquement sur la pédale de frein. Si la voiture part en tête à queue, il y a trop de freinage sur l'arrière. Si la voiture se met à sous-virer excessivement, ou si les pneus « s'allument », il y a trop de freinage sur l'avant.

Régler en conséquence (à noter que l'on intensifie le freinage du train avant ou du train arrière en rapprochant le point d'articulation de la chappe du centre de la pédale). Un freinage correct demande

une très légère prédominance sur les roues avant pour demeurer « sûr ». Sur un circuit plus sinueux afin de ne pas trop sous-virer à l'entrée des épingles, on augmentera sensiblement le freinage sur l'arrière.

Sous-vireuse

Une monoplace est trop sous-vireuse si l'avant glisse sous la forme de perte d'adhérence, de sorte qu'il faille simultanément exagérer la rotation du volant et lever le pied de l'accélérateur. Pour éviter cela, on peut :

- 1) Agir sur la barre anti-roulis avant et éloigner les points d'ancrage des paliers.
- 2) On peut aussi augmenter la pression des pneumatiques à l'avant (200 à 300 grammes).
- 3) Monter de deux à trois crans la molette du réglage des amortisseurs avant.

Sur-vireuse

Une monoplace est trop sur-vireuse si l'arrière glisse dès l'entrée du virage ou sous la sollicitation de l'accélérateur. Autrement dit, perte d'adhérence du train arrière. Pour remédier à ce défaut, agir selon les mêmes directives que pour le train avant, en utilisant une des trois méthodes, ou les trois à la fois, si l'intensité est importante, mais à l'arrière évidemment.

De toutes façons, ne pas trop augmenter la pression des pneus ou le réglage des amortisseurs, autrement l'on a du rebond, ce qui irait à l'encontre du but recherché.

Si les barres anti-roulis ne sont pas réglables, diminuer la section de la barre avant si la voiture est sous-vireuse ou diminuer la section de la barre arrière si la voiture est sur-vireuse.

Mais en matière de mise au point, il faut procéder par étapes, et à chaque fois, vérifier au chronomètre le progrès ou la régression. Tauranac, l'ingénieur conseil de Jack Brabham, dit de ne pas attacher trop d'importance aux impressions du pilote mais davantage aux temps. Par contre, les connaissances, l'expérience et la sensibilité du pilote aident le metteur au point pour aller dans tel ou tel sens.

Pour gagner du temps et pour plus de sécurité, nous conseillons de constituer une liste de contrôle qui sera utilisée lorsque le montage de la voiture sera terminé, ainsi qu'avant et après chaque séance d'essais.

1. Serrage du moteur et de la boîte dans le châssis.
2. Serrage des tubulures d'admission, de carburateur et d'échappement.
3. Changement de vitesse
4. Direction.
5. Suspensions.
6. Durites d'eau, d'huile, d'essence. Compléter les niveaux.
7. Installation électrique et tableau de bord.
8. Purge des freins et de l'embrayage.
9. Graissage de tous les unibals après les avoir nettoyés.
10. Vérification des roulements de roues.
11. Vérification de la pression des pneus.
12. Serrage des roues.

En somme, il faut faire le tour de la voiture et tout contrôler, vérifier, serrer en procédant par ordre. A n'en pas douter, une liste de contrôle détaillée peut comporter 150 à 200 points à cocher tout au long du contrôle!

La préparation et l'entretien d'une voiture de course est un travail de longue haleine. Il demande beaucoup de méthode, de propreté, de patience. Son préparateur ou son mécanicien doit avoir sans cesse à l'esprit l'obsession de vaincre à tout prix et de ne rien négliger pour y parvenir. Il aura, comme son pilote, l'incalculable satisfaction de vaincre. Car pour gagner absolument, la voiture qui passe la première la ligne d'arrivée n'est pas nécessairement celle qui a le meilleur pilote, le meilleur châssis, le meilleur moteur, les meilleurs rapports ou les meilleurs pneus, mais certainement celle qui présente la meilleure synthèse de tous ces éléments.

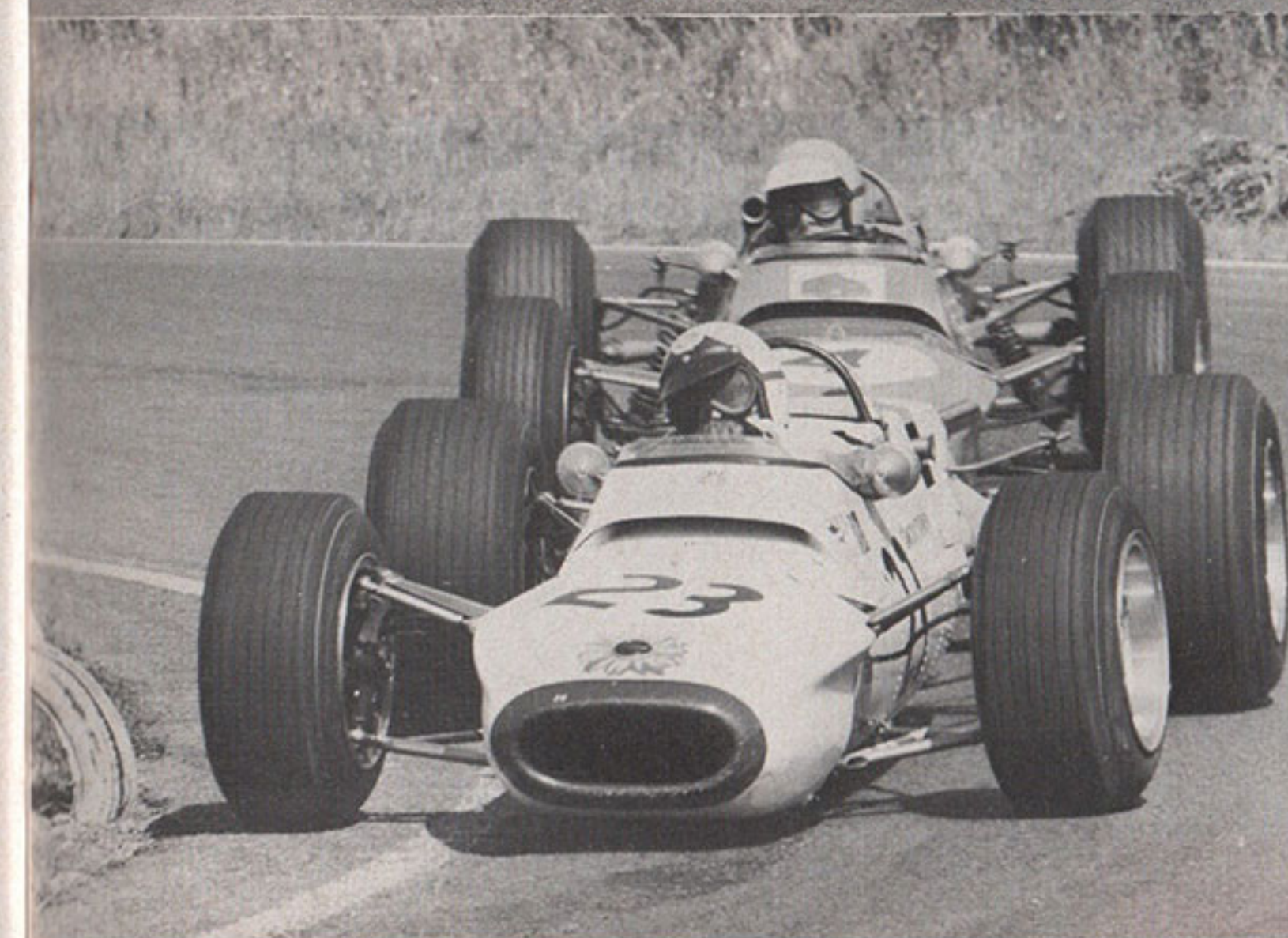
P. V.



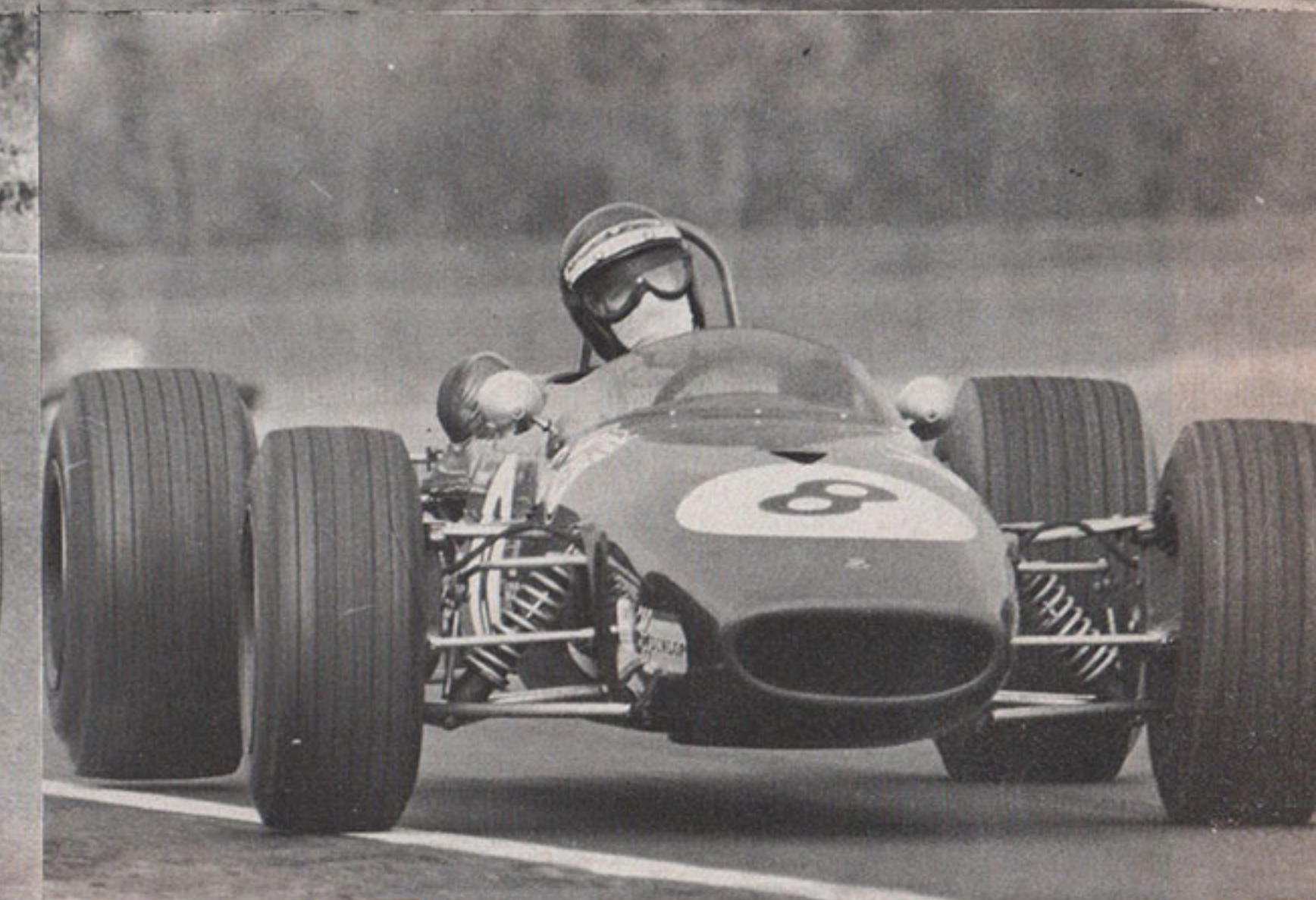
Cette Brabham est manifestement survireuse...



On voit sur cette photo très connue combien sousvirait excessivement la McLaren F2 conduite par le regretté Jo Schlesser...

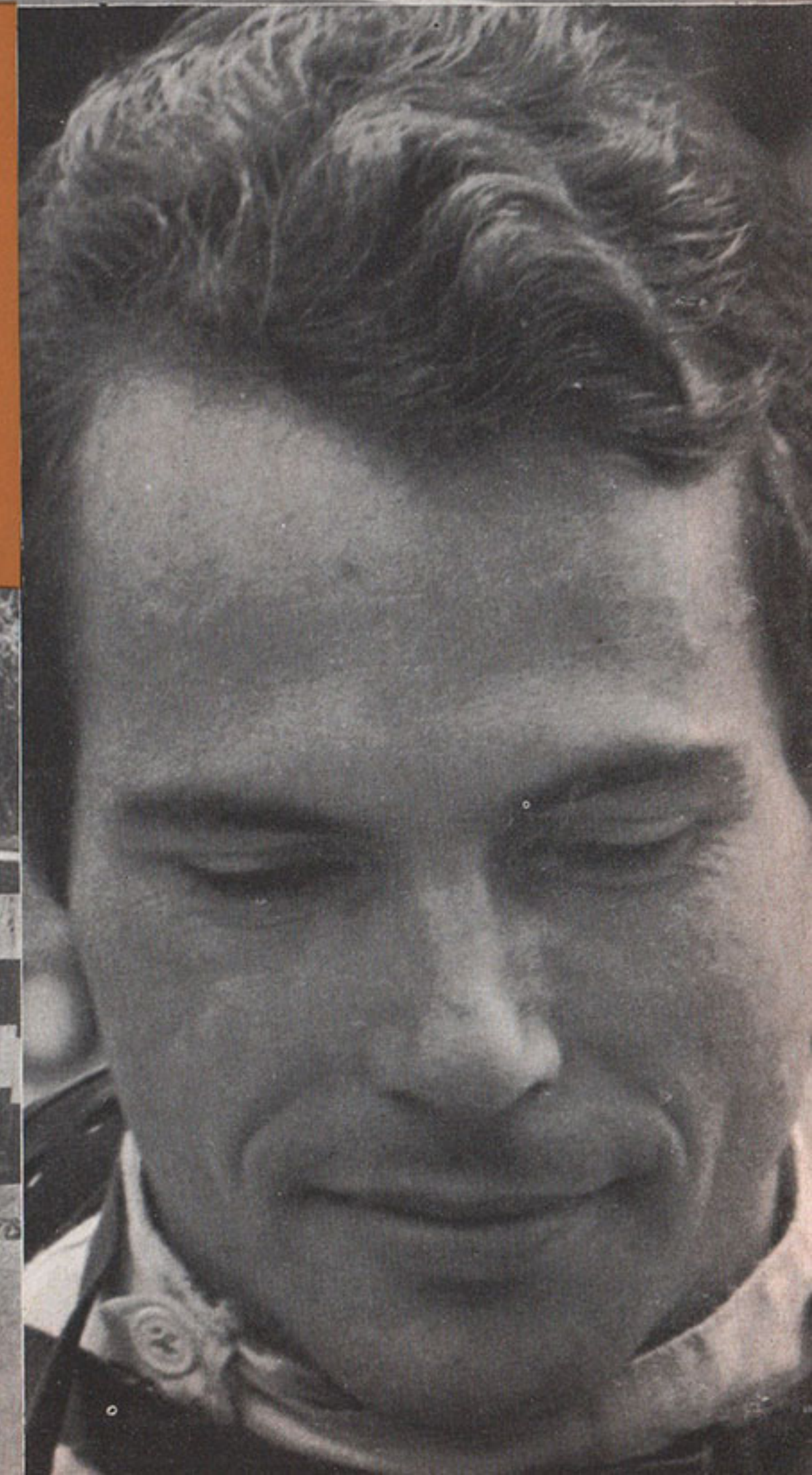


... Observée au même endroit, la Matra réglée par Vidal apparaît parfaitement neutre.



... Tandis que Rindt au volant de sa Brabham n'éprouve aucune difficulté dans la même courbe. La différence est ici particulièrement frappante.

Cette Brabham est ici en plein appui. Le réglage du carrossage est bon, mais la roue arrière gauche sollicitée semble manquer un peu de pincement : elle ouvre légèrement.



UN MOIS DANS LE RALLYE



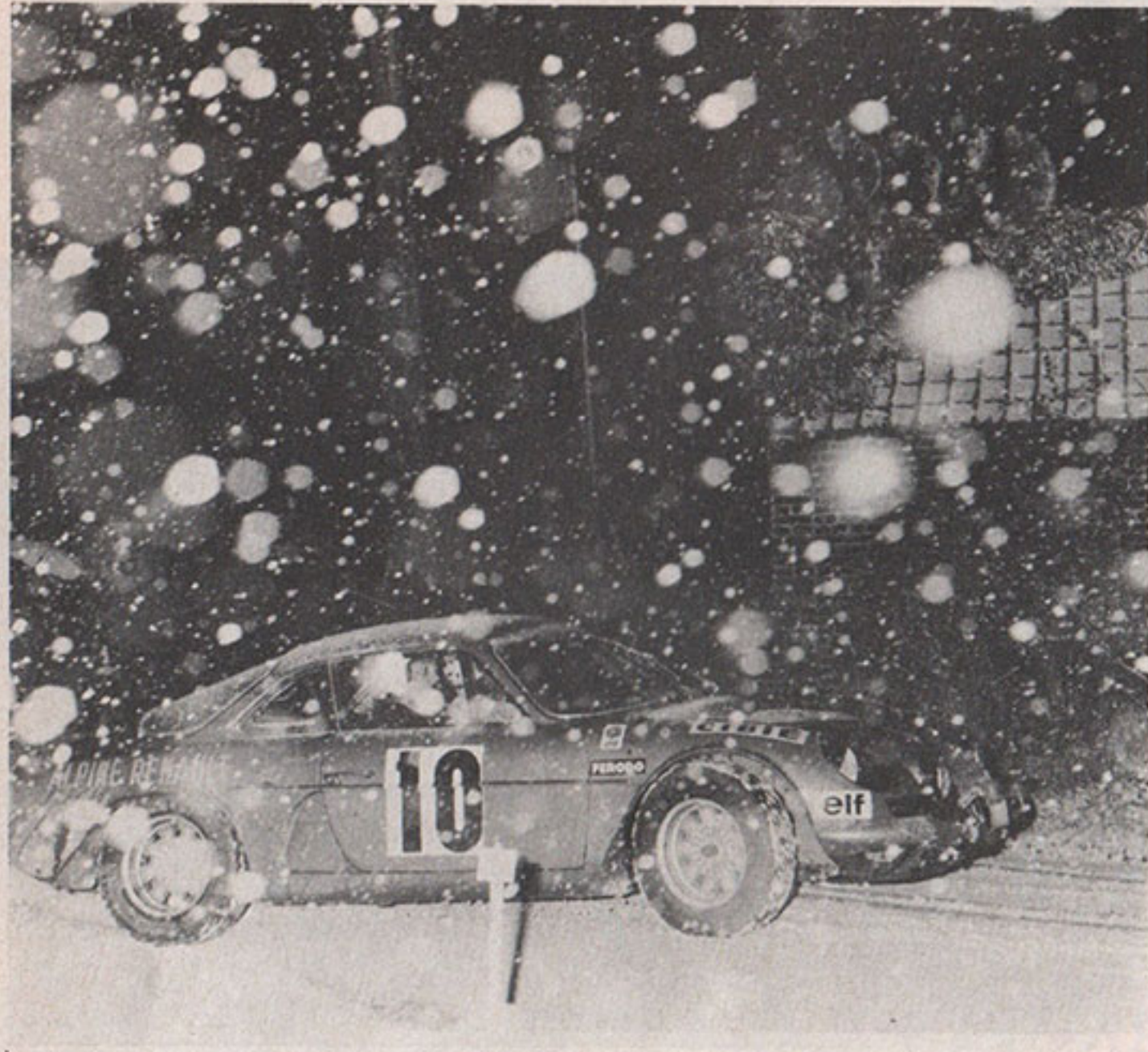
TROIS VARIATIONS SUR UN MÊME THEME: LA NEIGE

par J.-F. RAGEYS

Monte-Carlo, c'est déjà du passé. On se souvient de la brillante victoire du Suédois Björn Waldegaard, du doublé Porsche, de l'excellente tenue des pilotes français, des conditions d'enneigement du Vercors et de la Chartreuse, de l'incident qui priva momentanément Waldegaard de la première place, de la sortie de route de Vic Elford, de la minute d'avance qui coûta la deuxième place à Vinatier, et enfin de la victoire d'une Lancia dans le rallye Méditerranée.

Voilà c'est tout, ou plutôt c'est l'essentiel. Et comme une épreuve en pousse une autre, il est normal que ce grand rallye soit déjà relégué au rang des souvenirs. Depuis, d'autres épreuves routières ont eu lieu, aussi différentes que possible les unes des autres, mais toutefois reliées entre elles par un commun dénominateur : la neige. Dans les Routes du Nord, elle fut inattendue, dans le rallye de Suède, certaine, dans le Neige et Glace, souhaitée! Pourtant, dans chacune d'elles, la neige si chère aux organisateurs des rallyes hivernaux joua un rôle bien différent : bannie par les uns, espérée par les autres, elle ne recueillit jamais l'unanimité. Aux Routes du Nord par exemple, elle fit une apparition aussi soudaine que violente, décimant brutalement les trois quarts des concurrents. En Suède, recouvrant uniformément tout le parcours, elle ne surprit personne comme on peut s'en douter. Au Critérium Neige et Glace, alors qu'elle était abondante quelques jours plus tôt, un soudain redoux la fit disparaître en grande partie, enlevant à ce rallye sa vocation première! En somme, on a pu constater qu'à part en Suède, on ne peut jamais savoir dans quelles conditions se dérouleront nos rallyes hivernaux... Quelques courtes semaines après Monte-Carlo, les Routes du Nord s'affichaient comme la première grande épreuve française, retrouvant une place au calendrier qu'elles avaient abandonné l'an dernier. Personne, évidemment, ne croyait à la neige, tout au plus au verglas, bien que le bruit ait couru que la nuit serait la plus enneigée et la plus froide de l'hiver! Les pneus Racing furent donc montés bon train sur les voitures visant les premières places. Quand la tempête fit son apparition, tous ceux qui en étaient chaussés les maudirent. On les comprend, car leur comportement sur la neige n'est

*Les hommes de tête
allaient se heurter
à la violence de la tempête.
Jean Vinatier
prit 39 minutes de pénalisations.*



guère convaincant. Quant à ceux qui possédaient des pneus à clous, ils les avaient choisis pour faire face à d'éventuelles plaques de verglas, sans plus. Inutile de vous décrire la panique indescriptible qui s'ensuivit dès que tombèrent les premiers flocons de neige. Les assistances étaient certes bien en place. Mais encore fallait-il pouvoir les rejoindre pour monter des pneus adéquats... La route était longue, et la neige de plus en plus épaisse! Le premier contingent d'abandons survint dans « la seule montée du Nord » comme se plaisaient à l'appeler certains : le Mont des Cats anéantit les espoirs des Piot, Chasseuil, Thérier, Greder, etc. Leurs voitures ne parvenant plus à avancer d'un centimètre, malgré les efforts prodigués par les coéquipiers qui poussaient de toutes leurs forces. Les hommes de tête qui avaient pu franchir cet obstacle (la neige les ayant surpris seulement quelques kilomètres plus loin), allaient se heurter, par la suite, à la violence de la bourrasque, au manque total de visibilité, et aux congères. Le tout élimina 53 concurrents! Et les douze qui parvinrent à terminer, à passer après de terribles efforts, accumulèrent de 39 minutes à... 3 h 12' de retard!

Un homme aussi expérimenté que Jean Vinatier fut le moins pénalisé avec justement 39 minutes, bien qu'il ait été associé au Lillois Marcel Callewaert, qui connaissait pourtant à fond la région. Avec autant de retard, Jean, comme il le disait, « en prenait » pour son année! Il est difficile de vous décrire objectivement ce que furent ces Routes du Nord. Mais je crois qu'en disant simplement que certains coéquipiers durent ouvrir la route à pied, pour se repérer dans la tourmente, illustre bien les difficultés rencontrées. Ce fut incroyable, et la moyenne tomba sur certains tronçons... en dessous de 40 km/h! Bref, pour un rallye qui ne se voulait plus une épreuve dite « routière », ce fut une réussite! Les organisateurs avaient misé sur le nombre des épreuves de classement et leur kilométrage, voulant purement et simplement abandonner les difficultés de la route proprement dite. En fait, ces fameuses épreuves n'eurent bientôt plus aucune signification, puisqu'à eux seuls, les tronçons de liaison firent la sélection. Et les conditions atmosphériques causèrent en outre la suppression de la course prévue sur le circuit de Chimay! Pourtant, les rares épreuves qui purent se disputer dans

*Un hippodrome glacé,
quatre voitures
et un brouillard de neige.
Waldegaard.*



*Un tracé fait au chasse-neige
sur un lac glacé.
Les Suédois sont friands du spectacle.*

*Quatre par quatre, sur quatre tours.
C'est le meilleur qui gagne,
coéquipier à bord s'il vous plaît!*

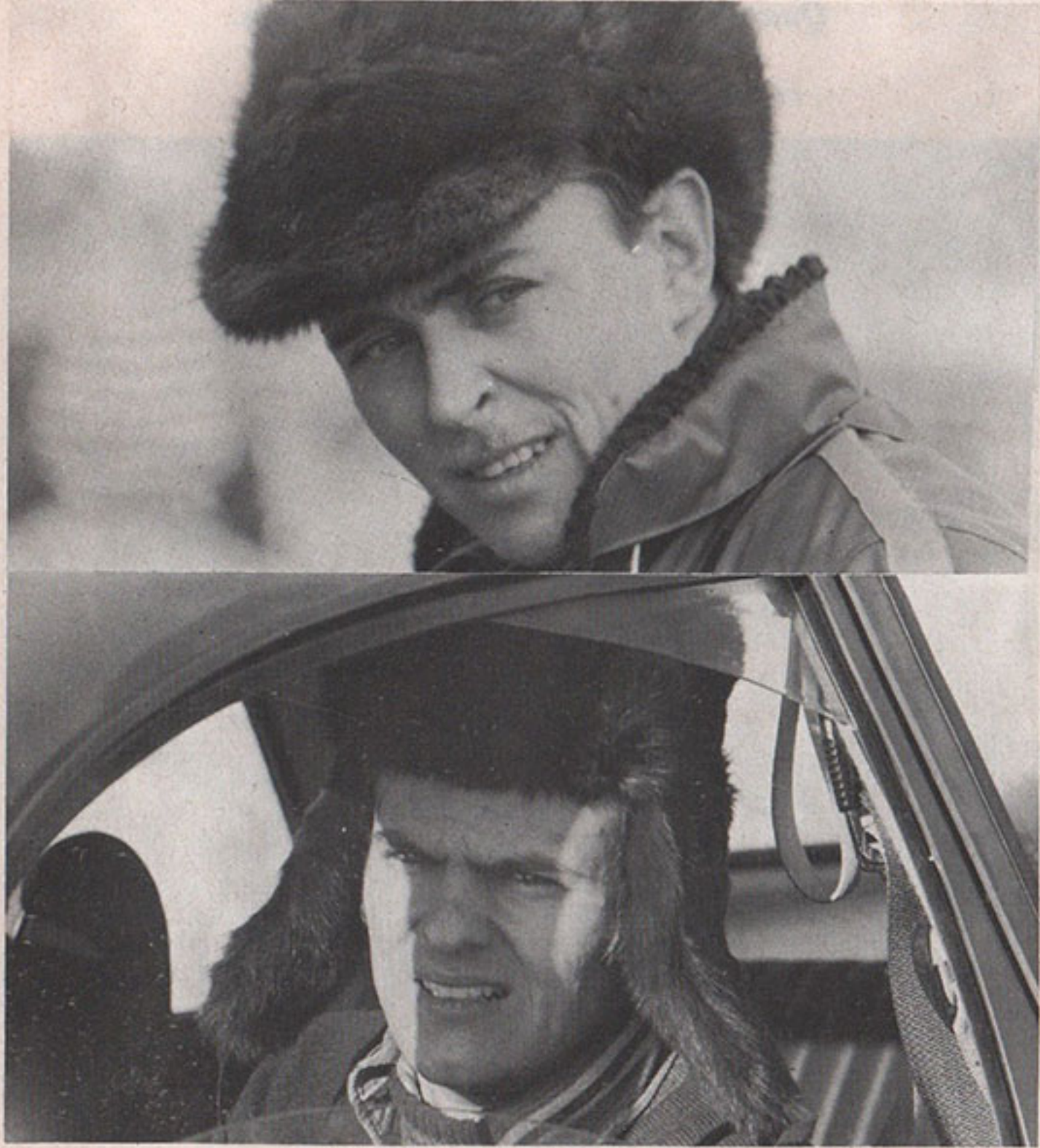


des conditions normales firent apparaître la supériorité de Jean Vinatier et de son Alpine 1440 cc. Jamais aucun de ses adversaires ne fut en mesure de la lui contester. Un seul peut-être aurait pu l'obliger à surveiller plus attentivement ses arrières : Laurent. A ne pas confondre avec Claude Laurent qui court sur Daf. Celui-là se prénomme Serge, mais peut-être le connaissez-vous sous l'amusant pseudonyme de « Kyciphrothe » sous lequel il courait précédemment, avec son coéquipier naturellement baptisé « Cipik »... Laurent est un homme du Nord qui s'était signalé en 1968 par les résultats qu'il avait obtenus dans divers rallyes nationaux. Possédant une berlinette équipée d'un moteur 1440 cc préparé par Ferry, il fut toujours derrière Vinatier, mais jamais très loin. Comme bien d'autres, il fut victime de la neige, et aussi d'une insignifiante sortie de route qui malgré tout l'immobilisa. Parmi les animateurs de ces Routes du Nord, il en est un dont les performances ne passèrent de nouveau pas inaperçues, ce fut Jean-Luc Thérier. Encore une fois, il emmena sa Gordini avec un brio exceptionnel, arrivant à placer sa voiture à la troisième place du classement général devant des voitures

telles que des Porsche et des Alpine. Malheureusement, il devait comme beaucoup être victime de la tempête. Derrière Vinatier, une autre Alpine prenait la deuxième place. Il s'agissait d'une berlinette 1300, celle-là même que Jacques Henry gagna après avoir remporté le Challenge Alpine 68. Sur les 12 voitures ayant pu rejoindre Lille, on en trouvait onze appartenant soit au groupe GT, soit au groupe sport-prototype. Pourquoi? Simplement parce que ce sont elles qui partirent en tête du rallye et qu'elles essayèrent un peu plus tard que les autres, la tempête. Autrement dit, si le contraire s'était produit, on n'aurait trouvé que des Tourismes à l'arrivée. Il est donc impératif que, comme à Monte-Carlo, comme en Suède, comme dans bien d'autres rallyes étrangers encore, on fasse partir dans nos épreuves les pilotes de notoriété en tête, selon leur palmarès. Peut-être alors Thérier aurait-il pu gagner les Routes du Nord? Quelques jours après ce rallye infernal, nous prenions l'avion pour nous rendre en Suède afin d'y suivre ce rallye lointain dont on parle tant, mais qui est encore trop méconnu. Là-bas, on est sûr d'une chose : il y

Simo Lampinen

Stig Blomqvist



fait froid; et de la neige, il y en a, jusqu'à en exporter, ce qui arrangerait d'ailleurs bien certains de nos rallyes hivernaux!

Quand on vous parle de la Suède, en général c'est toujours pour vous demander comment sont les Suédoises. Pour ne rien vous cacher, nous avons été un peu déçus, et le rallye présentait beaucoup plus d'intérêt!

Mais fermons la parenthèse, nous n'étions là-bas que pour assister à cette formidable épreuve! (Le rédacteur en chef va sûrement lire mon papier, n'est-ce-pas...) Bon.

D'abord, en arrivant à Stockholm, on ne peut moins faire que de se mettre dans l'ambiance. Les routes sont uniformément enneigées et glacées, et l'on comprend vite pourquoi la Suède est une pépinière de pilotes. Je crois que l'on pourrait aussi bien les recruter parmi les chauffeurs de poids lourds, que de taxis. C'est incroyable, les gens vivent là-bas perpétuellement «en travers». Il faut s'y habituer, voilà tout. Ça demande pourtant un moment, surtout en ville!

A l'aéroport, une Saab que nous avait confiée l'usine nous attendait, et aussitôt, nous nous rendîmes à Karlstad, épice de rallye. Plus au nord, le froid se fait encore davan-

tage sentir. La température (- 15° environ à Stockholm) passe allégrement à - 25°. Il faut s'y faire!...

D'ailleurs, pour nous rassurer, on nous raconta qu'il y a deux ou trois ans, plus au nord encore, les concurrents durent affronter moins 40° et pire! Nous allions nous contenter cette année de moins 35°, ce qui était déjà largement suffisant, puisque l'un des mécaniciens de Lancia eut une oreille gelée pour avoir travaillé sans couvre-chef.

Aux contrôles de vérification, on ne voit que des Saab et des Opel. Ces voitures sont en Suède ce que sont nos Gordini en France. Ces deux marques représentaient à elles seules la moitié des engagés. De plus, et bien que l'épreuve comptait pour le Championnat d'Europe, toutes étaient soit des groupes 2, soit des groupes 1, à l'exception de quelques rarissimes groupes 3. En Suède, le Championnat des rallyes n'est ouvert qu'aux voitures de Tourisme et de Tourisme de série, ce qui justifiait cette désaffection pour les Grand Tourisme.

Waldegaard y accomplit une course remarquable de vitesse et de régularité. Il remporta 29 victoires en «spéciales» sur 44 disputées. Il pilotait une Porsche de l'importateur sué-

Sans Neige ni Glace, un faux Critérium.



Les rois du dérapage.

dois, une 911 L groupe 2. Seuls Simo Lampinen et sa Saab l'inquiétèrent lorsqu'une violente tempête de neige s'abattit sur le rallye au cours de la deuxième étape. Dès qu'elle cessa, Waldegaard prit à nouveau le large pour terminer avec près de 8 minutes d'avance. Parmi les principaux animateurs on trouva Lampinen, Eriksson, Kulläng, Ake et Ove Andersson, Kalstrom, Blomkvist, Lindberg. C'est-à-dire Saab, Opel, BMW et Ford. Ove Andersson cassa la transmission de sa BMW, incident qui allait également se produire sur les Ford. En réalité, ce furent Porsche, Saab et Opel qui tirèrent le mieux leur épingle du jeu. Saab disposait d'une équipe compacte et très bien organisée avec Lampinen, Orrenius, Trana et Lindberg. Tous les quatre rejoignaient Karlstad, occupant respectivement les deuxième, neuvième, septième et cinquième place, sans compter que l'indépendant S. Blomkvist permettait à la firme suédoise de placer cinq voitures dans les dix premiers. Mais ce sont les Opel Kadett groupe 2 qui surprisent le plus par leur comportement. Ove Eriksson et A. Kulläng terminèrent aux troisième et quatrième places avec des voitures dont la puissance oscillait entre 135 et 140 CV. Certes Opel-

Gérard Larrousse.

Si je la casse, je n'en aurai pas une autre!

*Ah! s'il y avait eu de la neige...
Jean-Luc Thérier.*



Suède avait une puissante équipe de huit voitures (Kadett, Rekord, Vauxhall). Neuf parmi les vingt premiers conduisaient des Opel, Nasenius avec une grosse Rekord remportait le classement Tourisme de série, et la 10^e place du général.

Quelle épreuve, ce rallye de Suède! Dommage que nos pilotes et nos constructeurs ne s'y alignent pas (Renault, cependant, participa en 67). Une tentative comme celle-la serait sans aucun doute d'une très grande utilité, pour les uns comme pour les autres. Lancia n'a pas hésité à mettre un pilote Italien au milieu des Suédois. Munari s'en est fort bien tiré jusqu'à sa sortie de route, et de plus l'expérience qu'il a acquis n'est certainement pas négligeable.

Après la Suède, le rallye qui suivait allait nous paraître bien fade puisque la neige que l'on attendait n'était pas au rendez-vous. Ou, tout du moins, ne l'était plus. Un redoux l'avait fait fondre presque totalement, et le Critérium Neige et Glace n'allait plus être qu'un rallye de printemps. Ce déneigement décida Gérard Larrousse à partir sur une Porsche prototype, la fameuse R équipée d'un deux litres, quatre arbres à cames en tête, pour lequel on annonce une puissance de 240 CV. On avait pré-

un mois dans le rallye

venu Gérard : s'il la cassait, il n'en aurait pas d'autre. Et chez Porsche, c'était plus qu'une mise en garde. La prise en main de ce bolide, Gérard la fit dans l'escalade de la rapide course de côte de Chamrousse quelques heures avant le départ. Inutile de dire qu'il ne connaissait pas à fond sa voiture au moment du départ. C'est pourtant dans Chamrousse qu'il gagna le Critérium Neige et Glace, puisque l'écart qui le séparait à l'arrivée de Vinatier était identique à celui qu'il creusa dans cette course (30"4 exactement). Avec son Alpine 1440 cc, Jean Vinatier fit, par la suite, jeu égal avec Gérard, le devançant en particulier dans le Revard enneigé où sa Berlinette fut bien plus à l'aise que le fût la surpuissante Porsche. Gérard pensait qu'Andruet pouvait être en mesure de le battre avec l'Alpine 1600, mais Jean-Claude, trop fougueux, sortit... six fois de la route, la sixième étant la bonne et la dernière!

Du coup, Gérard put contenir les assauts de Vinatier qui, en fait, perdit tout espoir de le rattraper dès Chamrousse. Mais s'il y avait eu de la neige en abondance? D'abord Gérard ne serait pas parti au volant de la R, mais de son mulot, une 911 T. Le comportement de la R sur la neige posait vraiment trop de problèmes de pilotage. Alors, les Alpines se seraient trouvées à égalité avec la Porsche, et le résultat eut été incertain. Avec une GT, Jean-Pierre Nicolas remporta une belle troisième place, ayant pourtant la nostalgie de la seconde qu'il avait enlevée l'an passé au volant... d'une Gordini de série. Quant à Henri Balas, dont le comportement fut très méritoire, il prouva définitivement que le meilleur régional ne peut désormais plus espérer une victoire face aux pilotes d'usine. Ce temps est révolu, l'expérience, l'entraînement, et l'équipement sont désormais les seuls facteurs de réussite.

Contrairement au rallye de Suède, où le problème du choix des pneus n'existe pas (les pilotes utilisent un seul type de pneu), le Critérium Neige et Glace permit aux usines d'utiliser le stock qui leur restait de Monte-Carlo. Et moins la route est uniformément enneigée, plus le choix est délicat. A vrai dire, personne ici ne commit d'erreur.

L'usine qui regretta sans doute le plus ce manque de neige fut Citroën.

Après Monte-Carlo et les Routes du Nord auxquels elle ne participa pas alors qu'il y avait abondance de neige, le Critérium Neige et Glace en était justement dépourvu... C'est l'histoire du chat et de la souris! Le Neige et Glace terminait la série des rallyes d'hiver français. Le Lyon-Charbonnières pouvant cependant encore réserver quelques surprises de ce côté... Mais il est alors bien tard dans la saison...

Quoi qu'il en soit, on s'aperçoit que tous les rallyes auxquels ont officiellement participé les pilotes de Porsche ont été gagnés par la marque allemande : Monte-Carlo, Suède, Neige et Glace. Un beau début de saison 1969 non?

Toutes sont évidemment fortement protégées par un imposant carénage, et beaucoup conservent leurs enjoliveurs de roues (la poussière de neige gelée empêchant dans le cas contraire un changement rapide des roues). Le nombre des engagés était impressionnant, il dépassait cette année les 130 voitures.

Le moins que l'on puisse dire est que le rallye de Suède fait preuve d'une forte personnalité. D'abord, il se dispute dans des conditions atmosphériques très particulières, ensuite il se court exclusivement sur — tenez-vous bien — 44 épreuves de classement. La route ne joue ici qu'un strict rôle de liaison. Les 2 700 kilomètres du parcours ne sont scindés qu'en 10 longues étapes au sein desquelles se disputent parfois plus de sept épreuves de classement. Comme la moyenne imposée dans les étapes de liaison est très faible et que les épreuves de classement, véritables courses, permettent d'augmenter très sensiblement l'allure, les concurrents arrivent aux contrôles avec des avances telles qu'ils peuvent accomplir des travaux parfois considérables sur les voitures. Ainsi, l'on n'hésita pas à changer la boîte de la Porsche de Waldegaard, comme celle de la Saab de Lampinen ou bien encore le pont de l'Opel de Kulläng...

Ce côté quelque peu critiquable du rallye de Suède, permet de voir à l'arrivée presque tous les animateurs du début de course. Malgré tout, le nombre des abandons fut assez important, de l'ordre de cinquante. Il faut dire que le rallye de Suède est excessivement difficile, tant pour les voitures que pour les pilotes. Les premières sont perpétuellement soumises au froid, à la poussière de neige qui s'agglutine et se gèle à des endroits précis. De bons chauffages et dégivrages sont indispensables, l'utili-

sation de graisse spéciale est nécessaire si l'on veut éviter de mauvaises surprises. Lancia qui, courageusement, avait engagé deux voitures, connut ainsi des problèmes dus au froid. Les roues arrière se bloquaient, les conduits de liquide de freins gelaient et se cassaient, etc.

Quant aux pilotes, leurs réflexes doivent perpétuellement rester en éveil, car ils affrontent, bien entendu, la glissance continue de la route, mais aussi le brouillard de neige qui parfois supprime toute visibilité. Mais quel entraînement pour eux! Ils peuvent donner libre cours à leur audace. Ici, les sorties de route ne sont sanctionnées que par de la tôle froissée par une collision avec un mur de neige. Ils connaissent ainsi sans danger excessif leur limite, et les dérapages pour eux n'ont plus de secret. On comprend mieux en assistant à ce rallye pourquoi les Nordiques tiennent souvent le haut du pavé dans les grands rallyes internationaux. La neige et la glace sont une incomparable école de conduite...

Ainsi, chose assez surprenante tout de même, sur 100 pilotes, on en trouve au moins 60 qui marchent vraiment fort! Le rallye devient alors un spectacle à ne pas rater, bien que le froid ait vite raison de votre fanatisme.

Les Suédois sont friands de rallyes. Là-bas, c'est un sport national auquel viennent assister des milliers de spectateurs. Il est considéré comme peut l'être chez nous le football par exemple. Et bien souvent les organisateurs s'arrangent pour que certaines de leurs épreuves soient un véritable spectacle. Ainsi quelques-unes se disputent sur des rivières ou des lacs gelés, à proximité d'un pont du haut duquel les spectateurs assistent aux spectaculaires dérapages de leurs champions. De même, les courses sur hippodrome où, quatre par quatre et avec leurs coéquipiers en voiture (!) les pilotes s'affrontent sur quelques tours. Quel spectacle! Ici, on paie pour les voir tourner, et on n'est pas volé! Le rallye de Suède est certainement le rallye le plus spectaculaire et le plus facile à suivre, malgré le nombre impressionnant d'épreuves de classement. L'information est le principal souci des organisateurs, qui communiquent promptement les temps et les classements provisoires après chaque épreuve. L'organisation est un modèle du genre, certainement facilitée par la discipline des Suédois, nous le reconnaissons volontiers, mais tout de même...

dictionnaire du sport automobile

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

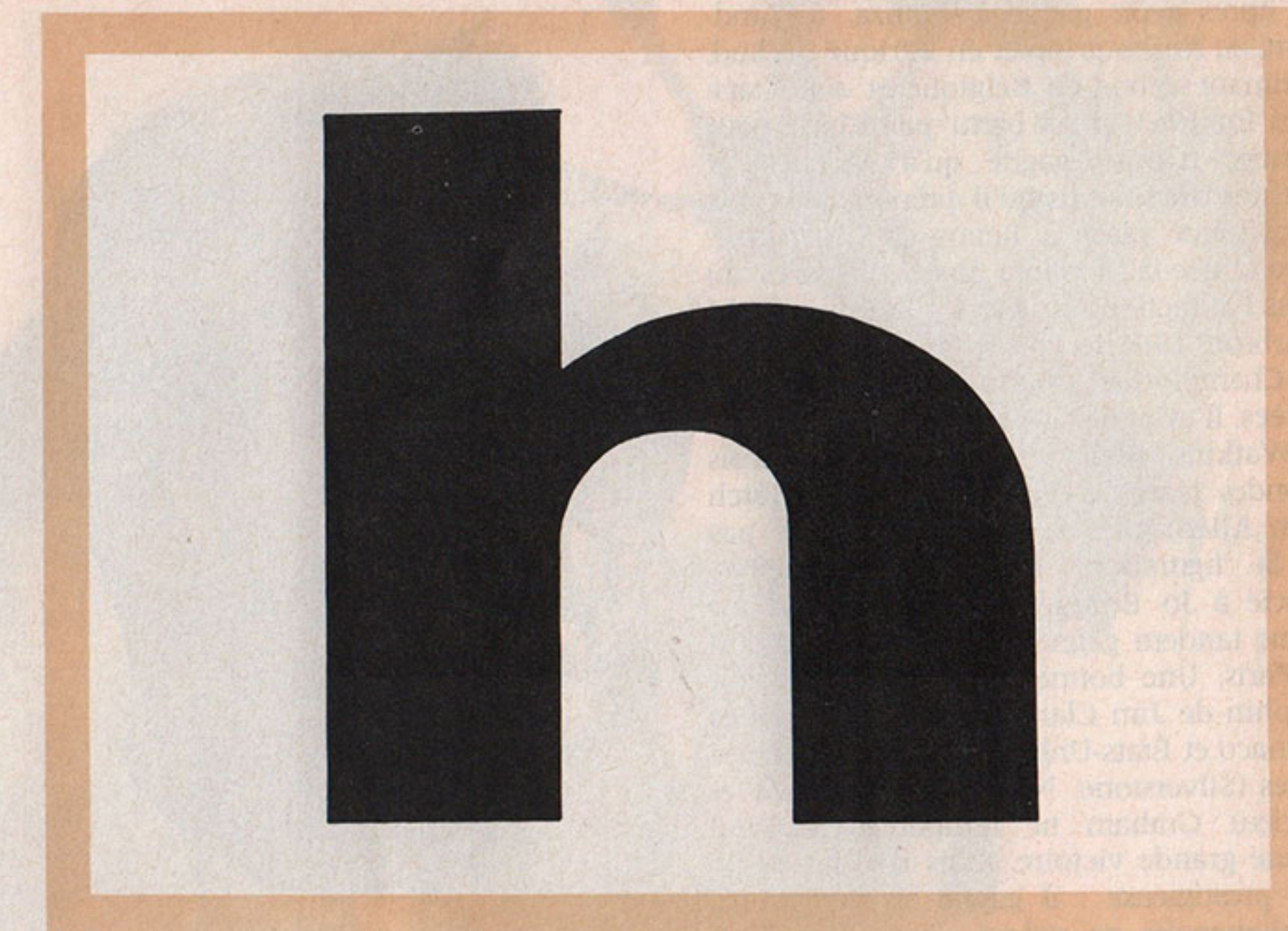
Healey Donald : Sportif anglais qui remporta, en 1931, le rallye de Monte-Carlo au volant d'une 4,5 litres Invicta, avant de se consacrer à la construction de voitures, dès la fin de la guerre en 1946. Le modèle de la marque le plus connu fut la Healey Silverstone, une berlinette sportive montée avec un moteur Healey 4 cylindres, 4,4 litres à culasse hémisphérique. En 1950, il produisit une voiture sous le nom de Healey Nash. Elle était équipée d'une mécanique américaine Nash 6 cylindres de



3,8 litres de cylindrée et l'une de ces voitures prit la quatrième place aux 24 Heures du Mans 1950. Puis il produisit une voiture dans laquelle il montait le 4 cylindres 2,7 litres Austin du type Atlantic qui n'eut aucun succès. Par contre, la voiture de sport de Healey plut beaucoup à la clientèle et Austin lui-même en reprit la fabrication sous le nom d'Austin-Healey. C'est cette voiture qui, par la suite, devait être munie d'un 3 litres 6 cylindres et qui obtint un certain palmarès sur la route dont le plus beau fleuron est sans doute la victoire de Pat Moss dans le Liège-Sofia-Liège 1960. Cette voiture était encore en fabrication en 1968.

Heim : En 1922, apparut en course pour la première fois cette marque portant le nom du constructeur, un ancien coureur allemand. Cette année-là, deux voitures prirent part au Grand Prix d'Italie. Les succès escomptés ne se matérialisèrent pas ce qui n'empêcha pas Heim de sortir en 1924 une très belle 6 cylindres de sport de 2,4 litres de cylindrée à 1 ACT. Ce fut le chant du cygne de la marque qui abandonna toute production en 1926.

Henry (Ernest) : Ingénieur d'origine suisse, Henry est connu comme le père des moteurs à 2 arbres à cames en tête. C'est à lui que l'on doit les célèbres Peugeot d'avant-guerre dont descendent tous les moteurs de compétition actuels. Puis il dessina les très belles 8 cylindres Ballot ainsi que diverses voitures de



course à 4 cylindres. La technique Henry a marqué de son empreinte toutes les mécaniques de compétition lui ayant succédé.

Hermès Simplex : Les voitures Hermès Simplex furent dessinées par Ettore Bugatti et furent construites à la Société Alsacienne de Construction Mécanique à Graffenstaden sous la direction de Mathis. C'étaient de très grosses voitures de forte cylindrée 40, 50 et 90 CV. Elles participèrent à quelques épreuves principalement en Allemagne. Un de ces châssis existe toujours en France.

Herrmann Hans : Né en 1928 à Stuttgart, Herrmann débuta sur une Porsche 1100 cc en 1951. Le plus prometteur parmi les jeunes pilotes allemands fait partie de la fameuse équipe Mercedes en 1954, époque à laquelle il prend notamment la troisième place au Grand Prix de Berlin. Puis il passe chez BRM avant d'avoir un grave accident à l'Avus. En 1958, remis, il revient chez Porsche pour lequel il court avec une certaine réussite comme l'atteste par exemple une 3^e place aux 24 Heures du Mans en compagnie de Jean Behra. En 1960, il revient à la monoplace en même temps que la marque allemande, mais les voitures ne sont pas tout à fait compétitives. Il terminera tout de même 2^e du GP de Solitude en F2. Entre temps, il meuble son palmarès surtout dans les épreuves sport de longue haleine (par exemple : 2^e aux 1 000 km du Nurburgring 1962). 1963 le voit passer chez Abarth en tant que premier pilote. Mais une fois de plus, en 1966, il reviendra chez Porsche pour le compte de qui il participe régulièrement à toutes les épreuves de Championnat du Monde des constructeurs. L'année de ce retour à la firme de Stuttgart, il termine quatrième aux 12 Heures de Sebring et aux 1 000 kilomètres de Monza, cinquième aux 24 Heures du Mans. En 1967, il glane des places d'honneur à Daytona, Sebring, Monza, Spa, Paris et au Mans où il gagne à l'indice.

1968 l'a également vu gagner les 12 Heures de Sebring et les 1 000 kilomètres de Paris, tandis qu'il terminait deuxième à Daytona et au Nurburgring.

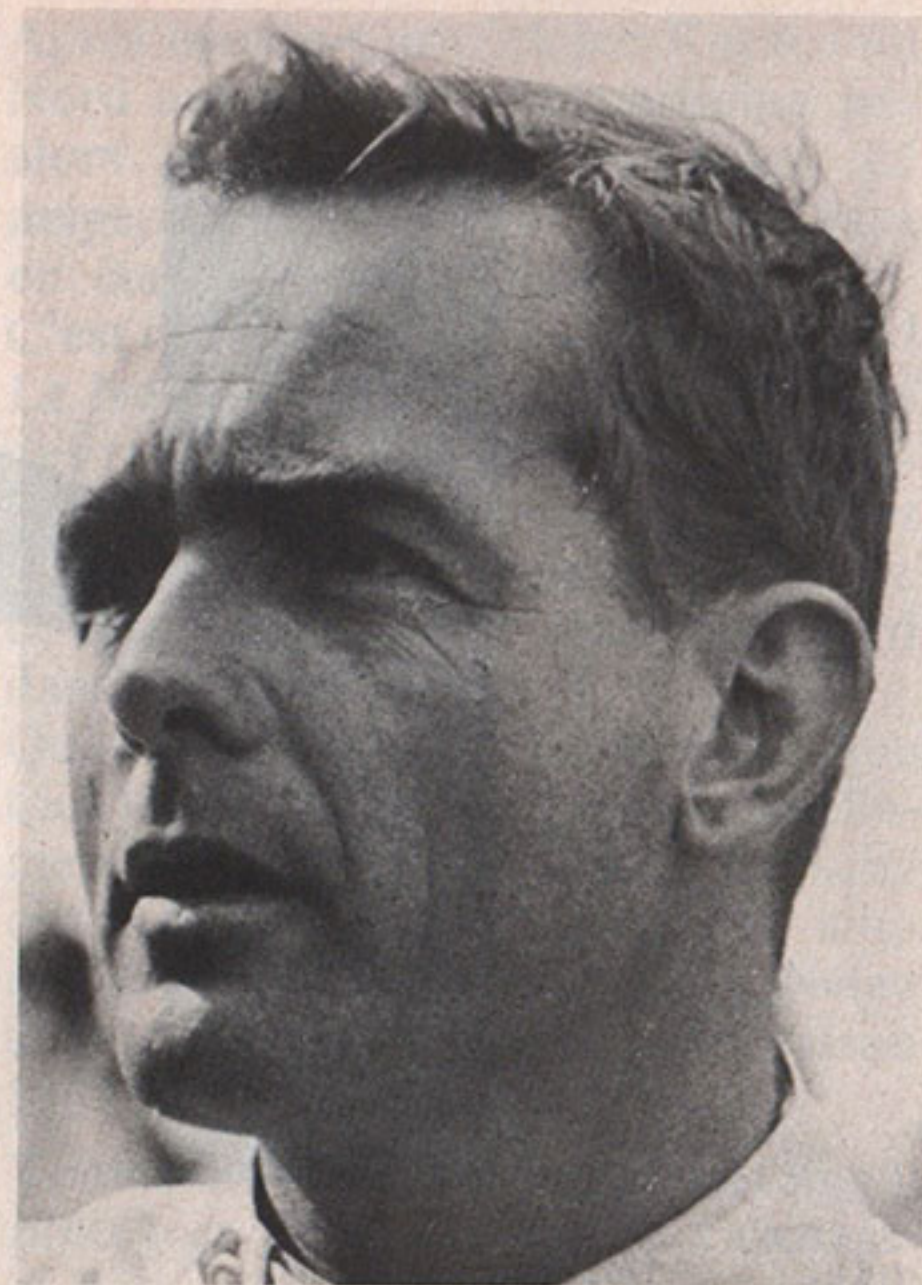
Hill Graham : Graham Hill est né le 15 février 1929 dans un faubourg de Londres et depuis, ce major Thompson de l'automobile, portant moustache et casque bleu foncé à huit bandes blanches verticales, a couru 103 Grands Prix à fin 1968 et obtenu deux titres de Champion du Monde. C'est en 1953 qu'il conduisit sa première monoplace, une Cooper F3 de l'école de pilotage de Brands Hatch. Après un remplacement effectué comme mécano chez Lotus, il devient mécanicien à plein temps de



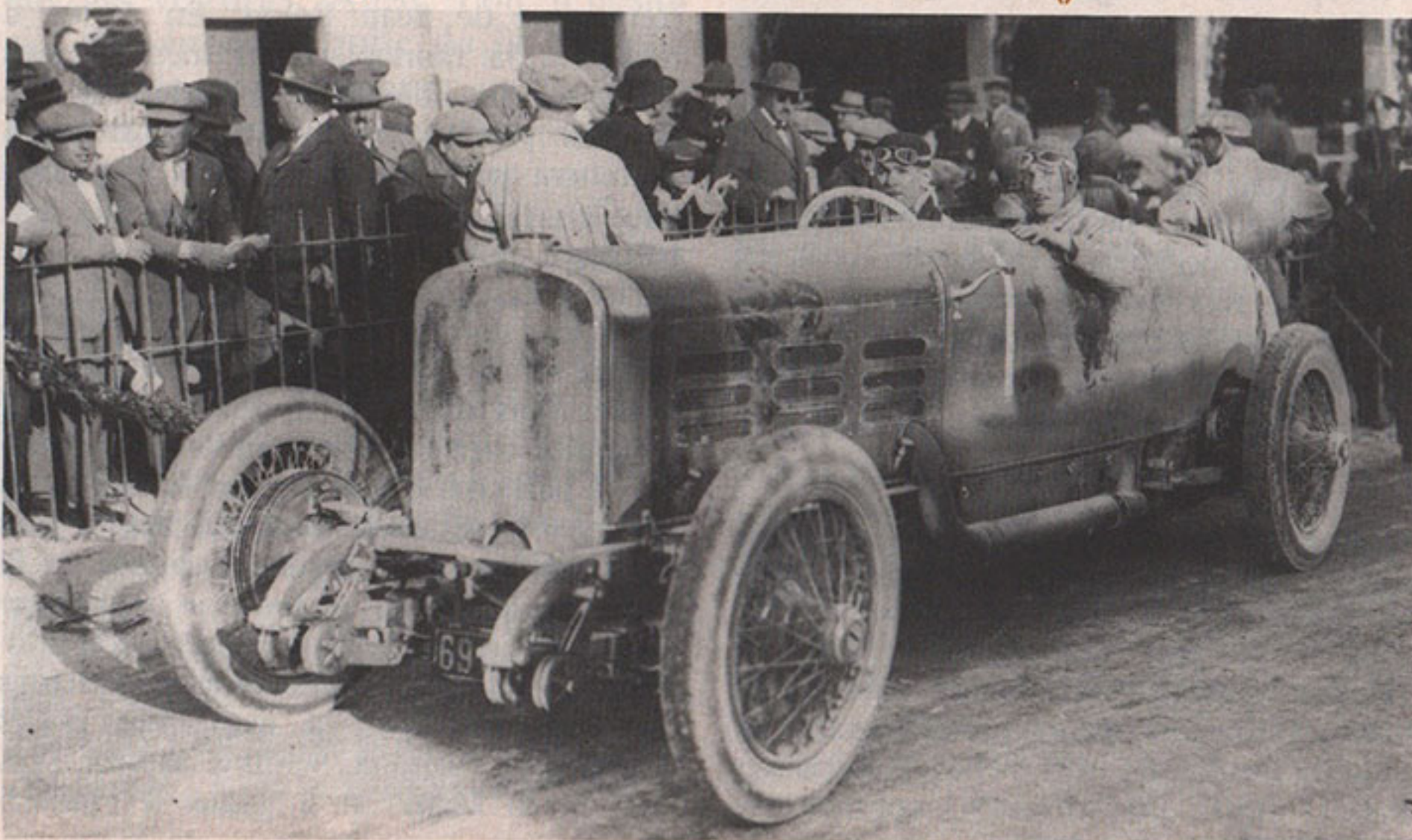
Dan Margulies pour entretenir une Jaguar C. Puis il est engagé par Colin Chapman et après un essai concluant, il devient pilote chez Lotus. Après un apprentissage au volant des F2 de la marque, il participe à son premier Grand Prix en 1954 à Monaco. Mais ses premiers succès, il les connaît à son passage chez BRM en 1962, année où il est sacré Champion du Monde pour la première

fois après avoir gagné à Monza, à Zandvoort, au Nurburgring et en Afrique du Sud, terminant second en Belgique et aux États-Unis. En 1963, il est battu par Clark pour le titre, n'ayant gagné qu'à Monaco et Watkins Glen tandis qu'il prenait deux fois la troisième place à Reims et Silverstone. Cette année-là, il pilote aux 24 Heures du Mans l'attraction numéro 1 : la Rover BRM à turbine. 1964 le voit de nouveau second au Championnat, battu d'un point par Surtees. Il avait de nouveau gagné à Monaco et Watkins Glen, et il avait pris trois secondes places à l'ACE, à Brands Hatch et en Allemagne. Au Mans, il ne fait pas de la figuration, remportant l'épreuve, associé à Jo Bonnier sur Ferrari LM. Le même tandem gagnera aussi les 1 000 km de Paris. Une bonne saison 1965 le voit dauphin de Jim Clark après deux victoires (Monaco et États-Unis) et quatre deuxième places (Silverstone, Nurburgring, Monza et Mexico). Graham ne remporte en 1966 qu'une grande victoire, mais il s'agit de la plus prestigieuse : il gagne les 500 Miles d'Indianapolis au volant d'une Lola-Ford de l'écurie Mecom. Il n'en a pas délaissé la F1 pour autant et il épingle à son palmarès des places d'honneur à Zandvoort, Monaco, au Nurburgring, à Brands Hatch... Puis la saison suivante, il retourne à ses premières amours et se retrouve avec Jim Clark au sein du Team Lotus. Son année n'est pas si brillante que les précédentes lorsqu'il courait pour BRM et ses meilleures performances, il les réalise à Monaco et à Watkins Glen, deux circuits lui ayant toujours réussis. Et c'est 1968 qui allait lui amener un deuxième titre de Champion du Monde. Lorsqu'en début de saison il gagna en Espagne, il n'avait plus franchi en tête la ligne d'arrivée d'un Grand Prix depuis Watkins Glen 1965. Peu après il récidiva à Monaco, termina deuxième au Nurburgring, ce qui, s'ajoutant aux points acquis à Kyalami (second), le mettait en posture d'être Champion avant Mexico. La Lotus Gold Leaf termina première au Mexique, permettant à son pilote d'enlever ainsi le titre pour la deuxième fois, battant Stewart sur le fil.

Hill Phil : Né en 1927 à Miami, ce pilote américain fut Champion du Monde en 1961 et a un palmarès très brillant en sport. Il accomplit la plus grande partie de sa carrière dans l'écurie Ferrari. Sa carrière débute déjà en 1955 sur les bolides de Maranello par une victoire aux Bahamas et une seconde place aux 12 Heures de Sebring avec Carroll Shelby. Spécialiste des courses d'endurance, il remporte en 1958 les 24 Heures du Mans avec Gendebien et les 12 Heures de Sebring avec Collins, son coéquipier en F1. En 1960, pour la dernière année de la Formule 2,5 litres, il se distingue en terminant 3^e à Monaco et en gagnant à Monza. C'est en 1961, pour l'avènement des 1 500 cc, que Phil Hill devient Champion du Monde en finissant premier à Spa et Monza, deuxième à Aintree et Zandvoort et troisième à Monaco et au Nurburgring. Cette saison particulièrement faste pour lui devait aussi le voir triompher aux 24 Heures du Mans pour la deuxième fois et aux 12 Heures



de Sebring pour la troisième. L'année suivante lui est beaucoup moins favorable en monoplace, et s'il gagne de nouveau au Mans, il n'obtient outre sa victoire aux 1 000 km du Nurburgring que des accessits. Mais alors que jusqu'à présent, il n'avait piloté que des Ferrari, Phil Hill quitte la marque et devient chef de file d'une nouvelle marque italienne, ATS. C'est le fiasco complet, et il fera la saison de Grands Prix 1964 sur une Cooper-Climax. Ensuite on voit l'Américain dans diverses courses d'endurance au volant de Cobra, puis de Ford tandis qu'il abandonne la monoplace. En 1966, il dispose de la Chaparral 2D avec laquelle il participe à toutes les épreuves du Championnat du Monde des Constructeurs, et il remporte les 1 000 kilomètres du Nurburgring en compagnie de Jo Bonnier. Puis en 1967, il ajoute à son palmarès les 500 Miles de Brands Hatch qu'il gagna avec la Chaparral 2F et Mike Spence. Si maintenant, il a mis un terme à ses activités sportives, on voit cependant Hill dans de nombreux Grands Prix où il est l'envoyé d'une chaîne de TV américaine. D'autre part, ce mélomane averti possède une très belle collection de Vintages.



Hispano-Suiza : Dès 1909, la firme espagnole Hispano, qui fabriquait à Barcelone des voitures de luxe, construisit trois autos de compétition de 65 d'alésage et de 140 de course. En 1910, la course fut portée à 200 millimètres et Zucarelli remporta cette année-là la Coupe des Voiturettes. Une voiture dérivée de ce modèle fut cataloguée avec 80 d'alésage et 180 de course seulement. Elle remporta un très vif succès et on peut la considérer comme la Ferrari de l'époque. Connue sous le nom d'Alphonse XIII, elle roulait en 1912 à 115 km/h avec un châssis de 2,40 mètres d'empattement. C'est cette voiture qui inspira Pierre Frondaie pour son roman intitulé *L'homme à l'Hispano*. Des moteurs à ACT et compresseur furent fabriqués pour courir, mais ils ne participèrent à aucune compétition importante. Au salon 1919 apparut un modèle radicalement différent, la célèbre 32 CV. Cette voiture à vocation tourisme vit des exemplaires poussés triompher à Boulogne avec des caisses très légères en 1921 et 1922. Un de ces modèles à magnifique carrosserie en bois de Nieuport participa même à la Targa Florio en 1923 aux mains de Dubonnet. Elle n'y brilla pas particulièrement, mais elle gagna à Monza cette même année. Mais les Hispano étaient surtout des voitures de tourisme, et il fallut attendre le match Stutz-Hispano sur 24 heures à Indianapolis pour en revoir une grée en compétition. Nos lecteurs savent avec quelle facilité elle triompha de sa rivale américaine. Les Hispano, après cet exploit, ne faillirent plus à leur vocation essentiellement tourisme. De nos jours, l'un des plus beaux exemplaires connus de ces voitures est la 46 CV Sport de Gérard Crombac, rédacteur en chef de *Sport Auto*, qui est la réplique de la voiture d'Indianapolis.

Hisparco : Il s'agit d'une petite marque espagnole qui fabriquait des voitures de sport équipées de moteurs français 1 100 cc à compresseur. En 1926, la marque remporta un gros succès de vente dans son pays d'origine et elle en profita pour engager quelques voitures dans les épreuves de vitesse de l'époque, mais ces expériences ne s'avèrent pas concluantes.



SEPPAI OUPREMI

Feu vert !!!

C'est le "rush" de votre voiture quand votre moteur est à l'épreuve, au moment-test de sa régularité et de son impulsion. C'est toujours le moment-preuve de l'Huile Spéciale Sport SUPRA, 1^{re} à l'indice de protection.



Production des Huiles Renault S.A.

champion



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

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

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

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

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

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

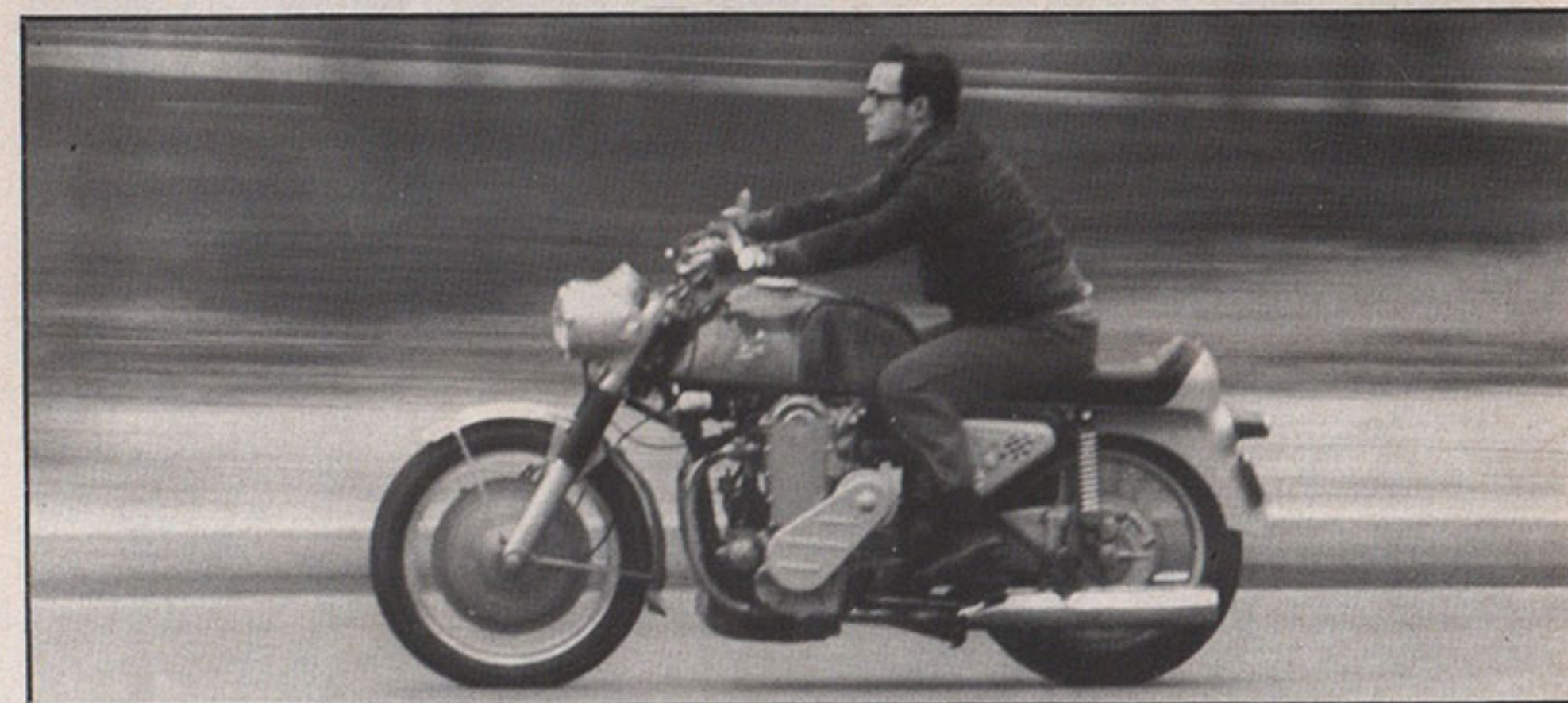
Souvent des étapes de liaison. C'est drôle ce que vous pouvez (et nous donc) détester les nationales. Mais comment cinq pour cent des automobilistes pourraient-ils "se faire plaisir" sur des routes embouteillées par 95 % de promeneurs du dimanche ? Et droites de surcroit.

*

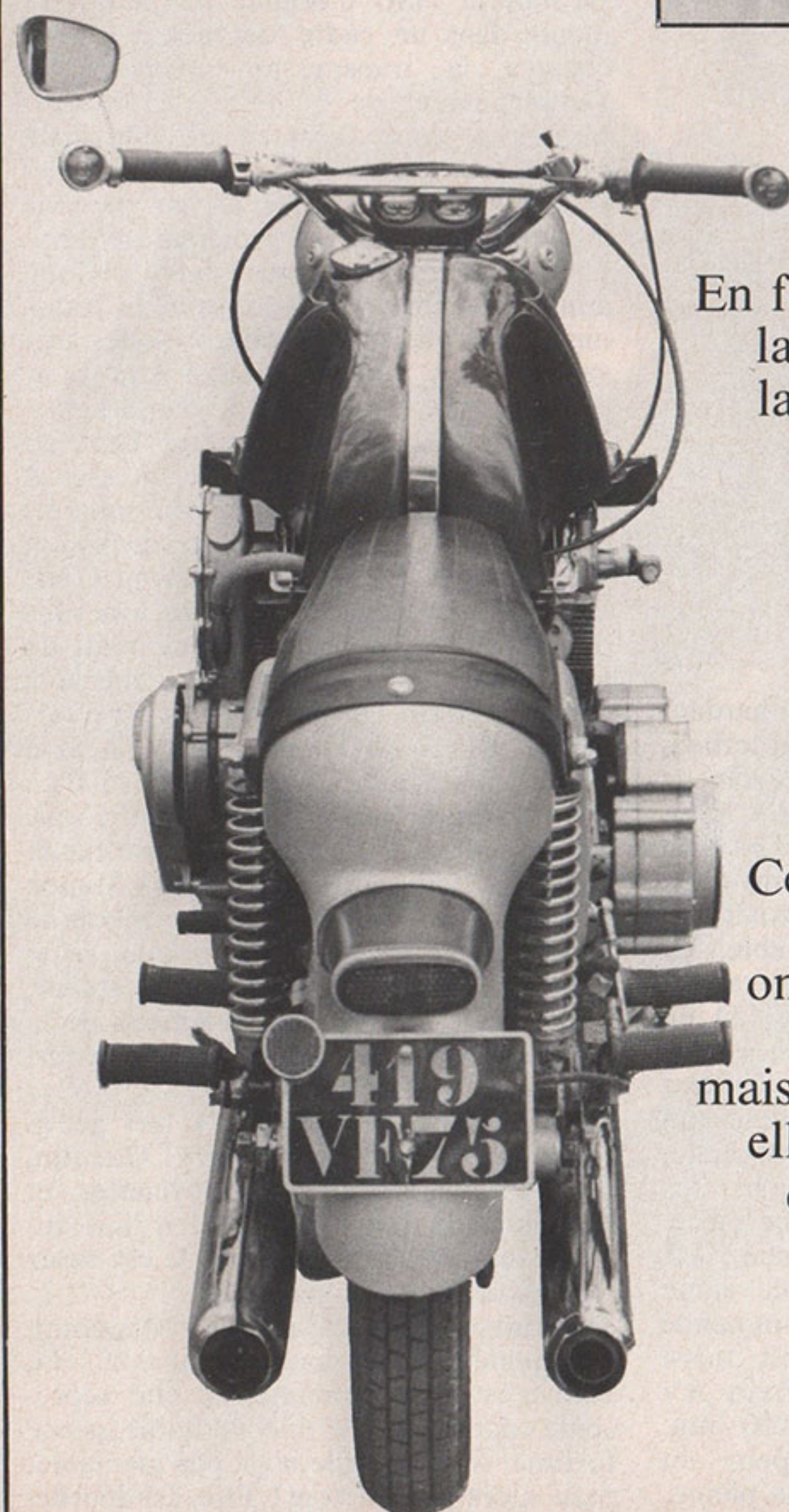
Simca 1000 'Spécial' / 145 chrono / 9.515 F

 **SIMCA**
ASSOCIÉ DE CHRYSLER

LA MAMMUTH



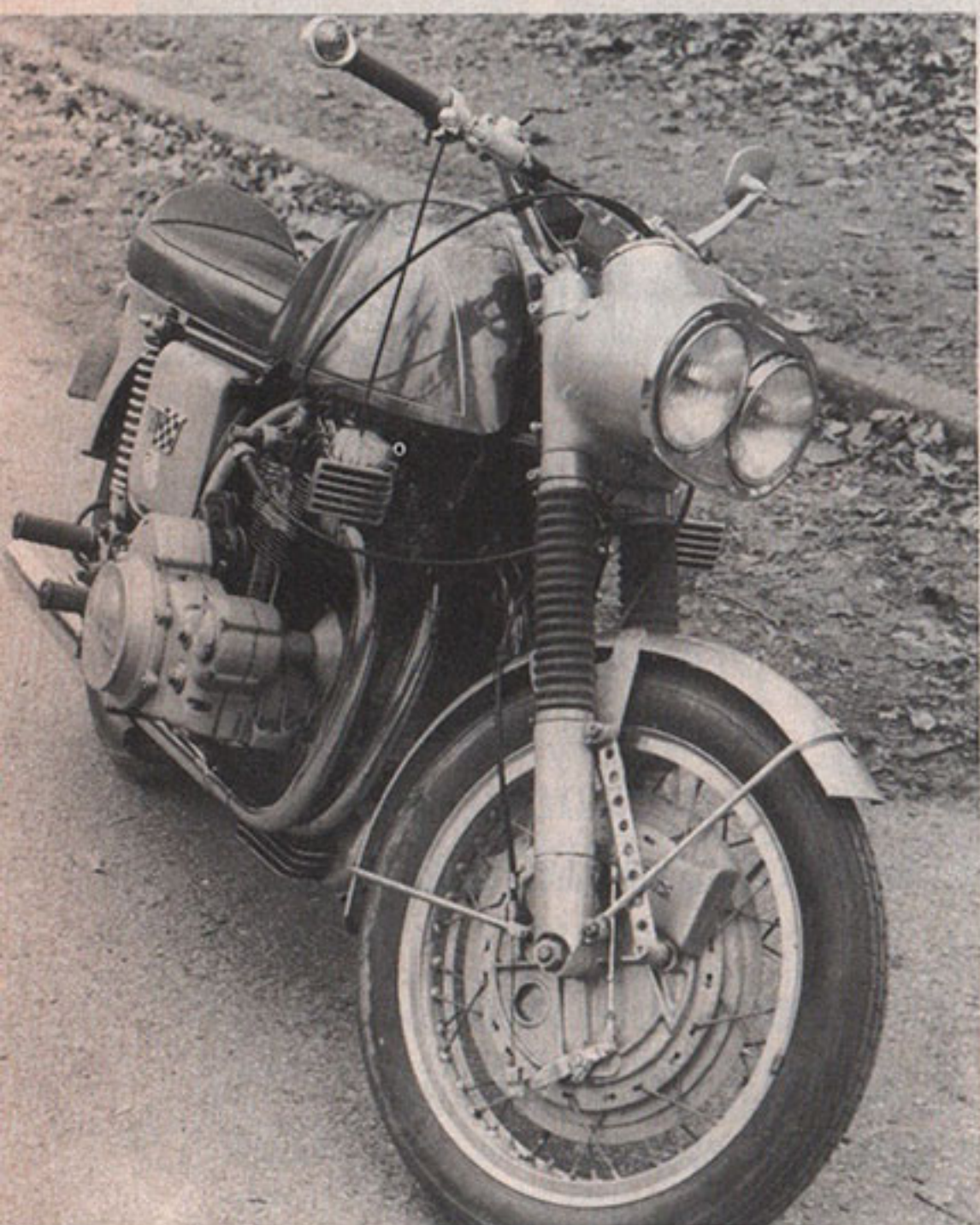
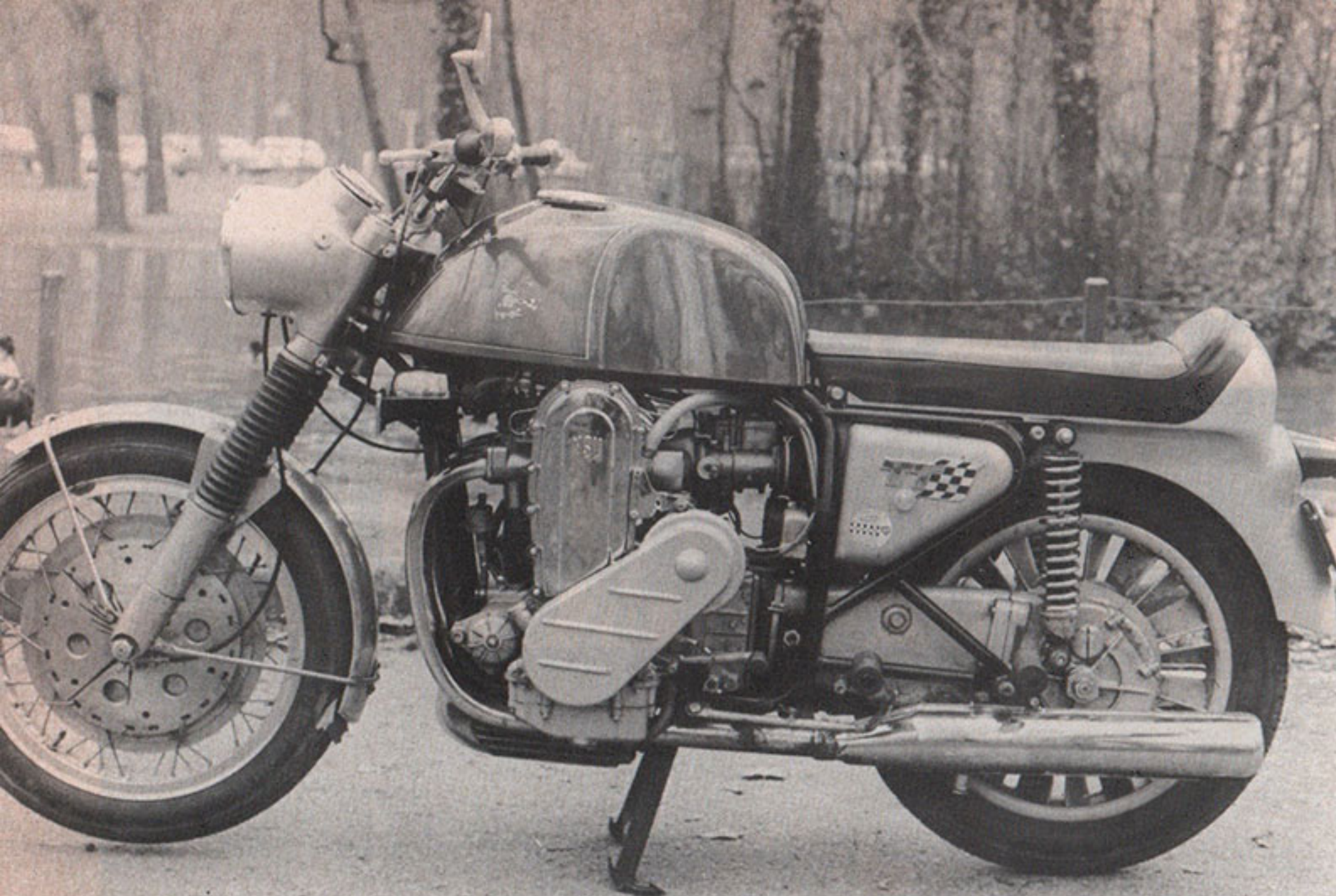
essai
par
Christian Lacombe



Rien que de par le nom, on ne peut tout de même pas s'imaginer qu'il s'agit d'un cyclomoteur... Ni même d'un vélomoteur prétentieux... En fait, la Mammuth est la plus énorme des motos, la plus monstrueuse, la plus impressionnante, la plus démente, la plus indéfinissable aussi...

Il faut la voir.

Alors là, vous en avez plein les yeux ! La Mammuth, c'est d'abord un moteur qui déborde de toutes parts, au point qu'il semble disproportionné par rapport au reste de la machine. Puis vous notez les deux gros phares, et enfin la roue arrière à palettes. Ce premier coup d'œil d'ensemble vous laisse une impression presque gênante : on n'est pas habitué à voir un « truc » pareil... On admire cette machine, c'est certain, mais on s' imagine difficilement qu'elle soit utilisable, elle fait plutôt penser à un de ces gros jouets que les Américains s'ingénient à construire et qu'ils nomment les Show Bikes. Mais là, il n'y a pas cette exubérance de chromes et de fioritures. Alors, on regarde de plus près, et l'on s'aperçoit que l'on a affaire à une vraie moto.



F. Munch, le père de la Mammuth, a construit ce monstre tout à fait par hasard. Il voulait, pour son usage personnel, une très grosse moto capable de rouler aisément à 200 km/h sur les autoroutes. Munch aurait pu dégonfler ses machines de courses qui étaient des 500 Horex, mais il a préféré opter pour la solution du gros moteur. De là à ce que cette mécanique provienne d'une automobile, il n'y a qu'un pas que la simplicité, le refroidissement à air et le rendement du moteur NSU a considérablement aidé à franchir. Ce 4 cylindres simple ACT commandé par chaîne existe en trois versions : 1000 cc, 1100 cc et 1200 cc. Ces trois moteurs équipent indifféremment les Mammuth. La première fut construite avec un moteur de 1000 cc, exactement 996 cc. Munch n'a pas touché au moteur proprement dit, il a placé les quatre cylindres face à la route dans un cadre de Norton Manx. Mais ce moteur n'est pas conçu pour ce cadre, et Munch refaçonnera complètement une

partie cycle autour du moteur en gardant toutefois le dessin du cadre Featherbed. Les modifications de la partie cycle ne s'arrêteront pas là. La fourche AV télescopique est réalisée par Munch. Les bras de fourche sont énormes, au moins deux fois plus gros que tout ce qui existe, ce qui assure une rigidité inébranlable. Le bras de suspension AR, de section carrée, n'est pas moins imposant. Il est fait en elektron et moulé d'une seule pièce avec le carter de chaîne étanche qui contient un tendeur de chaîne automatique. La roue AR est pour le moins originale, les rayons sont remplacés par des palettes et le tout est formé d'une pièce, moulée en elektron. Cette roue AR contient un frein Munch double came d'un diamètre de 220 mm commandé hydrauliquement. L'elektron est aussi grandement employé pour le frein AV double came d'un diamètre de 250 mm. Ces dimensions gigantesques pour un frein font que la roue AV semble pleine, bien qu'elle soit de 19 pouces. On

retrouve encore de l'elektron moulé dans les accessoires tels que le tableau de bord et la selle formant garde-boue AR. Ces pièces sont réellement légères mais leur aspect lui, est vraiment lourd et disgracieux. C'est la Mammuth, que voulez-vous...

Le tableau de bord est équipé d'un compteur et d'un compte-tours. Il comprend aussi deux interrupteurs à clé, un pour la mise en route et l'autre pour l'éclairage. Deux autres instruments sont fixés sur le guidon, il s'agit des cadrans de pression et de température d'huile. Une fois sur la machine, leur lecture est impossible car le tube de renfort du guidon les masque totalement. A l'œil, on estime la contenance du réservoir d'essence en polyester à 25 litres. Il n'en est rien, il fait tout au plus 15 litres, et ceci à cause de la batterie de 12 V qui prend place sur le cadre et le réservoir. Nous finirons cette description de la partie cycle par les amortisseurs arrière de fabrication maison et réglables en trois positions. On peut regretter que les quatre tubes d'échappement se réunissent dans deux silencieux alors que tous les motocyclistes auraient souhaité quatre mégaphones.

Le moteur NSU d'origine ne peut être monté dans un cadre de moto. Il faut changer la transmission primaire et l'emplacement de la boîte de vitesses. Munch a donc fabriqué de nouveaux carter, en elektron bien sûr. La transmission primaire s'effectue par pignons à taille droite. Sur les prochaines Mammuth, ces pignons seront à taille oblique afin de minimiser les à-coups de la transmission. L'embrayage multi-disques travaillant dans l'huile va aussi être remplacé par un embrayage à diaphragme. Actuellement, le multi-disques tient au plus 2000 km... La boîte de vitesses à quatre rapports est séparée du moteur, et comme les carters de transmission primaire, elle est faite en elektron. L'utilisation intensive de cet alliage a permis de réduire considérablement les poids de la machine, qui s'élève tout de même à 250 kg. L'allumage fait appel à un alternateur Bosch 400 watts. La machine essayée était équipée d'un moteur 1100 cc à un carburateur Weber double corps. La finition de cette Mammuth est excellente. Il faut dire aussi que Munch dispose d'un matériel ultra moderne pour construire ses motos. Une visite dans son « usine », disons plutôt atelier, m'a permis de constater le sérieux de la fabrication. Munch est un artisan certes, mais il ne « bricole » pas.

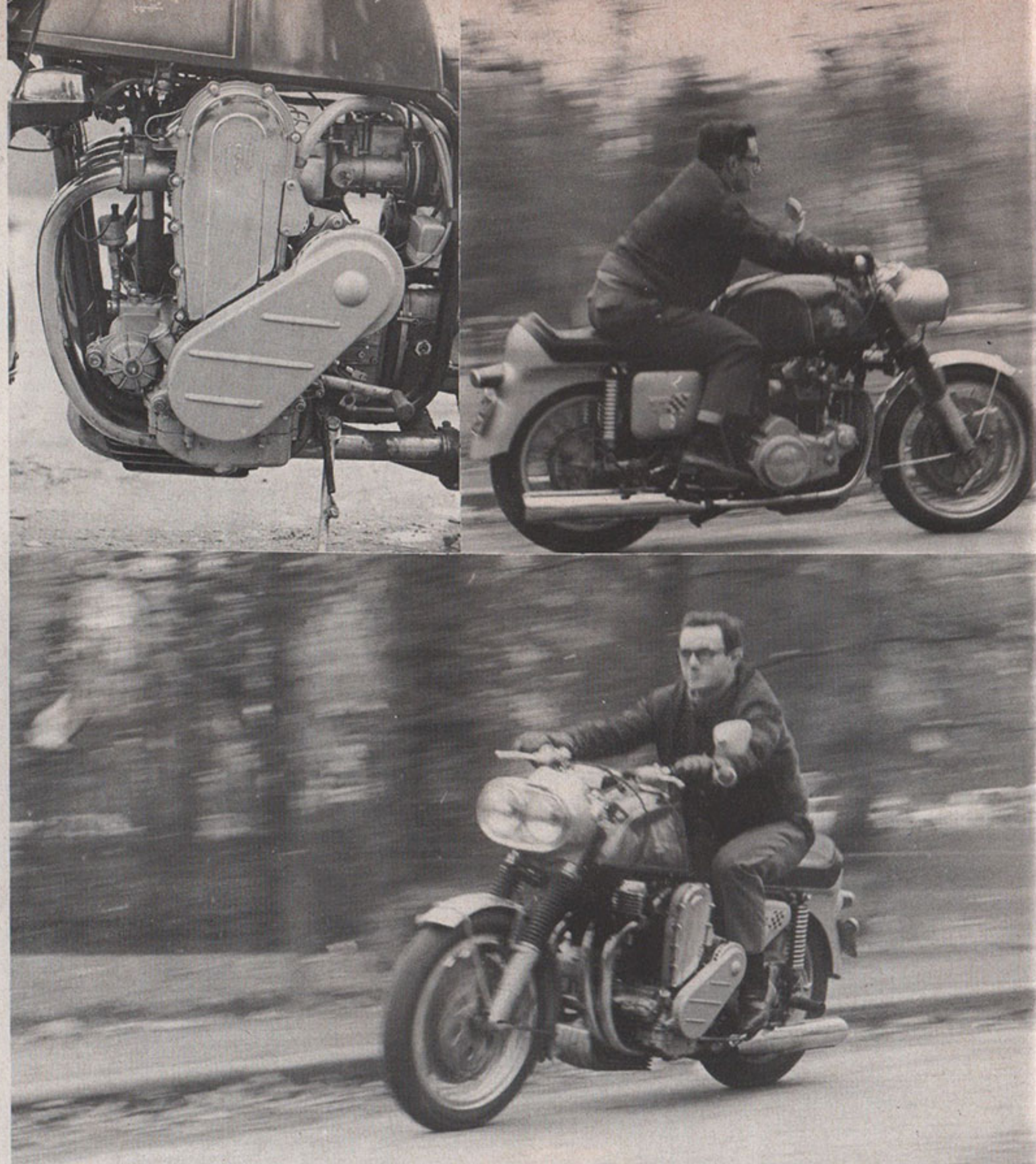
La Mammuth de l'essai m'a très gentiment été prêtée par Thierry Quentin, qui est assureur de motocyclettes et fanatique du deux roues. Il a fait les Éléphants avec son monstre. C'est assez rare pour qu'on le signale!

La prise de contact avec la Mammuth est quelque peu impressionnante. La bête n'est pas commune, et elle représente tout de même une véritable petite fortune. A l'arrêt, elle n'est pas maniable, mais alors pas du tout! Elle est lourde, encombrante et difficile à béquiller.



Heureusement la béquille latérale est très pratique. En selle, on s'aperçoit que la machine est haute, et je songe avec compassion aux angoisses que doit connaître son propriétaire qui est de petite taille. Ainsi juché, la vue sur la machine est délirante, le moteur dépasse largement de part et d'autre du réservoir (il est presque aussi large qu'un Flat Twin BMW), le tableau de bord paraît énorme par rapport aux cadrans, compteur, compte-tours semblent minuscules... A froid, la mise en route du moteur pose quelques problèmes. On tourne d'un cran la clé de contact, le claquement de la pompe électrique se fait entendre. Puis il faut actionner plusieurs fois la poignée de gaz, et enfin tirer sur le starter qui se loge sous le carburateur. Lorsque le bruit de la pompe a cessé, on peut tourner à fond la clé de contact qui fait office de démarreur (il n'y a pas de kick sur cette moto). C'est alors qu'on éprouve quelques difficultés à, en même temps, tenir la clé de contact, tourner la poignée de gaz et tirer sur le starter, le tout avec ses deux mains... Une troisième serait la bienvenue! La mise en route n'est pas pour autant impossible lorsqu'on est seul. C'est un coup à prendre.

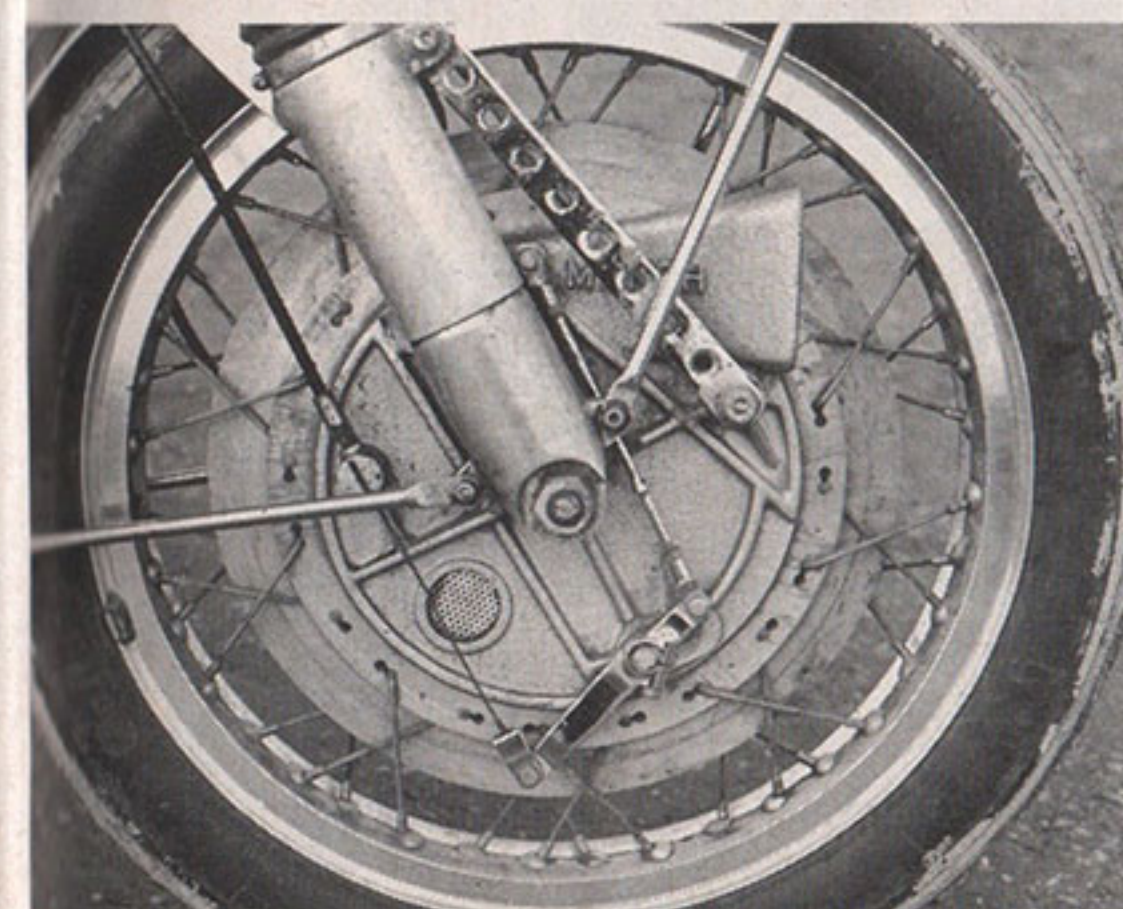
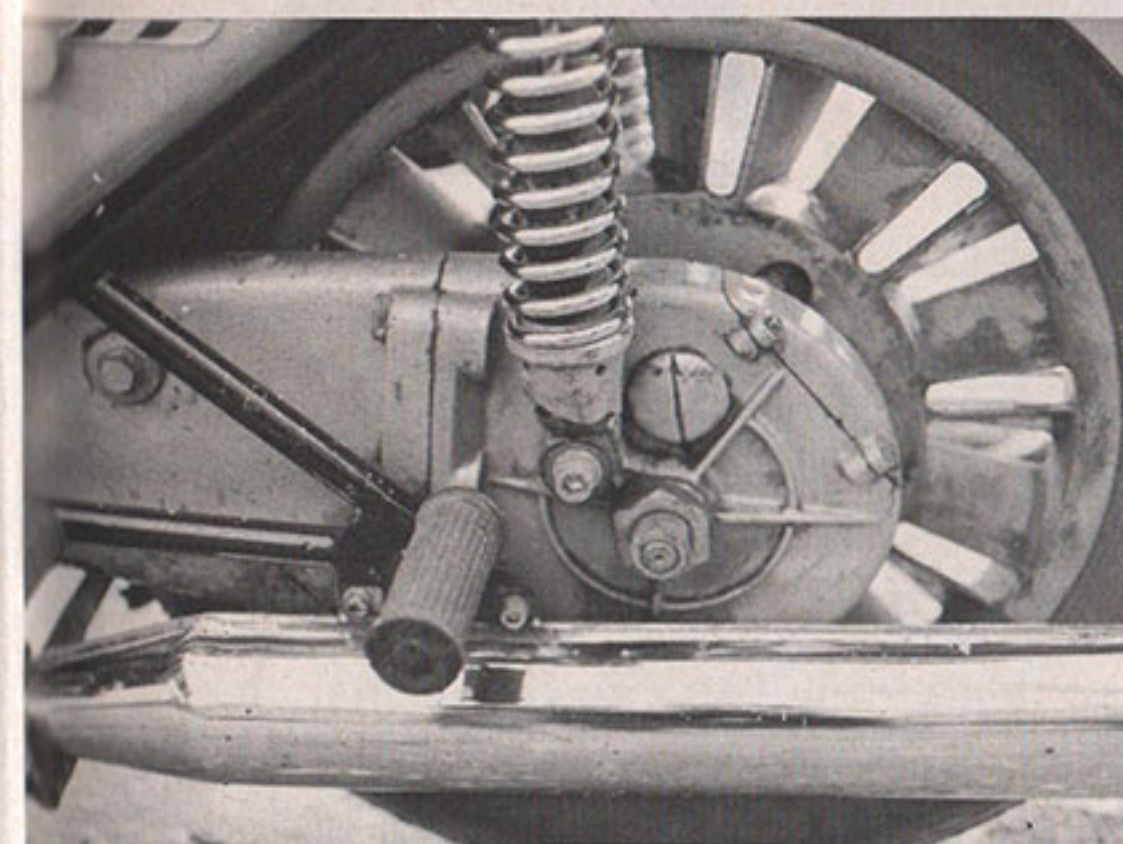
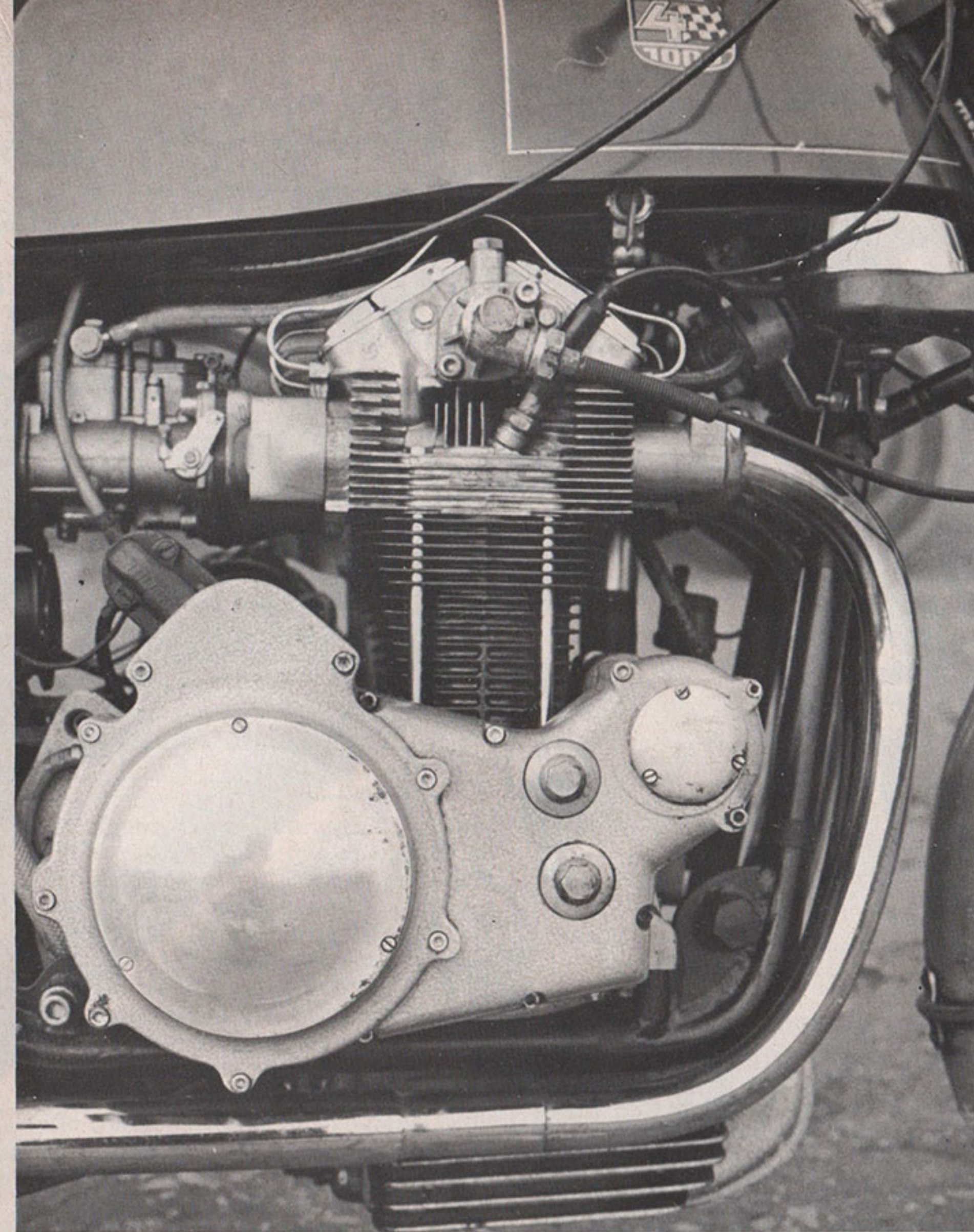
Le bruit du moteur est, vous pensez bien, fantastique. Le 4 cylindres mugit sourdement et l'aiguille du compte-tours grimpe ou descend avec une incroyable rapidité. Il n'y a presque pas d'inertie, le volant moteur étant supprimé. L'embrayage est un exemple de douceur, et les leviers de commande Magura sont très agréables à actionner. Un claquement signale que la première est enclen-



chée. Pour décoller la machine, il faut faire crier l'embrayage afin d'éliminer les à-coups de transmission. D'ailleurs, si vous vous y prenez autrement, la machine calera. La souplesse de la Mammuth est loin d'être excellente, ce qui prouve qu'un quatre cylindres n'est pas spécialement synonyme d'élasticité... Une fois en route, la Mammuth, comme par enchantement, devient maniable. Bien sûr, ce n'est pas un cyclo, mais elle est plus vélocité que certaines grosses bécanes de cylindrée inférieure. Donc, en ville, la Munch 4 est utilisable, mais c'est un sacrilège envers cette mécanique conçue pour les longues randonnées sur les autoroutes. Pourtant, c'est dans les agglomérations et plus particulièrement devant les Drugstores que la Mammuth fait son gros effet. Une Miura, à côté, passe inaperçue! Il faut voir la tête des badauds, c'est impayable... Leur bouche s'entrouve, leurs yeux s'écarquillent... Ils ne comprennent pas... Le spectacle de la Mammuth les plonge dans de profondes réflexions que l'on imagine pleines de points d'interrogation, et l'on peut être certain que le conducteur est considéré comme un fou ou comme un surhomme... Dès que vous vous arrêtez, une nuée de passants se précipitent sur vous et vous harcèlent de questions. Poids, vitesse, cylindrée, prix... Lorsqu'on leur annonce 19 000 F, les curieux

ne vous croient pas, ou se détournent, éccœurés... Je ne vois pas pourquoi. Bien sûr, pour ce prix-là, on pourrait s'offrir une belle petite auto, c'est sans doute ce qu'ils pensent...

Cette popularité ne vous amuse qu'un moment. Bientôt vous désirez ardemment vous échapper sur les grandes routes. Là enfin il est possible de passer les quatre rapports de la boîte de vitesses. La position sur la moto est bien étudiée pour rouler jusqu'à 120 km/h. Au-dessus de cette vitesse, les grands guidons deviennent gênants. Autrement dit, la pose d'un guidon plat s'avère indispensable. Comme en ville, la maniabilité est satisfaisante. Par contre, on note une grande sensibilité au vent latéral. La tenue de route est bonne. Les pneus doivent être bien gonflés, pour éviter un louvoiement qui apparaît à grande vitesse. Là aussi, la pose d'un carénage bien profilé est souhaitable. Le freinage ne m'a pas enthousiasmé. J'espérais mieux de ces double came de grands diamètres, mais je pense toutefois que cette faiblesse est particulière à la moto essayée. Les garnitures avaient certainement besoin d'être dépolissées. La dureté des suspensions, surtout à l'arrière, élimine toute notion de confort et sur mauvais revêtement, on a l'impression de chevaucher un cheval emballé... Au fil des kilomètres, avec l'habitude,



le manque de souplesse de la Mammuth n'apparaît plus comme un inconvénient majeur. On pilote ce quatre cylindres à la manière d'une machine de course, autrement dit il faut rester autour des 5 000 t/mn, le régime de puissance maxi. Les accélérations de la Mammuth ne semblent pas fabuleuses, on ne ressent pas une grande impression de « poussée ». Je pensais que les chronos contrediraient cette sensation, mais hélas je n'ai pu les réaliser, un incident technique ayant immobilisé pour quelque temps la moto. De même, je n'ai pu mesurer la vitesse maximale, mais je pense que dès le mois prochain, vous les verrez publiés dans « Champion actualités ». Toujours à cause de cette panne, je n'ai pu effectuer un long voyage comme j'en avais l'intention, car je pense que c'est dans ces conditions que l'on peut convenablement juger cette machine dont c'est la destination première.

Dans l'ensemble, la Mammuth ne m'a pas enthousiasmé, comme elle ne m'a pas déçu non plus. Elle ne peut être comparée à aucune autre moto, il faut la considérer comme un engin incroyable réservé à une clientèle très restreinte. (Il y a quatre Mammuth en France.) Il semblerait bien que les propriétaires de ce monstre sont plus fiers de leur engin en tant que tel, que des performances et des qualités qu'il représente...



LISTE DE CONTRÔLE

MOTEUR

Démarrage	particulier
Vibrations	aucune
Souplesse	moyen
Nervosité	très bien

TRANSMISSION

Embrayage	excellent
Passage de vitesses	très bien
Étagement	très bien

FREINS (sur route)

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

SUSPENSION

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

TENUE DE ROUTE

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

DIVERS

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

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 4 cylindres, 4 temps, refroidi par air, commande des soupapes par 1 ACT. Alésage-course : 72 x 67. Cylindrée : 1085 cc. Puissance : 68 CV à 5 000 t/mn. Compression : 9 à 1. Carburateur : 1 Weber double corps. Boîte à 4 rapports. Embrayage multidisques travaillant dans l'huile. Allumage : batterie-bobine, source de courant fournie par un alternateur.

Cycle : cadre double berceau.

Suspension : fourche AV télescopique; bras oscillant. A l'AR, avec amortisseurs hydrauliques réglables.

Freins : Double came de 250 mm à l'AV; Double came de 220 mm à l'AR.

Réservoir : essence 15 litres; 5 litres d'huile dans le carter-moteur.

Poids : 250 kg.

Prix : 19 000 F T.T.C.

Importateur : Éts Murit, 30, rue Lacordaire, PARIS (15^e).

34

PILOTES DE GRANDS PRIX

Les championnats du monde de motos, ce sont des courses, une dizaine en tout, que vous avez pu suivre durant toute la saison en lisant les reportages de « Champion ». Ces championnats comprennent aussi des machines dont je vous ai parlé dans le numéro précédent et enfin des hommes, objet de l'article suivant. Ces hommes, au nombre d'une soixantaine, je ne vous les présente pas tous, seulement les meilleurs, ceux que l'on retrouve régulièrement dans les dix premières places. J'aurais aimé m'étendre plus longtemps sur chaque pilote, vous raconter leur vie, leur caractère, les décortiquer en quelque sorte, mais pour cela il me faudrait au moins trois fois plus de pages; aussi je me suis contenté de vous les présenter en quelques mots. Les voici...

par Christian LACOMBE



Gould

C'est sans aucun doute la révélation de l'année. Cet Anglais qui revenait d'un long voyage aux U.S.A. a ramené en Europe un excellent mécanicien (Randy) et un très puissant moteur de 250 Yamaha compétition-client. Ils ont monté ce moteur dans un cadre Bultaco, ce qui donne une machine capable d'inquiéter les MZ d'usine, lorsque Gould est dessus bien sûr. En 500, c'est une Norton qu'il pilote. De nombreux déboires mécaniques l'ont toujours écarté du groupe de tête (le mécano américain ne connaît que les Yamaha). Il est un terrain dans lequel Gould est particulièrement à l'aise, c'est le « mouillé ». Dans ces conditions, si rien ne casse, on le retrouve dans le tiercé gagnant.

Marsovsky

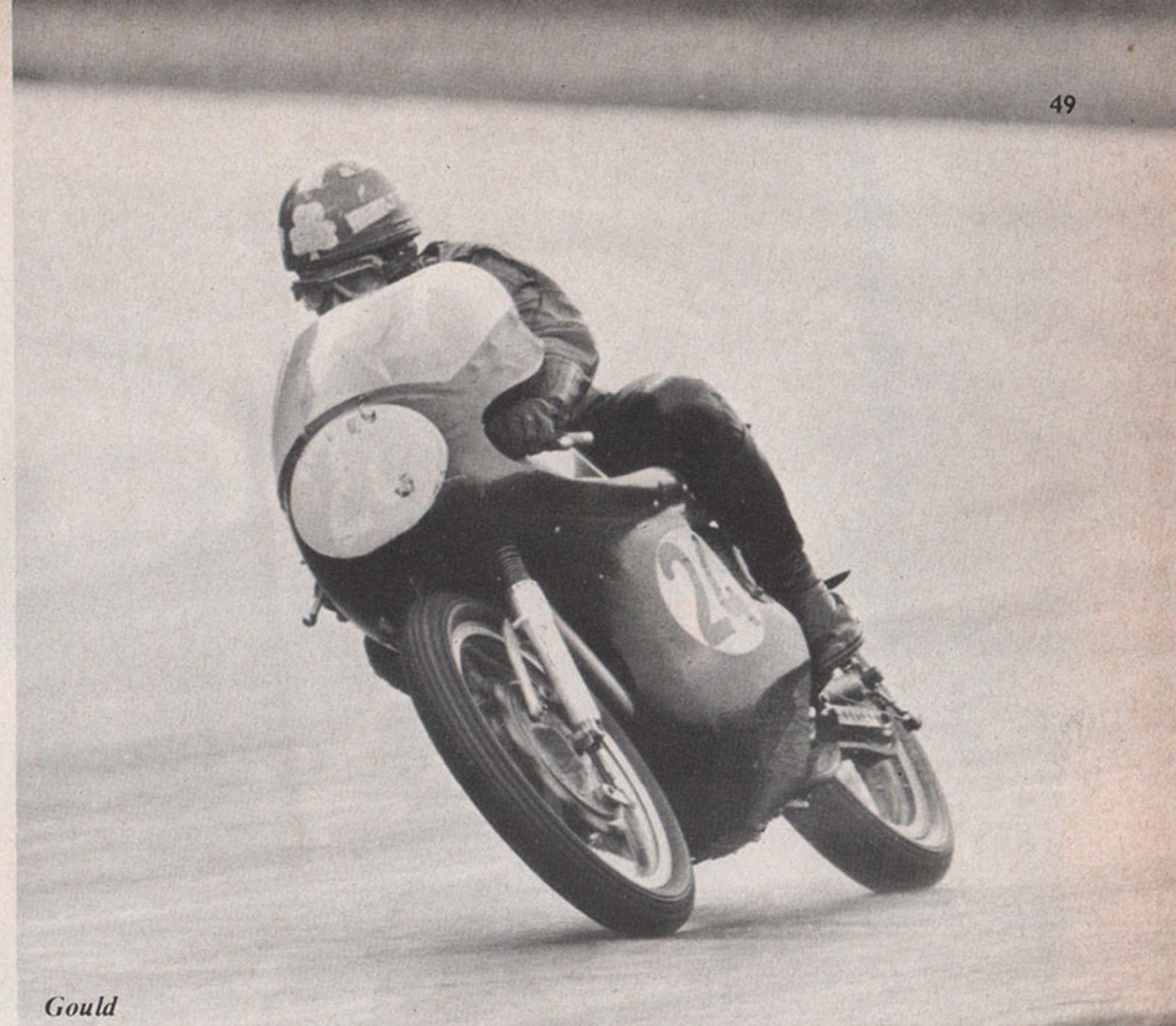
Gulya Marsovsky est d'origine hongroise, il fut même plusieurs fois champion de son pays. Puis il vint s'établir en Suisse et cessa de courir pendant quelques années. Mais le démon de la vitesse le reprit et Marsovsky s'élança dans le Continental Circus. Comme Findlay, Marsovsky est un vrai privé, c'est-à-dire qu'il achète et entretient ses motos avec ses propres deniers, il n'a pas de « Sponsor » ou autres mécènes. Il faut croire que cette condition réussit aux coureurs cette saison puisque Marsovsky termine en troisième position au championnat du monde des 500. Ceci avec une Matchless strictement de série et même plutôt vétuste. Toutefois, ce sympathique Suisse-Hongrois finit à 26 points de Findlay et devance d'un seul point une kyrielle de pilotes dont Williams, Pagani, Fitton.

Nelson

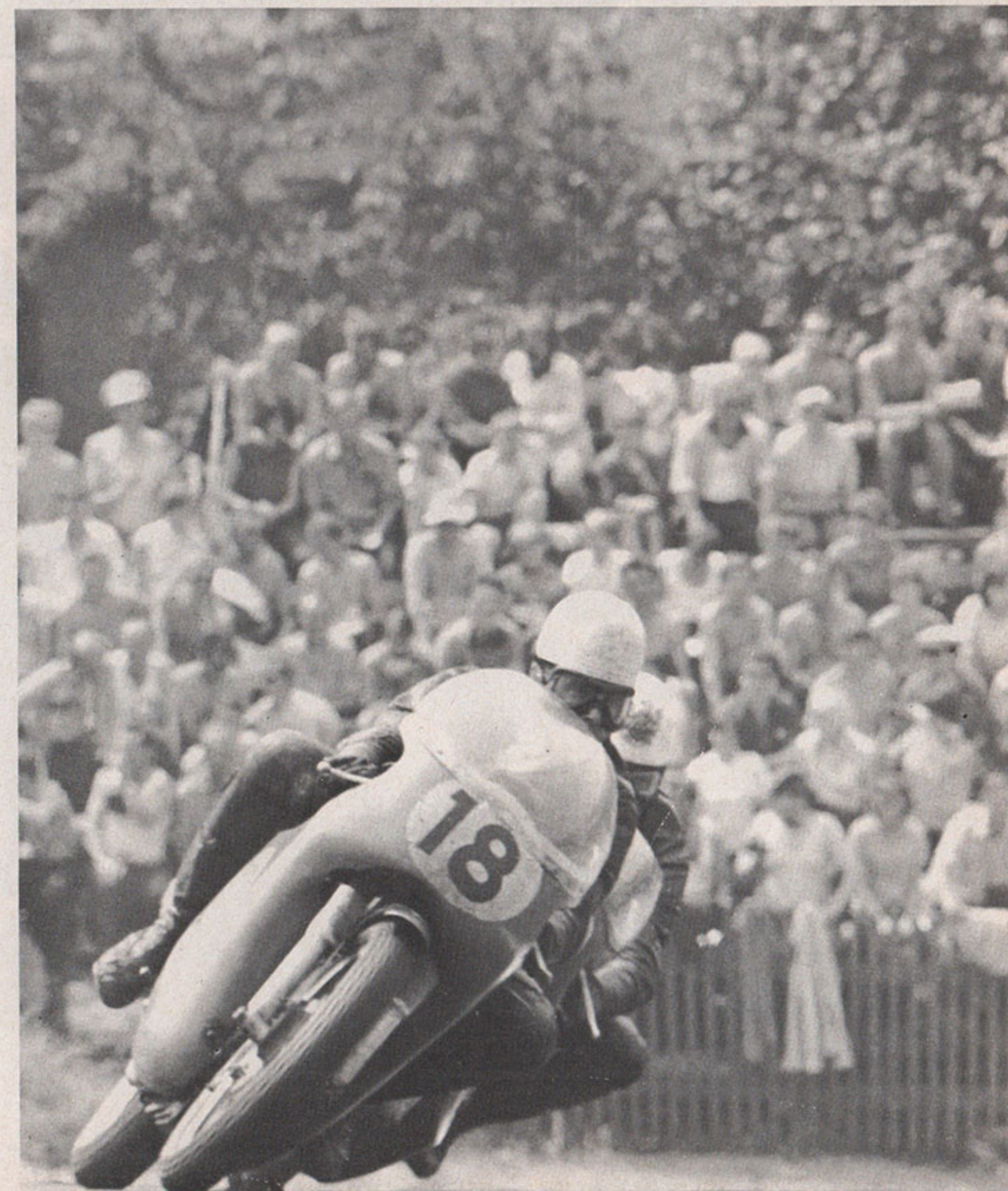
Billy Nelson, comme Bergamonti, pilote officiellement les Paton du mécène anglais, Bill Hannah, mais n'eut guère plus de chance que son co-équipier italien. La fragilité de sa 500 le stoppa dans de nombreuses courses alors qu'il était bien placé. En 350, il a préféré utiliser sa vieille Norton avec laquelle il fit quelques bonnes places. Billy Nelson ne se démoralise pas pour autant, il espère que ses machines seront plus valables l'an prochain; c'est pour cela qu'il a résigné un contrat avec Bill Hannah.

Shorey

Il n'y a pas plus gentil et serviable que Dan Shorey, on dit même qu'il a une âme d'apôtre... mais une fois sur sa moto, en course, c'est la bête qui ne reconnaît plus personne et ne fait pas de cadeau, même s'il se fait prendre un tour. On voit là que Shorey est surtout un habitué des « short circuits » où les bagarres, carénage contre carénage, sont courantes. Mais dans les Grands Prix, les vitesses



Gould



Shorey

Jack Findlay, roi des privés ▶

ne sont plus les mêmes et ce petit jeu devient alors dangereux et beaucoup de coureurs reprochent à Shorey de le pratiquer trop souvent.

Fitton

Le vieux Rob Fitton est certainement le pilote qui possède les meilleures Norton, aussi bien en 350 cc qu'en 500 cc. La vélocité de ses machines alliée à un pilotage à faire pâlir d'envie bien des plus jeunes donne des résultats surprenants comme une seconde place en 500 cc au G. P. de l'Ulster. On regrette cependant que Fitton ne participe pas plus souvent aux courses de G. P.

Cooper

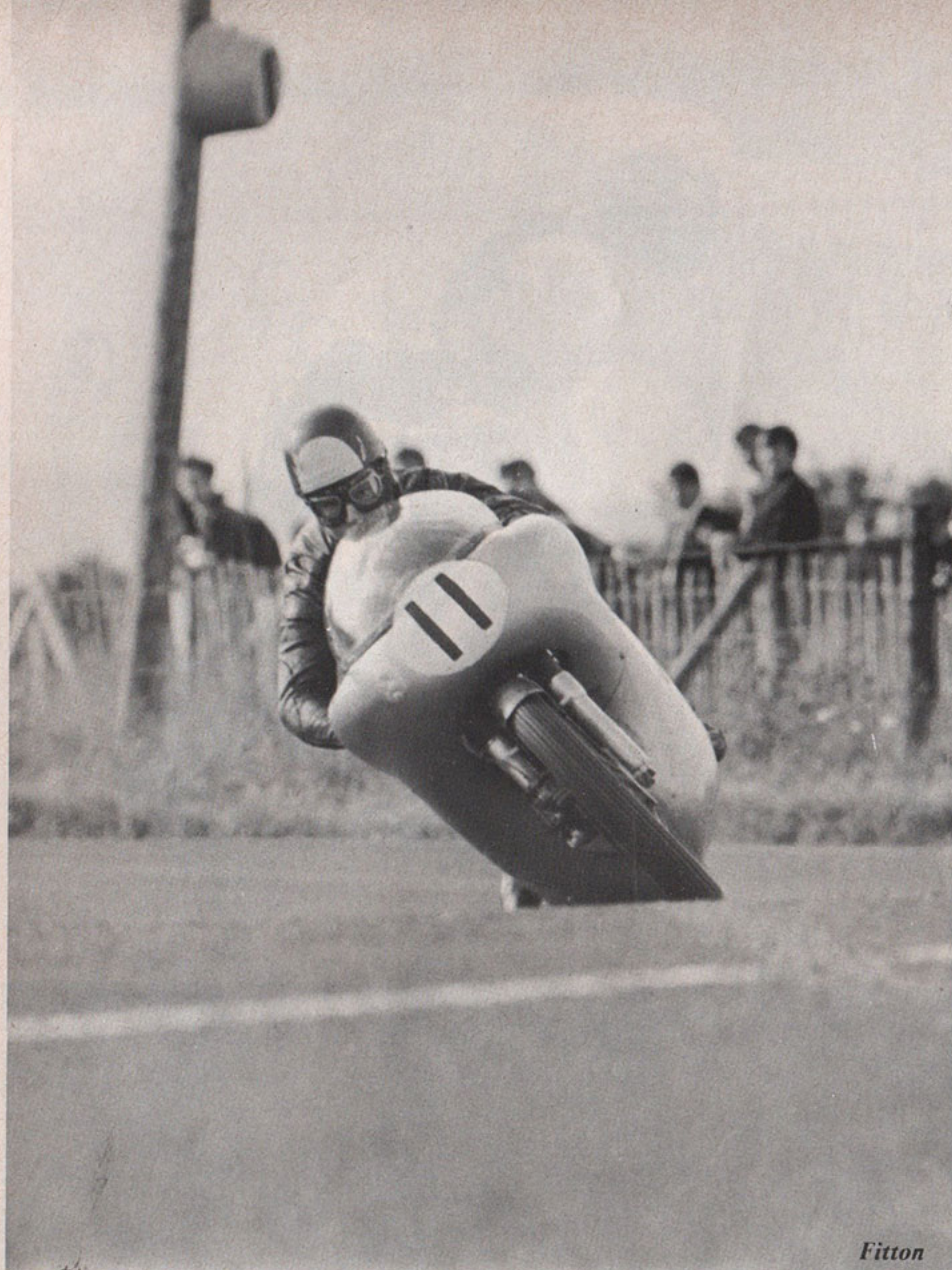
John Cooper surnommé « Moon Eyes », à cause des gros yeux qui ornent son casque, est un gros bras de la catégorie 500 où il pilote une Seeley. Avant de courir les G. P., il était imbattable sur les petits circuits anglais, mais ses « sprints » n'ont rien à voir avec les courses à longue haleine des championnats du monde et il a fallu quelques saisons à Cooper pour se mettre dans le coup. En 1968, ça y est... « Moon Eyes » est souvent pointé dans les trois premiers (Agostini mis à part). Comme pour Pasolini, son style de conduite s'est modifié, les genoux sortent moins du carénage, c'était une fantaisie qui lui coûtait des km/h.

Woodman

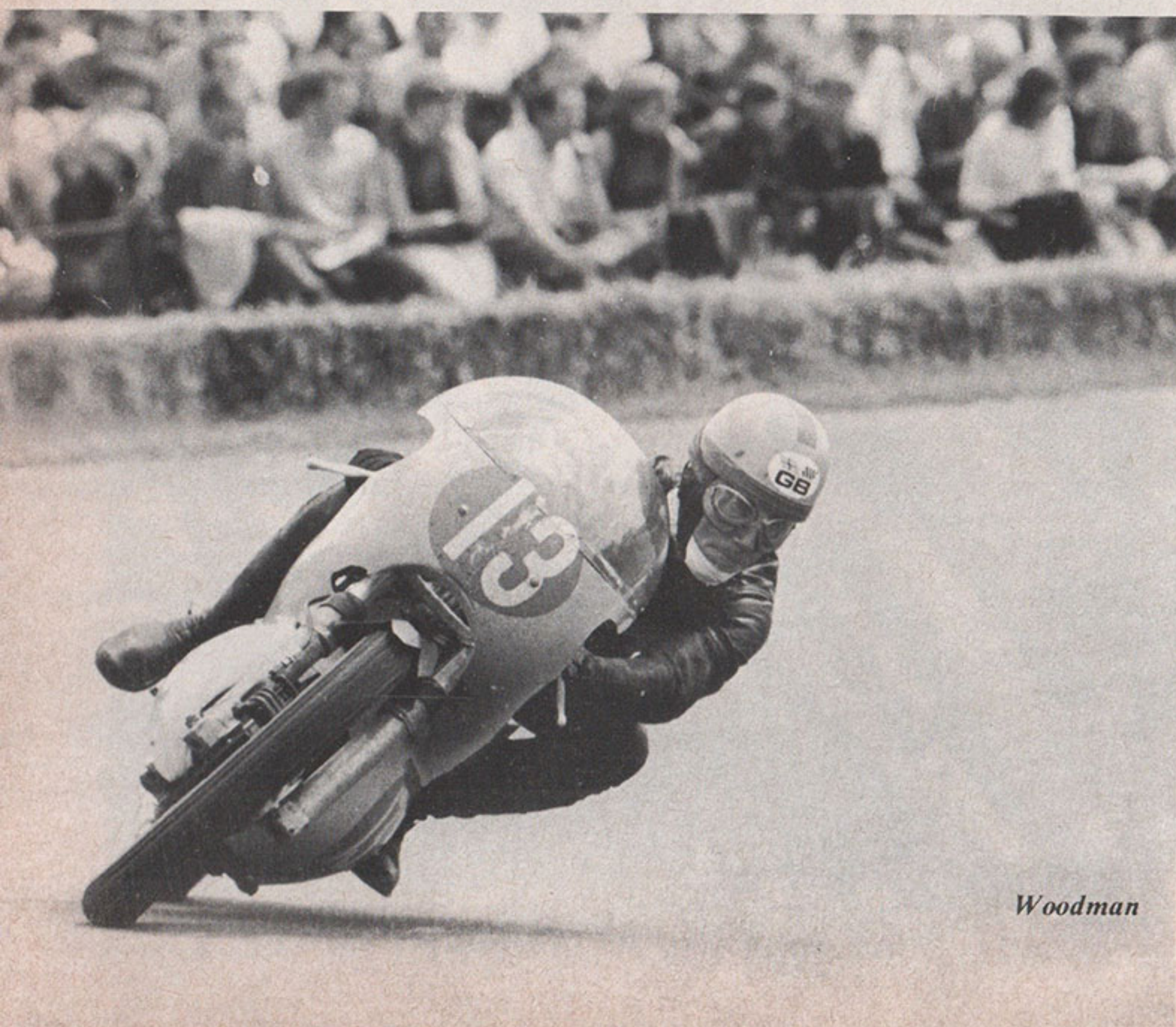
Derek Woodman, ex-officiel MZ, a connu cette année les difficultés et vicissitudes du coureur indépendant. Cette nouvelle condition l'a un peu dérouté et on l'a ressenti dans ses résultats qui ne furent pas brillants. Il récolte un véritable record de casses aussi bien avec sa 500 Seeley qu'avec sa 350 Aermacchi. On sait que c'est un très bon pilote et l'on peut toutefois espérer une meilleure forme pour la saison prochaine.

Pagani

Ex-officiel Aermacchi, Pagani a couru en 1968 les championnats du monde en indépendant, tout au moins partiellement puisqu'il disposait en 500 d'une Linto d'usine. Cette moto, dont deux exemplaires existaient alors, faisait donc son apprentissage en G. P... Pagani a trop souvent oublié qu'il ne disposait que d'un prototype à mettre au point, alors la Linto cassa à toutes les courses, ou presque. Une fois pourtant, par miracle, la très rapide Linto tient la distance et Pagani battit aisément tous ses concurrents, sauf Agostini bien sûr.



Fitton



Woodman



Findlay suivi de Carruthers.

34

PILOTES DE GRANDS PRIX

Williams

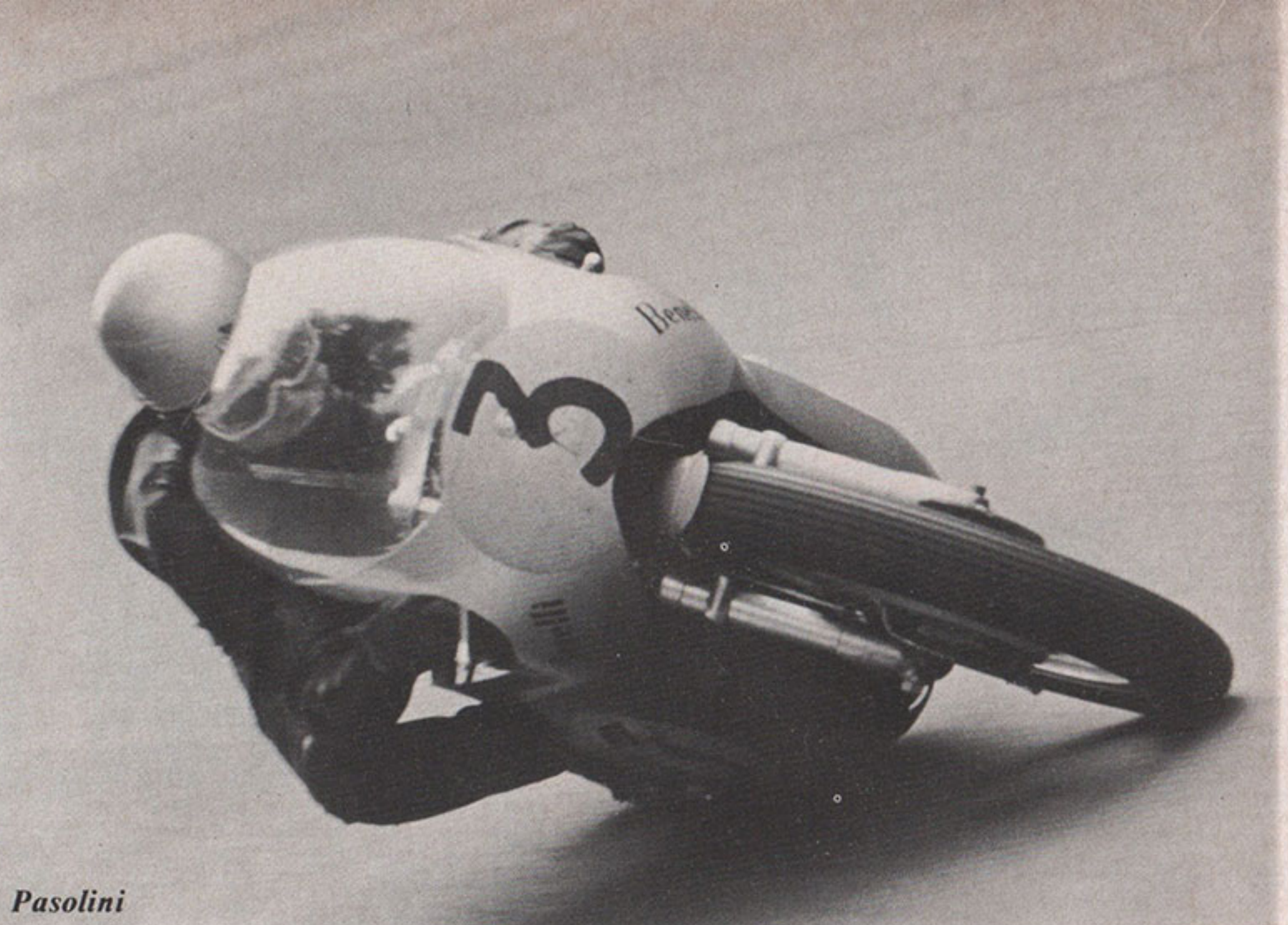
Peter Williams est le fils de l'ingénieur qui construisit le moteur G50 Matchless. Ce n'est pourtant pas son père qui lui prépare ses mécaniques mais Tom Arter, un Sponsor anglais. Williams s'est particulièrement distingué en 1967 jusqu'au G. P. du Sachsenring où il chuta durement. En 1968, il semble qu'il se soit senti de cet accident de l'année précédente, il avait beaucoup de mal à suivre le rythme endiablé des hommes de tête et ce n'est qu'au G. P. de Hollande qu'il fut vraiment dans le coup.

Findlay

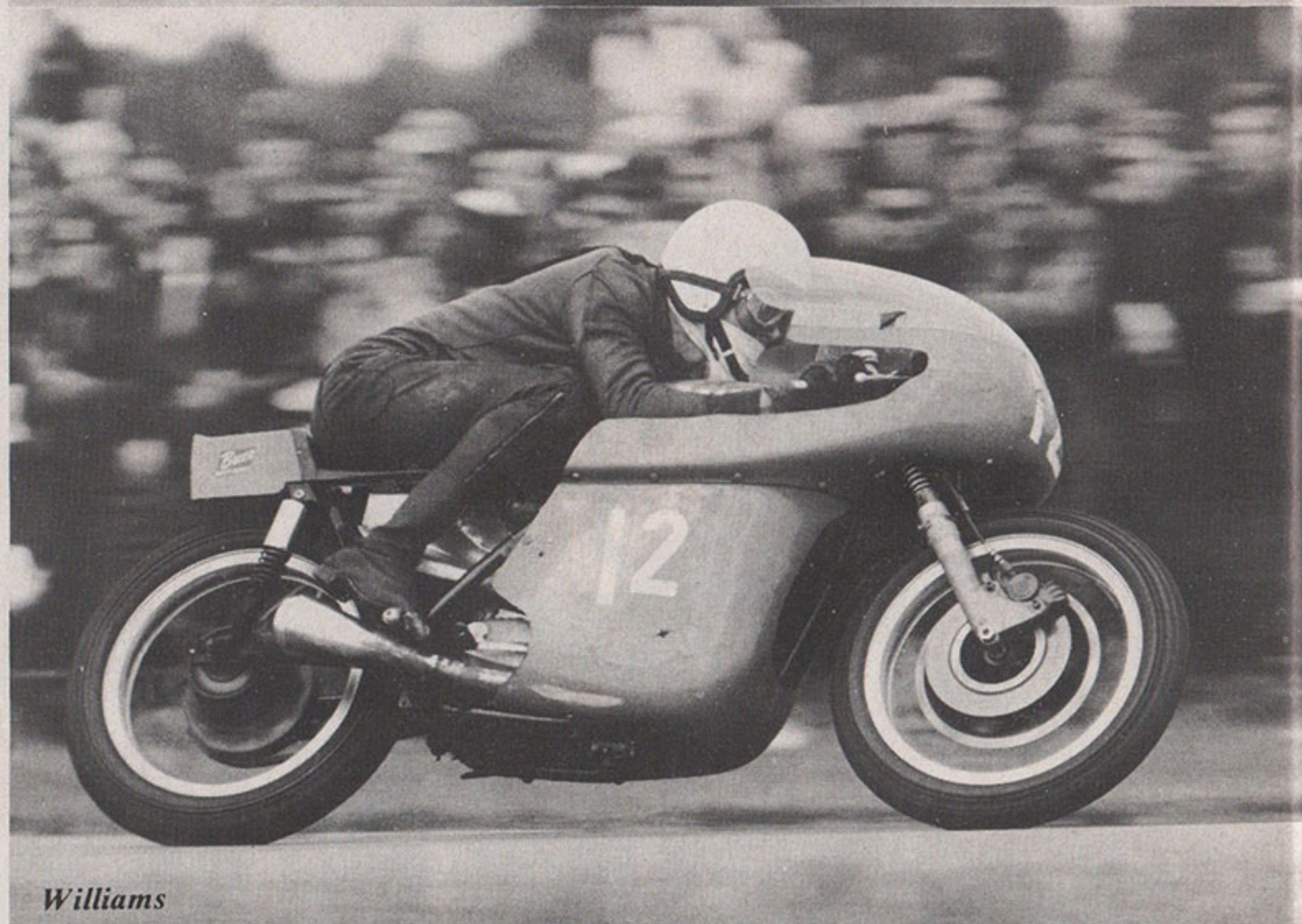
Cette grande figure du motocyclisme, australien de naissance, ex-parisien, licencié français et vivant à Milan, est l'exemple type du champion sans couronne. Jack Findlay est de loin le meilleur pilote privé au monde, mais il n'a jamais eu la chance de posséder une machine d'usine pour briger le titre. Alors il se contente d'une seconde place en 500, la catégorie reine de la moto. En 1968, Findlay a réalisé un véritable exploit au guidon de sa vieille 500 Matchless. Il termine 5 fois deuxième sur 10 G. P., une fois troisième, une fois quatrième et casse trois fois. Findlay n'est pas seulement excellent en grosse cylindrée. Dans les 250, on l'a souvent vu en bagarre avec Molloy alors que Findlay ne possède qu'une Bultaco compétition-client.

Agostini

Ce jeune prodige italien semble bien parti pour accumuler un nombre record de championnats du monde. Il en a déjà 4 à son actif, 3 en 500 cc et 1 en 350 cc. La saison passée, son doublé 350-500 s'est effectué sans aucune difficulté, il n'y avait pas de machine susceptible de rivaliser avec les MV d'Agostini et il semblerait qu'il en soit de même pour 1969. Cette supériorité mécanique ne doit pas minimiser les talents d'Agostini qui est, à l'heure actuelle, un des trois meilleurs pilotes au monde. Il est d'ailleurs considéré comme le dauphin du grand maestro Hailwood.



Pasolini



Williams

Pasolini

1968 sera pour Renzo Pasolini sa deuxième saison en tant qu'officiel Benelli mais, comme en 1967, on ne verra pas souvent ses belles 350 et 500 cc 4 cylindres dans les G. P. Les quelques apparitions, 4 en tout, se solderont pourtant par des places d'honneur mais jamais de victoire, elles sont réservées à Agostini et sa MV3. Pasolini fit donc toujours figure d'outsider mais semble décidé à ne pas le rester éternellement. Son pilotage acrobatique de ses débuts (corps très déhanché) a fait place à un style plus classique et plus efficace. Pasolini manque encore un peu de pratique et les Benelli de performances, lorsque ces deux conditions seront requises, Agostini ne se baladera seront requises, Agostini ne se baladera seul en tête. C'est peut-être pour 1969.

Molloy

Le Néo-Zélandais Ginger Molloy est facilement reconnaissable grâce à son casque rouge sur lequel il a peint un Kiwi (bien sûr)... et à ses taches de rousseur qui lui constellent le visage. En tant qu'officiel Bultaco, Molloy pilote dans trois catégories, les 125, 250 et 350. Avec sa 125, qu'il mena à merveille, il finit troisième des championnats, juste derrière les Yamaha 4 de Read et Ivy. En 250, il se place en cinquième position mais n'a jamais pu se bagarrer avec la Yamaha de Gould et la MZ de Rosner qui le précèdent dans le classement. En 350, Molloy finit la saison avec le même palmarès qu'en 250, ce qui est satisfaisant lorsque l'on sait que Ginger n'est pas porté sur les motos très rapides.

Milani

Gilberto Milani est officiel Aermacchi depuis de nombreuses années. Maintenant son travail consiste plus à essayer de nouveaux modèles que de défendre le blason de la marque dans les championnats du monde. Milani n'abandonne pas pour autant les courses et dispute encore brillamment quelques épreuves par an, mais sans prétention, juste pour rester dans le bain.

Carruthers

Avec Findlay et Smith, c'est le troisième Australien du Continental Circus, et lui aussi est très bon pilote. Malgré sa petite taille, il se défend admirablement dans les grosses cylindrées où il pilote une 500 Norton. Il est tout de même beaucoup plus à l'aise sur son 125 Honda Racer. Mais cette machine incassable est désormais dépassée et Carruthers doit se contenter d'attendre la casse des MZ ou de la Bultaco de Molloy pour se faire une place. En 350, sa cylindrée préférée, Carruthers dispose d'une Aermacchi munie d'un moteur préparé par l'usine. Ses prestations en 1968 furent vraiment brillantes et il manqua de très peu (1 point) le vice-championnat.

Bergamonti

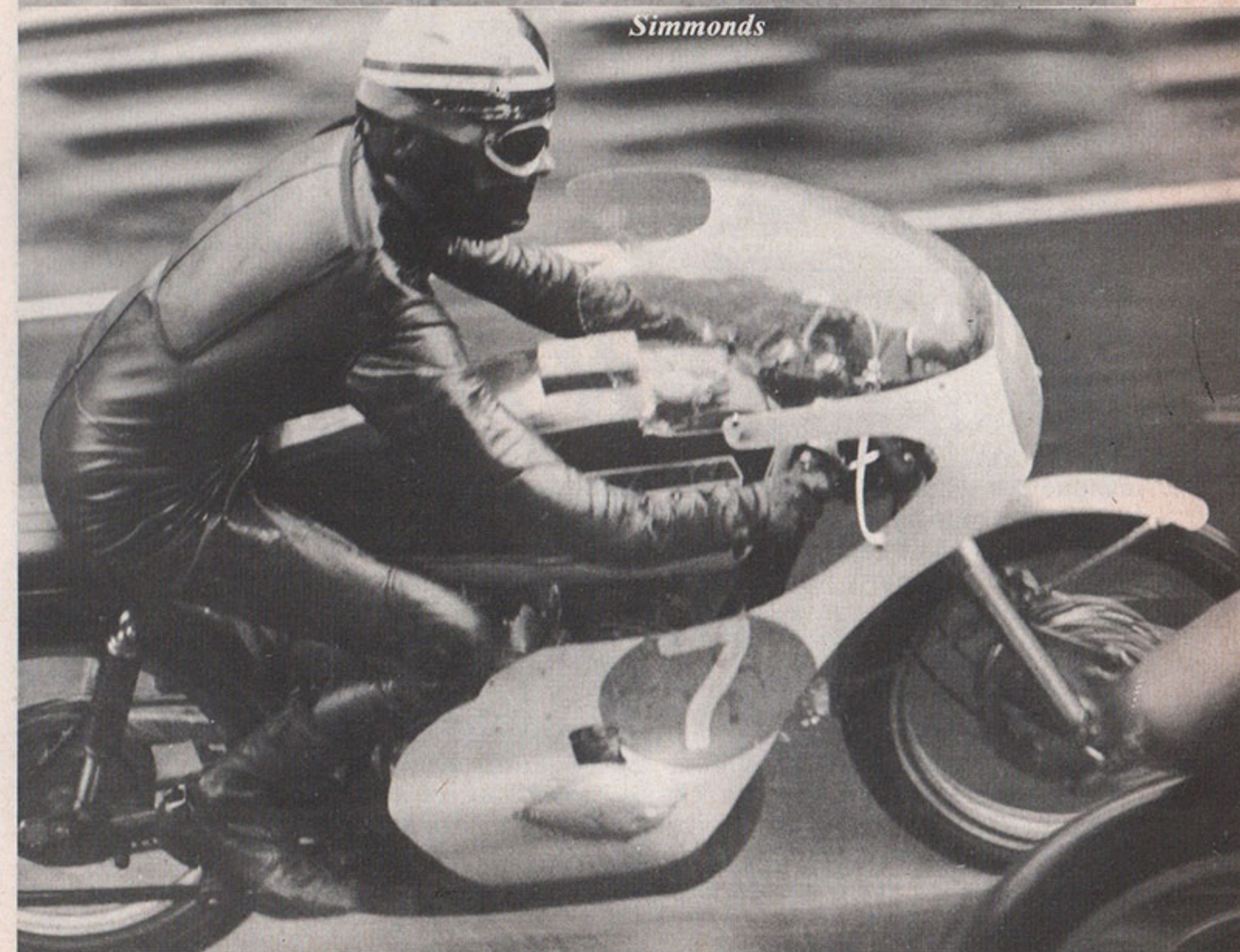
Angelo Bergamonti a accompli cette saison son premier Continental Circus; avant, il lui suffisait d'être champion de son pays, l'Italie. Il a vu que dans les G. P. les choses n'étaient pas aussi simples et bien que disposant d'une Paton, jamais très au point, il est vrai, il était rarement dans le groupe de tête. Bergamonti est aussi desservi par son tempérament très nerveux, il s'excite beaucoup plus avant la course que pendant. Lorsqu'il se sera un peu calmé, il deviendra une valeur sûre et même un redoutable adversaire sous la pluie, il l'a d'ailleurs prouvé à Monza avec une très belle course en 500 cc.

Simmonds

Dave Simmonds est dans la même situation qu'Ansheidt, c'est-à-dire qu'il est officiel Kawasaki sans recevoir d'aide de l'usine sinon les pièces de rechange pour sa 250 et 125. Cette dernière machine est la plus valable. C'est un twin deux temps refroidi par eau et alimenté par deux distributeurs rotatifs. Si elle ne casse pas, ce qui est très rare, elle se place devant toutes les autres 125, mises à part les Yamaha 4. Simmonds a été handicapé tout au long de cette saison par un bras mal remis d'un accident survenu en début d'année.



Carruthers



Simmonds

34

PILOTES DE GRANDS PRIX

Herrero

Santiago Herrero est considéré par beaucoup comme le successeur de Ramon Torras (célèbre coureur espagnol mort il y a 4 ans). C'est un très grand honneur car Torras était un prodige de la moto, avec un cœur gros comme « ça ». Herrero n'en manque pas non plus, il prend des angles incroyables et pilote sa Ossa avec une maîtrise parfaite et il en faut de la maîtrise, lorsqu'on voit tortiller cette moto, il flirte sans cesse avec la chute mais ne tombe jamais ou presque.

Andersson

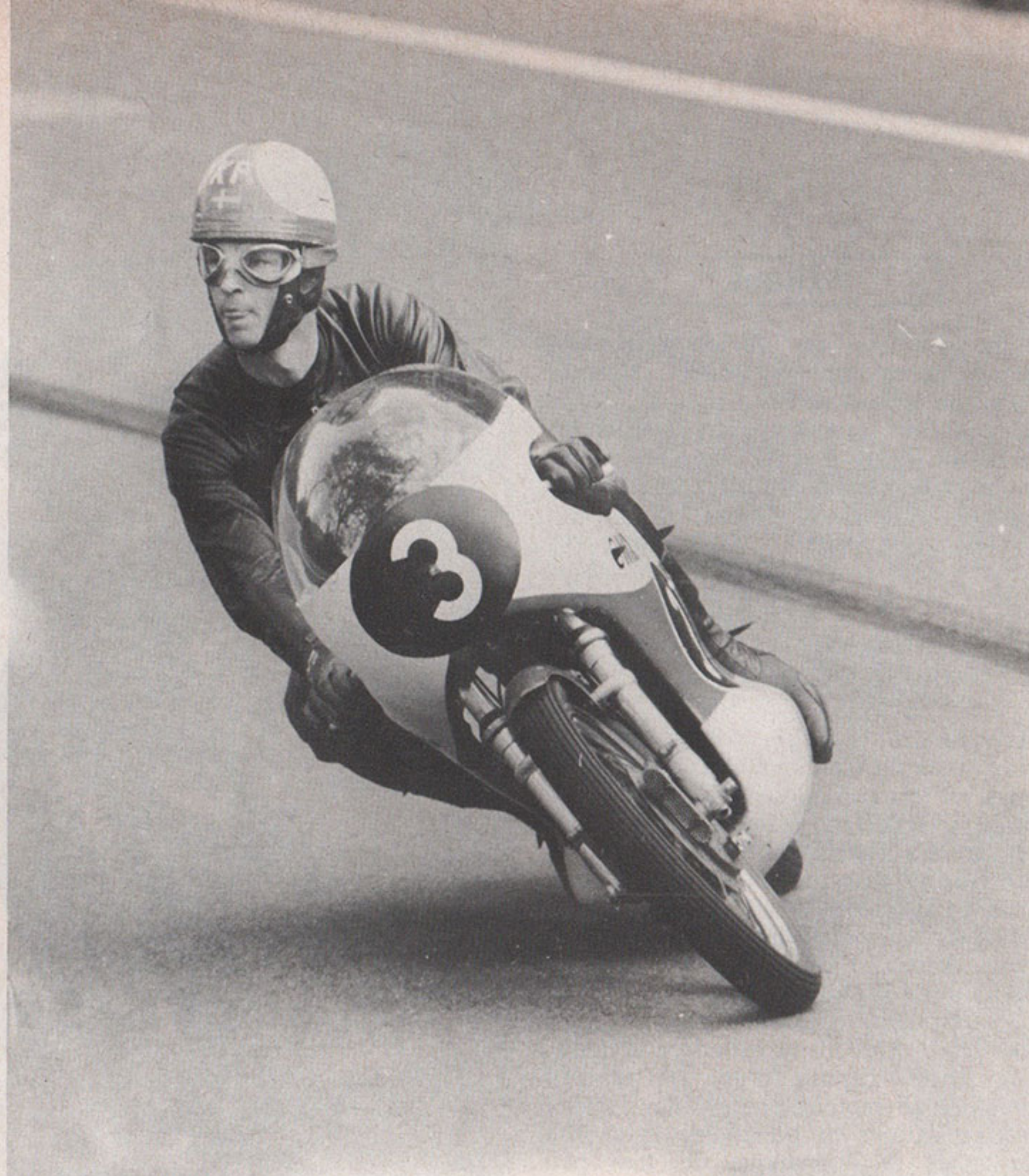
Kent Andersson avec Bo Granath sont les deux Suédois qui participent régulièrement aux championnats du monde. Andersson, très remarqué par sa combinaison blanche à bandes rouges, dispose d'une 250 Yamaha TD1C et d'une 125 MZ exclusive. Il connut son heure de gloire en début de saison tant que son matériel marcha correctement puis ce fut une suite pratiquement ininterrompue d'incidents techniques qui le reléguèrent dans les bas-fonds du classement. Ses qualités de pilotes ne méritaient pas ce sort.

Canellas

Canellas est une nouvelle recrue de l'usine Bultaco. Il remporta en 1968 le G. P. de Barcelone en 125 après la casse des Yamaha. Ce jeune Espagnol ne manque pas de talent et possède un très beau style rappelant un peu celui de Provini qui avait la particularité de rester tout le temps « le nez dans la bulle ».

Szabo

Le gouvernement hongrois ou plutôt la Fédération motocycliste hongroise fait de gros efforts et envoie dans chaque G. P. un ou plusieurs coureurs dont le meilleur est Szabo qui pilote une 125 et une 250 MZ ex-usine. Ce pilote marche très fort mais casse encore souvent.



Andersson

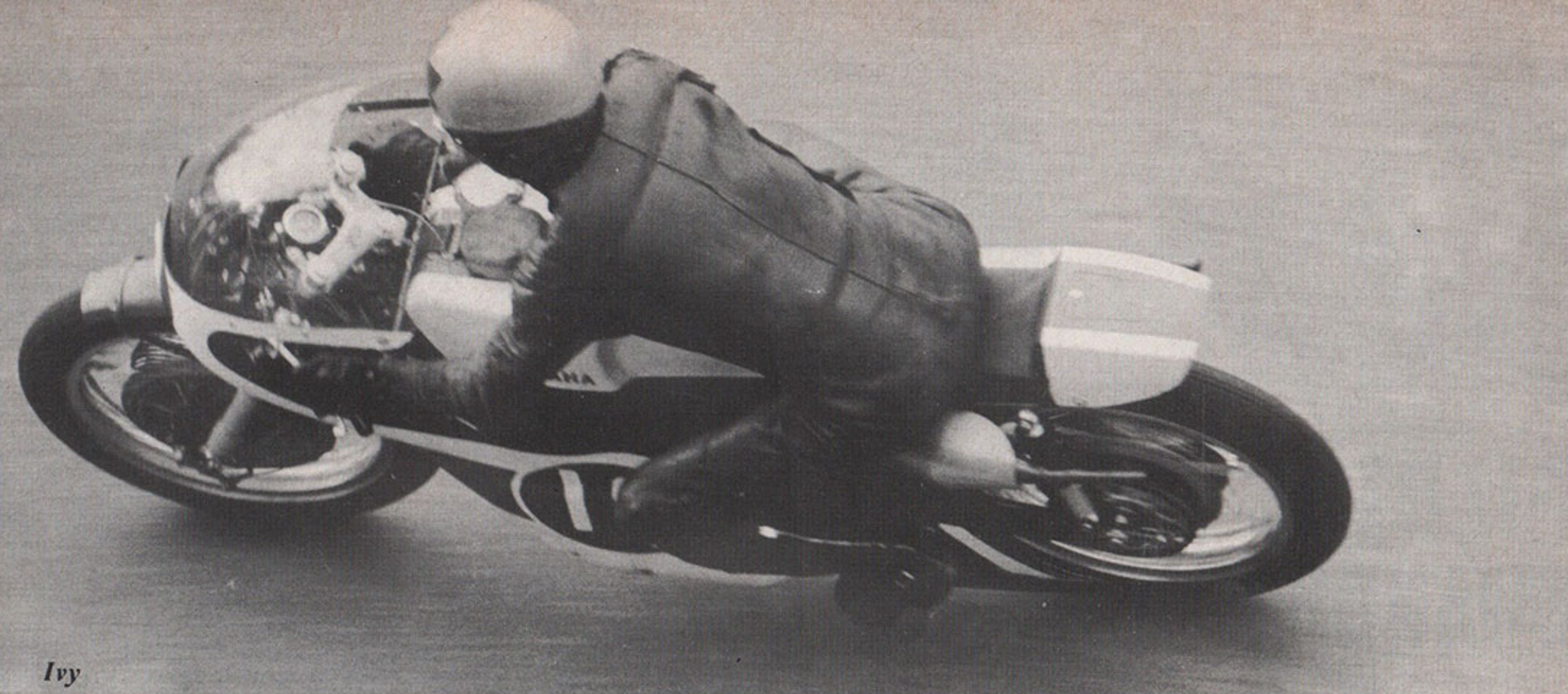
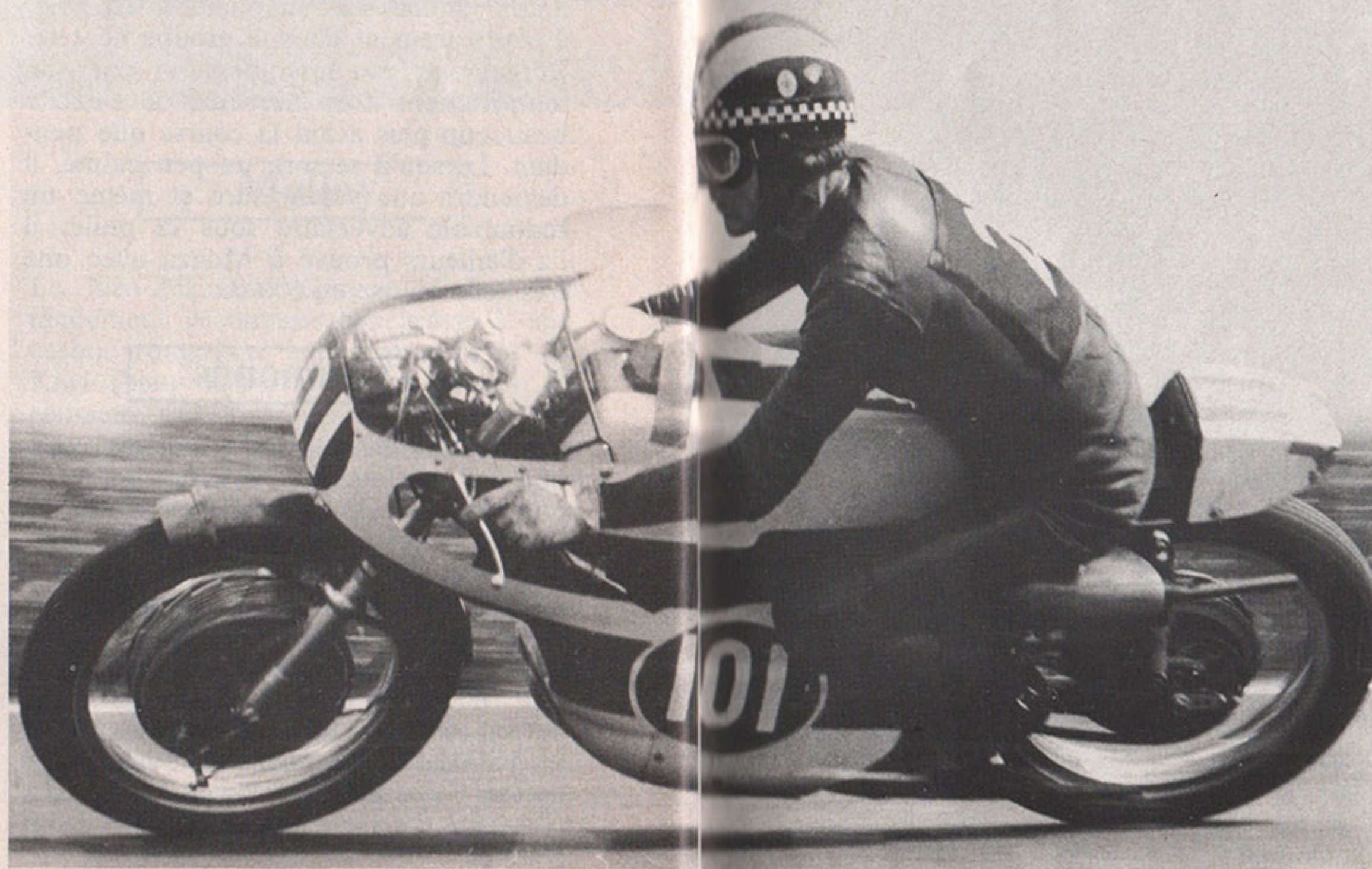
Ivy

« Little Bill », tel est son surnom dû à sa petite taille. Pour d'autres, c'est Ivy le Hippy à cause de ses cheveux longs (il les avait encore courts sur cette photo) et ses tenues vestimentaires extravagantes. Mais sur une moto, c'est toujours Ivy le fonceur. Son style n'est pas beau, ses trajectoires très variables, il semble en catastrophe un peu partout... mais le résultat, ce sont des records du tour qui tombent, pas moins de 11 en 1968. Ivy n'est pas un champion sans couronne puisqu'il en a obtenu une en 1967. Pour 1968, son compatriote Read lui a « volé » le titre des 250.

Read

4 fois Champion du monde, 3 fois en 250 (1964, 1965 et 1968) et une fois en 125 (1968), c'est un palmarès qui classe déjà l'Anglais Phil Read dans la lignée des Redman, Surtees, Duke, Hailwood, Ubbiali... les grands de la moto. Ces 4 titres ont été acquis au guidon de Yamaha d'usine. Pour 1968, Read devait se contenter, suivant les ordres de l'usine, que du championnat 125, mais il s'octroya les lauriers dans les deux catégories, ce qui eut pour effet de le rendre assez impopulaire dans le milieu motocycliste. Ceci n'enlève rien à ses qualités de pilote. Read, c'est la classe avec un grand C.

Read



Ivy

Stasa

Ce jeune Tchèque prend brillamment la relève de Stastny. Il s'est fait vivement remarquer dans le peu de G. P. auxquels il participa au guidon de ses CZ d'usine; ces machines de 350 cc sont désormais démodées, mais Stasa disposerait l'an prochain de 4 cylindres à deux ACT.

Stastny

Le « vétérane » Stastny, c'est toujours ainsi que l'on qualifie le grand pilote tchèque dont l'apogée est passée mais les restes sont encore très beaux et il faut toujours se méfier de ce vieux renard de Stastny. Actuellement ce sympathique Pragois officiel Jawa met au point les 350 4 cylindres 2 temps. Ces machines souffraient jusqu'alors d'une maladie chronique du serrage. L'an prochain verra sûrement Bill Ivy sur une de ces motos.

Smith

Ce très sympathique Australien officiel Derbi et vainqueur du TT 68 en 50 est encore un petit gabarit. Il excelle donc dans les petites cylindrées mais se défend aussi très bien en 250 dans les courses de « production série » où il pilote une T20 Suzuki préparée par Harry Thompson. En 1968, Barry était second pilote chez Derbi, il finit troisième au championnat du monde des 50 et aurait certainement gagné une place si les ordres de l'usine avaient été moins stricts. La saison prochaine, Barry Smith, toujours sur Derbi, secondera Nieto dans les catégories 50 et 125.

Lodewijkx

Contrairement aux autres ténors de la classe des 50, Lodewijkx n'a absolument pas les mensurations d'un pilote de tasse à café. Il est grand, costaud, et pèse plus de 70 kg. Malgré cela il est quand même vice-champion du monde 1968. Il a su brillamment combler son handicap « physique » par un pilotage hors-pair et grâce aussi au Jamathi qui est vraiment une excellente petite machine. Le plus surprenant est que Lodewijkx, une fois sur sa machine, paraît réellement petit tant il fait corps avec elle; à croire qu'il possède des dons de contorsionniste.



Lodewijkx

34

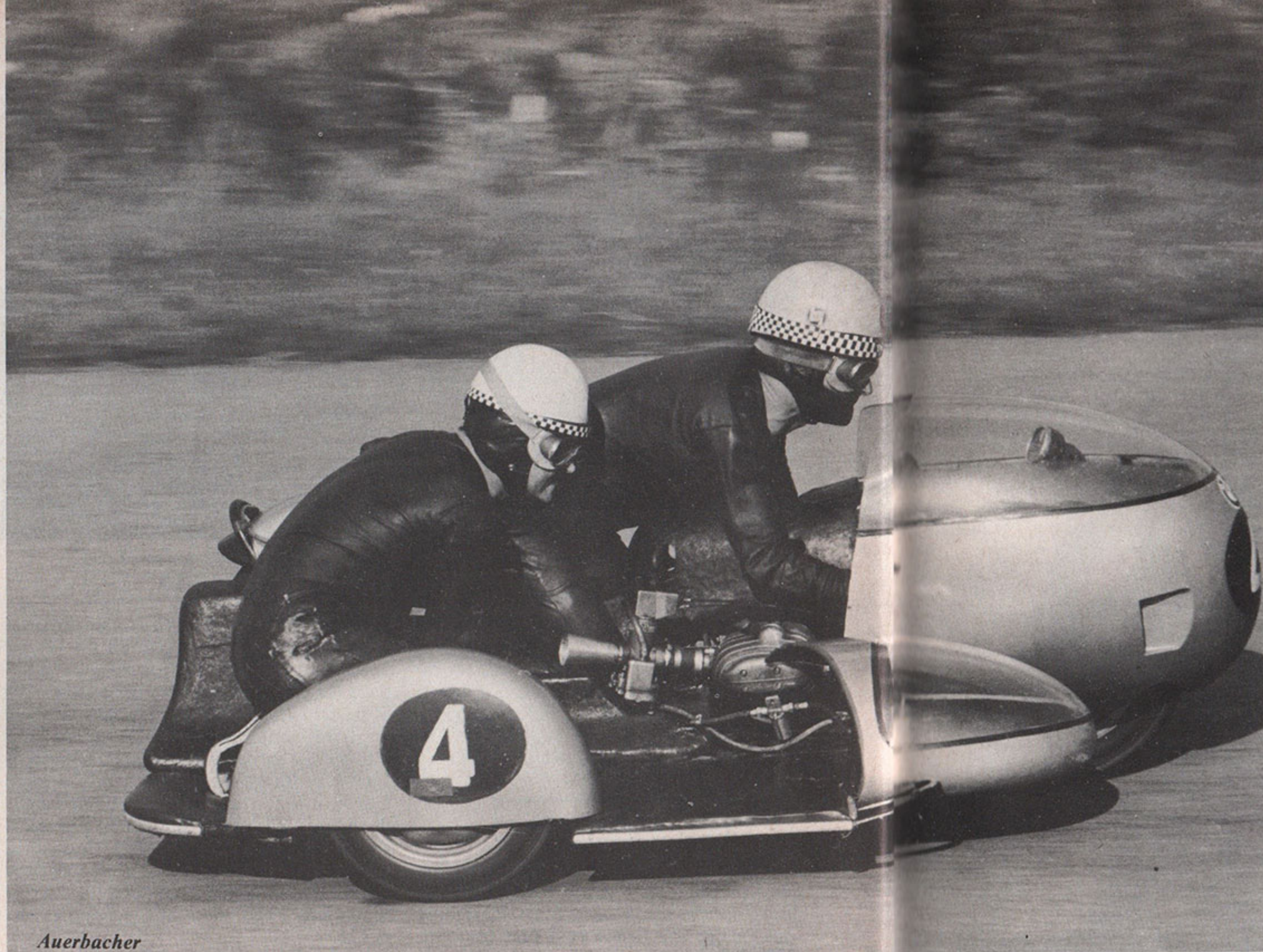
PILOTES DE GRANDS PRIX

Nieto

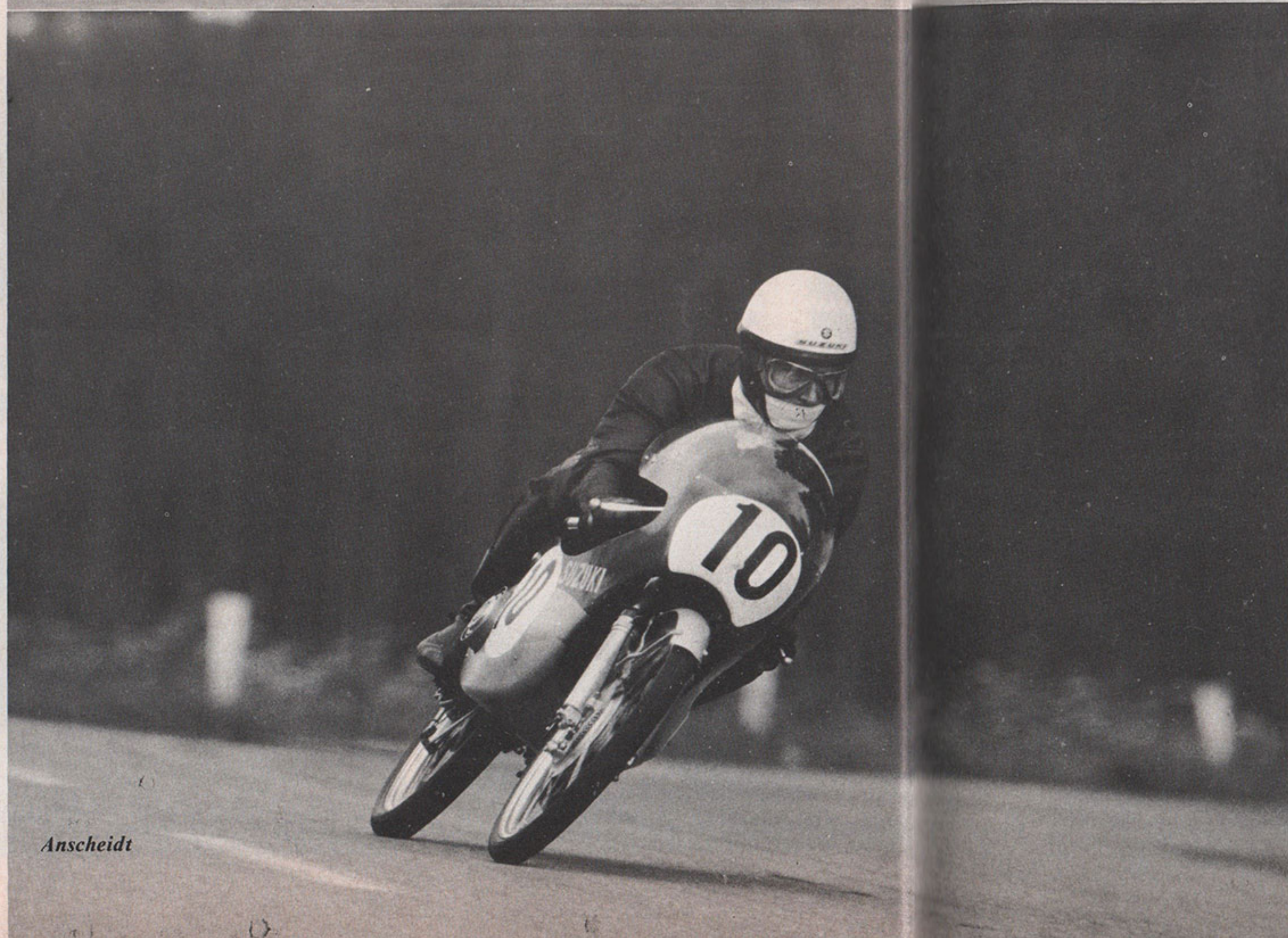
Ce jeune Espagnol (21 ans) est aussi un grand spécialiste du 50. Sa morphologie de jockey convient parfaitement à cette catégorie où, plus qu'ailleurs, le poids est ennemi de la vitesse. Nieto, comme beaucoup de ses compatriotes, a un tempérament de battant; un peu trop même si l'on compte le nombre de machines pliées qu'il ramène à l'usine Derbi... C'est le métier qui rentre... Et comme Nieto est très doué, on peut espérer dans un proche avenir un titre de champion du monde. En 125, bien servi par le twin Derbi, Nieto est aussi redoutable : n'est-il pas champion d'Espagne 1968? S'il participe régulièrement au championnat du monde 1969, on peut d'ores et déjà le placer parmi les prétendants au titre.

Anscheidt

Ce petit Allemand blond quelque peu taciturne, ou plutôt soucieux, remporte donc pour la troisième année consécutive le titre de champion du monde des 50. C'est « sa » catégorie, on le verrait assez mal sur une 250 et pas du tout sur une 500; d'ailleurs il avoue franchement qu'au-dessus de 125, les motos de course sont trop rapides pour lui. Anscheidt est aussi bon technicien que pilote; il l'a prouvé cette saison en mettant au point, sans aide de l'usine, son 50 twin Suzuki. Le pilotage d'un tel engin requiert une attention toujours soutenue, il faut savoir jongler avec les 12 rapports de la boîte de vitesse pour rester dans la plage de puissance qui ne dépasse pas 500 t/mn. D'autre part, Anscheidt est le roi du plat ventre, il disparaît complètement derrière son petit carénage. La position de conduite sur un 50 est extrêmement importante. Le fait de sortir les jambes du carénage peut faire perdre jusqu'à 1 000 t/mn, soit plus de 10 km/h. Avant d'être officiel Suzuki, Anscheidt était pilote d'usine chez Kreidler.



Auerbacher



Anscheidt

Rosner

Hans Rosner, l'officiel MZ, a fait une saison qui aurait pu être meilleure, surtout en 125 où il a cassé dans 6 G. P. sur 9, alors qu'à chaque course il se trouvait derrière (mais loin) des Yamaha 4. En 250, l'Allemand de l'Est est plus chanceux et finit en troisième position. Il a pourtant eu souvent à craindre une banale Yamaha compétition-client pilotée par Gould. Toutefois, par rapport à l'an dernier, Rosner a progressé. Son pilotage est plus sûr, plus coulé... En 350, comme en 125, il collectionne les incidents techniques et n'obtient qu'une quatrième place.

Shauzu

Depuis maintenant deux ans, on s'attend à voir Shauzu remporter le championnat du monde des side-cars. Avec Auerbacher et Enders, Shauzu dispose d'une assistance il est vrai très réduite de l'usine BMW. Il possède donc un des trois meilleurs Rennsport du moment. Son pilotage est très régulier, il est toujours là et profite bien souvent de la casse des autres. C'est ainsi que Shauzu a remporté pendant deux années consécutives la course la plus dure au monde, celle du T. T.

Enders

Klaus Enders, champion du monde side-car 1967, n'a pas remporté une seule victoire en 1968, mais s'est octroyé deux records du tour au Nurburgring et au T. T. Tout au long de la saison, Enders a expérimenté un moteur à cotes super-carrées qui s'est avéré plus puissant que les autres Rennsport, mais aussi plus fragile, ce qui explique ses résultats médiocres. En tant que pilote, Enders est un très grand champion. Bien que de petite taille (il paraît minuscule sur son beau basset blanc et rouge), Enders mène son attelage avec une sûreté et une précision extraordinaires. C'est si bien que cela semble facile.

Auerbacher

Deuxième en 68, deuxième en 67, deuxième en 66, Georges Auerbacher est l'exemple type du champion sans titre. En 1966, le Suisse Scheidegger lui a toujours barré la route; en 1967, ce fut Enders, et cette saison il ne put rien faire contre Fath et son URS. Non pas qu'Auerbacher soit un moins bon pilote que les champions en titre mais il lui arrive toujours quelques ennuis techniques qui le relèguent à son éternelle seconde position. Son style de conduite est un peu plus heurté que celui de Enders, il a le travers facile.



Nieto

Fath

Helmuth Fath est certainement le personnage le plus admiré et respecté dans le monde motocycliste. Pour cause, il a déjà un passé glorieux avec un titre de champion du monde side-car sur BMW en 1960. Puis il eut un terrible accident qui l'écarta quelques années des circuits. Ce temps d'inactivité lui permit de réparer son moteur 4 cylindres. Lorsqu'il reparut sur les circuits en 1964 aux commandes de son URS, on savait que tôt ou tard la série des victoires BMW prendrait fin. En 1968, c'est le triomphe avec 3 victoires en G. P. et le titre au bout de la saison. La supériorité de l'URS sur les BMW est incontestable bien que les Rennsport tiennent beaucoup mieux la route que l'URS. Il faut se nommer Fath pour piloter un tel engin. Dans ce domaine, il est au moins aussi fort qu'en technique; il est en quelque sorte le Brabham de la moto.

LAQUELLE DES TROIS ?



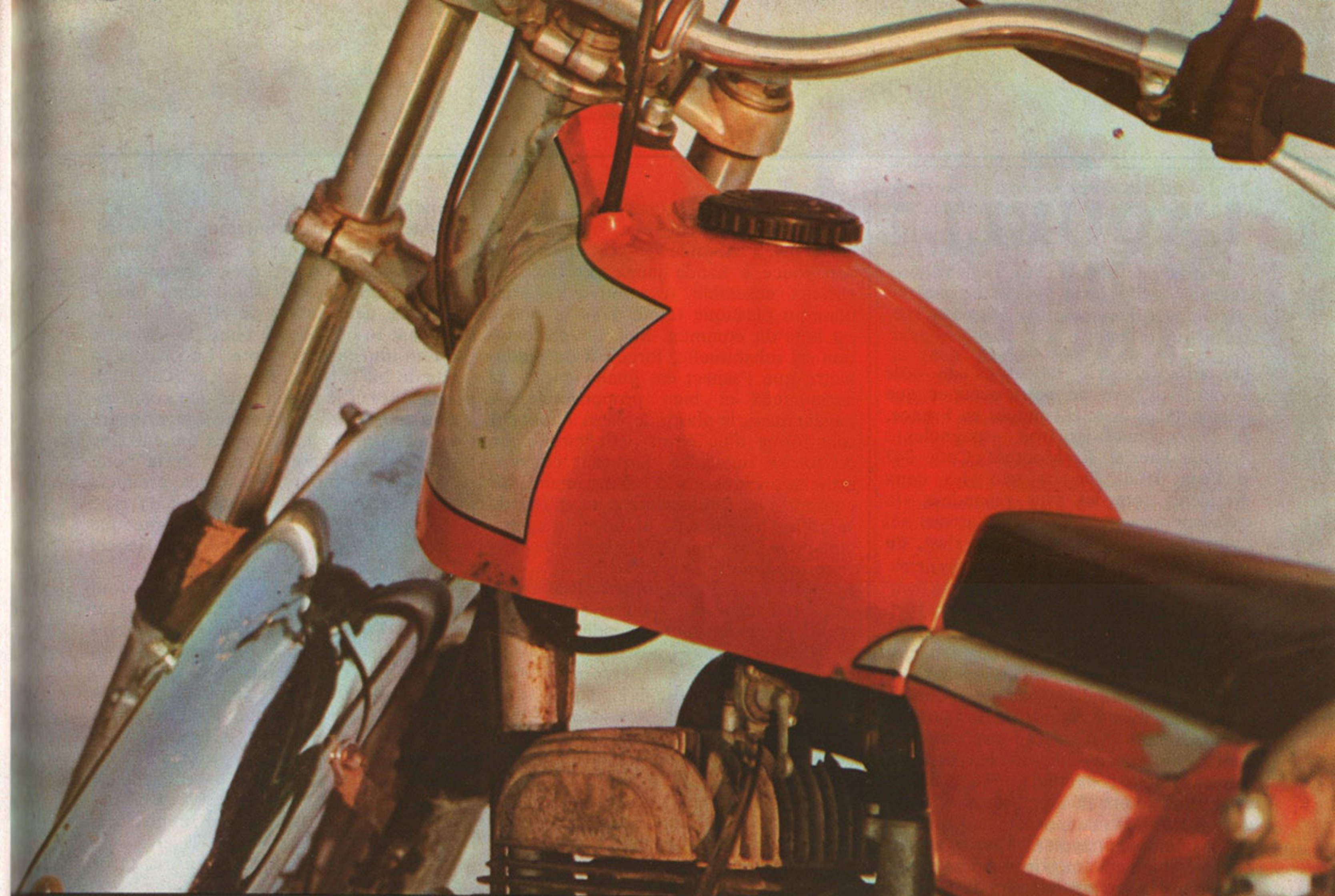
par
Olivier
de la Garoullaye

Celle que certains ont appelé « la moto verte » a progressé ces dernières années à une vitesse grand V.

Sous l'influence américaine, les constructeurs sortent à qui mieux mieux des bécanes nanties de guidons surélevés, de phares grillagés et autres pneus à crampons.

Le « Trail Bike » demandé par ce gigantesque marché prend toujours plus d'ampleur et certains fabricants de motos sportives typiquement tout-terrain y trouvent leur compte.

Cette remarque est surtout valable pour les Espagnols, qui fournissent à maints crossmen ou trialistes un matériel adéquat.



LAQUELLE DES TROIS ?

Le cross, nous le laisserons de côté aujourd'hui pour ne nous occuper que des machines de trial vendues en France, en l'occurrence les trois espagnoles : Bultaco Sherpa T, Montesa Cota 247 et Ossa Trial. De ce trio, les deux premières sont les plus répandues, la troisième venant tout juste d'arriver ici pour disputer Clamart où elle s'est, du reste, fort bien comportée.

Ossa = stabilité

Ossa fit son apparition sur le marché français fin 1967 avec tous les modèles de la gamme et notamment une 230 cc de trial qui déçut lors de sa première sortie en public à Saint-Cucufa. L'usine engagea alors Mike Andrews, trialiste anglais de renom, qui fut chargé de sa mise au point. 1968 fut une période transitoire et maintenant, alors que la 230 est devenue 250, la machine qui, à première vue a fort peu évolué, s'est pourtant considérablement améliorée. Après l'essai, Christian Rayer, le champion de France, était tout étonné : « C'est pas croyable, on nous a changé le « Nonos », il est

devenu terrible! »

Esthétiquement, la Ossa attire l'œil. On a peu l'habitude de voir une moto vert foncé à bande jaune. Et puis, ce curieux ensemble réservoir-selle-garde-boue en plastique teinté dans la masse est hors du commun. Si cette présentation est inhabituelle, force est de reconnaître que l'aspect est finalement assez harmonieux et bien proportionné. A l'avant aussi, le plastique est à l'honneur sous forme d'un étroit petit garde-boue de forme anguleuse. Sur tout ce vert, tranche un gros pot d'échappement noir entouré d'un treillis évitant au pilote de se griller les mollets, et un coffrage de cuir pour l'énorme filtre à air situé derrière le moteur, sous la selle.

Le cadre est toujours un double berceau en tube d'acier sans soudure sous lequel prend place un sabot métallique percé de multiples trous-trous. A l'avant est montée une fourche télescopique d'un débattement de 210 mm, tandis qu'à l'arrière on trouve des amortisseurs hydrauliques réglables de 90 mm de course. Les jantes sont en alu, équipées d'un pneu cross 2,75 x 21 à l'avant et d'un Pirelli espagnol de trial 400 x 18 à l'arrière. Les freins simple came de 158 mm de diamètre sont conçus pour présenter le maximum d'étanchéité, ce qui est absolument indispensable en tout-terrain. La béquille latérale s'avère difficilement utilisable, étant par trop per-

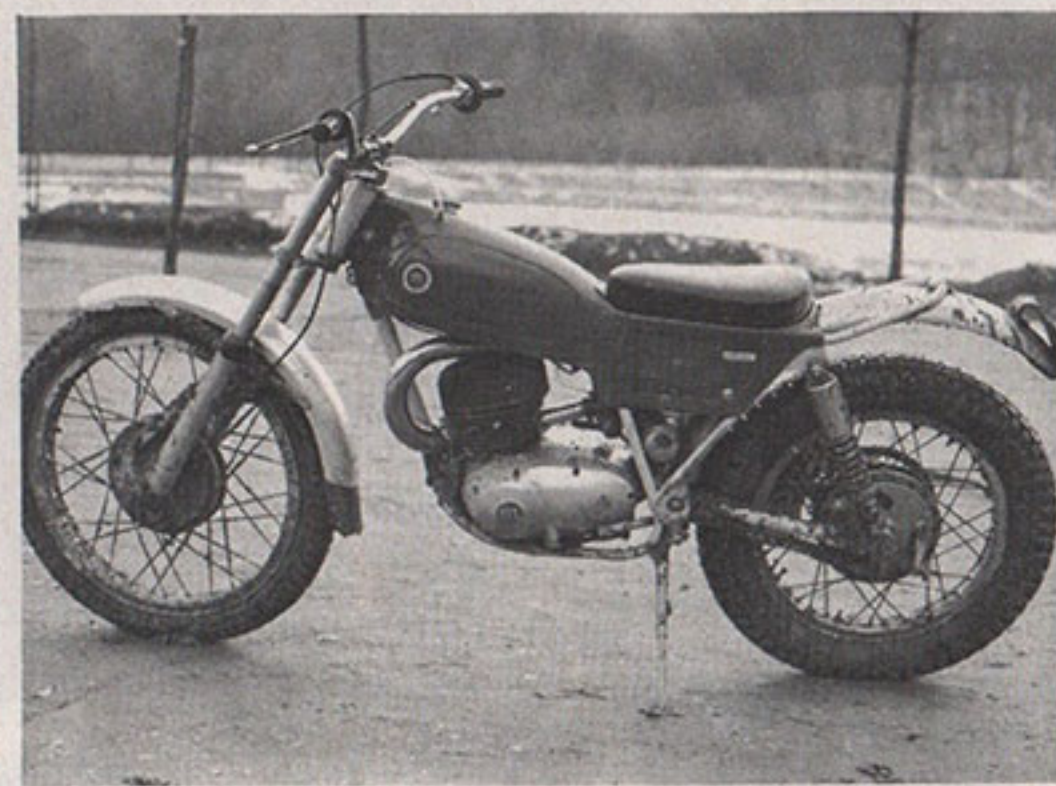
pendiculaire au sol.

Alimenté par un carburateur IRZ de 24, le nouveau moteur de 250 cc regorge de chevaux, venant progressivement à tous les régimes. Il s'agit d'un monocylindre deux temps de 60 x 72, développant 16 CV à 6 000 t/mn. Le cylindre est en alu chemisé fonte. Le pied et la tête de bielle sont montés sur roulement à aiguilles et le piston offre une compression de 9 à 1. La transmission primaire se fait par une chaîne duplex qui entraîne un embrayage multidisques, et la boîte est à quatre rapports, les deux premiers étant très serrés. L'allumage est du type électronique avec volant magnétique pouvant assurer l'éclairage avec lequel la machine est livrée.

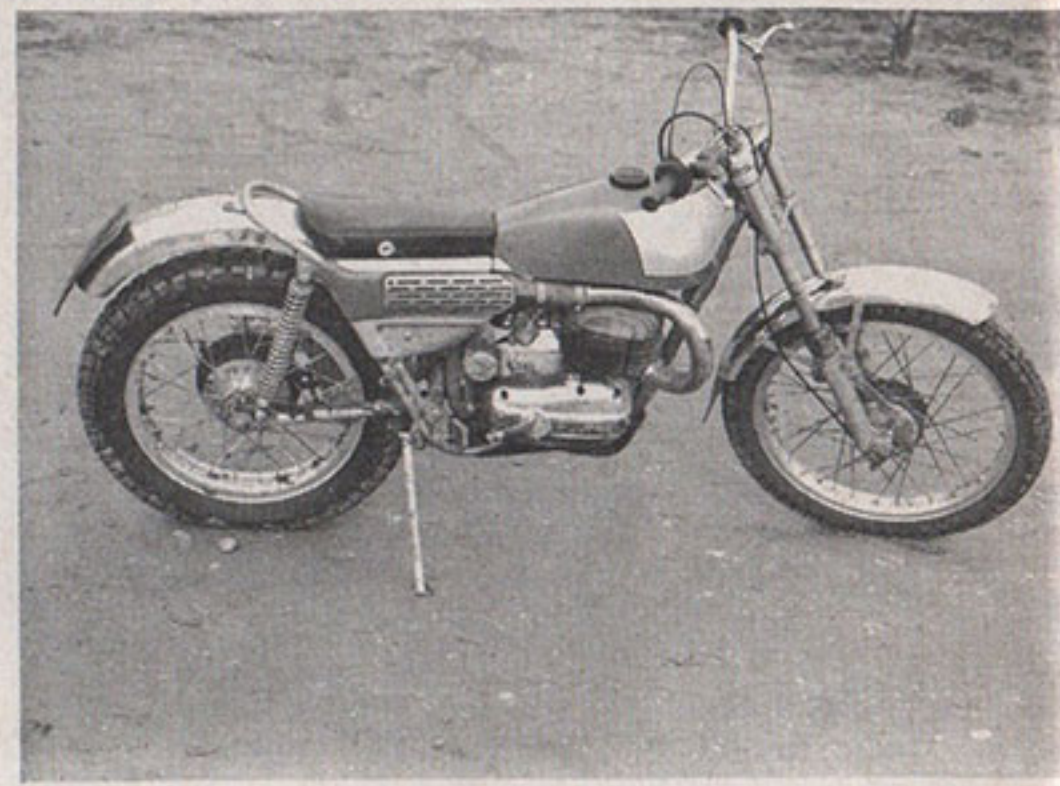
L'éclairage, nous l'avons d'ailleurs tout de suite retiré, Christian et moi, pour que la Ossa fasse plus course, moins « Trail Bike », et qu'elle ressemble davantage à ses deux compagnes d'essai, la Montesa gentiment prêtée par Jack Achard et ma propre Bultaco. Et la brave moto neuve s'en fut d'entrée franchir les zones de Chaville et de Clamart... De buttes en trous, de sable en rochers, de flotte en terre, elle nous révéla ses qualités. De l'avant, elle se montre très maniable, la direction est légère et à l'usine, on a bien amélioré l'avant-cadre de la machine. Dans un crépitem sec beaucoup plus agréable à l'oreille que la mitraille de l'ex-230 cc, la moto descend



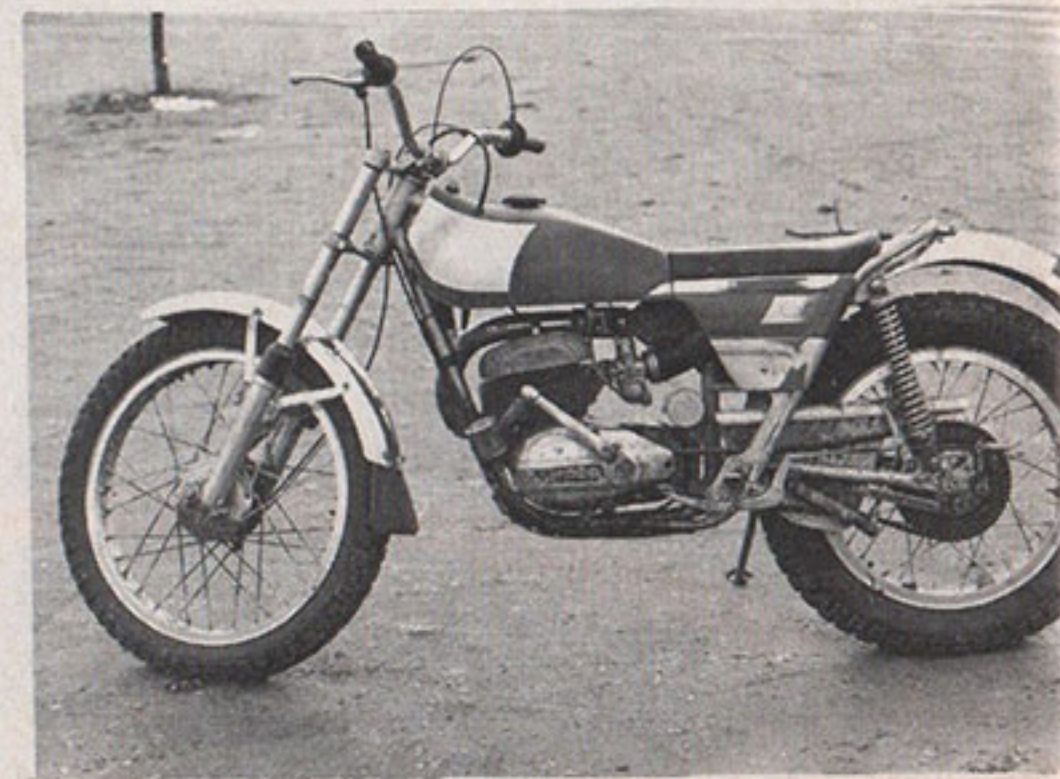
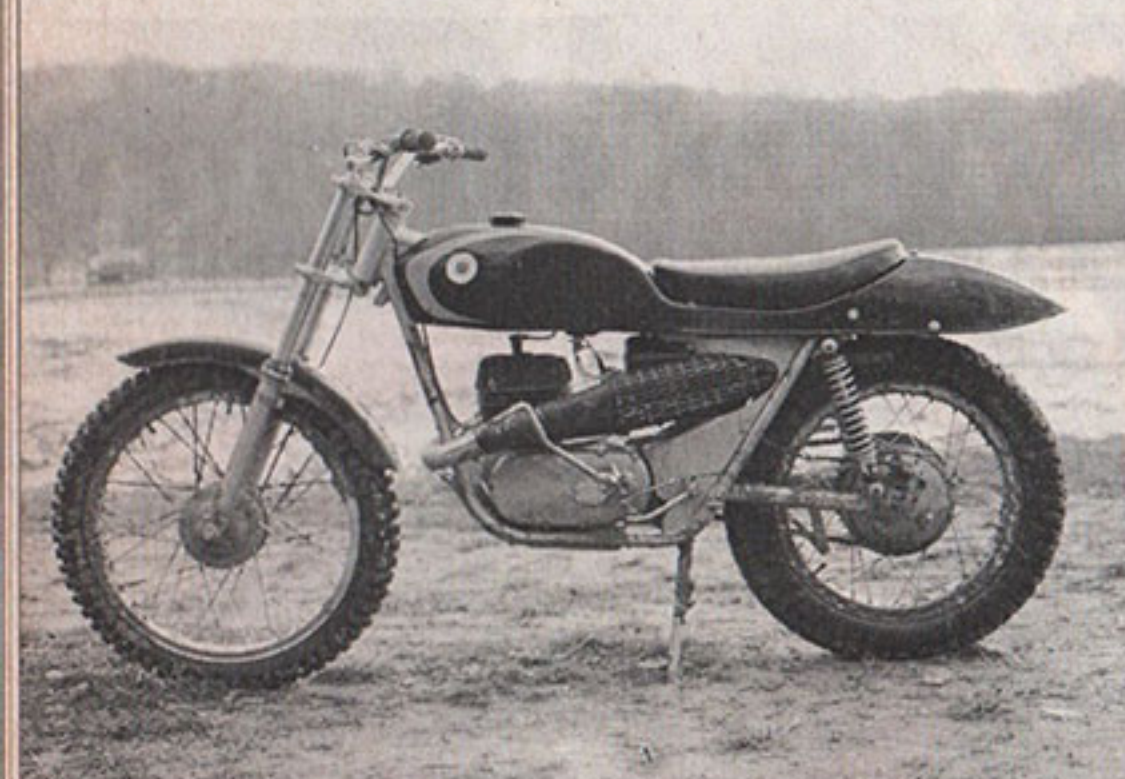
Ossa Trial.



Montesa Cota 247.



Bultaco Sherpa T.



La Bultaco se cabre.

dans un fossé, en ressort sur simple sollicitation de la poignée des gaz. La géométrie de la partie cycle apparemment fort réussie, la fait coller au sol. Elle se montre nerveuse, souple et puissante à la fois, sa qualité primordiale s'avérant être une stabilité de bon aloi. On la cabre comme on le désire pour mieux placer la roue avant. Elle saute, va, vient, virevolte sur place. En selle, on se trouve bien, la selle est rembourrée, les repose-pieds sont bien placés et il suffit de régler le guidon pour être parfaitement à son aise. Cependant, les commandes aux pieds, frein arrière et sélecteur, débordent trop et il est préférable de les rentrer vers le cadre. A signaler la pédale de frein à droite, ce qui requiert une certaine accoutumance. Par contre, au pied gauche, le sélecteur à renvoi s'avère parfait, les vitesses passent dans du beurre et le verrouillage de la boîte est excellent. Lorsqu'on tourne sur la première à très bas régime, il lui arrive de caler (peut-être un réglage imparfait) et il faut remettre en route, opération facile à réaliser mais pour laquelle il faut dépenser une certaine énergie réclamée par un kick dur à actionner. On peut néanmoins lui pardonner cette relative dureté puisque replié, il s'intègre parfaitement au pot d'échappement et ne gêne absolument pas le pilote.

Alors, cette Ossa, me direz-vous, que vaut-elle finalement? 4 850 F, parfaitement mérités d'après notre essai puisque la machine paraît d'ores et déjà dans le coup une fois ses pneus changés. Pour une première course, Alain Chaligne a terminé cinquième Français à Clamart et sans quelques calages vraiment malvenus, il aurait pu convoiter la deuxième place. L'engouement en train de s'éteindre pour la Montesa passera-t-il chez la voisine et rivale Ossa?

Montesa = adhérence

Lorsque fin 1967, Christian Rayer fut engagé par Montesa, nombreux furent ceux à lui crier casse-cou. La première machine de la marque était, de fait, très améliorable et Pedro Pi se remit à la planche à dessin pour nous donner la Cota 247. Cette moto est devenue l'une des plus prisées en Europe et parmi les champions la pilotant figurent Gordon Farley, Don Smith et... Christian Rayer. C'est depuis les nombreux succès en compétition obtenus par la marque en France que la vogue Montesa a gagné le milieu trialiste national qui, après la mode Triumph, celle des Greeves et une passade Bultaco, ne savait vers quelle nouvelle monture se tourner.

La moto est livrée uniformément, cadre blanc, réservoir d'essence et support de siège monobloc rouge lui conférant déjà un caractère particulier. Quelqu'un d'averti remarque aussi une structure de cadre différente se concrétisant surtout au niveau du bras arrière. La fourche télescopique est fabriquée par Montesa



sous licence Cériani et les amortisseurs hydrauliques arrière sont à double effet avec tension initiale réglable. Cela vient-il du cadre ou du positionnement des suspensions? Toujours est-il que la qualité dominante de la Cota 247 réside en sa capacité assez incroyable d'adhérence.

Le moteur est un monocylindre deux temps de 247 cc développant 19 CV à 6 500 t/mn. L'allumage se fait par magnéto-alternateur à volant avec bobine HT extérieure. L'alimentation est assurée par un carbu IRZ de 24, le même que celui utilisé sur l'Ossa. La transmission primaire s'effectue par engrenages hélicoïdaux en acier traité. La boîte est à cinq vitesses mais, si le sélecteur est pratique et d'un faible encombrement, le verrouillage n'est pas fameux et il arrive parfois de se retrouver inopinément au point mort. Les trois premiers rapports sont très rapprochés, le cinquième très long, autorisant un petit 110 sur les inter-zones.

Sur la Montesa on retrouve aussi quelques astuces pratiques dictées par l'expérience, tels les repose-pieds repliables, un grippe-pied pour le frein arrière, un graisseur de chaîne dans le bras de direction, un protège-chaîne en plastique blanc... tous détails faisant davantage remarquer l'absence de guide-chaîne.

La Cota 247 démarre au premier coup de kick, sans effort, et émet un curieux bruit feutré. Elle part calmement, sans brutalité aucune, elle est docile, souple, d'une puissance rentrée. Elle a un extraordinaire couple à bas régime, et elle reprend sur le coup de piston. On croit qu'elle va caler, que la machine va

s'arrêter, mais elle repart, en véritable tracteur. La direction est un peu plus lourde que celle de la Ossa, mais le rayon de braquage est à peine supérieur au mètre et la moto tourne sur place, prête à rattraper son garde-boue arrière. Le pilote assis assez bas se trouve bien en selle, et les commandes tombent bien en mains. Le centre de gravité très bas permet une stabilité singulière et une excellente tenue de route qui pourrait encore être améliorée si la bécane était chaussée de Dunlop à la place des Firestone d'origine.

Vendue 4 650 francs sans compter le port (il faut déboursier 4 750 F à Paris), c'est des trois la plus facile à piloter et celle qui convient le mieux au débutant, celle qui a bon caractère et qui pardonne les erreurs.

Bultaco = punch

C'est la plus connue, celle que l'on a le plus l'habitude de voir. Les premières quatre vitesses Bultaco arrivèrent en France en 1966 et rapidement elles inondèrent le marché. Le grand Sammy Miller devint, sur ces entrefaites, officiel de la marque et la Cemoto présenta une première 5 vitesses qui avait le diable au corps. Fin 1968 sortait une toute nouvelle Sherpa T à cinq vitesses également, mais sensiblement différente de la précédente. C'est celle que Christian Rayer et moi avons essayée. Le cadre est un simple berceau où repose un monocylindre 2 temps sous un réservoir bicolore très étroit. Le pot est incorporé dans l'épaisseur de la machine, sous la selle où est



placé le filtre à air, camouflé par un carénage plastique rouge et gris comme le réservoir. A l'avant est placé une fourche d'inspiration Cériani d'un débattement de 165 mm. La roue avant est en dural, les rayons sont en inox. Le frein avant de 125 mm de diamètre contribue à la légèreté du poids non suspendu, tout cela faisant de la Sherpa la meilleure synthèse au point de vue direction. La suspension arrière est assurée par des amortisseurs réglables de fabrication espagnole. Les garde-boue sont particulièrement solides, puisque la Cemoto a eu la bonne idée de placer de la corde à piano sous les plis latéraux du dural. Comme les carters moteur, ils sont chromés, concourant ainsi à la bonne présentation de l'ensemble. Une béquille latérale, une boîte à outils et l'éclairage

LAQUELLE DES TROIS ?



complètent l'équipement de la Sherpa, ce qui ne la différencie du reste pas des deux autres qui bénéficient également de ces accessoires.

Le moteur 72 x 60 de 224,29 cc possède un punch étonnant. Il y a des chevaux partout et à tous les régimes. Il suffit de tourner la poignée, et la Sherpa bondit comme un pur-sang dans un rugissement sec. Un carburateur Amal 927, dont il est d'ailleurs malaisé de démonter la cuve, assure l'alimentation, un volant magnétique FEMSA se chargeant de l'allumage. La transmission se fait par chaîne, la boîte étant à cinq vitesses et l'embrayage multidisques fonctionnant dans un bain d'huile. La Bultaco pèse ainsi à vide 92 kg, contre 94 à l'Ossa et à la Montesa. A l'essai, on s'aperçoit tout de suite que l'on a affaire au moteur le plus brillant, mais il faut vraiment savoir s'en servir... Ce n'est pas une moto facile à piloter, il s'agit d'un cheval fougueux qui vous entraîne aisément dans un rodéo qu'on peut ne pas trouver à son goût. La position est excellente, mais la selle est dure et les arrière-trains sensibles ont intérêt à s'abstenir, les amortisseurs s'avérant de surcroît très raides. Le verrouillage de la boîte est dur, on est loin de la douceur de l'Ossa, mais l'étagement des rapports est idéal pour le trial (1^{re} : 0,263; 2^e : 0,342; 3^e : 0,442; 4^e : 0,723; 5^e : 1). Un autre bon point pour la boîte se manifeste lorsque l'on chute durement sur le côté droit : c'est l'axe du sélecteur qui se tord ou qui casse, les pignons n'ayant pas à souffrir de votre bûche intempêtive (expérience vécue). Question prix, la Bultaco est proposée 4 850 F,

comme la Ossa, 100 F plus cher que la Cota 247.

Alors, à l'heure de la décision, laquelle choisir? Ces belles espagnoles ont toutes des qualités, et la machine idéale serait bien sûr une synthèse des trois, obtenue avec le punch du moteur Bultaco, l'adhérence exceptionnelle de la Montesa, la stabilité et la rigidité du cadre Ossa. Mais à quoi sert le rêve devant la réalité... Un débutant devrait être sensible à la puissante docilité de la Montesa, qui l'aidera dans les non-stop. Aux pilotes d'un stade supérieur, je conseillerai la Ossa, qui en surprendra d'autres avec ses nouveaux atouts. Elle aussi se conduit facilement, mais elle a en plus de la Cota 247 l'étincelle qui la fera jaillir d'un trou et qui fait plaisir. Pour le chevronné, celui qui aime les sensations fortes, la vie trépidante, les ruades et qui veut vraiment dominer sa monture, la Bultaco s'impose. S'il sait la servir en souplesse et être respectueux de sa poignée des gaz, elle lui donnera d'énormes satisfactions. Mais attention à la Sherpa... Comme un cheval de sang, elle a la bouche fragile. Et si vous ouvrez à mauvais escient, il se pourrait fort qu'elle réagisse violemment et vous dépose sans autres égards en se cabrant tout debout!

Les Ossa sont importées par les Etablissements Marcel Sevrat, 8, rue du Docteur-Leuroy, 95-Argenteuil. Les Montesa par les Etablissements Guy Ravel, 97, boulevard Aristide Briand, 66-Perpignan. Les Bultaco bénéficient de deux importateurs : Frank Lucas, 81-Puy-laurens et l'ancien champion de France de Trial, Claude Peugeot, 45, rue Pasteur, 73-Albertville. ●

BERNARD MOÏTESSIER

et les vagabonds des mers express



De plus en plus fort. L'Atlantique, c'est mesquin, c'est petit; ça n'est plus dans le coup. Voici le tour du monde en solitaire : sans escale... bien sûr. Petite ballade... Un beau jour d'été, on lève l'ancre d'une côte anglaise, en saluant les blanches indigènes qui constatent du bout d'un orteil circonspect que l'eau est toujours aussi froide. Bref salut de loin à la France, on double l'Espagne, le Portugal, on longe la côte africaine, et hop, direction le cap de Bonne-Espérance. Là, on contourne le cap des Aiguilles, puis le cap des Moules. On est pourtant bien loin de la France. Cela représente au moins deux « Transatlantiques »... Cependant, on a à peine fait le cinquième du trajet!

L'océan Indien : maintenant, environ 10 000 km à parcourir avant de croiser la première terre. C'est le cap Leeuwin, pointe sud-ouest de l'Australie. Il faut ensuite passer la Tasmanie, au sud par Hobart, ou par le détroit de Bass au large de Melbourne.

Après (attention, c'est vite dit, il y a quand même près de 2 500 km), voici la Nouvelle-Zélande. On peut passer au sud, au nord ou au milieu par le détroit de Cook. De là au Cap Horn, la distance est à peu près égale au trajet cap de Bonne-Espérance-Australie : il faut traverser le Pacifique sud. Enfin, le Cap Horn : si vous n'êtes pas encore mort, prenez donc à gauche, enfin envoyez à bâbord, il ne reste plus que l'Atlantique de part en part, du sud au nord. C'est, pour être précis, la première à droite après Gibraltar... Il ne reste qu'une quinzaine de milliers de kilomètres, une simple formalité, quoi. Maintenant, si les Anglaises vues au retour sont aussi blanches qu'au départ, c'est que vous ne rêvez pas, vous y êtes. Vous avez fait le tour de la balle. Vous avez gagné. C'est le terminus de la petite ballade. On estime que vous avez parcouru 28 000 miles (1 mile = 1 852 m). Oui, mais ce n'est pas pour autant que vous avez gagné la course!

Organisateur dans le vent

Sir Francis Chichester, grand-père encore bien alerte, vainqueur de la première « Transat » en 1960, second derrière Tabarly en 1964, auteur d'un tour du monde tout seul en un temps presque record — toutefois, il a fait une escale — parle de cette épreuve dont il est le président du jury : « Quelques-uns de ces garçons ne savent pas ce qui les attend. En comparaison,

la course menant à Newport n'est qu'une traversée de rivière en canot. Le tour du monde, c'est l'Everest de la mer. » Pour qu'un vieil Anglais, Sir en plus, en parle comme ça...

Voilà. C'est net. Je crois que ceux qui « font dans l'auto » et qui pensent qu'il n'y a que chez eux qu'on sait encore s'amuser en participant à des Londres-Sidney vont se sentir un peu moins sûrs d'eux. Nous aussi, dans la marine à voile, on sait ce que c'est que rigoler, et faire des trucs super-copieux. De l'extraordinaire, sûrement, de l'inédit, c'est presque certain. En 1969, on envoie trois hommes passer le réveillon de Noël autour de la Lune. Pourtant, depuis que les océans existent et que les hommes ont commencé à s'y aventurer, il est probable que jamais l'un d'eux n'a pensé à faire un tour du globe sur l'eau, sans s'arrêter. Excitant, n'est-ce pas? Prodigieuse aventure, fabuleux défi. Tout cela étant d'autant plus formidable que c'est un Français, Bernard Moitessier, qui devrait en devenir la vedette.

Bataille de presse

A l'origine de cette folle compétition, sans doute une idée de publicitaire dans le cadre de la bonne guerre que se livrent les super-grands de la presse londonienne. L'Observer avait créé la « Transat ». Il fallait bien faire quelque chose. Le Sunday Times allait donc lancer le Tour du Monde. Nous verrons que, pratiquement, tous les concurrents seront patronnés, chaperonnés, financés ou aidés par la presse. De quoi faire couler beaucoup d'encre sous les coques des quelques téméraires qui allaient tenter ce gros coup.

Comme pour la « Transat », le règlement est simple, presque inexistant. Inutile de s'engager : il suffisait que le départ ait été observé par un journal britannique pour être considéré comme concurrent. Pas de point de départ fixe : un port de la côte anglaise au choix, qui devra être aussi le lieu de l'arrivée. Une obligation : contourner les trois caps, Bonne-Espérance, Leeuwin et Horn. Pas de date imposée pour le grand appareillage : simplement, il fallait avoir levé l'ancre après le 1^{er} juin et avant le 31 octobre 1968.

Un des problèmes de l'épreuve résidait justement dans le choix de la date du départ : deux prix doivent récompenser le ou les vainqueurs. Le Globe d'or (trophée de grande valeur) sera offert à celui qui, le premier, arrivera dans les eaux de Sa Gracieuse Majesté, sans considération de la date du départ. Un autre prix, de 5 000 livres celui-ci, sera attribué au plus rapide contre la montre. Je précise qu'un même concurrent peut cumuler les deux prix.

Si, apparemment, pour avoir les meilleures chances de gagner le Globe d'or, il paraissait indispensable de partir le plus tôt possible, il n'était pas certain que le départ du 1^{er} juin permettrait de réaliser le meilleur temps. Il fallait considérer les probabilités météorologiques suivant les saisons et les régions traversées.

Bernard Moitessier a choisi de partir exactement au milieu de la fourchette de temps autorisés pour le départ : au milieu du mois d'août.

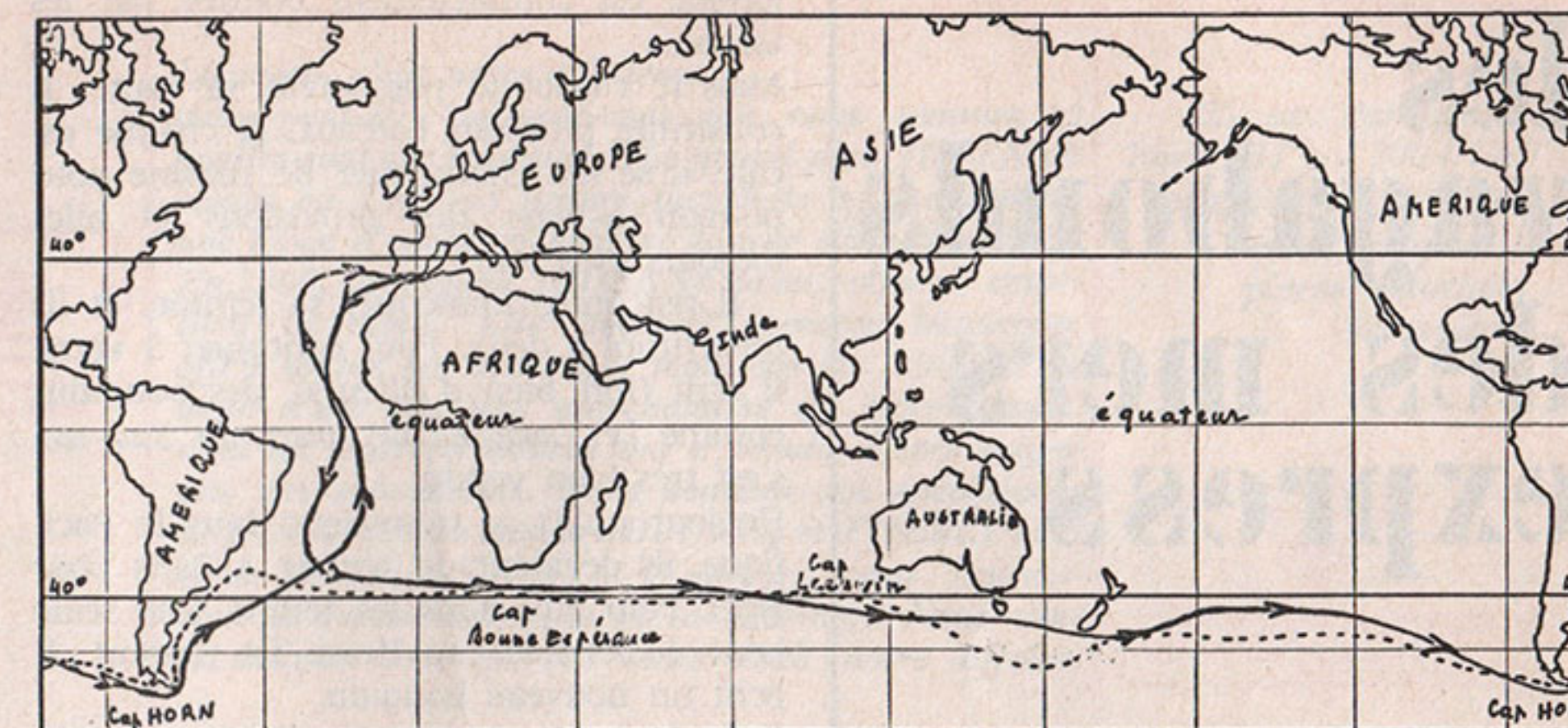
Enfin, dernier point important du règlement, toute aide extérieure, ravitaillement en vivres ou en eau, implique la disqualification immédiate. Cela veut dire que chaque concurrent devait prévoir des provisions suffisantes pour une dizaine de mois...

Les bêtes

Quel est le genre d'homme qui pouvait s'engager dans une telle histoire?

Des inconscients? Peut-être. Des aventuriers? Il y a des chances. En tous cas des durs. Des gens de la trempe des « méchants », dans les westerns du meilleur cru. Bref, une dizaine de « sérieux » de cette espèce étaient sur les rangs. Des types comme le capitaine John Ridgway et le sergent Chay Blyth, qui sont d'anciens baroudeurs parachutistes. Quand ils sont partis, ils avaient déjà pas mal bu d'eau de mer : ils se sont offerts une traversée de l'Atlantique à... l'aviron. Eh oui, à la force des poignets, graissés à l'huile de coude!

Bill Leslie King connaissait le dessous des mers mieux que quiconque : il s'est fait remarquer par ses nombreux exploits d'officier sous-marinier. Bill Howel était un pionnier de la navigation en solitaire. Tout ce monde avait obtenu la confiance et l'appui financier de groupes très sérieux et importants. John Ridgway était commandité par le périodique *The People*, Leslie King par le *Daily Express*, Bill Howel par le groupe du *Times*. Tous ces messieurs n'étaient pas des rigolos. Pourtant la mer cruelle est venue à bout de ces gros bras : ils ont abandonné. Tout comme les Français Yves Wallerand, moniteur de voile, ou Loïc Fougeron, le compagnon de veillée d'arme de Moitessier. Le 30 octobre, Fougeron a été pris dans une tempête qui a brisé son embarcation en quelques instants. Le navigateur a été projeté à l'eau plusieurs fois, et il ne s'en est tiré qu'à l'aide de son harnais de sécurité. Il a jeté l'éponge le 27 novembre à Sainte-Hélène qu'il a pu regagner à bord de son épave.



Bernard Moitessier règle constamment son bateau : c'est pour cela qu'il va vite!



Un peu de chair fraîche pour améliorer l'ordinaire.



Faites par Moitessier, quelques photos par gros temps.



les vagabonds des mers express

Course-poursuite

A la fin du mois de février, on pensait qu'il ne restait que quatre concurrents en course. Le britannique Robin Knox-Johnston était le plus près du but mais il était parti avant Moitessier. Nigel Tetley et Donald Crowhurst, tous deux Anglais, avaient mis les voiles après le Français (Tetley en septembre et Crowhurst le 10 novembre). Ces deux derniers semblent déjà en dehors du coup pour le Globe d'or. A moins d'accident, Moitessier et Knox-Johnston toucheront l'Angleterre avant eux. Robin Knox-Johnston, parti de Falmouth le 10 juin, commandité par le *Sunday Mirror*, est un capitaine au long cours de 29 ans. On estime que le Sunhali, son ketch de 9,75 m, était aux abords du cap Horn vers la mi-février. Un mois plus tôt, son avance sur Moitessier n'aurait été qu'à peine d'une quinzaine de jours. Mais il faut rappeler que Knox-Johnston était parti 75 jours avant le Français. Il apparaît donc que le prix de 5 000 livres aie de bonnes chances d'aller dans la poche de l'habitant de l'hexagone. Maintenant, si l'on étudie les moyennes respectives des deux favoris, on s'aperçoit que l'Anglais a parcouru une moyenne régulière de 100 miles par jour depuis son départ. Alors que le Français a progressé d'environ 120 miles par 24 heures. Alors une nouvelle dimension apparaît. Si Moitessier continue à dévorer le sillage de l'Anglais (et il n'y a aucune raison pour qu'il ne continue de le faire), il pourrait le passer au finish avant d'arriver en Angleterre. Même bien avant. Imaginez le suspense formidable : une course de quelques neuf mois va se jouer dans les dernières centaines de miles. Exactement comme dans une course-croisière de huit jours. Malheureusement, on ne connaît pas les positions exactes, car les concurrents n'ont pas de moyens de communication.

Le vagabond qui court vite

Bernard Moitessier, 43 ans, a une solide expérience de la mer. Parti d'Indochine après la guerre, il s'achète une jonque avec sa solde de libération. Il navigue... Un jour, il arrive à Madagascar et veut profiter de cette escale pour remettre sa barque en état. Il prend un tournevis; visse et passe au travers du mât. Sa

jonque est complètement bouffée par les tarets... Mais le vagabond poursuivra sa route. Il construira plusieurs bateaux. A chaque escale, il se fait charpentier de marine pour pouvoir acheter des provisions et aller toujours plus loin.

Il rencontre Françoise, sa femme, et ils repartiront à deux. Pour continuer à vivre, il écrit (fort bien d'ailleurs), des bouquins comme *Le Vagabond des mers du Sud* qui s'est très bien vendu.

Un jour qu'ils se trouvaient dans le Pacifique, ils décident de rentrer à Paris pour Noël. Pour être dans les temps, une seule issue, le terrible cap Horn. Ils passent. Il écrit un nouveau bouquin.

Paris. Mais Moitessier est comme ces papillons de nuit qui sont attirés par la lumière d'un réverbère. Ils tourment, virevoltent. Ils sont perdus. Dans la capitale, il a le spleen. Ça va mal. Il n'est pas dans sa peau. Il a un peu l'idée de ce tour du monde sans escale. Quand le *Sunday Times* organisera sa course, il se voit déjà parti. Il disposait de *Josuha*, un solide ketch en acier de 12,80 m. Il se prépare. Excité, mais réfléchi. Il ne partira pas le premier juin, car il connaît les colères de l'océan Indien à certaines époques de l'année. Il a eu raison, car les deux concurrents partis en juin en ont subi les tempêtes. Il va mettre les derniers mois à profit. Il allège son bateau au maximum. Met le poids au centre pour qu'il passe mieux dans le clapot. Le moteur ne peut servir; il l'enlève. Les batteries sont trop lourdes : à terre. Le guindeau : cela ne sert à rien lorsqu'on n'a pas à jeter l'ancre. A terre le guindeau.

Il a tout figolé. Mis des winches partout pour manœuvrer une voilure importante, même dans le gros vent. Il a étudié des voiles ultra-légères avec M. Ferrari, le voilier des 12 M J1, toujours dans le but de conserver une surface de voilure maximum quand le vent monte. Toutefois, il restait à résoudre le problème nourriture. Il fallait emmagasiner de quoi survivre pendant presque un an. Enfin, le 24 août, la météo est favorable. C'est l'heure. Cap au large. Cap vers au moins neuf mois de solitude. Neuf mois de tête à tête avec la mer. Neuf mois de flirt avec la mer. Pendant neuf mois, vivre avec la mer, se coucher avec la mer, sur la mer, dormir avec la mer, sur la mer. Dans une tête moyennement équilibrée, cela peut donner naissance à un cauchemar monstrueux.

Pas de radio (on dit que ça pèse trop lourd), rien pour communiquer. Il n'y aura que les bateaux de rencontre pour signaler sa position aux amis et pour transmettre des nouvelles rassurantes à sa famille. C'est ainsi également que ses admirateurs, non, plutôt ses frères du large, pourront suivre son exploit.

Il a signé un contrat avec notre confrère la revue *Bateaux* à qui il fait parvenir son livre de bord. Voici comment : lorsqu'il rencontre un bateau, il lui jette un sac étanche qui contient ses écrits et ses photos. C'est par ce seul canal que nous pouvons avoir des nouvelles précises. Son premier envoi a été posté au cap de Bonne-

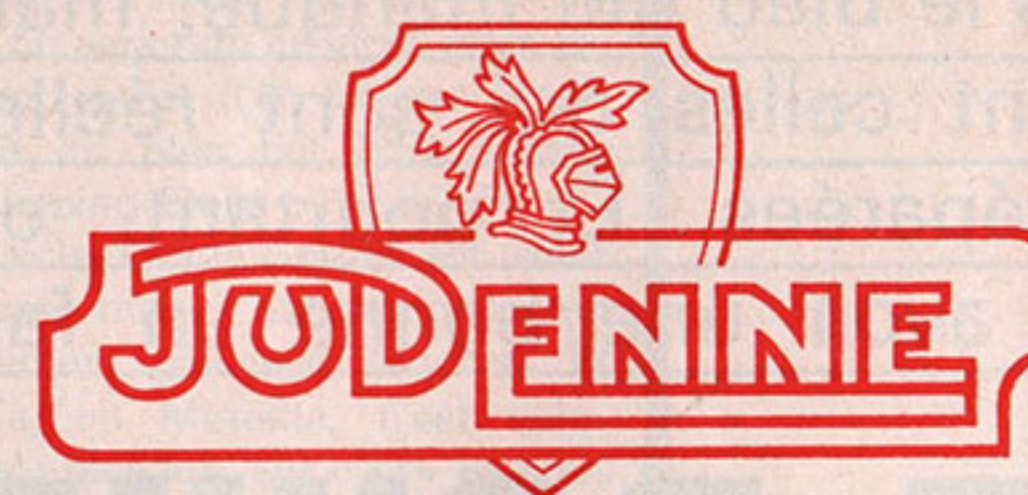
Espérance. Cela lui valut quelques émotions. L'équipage d'un cargo qui devait servir de boîte aux lettres ne comprenait ce que voulait ce cinglé frénétique qui lui lançait des boulettes avec un lance-pierres. Ils ont dû croire un moment au retour de la piraterie sur les mers du Sud... Enfin quelqu'un est allé voir ce qu'il y avait dans les boulettes, et a tout compris. Pour se faire pardonner, le cargo s'est approché pour recueillir la précieuse enveloppe étanche. Mais il s'est trop approché et les deux embarcations se sont heurtées. Pour Moitessier, la course a bien failli se terminer là. Dans son deuxième envoi, il a précisé qu'il avait pu réparer rapidement les dommages. C'est en passant au sud de la Tasmanie qu'il a pu envoyer la suite de ce livre de bord qu'il tient très scrupuleusement à jour. C'est ainsi qu'il nous explique très joliment de quoi se compose son existence : « La vie est toujours magnifique au large... Que dire d'autre? Je ne sais. En mer, l'existence est si différente de la vie à terre qu'il est difficile d'écrire à son sujet : le soleil se lève, le soleil culmine, le soleil se couche et un jour pousse l'autre avec beauté et douceur. » Voilà ce qu'il écrit à des milliers de kilomètres de la France. C'est ainsi qu'il explique comment il récupère l'eau de pluie au moyen des gouttières formées par les voiles sur le mât et la bôme. L'eau douce : quel problème en mer! Un ami fanatique de course-croisière m'expliquait que dans le gros temps, il était souvent obligé de s'asperger d'eau d'Évian tellement les paquets d'eau salée lui brûlaient les yeux et le visage. C'est vrai que c'est terrible, l'eau de mer. Pendant le mois de février, je suis allé naviguer en Atlantique, le port était en partie gelé. Pourtant ce n'était ni la tempête, ni le cap Horn. Pourtant, au bout de quatre heures de navigation, j'en avais plus qu'assez. Je ne pouvais plus remuer les mains. Il me semblait que le vent et l'eau étaient autant de mains armées de lames de rasoir qui m'attaquaient le visage. Cela m'a permis de me souvenir ce que pouvait être la mer parfois et de mieux imaginer ce que peut être la navigation au Horn, au milieu des icebergs, quand le vent se fâche et qu'en plus on n'a pas goûté un instant de confort et de réconfort depuis six mois.

Le plus extraordinaire, c'est que Moitessier semble serein. Il nous explique dans son livre de bord comment il cultive du blé et du soja et qu'il fait germer du Nuoc-Nam (aliment de base utilisé au Viet-Nam) dans des boîtes de conserves pour avoir des vitamines fraîches.

Il me semble qu'il n'existe pas de mots assez forts pour qualifier ce que sont en train d'accomplir ces hommes. C'est la retraite de Russie et la conquête de la Lune conjugués.

Maintenant, que ceux qui pensent que la voile n'est plus une aventure de notre époque enfilent leurs pantoufles et allument leur récepteur de télévision. Moitessier est en train d'accomplir, en 1969, un exploit que l'homme, depuis qu'il existe, n'a jamais réalisé. Un exploit « tout à la main », sans l'aide d'aucune machine, d'aucun ordonnateur, ou même de personne. C'est le plus beau.

Gilles PERNOT



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

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.
En 1969, la maison JUDENNE vend, répare, entretient
la moto. Elle pourrait, comme beaucoup, offrir
toutes les marques; mais soyons sérieux, la
moto n'est pas une marchandise de libre-service,
c'est un matériel délicat 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 disons bien que la moto était notre affaire.

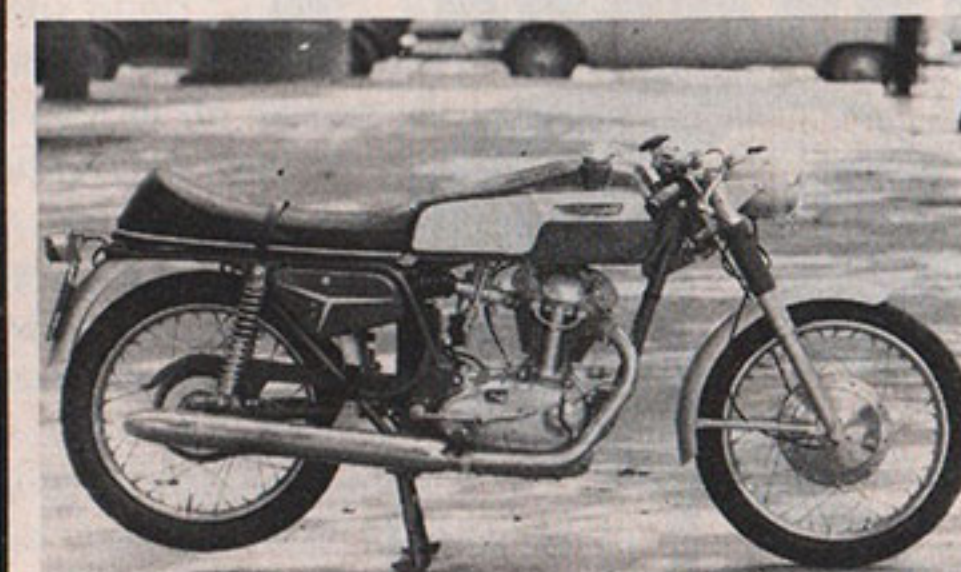
25, av. Parmentier,
Paris (11^e) - 700-07-60
DUCATI-HERCULES
stock complet de
pièces détachées.
Accessoires.



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

DUCATI

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



ROBUSTES
ÉLÉGANTES
SÛRES
RAPIDES
ÉCONOMIQUES



De 125 cm³
à
450 cm³
TOURISME
SPORT

DUCATI-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

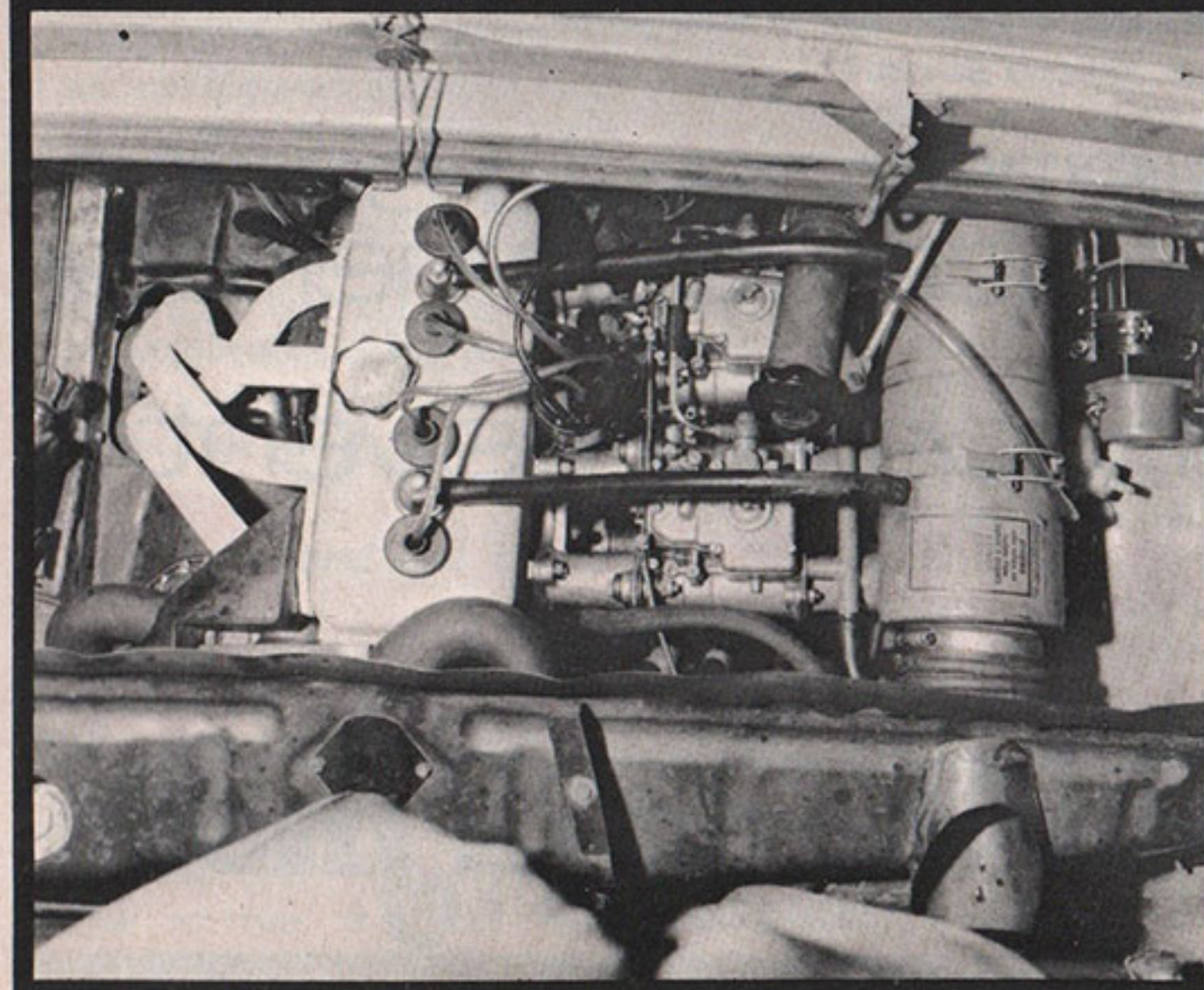
— nouveauté et élégance du cadre
— sérieux du service commercial
— efficacité
..... et rapidité du service après-vente

osca. vespa. guzzi
kawasaki honda yamaha suzuki

la vraie station-service de la moto

RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTATION CONTRE 4 TIMBRES A 0,30 F BP

Des Gordini, on en voit à tous les carrefours. En s'arrêtant à tous les feux rouges, en repartant de chaque feu vert, on en entend une freiner ou démarrer en trombe. Ce



n'est pas le bleu qui manque, mais rares sont celles qui sont réellement préparées. Et pourtant, on peut en avoir une bonne en faisant...

UNE BONNE GORDINI GROUPE

2

EXTÉRIEUR

La 1300 a bien sur une calandre à quatre phares, mais pourquoi s'y arrêter, s'en contenter puisqu'une annexe J bien ennuyeuse (et ardue par moments) en autorise deux de plus. Dans ces conditions, pourquoi ne pas monter deux anti-brouillard « Oscar » Cibié à iode (Marnat : 103 F pièce) qui vous donneront les yeux du lynx. Les jantes Cosmic sont plus larges que celles en tôle d'origine et elles sont aussi plus agréables à regarder. La voiture présentée ici en est équipée (188 F pièce chez Rallye-Auto-Sport). Ces jantes ont l'avantage de permettre l'emploi de Racing tout en donnant aux pneus normaux la possibilité de travailler à plat. Un inconvénient cependant, outre leur prix : il faudra penser à vous procurer des élargisseurs d'ailes en plastique (Piot : 50 F la paire). Mais ils se posent très facilement, tout comme le rétro-obus qui ne peut que vous être utile (Rallye-Auto-Sport : 46,50 F). En cas de mauvais temps, par grosse pluie, il est

précieux de posséder sur ses essuie-glace de petites palettes en inox (Rallye-Auto-Sport : 15 F la paire). A l'arrière, vous pouvez avoir besoin d'un phare de recul. Il en existe de nombreux modèles à tous les prix et pour toutes utilisations, de la simple torche au fanal en passant par le projecteur style braconnage de nuit. Le nôtre était un Enci à iode très efficace (Marnat : 55 F). Sur sa droite, sortait un pot d'échappement Toraco (Rallye-Auto-Sport : 225 F). Ce n'est pas tant le gain de chevaux qui fait l'objet de recherches, mais on pense aussi à améliorer... le bruit!

INTÉRIEUR

Un baquet Mod'Plastia remplace agréablement le siège d'origine. Celui-là était à réglage dorsal, pour éviter une quelconque fatigue vertébrale (Auto-Shopping Étoile : 365 F). Mais si indubitablement vous gagnez en confort, vous vous éloignez de votre levier de changement de vitesse pour lequel il vous faudra prévoir un prolongateur (Auto-

Shopping Étoile : 9,50 F). Le fin du fin serait de changer alors de pommeau et d'en monter un en bois du plus bel effet (Auto-Shopping Étoile : 19,50 F).

Le volant de la Gordini est assez réussi, mais il est des gens qui n'aiment pas son toucher. Et puis, un Motolita, c'est tellement plus joli. Un « 33 » en cuir, tulipé (Marnat : 265 F) conviendra parfaitement. La R8G est livrée d'origine avec un tableau de bord qui serait parfait si les manomètres de pression et de température d'huile n'avaient pas été oubliés (Véglià, chez Marnat : 98 et 49,50 F). Si vous êtes fumeur, vous disposez bien d'un cendrier, mais pas d'allumecigare qui peut fort bien trouver place ici.

Vous voulez faire quelques rallyes, un trip master vous sera alors d'un grand secours (Rallye-Auto-Sport : 270 F). Il vous permettra de savoir toujours où vous en êtes et de ne pas vous laisser surprendre par un changement de direction brutal ou par un méchant virage. Pour que votre coéquipier puisse lire ses notes assez facilement, vous pouvez lui offrir un lecteur de carte (Auto-Shopping Étoile : 67 F) que vous placerez le long de la portière.

Et puis, il faut aussi les accessoires dictés par la sécurité. Un extincteur (Auto-Shopping Étoile : 18 F) vous évitera de jouer les bonzes. En cas de choc avant, vous ne risquez pas grand-chose avec un bon harnais type aviation (Marnat : 189 F). L'indispensable arceau complétera la panoplie. Vous pourrez le choisir avec fixations en trois points (Marnat : 120 F) ou en quatre (J.-F. Piot : 160 F).

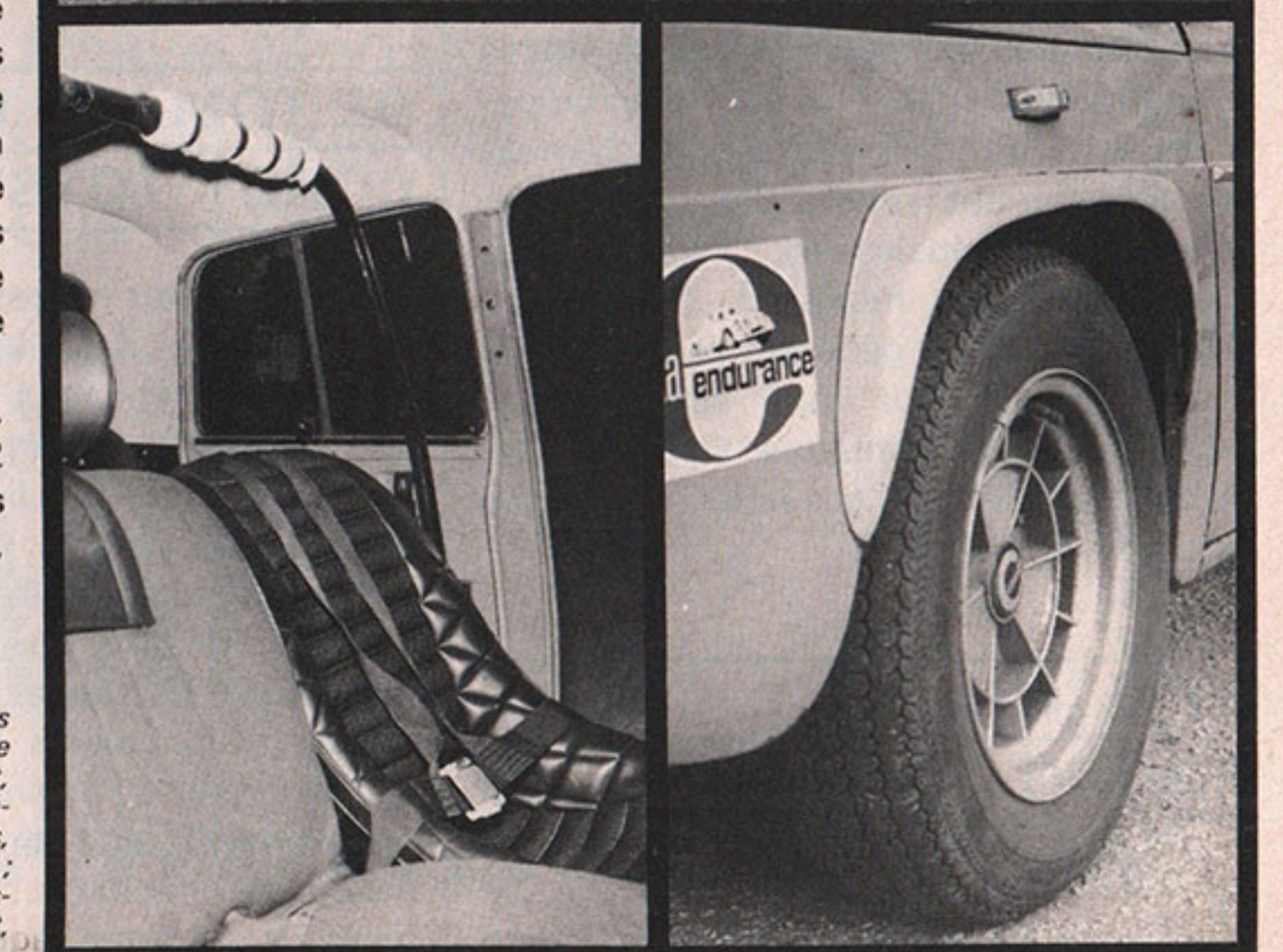
SOUS LE CAPOT

Sous le capot, on peut faire un certain nombre de modifications et cette voiture qui sortait des ateliers de Jean-François Piot n'avait vraiment plus rien à voir avec celle qui y était rentrée trois jours auparavant. Sa cylindrée était passée de 1255 à 1296 cc par augmentation de l'alésage. Les pistons d'origine avaient été remplacés par des Piot en alliage léger forgé matricé (620 F les quatre). Les bielles Renault avaient cédé la place à des spéciales polies et équilibrées (240 F le jeu) et des boulons de bielle en acier 110 kg de 9 mm filés tournés (220 F le jeu) remplaçaient les anciens. Le moteur avait aussi eu à subir la pose d'un nouvel arbre à

Shopping

comes, le montage d'un carter d'huile en alu de quatre litres, le changement de la poulie d'alternateur pour une de plus gros diamètre (45 F), l'allègement et l'équilibrage des culbuteurs, un nouveau tarage des ressorts de soupapes, un réglage des carbus Weber par remplacement des buses et gicleurs, et un équilibrage au centigramme sur coussin d'air de l'ensemble volant-moteur-vilebrequin. Ajoutons à cela qu'après passage en atelier, les chambres de combustion sont exactement de même volume... Quant à celui de votre porte feuille, évidemment, il se fera petit, tout petit au moment de l'addition s'élevant à 2 974,90 F. Mais pour ce prix, vous aurez le droit aussi au pot-piste qui, avec la préparation ci-dessus, vous garantit 118 CV (recherche effectuée au banc). On peut aussi apporter quelques modifications à votre boîte de vitesses en y montant les deuxième, troisième, quatrième et cinquième rapports « montagne » (531,32 F), en la montant rigide (106 F), en renforçant les cadrans (100 F) et en travaillant le verrouillage. Maintenant, au cas — fort improbable, on s'en doute — où il vous resterait encore quelque menue monnaie, on continue... Modifications alors le réglage du train avant en perçant la traverse pour donner du carrossage négatif et de la chasse. A l'arrière, il faudra aussi supprimer les cales « Caravelle ». Une direction directe Ferry en échange standard vous coûtera 220 F, mais vous ne regretterez pas cette dépense en abordant une épingle, de même que vous n'aurez pas à vous plaindre de la suppression de votre répartiteur de freinage (raccord trois voies). Et voilà comment avoir une belle, une magnifique Gordini groupe 2 qui vous aura coûté... Mais plaie d'argent n'est pas mortelle, allons!

Voici les adresses des magasins cités au cours du texte J.-L. Marnat, 3, rue Brunel, Paris-17^e; Rallye Auto-Sport, 30, avenue de la Grande-Armée, Paris-17^e; Auto-Shopping Étoile, 38 bis, avenue de la Grande-Armée, Paris-17^e; AC Racing Piot, 20, rue Erlanger, Paris-16^e; Ets Piot, 136, boulevard Suchet, Paris-16^e.



MODELISME

champion

FORD MARK IV SOLIDO

①

Celle que tout le monde attendait, celle que l'on voyait déjà parfaite à l'instar de la Ferrari P4 ou de la F1 de Modène, dernière merveille Solido. Je m'apprêtais à lui tresser des couronnes, à la mettre sur le pavois, je cherchais déjà mes mots pour un panégyrique... Je suis déçu. Elle est réussie pourtant, exacte dans ses proportions, mais il lui manque un je ne sais quoi, elle n'est pas géniale, belle sans plus. Cela vient probablement des deux couleurs choisies. Où a-t-on été chercher cet or et ce rouge métallisé? L'aménagement intérieur, bien réalisé, peut être gris, ce qui est réellement dommage, surtout lorsque l'on songe que certaines de ces Ford sont livrées avec intérieur noir. Les pots d'échappement sont du même plastique terne... Au domaine des satisfactions, les roues (diamètre et épaisseur), l'essuie-glace (vu sur d'autres modèles), la position des rétros, l'allure générale de la voiture. Alors? Alors il faut sortir ses pinceaux pour que cette miniature soit parfaite, ce à quoi Solido ne nous avait pas habitué. Prix : 12 F.

OPEL GT SOLIDO

②

En même temps que la Mark IV, la marque de Versailles vient de sortir une

Opel GT de bonne facture. Au premier coup d'œil, elle paraît telle que l'ont conçue les ingénieurs de la General Motors. En regardant de plus près, on s'aperçoit que deux détails clochent : les montants des portières sont trop larges, inexactitude imputable au fait que les dites portières s'ouvrent, et les dossiers des sièges-baquets sont carrément verticaux. A part cela, de très bonnes choses et notamment des phares tournants escamotables comme sur le modèle original. Les roues sont d'un dessin parfait comme les pare-chocs, ce qui, sur d'autres miniatures, est bien souvent bâclé. En bref, il s'agit d'une très jolie voiture justifiant pleinement un prix de vente de 12 F.

DE TOMASO MANGUSTA CORGY TOYS

③

Corgy vient fort heureusement reprendre la technique déjà employée pour sa Lotus Elan et nous offre aujourd'hui une De Tomaso Mangusta très réussie. Cette miniature est livrée en deux parties : d'une part le châssis, de l'autre la carrosserie. Le châssis-poutre est parfaitement réalisé tout comme la partie mécanique du reste. Les suspensions, mieux qu'ébauchées, peuvent s'actionner. Un minuscule levier de vitesses bien situé prend place lors du montage au milieu de l'habitacle, bien conçu également. Il est dommage de ce fait, alors

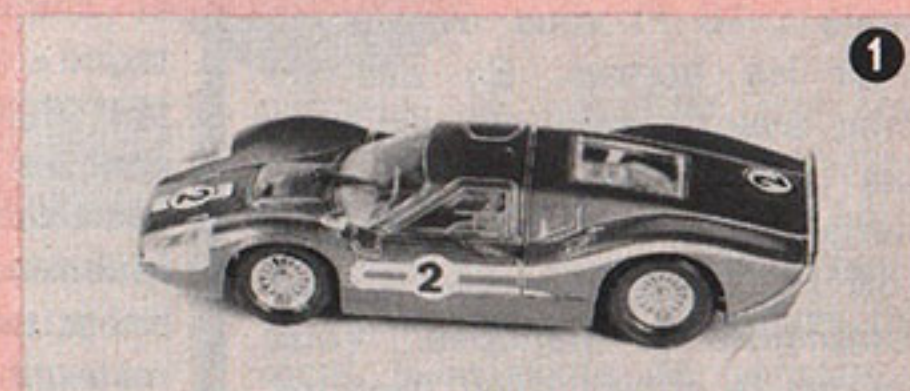
que tout est parfait, que la carrosserie ne soit pas aussi travaillée que le reste. En effet, si elle est exacte dans ses proportions, on peut déplorer la non-ouverture des portes, du coffre ou du capot, gadget généralisé maintenant sur la plupart des modèles proposés par les différentes marques. Prix : 10,50 F.

DE TOMASO MANGUSTA DINKY TOYS

④

La De Tomaso par Dinky Toys made in England n'est pas, et de loin, aussi bonne que sa réplique-sœur vue par Corgy. La miniature n'est pas fidèle, les coloris choisis sont atroces, la fonderie n'est pas exceptionnelle, elle est affublée de numéros de course, cet état de choses ne lui permettant pas de mériter un prix de vente de 15 F auquel elle est pourtant affichée. Le coffre avant s'ouvre comme les portières et le capot moteur séparé en deux parties laisse apparaître un moteur qui, s'il n'était pas doré, serait acceptable. Il nous faut donc considérer cette Mangouste non comme une mauvaise maquette mais comme un jouet attrayant pour les plus petits... Dinky Toys est loin de son passé.

Ces miniatures sont en vente à Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris (3^e).



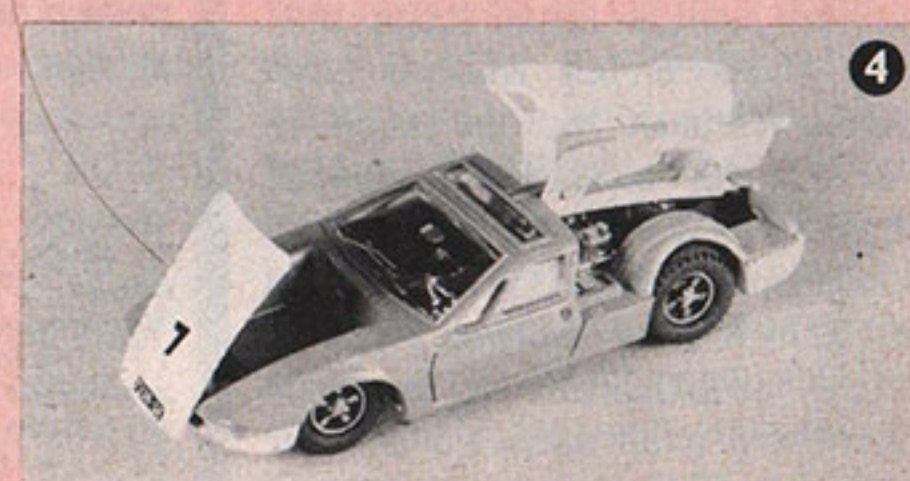
①



②



③



④

au rallye de Monte-Carlo la première des voitures de série était une Renault

CLASSEMENT GÉNÉRAL TOURISME DE SÉRIE NORMALE

1. THERIER - CALLEWAERT (Renault 8 Gordini 1255 cm3)
2. GREDER - MURAC (Opel Commodore 2490 cm3) à 26' 04"
3. BALLESTRIORI - AUDETTO (Lancia Fulvia 1298 cm3) à 41' 16"
4. BEAUMONT - BRILLIARD (Opel Commodore 2490 cm3) à 58' 10"
5. STRUNZ - BACHMANN (BMW 2002 1990 cm3) à 1 h 10' 22"

En battant de plus de 20 minutes la voiture classée seconde et en dominant largement un lot très relevé de concurrents armés de voitures beaucoup plus puissantes, Thérier-Callewaert, sur Renault 8 Gordini, ont réalisé une remarquable performance. En remportant également, grâce à Alpine Renault, la 3e place du classement général absolu et la 2e place du Rallye Méditerranée (réservé aux prototypes), Renault a fait une nouvelle fois la preuve de l'exceptionnelle qualité de ses voitures.

En 1968 nos voitures ont remporté le Championnat de France des rallyes ainsi que la Coupe de France des Constructeurs dans tous les groupes (1-2-3-4-5-6). Nous avons, en outre, été classés deuxième du Championnat d'Europe des Constructeurs.

RENAULT



Elles arrivent les 3 cylindres Kawasaki et d'après les quelques données techniques que nous avons, la grosse Kawa sera très très méchante, bien plus puissante que tout ce qui existe en 500 et à comparer directement avec les meilleures 750 et plus... Vous jugerez vous-même de l'esthétique de la MACH 111 d'après la photo publicitaire que vous verrez en recto de couverture. A signaler que comme sur la MV3 il y a 3 pots d'échappement; 2 du côté droit et un à gauche.

Fiche technique de la 500 Kawasaki Mach III

Moteur 3 cylindres face à la route refroidis par air. Les 3 cylindres tout aluminium sont démontables séparément. L'embiellage fait d'une seule pièce avec pied et tête de bielle monté sur aiguilles repose sur quatre roulements dont les deux centraux sont doubles. La cylindrée exacte est de 498 cc (alésage course 60 x 58,8) et la puissance fantastique, de 60 CV à 7500 t/mn. Contrairement aux autres modèles de la marque la 500 Mach III est alimentée par 3 carburateurs classés, la disposition des cylindres ne permettant pas l'emploi du distributeur rotatif. La boîte de vitesses est à 5 rapports et l'embrayage multidisques (7) travaille dans l'huile. La transmission primaire s'effectue par pignons. L'allumage est électronique avec une batterie de 12 v 9 ah. La partie cycle de la Mach III est un double berceau. La fourche AV est télescopique du type Cériani et les suspensions AR à bras oscillant sont à amortisseurs réglables en 3 positions. Les roues sont chaussées de pneus 325 x 19 à l'AV 400 x 18 à l'AR. Le Frein AV est un double came et l'AR un simple came, la roue AR est à broche. Le poids de cette machine

LA MATRA M. S. 80

Ces photos sont historiques... Ce sont celles de la toute nouvelle Matra FI avec laquelle Jean-Pierre Beltoise a fait quelques tours à Montlhéry avant de s'envoler pour Kyalami... A noter les nouvelles évacuations d'air, les déflecteurs latéraux avant à la Lotus... Les boîtes et caissons fixés à l'arrière de la monoplace sont des appareils de mesure qui bien sûr disparaîtront. Les freins postérieurs sont accolés à la boîte.

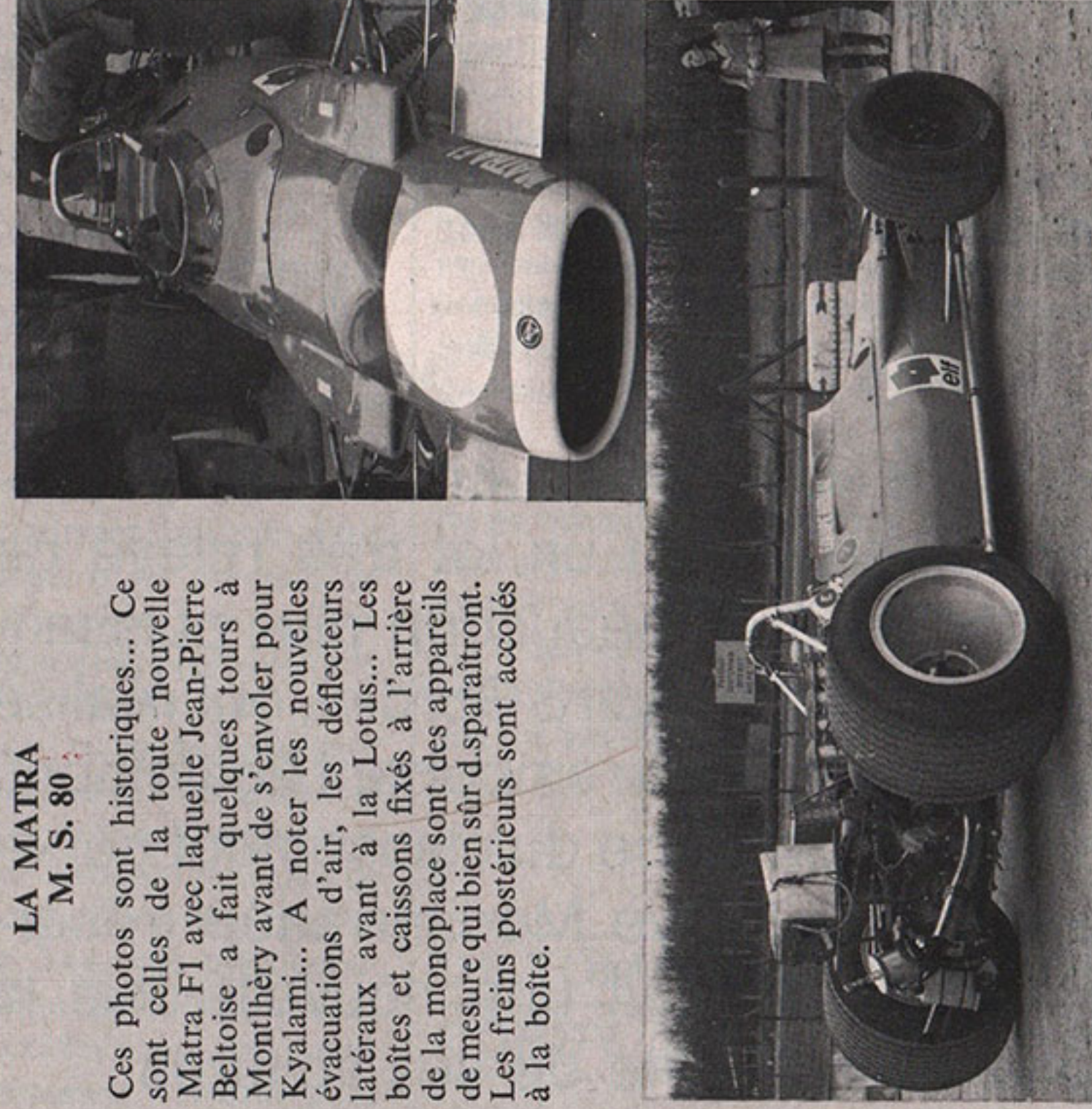
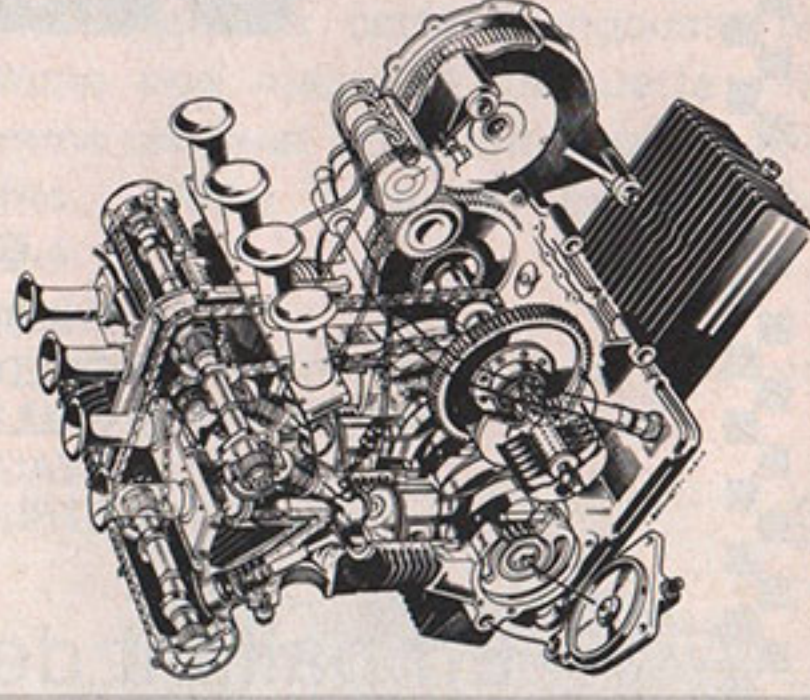


PHOTO LEBEAUBIN

Helmut Fath est considéré comme un personnage peu causant, surtout en présence de journalistes. Et ce que nous n'avons pu lui soutirer, son sponsor (l'huile Duckham) nous l'a fait connaître. Nous savons maintenant que le side-car de Fath pesait 50 kg de plus qu'un BMW Rennsport. Aussi Fath fera-t-il appel pour cette saison à Reynolds qui lui fabriquera la partie cycle. La boîte de vitesses Schafleitner est à 6 rapports et Dunlop produira spécialement pour l'URS des pneus de 400 x 12. Le 4 cylindres, d'une cylindrée exacte de 497,6 cc, a un alésage de 60 mm et une course de 44 mm. Pour les circuits anglais Fath construit une 748 cc (68 par 51,5). L'ordre d'allumage des cylindres



et la puissance maximum est obtenue entre 9 000 et 13 000 t/mn. L'allumage par batterie-bobine alimente deux bougies de 10 mm par cylindre.

gauche : 1-4-2-3. L'embiellage repose sur 6 roulements, les bielles sont en titane, l'angle entre les soupapes (2 par cylindres) est de 65 degrés. Il y a un seul ressort de soupape. La compression des pistons est de 9,3 à 1

Un nouvel accessoire automobile sur le marché. Il s'agit de l'aérosol FINILEC qui répare et regonfle tous les pneumatiques. Il suffit lorsque l'on crève de visser sur la valve le raccord de la bombe, de tourner un bouton... Le produit se vide, vous n'êtes plus à plat, vous pouvez repartir jusqu'à une station prochaine pour vous faire regonfler. A ne pas oublier, c'est le genre de truc utile qui peut servir.

Une voiture très intéressante : la Ford Capri « Compétition » (moteur 3 litres V6 Weslake) à 4 roues motrices. Pour sa 1^{re} apparition en compétition, dans un Auto-Cross anglais et aux mains de Roger Clark, elle remporta une large victoire. L'exemple a été suivi par Triumph, qui a ainsi équipé une 1300 TC, avec le même succès. A signaler que les deux épreuves ont été courues dans la neige.

S'il est une Maison des Jeunes qui a une activité intéressante, c'est bien celle de Boulogne-Bilancourt. Avec une foi bien caractérisée ces jeunes se sont lancés dans la construction de 3 Formule France. L'une des voitures est déjà terminée et a tourné sur le Bugatti en des temps plus qu'honorables compte tenu des circonstances atmosphériques. C'est Thierry de Montalais, finaliste malheureux du Volant Shell au Mans qui la pilotait. Il disposera cette saison de la première de ces trois SECA, les autres étant confiées à des pilotes plus néophytes.

L'Alfa 3 litres a tourné à Balocco. Le nouveau châssis serait tubulaire, la structure caractéristique en H de la 33 étant abandonnée. On aurait ainsi gagné du poids. Les radiateurs d'eau restent disposés sur la partie arrière des flancs. Il s'agissait d'un très compact spyder. Dimensions moteur : 86 x 64,4. 4 soupapes par cylindre. Simple allumage.

Les nouveaux Derbi sont arrivés aux Éis P. Bonnet. Il s'agit de 49 et de 74 cc grand sport dont la présentation a considérablement changé. La selle monoplace abrite sous son dossier le feu rouge arrière, l'embiellage du cadre est d'une couleur gris bleu. Ce cadre comprend désormais un faux double berceau. Les garde-boue sont chromés ainsi que les ressorts de fourche qui sont apparents. Les suspensions arrière sont d'un nouveau type, dans l'ensemble, la finition a beaucoup progressé. Le moteur monocylindre a une culasse fixée par 6 goujons au lieu de 4 sur les anciens modèles. L'allumage fait appel à un système électronique déjà utilisé sur les machines de G. P... La puissance du 74 est de 8 CV à 7 500 t/mn. Le dessin très sport de cette machine et sa légèreté lui autorisent une vitesse supérieure

identique au 74 mais son moteur est volontairement bridé afin qu'il ne dépasse pas la vitesse autorisée pour un cyclomoteur.

Il semble que la nouvelle Lotus Indy soit pratiquement terminée. Elle serait bien plus compacte que la « fleche » de l'an dernier, et dotée de la toute nouvelle suspension sans variation de carrossage que l'on pense voir aussi en F1 cette saison. Cette voiture baptisée type 64, est équipée d'un Ford V8 turbo compressé, la turbine devant être abandonnée à cause du nouveau règlement.

Le Trial Inter de Clamart disputé le 23 février 1969 dans les bois de la pépinière parisienne a vu la victoire très nette de l'officiel Montesa Gordon Farley. Farley battit de 8 points Frankèle de liste Zundapp qui pilotait une magnifique 250 cc. Claude Peugeot, quatrième et premier français, a défait Christian Rayer en difficulté avec une boîte de vitesses recalibrante. Le grand Claude remporte ainsi son troisième succès en 4 courses, Christian l'ayant devancé à Saint-Cucufa. Chez les nationaux, Charles Couillard battit de vingt points son second qui doit du reste s'avérer son plus coriace rival au Championnat de France: Christian Huguet.

Les plus belles 24 heures... depuis la création de l'épreuve peut-être, seront disputées en juin. On ne trouve pas moins de sept prétendants sérieux à la victoire absolue, soit Lola (quatre 5 litres V8); Ford (deux GT 40 John Weyer); Ferrari (deux ou trois 312P); Alfa-Roméo (cinq nouvelles 3 litres); Porsche (six 12 cyl. 4,5 litres); Alpine-Renault (quatre V8 3 litres); et Matra (quatre V12 3 litres). Fantastique bagarre en perspective, et du souci pour trouver le tiercé! A Abarth 3 litres et, pour l'intrigue, le match entre les nombreuses Porsche 910 deux litres contre une Alpine Renault 1005 cc et une Abarth de même cylindrée. A saluer le retour officiel en piste de Lancia avec deux protos 1600 (probablement deux coupés Ghia et Zagato). A regretter l'absence des protos à moteur Ford V8 3 litres Mirage et Alan Mann.

Récemment, l'usine Zundapp nous a aimablement invité à Munich pour visiter ses ateliers et essayer quelques modèles de sa production. Un manque de place dans ce numéro nous oblige à reporter le compte rendu de cette visite au prochain.

Le 16 mars est inscrit au calendrier un nouveau Trial dont l'organisation est placée sous l'égide du Motor Club Limousin. L'épreuve organisée par J. C. Thereze aura lieu au sud de Limoges à Poulouzat. Le circuit de 25 kilomètres devrait être roulant et il sera émaillé de 12 zones non-stop. Les organisateurs de province montrent de plus en plus le bout de l'oreille et c'est tant mieux...

On reverra Christian Ethuin en Formule France cette année mais non plus au volant d'une Elise.

employeur, il courra sur une Alpine aux couleurs de MOD'PLASTIA qui sera préparée par le constructeur. Avec pareil équipage, Christian devrait faire des étincelles.

L'écurie VEGLIA-GRAC vient d'être présentée à la presse lors d'un cocktail au Pré Catalan. Quatre monoplaces ruilantes dans une robe rouge et blanche posant fières des 14 succès obtenus l'an dernier par leurs devancières. Derrière elles, un car Saviem promu à la haute distinction de transporteur. Ces quatre Formule France seront pilotées par François Guerres Berthelot, Denis Dayan, Jacques Coulon et Daniel Daxem. Les voitures ont fait leurs preuves, les pilotes aussi, il ne reste qu'à leur souhaiter bonne chance pour la saison à venir et les suivantes. Nous verrons aussi, grâce en particulier à l'aide de Motul, deux F3 baptisés MT 8 pour Vidal et Max. Les moteurs seront des Felday.

Au cours de l'année 1968, 7 358 personnes ont visité l'usine Porsche. 5 000 de ces gens étaient des étrangers n'ayant pas été rebutés par le voyage. Il est vrai que la visite de la maison est passionnante.

CALENDRIER AUTO-MOTO

AUTO			MOTO		
Circuits	Côtes	Rallies	Circuits	Côtes	Cross
Qualification Coupe R8 Gordini au Mans	Le Lubéron La Roquette Cerreste	Lyon Charbonnières Stuttgart Solitude de l'Ouest Yonne Morvan de Rouen Mistral des Ardennes	91-Côte Lapize 60-Méru 83-Le Malmont	87-Saint-Just-le-Martel 53-Soucé 78-Buc 86-Migné Auxances 18-Sancerre	
Essais 24 h du Mans Albi	Ampus Charnisay		72-Le Mans 32-Nogaro 64-Pau	14-Tilly-sur-Seulles 74-Thonon-Vongy 35-Guichen 17-Jonzac	
Le Luc Nogaro	d'Aquitaine de la Madeleine Bagnols Sabran	Critérium Alpin Fleurs et Parfums	91-Monthléry		

Si dans 20 ans, tout le monde parlait anglais ou russe, trouveriez-vous cela normal ?

75 millions de francophones. 300 millions d'anglophones. Rêvez un instant devant ces deux chiffres.

Rêvez et réveillez-vous.

La langue française va bien, paraît-il. La langue française rend. La langue française ouvre "une nouvelle ère de rayonnement français".

Ce n'est pas encore vrai.

Ce n'est pas encore vrai parce que ce n'est pas possible. Pour le moment, il n'y a pas assez d'écoles françaises à l'étranger.

Et l'Alliance Française alors ? Elle est pourtant présente un peu partout dans le monde. Il y a 1.200 centres de l'Alliance Française. Et 180.000 étudiants qui veulent parler et comprendre la langue française.

Et l'École de l'Alliance Française à Paris. Et des laboratoires de langue et de phonétique. Et des centaines de professeurs détachés à l'étranger.

Tout cela n'est pas suffisant. Parce que ces 180.000 étudiants seront plus de 200.000 l'année prochaine. Et parce que l'Alliance Française ne pourra pas les accueillir. Il n'y a pas assez de pro-



fesseurs. Pas assez de laboratoires de langue. Pas assez de locaux. Et pas assez d'argent.

L'Alliance Française est un organisme privé qui vit de subventions. Et surtout des cotisations de ses membres et de ses élèves. Qui vit et qui vit mal.

Dans plusieurs pays, on pose la première pierre de nouveaux centres de l'Alliance Française. Au Chili, à Concepcion. Au Mexique, à Mexico. En Uruguay, à Montevideo. En Equateur, à Quito. En Inde, à Calcutta.

Il faut beaucoup d'argent pour que cette première pierre ne reste pas la seule pierre du chantier.

Où le trouver ? Pour une part, à Concepcion, Mexico ou Calcutta. Pour une autre part, en France chez les Français qui ne trouvent pas normal que tout le monde parle anglais. Qu'en pensez-vous ?

Nous ne déclarons pas la guerre à la langue de Shakespeare ou de Tolstoï. Nous déclarons la guerre au recul de la langue de Molière et d'Alexandre Dumas.

Il y a 75 millions de francophones. Combien y en aura-t-il l'année prochaine ? Inscrivez la réponse en chiffres et en lettres sur votre carnet de chèques.

Notre C.C.P. est Paris 238-31 et notre adresse: 101, bd Raspail, Paris 6°.

Alliance Française

Cette annonce a été réalisée par l'agence de publicité Young & Rubicam, grâce à l'aide bénévole du Groupe Homme N°1, Hans Mauli (photo), Guy Vellutini (retouche), Jan-Jac (tirages photo), Génin Frères (typo).

CHAMPIONNE DU MONDE, catégorie 250
CHAMPIONNE DE FRANCE, catégorie 360

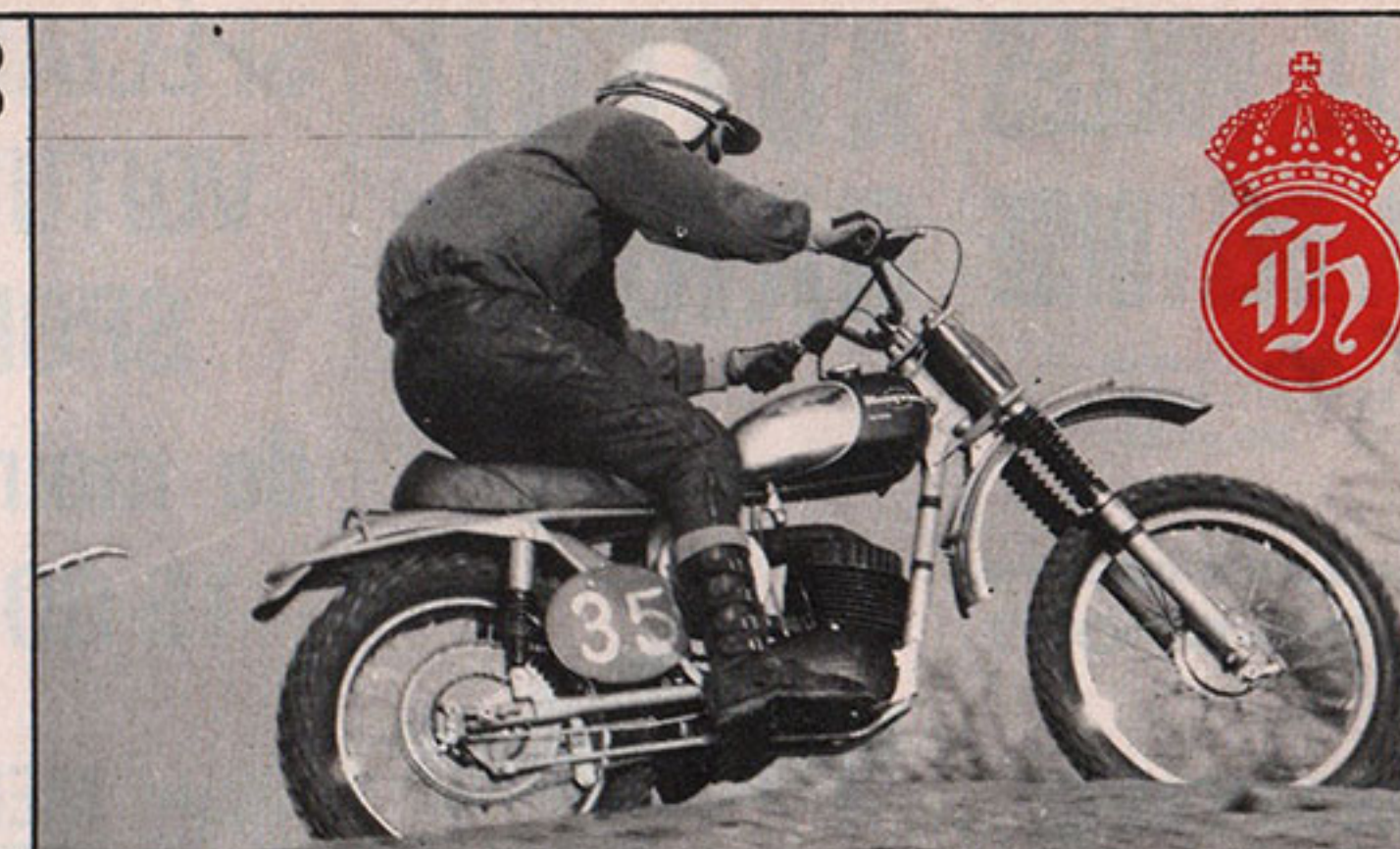
Husqvarna

(Plusieurs fois championne du monde)

La meilleure qualité au meilleur prix
Une preuve, 1000 Mexican Race, 2°

Importation LMS,
René Henri VASSEUR, ARGENTEUIL

Visible dès maintenant, chez RICHARD, Motos
SANNOIS (S.-et-O.) - Tél. : 961-23-10
87-89, boulevard Charles-de-Gaulle



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

(UNE RELIURE PAR ANNÉE)
la reliure : France, 14 F; Étranger, 15 F
Précisez ici l'année choisie : 196...

BON reliure champion

Nom : _____ Prénom : _____

Rue : _____ N° : _____

Ville : _____ Dépt : _____

Je joins la somme de : _____ F pour _____ reliures.

chèque bancaire à l'ordre de **champion** chèque postal ou
 mandat à Champion C. C. P. Paris 22-887-23 - Pas d'envois contre remboursement

Bulletin d'abonnement à

A RETOURNER A « CHAMPION »
14, rue Brunel - PARIS-17°

DÉCOUPEZ 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 pour la France, 35 F pour l'étranger

par chèque bancaire à l'ordre de **Champion**.
 par virement postal. C. C. P. : Paris, 22-887-23.

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.

AUTOS

Vds COOPER S Gr. 5. Prête saison 69. - Tél. : MAI 41-50.

Vds F.V. BORA 67 - 55 CV. Crédit plus offrant. M. PARDE, 52-SONCOURT. - Tél. : 15.

Vds F.V. Autodyno 1^{er} coupe Trintignant 67 - 2nd 68. Exc. état; pn. neufs; access. Remorque prête saison 69 - 8 000 F. Tél. : (80) 30.07.90 - 14 h à 19 h.

CARENAGES, COQUES MONO-PLACE, METHODE. Offre très sérieuse J. St. Ecr. M. GASPARD, 58-LANGERON.

Vds Georges IRAT à rest. 1937 Mot. Ruby spider. Px 2 000 F. Tél. : SUF. 52-72 Mésage.

Vds GRAC F.F. Nve, jamais cour., prête saison 69. 20 000 F à déb. Reprise, possib. Voit. tour. réc. Ecr. à CHAMPION ss n° 3901 qui tr.

A vdr MGTC ayant fait l'objet de l'essai dans CHAMPION n° 38. B. PERUCH, 149, rue de Bagnolet, Paris (20°).

MOTOS

MORINI 250 Course, mot. nf. BACHELET, 109, av. Foch, 77-Meaux.

ACCESSOIRES

Spécialiste moteurs occasion vends moteurs : M. BMW 1600-1800 TI - 2000 TI - M. ALFA 1600 - 1750 complet - M. PORSCHE 1300 S - 1600 S - M. MERCEDES - Diesel 180 D - M. NSU 1000 C. 1000 TT - Culasses Porsche, boîte de v. Flaminia. Tous moteurs prêts à monter. Tél. : 604-24-54.

Ceinture de sécurité KISOV. Efficace, pose facile. Px exc. 129 F indi. auto année. Régler à la comm. C. WILLEMEN, 52, rue Jean-Jaurès, 70-Héricourt.

SLOT

Vds Piste SLOT 25 m. Très belle fabrication. Cpte-tours Monayeurs. 8 transfos. Prix très intéressant. Matériel de Slot. R. BARDOU, 27, av. de Verdun, 06-Menton.

GARAGES

JEAN-LOUIS MARNAT

SPÉCIALISTE

BMC - R8 GORDINI

6, pas. Lamouroux-Belgrand (92) GENNEVILLIERS
Tél. : 473.28.15

SPÉCIALISTE

BMC R8 GORDINI

Vente : Michel Leroux.
Mécanique : Claude Swietlik

Remise exceptionnelle sur les accessoires à tout acheteur de voiture pendant 6 mois. Nous consulter.

Remorque pour voiture 1 500 F. Cooper S 1300 124 CV. Moteur S 1300 124 CV. R8 GORDINI, 67, 68.

MGB, 64, verte, impeccable. Pont autobloquant BMC - Pneus Racing 500 x 10 - Sièges baquets tous types - Capot AV et AR - BMC et R8 plastiques - Portes R8 et BMC plastiques - Volants bois neufs Les Leston : 150 F - Échappement latéral BMC : 199 F - Échappement course R8 Gordini : 199 F - 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

JET VI, 68, rouge.
JET, Groupe II, cais. allég.,
pneus racing.
GORDINI 1300, équip. compét.
GORDINI 1150, 65.
BRABHAM F2, course de côte.
ALPINE F3, sans mécan.
ELINA FF, sans mécan.
DS 21.
PANHARD 24 BT.
PEUGEOT 404, Cpe inject.
ALFA ROMEO, coupé.
MATRA 530, neuves et occas.

PRÉPARATION ATELIERS CONRERO

KIT MATRA 530. GORDINI G I ET II.

STATION MONTAGE AUTOBLEU

Prenez toutes MATRA,
GORDINI et ALPINE
en dépôt.

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

AUTEUIL GARAGE

Concessionnaire



17 Rue Gros - Paris 16^e
224-83-30

HONDA ROVER

Spécialiste
**ROLLS-ROYCE
ET BENTLEY**
Différents modèles

FERRARI 330 GT, 66, rad.
JAGUAR E, cabriolet 66.
PORSCHE 911 S, 67, nbx acces.
TRIUMPH TR 5, 68, O.D., rad.
TRIUMPH TR 4, 64, O.D.
TRIUMPH Herald, Vit. 6, O.D., 67.
VOLVO 142 S, O.D., grise, 68.
VOLVO P 1800, 67, Cpe, rad.,
t. ouvr.
VOLVO 122, 66, 4 ptes, rouge.
VOLVO 122, 65, 4 ptes, beige.
MORRIS COOPER, 66, gris, t. o.
MORRIS 850, 66, verte.
AUSTIN 1100, 65, radio.
FIAT 124, Cpe Sport, 68.
FIAT 1500, 64, décapotable.
LAND ROVER, 1957.

HONDA

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

Alpine

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

Berlinette BTF, 64, 65, 66, 67, 68.
ALPINE GT 4, 65, 66, 67, 68.
ALPINE, cabr., version 70, 67.
OPEL 1700 S.
PORSCHE 911 S, 67.
TRIUMPH TR 5, 69.

ID-DS SPORT

Transformations moteurs
Ami 6 - V.W. - Opel 1700 R
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 I.
204 504
Expéditions tous montages
BOSSAERT à Méteren (Nord)
Tél. : 10

SPÉCIALISTE VOITURES SPORT de moins de 15 000 F

Alain MERCIER
Montmartre Garage

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

MATRA 530, 1968.
HONDA S 800, Cpe, rge, 67.
TRIUMPH TR4, 63, 64, 65.
TRIUMPH TR4 A, 66.
TRIUMPH Herald, 62 et 67.
TRIUMPH BOND, 7 CV, 66.
TRIUMPH Spitfire, 64, 65 et 66.
MGB cabr., 64, 65, 66 et 67.
MORRIS COOPER, 62.
MG Midget, cabr., 62 et 65.
AUSTIN Sprite, cabr., 64.
INNOCENT, cabr., 62 et 64.
ALFA ROMEO, cabr., 63, 64 et
66 Veloce.
FIAT 1500, cabriolet 62.
SUNBEAM Alpine, 61, 63 et 66.
SUNBEAM Tiger 260, 1966.
LOTUS Elite 2, mot. à refa., 62.
FORD Cortina GT, 66.
MERCEDES 190 SL, cabr., 61.
JAGUAR Type E, cabr., 62.
JAGUAR 3,8 I, 64.
AUTOBIANCHI, cabr. 3 CV, 66.
FLORIDE S, cabr., 62, 63.
RENAULT R4 L, export, 65.
PEUGEOT 204, cabr., 67.
R8 GORDINI, 65.
MUSTANG Shelby, 7 I, 67.
ROLLS ROYCE, carros. spéc. 49.

ACHATS TOUTES SPORT

triumph

SPORT SÉLECTION

2, place Bienvenue, PARIS-15^e

BAB. 41-28 Métro Montparnasse
*Le plus grand choix à Paris
de sports, révisées garanties*

ALFA, ts modèles, 60 à 68.
ALPINE, ts modèles, 60 à 68.
AUSTIN Cooper et 850, 62 à 68.
BMW, tous modèles, 64 à 67.
FIAT, tous modèles, 63 à 68.
FORD MUSTANG, 64 à 67.
HONDA S 800, 67 et 68.
JAGUAR, tous modèles, 58 à 67.
LANCIA, ts modèles, 62 à 65.
MATRA Jet VS, t.o., 66 et 67.
MERCEDES 190 SL, cabr., 61.
MGB, MGA, Midget, 60 à 67.
NSU Wankel et 1000, 67 et 68.
SIATA Spring Luxe, r.r., 68.
SUNBEAM Alpine, cabr., 60 à 68.
TRIUMPH, ts modèles, 59 à 69.
VOLVO 122 S Coach, 1967.

EURO SPORT AUTO

21, 23, rue Brançon,
PARIS (15^e)

SPÉCIALISTE EN
VOITURES SPORT

BMC - MATRA - FORD
HONDA - TOYOTA

ALFA TI Super, 67.
ALFA GT Super Luxe, 65.
AUSTIN Cooper S, 65.
AUSTIN Cooper, rouge, 65, 66.
FIAT 1500, cabr., 65.
FIAT 850, Coupé, 67.
CORTINA GT, blanche, 67.
HONDA S 800, Coupé, 67.
BMW 1800 TI, blanche, 65.
MATRA 530, impeccable, 68.
MATRA Jet V Luxe, 66.
JAGUAR 3,8 I, r.r. O.D., 62.
M.G. 1100, verte, 64.
MGB, r.r., blanche, 66.
PORSCHE 911, Cpe, toit ouvr., 66.
TRIUMPH TR4 A, r.r. O.D., 65.
TRIUMPH Spitfire MK2, 65, 66.
TRIUMPH Spitfire MK3, 68.
SUNBEAM Alpine, série 4, 64.
PEUGEOT 404, cabr. inj., 65.
FACEL Vega, cabr. F. III, 65.
FACEL Vega, Coupé F. III, 64.
FORD Taunus 20 M TS, 65.
FORD Taunus 17 M Super, 65.
CITROEN Ami 6, Break, 66.
CITROEN ID 19, s/argus, 62, 63.

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

BERNARD COLLOMB AGENT OFFICIEL ALPINE

19, Av. Ste-Marguerite,
NICE
Tél. : 86-15-47

ALPINE, 68.
CORTINA LOTUS, 65.
CORTINA LOTUS, 68.
De TOMASO, moteur LOTUS
165 CV.
LOTUS F. III, 115 CV.

PARIS -
COTE-D'AZUR
104, bd de Grenelle,
Paris (15^e) - SUF 89-20

SPÉCIALISTE
SPORT OCCASIONS

ALFA, tous modèles 62 à 67.
BMW 2000 TI, 1966.
FORD MUSTANG, fin 1965.
JAGUAR 3,4 I, 3,8 I, 63 à 66.
LANCIA, ts modèles, 61 à 66.
MASERATI Sebring, 64, 65.
MASERATI 3500 GT, cab. + H.T.,
61.
MERCEDES 220 SB, C.I., fin 63.
MGB, cabr. + H.T., 63, 65.
ROVER 2000, 1966.
Triumph Spit. TR4 2000, 64 à 66.

ALIGRE

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

Concessionnaire

TRIUMPH - LOTUS - JAGUAR
MERCEDES-BENZ

CENTRE D'ESSAIS
JAGUAR XJ 6
TRIUMPH 2500 TI

SPITFIRE, TR 5, 1300 TC,
LOTUS EUROPE, MERCEDES
280 SL (et autres modèles).

« LOCATION LONGUE
DURÉE »
LEASING

ATTENTION

Pour toute commande de voiture
neuve avant le 31 mars 1969,
fourniture et pose gratuite d'un
poste de radio de grande marque
avec pré-sélection.

TRIUMPH TR5, O.D., blanc, 69.
TRIUMPH Spitfire, blanche, 69.
TRIUMPH Spitfire, O.D., verte, 68.
TRIUMPH Spitfire MK2, verte, 67.
TRIUMPH TR4 A, r.r. O.D., rouge,
66.
TRIUMPH Britt, bleu, 69.
JAGUAR 3,8 I S, r.r. O.D., 66.
JAGUAR Type E, Cpe 68.
JAGUAR Type E, Cpe bord., 64.
JAGUAR E, 2+2, 67.
JAGUAR 420, r.r. O.D., 67.
JAGUAR 420, dir. assist., Bte
aut., 67.
JAGUAR 2,4 I, r.r. O.D., 63.
OPEL Commodore, bleu métal., 68.
HONDA S 800, Cpe blanc, 67.
MGB, vert., mot. neuf, 64.
NSU Prinz, bordeaux, 63.
FIAT 500, bleu, 67.
FIAT 124 Spider, rouge, H.T. 68.

ISSY-AUTOMOBILES
Agent ALPINE et RENAULT

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

VENTES
ALPINE et R8 GORDINI
Entretien gratuit pendant
10 000 km.

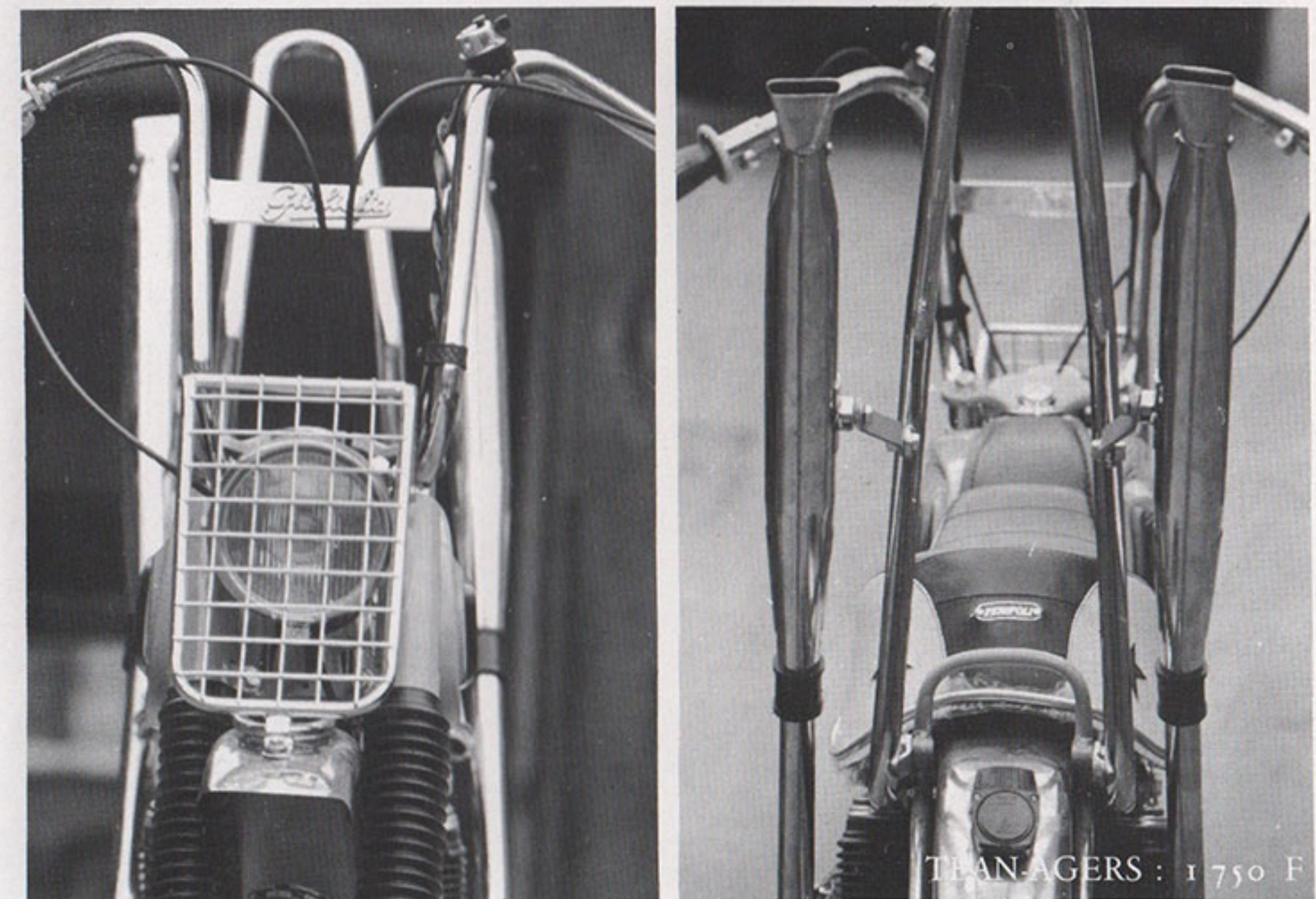
R8 GORDINI, 67 et 68.
TRIUMPH TR3, 4 000 F.
R8 S, neuve, sous tarif.
BMW 1600 TI, 1968.
SIMCA 1200 S.
MATRA Jet V S.

CONSTRUCTEURS AMATEURS...
LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE



Selon la méthode K. W. VOSS, construisez.
BATEAUX, CARAVANES, etc... recouvrement
de coque en bois. Demandez notre brochure
explicative illustrée. "POLYESTER + TISSU
DE VERRE", ainsi que liste et prix des ma-
tériaux. F. 4,90 + Frais port.
SOLOPLAST, 31, rue des Brieux, St-Egrève-Grenoble
Paris adam - 4, bd E-Quinet (14^e). Tél. : 328-68-53.

P. BONNET PRESENTE SA GAMME



TEANAGERS : 1750 F

GIULIETTA

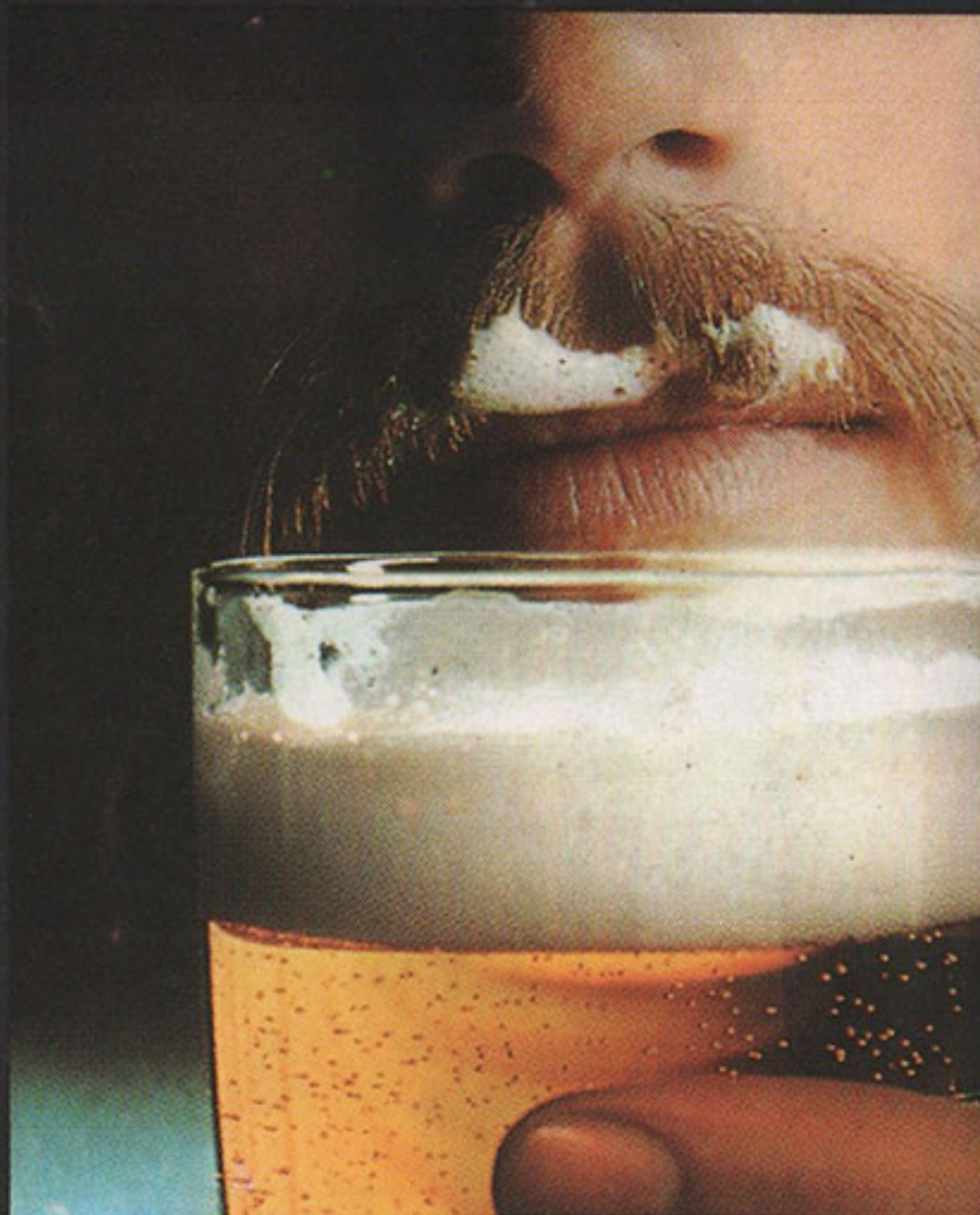
78 AV. DU GENERAL LECLERC
92. BOULOGNE. BILLANCOURT 825.47.11.



LE MEILLEUR SERVICE DE PIÈCES DÉTACHÉES. LE MEILLEUR SERVICE TECHNIQUE SOUS LA DIRECTION DE JACQUES ROCA.

CATALOGUE CONTRE 0,50 F

Buvez la Kronenbourg avec la langue.



Vous avez soif, vous ouvrez une bière, vous versez la bière, vous buvez la bière, vous vous essuyez la bouche et vous n'y pensez plus. Vous faites une erreur monumentale.

Il y a une différence entre la bière et la grenadine.

Le goût. La "bouche". Le "pétillant". L'amertume.

Essayez de boire une Kronenbourg calmement. Dégustez-la (vous savez ce que ça veut dire).

Vous découvrirez des choses que vous ne soupçonniez pas. Un moelleux pas trop moelleux, un goût qui n'est pas un arrière-goût, des petites bulles qui explosent sur la langue et qui rafraîchissent, une amertume douce-amère.

Tout cela est prévu. C'est toujours comme ça avec la Kronenbourg.

Elle est brassée pour être dégustée. Pas pour être avalée.

Fin de la leçon.

Kronenbourg