

champion



BELTOISE :
ESSAI LOTUS S 7
MOTO : COURSES SUR GLACE
QU'EST-CE QUE
L'AUTOCROSS?

HOMME **N°7**

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 35 FB — SUISSE : 3,20 FS
ITALIE : 480 L — N° 40 — DU 15 AVRIL AU 15 MAI 1969

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.

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

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.

Kawasaki
AIRCRAFT CO., LTD. TOKYO, JAPAN

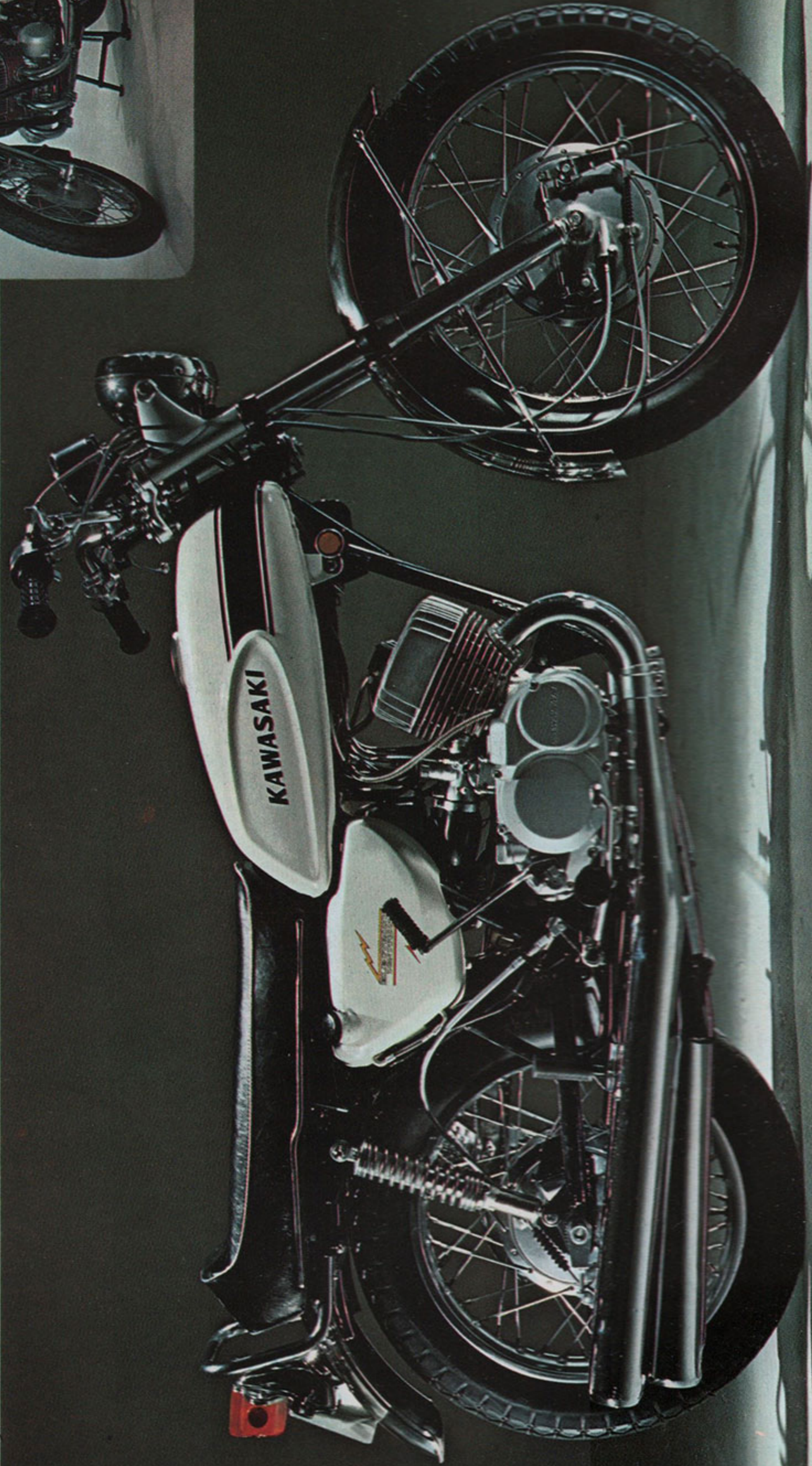
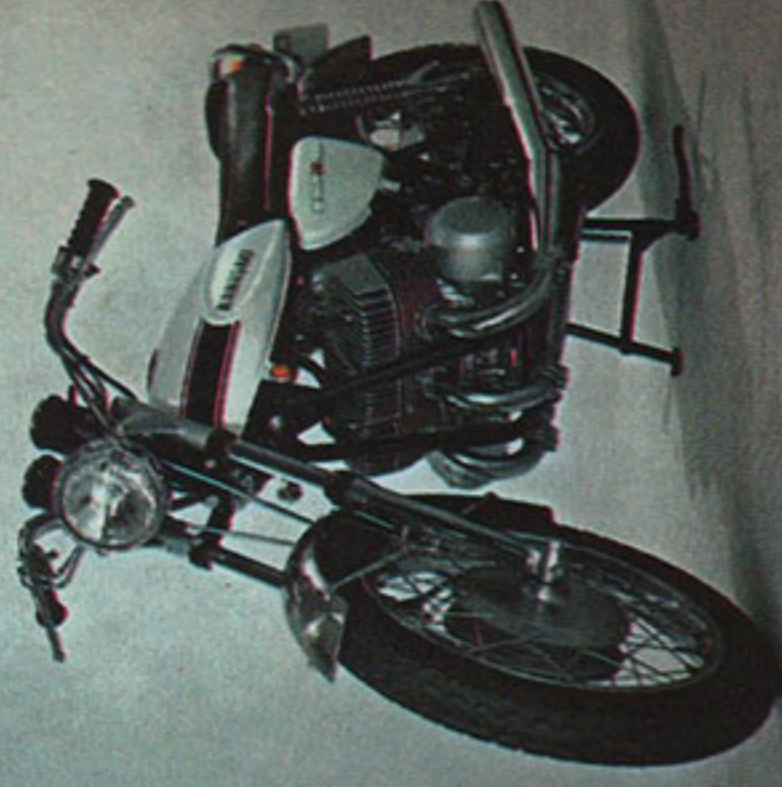


IMPORTATEUR

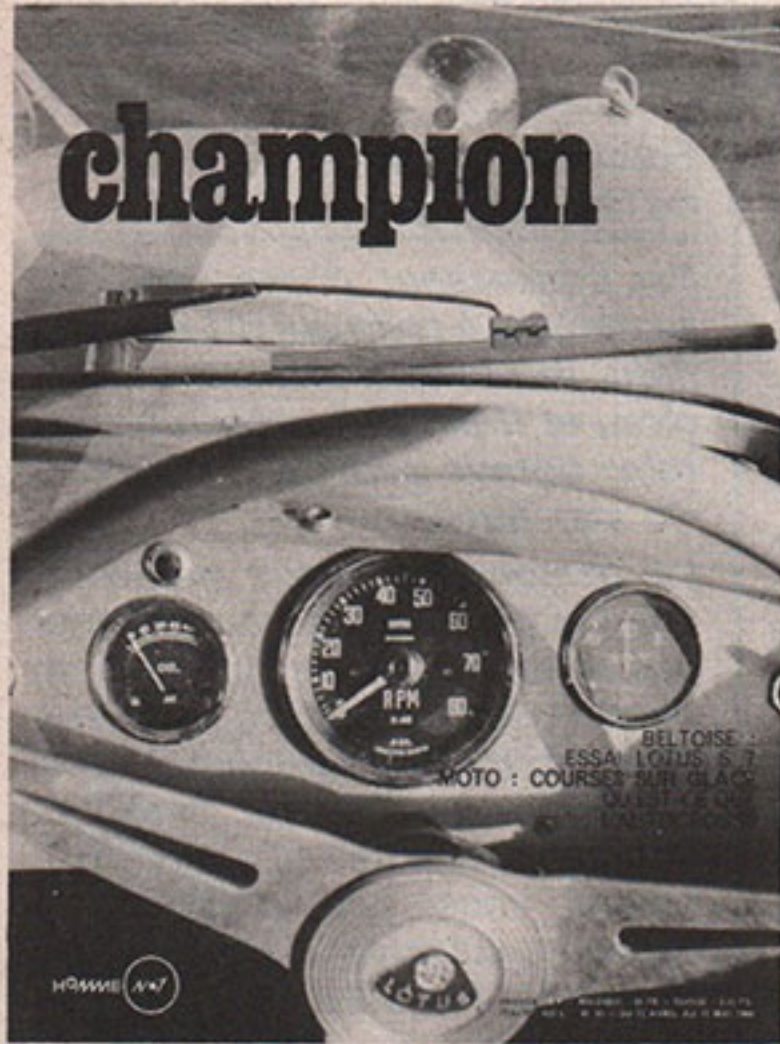
Société S.I.D.E.M.M.

25, rue des Malmaisons
Paris (13^e)

Tél. : 588-22-76



champion



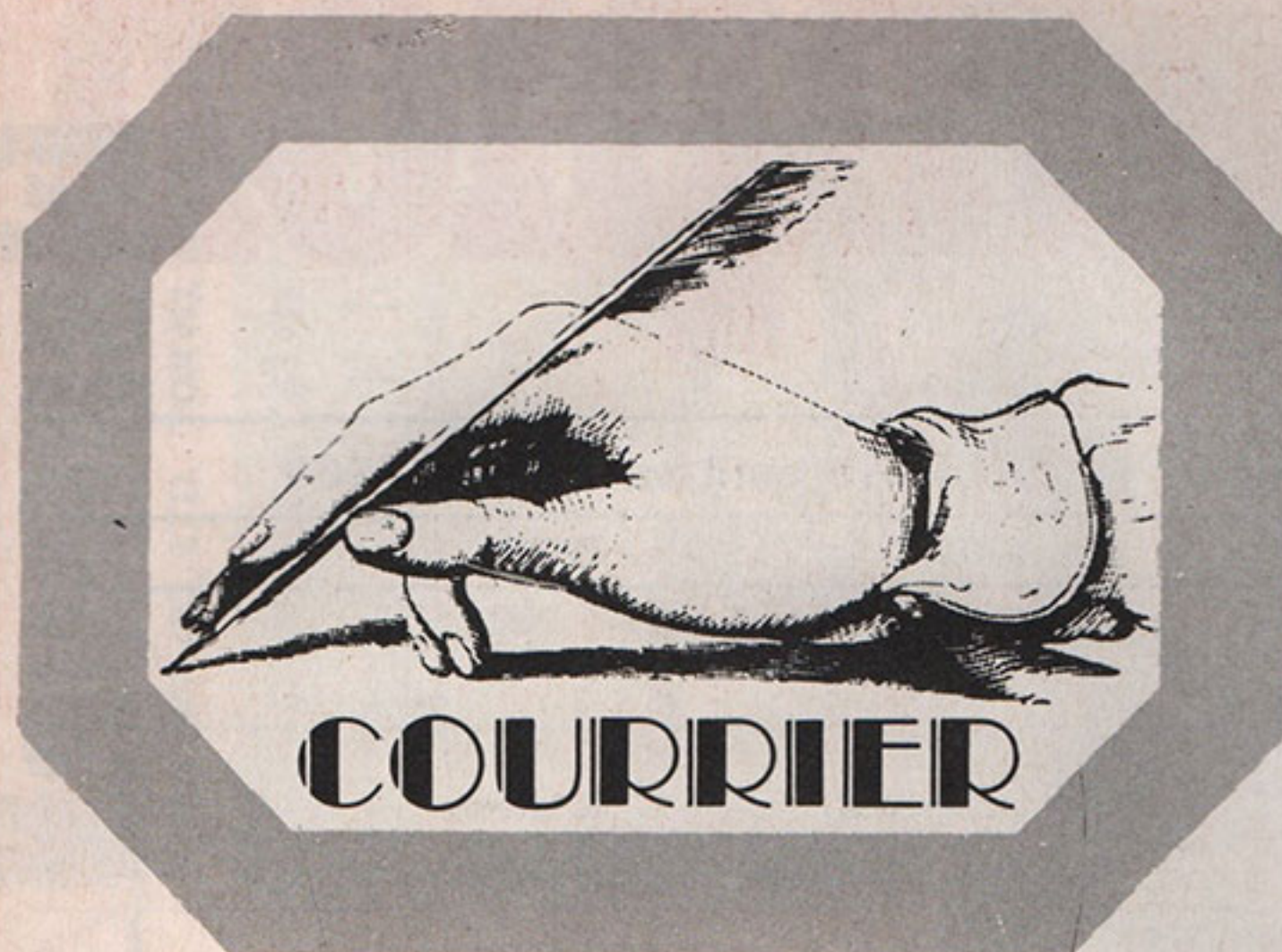
LOTUS SUPER SEVEN.
(Photo C. Lacombe)

SOMMAIRE - N° 40 du 15 avril au 15 mai 1969

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			4
CHAMPION A LU			7
ESSAI AUTO : LA LOTUS SUPER 7	J.-P. Beltoise	C. Lacombe	10
LA COUPE GORDINI 69	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	16
QU'EST-CE QUE L'AUTOCROSS ?	M. Kettlewell	C. Taylor	20
UN MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski	D.P.P.I. - F. Tainturier De la Faille	26
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			36
COURSES A RIMINI	C. Lacombe	C. Lacombe	43
ESSAI MOTO : LA HONDA 125 S	C. Lacombe	C. Lacombe	48
ICE RACES	C. Lacombe	C. Lacombe	54
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS INCONNUS	J. Rausse	G. Montvalent - F. Tainturier	60
NOUVEAUTES MOTO			66
SLOT-RACING		F. Tainturier	68
CHAMPION-ACTUALITES			70
SHOPPING :		F. Tainturier	72
MODELISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	74
ENCART :	Kadyrov au guidon d'une 500 cc ESO sur la glace.	C. Lacombe	40



La Lotus Super Seven, d'après Beltoise, c'est une monoplace à peine déguisée, même s'il lui prend des allures de papillon avec ses deux fines ailes si bien dessinées. En l'essayant, il s'est amusé comme un fou, et il vous fait partager son plaisir comme son mal de reins... Les suspensions, oh là! que c'est rude!... La petite 125 S Honda de Lacombe était bien plus confortable, se comportant comme une vraie moto. Elle aurait presque pu vous emmener voir les différentes épreuves dont Rosinski vous parle pour ce mois dans la course. Voici de toutes nouvelles F1, et cette saison en protos qui s'annonce particulièrement animée avec des bons points déjà distribués à Lola et à Ford, avec ces 24 Heures du Mans pour lesquelles les essais nous ont mis l'eau à la bouche. Et puis, cette eau, elle a opportunément gelé pour que Lacombe vous restitue la sensationnelle ambiance des courses de motos sur glace. Avec ces curieux bonshommes de gel, on arrive à prendre plus d'angle que les coureurs de vitesse de Rimini eux-mêmes, on se fait des chaleurs comme les aspirants gordinistes qui de 200 au départ ne restent que 50 à peine après une impitoyable sélection. Et puis, des nouveautés ce mois aussi, avec la Kawasaki pour les motards et l'Arpa pour les amateurs de quatre roues. Il y en a pour tous les goûts, à partir du moment où, comme Champion, on prend 300 à l'heure comme vitesse de croisière!



Alain VITTOZ de 74-La Clusaz,

Cherche un poster de Jim Clark et voudrait connaître une adresse où se procurer le blouson Mossant portant la griffe du grand champion disparu.

A notre connaissance, il n'existe pas de posters représentant Jim Clark, que ce soit en noir ou en couleurs, mais il vous reste la solution de vous faire faire un agrandissement photographique par une maison spécialisée comme D. P. P. I., 14, avenue Paul-Adam, Paris-17°. Vous trouverez le blouson que vous cherchez vainement aux établissements Rallye Auto Sport, 30, avenue de la Grande-Armée, Paris-17°.

Marcel LUCAS à 76-Saint-Paër par Duclair,

Se demande s'il pourra courir en moto-cross, n'ayant obtenu que son permis de conduire voiture.

Avec le permis B, valable uniquement pour les véhicules de moins de 10 places et d'un poids total en charge n'excédant pas 3 500 kg, vous ne pourrez obtenir votre licence nécessaire pour faire du moto-cross. En effet, le permis que vous avez obtenu ne peut vous donner droit à piloter que des machines n'excédant pas 125 cc, pour lesquelles il n'y a pas de catégorie.

Fabrice MALHERBE de 50-Avranches,

Voudrait faire transformer son R 8S mais ne connaît pas les adresses des principaux préparateurs susceptibles d'effectuer le gonflage qu'il souhaite.

Les trois préparateurs français les plus connus, en ce qui concerne les mécaniques Renault, sont Autobleu, Paul Condriillier et Pierre Ferry. Autobleu, 15, rue Aumont-Thiéville, Paris-17°, est un important fabricant de tubulures et d'équipement spéciaux qui dispose d'un réseau fort étendu de concessionnaires, mais qui se consacre aujourd'hui presque exclusivement aux gonflages

pour clientèle non sportive. Paul Condriillier, 63, quai du Maréchal-Lyautey, à 06-Nice, est un ancien pilote s'étant illustré sur Abarth et Renault, qui fabrique des tubulures et des pots d'échappement. Il réserve une partie de son activité à de nombreux clients sportifs. Pierre Ferry a connu ses premiers et retentissants succès avec les 4 CV qui s'illustrèrent, il y a une dizaine d'années, dans toutes les grandes courses. Maintenant établi, il prépare tous les types de Renault pour lesquels il dispose de nombreux équipements. En plus de ces trois préparateurs, il en existe d'autres, non fabricants, parmi lesquels on peut citer : Jean Vinatier, 3, rue Étienne-Dolée, 94-Le Kremlin-Bicêtre; Mignotet, 40, rue Adgyl, 92-Gennevilliers; J.-F. Piot, 136, boulevard Suchet, Paris-16°.

Yves VENDEVELLE de 19-Tulle,

Voudrait obtenir une photo parue dans notre revue, à la page 31 du numéro 37.

Les photographies qui passent dans *Champion* font partie intégrante de nos archives et il nous est donc, de ce fait, impossible de vous satisfaire. Par contre, vous pouvez vous adresser à l'agence qui nous a fourni ce document. Il s'agit de D. P. P. I., 14, avenue Paul-Adam, Paris-17°.

Philippe MASLARD de 35-Fougères,

Aimerait savoir comment il peut se procurer un macaron presse pour avoir, aux 24 Heures du Mans, l'autorisation de descendre sur la piste.

Les macarons ou brassard de presse sont exclusivement réservés aux membres de la presse écrite ou parlée. Même pour les journalistes professionnels, il est parfois délicat de se procurer les papiers nécessaires à l'exercice de leurs fonctions... Et vous ne pourrez donc arriver à obtenir pareil laissez-passer.

Pierre-Yves PÉPÉ de 60-Chantilly,

A quelques ennuis avec le circuit électrique de sa 250 cc BSA et il aimerait avoir quelques précisions de réglages moteur.

L'importateur de la marque devrait pouvoir vous donner toutes satisfactions. Adressez-vous donc aux Établissements MOVEA, 25, rue Marceau, 92-Nanterre.

Max DIDIER de 54-Longwy,

Voudrait connaître la nouvelle adresse de la FFM et souhaiterait se mettre en rapport avec l'importateur Norton.

La Fédération Française de Motocyclisme n'a pas encore déménagé et elle est toujours dans ses locaux du 8, place de la Concorde à Paris dans le huitième. Vous pouvez joindre Claude Garreau, l'importateur Norton, à son atelier, 22, rue Robert-Lindet, dans le 15°.

Claude FRITZ de 91-Arpajon,

Aimerait savoir depuis combien de temps court Henri Grandsire et quel est son âge.

Henri Grandsire, né en 1936 à Nice, a donc actuellement 33 ans. Il a commencé de courir il y a dix ans en s'expatriant en Italie, au début de la Formule Junior, et à l'époque il pilotait une Stanguellini.

F. SONDAY de 57-Metz,

Désirerait un maximum de renseignements sur la Tatra T2 603.

La Tatra est une grande routière tchèque propulsée par une mécanique V8 de 2,5 litres à refroidissement par air dont la production est limitée. Il s'agit d'une berline 4 portes 6 places pesant 1 510 kg vide. Les huit cylindres en V du moteur sont à 90°, la cylindrée exacte ressort à 2 472 cc. Il développe 105 CV DIN à 4 800 t/mn. Le bloc et la culasse sont en alliage léger, les soupapes sont en tête, l'arbre à cames au centre du V, l'alimentation étant assurée par deux carburateurs inversés double corps Jikov 30.SS.OP. La boîte de vitesses est à quatre rapports tous synchronisés et l'embrayage est à sec. Les performances de la voiture sont les suivantes : vitesse maxi, 160 km/h; 0 à 100 en 15"5; kilomètre départ arrêté en 38". L'importateur Tatra en France est la société M. A. N., 21 et 23, avenue de la Division-Leclerc, 78-Trappes; mais ce modèle ne fait pas partie de la gamme importée.

François GOUMARD de 37-Tours,

Voudrait qu'on lui indique de quelle façon il peut obtenir l'annuaire officiel de la Fédération française de Motocyclisme.

Cet annuaire est envoyé gratuitement à tous les licenciés, mais il vous est quand même possible de vous le procurer même si vous n'êtes pas titulaire de ce document. Pour ce faire, il vous suffit d'envoyer à la FFM, 8, place de la Concorde, Paris-8°, une somme de six francs en timbres, soit cinq pour le fascicule et un pour frais d'envoi.

François CHANGEUR de 95-Enghien-lès-Bains,

Est possesseur d'une MG TC semblable à celle qui fut essayée dans le numéro 38 de Champion, et il aurait besoin de certains détails pour la rénovation de son auto.

La personne qui est probablement la plus apte à vous donner des conseils pour la restauration de ce type de voiture doit être Bernard Peruch lui-même (c'est sa voiture que vous avez pu admirer dans le numéro 38), auquel vous pouvez écrire à l'adresse suivante : 149, rue de Bagnolet, Paris-20°.

Jérôme PAOLI de 92-Neuilly-sur-Seine,

Se demande si l'on peut espérer d'une machine japonaise la longévité dont font preuve la majorité des motos européennes.

Vous n'avez pas à vous alarmer du régime élevé auquel tournent les moteurs des deux roues nippons, les mécaniques étant conçues pour cela, ce qui nous incite à penser que les motos japonaises, si elles sont bien entretenues, sont aussi endurantes et solides que les européennes.

Patrick SCIOU de 45-Orléans,

Voudrait connaître la signification des sigles des marques de motos BMW, BSA, CZ et MV.

Les abréviations utilisées comme dénomination de ces marques veulent toutes dire quelque chose. BMW signifie Bayerische Motoren Werke; BSA, British Small Arms; CZ, Ceske Zavody; et MV, Meccanica Verghera.

Vous avez été formidables (comme toujours!), nombreux, très nombreux à découvrir que notre encart central du numéro 39 représentait Swede Savage sur Lola Ford. Mais seuls les cinq premiers gagnaient un abonnement d'un an à notre revue. Voici le nom de ces heureux gagnants : Richard ODEYR, Alain FRAIGNEAU, Pascal BREUIL, Philippe CLERE et Régis de REYKE. Félicitations à eux tous, les plus rapides à nous écrire. Et bravo aux autres, battus par... les P.T.T.!



TOUS CES CHAMPIONS FONT CONFIANCE AU PNEU XAS...

pourquoi pas vous ?

Puisque le pneu XAS a été conçu par
MICHELIN, pour vous qui parcourez
de longs kilométrages à vitesse élevée.

Adhérence parfaite

Exceptionnelle tenue sur route mouillée

Freinage toujours efficace

Excellent confort

Sécurité totale.

Et avec le pneu XAS, on fait beaucoup,
beaucoup plus de kilomètres.

En 1969, comme en 1968,

les pilotes de la Formule France et

de la Formule Bleue ont préféré un pneu

radial MICHELIN de type XAS.

Faites comme eux... choisissez

MICHELIN XAS

l'as des pneus, le pneu des as



motorama

**super magasin
de la moto**

Galtier s. A. 27, avenue Félix Viallet Grenoble tél : (76) 44-82-11

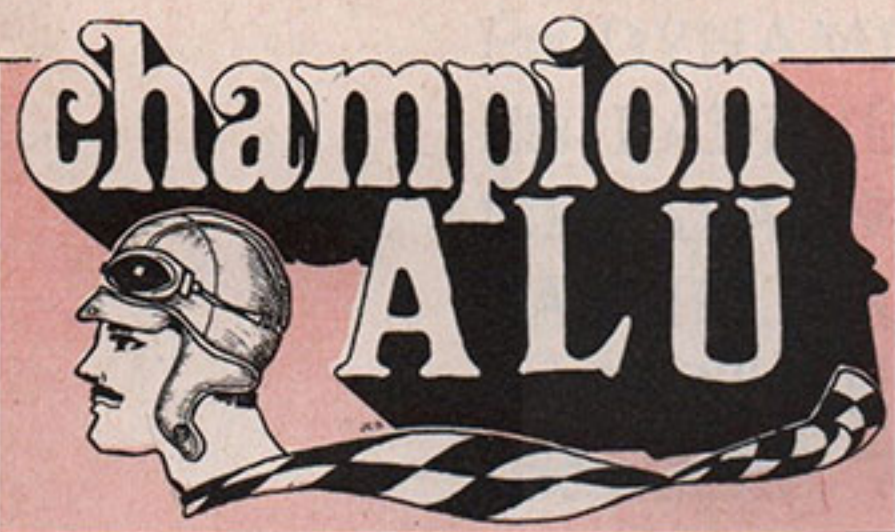


BMW - TRIUMPH - YAMAHA
GUZZI - LAVERDA - MORINI
DUCATI - BENELLI - JAWA
MZ - SUZUKI - KAWASAKI
BULTACO - AERMACCHI
VELOSOLEX - VESPA

- **100 MOTOS VISIBLES ET DISPONIBLES**
- **LES PLUS GRANDES MARQUES DU MONDE**
- **SERVICE APRÈS VENTE EFFICACE**
- **REPRISE DE TOUTES MOTOS**
- **POSSIBILITÉS DE CRÉDIT**

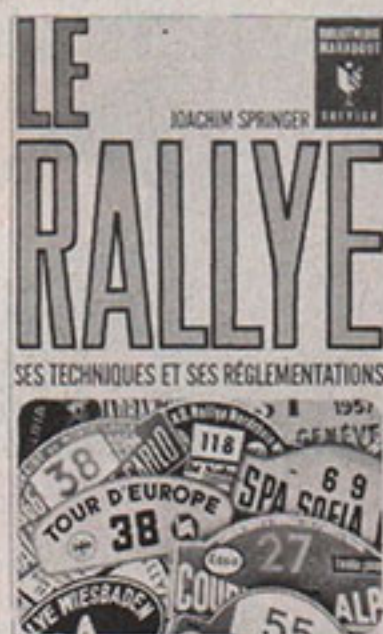
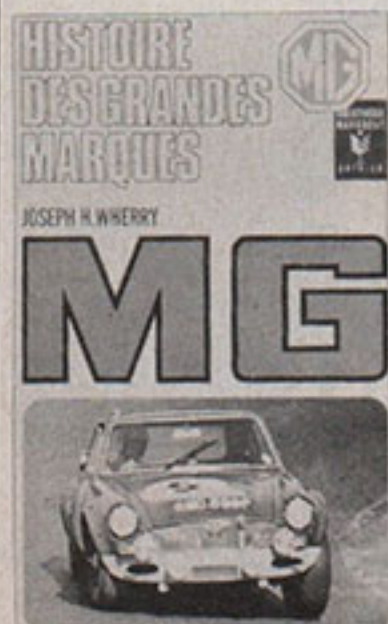
La plus grande station-service de la Moto du Sud-Est
M. Créatin, conseiller technique

champion ALU



M.G.
(Histoire des Grandes Marques)
par Joseph H. Wherry.
Bibliothèque Marabout.

Si vous n'êtes pas encore un fan de la M.G., vous le deviendrez sans aucun doute en lisant ce livre. Grâce à Joseph H. Wherry, vous connaîtrez bientôt dans le détail tous les modèles de la marque, depuis l'« Old number one » de 1923 jusqu'aux M.G. les plus récentes. Vous aurez, vous aussi, le coup de foudre pour « The Humbug » qui conquiert le cœur des sportifs de son époque. La petite histoire des Midget et des Magnette n'aura plus de secret pour vous. Vous participerez au triomphe des hommes qui les ont menées à la victoire. Des tableaux vous donneront les caractéristiques de chacune des voitures et parmi une centaine de photos, dont certaines fort rares, vous retrouverez des silhouettes à jamais disparues. Tout cela en langue française, pour la somme modique de 7 F, encore et toujours les prouesses de Marabout qui sort maintenant deux livres par mois.



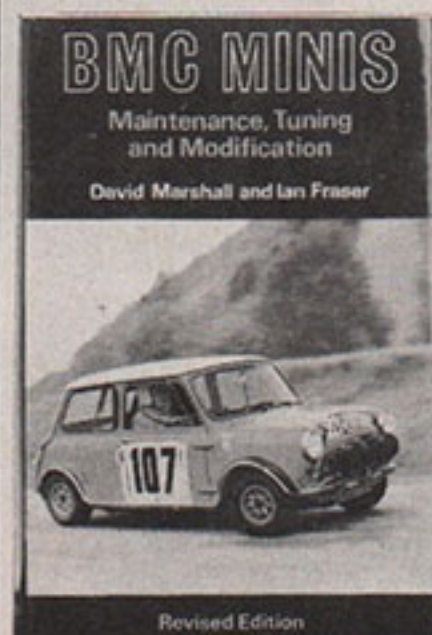
LE RALLYE, ses techniques et ses réglementations
par Joachim Springer.
Bibliothèque Marabout.

Nous vous avons présenté, il y a quelque temps déjà, un très bon bouquin sur le rallye, qui n'avait d'après la majorité d'entre vous qu'une tare, celle d'être écrit en anglais. Mais, pour les fervents de l'auto, pour ceux qui, se sentant une âme de Champion, veulent s'essayer dans les rallyes, est paru ce livre bon marché (7 F), écrit dans notre langue, qu'ils liront avidement, auquel ils reviendront et qu'ils consulteront sans cesse. Il n'y manque vraiment rien de ce qu'il faut savoir touchant la technique et les règlements des compétitions routières. Joachim

Springer, ingénieur automobile, maniant le stylo avec autant de facilité que la règle à calcul, y livre le fruit de vingt ans d'expérience acquise au rythme des plus fameux rallyes. On dirait qu'il ouvre une boîte aux trésors. Il vous donne ses meilleurs trucs et ficelles, vous prévient des dangers qui vous guettent, vous fait goûter à l'avance les joies qui vous attendent et qu'il a connues.

B.M.C. MINIS,
maintenance, tuning and modification
par David Marshall et Ian Fraser.
Foullis.

Même celui d'entre vous qui ne connaît pas un traître mot d'anglais, même celui qui ne sait pas dire « good morning » ou « thank you » comprendra, au vu de la couverture de ce livre, qu'on n'y traite pas de pâtisserie ou de tapisserie... Hopkirk sur Cooper S à la Coupe des Alpes donne le ton; il s'agit d'un bouquin traitant de la préparation des Cooper, des modifications et améliorations qu'on peut leur apporter. A l'aide de nombreux croquis, dessins ou éclatés, les deux auteurs qui savent ce qu'est une clef anglaise, nous expliquent ce qu'il convient de faire pour maintenir une Cooper dans le coup. Or, ce n'est un secret pour personne que les petites « caisses à savon » commencent à faire pâle figure à côté des nombreuses autres voitures d'une conception plus récente. Lisez Marshall et Fraser et peut-être que les 32 F du prix d'achat vous épargneront de mettre votre Mini à la casse... Cela peut valoir le coup!...



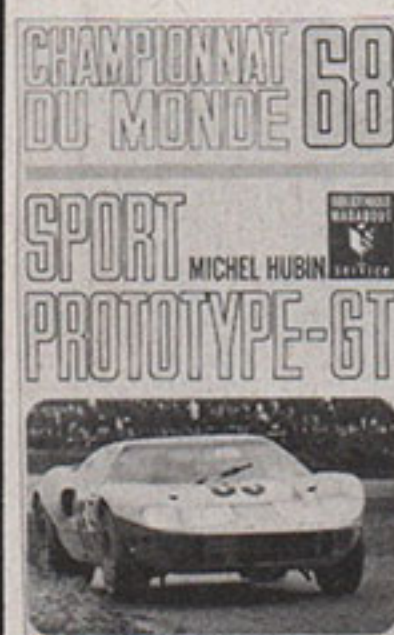
CHAMPIONNAT DU MONDE 68 DES CONDUCTEURS
par Michel Hubin.
Bibliothèque Marabout.

Sorti en Marabout quatre étoiles au prix de 8 F, voici un résumé complet de la saison de F1. Il est fait par Michel Hubin qui, pour vous, a suivi les Hill, Stewart, Hulme, Siffert, Surtees, Beltoise, Amon, etc. dans les douze Grands Prix, qui comptaient pour le Championnat. Ce livre est donc divisé en une douzaine de chapitres, un pour chaque course. L'auteur décrit hommes et voitures et nous fait participer à leurs rondes de Kyalami à Mexico en passant par tous les hauts lieux de la course automobile qui ont nom Monaco, Spa, Zandvoort, le Nurbürgring, Monza ou Watkins Glen. Pour nous mener en fin de saison à la

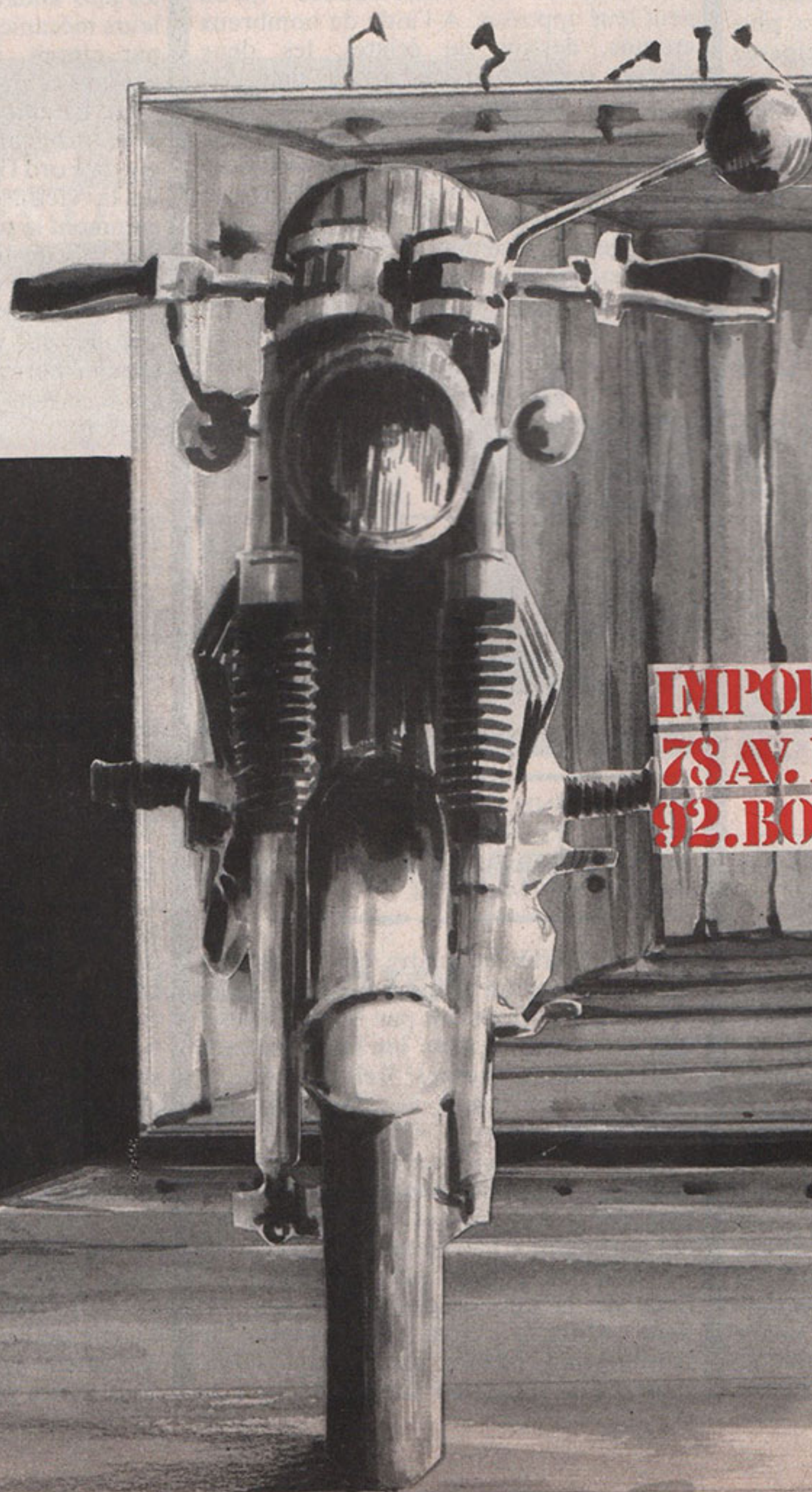
victoire de Graham Hill et de sa Lotus, il nous fait vivre toutes les péripéties de ces fameuses épreuves, toutes les difficultés qu'ont eu à surmonter les pilotes, toutes les luttes qu'ils ont dû livrer contre les obstacles, les éléments, les adversaires... Le bouquin est de plus abondamment illustré, ce qui ne gêne rien même si les photos couleurs ne rendent pas aussi bien qu'on aurait pu s'y attendre.

CHAMPIONNAT DU MONDE 68
SPORT-PROTOTYPE-GT
par Michel Hubin.
Bibliothèque Marabout.

Daytona, Sebring, Brands Hatch, Monza, la Targa Florio, le Nurbürgring, Spa, Le Mans, Watkins Glen, Zeltweg : c'est sur ces dix circuits célèbres que se sont disputées les dix étapes du Championnat du Monde « Sport-Prototype-GT » de 1968, ce prodigieux banc d'essai, de vitesse et d'endurance, où les constructeurs les plus expérimentés et les pilotes les plus audacieux ont lutté pour imposer leurs mécaniques. A raison d'un chapitre par circuit, Michel Hubin décrit avec passion ce qu'il a vu, entendu et senti de cette bataille que les marques se livrent avec un acharnement sans pareil. Et, bien que la Ford GT 40 ait recueilli les lauriers de la victoire, il est fascinant de lire comment le progrès technique est devenu, une fois de plus, le véritable vainqueur. De la même veine que le livre du même auteur présenté ci-dessus, ce Marabout 4 étoiles qui vaut la peine d'être lu pour se remémorer ce qu'il s'est passé au cours de la saison écoulée est vendu au prix de 8 F.



Champion, ce mois-ci, n'a pas fait que lire, il a aussi écouté et tout le quartier a pu se régaler de pétarades de motos de course. En effet, *Champion* a mis sur son électrophone deux nouveaux disques typiquement britanniques sur lesquels sont enregistrés les bruits des machines ayant couru le TT à l'île de Man. De quoi faire tomber en pamoison les fanatiques, et de quoi vous faire expulser de votre immeuble par les autres locataires ou par votre concierge. Ces disques de marque SS (Stanley Schofield Productions) sont en vente au prix de 32 F à la Librairie Technique Automobile, 83, rue de Rennes, Paris (6^e), qui nous a également procuré les livres que nous vous avons présentés.



IMPORTATEUR: P. BONNET
78 AV. DU GENERAL LECLERC
92. BOULOGNE. BILLANCO
\$25.47

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 ALEXIS, 3, rue Jean-Jaurès, 69-Lyon — Éts DENIS, 3, rue Faure-Belon,
 42-St-Étienne — 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 MEREL, rue du Dos-d'Ane, 44-Nantes — MOTO-
 RAMA 27, avenue Félix-Viallet, 38-Grenoble — M. PUGOS Fils, 38, rue de la
 Benauge, 33-Bordeaux — Éts VYNCKE 2, rue de Cambrai, 59-Lille — Éts
 WOLF 10-12, rue du Faubourg-de-Saverne, 67-Strasbourg.

SUZUKI

T500

5 VITESSES, 190 KM/H

T20

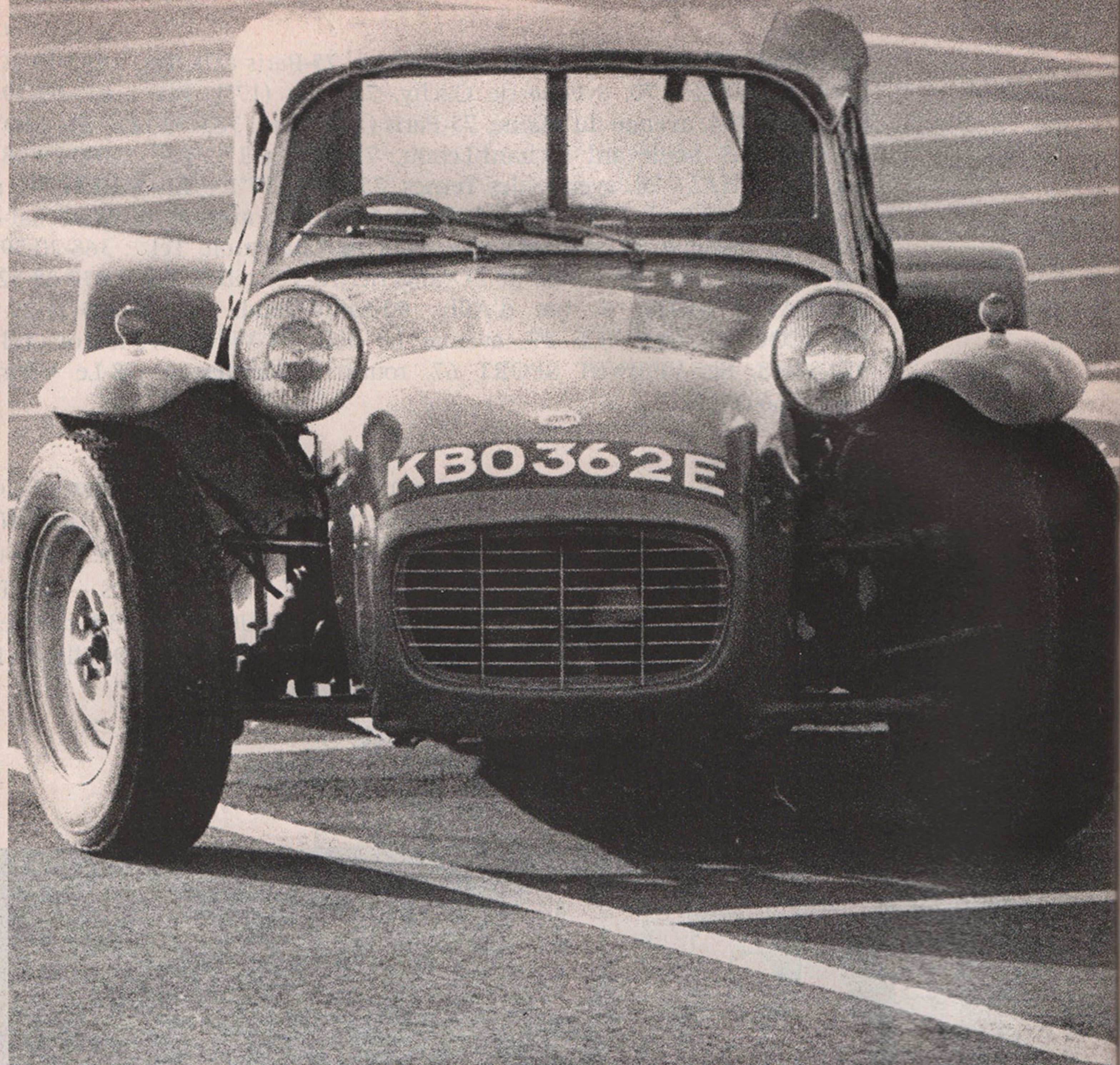
6 VITESSES, 160 KM/H

- 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 DÉTACHÉES D'ORIGINE
 LONG CRÉDIT - REPRISE, etc.

Catalogue sur demande contre 0,50 F





S'il y a une voiture type pour un essai *Champion*, c'est bien la Lotus Super Seven! Elle ne fait peut-être que du 160 à l'heure, mais c'est à mes yeux la voiture idéale d'un jeune sportif amateur. Elle accélère comme un boulet de canon. C'est une sorte de moto à quatre roues, où on a sacrifié toute notion de confort au seul avantage de la performance pure. Et ça, sans aucune concession. La version « stage III » est une évolution de la Lotus Seven que nous avons connue lors de l'opération Ford-Jeunesse. Il n'y en a pas

beaucoup en France, car pour l'immatriculer, il faut présenter chaque voiture au service des Mines pour homologation, en demandant une dérogation pour absence de portières, et en procédant à quelques modifications pour la rendre conforme au code français (silencieux, clignotants, etc.). Mais malgré sa rareté, elle jouit dans notre pays d'une bonne renommée. Il est vrai qu'elle s'appelle Lotus et que la firme de Colin Chapman en a déjà livré (en kit) quelques milliers d'exemplaires!..

J.-P. BELTOISE

essai lotus super seven

ASPECT TECHNIQUE

Comme vous venez de le lire, la Lotus Seven est vendue au départ de l'usine en kit. En fait, je pense que bien peu d'acheteurs se chargent de monter la voiture eux-mêmes et cette formule de vente spéciale à l'Angleterre a été créée pour éviter de lourdes taxes... Ainsi, je connais un garagiste à Londres qui est spécialisé dans le montage de la Lotus Seven... La voiture ainsi terminée revient à 775 livres, soit environ un million de nos anciens francs avec un minimum d'accessoires. Car avec la Lotus, on a seulement voulu faire nerveux, sportif et bon marché au mépris de toute prétention esthétique ou de finition. De fait, on se rend tout de suite compte que l'on a tiré le prix de la voiture au maximum, car avec un habillage style MG TC, la Lotus coûterait au moins 500 livres de plus. Ceci pour bien situer la voiture.

Le châssis tubulaire est très simple et peu coûteux, la carrosserie mi-alu, mi-plastique peut-être encore plus simple! Mais finalement assez jolie, avec un nez rappelant celui des monoplaces d'il y a quelques années, et des ailes rapportées très bien dessinées. La Lotus Seven me fait beaucoup penser à ma BMC avec laquelle je fis mes premiers essais de dérapage contrôlé, ou à une Amilcar SS d'avant-guerre dont j'aimerais posséder un jour un exemplaire. Malheureusement, cet esprit jeune ne souffle plus guère chez les constructeurs d'aujourd'hui, si l'on excepte Lotus... Sur le plan de l'architecture mécanique, rien que de très classique : moteur avant, bien en retrait, cependant, du train avant, boîte entre les jambes du pilote et du passager, très court arbre de transmission et pont arrière rigide. Le moteur est un 1500 Ford, modifié par Cosworth, et donnant raisonnablement 100 CV à 6 000 t/mn avec deux carburateurs double corps. La boîte est à quatre vitesses synchronisées, les freins sont à disques à l'avant et à tambours à l'arrière, sans servo. En fait, beaucoup d'options sont possibles sur la Lotus Seven. Je ne parle pas du chauffage ou



d'autres accessoires de grand luxe dans ce genre! Mais diverses versions de moteur, plus ou moins poussés, de multiples rapports de boîte. En fait, il est même possible de l'équiper avec un pont arrière suspendu. Quoi qu'il en soit et fondamentalement, le principal atout de cette voiture est son exceptionnelle légèreté : elle ne pèse que 500 kg.

AU VOLANT

Je ne parlerai que très peu de l'accès à bord. Il n'y a pas de portes, les vitres latérales sont en mica armé de skai, et pour se glisser à l'intérieur, il est nécessaire d'introduire les jambes en premier... tendues comme dans une monoplace. On est alors très bien installé, bien que le siège soit inconfortable avec un dossier un peu trop droit. Mais on est parfaitement calé entre la carrosserie d'un côté, le tunnel de transmission de l'autre. Le levier de vitesses tombe bien en main ainsi que le volant et les pédales qui sont très bien disposés. Tous les boutons de commande et cadrans de bord se trouvent sur la planche de bord, très simple et verticale. Un détail : il n'y a pas de rétroviseur... Jusque-là, c'est très plaisant,

mais ça le devient encore plus quand on a la joie de voir défiler la route sous le long capot agrémenté de deux superbes phares chromés, et bordé de part et d'autre par les deux ailes avant rapportées, tellement légères qu'elles semblent frétiller encore plus qu'elles ne le font en réalité sous l'effet de la vitesse.

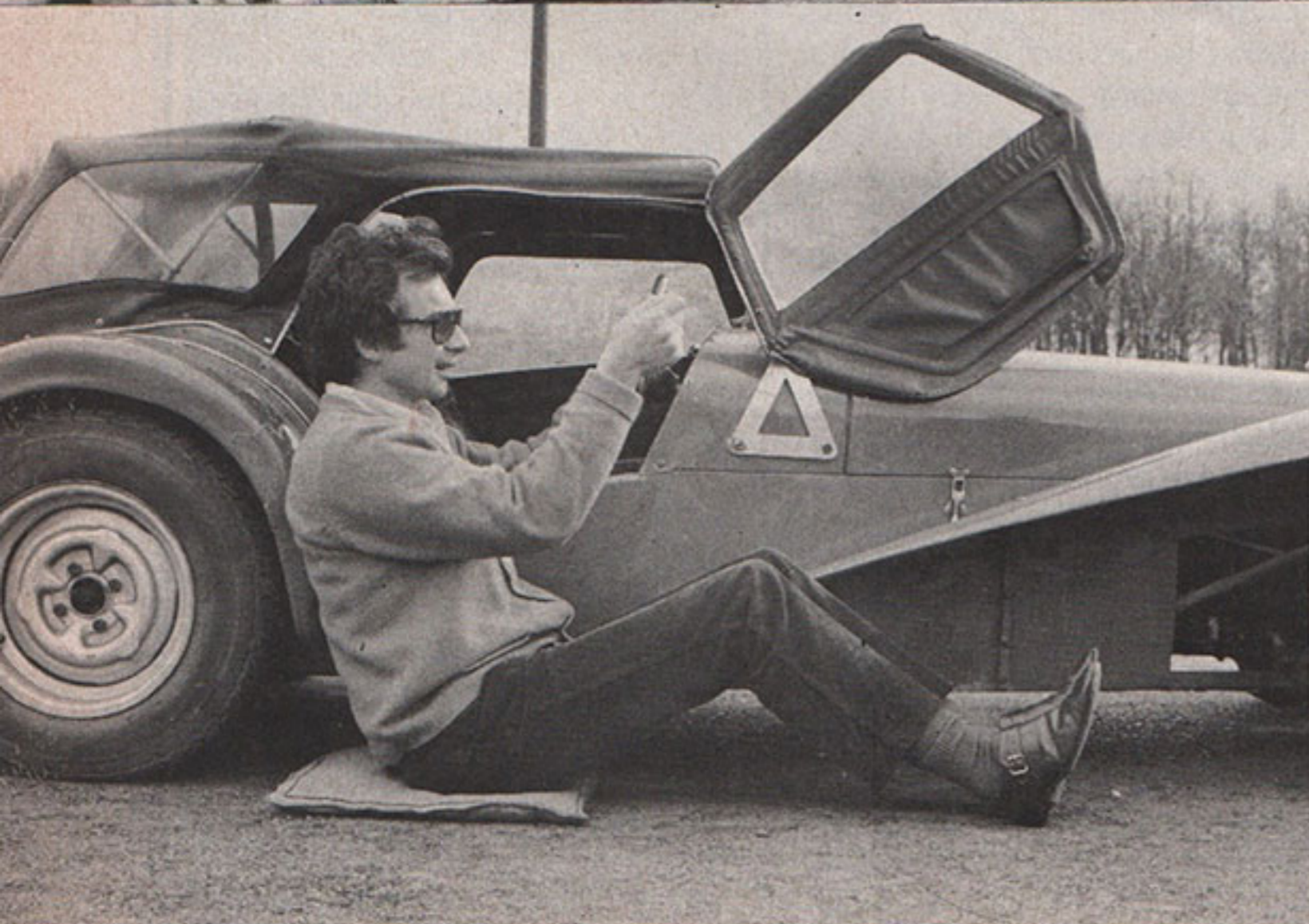
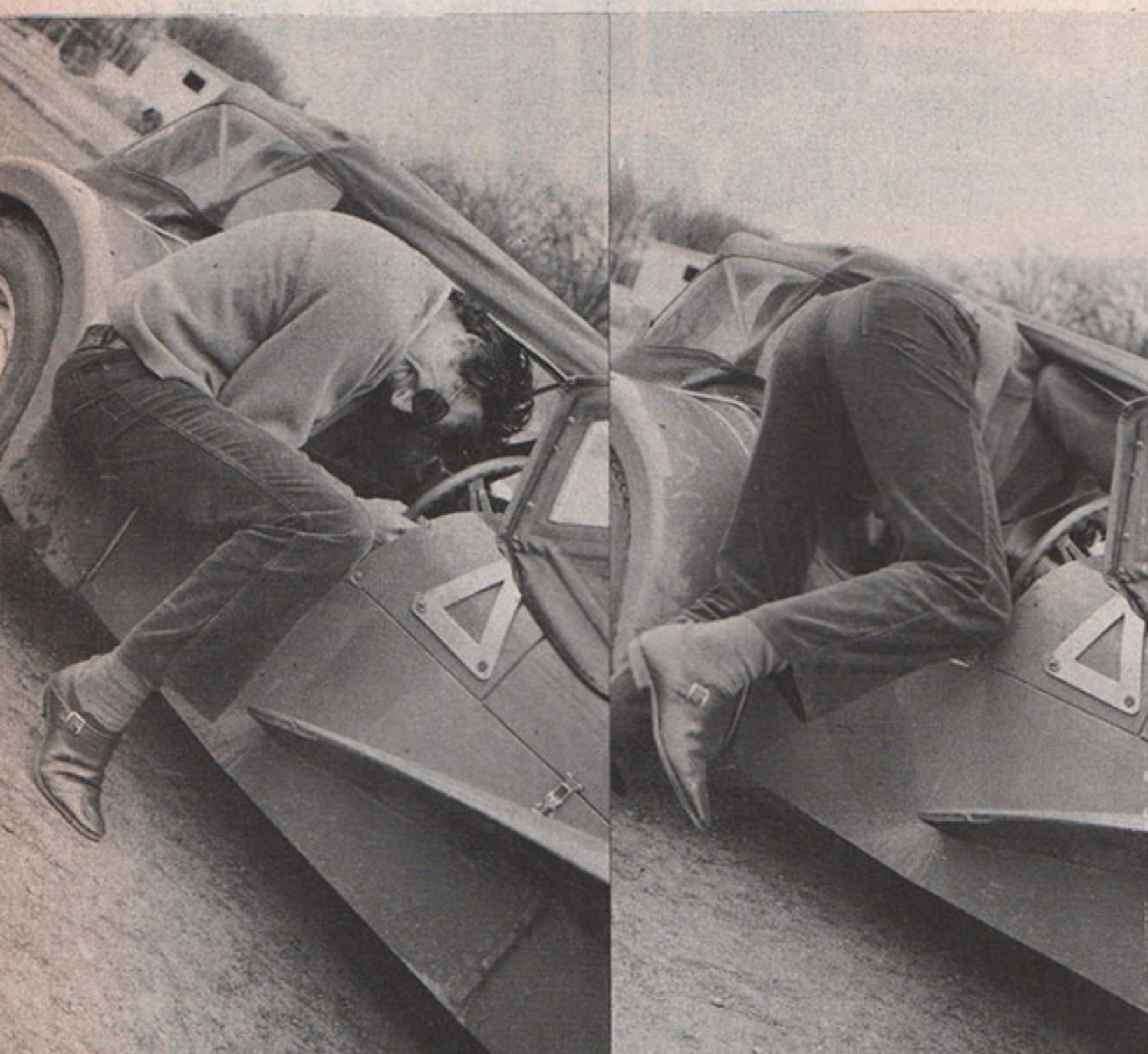
En fait, tandis que je roulais depuis un certain temps dans cette chère Lotus Seven, je me suis aperçu que dans ma carrière automobile, je n'avais jamais conduit de voiture de course à moteur avant. Et vous savez, s'il y a bien une voiture qui peut restituer les impressions et les sensations d'une monoplace, c'est bien la Lotus Seven. On pourrait même dire que c'est la seule voiture de course biplace avec laquelle vous pouvez rouler sur la route. L'accélération départ arrêté est digne d'une F 3, tout en étant beaucoup plus puissante à bas régime, et le bruit est à peu près identique également. Le moteur n'a pas l'inconvénient qui serait irrémédiable pour le profane d'avoir une courbe de puissance pointue. Ici, la reprise est constamment impressionnante, même en troisième, depuis 3 000 t/mn. Et si 6 000 t/mn semblent une limite raisonnable, il n'est toutefois pas

dangereux avec cette base Ford Cortina, qui a fait plus de mille fois ses preuves, de monter à l'occasion à 7 000 t/mn.

ET LA TENUE DE ROUTE?

Alors là, c'est vraiment spécial. C'est toujours une monoplace, d'ailleurs. C'est-à-dire qu'elle est parfaitement à l'aise sur les bons revêtements. Mais la suspension n'a qu'un débattement limité. A cause de cela, et d'un centre de gravité très bas, la voiture ne prend pas de roulis du tout. C'est très agréable. Par contre, sur mauvais revêtement, c'est autre chose! On se demande là, tellement la voiture perd sans arrêt contact avec le sol, si on dispose d'une direction à vis ou à crémaillère...

Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'elle a une tête chercheuse! Et l'on peut enregistrer des écarts en ligne droite, dus à un simple changement de revêtement d'au moins un mètre et de préférence vers la droite... Cela doit d'ailleurs provenir d'un effet du couple moteur, car entre un freinage et une accélération ou vice-versa, il y a également une perte de cap non négligeable. Elle se produit toujours avec un léger retard, mais on corrige rapidement, à la fraction de



seconde près, avec un peu d'habitude. Ce comportement, vous vous en rendez compte, est bien sûr l'antithèse complète de celui des voitures modernes pourvues d'un grand débattement de suspension. C'est moins sophistiqué, et même moins fonctionnel, mais tellement plus amusant!

A côté de cette caractéristique fondamentale de pivotement constant autour de deux axes, la voiture est assez neutre. En fait, elle glisse constamment de l'avant, mais à la limite, elle décroche de l'arrière. Pourtant, ce qui est bien, c'est que plus la vitesse est élevée, et plus la Lotus semble sous-vireuse. Comme je commence à comprendre quelques effets aérodynamiques à force de faire des courses automobiles, je pense que peut-être ceci est dû à la résistance des ailes avant, qui a tendance à soulever l'avant de la voiture. C'est aussi simple que ça!

J'ai eu aussi l'occasion de rouler sous la pluie. Et à mon grand étonnement, la visibilité reste assez bonne, bien que les essuie-glace soient rudimentaires, mais grâce au pare-brise plat. Et malgré l'absence de chauffage, il n'y a pas de buée, ceci étant dû aux violents courants d'air certainement, qui traversent l'habitacle. Mais il faut passer sur l'inconfort. Car le plaisir de rouler dans une voiture aussi sportive est vraiment inégalable. Même si sa tenue de route est délicate, réclame de l'attention, la Lotus atteint, une fois bien conduite, une efficacité sans pareille. Ceci grâce à son poids très faible, et à la position du centre de gravité presque idéale.

En outre, le plaisir de manier la boîte de vitesses au moyen de ce levier central si court qui pivote plutôt autour d'une rotule, joint aux réactions rapides et presque brutales d'un moteur qui ne demande qu'à monter en régime, ne se retrouve que sur une voiture de course.

Les freins, enfin, sont excellents. Il ne pouvait en être autrement sur une voiture de 500 kg, et qui bénéficie de l'expérience de la course.

PERFORMANCES

La vitesse de pointe ne peut être exceptionnelle sur une telle voiture à cause de sa forme évidemment défavorable. De plus, même la vitesse de croisière est relativement limitée. En fait, comme sur une moto, il est vraiment très inconfortable de rouler à plus de 130 km/h.

Mais puisque cette voiture a son principal marché en Angleterre et aux U. S. A., pays où la vitesse est malheureusement limitée à 120, cet aspect de ses performances ne constitue pas un critère de jugement.

Je dois d'ailleurs vous dire que la capote et ses attaches n'ont pas résisté aux trois jours d'utilisation rapide que j'ai fait subir à la Lotus. Je l'ai rendue sur ce plan-là à son aimable propriétaire dans un état lamentable, et ceci bien malgré moi... Parlons donc seulement vitesse de croisière. Sur la plupart des voitures actuelles, cette expression a presque disparu. Car la vitesse de croisière, c'est souvent la vitesse maximum. Ici, c'est 4 500, soit 120 km/h.

Mais qu'importe! La Lotus est une sprinteuse qui, pour une somme modique, fait rougir les plus puissants modèles de sport et ridiculise la grosse majorité des voitures qui circulent sur les routes.

Voici les chiffres : ils se passent d'autres commentaires...

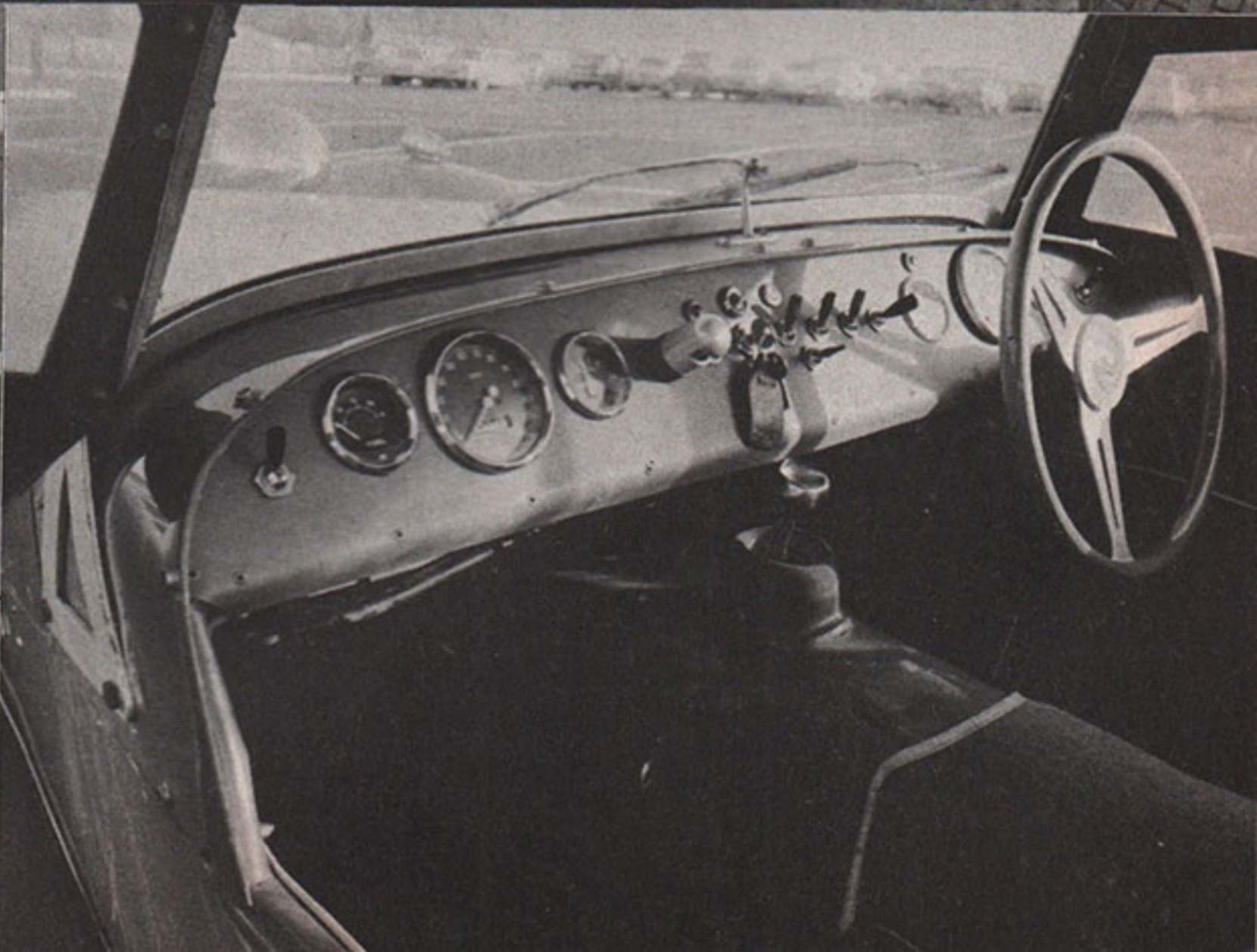
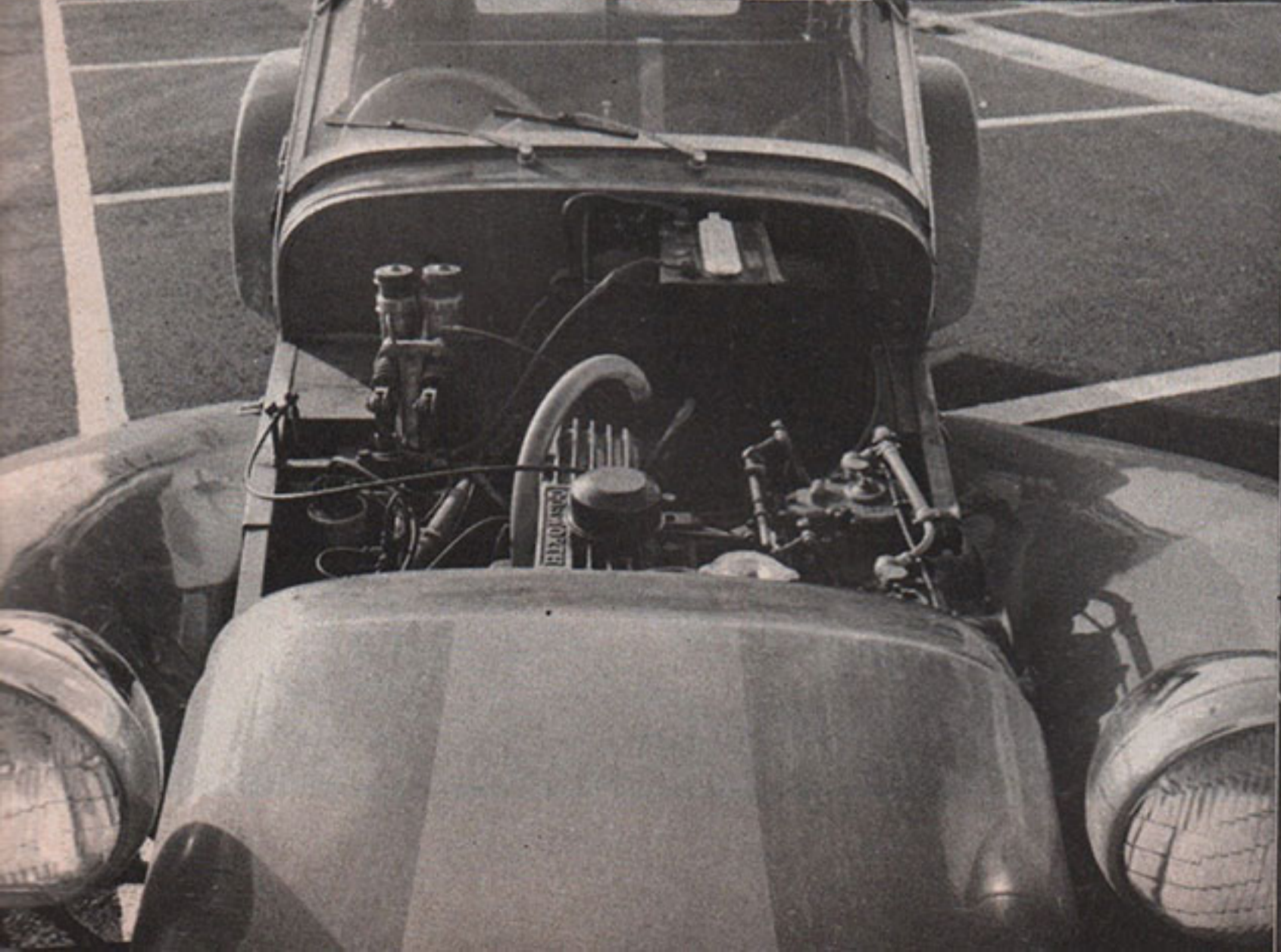
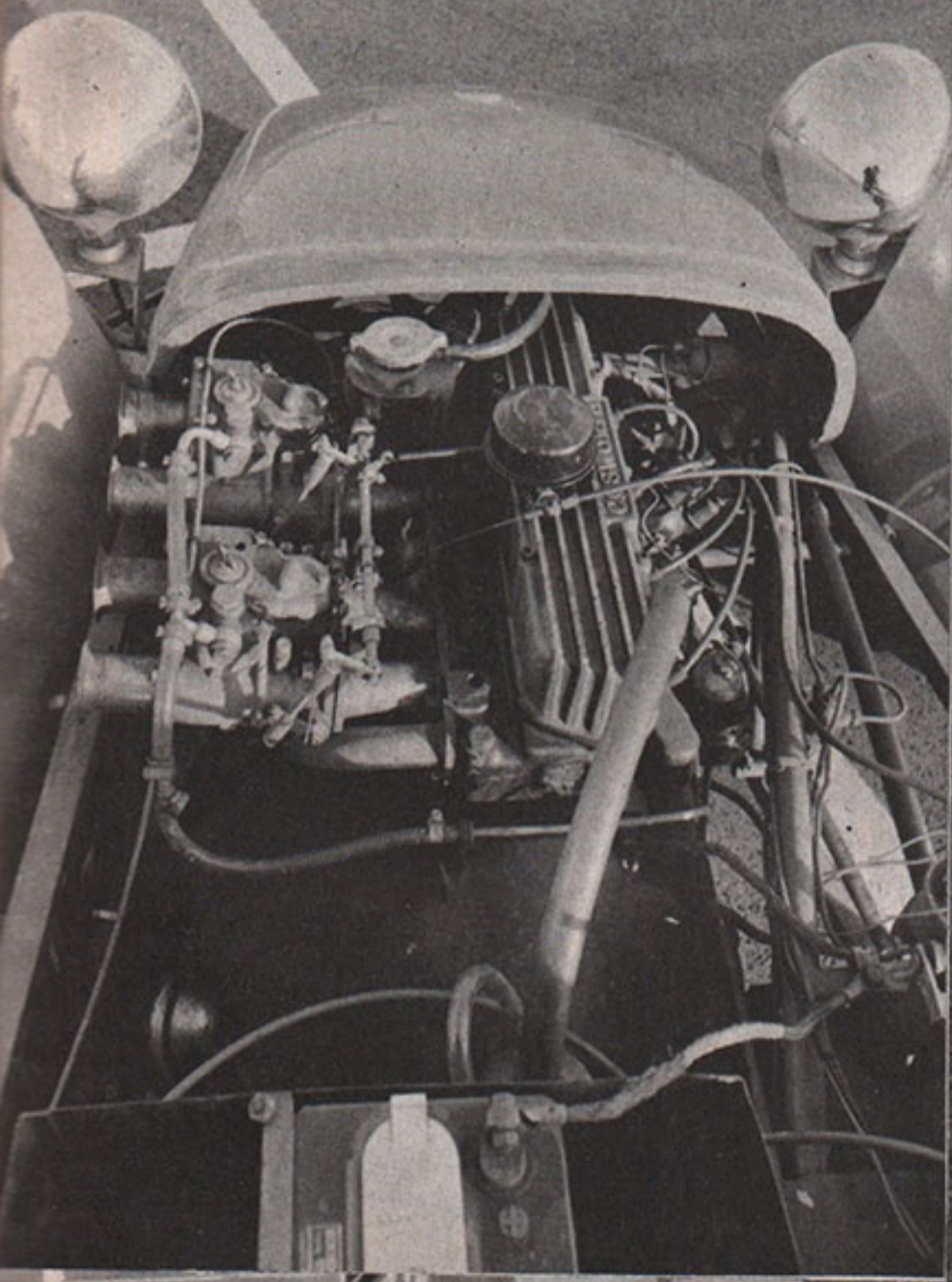
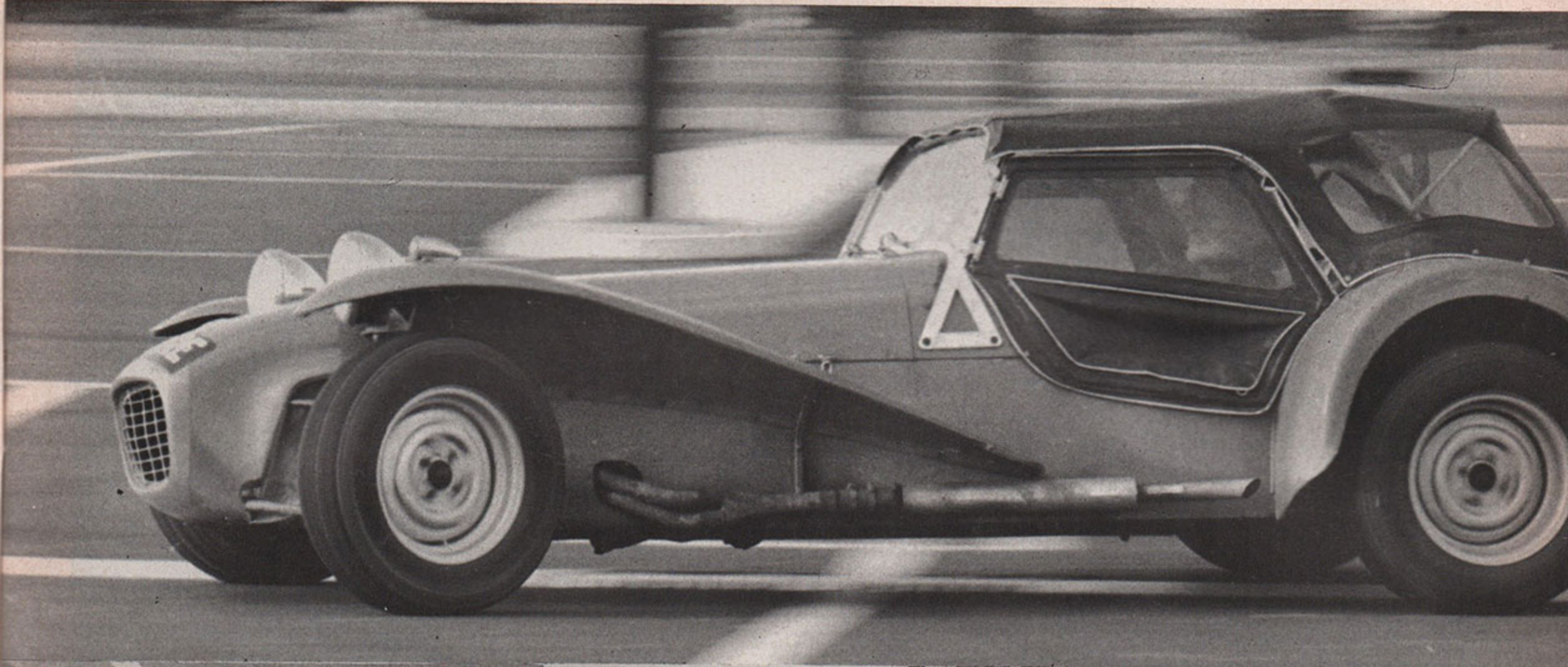
0-400 m : 15"9/10

0-1 000 m : 30"5/10

Pour information, la vitesse de pointe est ressortie sur l'anneau de Montlhéry à 154 km/h, soit 59,5 secondes. Le compte-tours indiquait 5 800 t/mn, et le compteur 100 mph. La démultiplication finale est donc très bien choisie.

CONCLUSION

Beaucoup plus sportive que ce qu'on a l'habitude d'appeler « voiture de sport », beaucoup plus nerveuse, beaucoup plus rustique mais beaucoup moins chère aussi, à quelle place peut prétendre la Lotus Super Seven sur le marché français? Y a-t-il une place pour cette voiture des copains que voulait faire Matra, qui accélère comme une Ferrari pour le prix de la berline quatre places de M. Tout le Monde? Un constructeur français sortirait-il un jour cette voiture très simple qui ressemblerait à une Morgan un peu dépouillée mais d'autant plus nerveuse qu'elle est rustique? Colin Chapman a quand même vendu plusieurs milliers d'exemplaires de cette monoplace de la route. Mais les jeunes Français sont-ils aussi sportifs que les jeunes Anglais, c'est ce que j'aimerais bien savoir... Tout bien considéré, pourquoi pas? Vous, en tout cas, je suis bien persuadé qu'un tel engin est fait pour vous emballer!



lotus super seven

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR :

Ford-Cosworth 4 cylindres culbuté
80,96 mm x 72,752 mm - 1498 cc.
Taux de compression : 9,5/1.
2 carburateurs Weber double corps.
Puissance : 95 CV à 5 000 tours.

TRANSMISSION :

Embrayage monodisque sec.
Boîte : à 4 rapports tous synchronisés.
Pont : hypoïde, rapport 4,11.

CHASSIS :

Multitubulaire en cellules.
Carrosserie : aluminium riveté.
Suspension avant indépendante, triangle inférieur, bras supérieurs avec barre anti-doullis.
Essieu arrière rigide avec jambes de poussée et triangle central.
Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques sur quatre roues.
Frein avant à disques Girling.
Frein arrière : tambours.
Roues : acier boulonnées 5,20 x 13.
Pneus : Dunlop SP 41.

ÉQUIPEMENT :

12 Volts.
Compte-tours électronique.
Température d'eau.
Manomètre d'huile.
Ampèremètre.
Essuie-glace.
Chauffage (supplément).

DIMENSIONS :

Empattement : 224 cm.
Voie avant : 120 cm.
Voie arrière : 122 cm.
Longueur H.T. : 411 cm.
Poids : 482 kg.

PRIX :

Voiture essayée prix de base exportation, avec comme suppléments : tonneau cover, boîte de vitesses à rapports rapprochés, radiateur d'huile : 11 500 F.

PERFORMANCES :

0-400 m : 15" 9/10.
0-1 000 m : 30" 5/10.
Vitesse maxi 154 km/h à 5 800 t/mn.
Consommation : environ 15 litres aux cents kilomètres.
Vitesse sur les intermédiaires :
première : 65 km/h.
deuxième : 100 km/h.
troisième : 135 km/h.



LISTE DE CONTRÔLE

MOTEUR

Démarrage bon
Bruit très élevé
Vibrations non
Nervosité excellente
Souplesse très intéressante

TRANSMISSION

Embrayage sec, mais très bien
Synchronisation très bonne
Passage de vitesses excellent
Étagement boîte de vitesses bien

DIRECTION

Précision excellente
Braquage correct
Démultiplication très bien
Légèreté très bien
Réaction sur mauvaise piste violentes

FREINS

Précision sur pédale excellente
Fermeté pédale très bien
Efficacité à froid très bien
Résistance au fading très bien
Progressivité excellente
Stabilité excellente
Répartition AV-AR excellente

SUSPENSION

Résistance au roulis totale

Souplesse inexistante
Amortissement vintage
Adhérence train propulseur fantaisiste

TENUE DE ROUTE

Sécurité bien
Équilibrage sous-vireuse
Vitesse en virage excellente

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité correcte
Instrumentation correcte
Volant excellent
Disposition pédales excellente
Position de conduite trop droite
Confort siège assez bien, mais dossier trop vertical

AGRÉMENT DE CONDUITE

Maniabilité formidable
Confort général très moyen
Maintien pilote excellent

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot très bien
Habitacle difficile

CONTRÔLE QUALITÉ

Intérieur correct
Extérieur correct



avec elle
jusqu'au bout
du monde

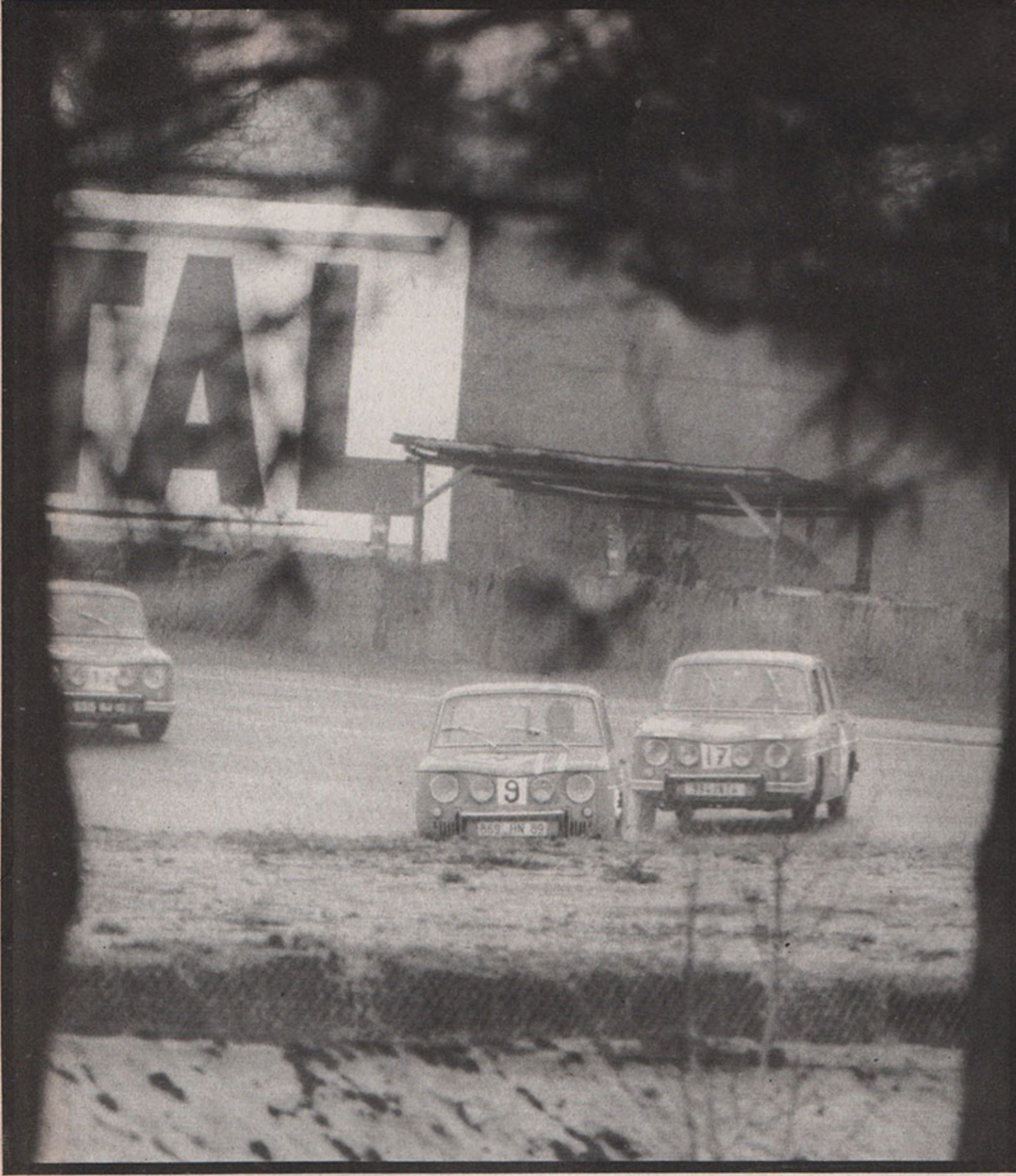


D'où vous vient ce dynamisme, cette audace?
De vous-même, certes!

Mais aussi de cette assurance,
cette sécurité, cette stabilité
qu'"elle" vous donne...

Elle, c'est la nouvelle huile Super Visco-static.
Partout fidèle, en toute circonstance
semblable à elle-même, la Super Visco-static de BP
représente la stabilité :

- 20° ou + 50°, cela ne lui fait ni chaud, ni froid.
Hiver comme été, sur les autoroutes, en ville,
que votre moteur soit des plus puissants
ou de ceux qui tournent à plein régime,
comptez sur la Super Visco-static.



par Olivier
DE LA GAROULLAYE

« La Coupe », pour toute une bande de jeunes mordus, fanas d'automobile, c'est la solution qui peut permettre de percer, où ils ont toutes chances de sortir du rang puisqu'au départ, ils sont à égalité de matériel avec leurs adversaires.

Cette épreuve, la Coupe Renault 8 Gordini, pour l'appeler par son nom, est

organisée de main de maître par notre confrère *Moteur* pour la quatrième année consécutive et personne ne doute du succès qu'elle va encore rencontrer cette saison.

Le cru 66 révéla Mieusset, Dayan, Jabouille, Thérier, alors qu'Andruet et Forge montraient le bout de l'oreille. En 67, Éthuin, Lacarrau, Vigoureux sortirent du rang. Trolle et Lagier tinrent les premiers rôles l'année passée. Cependant, si la plupart de ces gros bras ont franchi le pas, il en est un qui est resté à la berline Renault.

C'était le favori des trois journées de sélection les 15, 16 et 17 mars. Bernard Lagier n'a pas déçu. Il était venu comme d'habitude, les mains enfoncées loin dans les poches d'une combinaison de couleur indéfinissable, un tournevis sous le bras, et il regardait, goguenard, non par mépris, mais parce qu'il est dans son caractère d'avoir toujours le sourire à fleur de lèvres. Il supputait les forces en présence, il jugeait les capacités de ses futurs adversaires. Sa Gordini bleue et blanche sortait tout droit de son petit garage où le génie mécanique est plus présent que l'outillage spécialisé. Mais qu'à cela ne tienne, Lagier a toujours eu des voitures au moteur bien affûté et en 67, année où il se consacra à la préparation des voitures clients, ceux qui lui ont fait confiance n'ont eu qu'à se louer de ses services. Évidemment, les amoureux de machines ultra-modernes et perfectionnées restent sur leur faim, on ne travaille pas à la chaîne, à Saint-Maurice-sur-Fessard.

Chaque moteur, cas particulier, est traité d'une manière différente. Bernard ausculte, écoute et règle avec une pince et son éternel tournevis. Ses connaissances, elles sont pratiques, presque innées, en tout cas rarement prises en défaut. A ces capacités naturelles, il joint une technique de pilotage acquise au volant des voitures les plus diverses. On se souvient en particulier de son Abarth 2 000 orange (elle termina sa carrière en rallye contre une voiture de pékin qui arrivait en sens inverse...). Attiré par la monoplace, on le vit aussi l'année dernière en FF sur une Caub qui, pas du tout au point, ne lui permit pas de s'exprimer totalement. La partie est d'ailleurs remise et, cette saison, c'est au volant d'une Hrubon qu'il défendra ses chances contre de nombreux autres gordinistes.

Lagier tourna dans la série D, la dernière d'un samedi retenant à grand peine de lourds nuages chargés d'une pluie ne demandant qu'à tomber. Mais les vannes célestes ne s'ouvrirent pas de la journée et la première centaine de concurrents tourna sur le sec. Auparavant, dès les premières heures de la matinée, il apparut que nous n'avions pas affaire à des rigolos et que si certains débutaient, tous étaient pleins d'application. Cudini, un habitué des places d'honneur en rallyes, paraissait parfaitement à l'aise sur ce Bugatti agrémenté d'une chicane avant le Chemin aux Bœufs. Pourtant, le verdict du chrono désigna comme meilleurs per-

LA COUPE 69



formers de la première série un néophyte au style assez heurté mais terriblement efficace, Bourguignon, qui boucla son meilleur tour en 2'25"5; et Hugues de Chaunac, déjà vu dans des courses tourisme sur d'autres circuits.

La deuxième batterie, qui tourna juste avant déjeuner, était composée d'un certain nombre d'anciens pour qui cette journée de sélection semblait n'être qu'une formalité... or, les têtes tombèrent! Bossart et Chevaux se qualifièrent en compagnie de Belin, mais Derege, Van Deirse et Drewitz (en difficulté avec un embrayage quasi inexistant) durent se contenter d'une place de remplaçant indigne de leur jeune réputation, tandis que le rallyman Lagniez mordait la poussière pour de bon...

Après le déjeuner, lorsque la série C prit la piste, on put admirer le style peaufiné de Lucien Guitteny qui tourna littéralement autour de ses adversaires. Il se pourrait fort bien qu'il soit l'un des meilleurs cette saison, et que bien des gordinistes

aient du mal à suivre cette plaque d'immatriculation en 44. Très vite aussi, mais un ton en dessous, Exertier, Guérin, Faiderbe et Forestier passèrent le cap des éliminatoires.

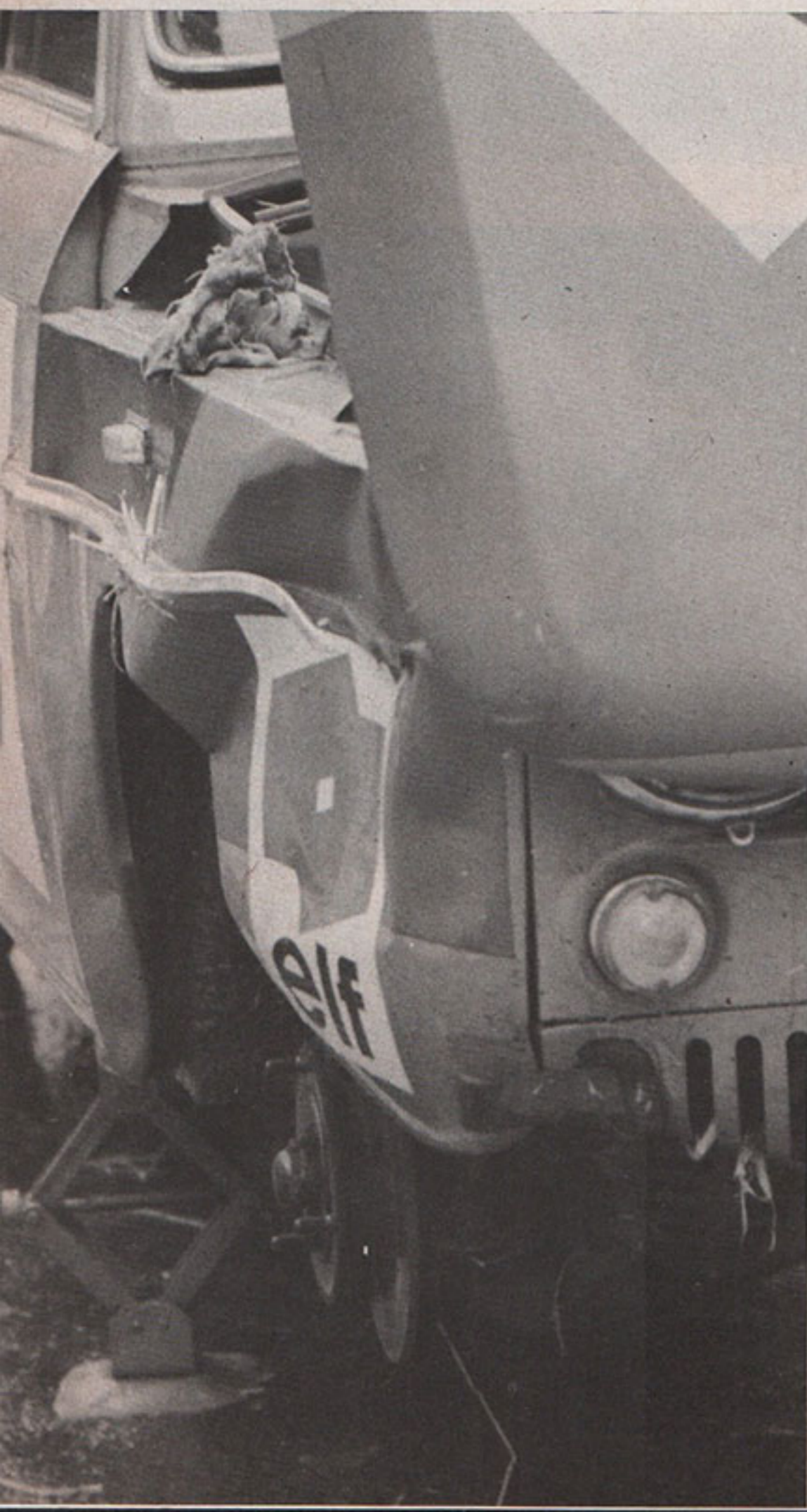
Le groupe D pénétra à son tour dans l'arène et, tournant le dos au virage Ford, alla s'arrêter aux ordres de Charles de Cortanze et à la disposition d'Alain Bertaut, grand maître des cérémonies. L'heure d'essais préliminaires ne fut que peu utilisée, les pilotes réservant leurs montures pour les chronos officiels des deuxièmes soixante minutes. D'emblée, Lagier parut faire montre de la bonne cadence, mais chaque fois qu'il allait boucler un tour très rapide, il se trouvait un concurrent plus lent qui, involontairement, le gênait un peu... Lalande, déjà entr'aperçu sur Alpine, et Leroux, très à l'aise en Cooper (la conduite de ces deux autos est fondamentalement différente), complétaient la liste des plus rapides. En attendant les postulants du lendemain...





Le lendemain, il pleuvait et les balais d'essuie-glaces rythmaient la chute des gouttes s'abattant sur la région mancelle. Dans cette série E, le numéro 5 paraissait le plus apte à dominer les éléments, mais sa voiture blanche n'avait rien d'un avion et le pauvre Eyssen dut s'avouer vaincu, sa combativité l'ayant d'ailleurs emmené au tête-à-queue. Mais heureusement pour ses collègues de série Leclere (4^e meilleur temps), Mondy-Frances et Decoster, les choses se passèrent au mieux. Au moment des essais du groupe F, la piste commençait à sécher et Betemps, Bories, di Bartolomeo, Coche et Coquillard donnèrent un aperçu de leur talent.

Grillere, un autre ancien, eut lui aussi maille à partir avec son embrayage et dut de ce fait se contenter d'une place de suppléant. Après le déjeuner, Alain Lemiale nous offrit un dessert auquel on ne songeait pas de prime abord. En 2'24"2, Alain s'octroya le record du tour, plus vite que le temps réalisé par Lagier, genre de Gordiniste étalon supérieur en 2'24"6. A vrai dire, ce n'était quand même que demi-surprise, puisque l'année passée, on vit à plusieurs reprises ce moniteur d'auto-école faire la pige aux meilleurs. C'est lui qui, à Reims, réalisa le temps le plus rapide aux essais, avant de mettre sa Gordini sur le toit



au premier tour de l'épreuve... Capable du meilleur comme du pire, le pétillant Alain arriva à la finale d'Albi avec une auto assez fortement tapée. Un rocher du Massif Central dont il avait fait brutalement connaissance était responsable de cette in-tempestive modification de carrosserie! Mais qu'importe, Lemiale répara tant bien que mal et signa sur sa fidèle monture le record du tour en course. Un poil farfelu, un brin fantaisiste, toujours rieur et au total très sympathique, tel est Alain Lemiale, et c'est pourquoi chacun lui souhaite de ne pas connaître cette année les mêmes déboires mécaniques que la saison écoulée. Sa performance effaça un peu celles des autres pilotes de sa série qui n'étaient pourtant pas tous manchots, puisque Faivre, Giandre, «Geersten», Haslay, Laffeach, Maillot et Malmaire parvinrent à se frayer une place au soleil, laissant le malheureux De Souza en proie à des ennuis d'embrayage. Nous avons eu notre content d'émotion, et le groupe H ne réussit pas à nous emballer outre mesure malgré les bons efforts de Nourry, «Nanar» et Piasenta.

Il nous restait, le lundi, les deux dernières séries et une cinquantaine de pilotes à voir passer. Le temps était maussade, gris, lourd de menaces à peine contenues et il n'engageait pas à la promenade. Bonnet, Renaudot, Richomme, Maillochon et Schmitz le comprirent si bien qu'ils arrivèrent à tirer leur épingle du jeu et qu'ils franchirent la barrière des qualifications. Dans cette batterie, Renouvel fut particulièrement malchanceux. Presque constamment à la pointe du combat la saison dernière, le pauvre Jean-Claude tomba lors du premier tour chrono, victime du bris de son levier de vitesse. Dommage, nous aurions aimé le revoir sur les pistes.

Et il pleuvait, toujours et encore. Dans le groupe J qui clôturait les trois séances, Taysse et Ycalp étaient les plus vites. Mais si le second nommé arracha de justesse sa qualification, le premier ne parvint qu'à la suppléance, ce qui peut tout de même être considéré comme un résultat honorable.

Maintenant, on connaît les heureux élus, et ceux qui n'ont pas réussi à franchir le cap des qualifications préparent déjà l'année prochaine. C'est une des forces de la Coupe, cette foi que mettent tous ceux qui tentent de la faire. Ils croient... Et au fond ils n'ont pas tort, c'est vraiment une pépinière à champions.

COUPE NATIONALE RENAULT 8 GORDINI RÉSULTATS DES ÉPREUVES DE SÉLECTION (Circuit Bugatti, 15, 16 et 17 mars 1969)

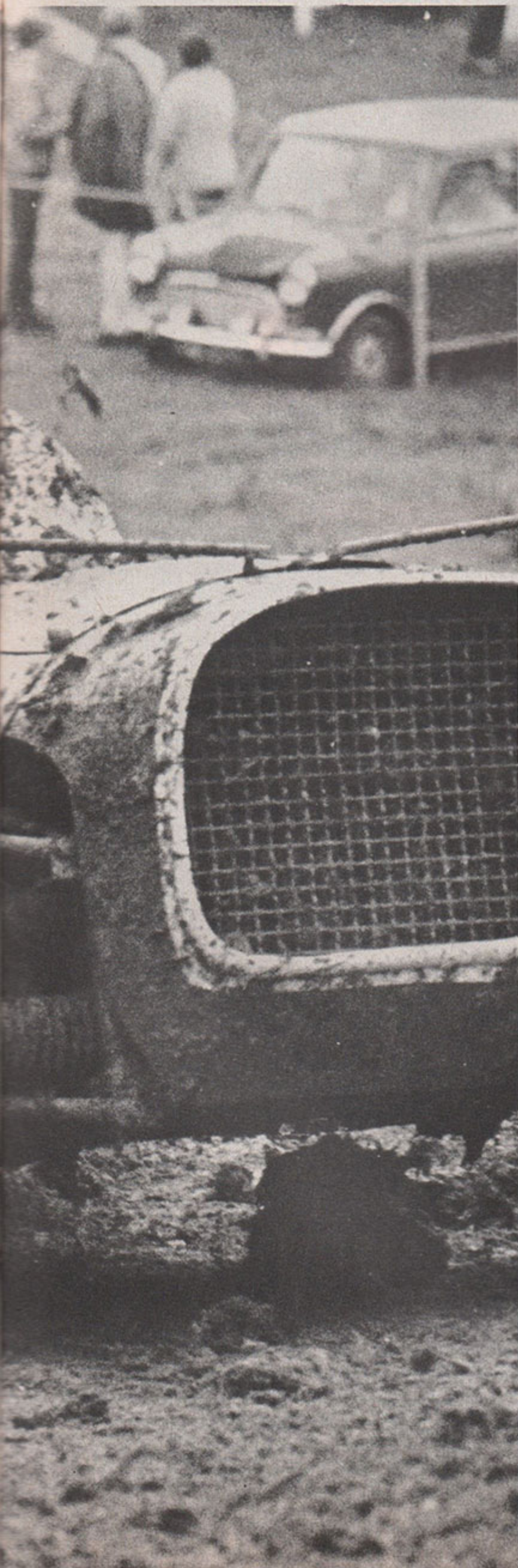
CONCURRENTS SÉLECTIONNÉS		TEMPS TOTAL	MEILLEUR TOUR
1 - LEMIALE	Alain	G 12'03"0	2'24"2
2 - LAGIER	Bernard	D 12'03"9	2'24"6
3 - BOURGUIGNON	Philippe	A 12'09"0	2'25"5
4 - LECLÈRE	Michel	E 12'10"1	2'25"4
5 - GIANDRE	Maurice	G 12'14"3	2'25"6
6 - DE CHAUNAC	Hugues	A 12'14"8	2'26"3
- LAFFEACH	Pierre	G 12'14"8	2'26"6
8 - BELIN	Jean	B 12'15"9	2'25"7
9 - BOSSART	Pierre	B 12'16"3	2'26"3
10 - CHEVAUX	Richard	B 12'16"6	2'27"2
11 - BETEMPS	Jacques	F 12'17"4	2'26"6
12 - BORIES	Alain	F 12'19"1	2'26"9
13 - RENAUDAT	Philippe	I 12'19"2	2'27"3
14 - GUITTENY	Lucien	C 12'20"6	2'27"8
15 - MAILLOT	Jean-Pierre	G 12'21"5	2'27"8
16 - BONNET	Frédéric	I 12'21"8	2'27"8
17 - PIASENTA	Jacques	H 12'22"4	2'27"8
- MEUNIER	Michel	E 12'22"4	2'27"5
19 - LEROUX	Michel	D 12'22"9	2'27"6
20 - COCHE	Jacques	F 12'23"7	2'28"2
21 - LALANDE	Patrick	D 12'24"3	2'28"0
22 - MAILLOCHON	Jean-Pierre	I 12'24"6	2'30"5
23 - DI BARTOLOMEO	Gérard	F 12'25"1	2'28"7
24 - RICHOMME	Bernard	I 12'26"1	2'28"1
25 - MONDY-FRANCES	Daniel	E 12'26"4	2'28"8
26 - «NANAR»	Bernard	H 12'26"7	2'28"5
- FAIVRE	Jean-Pierre	G 12'26"7	2'28"3
28 - FAIDERBE	Daniel	C 12'27"4	2'28"3
29 - GUÉRIN	Daniel	C 12'27"7	2'28"9
30 - MALMAIRE	Jean-Jacques	G 12'28"0	2'29"3
31 - CUDINI	Alain	A 12'28"1	2'28"9
32 - NOURRY	Jean-Marie	H 12'28"4	2'29"2
33 - SCHMITZ	Bernard	I 12'29"1	2'29"5
34 - DECOSTER	Jacques	E 12'29"2	2'29"1
- HASLAY	Pierre-Yves	G 12'29"2	2'29"0
36 - FORESTIER	Yves	C 12'29"5	2'29"2
37 - «YCALP»	Pierre	J 12'29"9	2'29"3
38 - EXERTIER	Bernard	C 12'30"0	2'29"1
39 - «GERSTEEN»	Christian	G 12'30"1	2'29"3
40 - COQUILLARD	Georges	F 12'30"2	2'29"3
SUPPLÉANTS			
1 - «DEREGE»	Jérôme	B 12'30"5	2'29"7
2 - LAVICTOIRE	José	D 12'30"6	2'28"7
3 - DE SOUZA	Philippe	G 12'30"7	2'29"0
4 - GRILLERER	Robert	F 12'31"7	2'30"1
5 - MALHERBE	Robert	E 12'31"8	2'29"9
6 - DUMONTEL	Jean-Claude	F 12'32"0	2'29"9
7 - DREWITZ	Jean	B 12'32"5	2'30"1
8 - LE BRIS	Joseph	D 12'32"7	2'30"2
9 - TAYSSE	Daniel	J 12'33"2	2'28"9
10 - BOULLET	Jean-Louis	A 12'33"3	2'30"3
11 - PARAMYTHIOTI	Michel	G 12'33"5	2'30"1
12 - BODARD	Alain	A 12'33"6	2'29"3
13 - BOCHET	Maxime	F 12'34"0	2'29"8
14 - ÉMILIEUNE	Yves	J 12'34"2	2'28"9
15 - VAN DEINSE	Patrice	B 12'34"3	2'30"4

QU'EST-CE QUE



L'AUTO-CROSS?

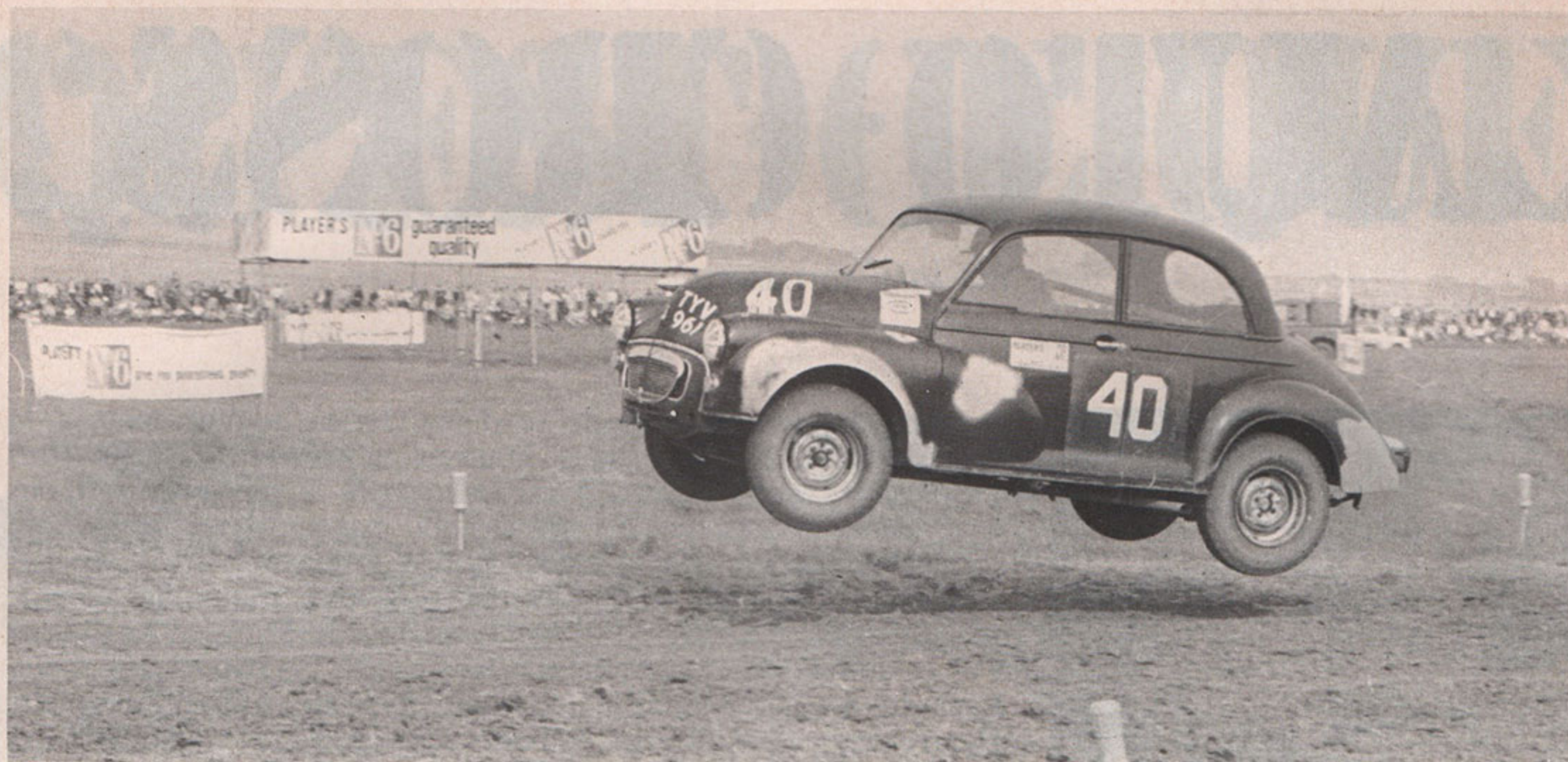
PAR MIKE KETTLEWELL



Au fond, on est en droit de se demander si le mot sport a la même signification pour nous, Français, et pour ces curieux êtres que sont les Britanniques... C'est sans doute la réflexion qui vous serait venue à l'esprit si, comme moi, par un beau mais froid dimanche matin d'automne, vous aviez été réveillé par un concert de pétarades éclatant sous la fenêtre de votre tranquille auberge de campagne... Dans le parc, une vingtaine de Minis, d'Anglia, de VW et autres sont rassemblées. On s'affaire à changer les roues, à peindre des numéros, tandis qu'une équipe de gaillards, casquette à carreaux, gros pull-over et bottes de caoutchouc, plantent des piquets multicolores dans le gazon pour circonscrire une sorte de piste en ovale. Le temps de s'habiller et de descendre pour savoir ce qui se passe et le «circuit» est pratiquement terminé... Ils ont installé une banderole tendue entre deux poteaux : d'un côté Start, de l'autre Finish. A côté, une table, deux chronomètres. Vraiment éberlué, je demande à l'un d'eux : mais que faites-vous?

- Eh bien, un autocross, mon vieux, ça ne se voit pas?
- Vous voulez dire une course de voitures dans le parc de l'hôtel?
- Tout juste.
- Mais vous avez l'autorisation, le service d'ordre, les assurances, enfin tout ça?
- Le patron de l'hôtel est d'accord, bien sûr. Quant au reste, quelle idée, nous n'en avons pas besoin...
- Pourtant, il va y avoir des spectateurs...
- Évidemment, mais ils viennent à leurs risques et périls.
- Ah bon! Et les concurrents, ce sont des amateurs?
- Forcément, il n'y a pas de prix, vous savez. C'est juste pour s'amuser et faire du bon sport.
- Et vous, les chronomètres, les commissaires, c'est aussi pour vous amuser que vous venez vous geler ici de si bon matin?
- Évidemment. Nous sommes tous des copains de l'un ou l'autre des concurrents. Mais nous n'avons pas de voiture. Enfin, comme ça, on participe et puis un de ces dimanches, le copain prêter son auto... Voilà. C'est ainsi que j'ai pris contact avec l'autocross... Après, j'ai regardé la course : c'est vraiment très spectaculaire, les pilotes attaquent très fort, l'ambiance est super-décontractée, ça dérape, ça saute, ça rebondit dans tous les azimuts. Et ça ne coûte pas cher... L'Angleterre est vraiment le paradis du sport automobile!





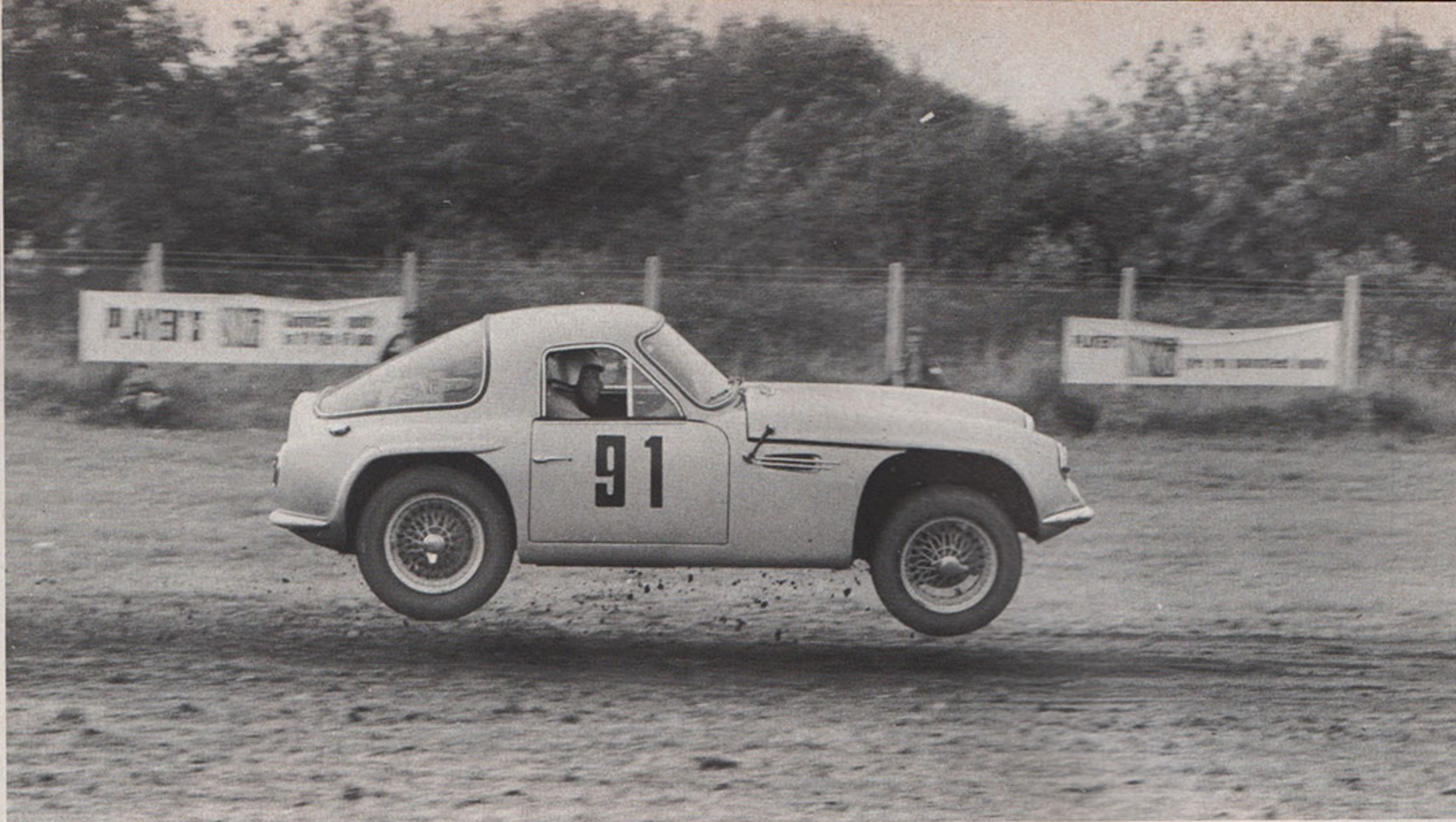
Les premiers balbutiements de l'autocross remontent à la fin des années 50. Ses créateurs se sont tout simplement inspirés des courses de moto appelées grass-track. En effet, l'autocross signifie précisément : course de voitures sur gazon, ou au moins sur terrain naturel. Depuis ses débuts timides, ce sport est devenu très populaire et maintenant, chaque week-end, du printemps à l'automne, voit se dérouler une bonne vingtaine de meetings. Ils vont de la réunion confidentielle, organisée par le club local dans le champ d'un ami fermier, à la compétition d'envergure nationale, sur un circuit d'un kilomètre à un kilomètre et demi, devant des milliers de spectateurs. Fondamentalement, l'autocross plaît aux pilotes parce qu'il combine les sensations éprouvées dans une étape spéciale de rallye avec l'excitation que procure une course en circuit. Dans la plupart des cas, l'épreuve se déroule contre la montre. Cependant, lors des réunions les plus importantes, on profite de la longueur du circuit pour faire partir deux voitures ou même plus ensemble, à intervalles réguliers. De cette façon, il y a toujours plusieurs concurrents en piste, ce qui est plus spectaculaire, et on évite les encombrements ! Les circuits varient, mais en principe, on choisit un pré raisonnablement accidenté et fraîchement fauché. La longueur du parcours n'est pas constante non plus, elle oscille de moins d'un kilomètre à plus de deux. C'est entre ces extrêmes que se situe la distance idéale, tant pour les concurrents que pour les spectateurs. Les lignes droites ne doivent jamais dépasser 183 m, et le premier virage faisant suite au départ doit être placé à au moins 46 m de celui-ci. Souvent, on utilise des bottes de paille pour former des chicane, ce qui rend le spectacle plus intéressant et, si l'endroit est dangereux, la course plus sûre. Les enceintes réservées aux spectateurs se trouvent généralement près des virages les plus difficiles, et croyez-moi, on ne s'ennuie pas dans ces endroits-là !

Du point de vue du pilote, à cause du terrain, la sensation de vitesse est énorme. Conduire aussi vite que possible sur herbe ou dans la boue, c'est beaucoup moins confortable que rouler dans la ligne droite des tribunes à Silverstone... A 100 à l'heure dans un champ, on a vraiment l'impression d'être à plus de 200 ! Si l'autocross vous apprend quelque chose, c'est bien comment maîtriser une voiture en folie.

Les voitures que l'on retrouve le plus souvent dans les autocross sont bien entendu les inévitables Mini (tous modèles de 850 à 1300 cc) et les Ford Cortina. La marque de cigarettes Players patronne un championnat national depuis deux ans : il fut remporté en 1967 par une Lotus Élan, l'année dernière par une Cortina.

Mais il n'y a pas que des berlines de série ou des voitures de sport au départ des autocross. Nous sommes en Angleterre, ne l'oublions pas, autrement dit au pays des « spéciales ». Celles-ci, souvent pittoresques, vont de la vieille voiture de course retapée à l'engin construit tout exprès, utilisant presque toujours un moteur Ford, BMC ou Volkswagen. Il y a même des quatre-roues motrices, qui sont





admissibles avec un handicap (on ajoute 2 1/2 % à leur temps réel). Dans le Championnat National Players, on trouve huit différentes classes qui sont ainsi déterminées : berlines traction avant jusqu'à 1 000 cc, au-dessus de 1 000 cc; voitures de sport et GT à propulsion arrière jusqu'à 1 300, au-dessus de 1 300 cc; berlines à moteur avant et propulsion arrière jusqu'à 1 300, au-dessus de 1 300 cc; berlines à moteur et propulsion arrière; enfin, spéciales, ou modèles n'entrant pas dans les catégories énumérées ci-dessus. Toutefois, il y a des limites de cylindrée : 5 000 cc pour les voitures de production, 3 000 cc pour les spéciales. Mais les portes, capots et couvercles de malle en plastique sont autorisés, cependant que les bavettes protège-boue sont obligatoires.

Quant aux modifications de moteur, elles ne sont pas réglementées, et l'on fait ce que l'on veut. Les vedettes ont des berlines ou des voitures de sport ultra-modifiées qu'elles n'utilisent que pour l'autocross, et elles les amènent jusqu'aux circuits sur remorque. Plus le moteur est puissant en effet, et plus le contrôle est facile, même s'il y a moins de couple à bas régime. Cependant, la grande majorité des concurrents se servent pour courir de leur voiture de tous les jours, il en sont quittes pour un bon lavage...

Bien entendu, il se produit des accidents, comme dans les courses sur circuits normaux. Mais leurs conséquences sont beaucoup moins graves. Quoi qu'il en soit, le port du casque est obligatoire, l'arceau de sécurité et la ceinture sont conseillés. En fait, les règlements de sécurité sont les mêmes pour les courses et les autocross, particulièrement en ce qui concerne les spectateurs. Le Royal Automobile Club contrôle l'autocross comme toutes les autres formes de compétitions en Angleterre.

Mais ce sport, exclusivement anglais jusqu'ici, va-t-il s'étendre à d'autres pays? C'est fort possible. Déjà, il y a eu une réunion organisée en Autriche en septembre dernier, qui a attiré une foule de 30 000 spectateurs! Jochen Rindt était présent et, en effectuant une démonstration, il a trouvé le moyen de mettre la Mini que lui avait prêté un ami sur le toit... Sacré Jochen, qu'est-ce qu'il ne ferait pas pour plaire au public!

Depuis peu, l'autocross a produit une variante, le rallycross. C'est la même chose, mais le circuit est constitué à la fois de route et de terrain non macadamisé. Ce fut la Télévision qui suscita ce nouveau sport, et avec un très vif succès. En effet, le rallycross est incontestablement plus « télégénique » que la course classique, et l'impression de vitesse est formidable sur l'écran. Du coup, Ford et BLMC se sont intéressés à cette discipline tellement appréciée des téléspectateurs, et ont mis au point des quatre-roues motrices spécialement à cet effet — une V6 trois litres Capri et une Triumph 1 300 respectivement — de même que Rootes fait courir une équipe officielle d'Hillman Imp. Quel meilleur magasin d'exposition, pour un constructeur, que le sport automobile télévisé? Alors, enthousiastes Français, préparez-vous à vous régaler d'autocross... Du moins, je vous le souhaite!



*Sportive,
la nouvelle
Fiat 124
"Special"?*

INTER-PLANS

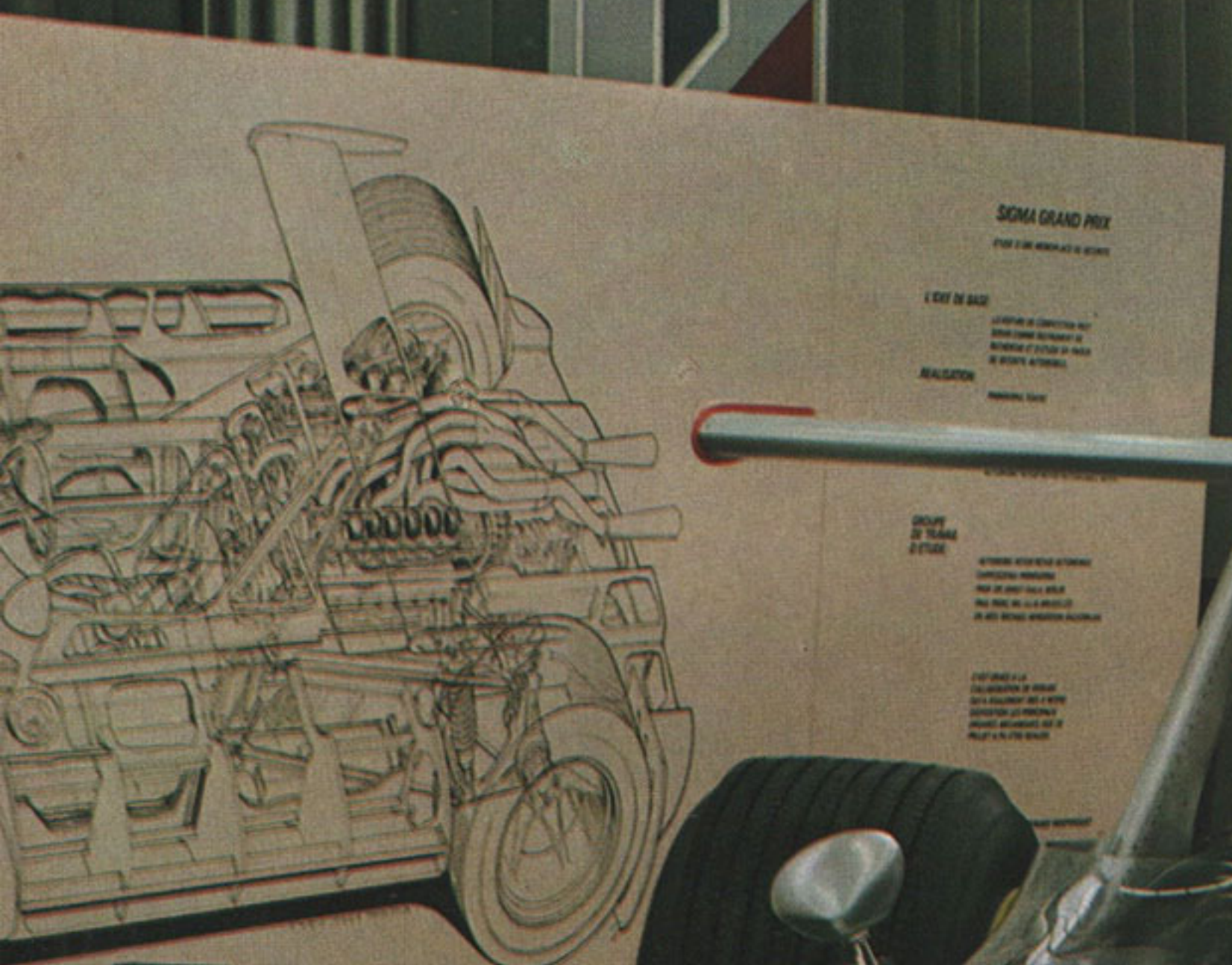
Sportive, la nouvelle Fiat 124 «Special»? Ça dépend de vous. Si vous aimez «sentir» la voiture que vous conduisez, si vous aimez monter vite en régime, serrer vos virages, tenir un bon 150 km/h chrono, alors oui, c'est une sportive. Sinon, la 124 «Special» n'est rien d'autre (!) qu'une très bonne berline, bien équipée, une 5 places spacieuse et sûre. De toute façon, soyez un des premiers à l'essayer chez votre concessionnaire Fiat. Vous apprécierez la puissance du moteur (1438 cm³, 70 chevaux DIN, 8 CV), le carbu-

rateur double corps, l'étagement des 4 vitesses synchronisées. Le 400 m départ arrêté est atteint en 19,7 s, le kilomètre en 36,8 s. Vous apprécierez aussi les freins à disque assistés, les pneumatiques à carcasse radiale, les 4 phares avant (et le phare de recul). Enfin, vous serez sûrement sensible à l'allure du nouveau tableau de bord à commandes encastrées, à l'élégance et au confort intérieur. Sans oublier le prix, un prix «Fiat»: 10470 F, taxe et frais de livraison compris plus transport.

FIAT
124
SPECIAL



pininfarina

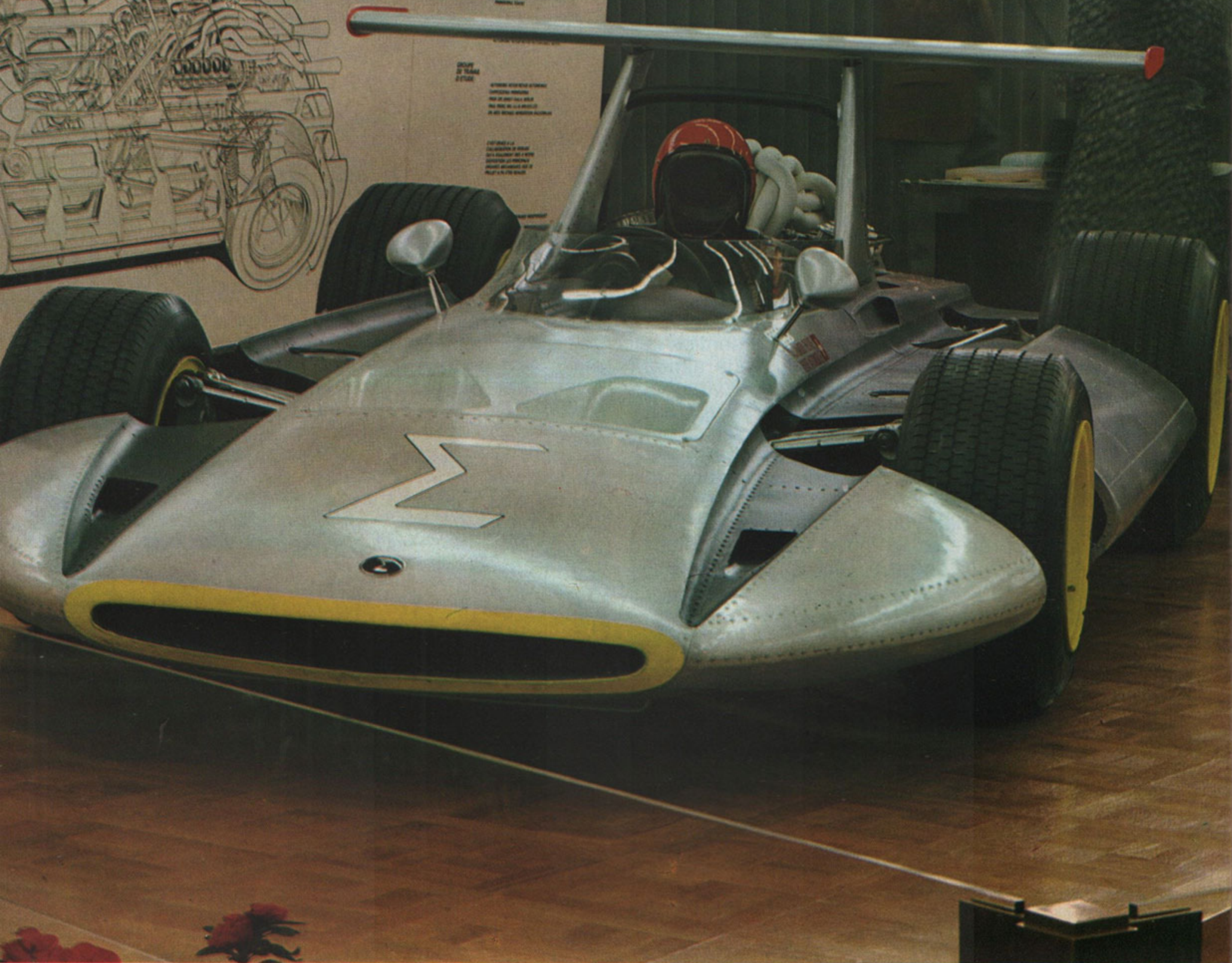


SOMA GRAND PRIX

PRODOTTORE: PININFARINA
CANTIERE: PININFARINA
REALIZZAZIONE: PININFARINA

GRUPPO DI TEAM
E STABILIMENTO

CONDOTTORE: A. L. ...
PILOTA: ...



I mois dans la course



1969, année Matra ?

Pendant l'hiver, Jean-Luc Lagardère donna une conférence de presse au cours de laquelle il définit les objectifs, les priorités et les moyens mis en œuvre par l'écurie française cette saison. On s'en souvient, le programme pouvait se résumer à trois points principaux : d'abord engager toutes les ressources de l'usine pour gagner les 24 Heures du Mans; ensuite refaire complètement la Formule 1 à moteur français qu'on verrait apparaître en fin de saison; enfin s'en remettre à Matra International pour défendre les couleurs de la firme dans les Grands Prix.

De cette déclaration d'intentions, on pouvait déduire que Matra tempérait ses ambitions en monoplace cette année et, puisqu'il fallait choisir, sacrifiait la F1 aux prototypes. C'était sous-estimer les possibilités de la marque, la valeur et le dynamisme de ses techniciens, le savoir-faire de Ken Tyrrell, le génie du pilotage de Jackie Stewart. Les premières courses de la saison 69 viennent de le prouver. J. Rosinski

S'il en est un qui avait gardé confiance après les déclarations de M. Lagardère, c'était Tyrrell. Il était venu écouter l'amphi du patron, et il est vrai qu'il n'y avait pas compris grand-chose, car son entendement de la langue française n'était pas suffisant... Mais ce n'est pas pour cette raison qu'il avait conservé le sourire... C'est ce dont j'ai pu m'apercevoir quand, après m'avoir demandé de le conduire de Vélizy à Orly où il devait reprendre l'avion, il monta dans ma voiture et me fit traduire pour lui la substance des paroles de M. Lagardère. Ceci terminé, je lui posai carrément la question : est-ce que ce programme signifiait pour lui une réduction de ses propres possibilités?

— Pas du tout, au contraire, le nouveau châssis qui se construit en ce moment pour nous (fait pour accueillir le V8 Ford) sera très en progrès. J'aurai, avec le Ford, le meilleur moteur de F1. Et j'ai, avec Stewart et Beltoise, la meilleure équipe de pilotes en Grands Prix. Alors, sauf imprévu, je ne vois vraiment pas pour quelle damnée raison Jackie ne serait pas Champion du Monde en 69!

Comme d'habitude, le raisonnement de Tyrrell était solidement structuré, d'un bon sens désarmant... C'était dit sans forfanterie aucune, mais avec conviction. Après Kyalami et Brands Hatch, c'est maintenant vérifié par les faits.

En Afrique du Sud, le premier Grand Prix comptant pour le Championnat du Monde ressembla en effet, pour Stewart, à un couronnement avant la lettre. Le talent de Jackie, ce fut évident, s'est totalement épanoui, et sa course fut « clarkienne » : même promptitude dans la mise en action, qui lui permit de lâcher d'entrée ses adversaires, même élégance dans le style, même économie de la mécanique, même constance dans l'effort. On lui opposait *a priori* Rindt. Pour des raisons d'ordre mécanique (le nouveau pilote du Team Lotus cassa successivement aux essais son moteur, puis ses ailerons, et, en course, sa voiture ne tirait pas et ne tenait pas la route), le duel attendu n'eut pas lieu. Seul Mario Andretti semblait pouvoir rivaliser avec Jackie en vitesse pure. Malheureusement, il avait complètement raté son départ et, après avoir réduit une petite partie de son handicap initial (4" sur 14"), il cassait sa boîte de vitesses. En fait, ce Grand Prix tourna rapidement à la procession, et Stewart ne fut jamais inquiété, passant la ligne avec 18" d'avance sur Graham Hill, auteur d'une course extrêmement régulière et brillante, mais néanmoins battu à plates coutures. Hulme, troisième, obtenait son habituelle place d'honneur. J.-P. B., sur sept cylindres, se classait cependant sixième. Il était de toute façon à court d'entraînement.

Sur le plan technique, Kyalami ne nous apporta aucune indication sérieuse quant à la suite de la saison.

On ne vit la nouvelle Matra MS 80 qu'aux essais, Stewart utilisa pour la dernière fois sa MS 10 68, d'ailleurs dotée d'un second aileron à l'avant. Brabham, auteur du meilleur temps aux essais, notons-le, avait enquillé dans son châssis 68 (et dans celui de Ickx) un V8 Ford qui y semblait un peu perdu, en attendant que Ron Tauranac ait terminé une nouvelle structure plus homogène. On entr'aperçut le V12 BRM à quatre soupapes, le temps de quelques tours aux essais avant que la distribution ne casse : Surtees dut partir avec le mulet 68. Le nouveau moteur type 312 P de la Ferrari d'Amon (qui n'est d'ailleurs que modifiée dans ses détails) rendit l'âme en course après s'être avéré décevant. McLaren présentait une nouvelle coque à réservoirs latéraux proéminents prévue pour une transmission à quatre roues motrices qui brillait par son absence. Les Lotus, enfin, étaient parfaitement identiques à celles de l'an passé. Au total donc, rien de bien solide ni de définitif à se mettre sous la dent... Les nouveautés les plus apparentes consistant dans les arceaux de sécurité renforcés et les systèmes d'extincteurs automatiques qui sont enfin obligatoires sur les F1.

À Brands Hatch, la Course des Champions ne fut qu'une répétition, en moins brillant, de l'épreuve d'Afrique du Sud. Les organisateurs inauguraient des essais à la façon Indianapolis (tentative officielle sur quatre tours, dont un de lancement et un d'arrêt non chronométrés, chaque pilote étant seul

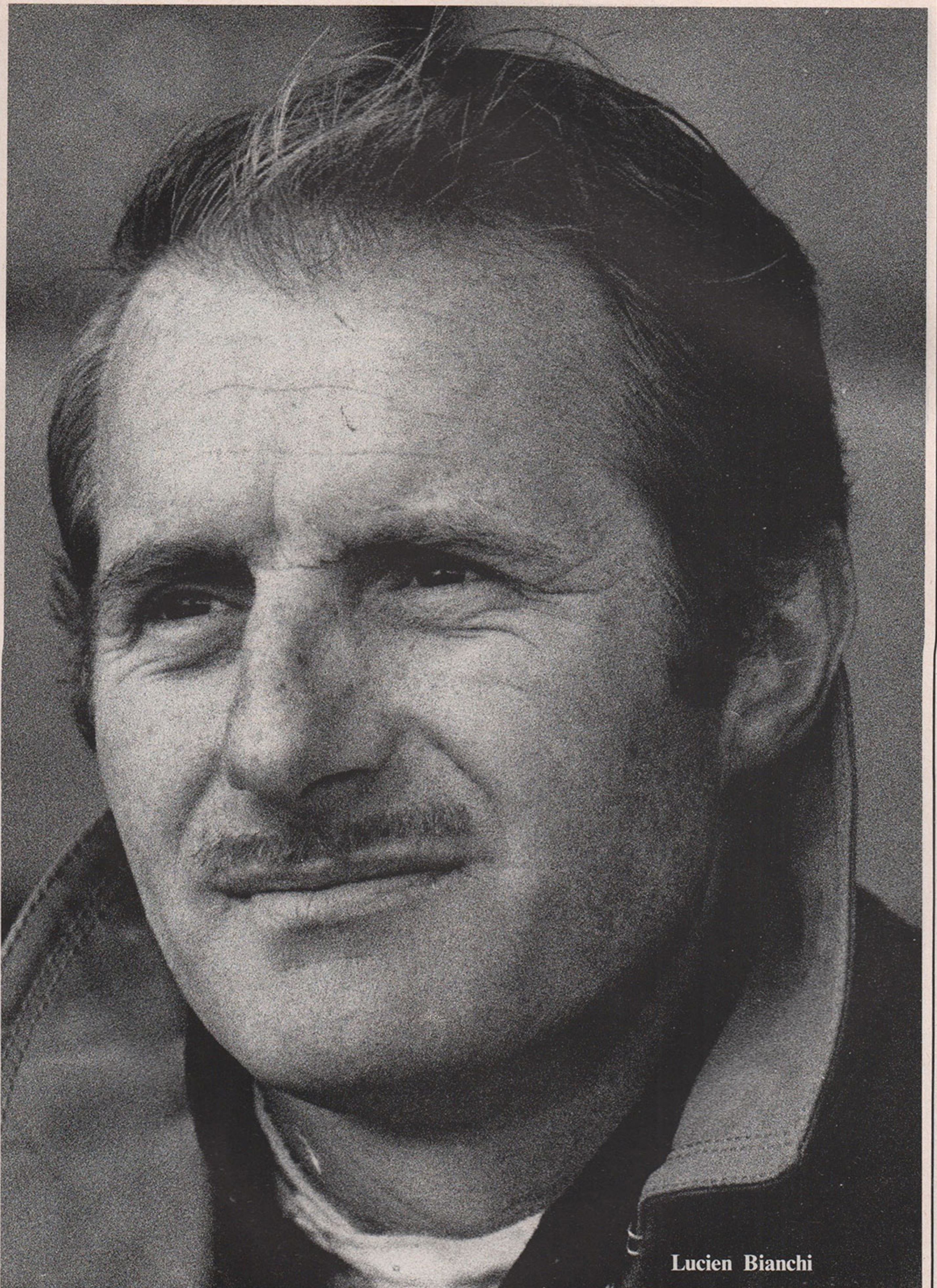
en piste). C'est un système très spectaculaire. Il fit hélas long feu à cause d'un brouillard aussi épais que britannique qui écourta la séance sans rémission... Amon n'était pas au départ, Surtees (accident aux essais) et Beltoise non plus. On sait que les Matra F1 n'avaient jamais été à leur aise sur le spécial et tourmenté circuit anglais. Cette fois, Stewart put démontrer avec la MS 80 que cette incompatibilité d'humeur était à ranger au magasin de la petite histoire.

C'est certain, la nouvelle Matra est autrement plus efficace que l'ancienne. Elle est d'abord bien plus légère : 30 kg ont été gagnés, elle pèse 550 kg avec l'extincteur et le gros arceau. Elle tient ensuite beaucoup mieux la route, dans l'absolu, à cause de nouvelles épures de suspensions, dans le temps parce que, grâce au regroupement vers le centre des réservoirs d'essence (195 litres) et d'huile (dans le dos du pilote : il ne doit pas faire frais à bord!), il n'y a pratiquement plus de changement dans la distribution du poids entre l'avant et l'arrière au cours de l'épreuve. Avec ses flancs renflés et ses petites roues de 13" à l'avant, la MS 80 a un peu l'air d'une voiture de slot-racing, mais qu'à cela ne tienne, elle est belle par son aspect ramassé, implacablement fonctionnel. Quant à la finesse aérodynamique d'une monoplace, en ces temps d'ailerons et de pneus super-larges... À noter aussi la chasse au poids non suspendu (roues de 13" à l'avant, freins postérieurs accolés à la boîte Hewland 5 vitesses), les jantes « carrées » de 15" x 15" à l'arrière, le fait que le moteur sert désormais vraiment d'élément structurel du châssis, contrairement à la disposition de la MS 10. Les déflecteurs avant enfin, de part et d'autre du museau, sont mobiles car reliés aux suspensions.

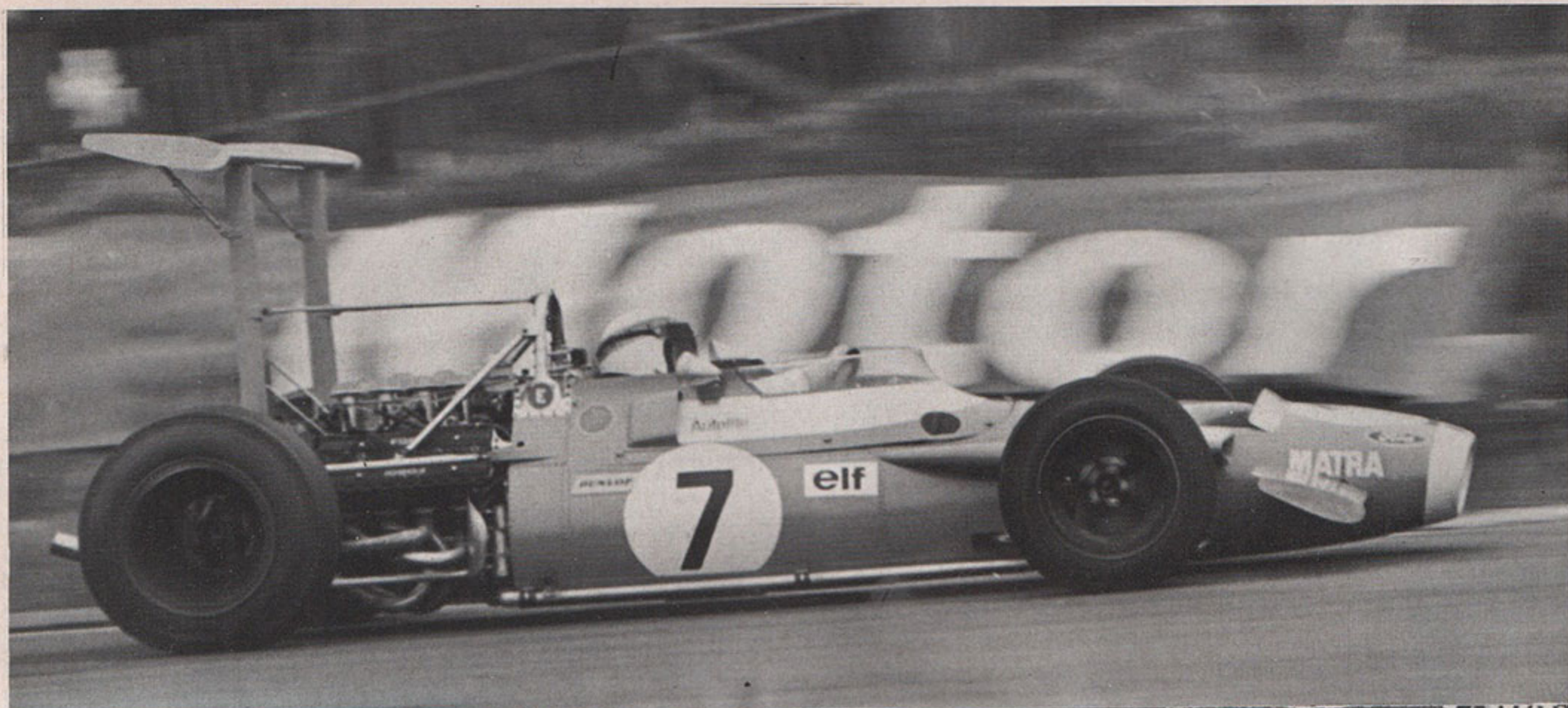
Cette voiture était la seule nouveauté à B'Hatch. Stewart put la régler suffisamment bien, mais pas tout à fait à son goût. En effet, comme elle sous-virait excessivement et que l'équipe Matra ne disposait pas d'une barre anti-roulis plus grosse, il fallut en monter... deux plus petites à l'arrière, ce qui faisait un curieux effet! Cependant, après un départ de rêve, Jackie s'envola encore pour ne plus jamais être rejoint, précédant (après les avoir semés d'entrée, 2" d'avance au 3^e tour, 5"5/10 au 10^e) les duettistes de Colin Chapman, dans l'ordre MM. Hill et Rindt. Ce fut Brabham qui reprit à son compte le rôle d'Andretti à Kyalami : mal parti, il reprend 3" aux Lotus en cinq tours tout en doublant McLaren et Siffert, mais doit stopper au 17^e passage, en panne d'allumage alors qu'il se préparait à attaquer Rindt. Ce dernier ayant encore plié son aileron arrière aux essais, ce qui décida enfin Chapman à renforcer sa fixation par deux tirants... oh, très minces, soyez tranquilles! Jochen, aux trousseaux de Graham, était visiblement décidé à tout faire pour le passer. Mais il se cassa les dents sur le mur d'impassibilité édifié par le Champion du Monde et, en voulant tenter l'impossible, il fut contraint à plusieurs fautes successives qui lui firent perdre le contact. Il revint à chaque fois, établissant au cours de l'un de ces sprints échevelés le record du tour, et puis le moteur céda aux trois quarts de l'épreuve. Avec son expression pincée des mauvais jours, Jochen stoppa, attrapa sans mot dire la jolie Nina sous un bras, son sac de course sous l'autre, et disparut instantanément...

Quelqu'un qui ne débute pas avec beaucoup de bonheur non plus dans sa nouvelle équipe, c'est Jacky Ickx. Fondamentalement, il est enchanté de sa Brabham, qu'il trouve infiniment plus agréable et facile à conduire que la Ferrari de l'an passé. En revanche, la préparation et la mise au point de sa voiture ne semblent pas retenir, à ce que j'ai cru comprendre, toute l'attention qu'il souhaiterait y voir apporter par ses mécaniciens...

Stewart triompha donc encore sans discussion, malgré une petite alerte sur la fin due à un tuyau d'échappement fendu. Cependant, rien ne dit qu'il pourra rééditer de tels cavaliers-seul durant la suite de la saison. Attendons, pour savoir si 69 sera en F1 une année Matra, les nouvelles Lotus, McLaren, Brabham, voire Ferrari ou BRM qui ne sont pas battues d'avance. Mais admettons que la prophétie du mage Tyrrell semble bien partie pour se réaliser!

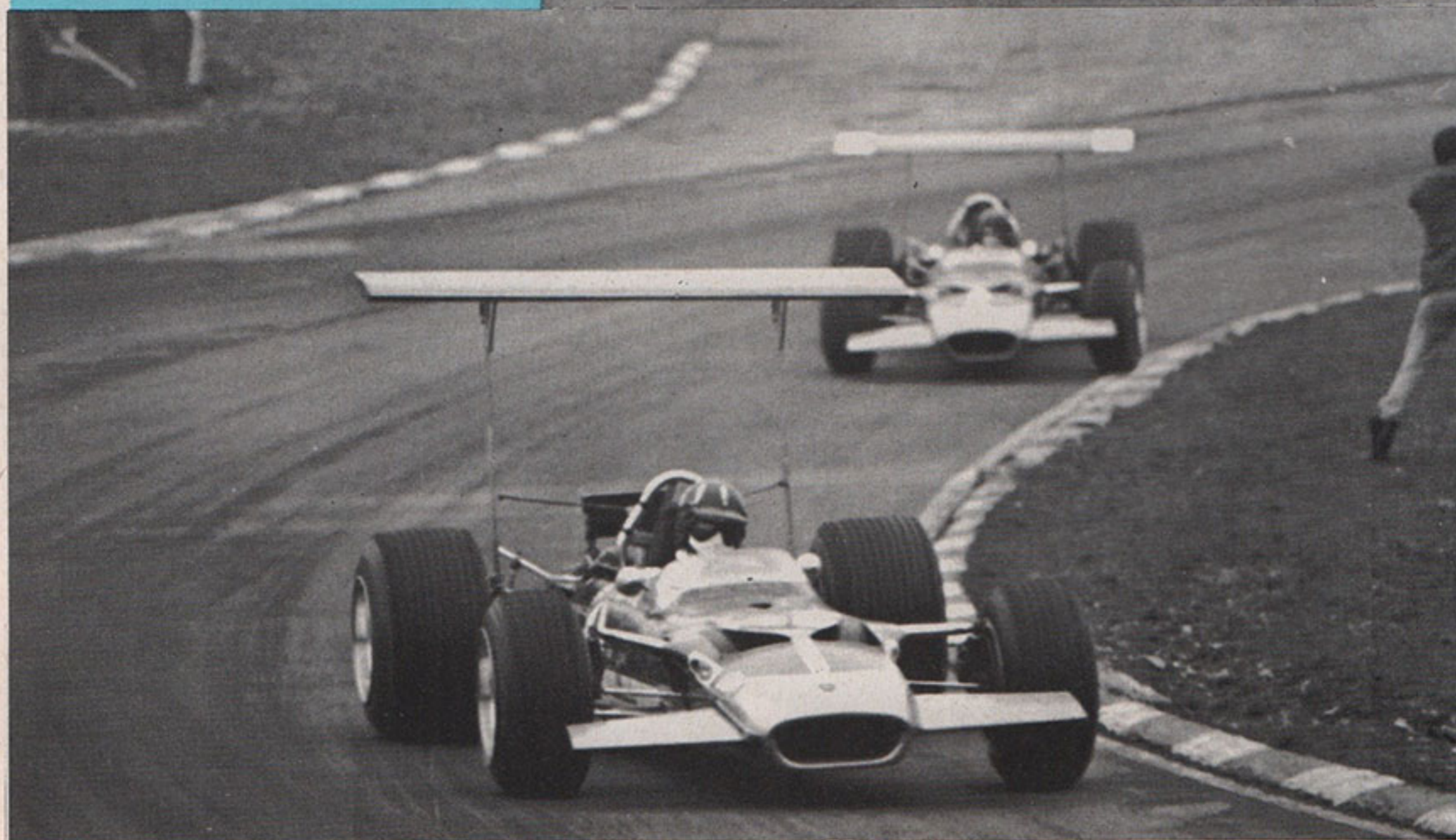
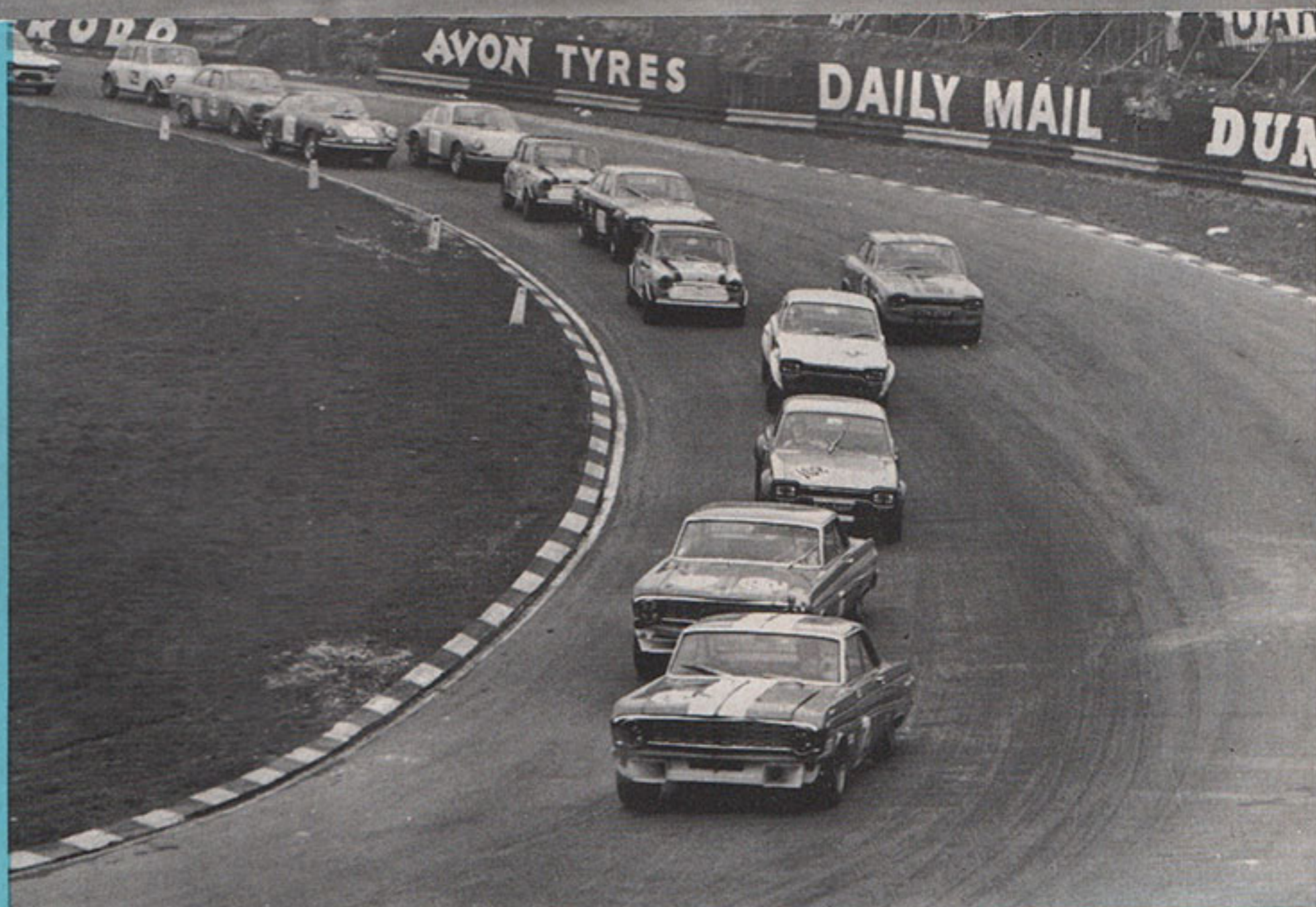


Lucien Bianchi



La MS 80 et Stewart ont réussi leur entrée à Brands Hatch. Mais cette victoire fut trop facile pour que l'on puisse en tirer de définitives leçons...

Course de Saloons à Brands Hatch. Plus spectaculaire que jamais avec en tête deux Ford Falcon 4,7 l à compresseur (450 CV), suivies de l'Escort Twin-Cam à compresseur d'Alan Mann, conduite par Gardner (plus de 200 CV). En cinquième position, la Cooper de l'usine pilotée par Spice qui, avec son moteur à injection, développe 130 CV. Les deux Porsche que l'on aperçoit seront complètement surclassées...



Cette photo est un peu floue, mais elle illustre parfaitement l'intensité du duel que se sont livrés Hill et Rindt pendant la Course de Champions. Noter la diversité des styles.

GENÈVE : UN SALON « DE COURSE »

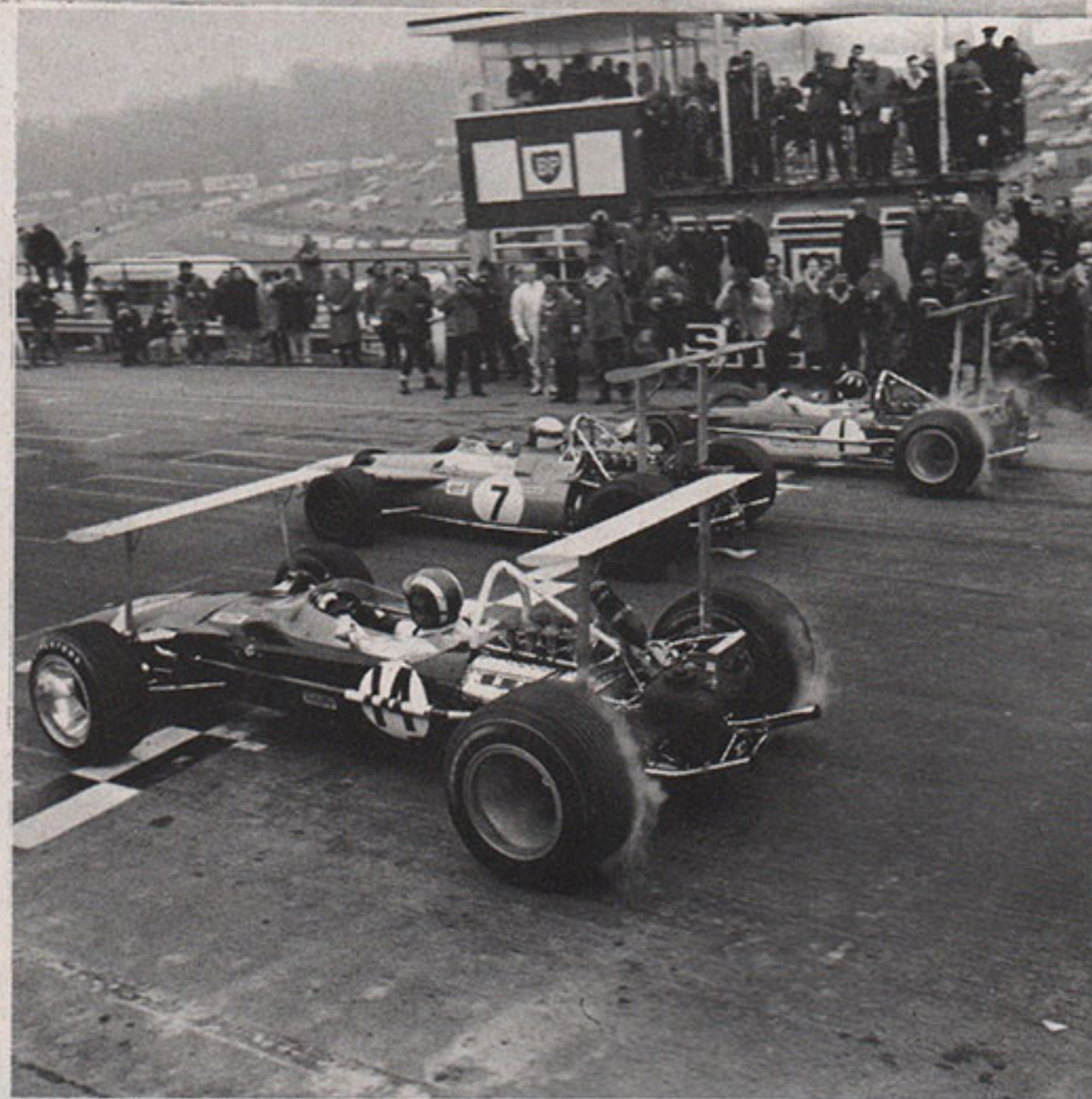
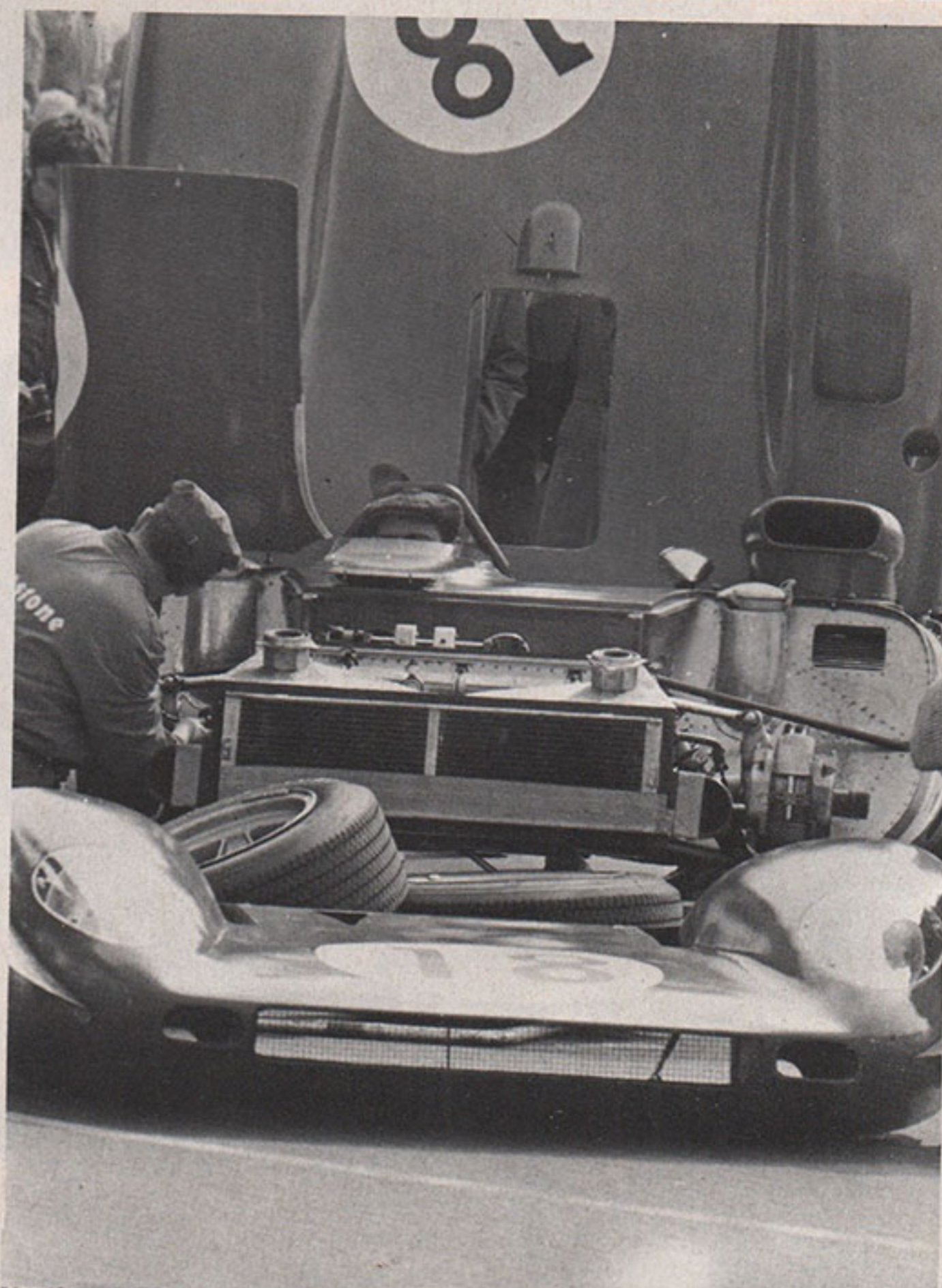
D'ordinaire, les grands salons ne sont pas des endroits favorables à des découvertes passionnantes sur le plan des voitures de course. Mais Genève 69 demeurera historique à ce point de vue. Un bref communiqué du Service compétition de Porsche fit éclater la bombe : vous êtes invités à assister à notre stand à la première présentation de la 12 cylindres 4,5 l type 917, dont 25 exemplaires sont en construction pour homologation immédiate en catégorie sport - Point final.

A 9 h 30 précises, Mitter levait le voile sur l'engin qui, s'il marche, va ridiculiser le ridicule règlement de la C. S. I. fixant deux maxima de cylindrée (respectivement 3 et 5 litres), selon que les voitures sont construites en une année à moins (prototypes) ou plus (sport) de 25 exemplaires... Il était évident, dès l'origine, que cette règle n'avait de valeur que dans la mesure où un constructeur doté de suffisamment d'audace, de dynamisme et aussi de moyens, ne décidait pas de construire 25 prototypes de plus de 3 litres. Eh bien, c'est fait ! 12 cylindres à plat opposés refroidis par air, 520 CV, 900 kg, ces chiffres se passent de commentaires si on les oppose à ceux affichés par la concurrence (1 000 kg et 420 CV pour la Ford GT 40, 800 kg et 320 CV pour la Ferrari 312 P, Lola, Matra, Alfa Romeo ne sont pas mieux lotis). Reste à savoir si la nouvelle venue, empêchée de tourner en rond, d'autre part remarquable par sa position de conduite étonnamment avancée, tiendra toutes ses promesses alors que l'écurie Porsche éprouve encore les pires ennuis avec ses 908 trois litres pourtant opérationnelles depuis un an...

Encore plus spectaculaire sur le plan esthétique était la Sigma, deuxième surprise genevoise. Il s'agit d'une monoplace « de sécurité » telle que l'ont conçue une équipe prestigieuse, rassemblant entre autres : Farina (le maître d'œuvre), Paul Frère, Forghieri, le Dr Henderson, à l'initiative de la Revue Automobile Suisse, et avec le concours de Ferrari qui a fourni les éléments mécaniques d'une F1 1968. Quant à la valeur d'une telle démonstration, on peut la discuter comme l'ont passionnément fait ceux qui se pressaient autour de cette splendide machine que vous pouvez admirer en couleurs. Certes, elle ne répond pas aux règlements actuels (les carénages latéraux sont interdits. Ils n'étaient d'ailleurs pas indispensables du strict point de vue de la sécurité, et ne sont là que pour habiller les pare-chocs qui sont, eux, une bonne idée). Sans doute, depuis l'adoption pour les F1 1969 de l'extincteur automatique ainsi que du gros arceau et, pour celles de 70, des réservoirs de sécurité souples et remplis de mousse, la Sigma commencée fin 1968 a-t-elle perdu de son actualité. Pour ma part, je voudrais dire une chose : c'est que sur le principe, on ne peut qu'admirer le travail accompli, avec un total désintéressement, par une équipe d'hommes qui tiennent la vie des coureurs pour chose essentielle, prioritaire, et qui démontrent avec éclat que les règlements n'en font pas encore autant. Ce faisant, la Sigma a parfaitement atteint son but. Et demain, très tôt, il faudra que toutes les voitures de courses soient construites comme elle, avec une structure avant déformable au choc, deux circuits de freinage complets (AV et AR) totalement indépendants, des carénages de part et d'autre des roues pour empêcher les projections d'eau provoquées par les pneus, des pare-chocs, des canalisations d'essence (et leurs raccords) souples, armées, autobloquantes. Et puis, que les puristes et les éternels nostalgiques du passé ne fassent pas la fine bouche : imaginez la « gueule » d'un peloton composé d'une vingtaine de Sigma!

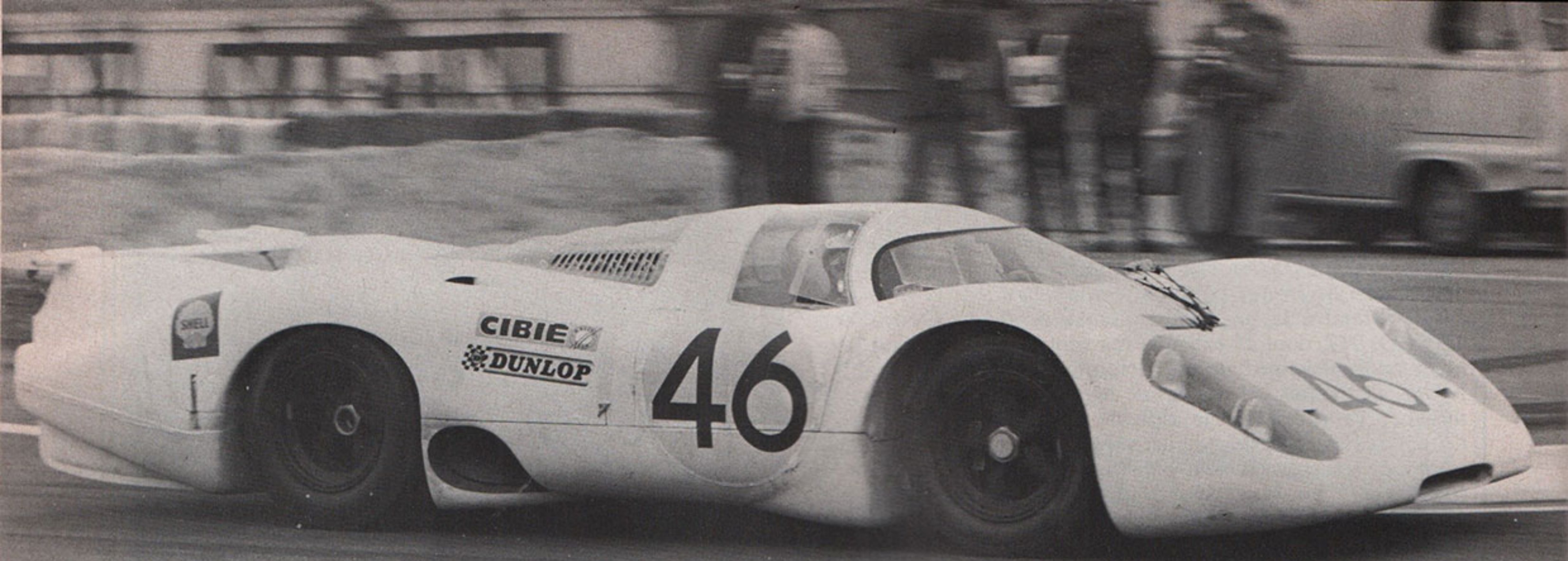
L'AMÉRIQUE... AUX AMÉRICAINS!

En 1968, l'armada Porsche avait irrésistiblement débarqué en Floride. Elle avait solidement investi les deux têtes de pont à Daytona et Sebring, massacré les résistants, désarmé les résignés, imposé deux défaites sans condition et, pouvait-on le croire – mais à tort – sans appel, aux meilleurs défenseurs américains. Puis elle s'était retirée, emportant avec elle lauriers et butin. La légère artillerie de Stuttgart, calibre

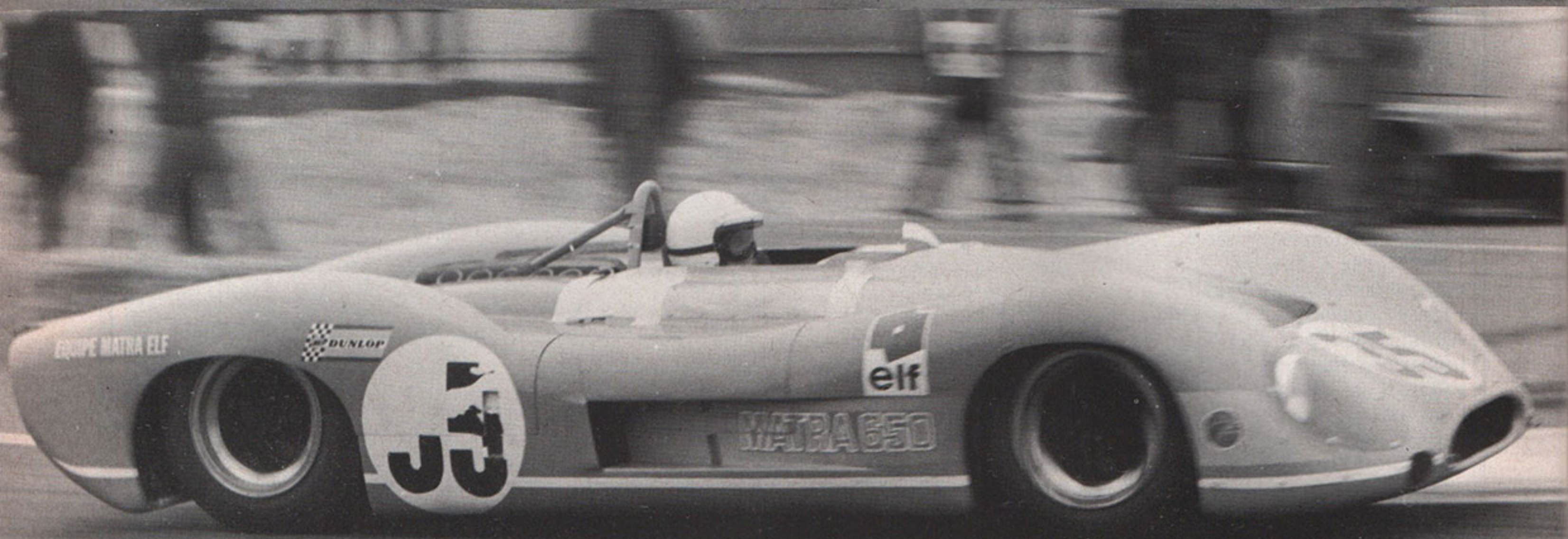


907, 212, avait réduit au silence les lourdes batteries Ford de cinq litres.

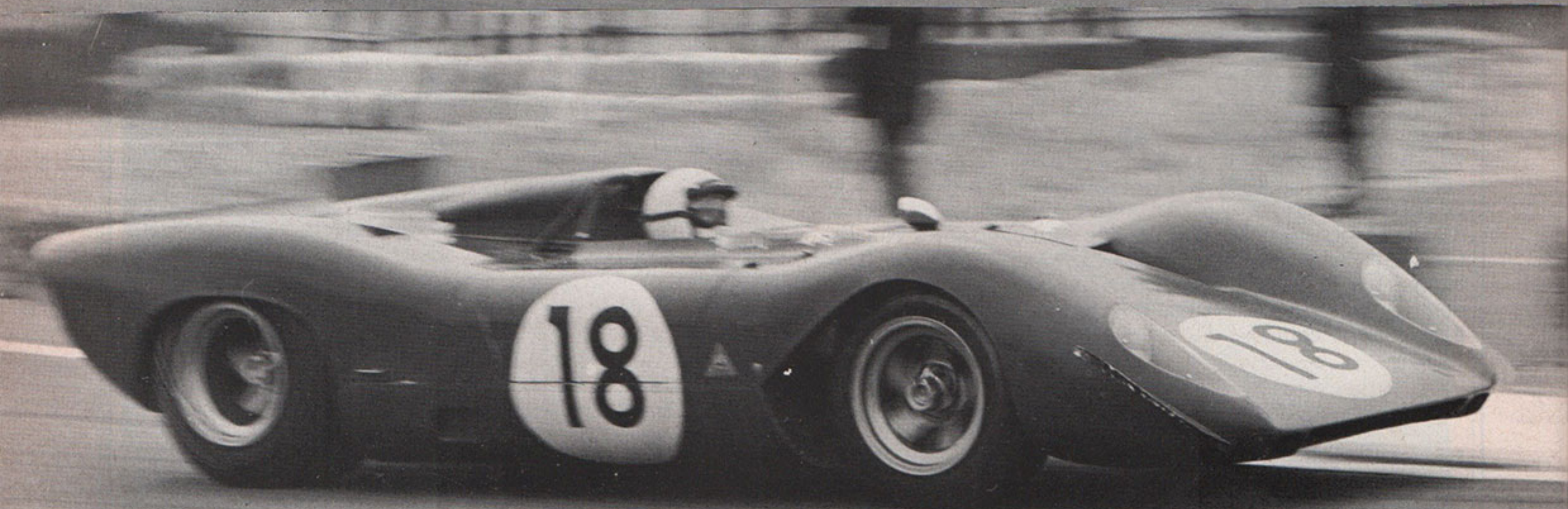
Rentrée dans ses quartiers européens, l'armada Porsche ne succombe pas aux délices de Capoue. Elle s'étoffe au contraire, se fortifie, met 800 cc de plus dans chacun de ses nouveaux corps de bataille baptisés 908. Sûre de sa force, l'armada fait irruption sur le champ de bataille de Monza. L'engagement est bref, d'une violence inouïe, et voilà que quelque chose commence à se détraquer dans cette belle machine de guerre. Après une retraite précipitée, le corps expéditionnaire panse ses plaies, cependant que l'ennemi, encore surpris de son



Les trois inédites des essais au Mans :
épaisse, ramassée, monstrueuse, la Porsche 917...



... très basse, compacte, la Matra 650...



... fine, élancée, esthétiquement superbe,
la Ferrari 312 P.

succès, peu confiant, poursuit sans conviction son avantage. Porsche revigoré l'attire au Nurbürgring et sur ce terrain dont il connaît si bien tous les pièges, parvient à reprendre le dessus.

Ford se replie donc, mais en bon ordre. Cette fois, la défaite est seulement stratégique après quelques péripéties : le commando américain a compris que tout va se jouer dans un site qui lui est beaucoup plus favorable, Le Mans, où les gros calibres finissent toujours par avoir raison. Arrogante, l'armada Porsche au moral naïvement reconstitué fond d'entrée sur l'escadron Ford, veut l'estoquer en hâte. Habile, le général Wyer se dérobe, refuse le combat, mais garde le contact. Prises à leur propre piège, victimes de leur frénésie, les divisions Porsche s'essouffent et s'écroulent. A la stupefaction générale, elles se rendent sans condition.

Mais ce n'était pas la guerre, la vraie, heureusement. Seulement un « Kriegspiel », pour le sport, la gloire (et l'argent aussi!). Chaque saison, on recommence, généralement dans un même ordre, sur les mêmes pistes. Mais si je vous ai résumé pas trop longuement, j'espère, le synopsis de l'année dernière, c'est pour vous mettre en garde contre les conclusions trop hâtives que pourraient vous inspirer les résultats des premières batailles de 1969. Dans les courses d'endurance, les jeux sont rarement faits, et surtout cette saison.

En 1968, deux protagonistes seulement étaient en présence au sommet. Les autres n'étaient que de méritants comparses. En 1969, et peut-être pour la première fois dans l'histoire de la course automobile, sept prétendants armés jusqu'aux dents vont s'affronter! Ah, elle est bien révolue, l'époque du duel, M. le Marquis...

En effet, outre Porsche — qui détient maintenant l'arme absolue avec la 917 — et Ford dont la GT 40 ne vieillit pas si mal que ça, on recense Lola, Alfa Romeo, Ferrari, Matra et peut-être Alpine. Daytona et Sebring ont fait cette fois la même victime : Porsche, dont les 908 demeurent toujours fragiles. Ce furent respectivement les moteurs, puis les châssis qui lâchèrent. Ces fameux châssis ultra-légers dont les tubes sont en alliage spécial. Cette série de malheurs donne à penser que les Porsche, depuis qu'elles sont passées de 2,2 à 3 litres l'an dernier, n'ont toujours pas digéré l'augmentation de puissance qui en est résulté. Augmenter de façon si sensible les possibilités sans modifier radicalement, voire changer complètement le reste de la voiture semble, à l'expérience, une voie pleine d'aléas. Mais alors, que va-t-il se passer avec « l'avion » 917?

La Lola qui triompha à Daytona par défaut, il est vrai, de ses adversaires terrassés les uns après les autres par pannes ou accidents successifs, procède, elle, d'une conception inverse. Dessinée pour accepter un moteur de sept litres, elle s'accommode d'un « petit » cinq litres... Considérées justement comme trop volumineuses et lourdes pour leur cylindrée, les Lola Chevrolet complètement mises sous l'éteignoir en 1968, confirmeront-elles leur victoire-surprise en 1969? Leur solidité semble en grands progrès, leur vitesse demeure intacte cependant, et la marque semble avoir trouvé en Roger Penske son John Wyer. Cet ancien coureur américain prépare sa voiture avec un soin plus que scrupuleux, c'est un perfectionniste, et son pilote, Mark Donohue, tire la quintessence de sa machine. Très en verve actuellement, Bonnier est, lui aussi, un atout dangereux dans la main d'Eric Broadley.

La GT 40? démodée, dépassée, trop lourde... tout ceci est vrai. Et pourtant, Ickx et Oliver ont remporté des 12 Heures de Sebring acharnées pendant lesquelles on ne compta pas moins de treize leaders différents! Au Mans, l'atout de Wyer résidera tout entier dans la fiabilité de ses GT 40. Elle a de nouveau mis tout le monde d'accord.

Et ceux qui n'ont pas gagné, dans cette campagne américaine? L'unique Ferrari 312 P engagée à Sebring a failli créer la surprise, et seul un incident de course (touchette endommageant la carrosserie, provoquant à la longue un échauffement excessif du moteur), a privé Amon et Andretti d'une sensationnelle victoire. Bête de grande race, rapide et résistante, la 312 P est une favorite toute trouvée pour les courses



Les problèmes aérodynamiques ont constitué la principale préoccupation aux essais du Mans. A chacun sa vérité : double aileron pour la nouvelle Matra M 630/650...



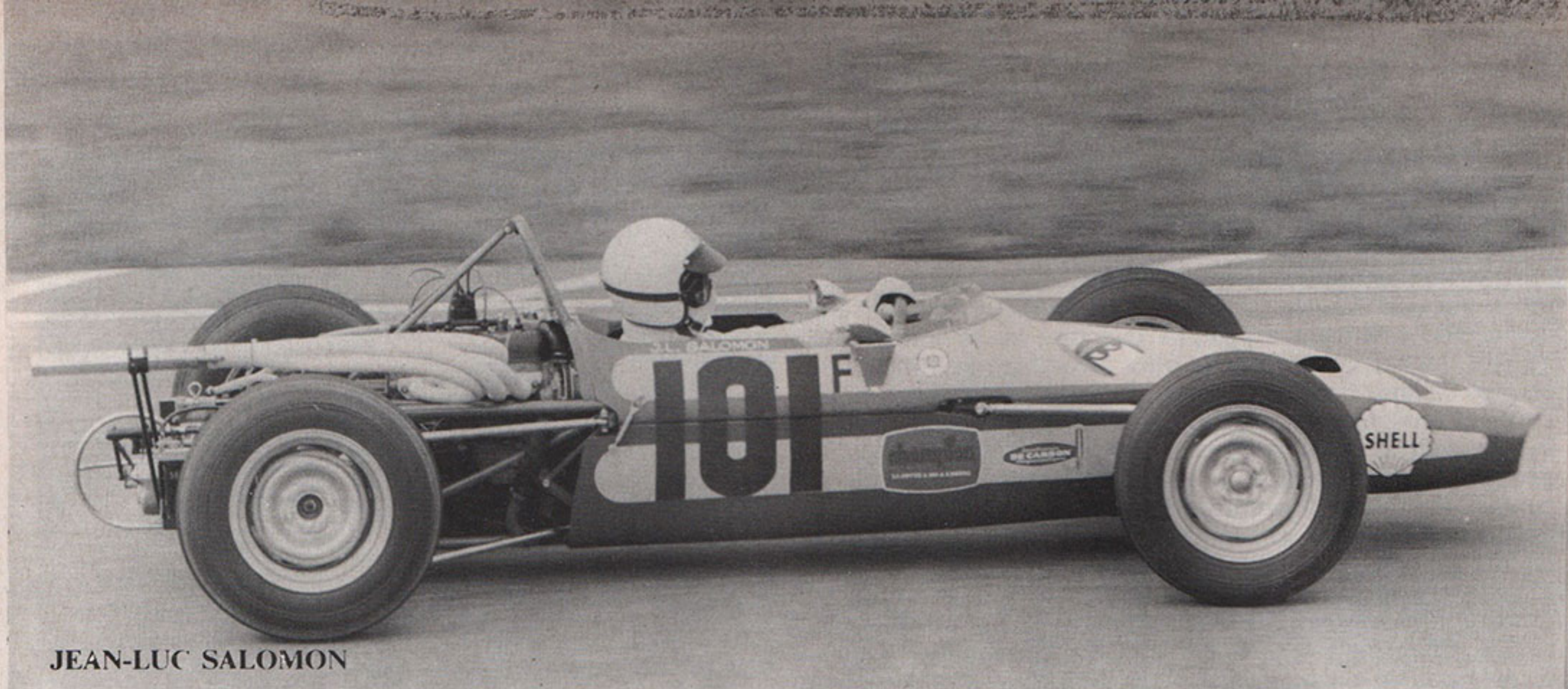
« ... Queue longue » et becquet chez Lola...



... aileron mobile accordé aux suspensions, plus énormes dérives longitudinales pour la Porsche 917 qui faisait sa première apparition et réussit, malgré un manque total de mise au point, le meilleur temps de la journée, devançant la Matra de plus de 3".

à venir. La Matra (une 630 de 1968 modifiée) envoyée à Daytona n'a pu être jugée, puisqu'elle fut détruite aux essais. Les Alfa Romeo 3 litres engagées à Sebring se sont présentées dans un état d'impréparation notoire. Elles n'ont même pas figuré, et Surtees a même refusé de prendre le départ. Manifestement, l'ingénieur Chiti a encore du pain sur la planche, mais il faut espérer qu'il parviendra à mettre ces voitures au point plus vite que les 33... Quant aux Alpine, on ne les a, hélas, vues ni à Daytona, ni à Sebring. Deux regrettables absences, alors que la compétition est plus rude, plus serrée, plus indécise que jamais.

J. R.



JEAN-LUC SALOMON



Les Alpine
à la parfaite mise au point.

Formule France : cela promet

Elles ont un an d'existence maintenant, et pour leur anniversaire, elles retrouvaient Albi, le circuit de leurs débuts. Elles y avaient débuté en fanfare à 151 de moyenne, emmenées par celui qui allait en être le chef d'orchestre, Jean Max. En trombe, elles y sont revenues, à 155 de moyenne, encore plus vite, avec celui qui sera sûrement un des leaders de la formule, le dernier volant Shell, Jean-Luc Salomon. L'an passé, la première confrontation avait mis aux prises Élina, la marque chère à J.-P. B., et les Grac construites par Serge Aziosmanoff.

La saison dernière, la formule démarrait; il n'y avait que peu de voitures valables en lice, l'opposition ne devenant pressante qu'en fin de saison. Cette année, dès cette première course, on a pu se faire une idée de ce que l'on allait voir. Le tableau est franchement positif et nous allons pouvoir nous régaler.

En face des toujours belles Grac MT6 et des plus anciennes MT5 sont apparues les toutes récentes Martini, aussi esthétiques qu'efficaces; les Alpine à la parfaite mise au point, et aussi les Hrubon (bien présentées), l'Arpa (particulièrement soignée), et d'autres qui ne purent s'exprimer comme la Pygmée 69 livrée de la veille et imparfaitement réglée, comme la nouvelle Gerca arrivée trop tard et à qui le départ fut refusé, faute d'essais.

Pendant les deux manches qualificatives, les Martini avaient fait grosse impression, surtout la voiture jaune et rouge (Shell) de Salomon qui, de premier au 1^{er} tour, se retrouvait dixième après un spectaculaire tête-à-queue. Mais l'ancien international d'athlétisme allait rattraper son retard assez rapidement et il terminait dans le sillage de Daxem (Veglia-Grac), laissant les Élina de Prouzet et de Morel prendre les troisième et quatrième places. Juste avant, la bagarre avait fait rage et les deux autres voitures construites à Magny-Cours avaient fort bien tenu leur place, terminant troisième (Rousselot) et quatrième (Trolle). Elles terminaient pratiquement sur la même ligne que l'Alpine de Serpaggi et légèrement devant celle de Mamers, Crozier (Grac MT6) passant la ligne le septième après avoir été leader jusqu'à un tête-à-queue. Un Dayan (Grac MT6) olympien et un Ethuin (Alpine) facile et concentré, s'étaient envolés sans discussion pour glaner les lauriers destinés aux deux premiers. Le départ de la finale fut donné après un interlude MEP, le ton changeant donc subitement. Au baisser du drapeau, Dayan et Daxem, les deux compères de l'écurie Veglia-Grac, s'envolèrent, Rousselot et Éthuin à leurs basques, Crozier conduisant un groupe de chasse fort de Trolle, Serpaggi, Vial, Morel et Salomon; Prouzet, embrayage hors d'usage, se trouvant déjà distancé en compagnie de Mamers qui, dans les tout premiers, avait dû prendre l'échappatoire en bout de ligne droite. Au quart de la course, Dayan passait détaché devant Rousselot. Éthuin, à la suite d'un accrochage au freinage avec Daxem, avait été absorbé par le groupe des poursuivants duquel Vial et Morel (commande de boîte cassée) étaient décrochés. Dayan allait rester seul jusqu'au onzième tour où Salomon, attaquant sans relâche en de longues glissades parfaitement contrôlées, le rattrapait. Jean-Luc prenait la tête trois tours durant, la Grac repassait, mais finalement c'est la Martini qui l'emportait d'une longueur de voiture après un duel farouche. Troisième tout seul, Pierre-François Rousselot réussissait une excellente première course. Le quatrième accessit revenait à Crozier devant Serpaggi et Trolle avec lesquels il avait été à la lutte dix tours durant. L'Arpa de Vial ne perdait la septième place que tout à la fin, se trouvant débordée par les Alpine de Stalder et Beal, très réguliers.

A l'issue de cette première course, les hypothèses de début de saison se sont un peu décantées et il apparaît clairement que l'équipe Veglia-Grac ne fera pas, cette année, cavalier seul. Certes, elle aura de nombreuses chances de gagner, ne serait-ce que par l'intermédiaire de ses quatre hommes de pointe dont deux (Dayan et Daxem) se sont exprimés ici, mais je doute fort que chaque fois les Grac-men arrivent à terrasser leurs adversaires.

O. L. G.

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

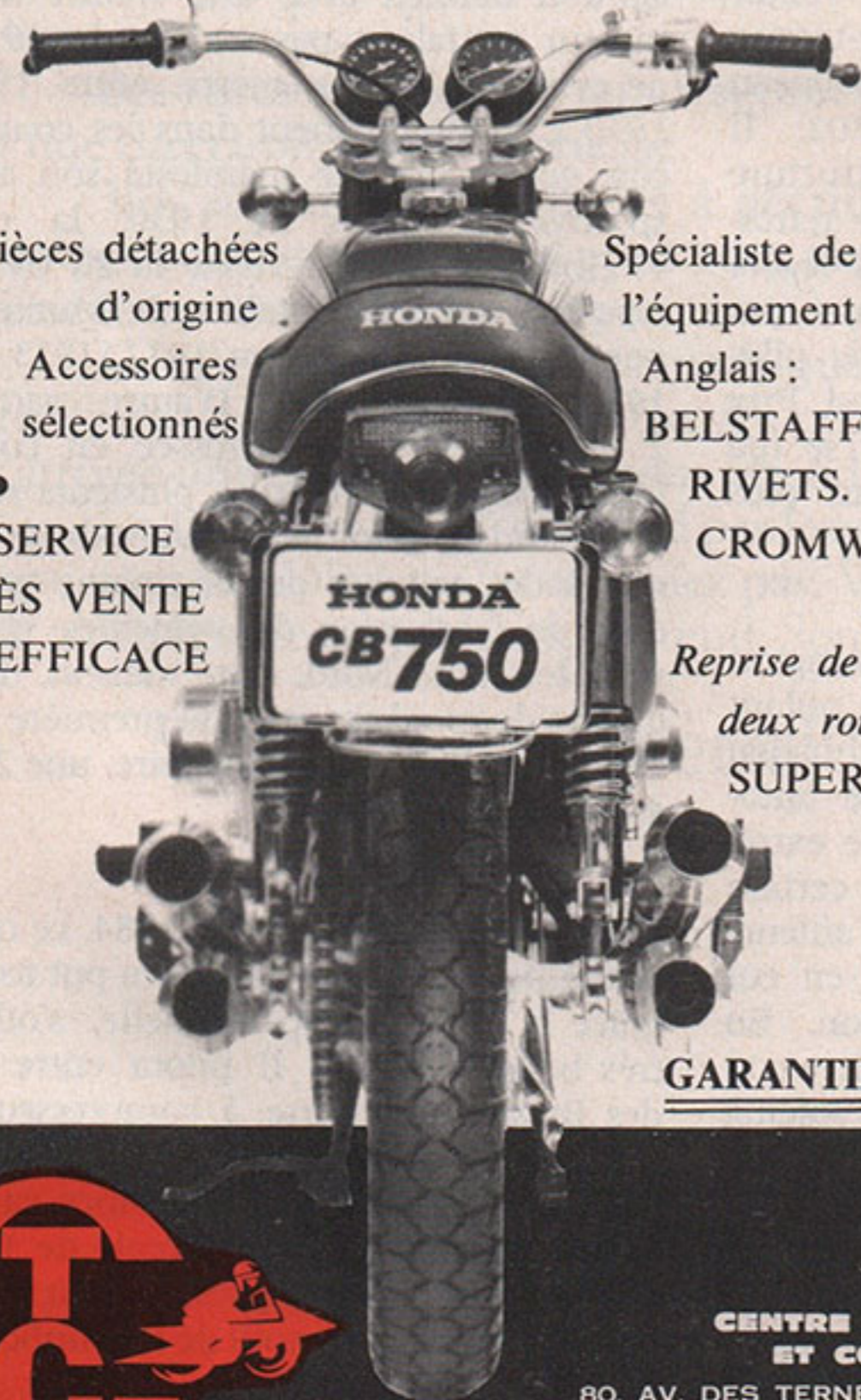
HONDA - BMW - MV
 TRIUMPH - KAWASAKI
 De la 50 cc à la 500 cc

Pièces détachées
 d'origine
 Accessoires
 sélectionnés

• SERVICE
 APRÈS VENTE
 EFFICACE

Spécialiste de
 l'équipement
 Anglais :
 BELSTAFF.
 RIVETS.
 CROMWELL.

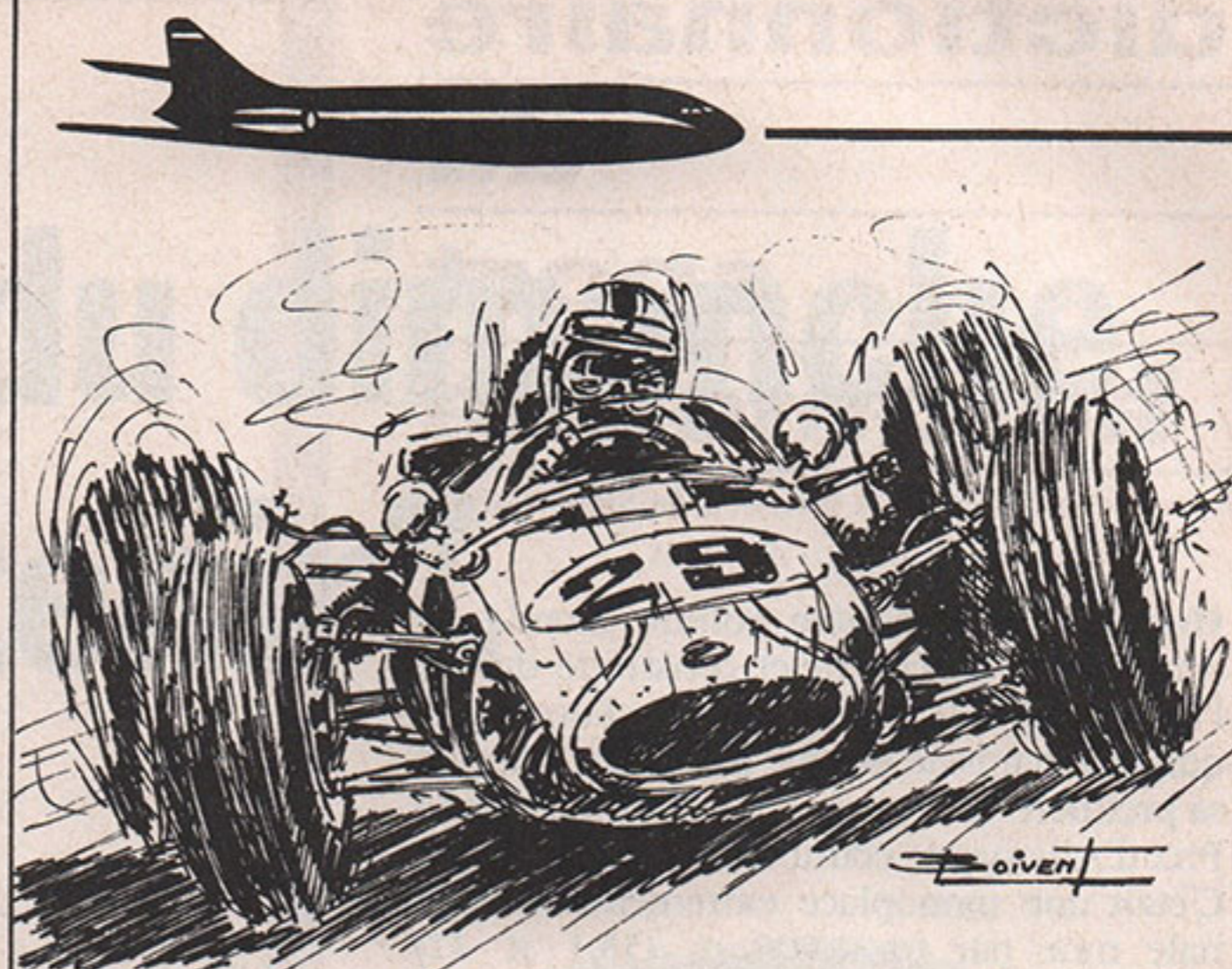
• Reprise de tous
 deux roues
 SUPER CRÉDIT



GARANTIE PSALTY



**CENTRE TECHNIQUE
 ET COMMERCIAL**
 80, AV. DES TERNES - PARIS-17^e
 - 380-55-52



GRAND PRIX DE PAU

20 AVRIL 1969

PAR



315,00F

Dans le cadre des nouvelles réductions (50 % pour les groupes de plus de 20 personnes), la compagnie AIR INTER organise à l'occasion du GRAND PRIX DE PAU, les 19 et 20 Avril, un voyage aller et retour par avion.

• Départ de Paris (Orly) sur Lourdes à 12 h. 00, arrivée 13 h. 25.

Pension complète à l'hôtel CHRISTINA (2 Etoiles).
 Excursion le samedi après-midi au pont de l'Espagne ou au choix COUPE GORDINI.

Place réservée sur le circuit.

Panier repas.

Tous transports en car spécial.

• Départ de Pau à 21 h. 45, Arrivée Paris (Orly) à 23 h. 00.

Prix du voyage, tout compris : 315,00 Frs. Pour toute inscription s'adresser à la F.N.S.A. 65, avenue d'Iéna 75 - Paris-8^e - tél. : KLé-03-36.

INSCRIPTION POUR LE GRAND PRIX DE PAU PAR AIR INTER

JE DÉSIRES retenir place (s) à l'occasion du GRAND PRIX DE PAU
 (20 Avril 1969) par AIR INTER

Nom Adresse

Dept Ville

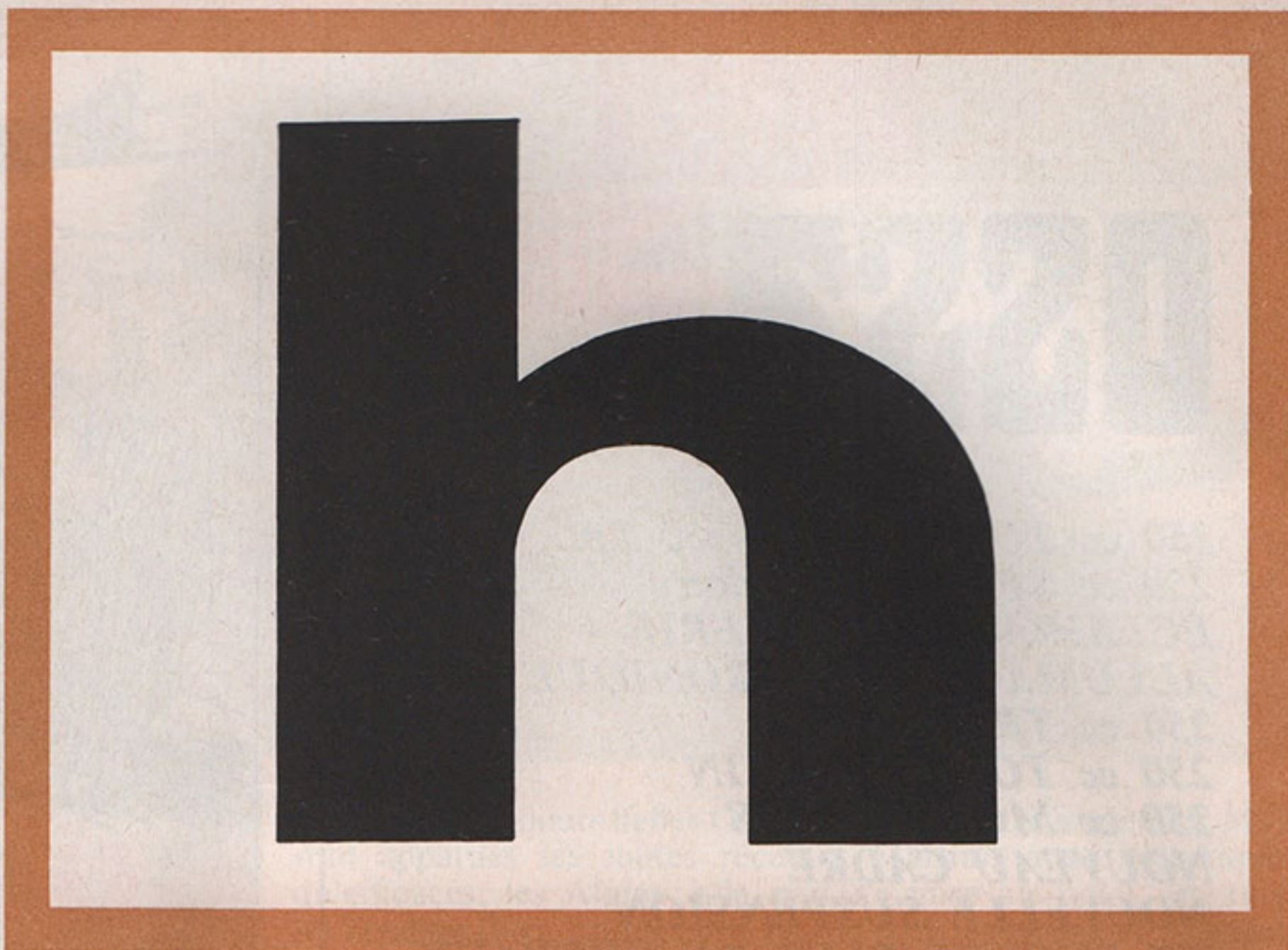
JE RÉGLE PAR C.C.P. Chèque Bancaire

ENVOYER à la F.N.S.A., 65 av. d'Iéna 75-Paris (8^e) Tél. : Klé-03-36.
 C.C.P.

dictionnaire du sport automobile

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

Honda : La première voiture Honda de compétition fut conçue et construite durant l'hiver 63-64. Il s'agissait d'une Formule 1 qui, aux mains de Ronnie Bucknum, effectua sa première course en août 1964 au Grand Prix d'Allemagne couru sur le Nurburgring. C'était une monoplace extrêmement originale mue par un 1 500 cc (58,1 x 47) 12 cylindres en V à 60° disposé transversalement dans le châssis en position centrale arrière. La distribution était par 4 ACT, il y avait 4 soupapes par cylindre, les arbres à cames étaient actionnés par une cascade de pignons placés au centre du moteur où se trouvait aussi l'entraînement de la boîte de vitesses à 6 rapports située immédiatement derrière le bloc. Mais le plus impressionnant était sans doute l'incroyable batterie de 12 carburateurs de moto Keihin au centre du V. Sur le plan châssis, la structure était également originale avec, en particulier, une partie centrale construite d'une seule pièce en alliage léger. Le régime de puissance maxi se situait à 12 000 t/mn. Très intéressante, mais lourde, compliquée et handicapée par un maître-couple important dû à la disposition de l'ensemble propulseur, cette voiture allait connaître bien des déboires. Au Nurburgring, Bucknum, parti dernier sur la grille de départ, ne finit pas la course. Mais il fallut seulement attendre 9 tentatives pour que Honda enlève son premier Grand Prix : cet honneur revint à Richie Ghinter qui avait été engagé pour la saison 1965 par l'usine japonaise et qui remporta en fin d'année le GP du Mexique, dernier acte de la F1 1 500 cc. Il était temps! Il est vrai que la voiture avait été très allégée, modifiée et bien mise au point par le petit pilote américain. Honda n'était pas prêt pour le départ de la nouvelle Formule 1 passée à 3 litres en 1966, mais il fournit à Jack Brabham d'extraordinaires moteurs 4 cylindres 1 000 cc qui allaient permettre à Jack et Dennis Hulme d'exercer une supériorité totale sur la F2 cette saison-là. En effet les Brabham-Honda ne connurent jamais la défaite, sauf lors de la toute dernière course de l'année, à Brands Hatch, où Rindt parvint à imposer in extremis sa Brabham-Cosworth. Ce fameux moteur développait 150 CV à 10 000 t/mn, la distribution se faisait par 2 ACT et des barres de torsion étaient employées pour le rappel des soupapes. Cependant, en fin de saison, apparut à Monza la nouvelle F1 3 litres toujours conduite par Ghinter. Le moteur était un V12 extrêmement puissant, mais la voiture était par trop lourde. Elle devait être détruite pendant la course. Elle réapparut aux États-Unis puis au Mexique



où elle boucla du reste le premier tour en tête avant de rétrograder, en proie à des ennuis d'alimentation. Pour 1967, la marque nipponne engage Surtees qui, pour sa première course, termine troisième, mais très loin. La voiture était toujours très lourde (760 kg) et la puissance revendiquée était de 380 CV à 9 200 t/mn. Puis un nouveau châssis fut dessiné et construit par Lola pour cette voiture. A sa première apparition, au Grand Prix d'Italie, la Honda RA301 allégée de 75 kg et disposant de plus de 400 CV remporta la victoire à plus de 226 km/h de moyenne. Ce n'allait pourtant être que feu de paille car cette voiture, malgré tous les efforts de Surtees, ne parvint plus jamais à s'imposer, et, fin 1968, la marque annonçait son retrait momentané des compétitions. Entre-temps, on avait vu un modèle entièrement nouveau et extrêmement original, la RA302. Il s'agissait d'une monocoque de structure très particulière équipée d'un V8 à refroidissement par air sans turbine. Très légère et puissante, elle se distinguait aussi par la position très avancée du poste de pilotage. Cette voiture débuta au Grand Prix de France à Rouen et Jo Schlesser se tua à son volant. On ne la revit jamais plus en course.

Hobbs David : Né en 1939 à Leamington en Angleterre, il débuta à 20 ans au volant d'une Morris Oxford. Son père, technicien de premier ordre, conçut une boîte automatique sans convertisseur de couple extrêmement intéressante dont un certain nombre de Lotus Elan seront d'ailleurs équipées après que le jeune David en eût démontré la valeur en compétition. En monoplace, Hobbs fait partie avec Attwood et Bradley de l'équipe du Midland Racing Partnership. Sous ces couleurs, il courra successivement en Formule Junior, Formule 3, puis Formule 2, au volant de divers types de Lola. Avec ces voitures, il obtiendra de nombreuses places d'honneur. Mais c'est en 1967 que le pilote anglais connaîtra une certaine consécration en accédant à la Formule 1... avec une fausse F1.

Il conduit en effet à plusieurs reprises la BRM V8 2 litres de l'écurie Bernard White. Il termine notamment avec cette voiture les Grands Prix d'Angleterre et du Canada, assez loin évidemment. En 1968, Hobbs se voit confier pour le Grand Prix d'Italie le volant de la deuxième Honda V12 de l'équipe officielle qu'il conduit brillamment avant de casser. Cette saison le voit aussi engagé par John Wyer et au volant d'une Ford GT40, il remporte les 6 Heures de Watkins Glen et les 1 000 kilomètres de Monza.

Hotchkiss : La firme Hotchkiss de Saint-Denis, spécialiste des armes de guerre, participa aux éliminatoires de la Coupe Gordon Bennett avec une voiture dont le moteur ne faisait pas moins de 19 litres de cylindrée. Après guerre, entre 1920 et 1930, c'est uniquement dans les courses de côte que la marque manifesta son activité sportive. A partir de 1930, la célèbre 17 Hotchkiss ou sa cousine la 20 CV participa à de nombreux rallies de Monte-Carlo que la marque gagna en 1932, 1933, 1934, 1939, 1949 et 1950. D'autre part, une 2 litres 4 cylindres carrossée en conduite intérieure carénée battit à plusieurs reprises des records à Montlhéry. Avant de se consacrer à des activités de mécanique générale ou à la fabrication de véhicules spéciaux pour le Grand Nord, cette maison, dont la qualité des produits était de première classe, construisit l'Hotchkiss Grégoire, une 2 litres 4 cylindres flat four.

Howe (lord Earl) : Né en 1884, ce coureur britannique de noble naissance put toujours, grâce à sa fortune personnelle, s'offrir de très belles voitures. Il pilota entre autres des Bugatti de course à compresseur, une 43A Sport, la fameuse 1 500 cc Delage et également des Maserati. En France, sa course de prédilection était le Circuit de Dieppe. Il se retira de la compétition tout de suite après la guerre et remplit de très importantes fonctions dans des organisations de courses en Angleterre. A noter le fleuron de son palmarès, sa victoire au Mans en 1931.

"Conducteur du dimanche, s'abstenir".

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

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

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

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

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

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

La 1000 "Spécial" n'attend pas les autres.

Alors, vous non plus, ne les attendez pas. Venez la voir.

Une autre bonne surprise vous attend. Son prix. Compétitif, lui aussi.



Simca 1000 "Spécial" / 145 chrono / 9.515 F *



non, ils ne vont pas trop vite!

RIMINI

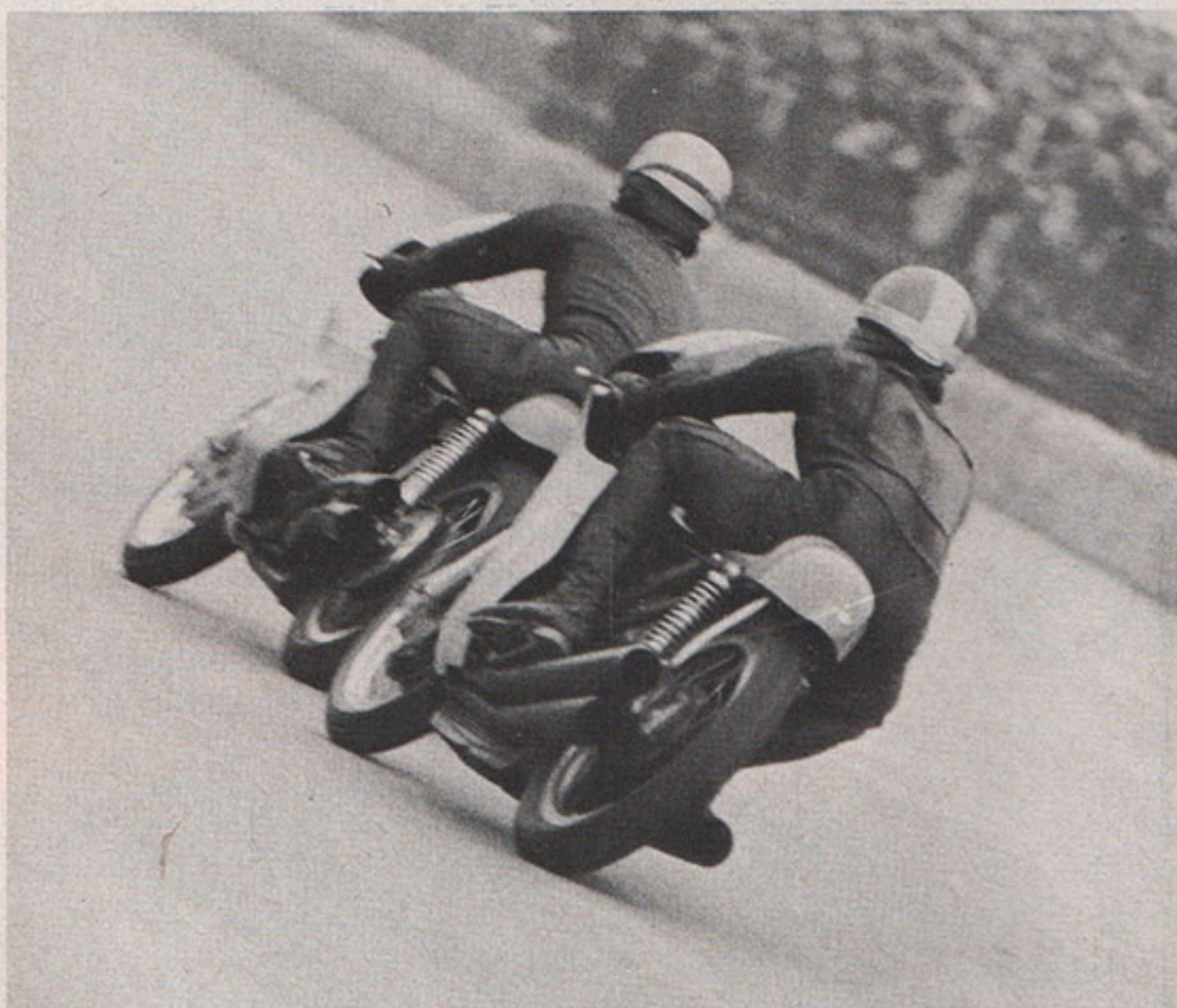


*Vittorio Brambilla,
le frère
de l'officiel Ferrari.*

C'EST PAR C. LACOMBE FINI...

Par exemple, l'an dernier à Rimini le plateau était pour le moins sensationnel, on n'en verra pas d'aussi fourni et varié dans les GP 1968. Il y avait Stuart, Graham et Anscheidt sur les 125 Suzuki d'usine, Ralf Bryans avec une Honda 125 5 cylindres et une 250 6 cylindres, Mike Hailwood et la 500 Honda, Pasolini et Agostini bien sûr et une pléiade de pilotes privés de très grande valeur. C'était le bon temps...
En 1968, Rimini c'est fini.

Jusqu'à présent, en Italie, les courses internationales qui précèdent la saison des GP nous avaient habitué à un spectacle de tout premier choix. Les meilleurs pilotes s'y confrontaient et disposaient d'un matériel fabuleux.



*Pendant 20 tours
Paso et Ago,
roue dans roue.*

Les nouvelles réglementations de la fédération italienne n'autorisent que deux pilotes étrangers par catégorie. Sur 22 partants, c'est bien peu. Cette réglementation est due à ce que les pilotes italiens ont vivement protesté contre l'invasion des étrangers qui écumaient leurs courses internationales. Aussi les Italiens ne s'estimaient pas assez payés et se voyaient bien souvent refuser le départ après les essais éliminatoires.

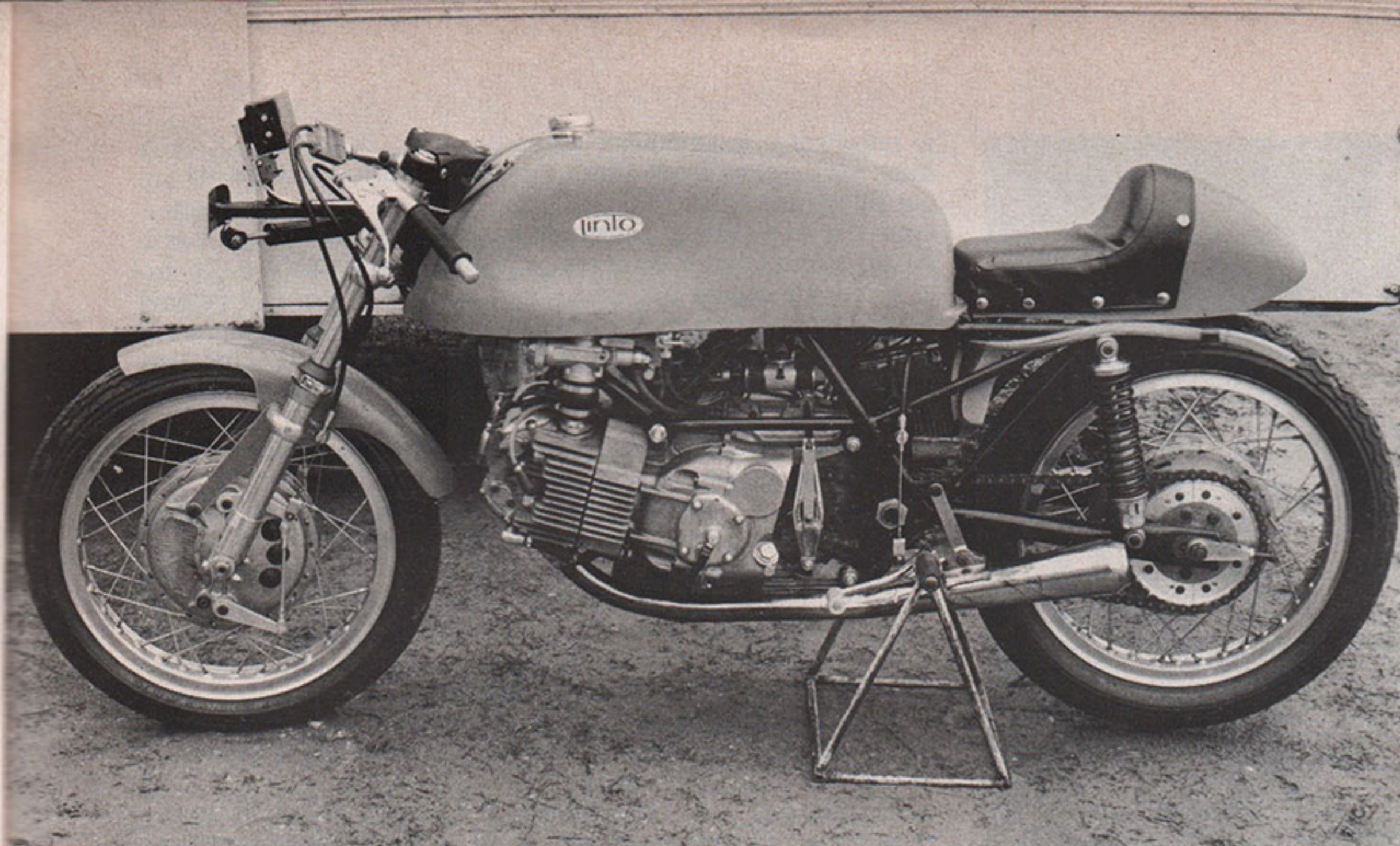
On comprend donc leurs protestations mais de là à n'accepter que deux étrangers par catégorie, il y a un déséquilibre qui s'est traduit par des courses qui avaient beaucoup l'allure d'épreuves nationales. Et les pilotes italiens ne toucheront guère plus d'argent pour autant.

Le premier à subir les conséquences de cette stupide réglementation est le Moto Club de Rimini.

Depuis quelques années il s'est efforcé à réunir les plus prestigieux noms des courses motocyclistes. Pour ce, il lui a fallu offrir des primes d'engagement parfois considérables.

Mike Hailwood ne se déplace pas pour moins de trois millions de liras, Read peut-être deux millions...

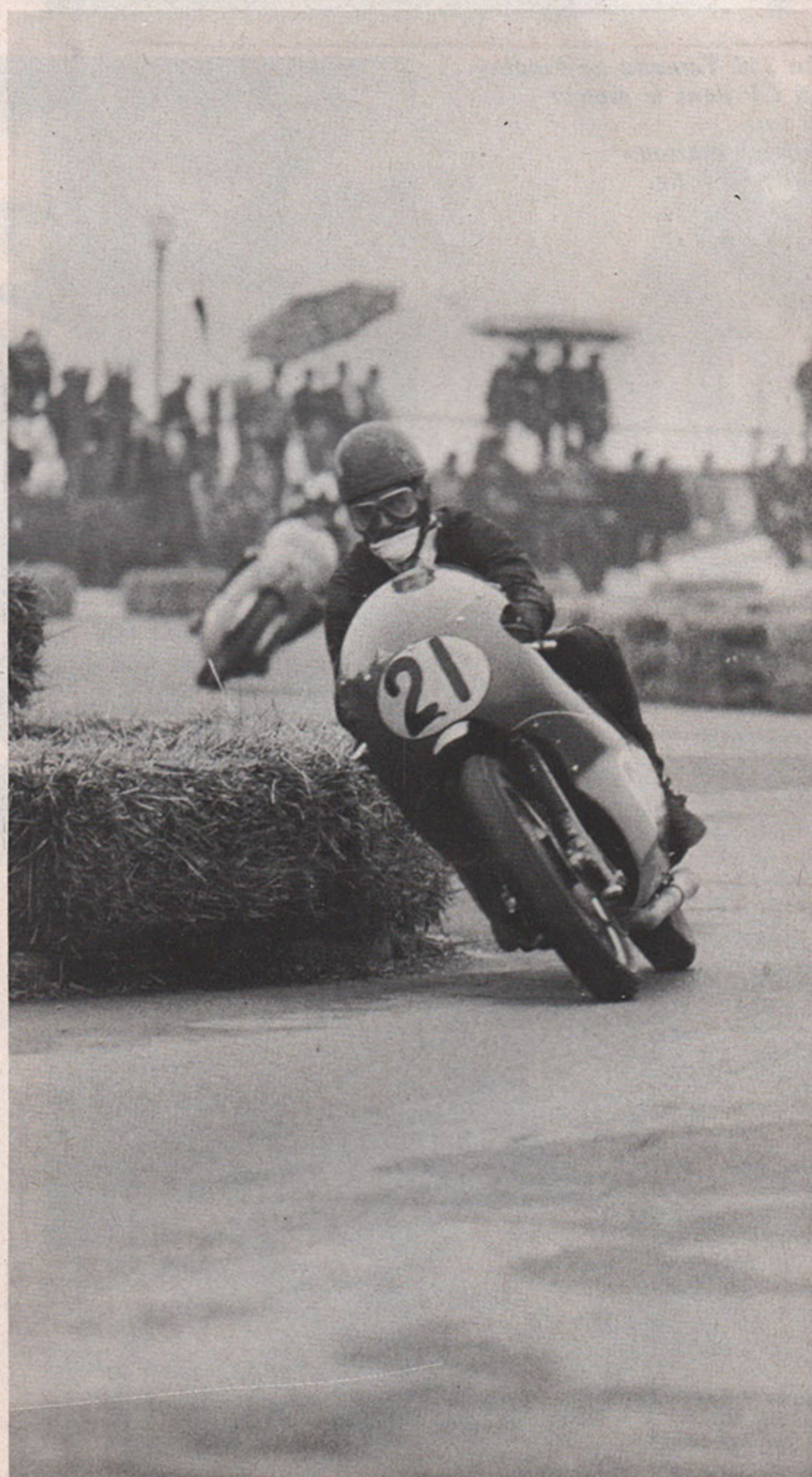
On chuchote aussi que Benelli perçoit quatre millions de liras pour engager ses machines.

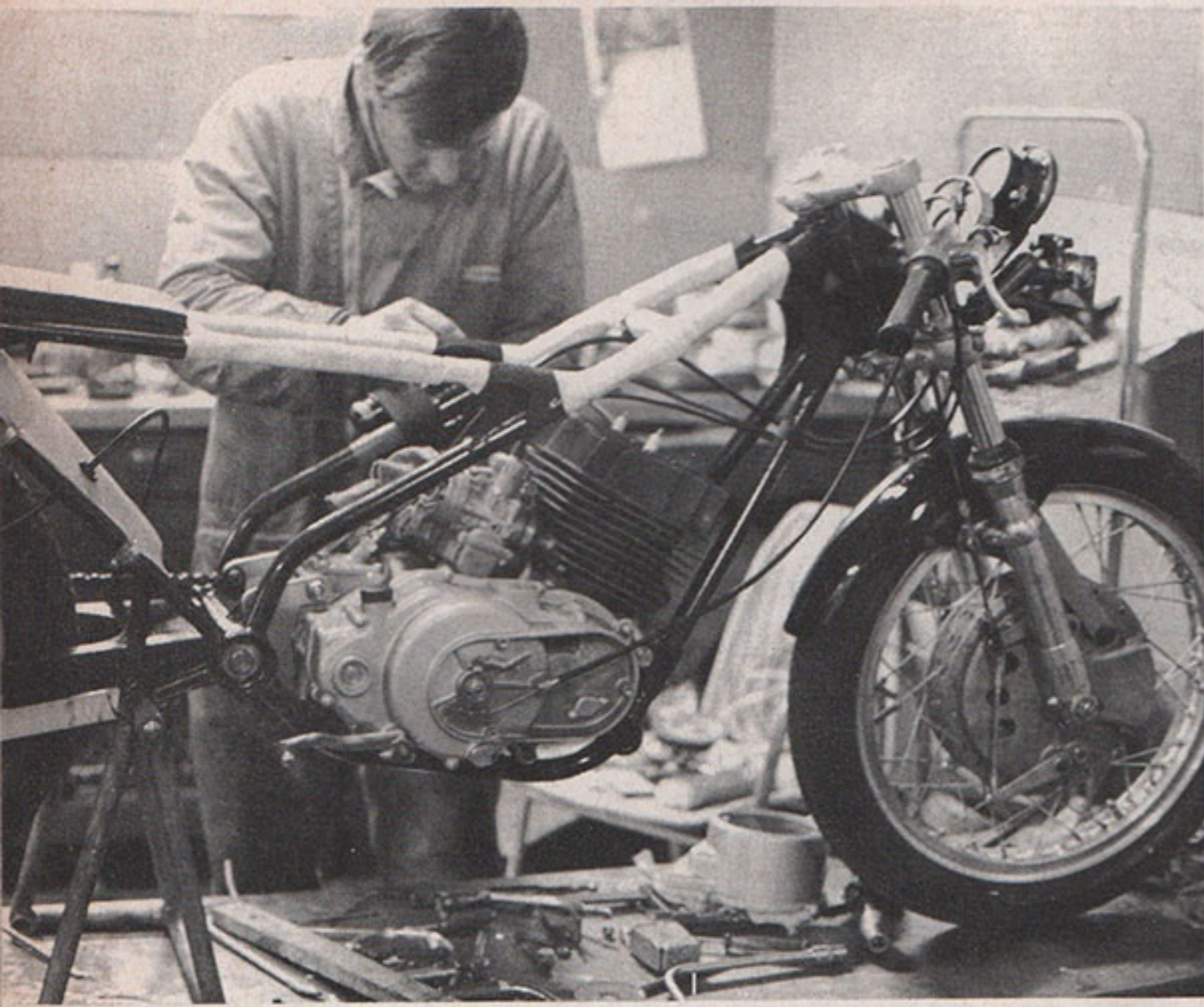


La 500 Linto usine de Findlay; notez le nouveau frein avant Fontana.

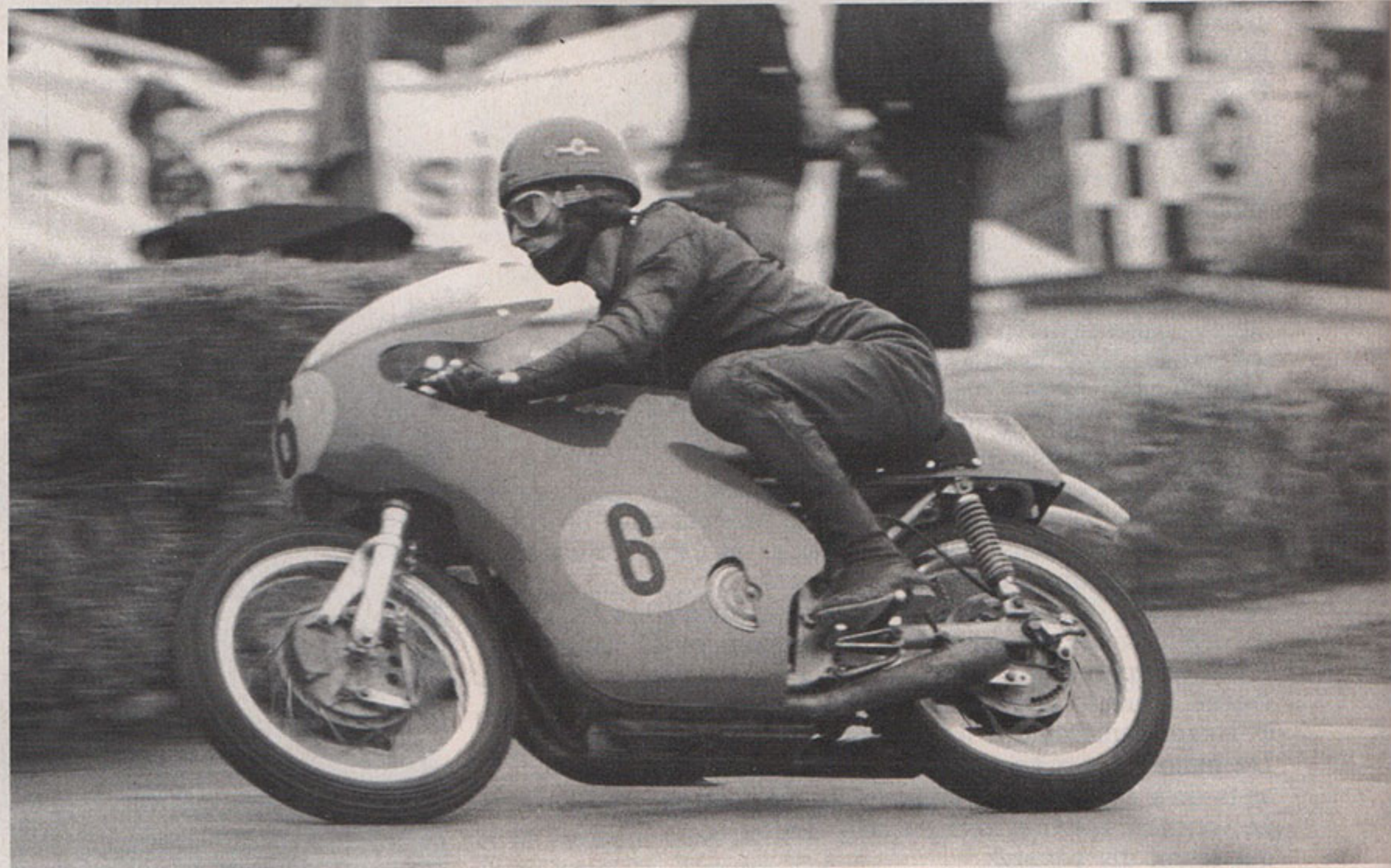
Mandolini sur la 500 Guzzi usine... de 1957, encore plus vite que bien des monos anglais.

Le budget du Moto Club de Rimini est incroyable. A elles seules les entrées sur le circuit ne couvrent pas les frais engagés. La municipalité de Rimini et le syndicat d'initiative viennent en aide au Moto Club. En contrepartie, l'énorme publicité faite autour du nom de Rimini amène chaque année de nombreux estivants. Tout ceci était vrai jusqu'à présent mais désormais on imagine mal le public italien se déplaçant en masse pour voir courir leurs pilotes nationaux. Ce problème n'est pas particulier à Rimini, tous les autres circuits italiens en subiront aussi les conséquences. C'est le début de la fin des courses inter en Italie. Pour Rimini 1969, un temps pluvieux et froid s'ajoutera à la démoralisation générale. Dans le parc des coureurs, boueux à souhait, seules quatre camionnettes anglaises se pressent dans un coin. Il y a là l'Anglais Peter Williams et trois Australiens, Carruthers, Smith et Findlay. Pour essayer de combler le manque de participation étrangère, les organisateurs ont programmé un maximum de courses, 8 pour la journée. Quatre le matin dont trois réservées aux juniors et autant l'après-midi... les courses dites inter. Les juniors eux-mêmes n'offriront pas le spectacle attendu alors qu'à Monza je me souviens de mémorables empoignades. La première épreuve inter est celle des 50 cc qui réunit dix partants. Seul étranger, Barry Smith l'officiel Derbi qui a fendu la culasse de son Derbi usine 68 aux entraînements. Pour la course il ne fera pas deux tours, la soudure lâchera aussitôt. Walter Villa (Malanca) mène toute la course jusqu'à l'avant-dernier tour où il abandonne laissant la place à Parlotti (Tomos). Derrière le pilote de la Tomos (une machine yougoslave) il y a deux Guazzoni et une Ducati; tous les autres concurrents ont cassé. En 125 cc on retrouve Smith sur un Derbi monocylindre. Il y a aussi Carruthers qui pilote une Aermacchi d'usine dont le moteur explosera à mi-course. Les Montesa de Walter Villa et Mandolini mènent la ronde. Villa chutera deux fois mais comblera rapidement son retard pour finir à la troisième place qui fut longtemps occupée par Smith avant que des ennuis de carburation

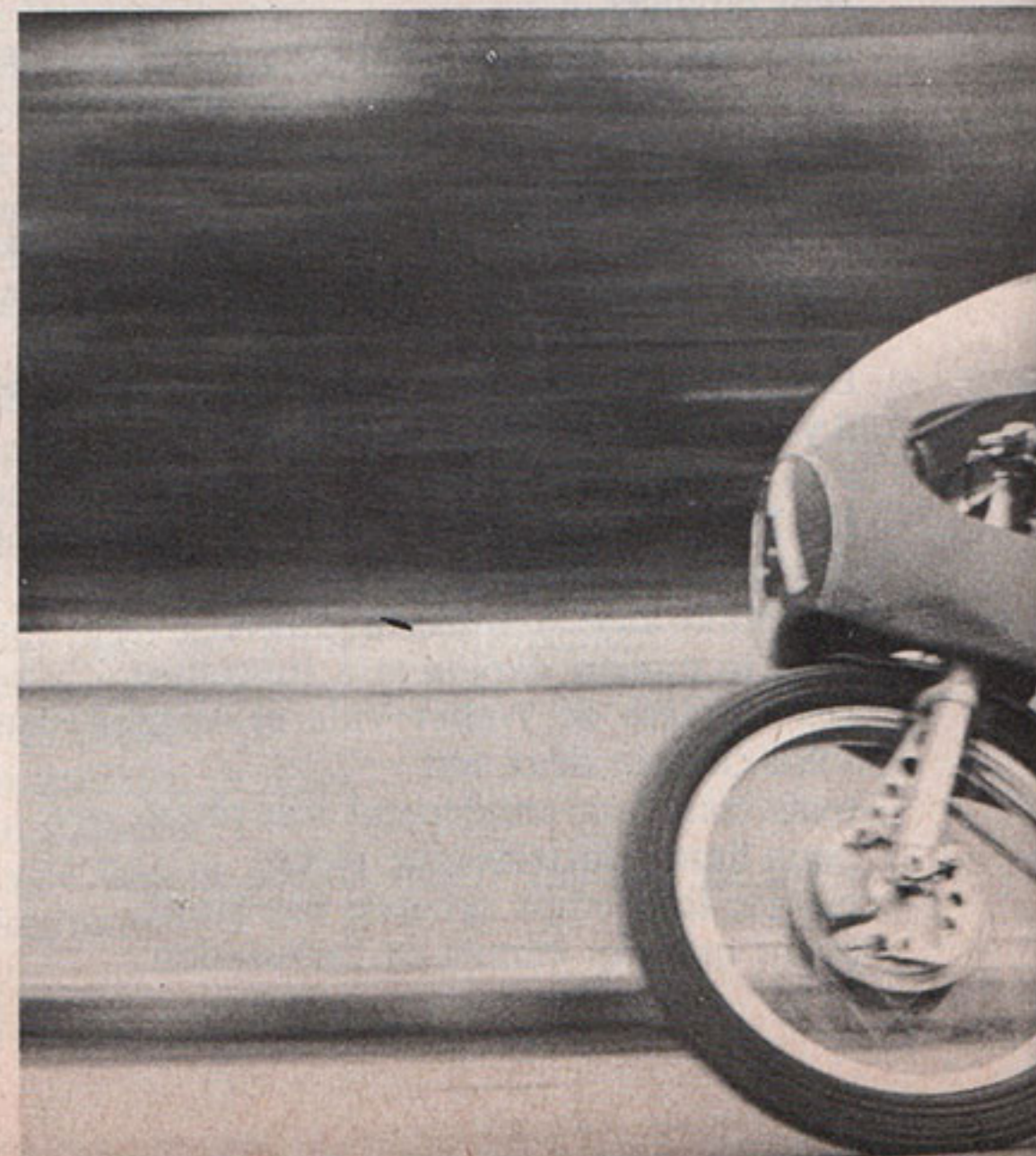
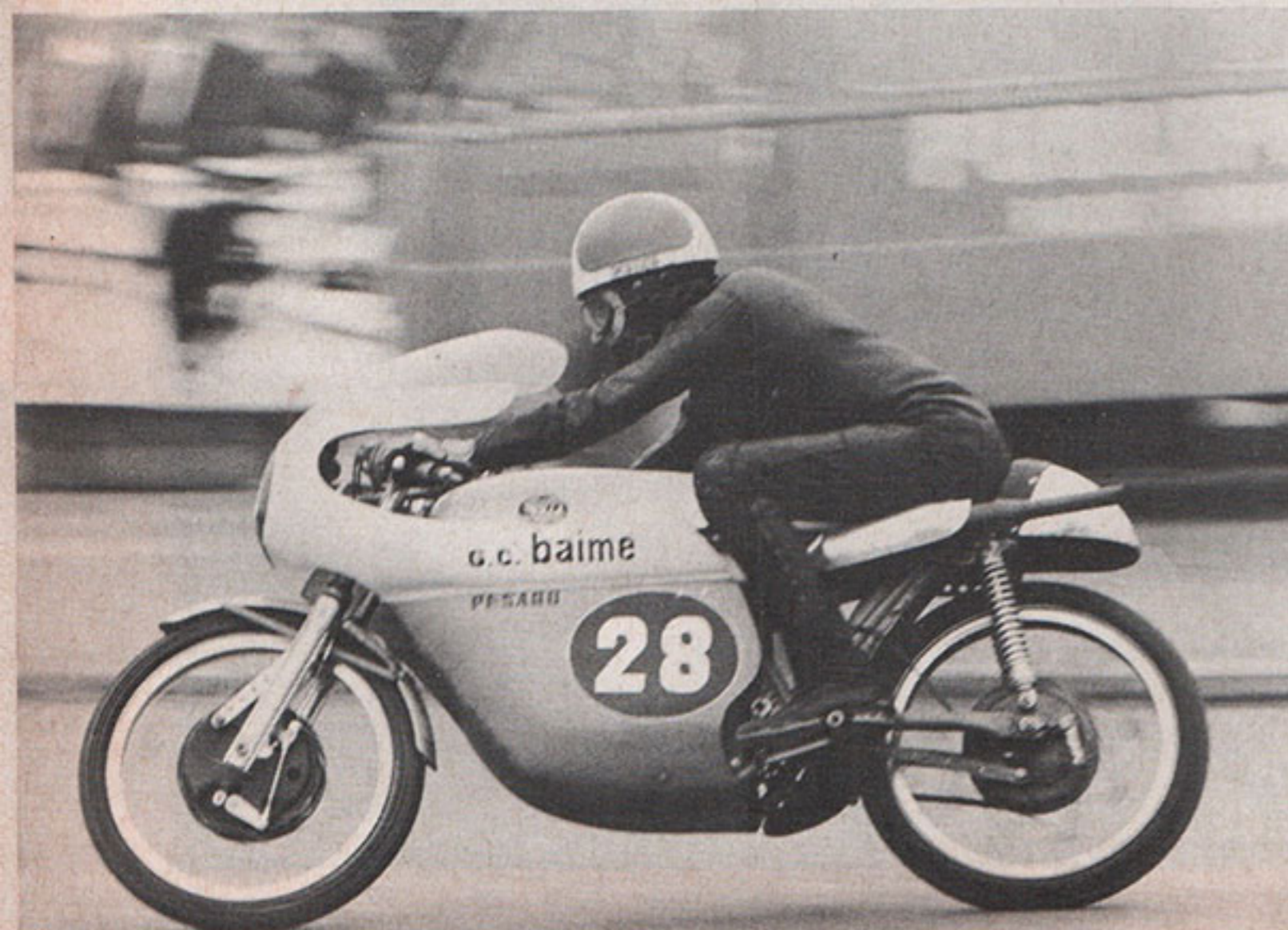




*La 350 Yamaha de Findlay
60 CV dans le moteur
et un
cadre « maison »
qui pèse 6 kg.*



*Bergamonti
« va forte »
sur
la Paton 500.*



le relègent à la cinquième place.

Dans les derniers tours Smith s'est fait doubler par Consalvi qui pilote une Villa.

Cette très jolie 125 cc construite par les frères Villa, est un monocylindre deux temps à distributeur rotatif et à refroidissement par eau!

Mandolini conserve aisément la première place et ne sera jamais inquiété par Bertarelli (Aermacchi).

En 250 cc, on ne voyait pas qui pourrait rivaliser avec Pasolini et sa Benelli 4 cylindres.

Paso mena tranquillement sa course de bout en bout. Derrière lui, on ne s'amuse pas.

Bergamonti qui dispose d'une Aermacchi dont le moteur est préparé par l'usine, ne se laisse pas impressionner par l'officiel Aermacchi Milani.

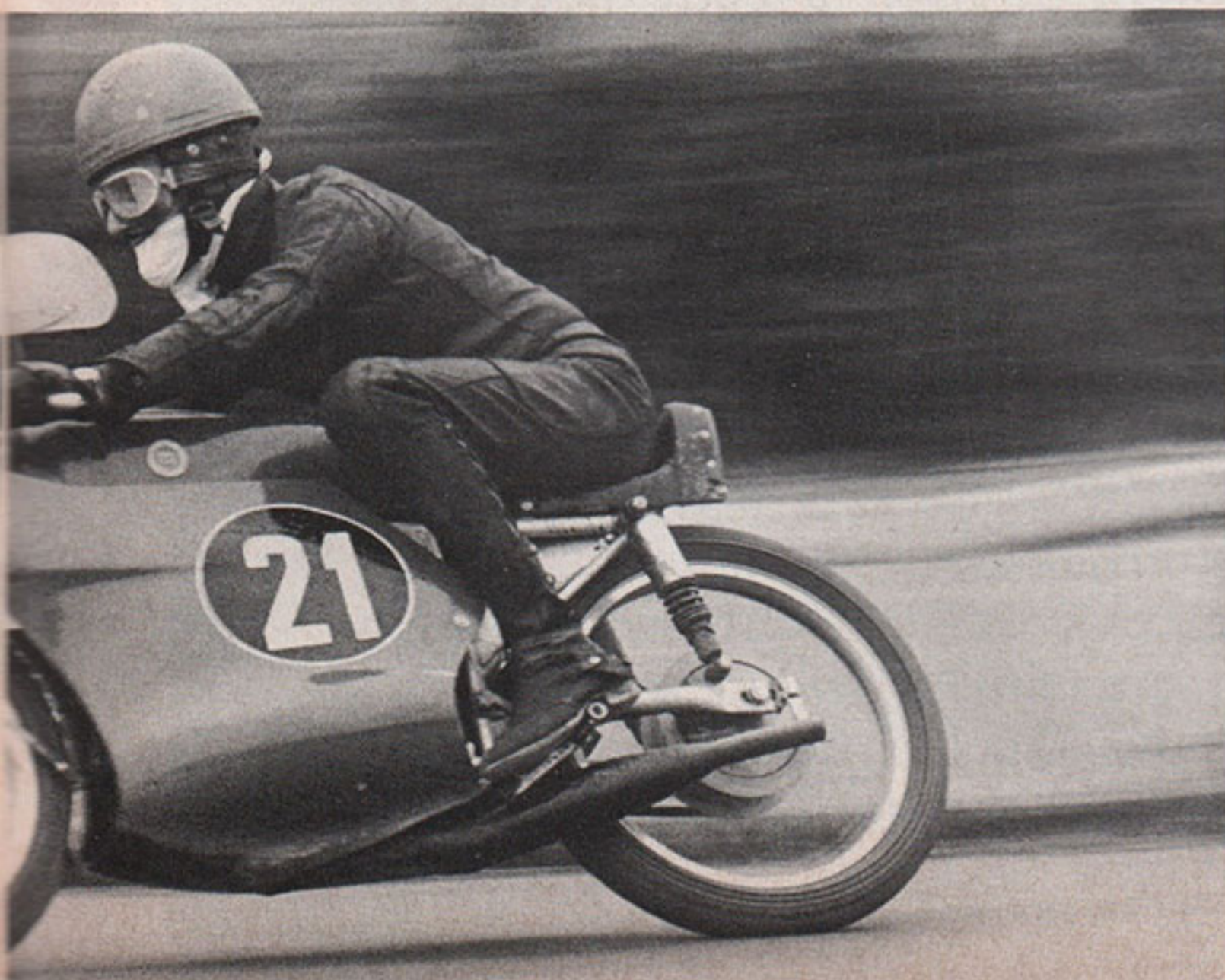
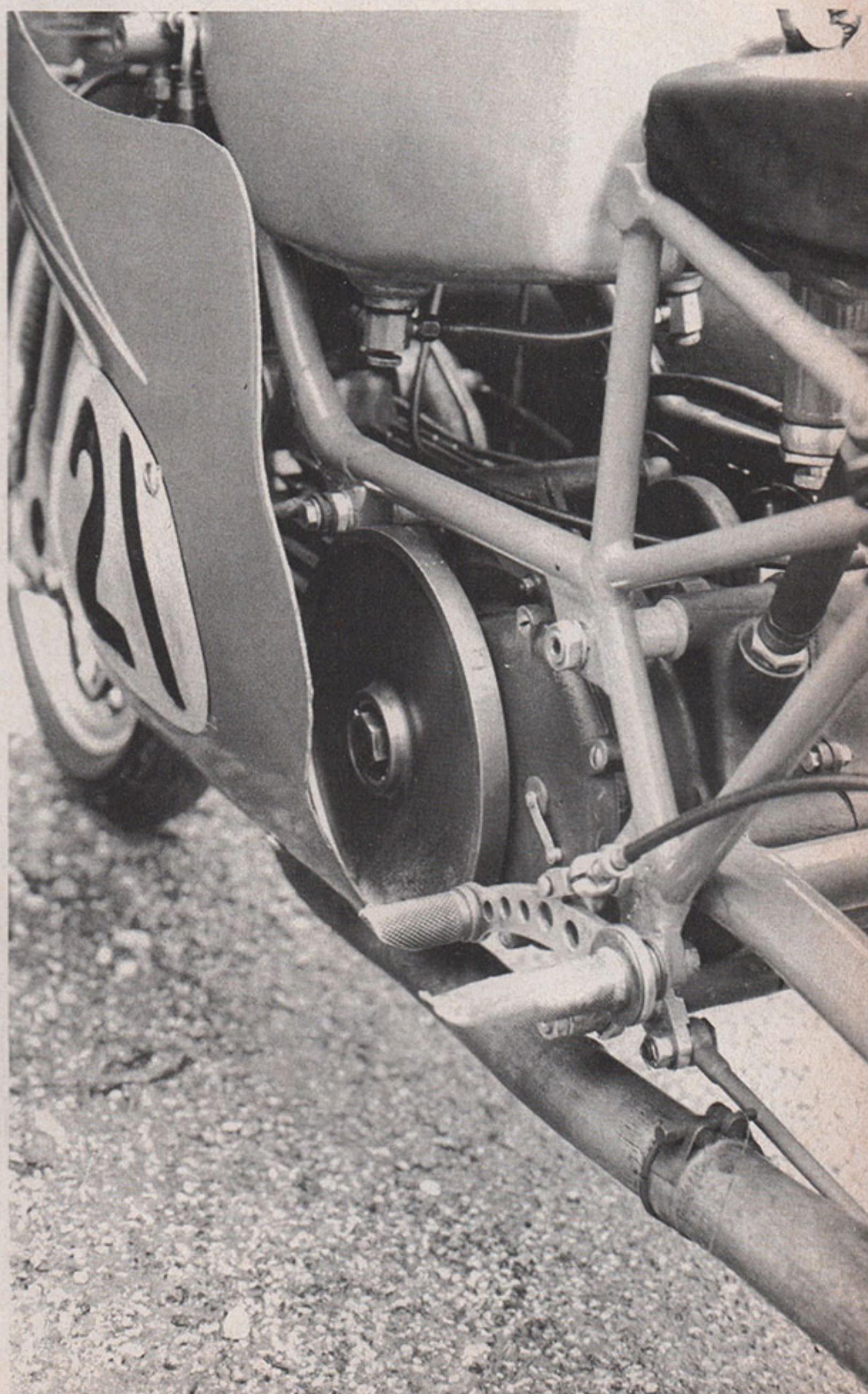
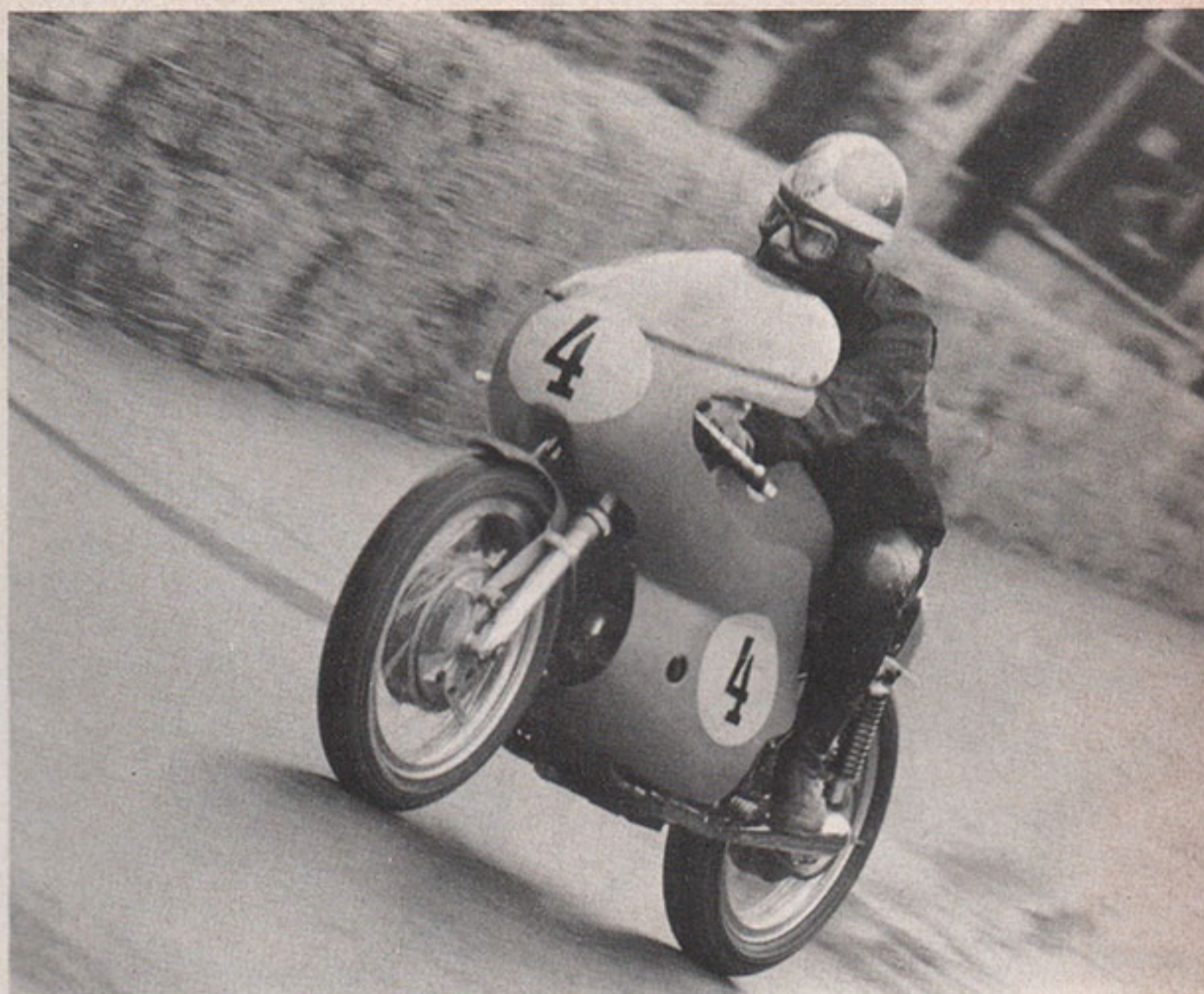
Ils feront une course au coude à coude et finalement Bergamonti prendra la seconde place avec seulement trois dixièmes d'avance.

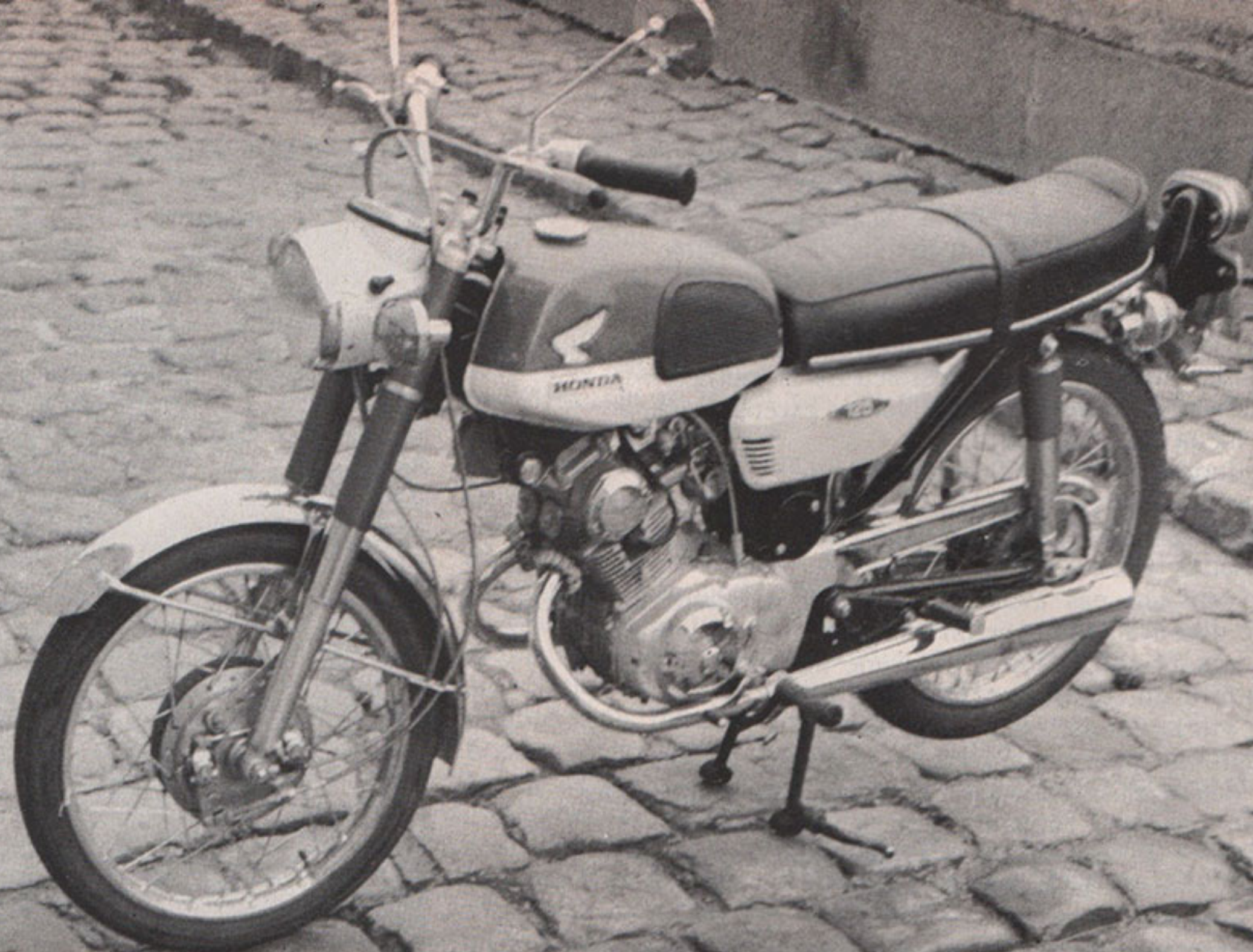
Ensuite vient, détaché, Visenzi (Yamaha).

Il devance les Ducati de Parlotti et Gallina qui ne se sont pas lâchés d'une roue durant toute la course, ils finiront d'ailleurs *exaequo*.

A signaler que dans cette épreuve il n'y avait pas un étranger mais sur le programme on pouvait lire « Jack Findlay (Yamaha) ». Jack avait demandé aux organisateurs un engagement en 350 cc.

Cette demande fut envoyée à la fédération italienne qui fit une erreur et plaça Findlay dans les 250 cc. A Rimini, Jack s'apercevant de la bétise demanda une rectification mais elle fut impossible car il y avait déjà deux étrangers en 350 cc. Findlay se verra donc refuser le départ en 350 cc. Encore une conséquence de la nouvelle réglementation italienne. Les 350 cc furent le rayon de soleil de la journée. Pasolini et Agostini firent une course exceptionnelle. Paso mena toute l'épreuve, mais durant vingt tours sur vingt-quatre, il avait la roue avant d'Agostini collée à sa roue arrière. On ne savait pas très bien si Ago attendait les derniers tours pour sauter Paso, il ne semblait pas avoir de difficultés à suivre la Benelli 4 qui le distançait toutefois un peu dans les bouts droits. Puis, tout-à-coup, ce fut le trou, une trentaine de mètres. Agostini a dû commettre une petite erreur, genre vitesse loupée ou freinage tangent, c'est suffisant pour creuser l'écart et perdre la course. Cette défaite d'Agostini aura sûrement pour conséquence de voir précipiter l'apparition de la toute nouvelle 350 cc MV 6 cylindres qui a déjà fait quelques essais à Modène trois jours avant la course de Rimini. C'est avec cette 6 pattes que Giacomo disputera les Championnats du monde. On peut d'ores et déjà penser que Benelli n'essaiera même pas de rivaliser avec cette nouvelle MV. Encore de nombreux cavaliers seuls en perspective pour Agostini. Mais revenons à la course. Derrière les multicylindres, un mono, une Aermacchi d'usine pilotée par Brambilla, le frère de l'officiel Ferrari. Dès le départ, Brambilla se place en troisième position et n'a jamais pu être rattrapé par Milani et Carruthers (encore deux Aermacchi d'usine) qui pourtant eux se tiraient la bourre. Cette performance de Brambilla est pour le moins étonnante. Par rapport aux 350 cc, la course des 500 cc fit figure de procession. Il n'y avait pas de Benelli pour contrer la MV d'Agostini. Bergamonti, excellent second sur Paton et seul pilote à ne pas être doublé par le vainqueur, a démontré que, lorsqu'il le voulait, il pouvait aller très vite sans tomber ni casser. Espérons pour lui, qu'il en sera de même dans les GP. Le troisième est Pagani sur une Linto toute bleue, la couleur des Linto d'usine. Il y en avait une deuxième au départ, celle de Findlay, mais il ne fit pas un tour car dans le premier virage... une Gilera Saturno se répandit devant lui et pour l'éviter, Jack bloqua les freins et se retrouva par terre à son tour; il repart mais la Linto ne tourne plus que sur une patte. C'est aussi une mauvaise journée pour notre Australien licencié français.





La vente de 3 934 vélomoteurs durant l'année 1968 a été annoncée par Honda-France.

Ce chiffre considérable est en grande partie constitué par des 125 et plus particulièrement les CD 125, le modèle tourisme de la marque.

Dans le cadre du renouveau de la moto, la catégorie 125 cc a une place de choix.

En effet, seule la licence A1 (code sans conduite) suffit pour piloter ce genre de machines et, de plus, les possesseurs de permis de voiture ont automatiquement droit à cette licence.

Les encombrements, les difficultés pour stationner ont entre autres décidé quelques automobilistes à s'offrir une Honda, et pourquoi pas une 125 cc?

Le cyclomoteur, c'est pratique, pas cher, mais certainement plus dangereux qu'une petite moto qui possède des accélérations égales sinon supérieures à la plupart des voitures de grande série.

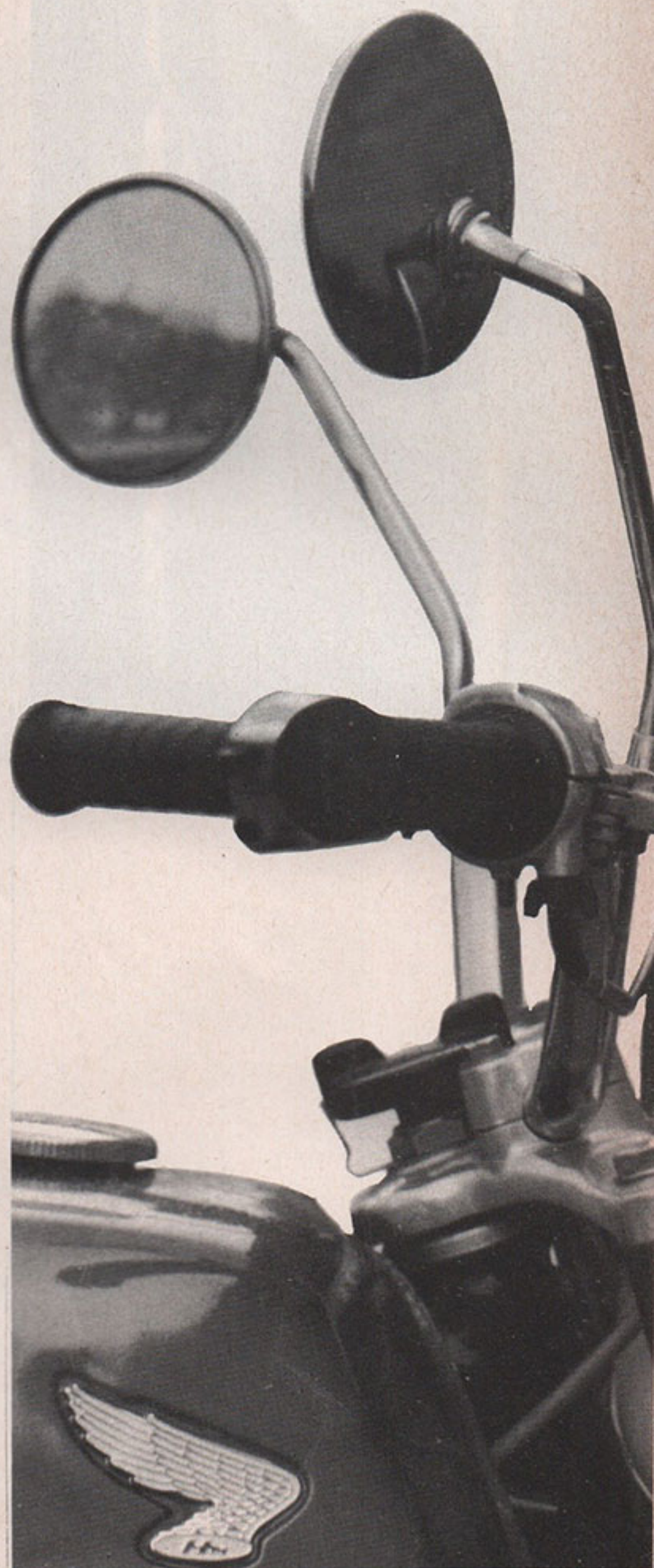
Ainsi vous ne craignez plus d'être frôlé de trop près par les automobilistes qui vous doublent. Pour les sportifs, pour ceux qui ne sont pas paresseux du sélecteur et qui aiment rouler à 10 000 t/mn, Honda a créé les CB 125 et, plus récemment, la CB 125 type MK 2.

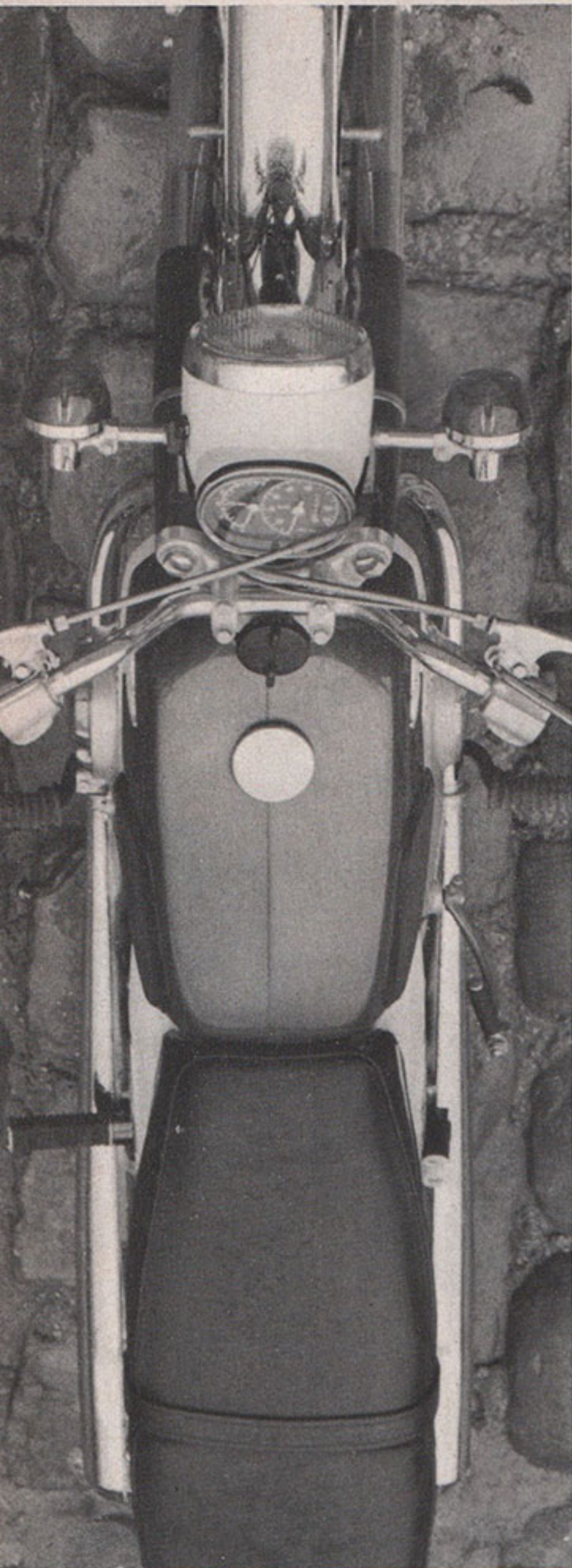


ESSAI HONDA CB 125

par
Christian
LACOMBE

Cette machine apparut au salon de Paris en octobre et, de suite, obtint un gros succès auprès des jeunes... et des moins jeunes. Elle est très jolie, c'est incontestable, et ressemble beaucoup de par sa ligne à ses grandes sœurs les 250 et 350. On retrouve le même réservoir aux formes anguleuses et les garde-boue chromés. Les caches latéraux oblongs, en plastique moulé sous pression dissimulent, à droite, la trousse à outils (très complète) et, à gauche, l'installation électrique, soit une petite batterie de 6 V et la cellule redresseuse. La selle étonne sur une 125 cc. Elle a toutes les caractéristiques d'une selle de grosse cylindrée, autrement dit tout le confort. Le tableau de bord est plus que complet. En effet il est extrêmement rare de voir, en série, un compte-tours monté sur une 125 cc et ledit compte-tours est gradué jusqu'à... 14 000 t/mn. Le compteur, lui, indique 160 km/h, ce qui est très optimiste! Dans cet ensemble compteur-compte-tours prend place le voyant de point mort et celui de clignotant. Le démarreur électrique de l'ancienne CB 125 a été supprimé. La partie cycle par contre, est identique. C'est un cadre poutre en tubes d'acier fortement triangulés au niveau de la colonne de direction, le moteur est donc suspendu. Ce cadre est très peu différent de celui qui équipe les 125 Honda Racer. Les roues (2,50 x 18 à l'AV et 2,75 x 18 à l'AR) sont chaussées de pneus japonais particulièrement allergiques au sol mouillé, mais ceci n'est pas nouveau... Le frein AV est un très beau double came en alu fretté acier de 160 mm de diamètre. L'AR, plus



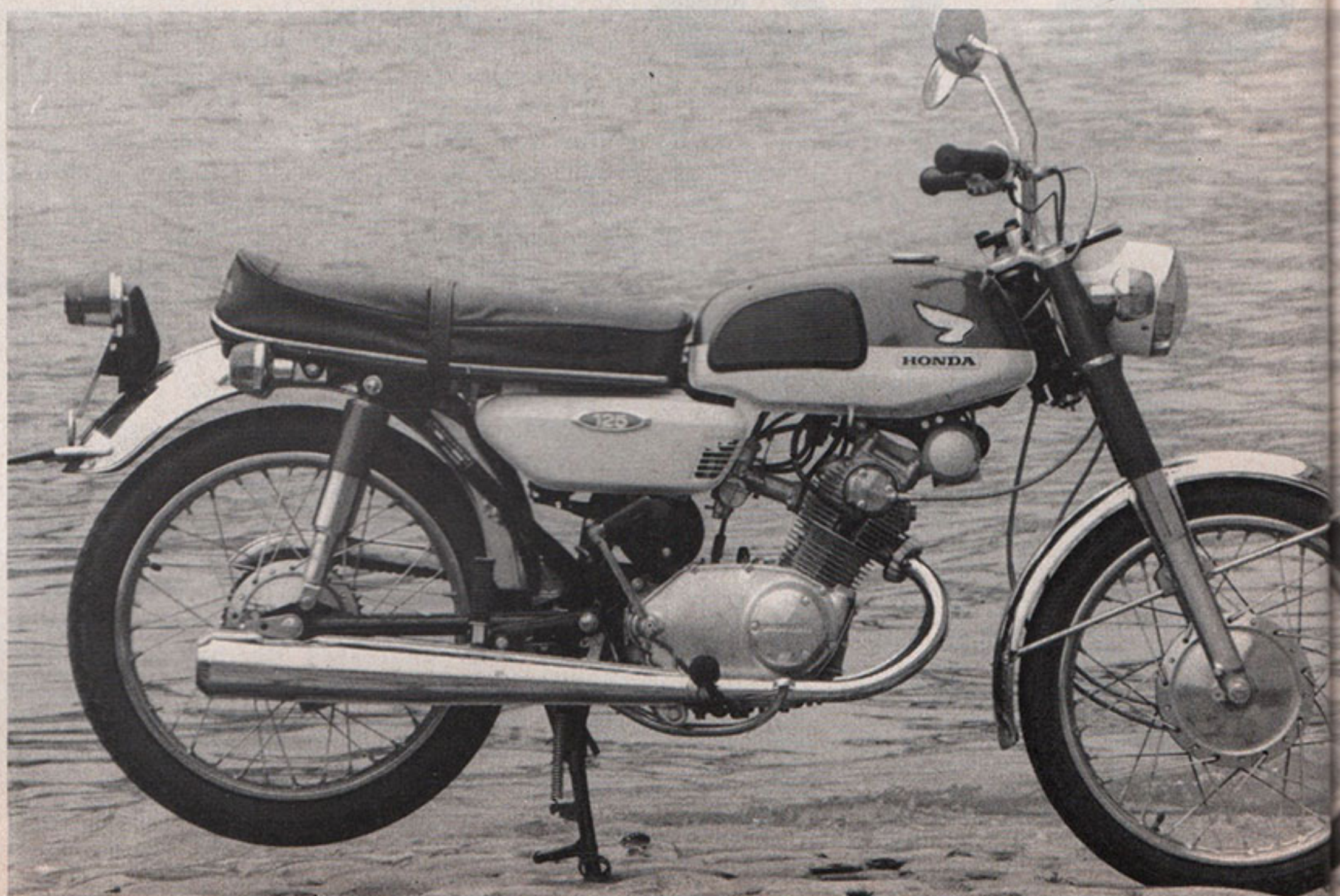
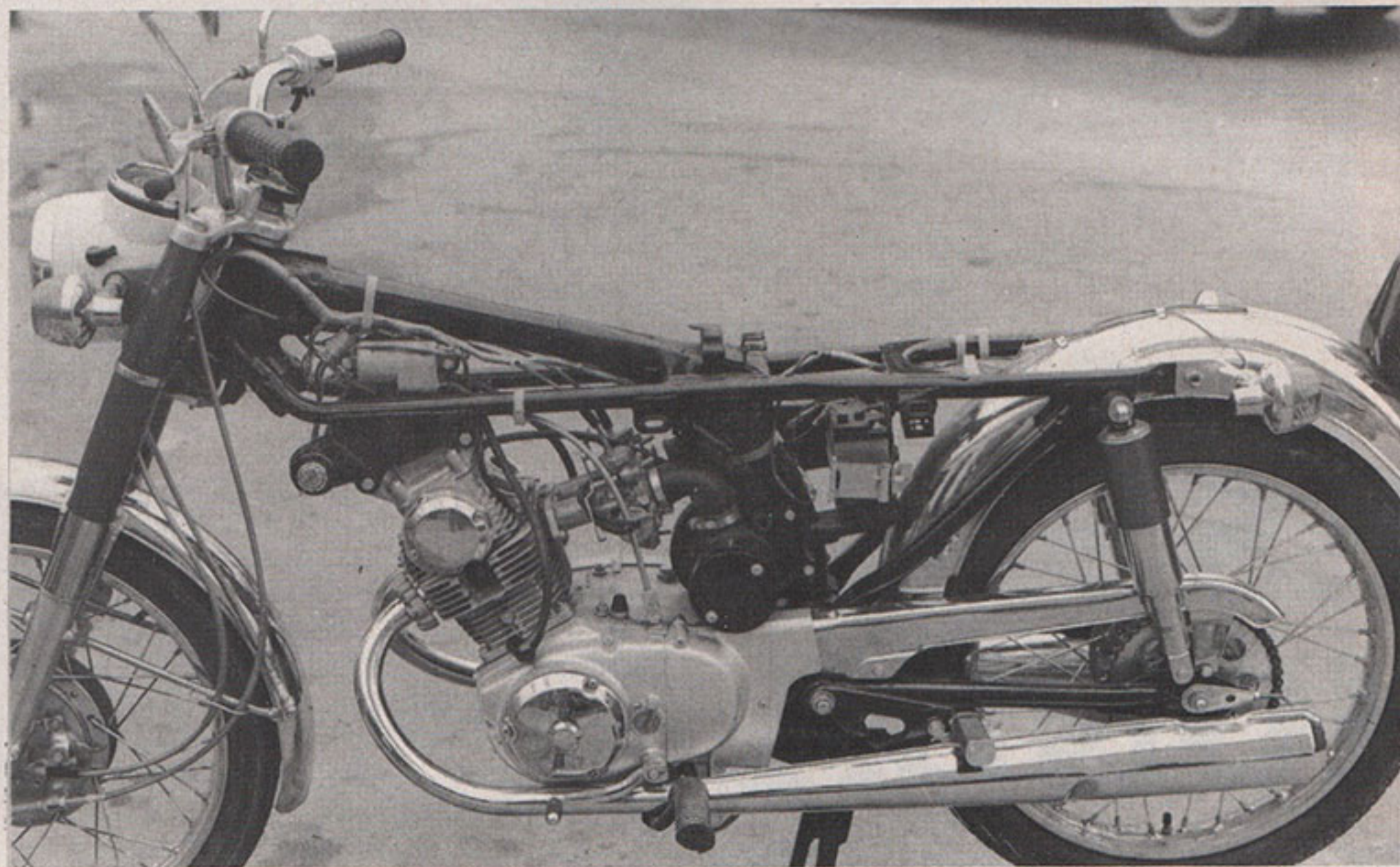


modeste, est un simple came de même diamètre. Sur les modèles précédents, le diamètre des freins était supérieur de 20 mm, ce qui était superflu.

Le moteur est très différent de celui des CB 125 des années passées. La chaîne qui entraîne le simple A.C.T. n'est plus passée entre les deux cylindres, mais sur le côté gauche. Par ailleurs, l'embellage ne porte plus que sur deux roulements alors qu'il y en avait quatre auparavant. La culasse reçoit toujours deux carburateurs Mikuni de 18 mm de diamètre. Mise à part la culasse, le moteur est donc celui de la CD 125. Ces transformations ont été effectuées par souci d'économie. Ce moteur super carré (44 x 41) développe 15 CV à 11 000 t/mn avec un couple maxi à 9 000 t/mn. Ces régimes effarants pour une moto de tourisme suscitent encore parmi les motocyclistes un doute sur la longévité des moteurs Honda. Cette méfiance est compréhensible, mais pas du tout justifiée. La mécanique Honda est conçue pour tourner vite. Je dirais même qu'il faut rester dans les hauts régimes, c'est ainsi que les moteurs Honda doivent

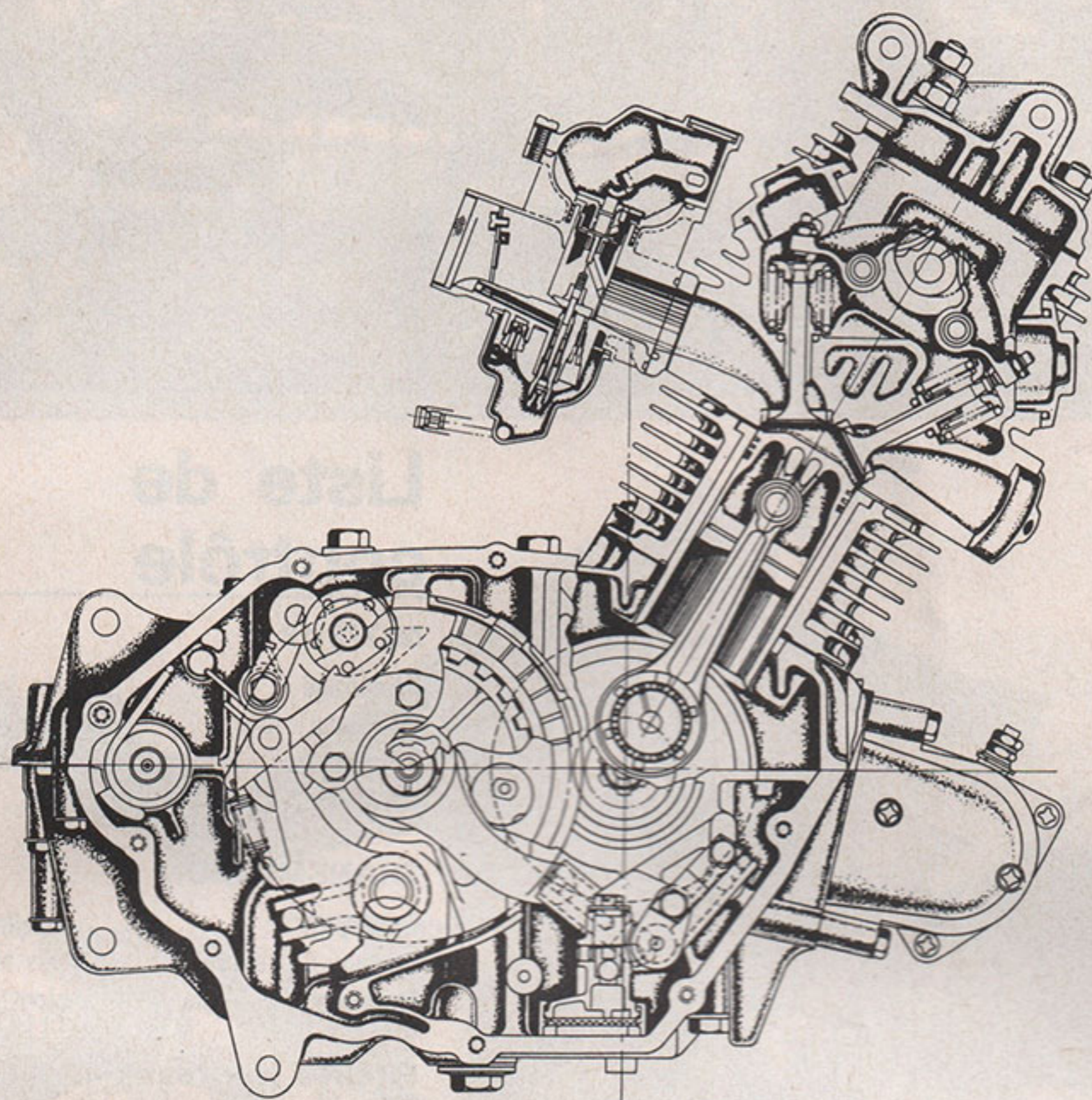
être utilisés. A 10 000 t/mn, une Honda a moins de chances de casser qu'à 5 000 t/mn; cela paraît incroyable mais je puis vous assurer, par expérience, que c'est la meilleure façon de conserver longtemps votre 125 Honda. Pour finir la description technique de la MK 2, signalons un allumage alternateur-batterie avec vis platinées en bout d'arbre à cames, un embrayage multidisques travaillant dans l'huile, une transmission primaire par pignons et la toute nouvelle boîte de vitesses à 5 rapports.

On est un peu surpris lorsque l'on voit pour la première fois la CB 125, on penserait plutôt qu'il s'agit d'une 250 ou au minimum une 175 mais alors « ça » une 125? Si grosse, si richement parée, si luxueuse... Eh bien oui, c'est une 125! Chez Honda, les 50 cc ressemblent à des 125, les 125 à des 250, les 250 à des 500, les 500 à des 750 et la 750... à elle-même, c'est-à-dire la plus fabuleuse machine que l'on puisse imaginer. Plus modestement, la CB 125 MK 2 est jolie, simple, habillée d'ocre métallisé et blanc et pas trop fardée de chromes, juste ce qu'il faut. Ce sont les Éts Honda France qui m'ont prêté cette



125 cc et dès les premiers kilomètres, je me suis aperçu que la machine était plutôt mal réglée, le moteur ne prenait pas ses tours. En définitive, je dois à l'amabilité d'un agent Honda, en l'occurrence Vésinet Sport, d'avoir une 125 qui grimpe allègrement sur les intermédiaires à 12 000 t/mn, la ligne rouge. Ma Honda n'avait pas encore 200 km au compteur.

En ville, la CB 125 est plaisante. C'est une petite moto maniable qui braque bien et se faufile aisément entre les files de voitures. De plus, le freinage est super-puissant, trop presque à basse vitesse. Pour vraiment s'amuser en ville avec cette machine, il faut garder l'aiguille du compte-tours à l'orée de la ligne rouge (en dessous, bien sûr). Pour cela, il est nécessaire de manipuler sans cesse le sélecteur de vitesses. Ce moteur pointu manque totalement de couple à bas régime. Dans ces conditions, le bruit émis par les pots d'échappement est... envoûtant. A 12 000 t/mn, les sonorités du 4 temps s'apparentent à celles du 2 temps, c'est « la turbine »...



Moteur de la CD 125 avec démarreur



Sur route, la 125 Honda Sport se comporte honorablement. Seul dessus, on peut, en position semi-couché, tenir le 10 000 t/mn en cinquième, et ceci autant de kilomètres que vous le désirez. Avec un passager, la moindre côte se grimpe en quatrième. La boîte de vitesses est assez bien étagée, mais la cinquième est trop surmultipliée, il y a un trou entre 4 et 5, et il faut absolument monter la quatrième à 12 000 t/mn pour que la cinquième accroche correctement. Le confort sur cette petite cylindrée est excellent. La position du pilote est rationnelle, bien « pépère », trop peut-être pour une machine sport. Les commandes, freins, sélecteur, embrayage, ne posent aucun problème; tout se passe en douceur avec seulement, parfois, une vitesse qui accroche, on ne sait pourquoi. Au niveau du pilote, les vibrations du moteur sont infimes mais le passager ressent vers 10 000 t/mn un intense fourmillement dans les pieds qui ont tendance alors à glisser des repose-pieds. Sur le plan tenue de route, rien à redire, que des compliments. Petits virages, grandes courbes, tout se passe « à l'aise ». Le freinage, même chose; un modèle du genre.

Après quelque 400 km d'essai au guidon de cette machine, je n'ai pas noté un seul, même minime, suintement d'huile. On nettoie la CB 125 avec un plumeau, juste pour la poussière!

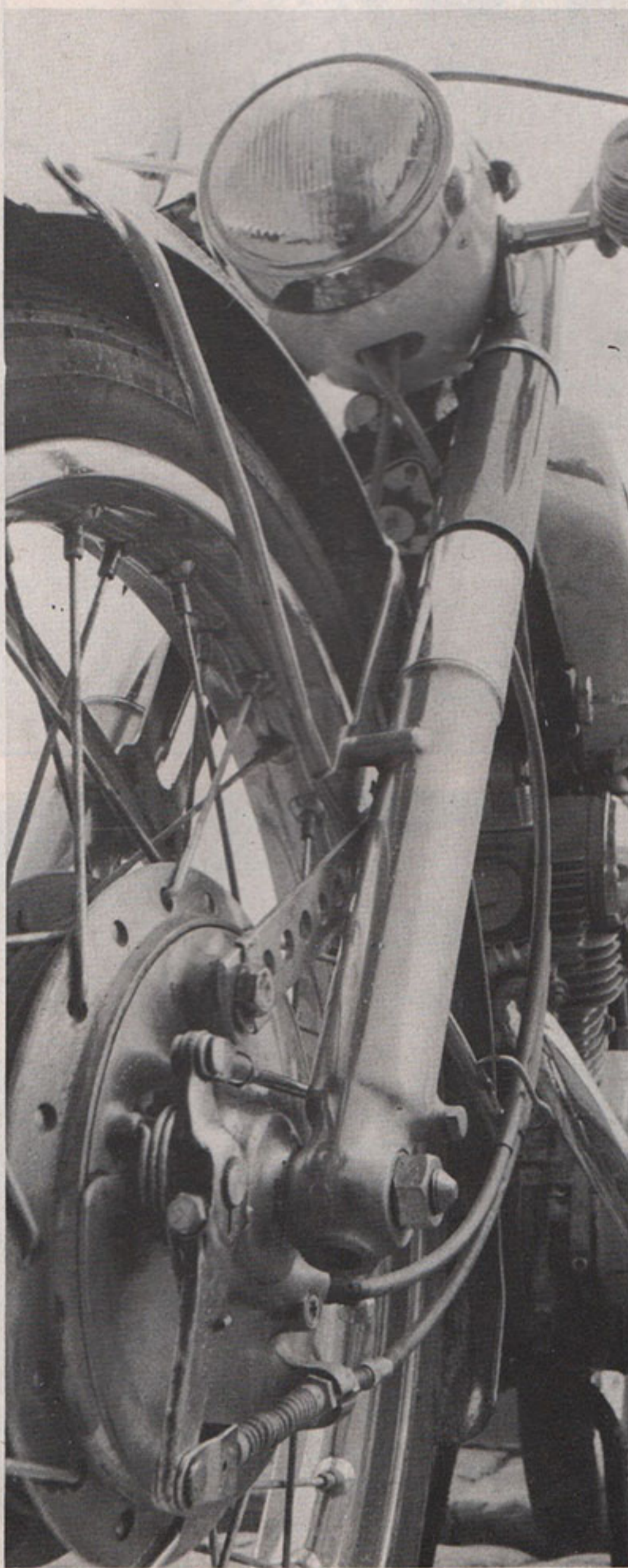
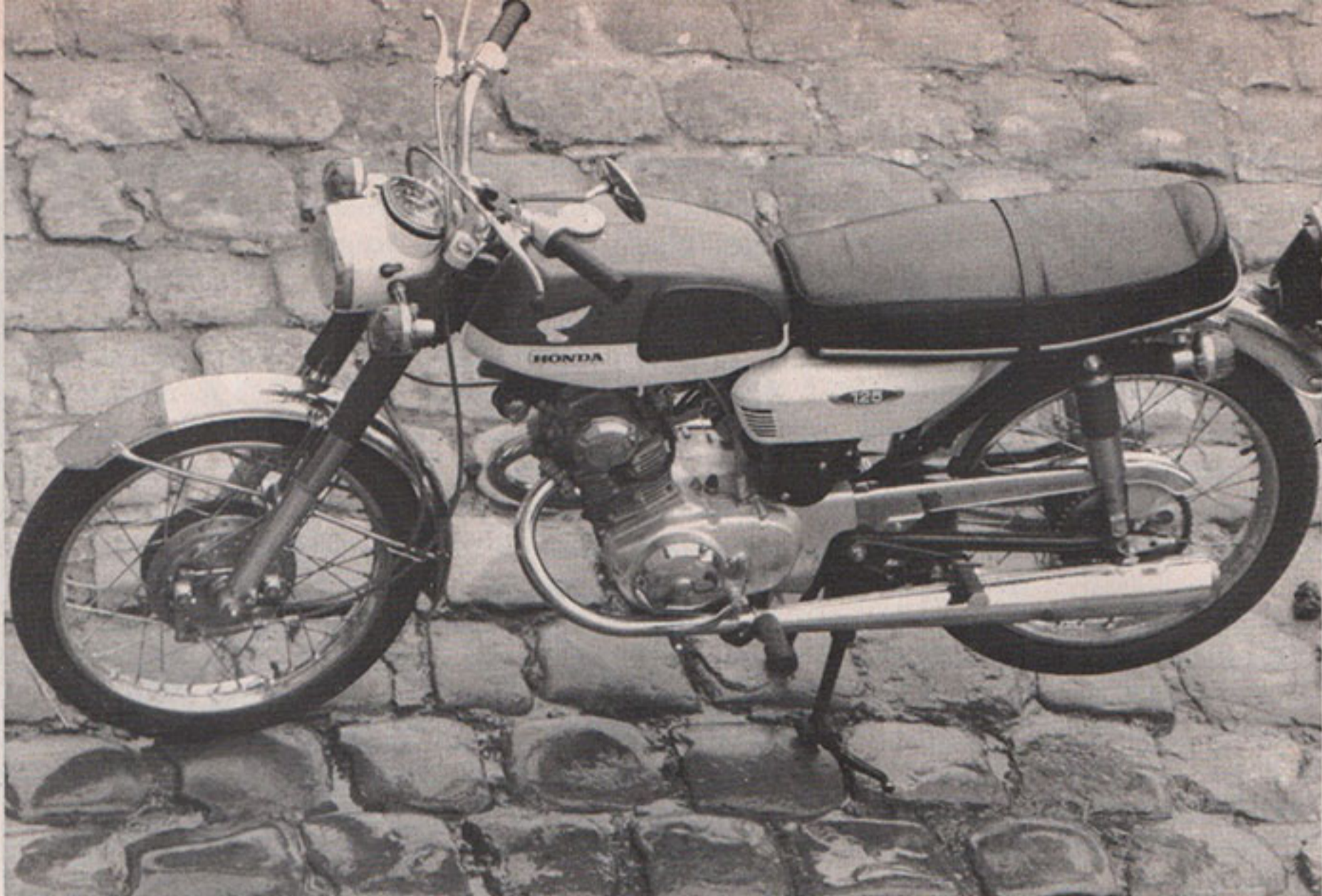
Les chronos

Le jour des chronos, un vent de 7 m/s soufflait sur Montlhéry et, dans ces conditions, j'ai réalisé en combinaison de cuir et grand guidon, 118,1 km/h en position couchée (difficile avec les grands guidons). En moyenne, le compte-tours indiquait 11 000 t/mn. Par vent nul et avec des bracelets, il me semble qu'il est possible de gagner encore 500 t/mn, ce qui représente un peu plus de 4 km/h; on obtiendrait donc 122 km/h. C'est bien là le maximum que puisse faire cette machine, ce qui n'est déjà pas si mal pour une 125 cc... En position assise, j'ai tourné à 108,444 km/h et pour le 400 m départ arrêté, j'ai obtenu 19,5 s, ceci avec le vent dans le nez. En fait, cette 125 Honda est lourde pour sa cylindrée (118 kg) et ce sont les accélérations qui en pâtissent quelque peu...

Fiche technique

Moteur : bicylindre 4 temps refroidi par air. Alésage course (44 x 41). Cylindrée 124 cc. Puissance : 15 CV à 11 000 t/mn. Compression : 9,4 à 1. Couple : 1,05 kgm à 9 000 t/mn. Carburateurs : 2 Mikuni de 18 mm de diamètre. Boîte de vitesses à 5 rapports, étagement : 1^{er} 2,615 à 1; 2^e 1,667 à 1; 3^e 1,286 à 1; 4^e 1,043 à 1; 5^e 0,880 à 1. Embrayage multidisques travaillant dans l'huile. Allumage : batterie-bobine 6 V alimentée par un alternateur.

Cycle : cadre poutre en tubes d'acier. Fourche AV télescopique. Suspensions AR à bras oscillants avec amortisseurs réglables en 3 positions. Roues : 250 x 18 à l'AV et 275 x 18 à l'AR. Freins double came de 160 mm de diamètre à l'AV; simple came de 160 mm de diamètre à l'AR. Réservoir essence : 10 l. Huile : 1,2 l. Poids : 118 kg. **Prix** : 3 150 F T.T.C. Importateur : Honda France, 20, rue Pierre-Curie, 93-Bagnolet.



Liste de contrôle

MOTEUR

Démarrage	très facile
Vibrations	infimes
Souplesse	moyenne
Nervosité	bien

TRANSMISSION

Embrayage	excellent
Passage de vitesses	très bien
Étagement	bien

FREINS (sur route)

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

SUSPENSION

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

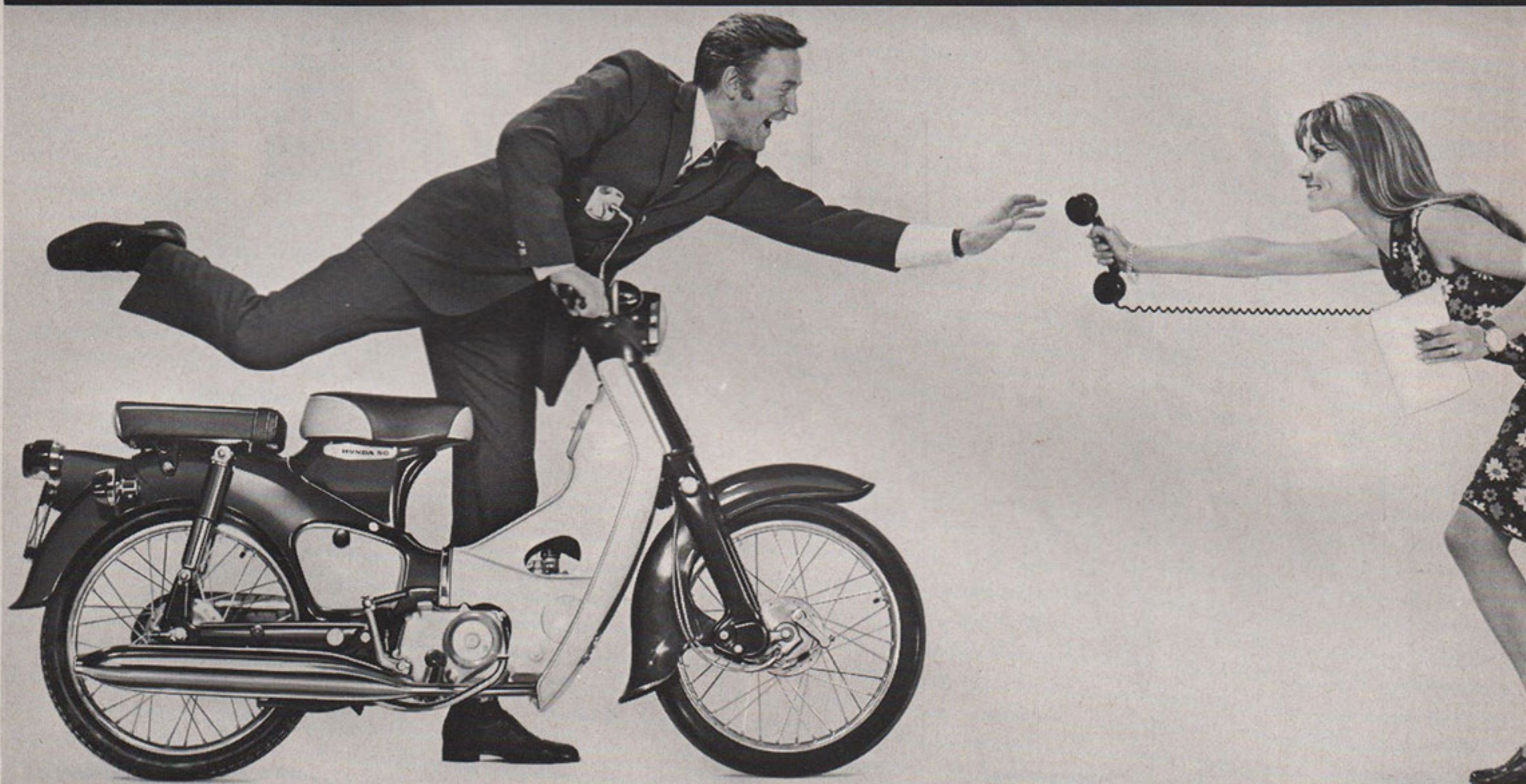
TENUE DE ROUTE

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

DIVERS

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

*avec le C.50 et C.50 M
4 temps, 3 mouvements
et vous y êtes encore plus vite*



Contact... démarreur électrique, et ça tourne.

Un bon ronronnement de moteur 4 temps, qui tourne rond, vite et bien.

Le C.50 M est une merveilleuse petite machine, en ville, mais qui sait garder son tempérament sportif... comme toutes les Honda. Finis les embouteillages, les problèmes de parking.

A peine le temps de prendre votre C.50 ou votre C.50 M et vous voilà arrivés.

Pas étonnant, le succès foudroyant que remportent dès leur apparition les Honda C.50 et C.50 M.

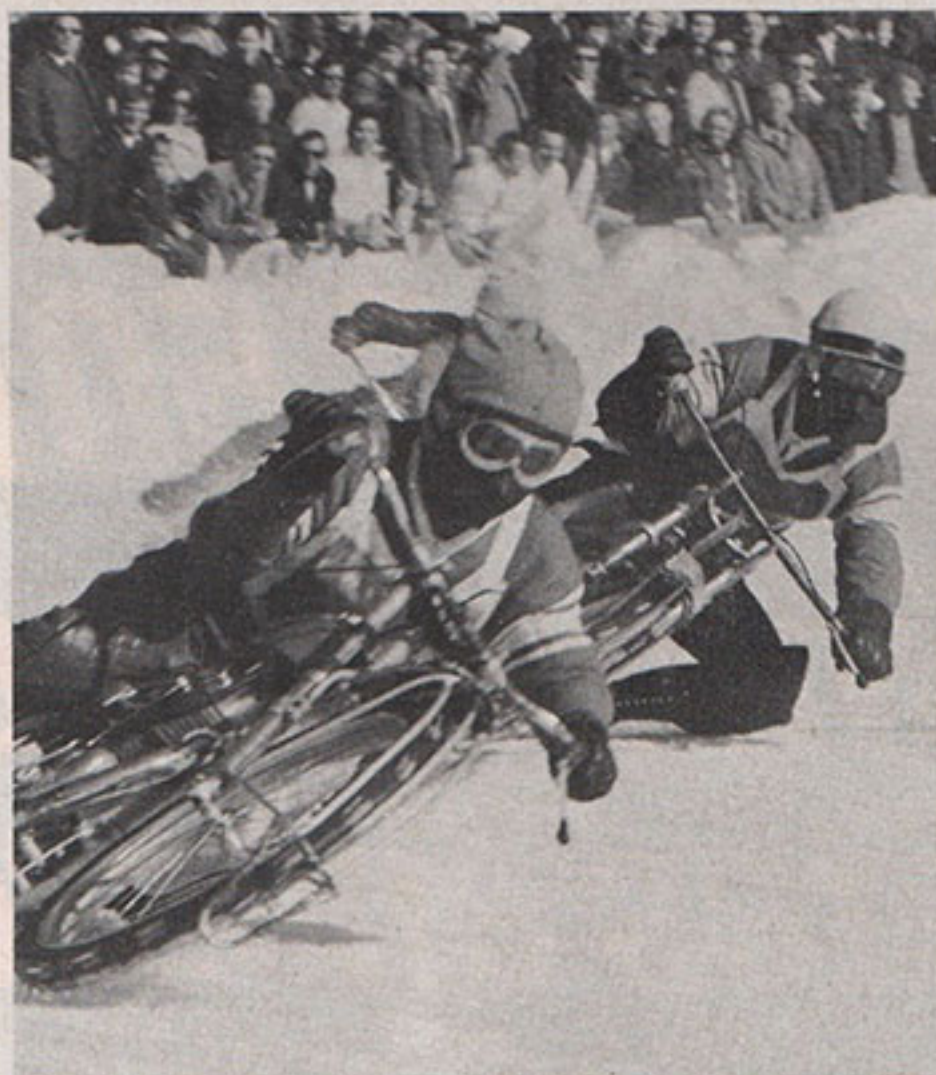
Moteur 4 temps 50 cm³, arbre à cames en tête. Embrayage semi-automatique.

Vitesse 80 km/h. Consommation 1,5 l aux 95 km

Pour C.50 M - démarreur électrique.

HONDA C50

C.50 M AVEC DÉMARREUR ÉLECTRIQUE



ICE RACE

Non, vraiment, je n'ai jamais vu des angles pareils! Les motos sont au moins couchées à 35°... voyez les photos. Et encore ça semble bien pire en vrai. De plus, ça va vite, très vite; dans les mêmes conditions, une voiture de rallye fortement cloutée, passe deux fois plus lentement.

Mais ensuite c'est terriblement dangereux, les clous, lors d'une chute, ça vous laboure la chair comme un rien. Dans ce stade de glace, le bruit est épouvantable et ça sent... le méthanol. Ce spectacle sidérant, ce sont les championnats du monde de courses sur glace.

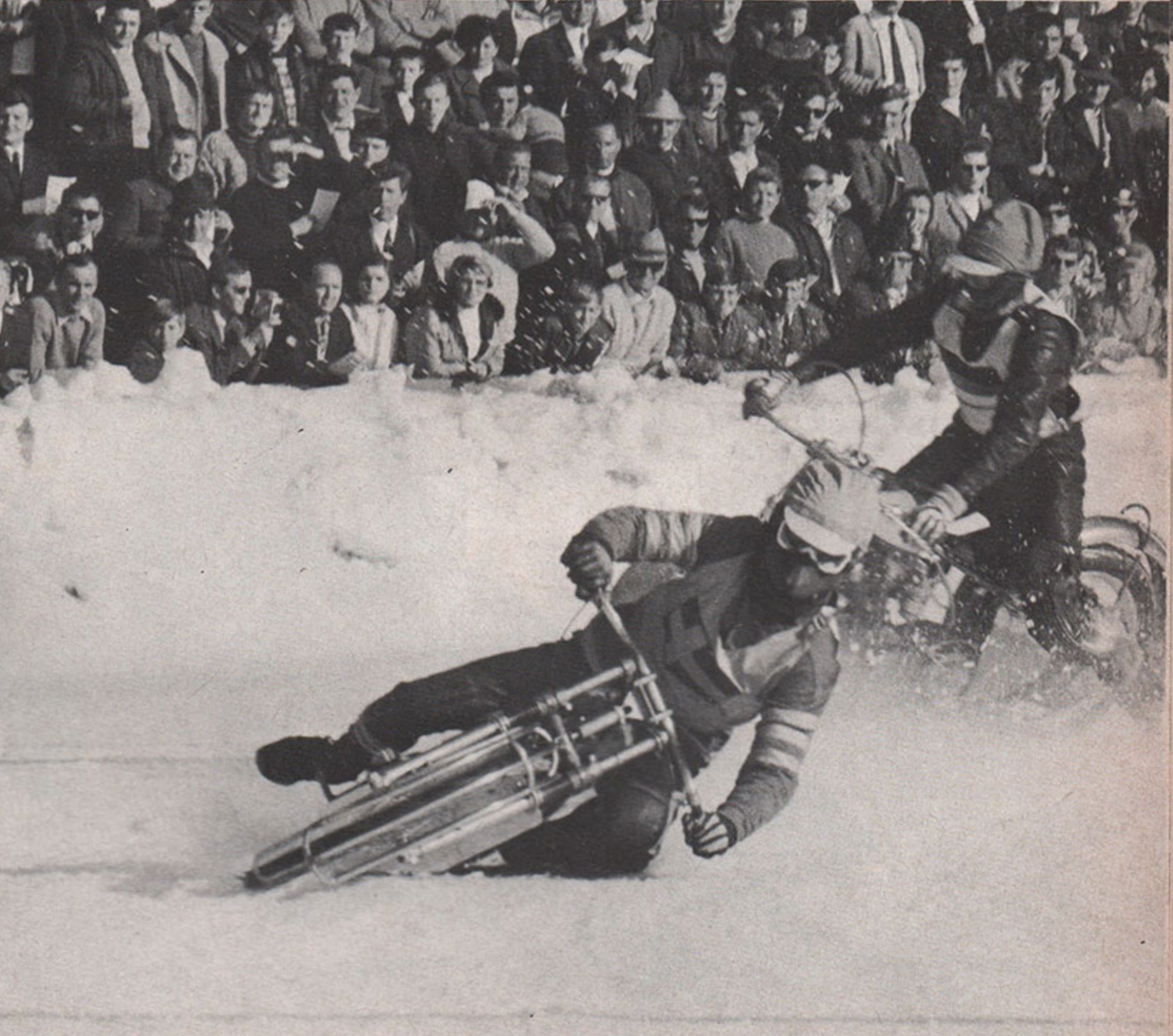
PAR C. LACOMBE



Cette année c'est en Bavière, exactement à Inzell que se sont déroulés ces championnats. La patinoire de vitesse a fait office de circuit dont le développement doit être obligatoirement de 400 mètres. Les concurrents accomplissent 4 tours de circuit par manche. Avant d'arriver à Inzell les pilotes de courses sur glace ont dû se qualifier aux quarts de finales et aux demi-finales. Il y avait cinq nations présentes en Bavière et dix-huit pilotes en tout. Cinq Suédois, trois Tchèques, quatre Russes, cinq Allemands de l'Ouest (les Allemands de l'Est n'ont pas obtenu de visas) et un Anglais. Dans le sud de l'Allemagne on est grand amateur de folklore et c'est derrière une fanfare bavaroise que les pilotes ont fait un tour de circuit pour être présentés au public. Ce que chacun souhaitait secrètement arriva... Le trombone glissa sur la glace et se retrouva les quatre fers en l'air, mais, imperturbable, il reprendra aussitôt sa place dans la fanfare. Il ne fut pas le seul à maudire la glissance de la piste. Pendant les entraînements, l'ambulancier qui devait aller chercher un blessé, s'est offert un magistral tête-à-queue... Dans le parc des coureurs les machines se font « réchauffer » c'est le mot car avant de faire tourner le moteur il est nécessaire de « préchauffer » les carters et cylindres soit à l'aide d'une lampe à souder ou d'un radiateur quelconque. Un petit malin avait même monté un radiateur d'huile le long du tube d'échappement, comme ça, son huile restait toujours à bonne température. Les moteurs de motos de course sur glace sont exactement semblables à ceux de speedway. Ce sont tous des moteurs tchèques, Jawa ou Eso (il y avait un seul Heldun) d'une cylindrée de 500 cc. Ces monocylindres longue course culbutés développent un peu plus de 50 CV. Cette puissance considérable pour des mécaniques aussi vétustes est obtenue grâce à un carburant à base de méthanol. La boîte de vitesses est à 2 rapports. La partie cycle, elle, est sensiblement différente de celle des machines de speedway. La partie arrière du cadre est plus longue et la fourche avant a un plus grand débattement. Son angle de chasse est aussi plus important et toutes les fourches sont munies d'amortisseurs de shimmy. Comme sur les motos de speedway il n'y a pas de frein et pas de bras oscillants non plus. Le guidon a une forme curieuse, il est plat à droite et relevé à gauche, ceci pour donner une meilleure position de conduite dans les virages qui sont tous à gauche. Un seul repose-pied sur ces motos, à droite, le pied gauche traînant à terre. Les garde-boue, très enveloppants par mesure de sécurité, sont faits de tubes solidement soudés. A l'arrière, sur quelques machines, une tige de fer descend plus bas que le garde-boue, elle fait office de butée lorsque la moto se cabre au démarrage. Les roues sont chaussées de pneus 300 x 21 à l'arrière et 27,5 x 23 à l'avant. Ce sont des pneus de speedway dont les crampons ont été coupés. Le cloutage est particulier, ce sont de gros rivets qui comportent un trou fileté en leur milieu, et c'est dans ce trou que se fixe la pointe d'acier longue de



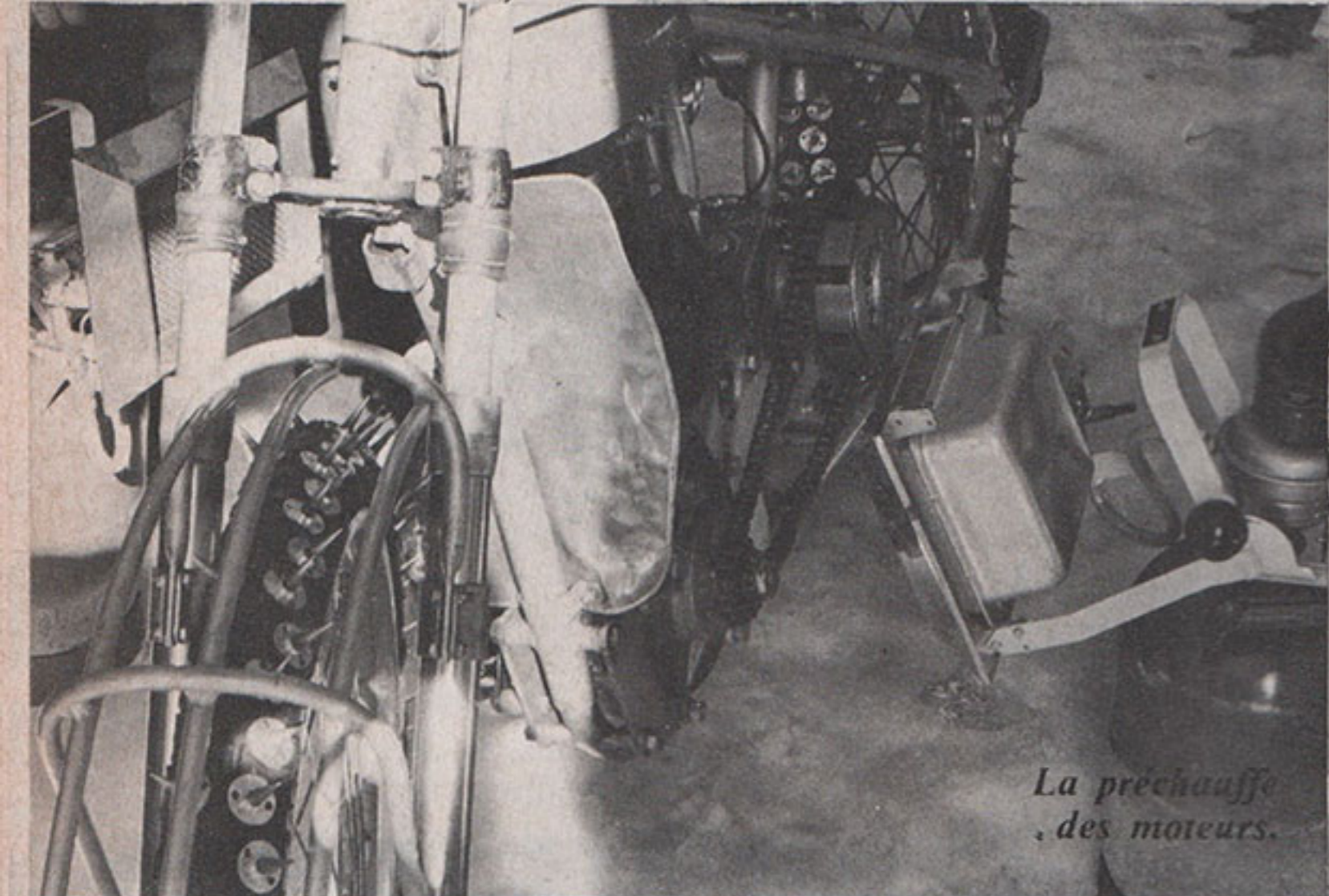
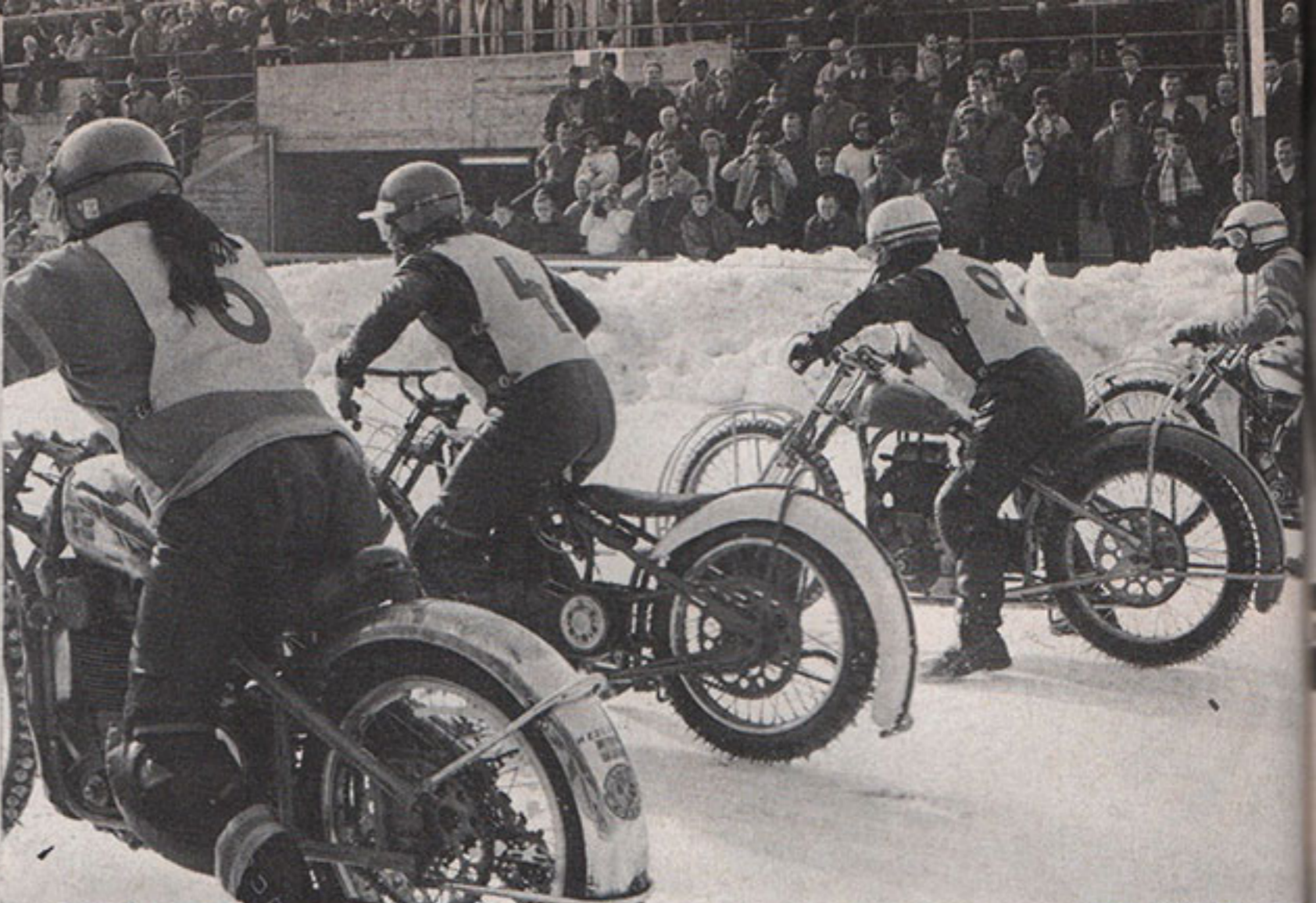
La roue avant
décolle
sous l'accélération.



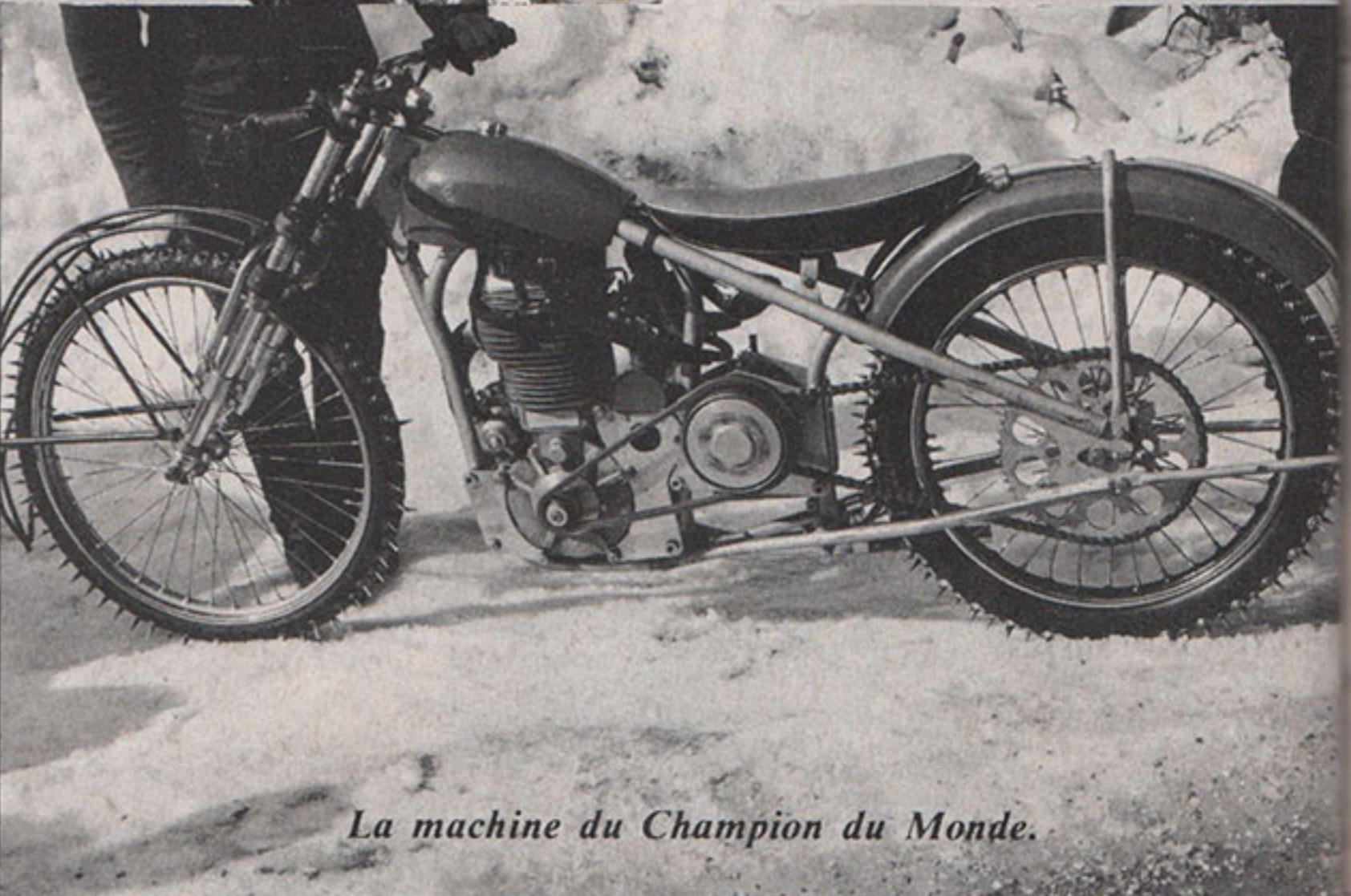
*Le guidon
à 10 cm de la piste.*



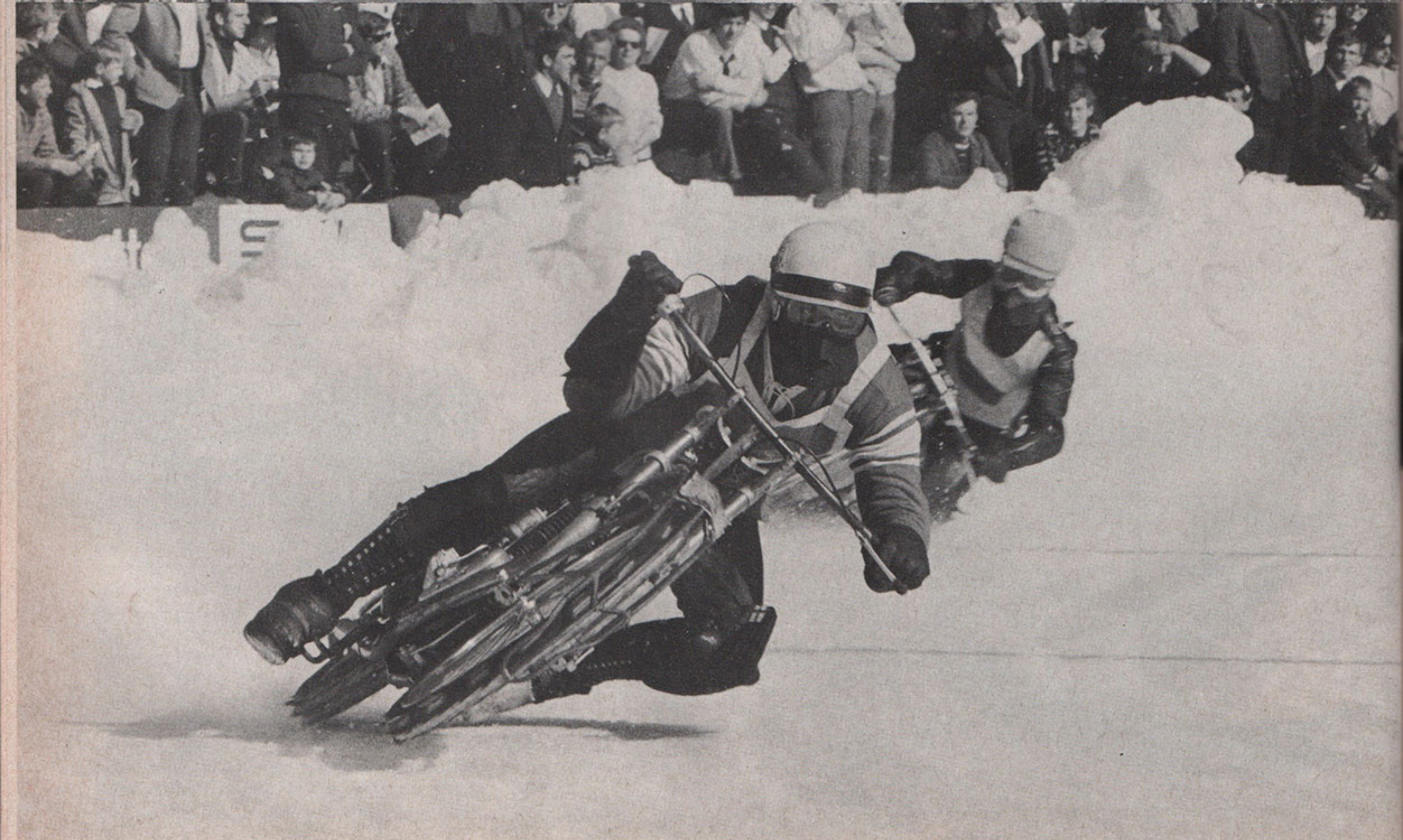
*Résultat
de la disqualification
d'un pilote russe.*

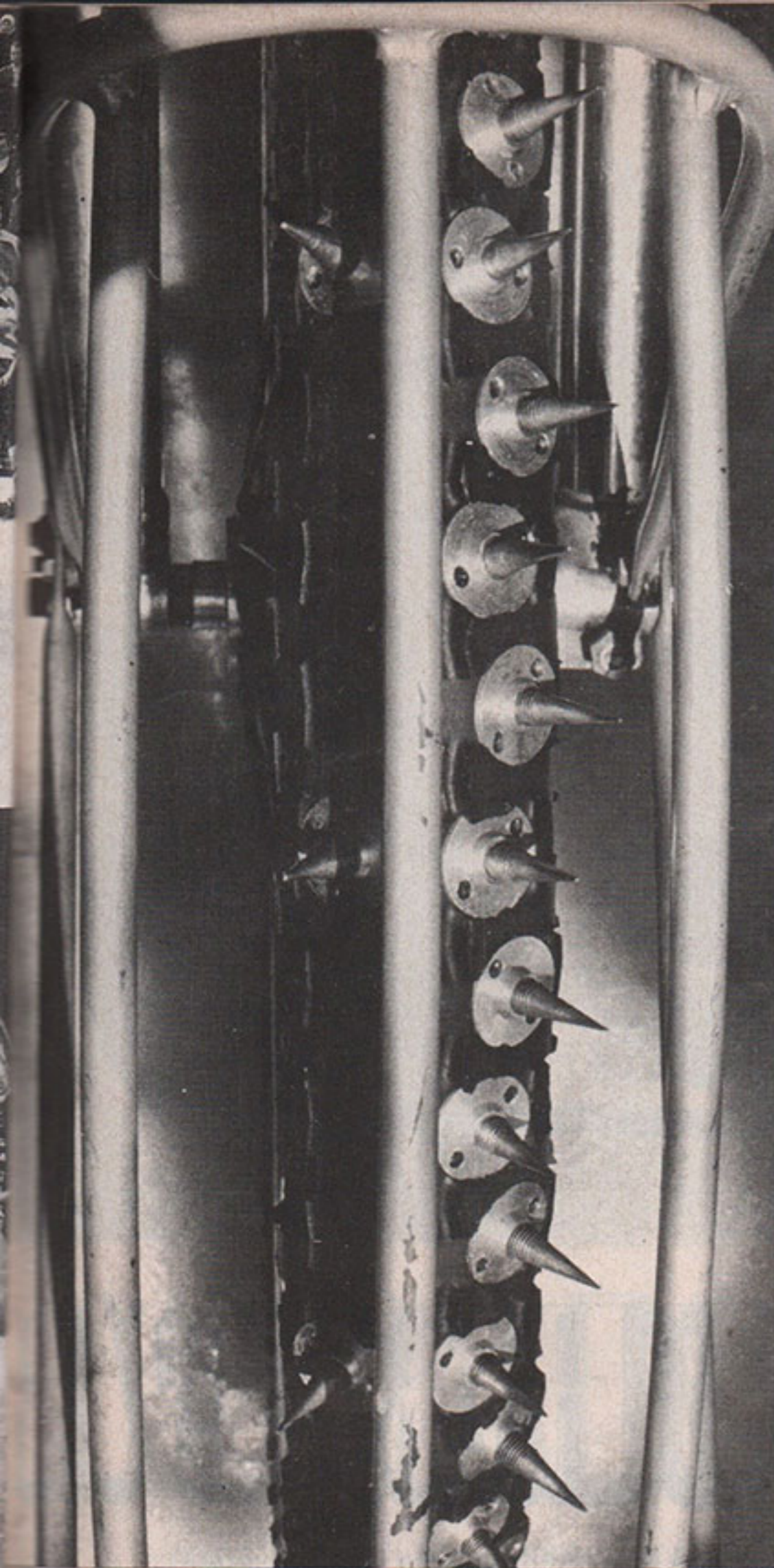


*La préchauffe
des moteurs.*



La machine du Champion du Monde.





Des pointes de 28 mm de long...

28 mm. Il y en a 105 sur le pneu arrière et 86 sur l'avant. Sur l'avant le cloutage est réparti de la façon suivante. A gauche du pneu 65 pointes, c'est la partie qui accroche le plus en virage, à droite il y en a seulement 21. Avant chaque course les pointes sont soigneusement affûtées. Après les machines, voyons les hommes. Morphologiquement, ils n'ont rien de particulier, mais c'est leur équipement qui les singularisent. Ils portent une sorte de masque de cuir qui les protège des projections de glaçons arrachés par les pointes des concurrents précédents. Leur culotte, en gros cuir, est semblable à celle des crossmen ainsi que leurs bottes. Toutefois, la botte gauche qui traîne à terre est munie d'un sabot d'acier et le genou gauche est protégé par un morceau de pneu lisse de préférence. Vous verrez pourquoi plus loin.

SUR LA POINTE DES CLOUS

Mais voici la première manche, il y en aura 20 en tout qui réuniront chaque fois quatre pilotes. Les machines pénètrent sur la piste comme dans une arène. Elles n'ont pas l'air monstrueuses, plutôt squelettiques et ridicules et pas du tout esthétiques. Le bruit d'échappement n'est pas particulièrement mélodieux, ça pétarade comme les vieilles bécanes. Somme toute ces machines ne sont pas du tout impressionnantes. Elles se dirigent maintenant, sur la pointe des clous, vers la ligne de départ. Elles se rangent en ligne derrière un fil qui barre la piste... les régimes des moteurs montent, les pilotes, coudes écartés, buste penché appuient fortement sur les guidons. Le départ est donné. Pendant quelques dixièmes de seconde les motos restent sur place. Les roues arrière mordent la glace, les clous cherchent appui. Puis les motos se cabrent sous l'accélération et plus que jamais les pilotes poussent sur les guidons. Vingt mètres plus loin ils passent la seconde, juste avant d'attaquer le premier virage où ils disparaissent rapidement derrière un écran de poussière de glace. Sur la courte ligne droite opposée, les pilotes se cramponnent aux guidons pour contrer le shimmy de la roue avant, causé par le cloutage. Voici le second virage. Ils coupent un peu les gaz et jettent brusquement leurs machines dans la courbe. Leur genou gauche touche le sol glacé et le guidon gauche est tout juste à dix centimètres de la piste... c'est effarant! Sous l'effet de l'accélération, la roue avant se soulève un peu et l'arrière fait de brusques écarts, là c'est l'extrême limite. Lorsqu'ils ressortent de la courbe, c'est vraiment tangent, certains prennent même appui sur le talus de neige tassée. Et à nouveau, la ligne droite et encore un virage. Lorsque les concurrents sont de force égale, ils rentrent de front dans la courbe et passent tant bien que mal en se touchant parfois. Comme spectacle à émotions on ne fait guère mieux. Après quatre manches la piste ressemble plus à une fondrière qu'à une patinoire de vitesse et il est nécessaire de resurfacer la glace. Ceci fait, la ronde endiablée recommence. Durant ces championnats la supériorité des pilotes Russes fut écrasante. Ils terminent premier, deuxième, troisième et cinquième au classement



final. Le champion du monde, Kadyrov Gabtachman est un petit homme trapu âgé de 28 ans alors qu'il en paraît tout juste vingt. Sur cinq manches il en remporta quatre et finit une fois second. C'est son troisième titre de champion du monde. Le second, Lombotzki Juri s'octroie trois premières places et deux secondes. Le troisième, Zibrov Vladimir a manqué de peu le couronnement, il gagna quatre manches et chuta bêtement dans la cinquième alors qu'il n'avait aucun adversaire valable à battre. La quatrième place revint à un Tchèque, Szab Antonin. Il a fallu une manche supplémentaire pour le départager de Zibrov. Hélas, dans le dernier virage du quatrième tour, il chuta durement dans le talus de neige et se cassa un pied. Le cinquième, Samoradov Boris, champion du monde 1967, s'est fait disqualifier dans une manche pour avoir volé le départ. Une fois la sentence du directeur de course prononcée des huées de protestation parcoururent la foule. Bientôt des centaines de boîtes de bière furent jetées sur la piste et stupidement les commissaires de course, furieux, les relancèrent dans le public qui n'apprécia pas du tout ce geste. Quelques spectateurs descendirent sur la glace pour se bagarrer avec les commissaires, ce fut l'émeute. Il faudra que le manager de l'équipe russe déclare officiellement la disqualification de son pilote pour ramener le calme. Décidément, c'est spectaculaire à tout point de vue, les courses sur glace!



*Kadyrov...
un troisième titre.*



CONSTRUCTEURS FR

Charles Cusson est ingénieur Arts et Métiers. Sa passion, c'est l'automobile, et plus particulièrement la voiture de course. A le voir, très calme, très réservé, parlant calmement, *mezzo voce*, on l'imagine volontiers penché sur une planche à dessin plutôt que dévoré par le démon de la compétition. Pourtant, c'est bien le cas, et s'il ne le laisse pas deviner par le ton, il

l'exprime très bien

par le sens de ses

paroles.

INCONNU

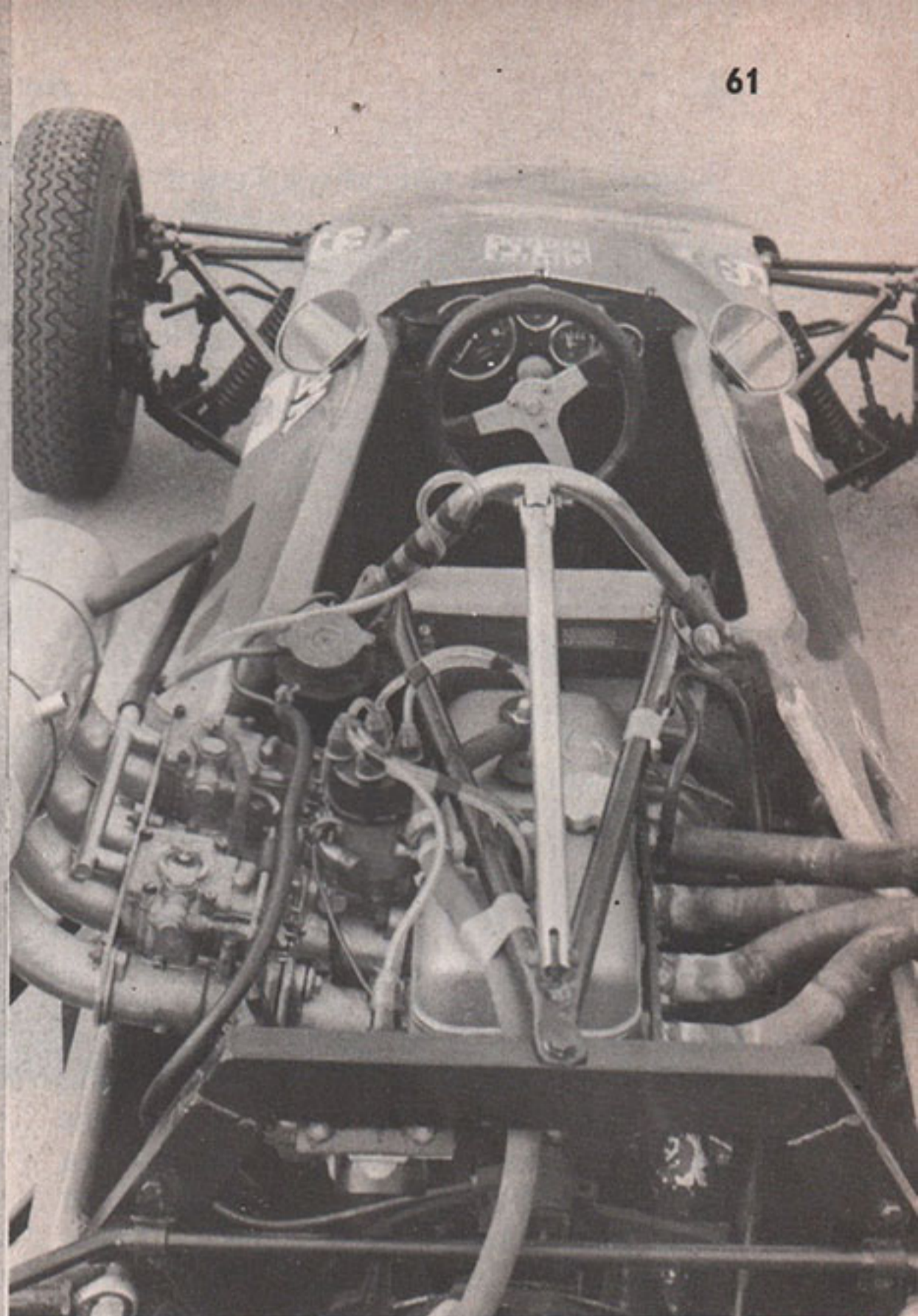
Avant de s'intéresser à la Formule France, Charles Cusson avait déjà plusieurs réalisations originales à son actif. Son premier prototype, il le construisit en 1957. Il s'appelait Atla, et c'était une berlinette à mécanique Renault dans le goût de l'Alpine. Suivirent deux autres coupés, équipés de Peugeot 403, puis 404.

L'ARPA n'est donc pas un coup d'essai, encore qu'elle soit sa première monoplace. Dès que parut le règlement de la nouvelle formule nationale française, fin 1967, Cusson contacta un autre ingénieur A. M. de ses amis, Michel Fontaine, qui lui, travaille à Nord-Aviation. Puis le duo se transforma en trio avec l'arrivée de Gérard Cotteret, et la petite équipe ainsi constituée décida de se lancer dans l'aventure. Dans les premiers mois de 1968, l'auto était pensée et dessinée, et bientôt commençait la construction qui, malheureusement, allait s'avérer la phase la plus longue de l'opération.

La voiture fut en effet réalisée « à temps perdu ». Pendant les week-end, ou bien au cours de longues soirées, en dehors des heures de travail. Le local utilisé était celui de la société ARPA (d'où le nom) dont Charles Cusson est gérant, ces initiales signifiant tout simplement Ateliers de Réparations Plastiques Automobiles. Ses locaux sont situés dans la proche banlieue parisienne, 5 avenue du Onze-Novembre, à Antony.

Ainsi l'Arpa ne fit-elle ses premiers tours de roues qu'à l'occasion de la dernière course de la saison, fin septembre à Albi. Elle manqua la qualification pour 7/10 de

Charles Cusson



ANCAIS

seconde, contre des voitures ayant bénéficié d'une saison entière de mise au point, et surtout en raison de l'éclatement d'une durite qui abrégua fâcheusement la séance d'essais.

Officiellement, l'Arpa n'a donc jamais couru. Mais dans le parc fermé d'Albi, j'avais remarqué cette nouvelle venue à la forme originale, rehaussée d'une vive peinture orange, qui tranche avec les éléments de suspension de couleur noir mat. Le petit groupe qui la couvrait m'était tout à fait inconnu, j'avais pris contact. Puis, aussi discrètement qu'ils étaient venus, ils plièrent bagages et l'on n'entendit plus parler d'eux...

En mars, Gérard Cotteret me téléphona pour me proposer d'essayer la voiture. Cela m'intéressait d'autant plus qu'ayant eu l'occasion de conduire les créations des constructeurs « confirmés » (Alpine, Grac, Élina, Pygmée), j'étais curieux de voir ce que pouvait donner une construction purement artisanale par rapport aux productions à la réputation bien établie. Je dois dire aussi qu'à Albi, j'avais pu m'assurer du sérieux des structures de l'Arpa. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à Montlhéry par un beau samedi ensoleillé.

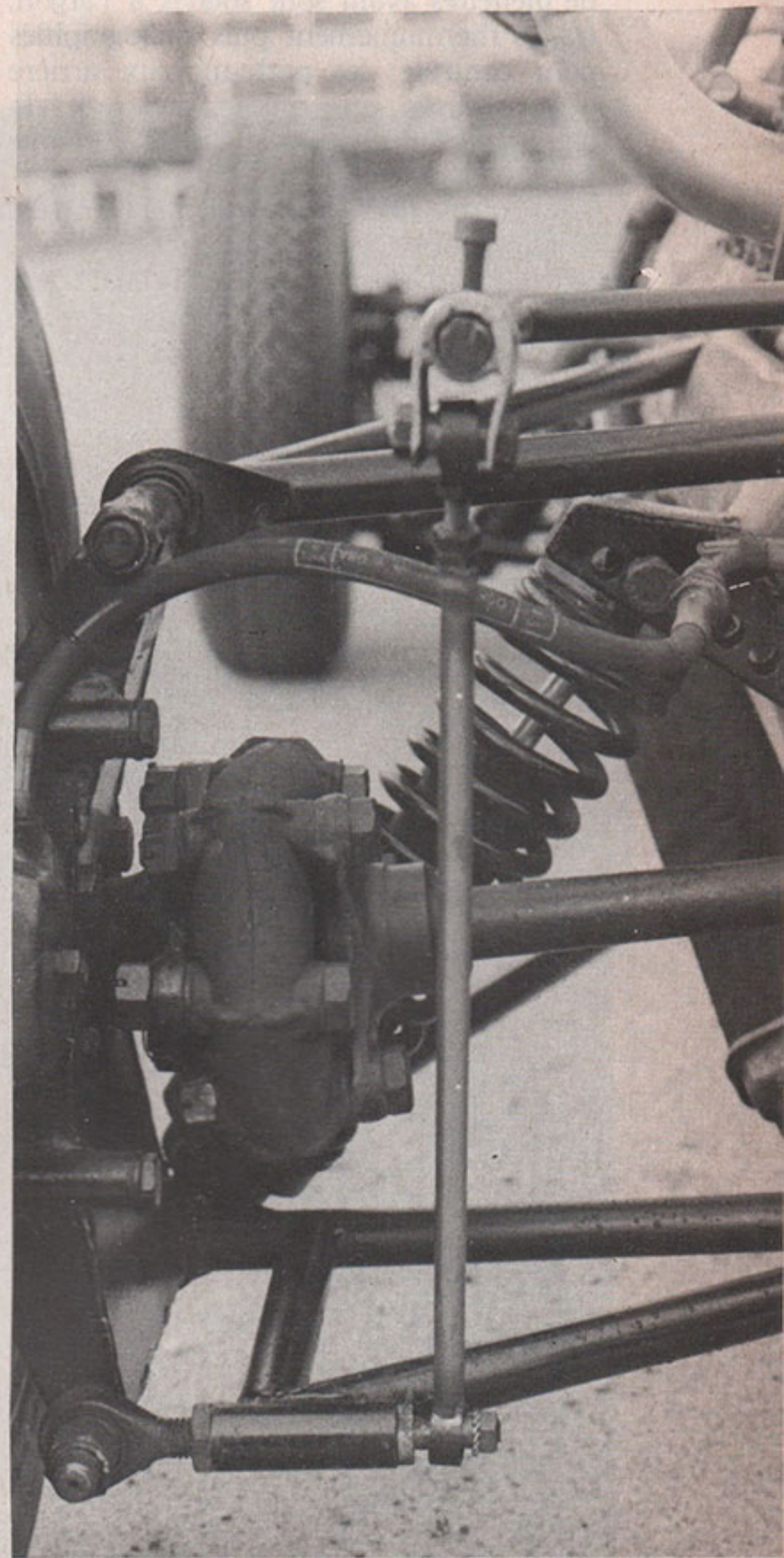
DU SOLIDE, DU COSTAUD...

L'Arpa n'est certes pas une voiture révolutionnaire, mais elle est cependant fort originale. On l'a dit, la première chose que l'on remarque en la voyant, ce sont

ses lignes à la fois sans courbures, et très enveloppantes. Ces deux caractéristiques, jointes à la robe orange vif, font d'abord croire à un volume très important. En fait, l'Arpa n'est pas si grosse qu'elle le paraît, et si son maître-couple n'est pas des plus bas, il n'a rien d'excessif (65 cm de largeur) si on le compare par exemple à celui d'une Élina! Du reste, la notion de maître-couple, et plus généralement d'aérodynamisme n'est que fort secondaire dans le cas d'une monoplace à roues non carénées, le corps fuselé n'intervenant guère que pour environ 10 % du Cx de l'ensemble...

Les dimensions générales de la voiture sont des plus classiques, et l'on n'a pas suivi la tendance au raccourcissement de l'empattement lancée par Tecno. L'Arpa affiche 2,18 m, pour des voies de 1,42 m (AV) et 1,38 m (AR).

Construit selon une technique très aéronautique, le châssis est monocoque en plastique. Le matériau utilisé est une mousse pré-expansée, se présentant en feuilles, appelée Klegecell. En passant, il faut donner un coup de chapeau au fabricant, Kléber-Colombes, qui l'a fourni gracieusement à Arpa. Le Klegecell, d'une épaisseur de 15 mm, forme l'âme de la coque, une fois qu'il est « sandwiché » entre deux couches de tissu de verre. Il offre l'intéressante caractéristique d'être en même temps très résistant (densité 100 kg/m³) et d'un poids acceptable. Très fermée sur le dessus, cette coque se rapproche en somme d'un tube, enfilé sur quatre couples transversaux en tubes rectangulaires de dimensions plus que généreuses (50 x 30, en 2 mm d'épaisseur...). Cet ensemble est immensément résistant, certainement plus qu'il ne serait strictement nécessaire. Mais c'est volontairement qu'elle a été ainsi surdimen-



sionnée, afin de répondre à l'esprit de la Formule France : entretien économique, énorme robustesse pour qu'en cas de choc, les dégâts soient circonscrits au seul point d'impact, sans répercussions sur le reste du châssis. Pour ce faire, le plastique est nettement supérieur à tout métal ou alliage métallique. Au total, la coque complète pèse 66 kg, dont 28 sont à mettre au compte des tubes.

SIMPLICITÉ, PAS RUSTICITÉ

D'une façon systématique, les créateurs de l'Arpa ont eu recours aux solutions les plus simples et le meilleur marché possible. Un maximum de pièces de série est utilisé à cet effet. Ainsi trouve-t-on un radiateur de R 16 strictement d'origine; une crémaillère complète de R 8 avec son pignon de série, accouplée à des biellettes Simca (la sortie de la colonne étant décentrée, celle-ci est de forme «brisée», avec deux cardans, ce qui n'est pas sans intérêt du point de vue de la sécurité, en cas de choc); le support du volant, sur roulement à billes, est une pièce... Motobécane! Tous les freins sont des ensembles Simca, les disques arrière, très épais, provenant du Coupé Bertone; les supports de biellettes avant sont soudés à l'argon, traités thermiquement puis radiographiés pour contrôle; les porte-moyeux arrière sont réalisés en mécano-soudure; la commande de vitesses vient en droite ligne de la R 16.

Les suspensions sont logiquement ancrées sur les couples transversaux. On a utilisé le strict minimum de rotules Unibal, juste assez pour permettre un réglage, le reste étant monté sur silent-blocs. Des combinés

ressort-amortisseur Nivelroad sont montés. L'épure choisie ne consent que d'assez faibles variations de carrossage, afin d'utiliser dans les meilleures conditions les bandes de roulement particulières aux pneus Michelin XAs. Ceux-ci, 155 x 13 à l'avant et 175 x 13 à l'arrière, sont montés sur des jantes d'origine Simca respectivement élargies à 5" 1/2 et 7". De l'ensemble, il se dégage une très favorable impression. C'est simple, pratique, mais manifestement pensé, on ne perçoit aucun signe d'improvisation. Il ne s'agit sans doute pas d'un petit bijou de finition comme l'est, par exemple, une Grac MT6, mais l'aspect de l'Arpa est néanmoins très «professionnel», parce que fonctionnel.

UN COMPORTEMENT EXCEPTIONNEL

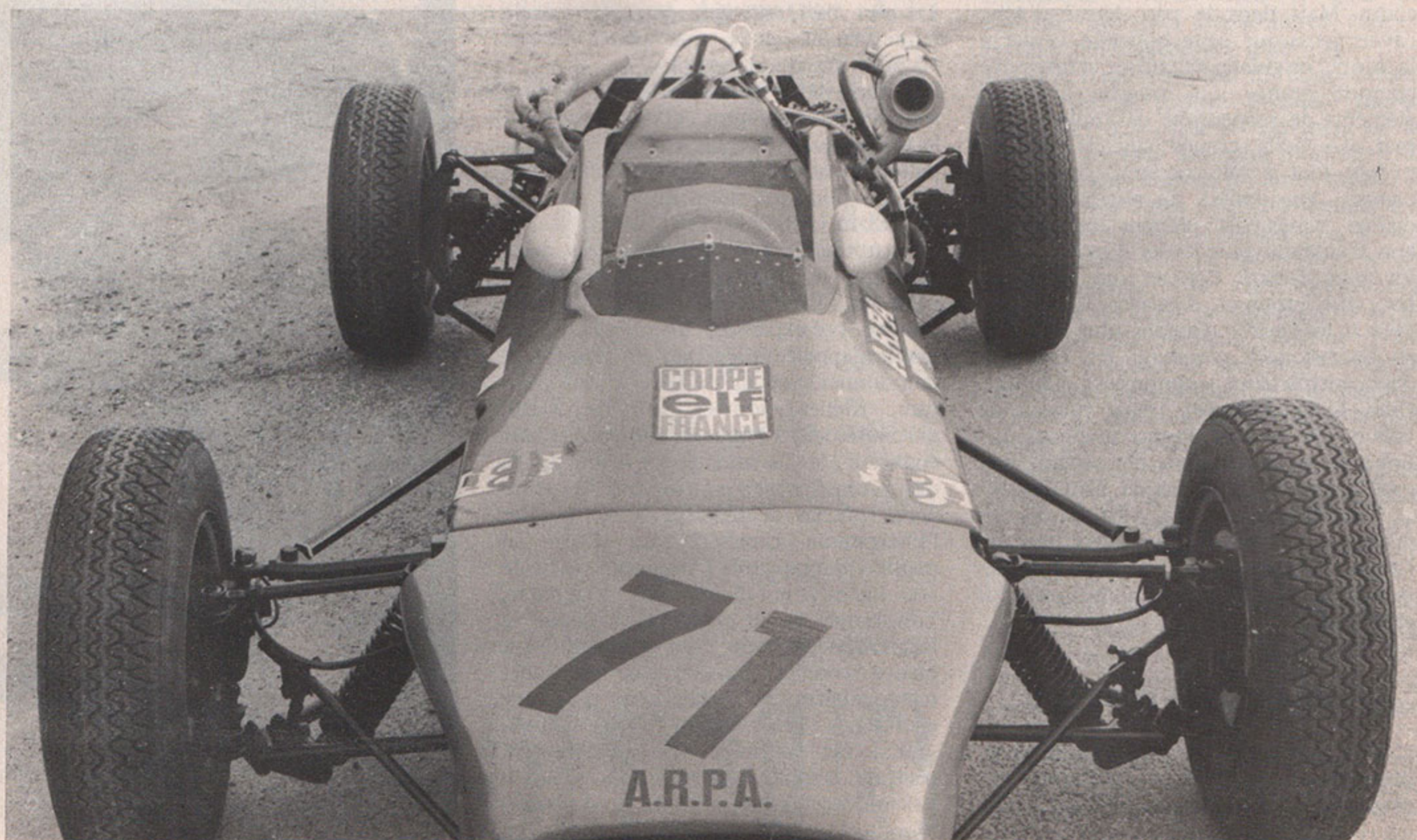
On s'installe à bord sans difficultés notables. Le pédalier est réglable en profondeur, le volant de très petit diamètre (26 cm) aussi. Ce qu'il y a de particulièrement notable, c'est le fait que les épaules sont complètement recouvertes par la partie supérieure de la carrosserie. Pour ma part, je ne pouvais pas voir le manomètre de pression d'huile, et je ne pouvais pas non plus profiter de ce que la position du volant est réglable, car l'ouverture du cockpit se rétrécit à ce point vers l'avant qu'au delà d'une certaine distance, on ne peut plus passer les mains entre la jante de cuir et les rebords de caisse.

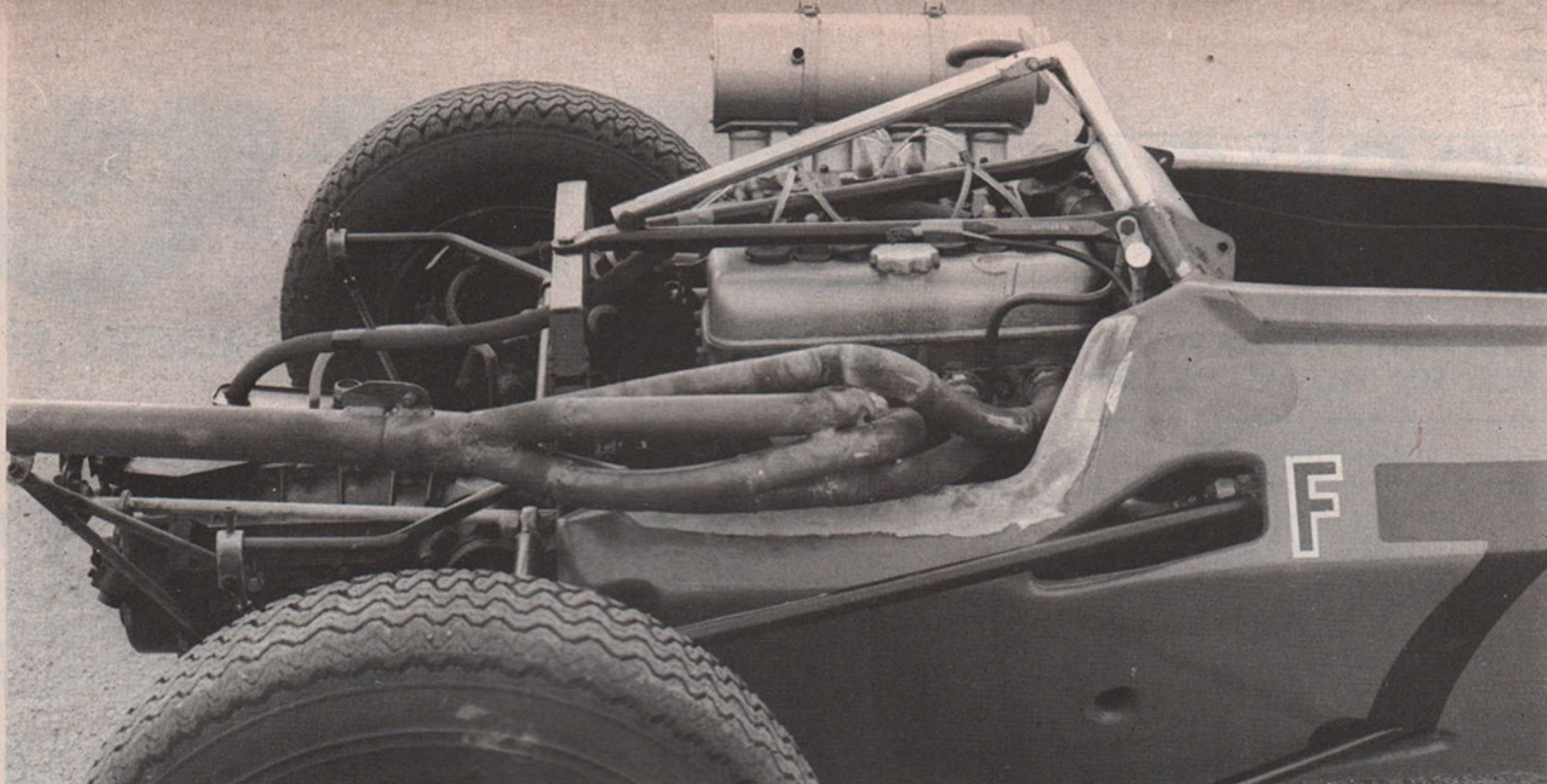
Le changement de vitesses, par un court levier, se trouve à droite, un peu éloigné du volant peut-être. Tous les rapports s'enclenchent avec facilité, excepté le troisième en rétrogradant avec lequel j'ai connu de sérieux déboires, voire quelques

«chaleurs»... Mais Marcel Morel, qui tourna sur la voiture après moi et est d'une taille plus normale, ne connut aucun problème de ce côté.

Comme on sait, toutes les FF souffrent d'un poids non suspendu excessif en raison de la lourdeur de leurs jantes en particulier. L'Arpa ne fait pas exception à la règle, mais les réactions de direction sont vraiment peu brutales et il n'est pas nécessaire de s'accrocher au volant, même sur une piste aussi chahuteuse que la ligne droite de la forêt à Montlhéry. Ce que l'on note par contre, c'est un léger louvoisement de la voiture autour de son axe, peut-être dû à la présence de silent-blocs au lieu d'Unibals. A ce sujet, M. Cusson m'a précisé que la seconde Arpa, qui sera construite d'ici juin prochain, sera entièrement montée sur rotules, la différence de prix n'étant en fin de compte que relative. Quoi qu'il en soit, le phénomène décrit n'est nullement dangereux ni même inquiétant, à peine déplaisant lors des premiers tours de roues.

L'exceptionnel équilibre de cette voiture est, lui aussi, immédiatement évident. Elle est d'une peu commune facilité à conduire, se prêtant à tous les styles, légèrement sous-vireuse en courbe comme il se doit, se transformant en survireuse dans les virages serrés, sans brutalité excessive. Le comportement naturel peut être altéré au volant et à l'accélérateur selon les besoins. Certes, l'Arpa est perfectible sur ce plan, d'abord parce qu'elle roule trop, ensuite parce que la barre anti-roulis arrière choisie est d'un diamètre sans doute excessif (15 mm). On sent donc une certaine paresse à réagir, qui disparaîtra à coup sûr lorsque les réglages auront été perfectionnés. Mais





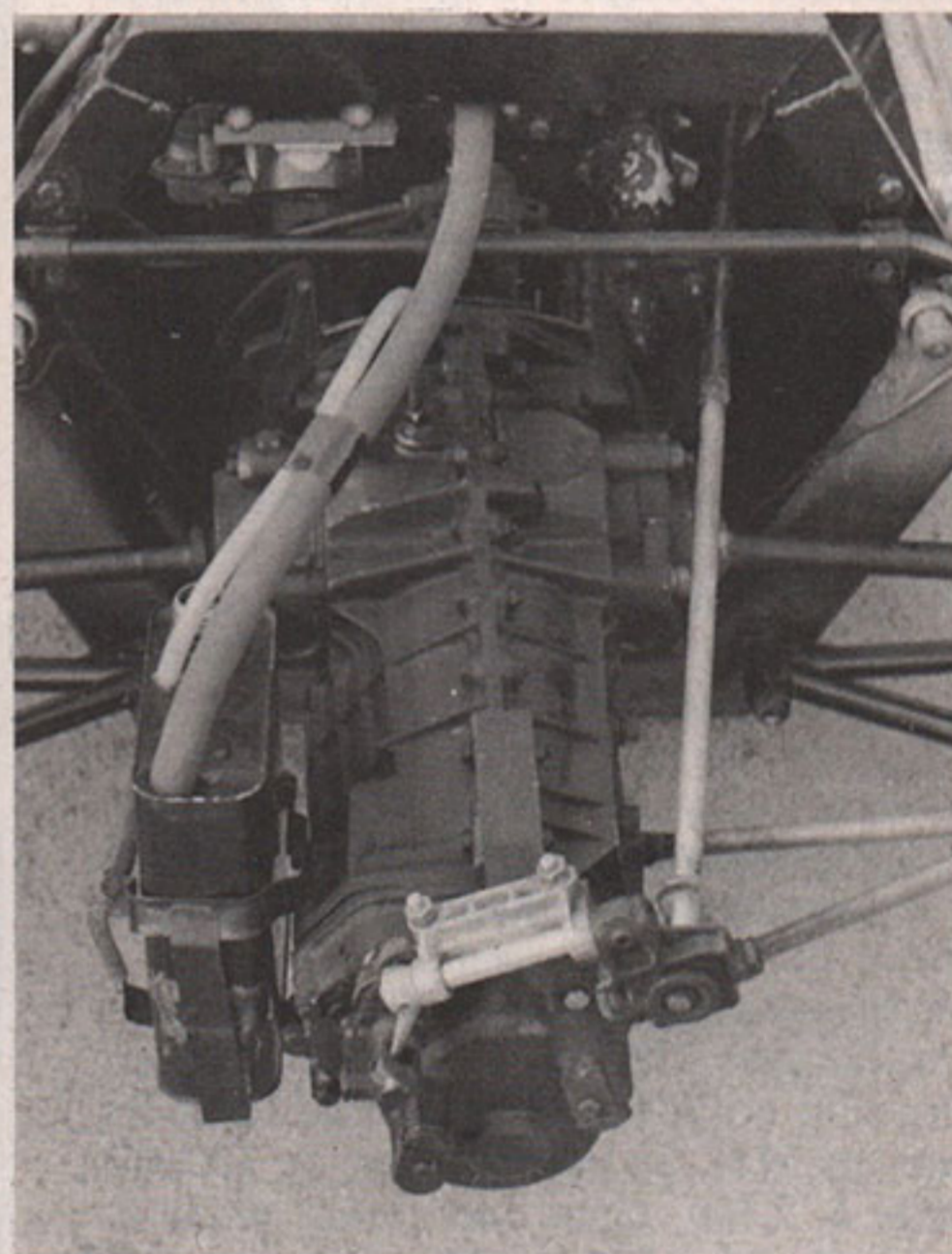
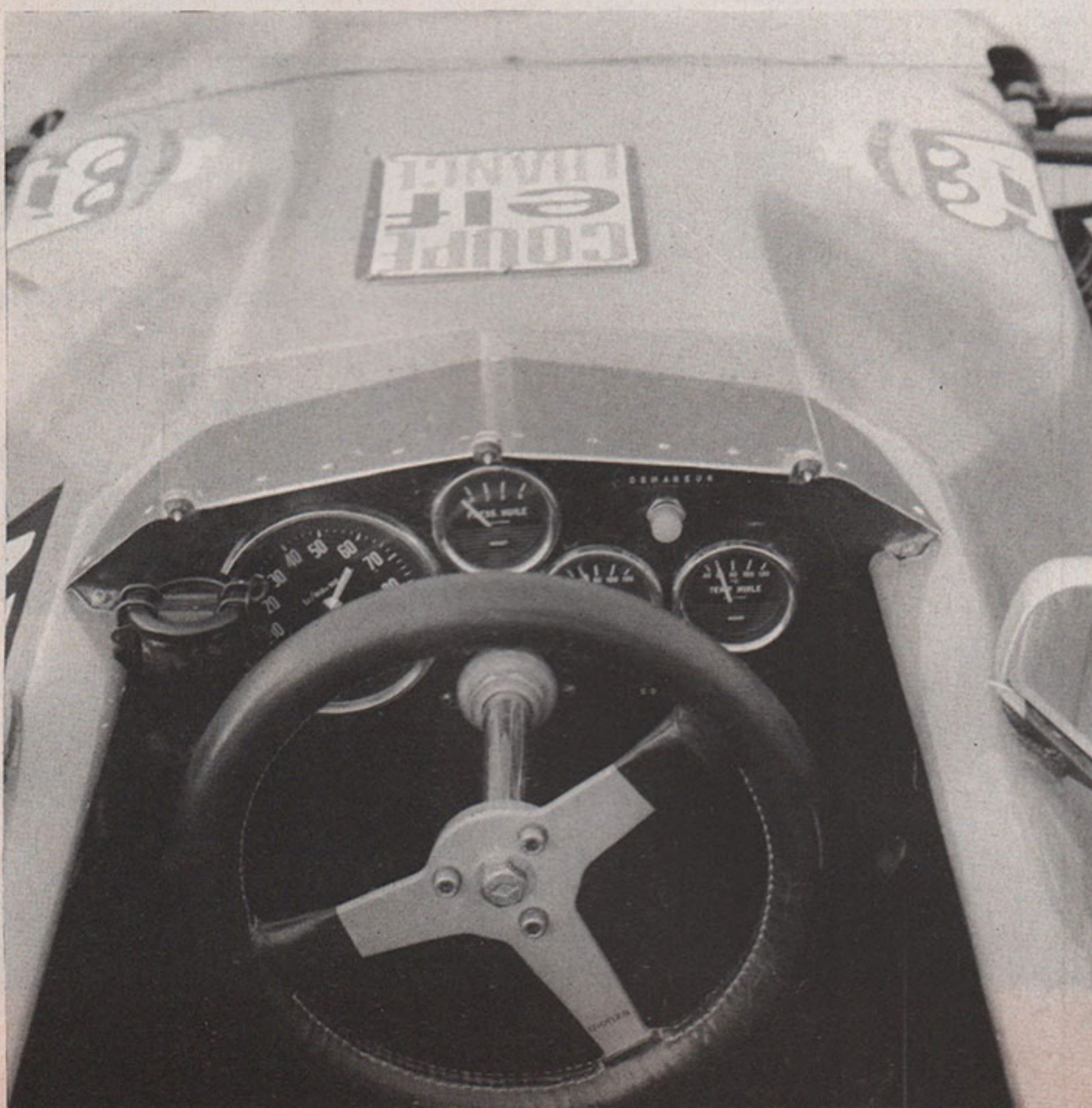
fondamentalement, la stabilité de l'Arpa est un fait acquis, et elle m'a plus qu'agréablement surpris. Dans ce domaine, cette voiture supporte aisément la comparaison avec ses concurrentes les plus cotées.

En définitive, la seule faiblesse que l'on pouvait reprocher à l'Arpa au moment de l'essai résidait dans de très mauvais freins. La pédale était dure, dépourvue de course et de sensibilité, il était pratiquement impossible de prendre une zone de freinage sérieuse. En soi, le système n'a rien de particulier, et l'on ne voit pas ce qui peut l'empêcher de fonctionner correctement. Les garnitures étaient en principe des Ferodo DS 11, c'est-à-dire parfaitement appropriées. Il y a donc ce que l'on appelle en jargon de métier « un loup quelque

part », qui devrait être éliminé sans trop de peine après vérification systématique de toute l'installation.

ET QUI DONC DISAIT...

... qu'il n'y a pas de constructeurs de voitures de course en France? Presque complètement inconnus si l'on excepte un petit cercle d'initiés, les gens de Arpa prouvent avec talent le contraire. Or, ils ne sont pas les seuls à être ignorés, quoique valables. Ils ont construit de toutes pièces une voiture qui non seulement est excellente, mais encore ne doit rien à personne pour ce qui concerne sa conception. Ce que nous leur souhaitons de tout cœur, c'est de ne pas en rester là!



LA WM : VARIATION SUR UN THÈME DE 204

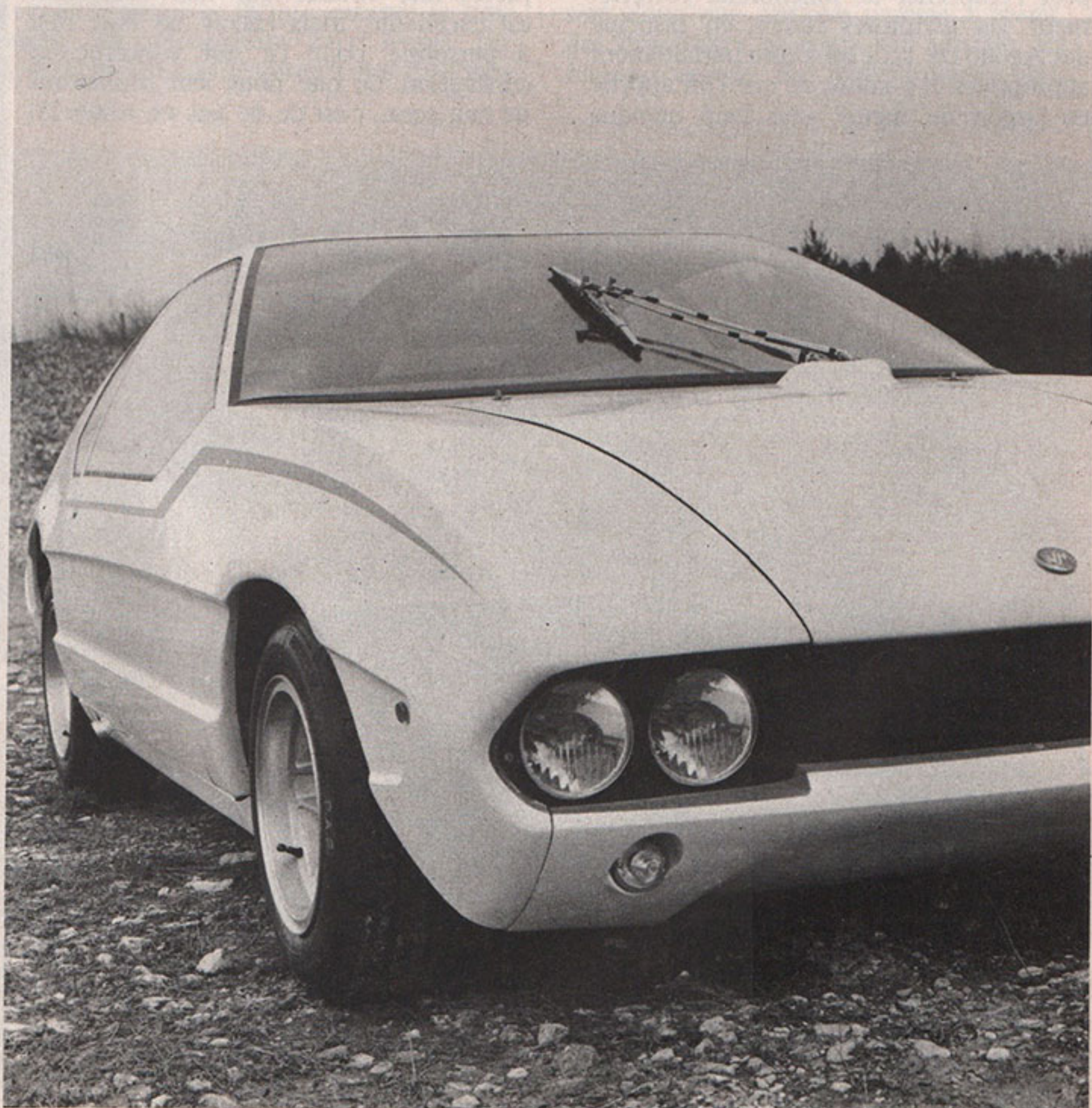
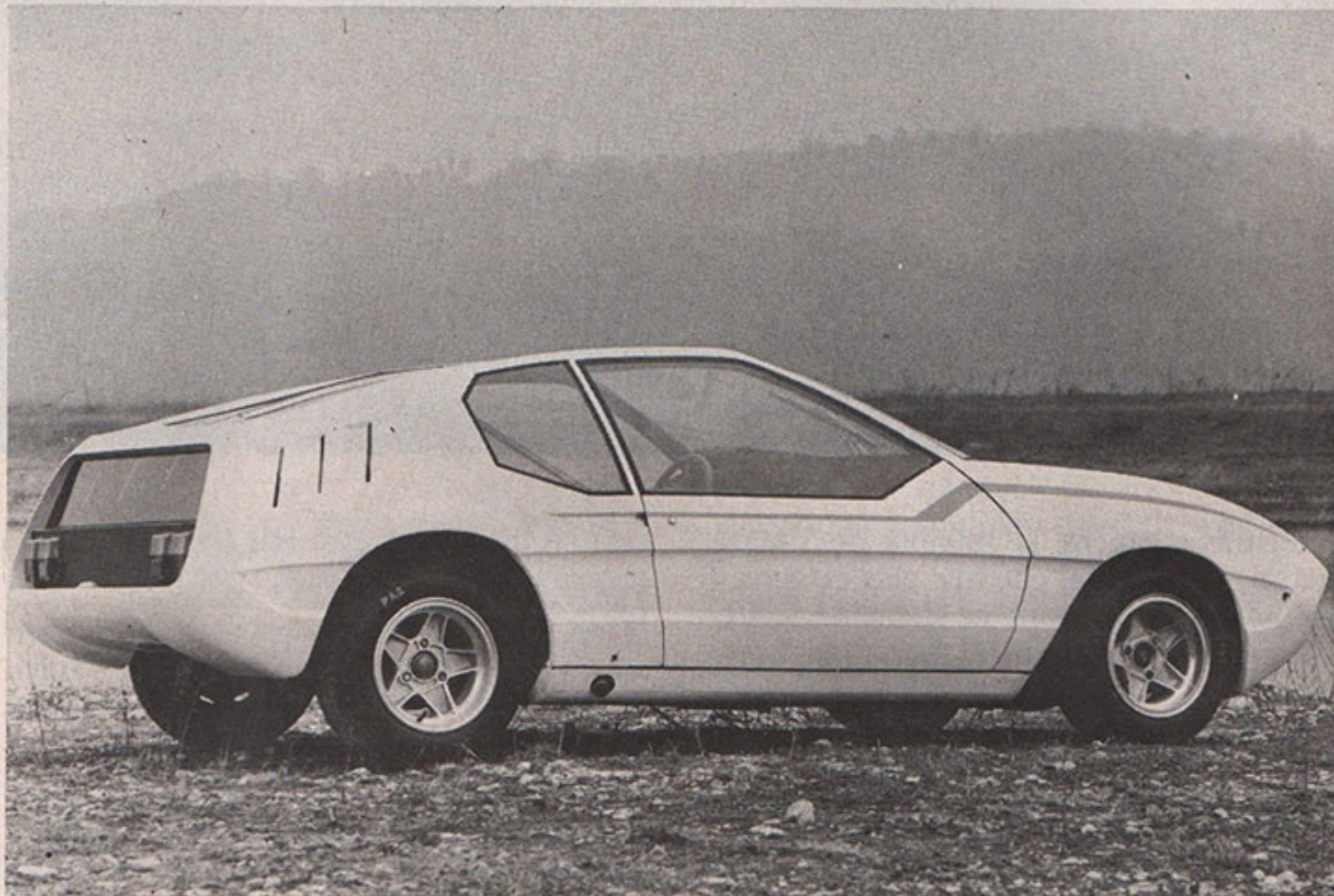
Un petit village de Seine-et-Marne dans la grande banlieue de Paris : Thorigny. Au fond d'une allée à droite, un atelier. Devant, une Berlinette Alpine et un Coupé 204. Autour, des voisins qui commencent à en avoir assez des péta-rades. Voilà, le décor est presque posé. C'est là que travaille une équipe de jeunes mordus des courses automobiles, qui sont aussi des techniciens. Tous travaillent au centre de recherches de Peugeot. Tout en précisant bien que leur entreprise est tout à fait personnelle, ils viennent d'achever la construction d'un prototype dérivé d'un Coupé Peugeot 204. Leur très belle petite réalisation leur a déjà coûté quelques 800 heures de travail. En la construisant, ils voulaient concrétiser les idées qu'ils avaient dans la tête, mais dans un but bien précis : la compétition. Certes, ils reconnaissent qu'ils auraient préféré partir sur des bases entièrement nouvelles et rompre catégoriquement avec la fabrication de série, mais le temps et l'argent leur manquaient. Sans argent, les ambitions sont limitées... Quant au temps dont ils disposent, ils le prennent sur leurs week-end et leurs heures de loisir, après leurs occupations quotidiennes. Leur objectif était d'aller vite afin d'être prêts pour le début de la saison. La voiture est maintenant terminée. Les essais de mise au point vont commencer. La première course sera Dijon. Ce prototype porte le sigle WM, qui correspond tout simplement aux initiales des promoteurs, Gérard Welter et Michel Meunier.

C'est en partant d'une plate-forme de Coupé 204 qu'est née la WM. Modifiée, cette plate-forme a été habillée d'une carrosserie en résine dont le poids n'excède pas... 20 kg!

Avec son plein d'essence (80 litres) l'ensemble pèse 705 kg. Le moteur est bien entendu un 204 revu et corrigé dans les ateliers WM. Sa puissance est de 100 CV DIN à 7300 t/mn, des vrais paraît-il. La boîte est à 5 rapports.

Compacte, cette voiture est bien entendu une traction avant et pour ses premiers tours de roues, elle a déjà été chronométrée à plus de 200 km/h.

Mais on a déjà d'autres projets chez WM. Toute l'équipe travaille dès à présent sur un moteur 1300 qui équipera le prototype durant la saison. Un autre encore est aussi à l'étude, entièrement nouveau et inédit. Voilà un programme ambitieux pour les jeunes fanatiques qui ne courront pas moins de 15 épreuves cette année, avec comme pilotes, Xavier Mathiot et Michel Meunier. En plus du prototype sera engagé un Coupé 204 Groupe 5, avec un moteur et une boîte identiques à ceux du prototype. A suivre!





SUR 2 ROUES AUSSI

adoptez

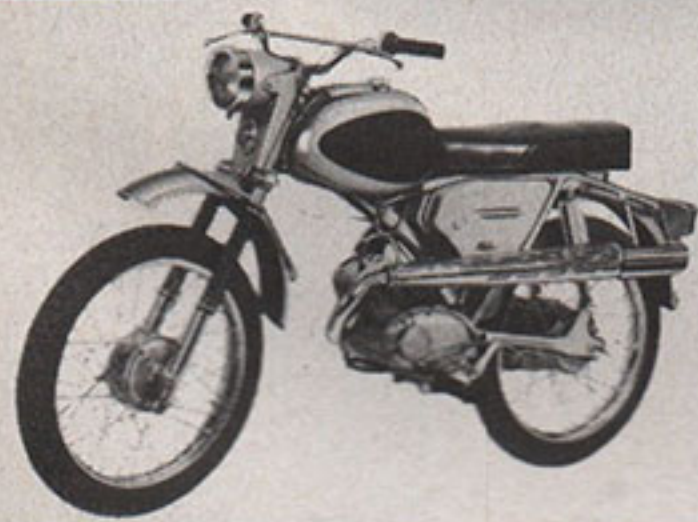
**la fameuse qualité tchécoslovaque
choisissez**

les nouveaux modèles 1969

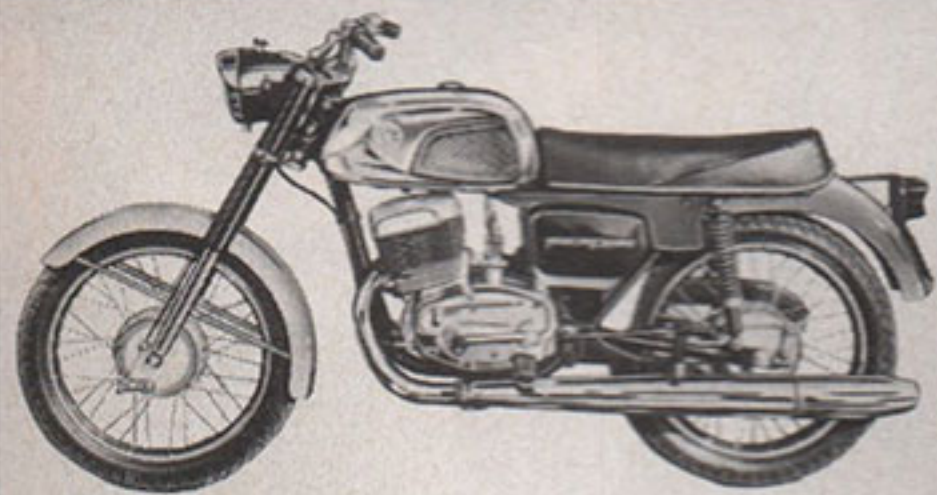
JAWA CZ

les machines

**jeunes, robustes,
économiques, élégantes**



JAWA
90 cc **cross** 2180 F.T.T.C



CZ 125 cc graissage
séparé 2350 F.T.T.C
" 175 cc " 2500 F "
" 125 cc 1995 F "
" 175 cc 2240 F "



JAWA 350 cc
Californian 4 3750 F.T.T.C

JAWA Tourisme
250 cc 2665 F.T.T.C
350 cc 2995 F "

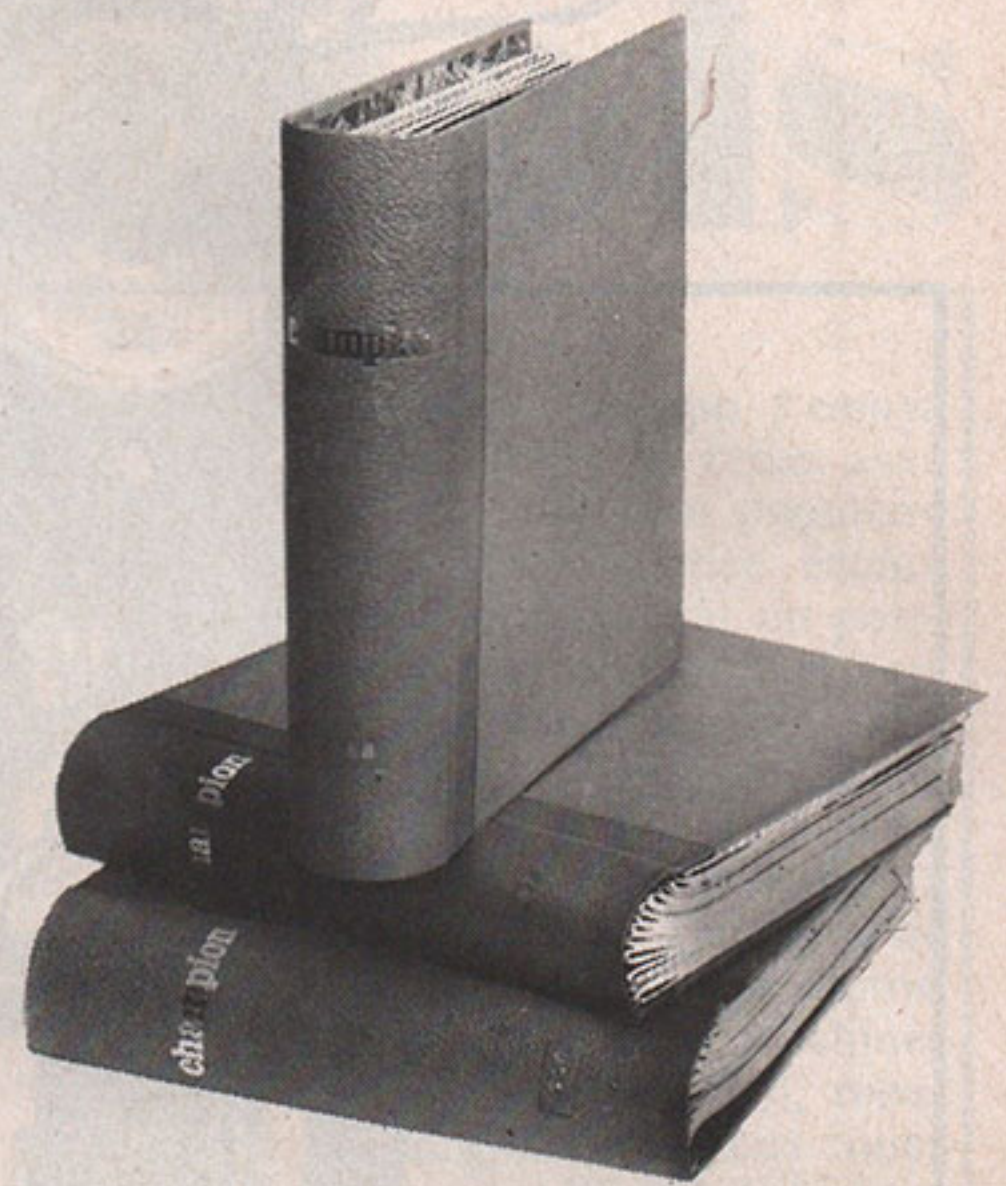
**découvrez
toutes les joies de la JAWA...**

250 concessionnaires techniciens

Demandez la liste à l'Importateur pour la France.

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

Cadeau
champion



**POUR TOUT NOUVEL
ABONNEMENT UNE
RELIURE GRATUITE**



**BULLETIN abonnement
champion**

Bulletin d'abonnement

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

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.

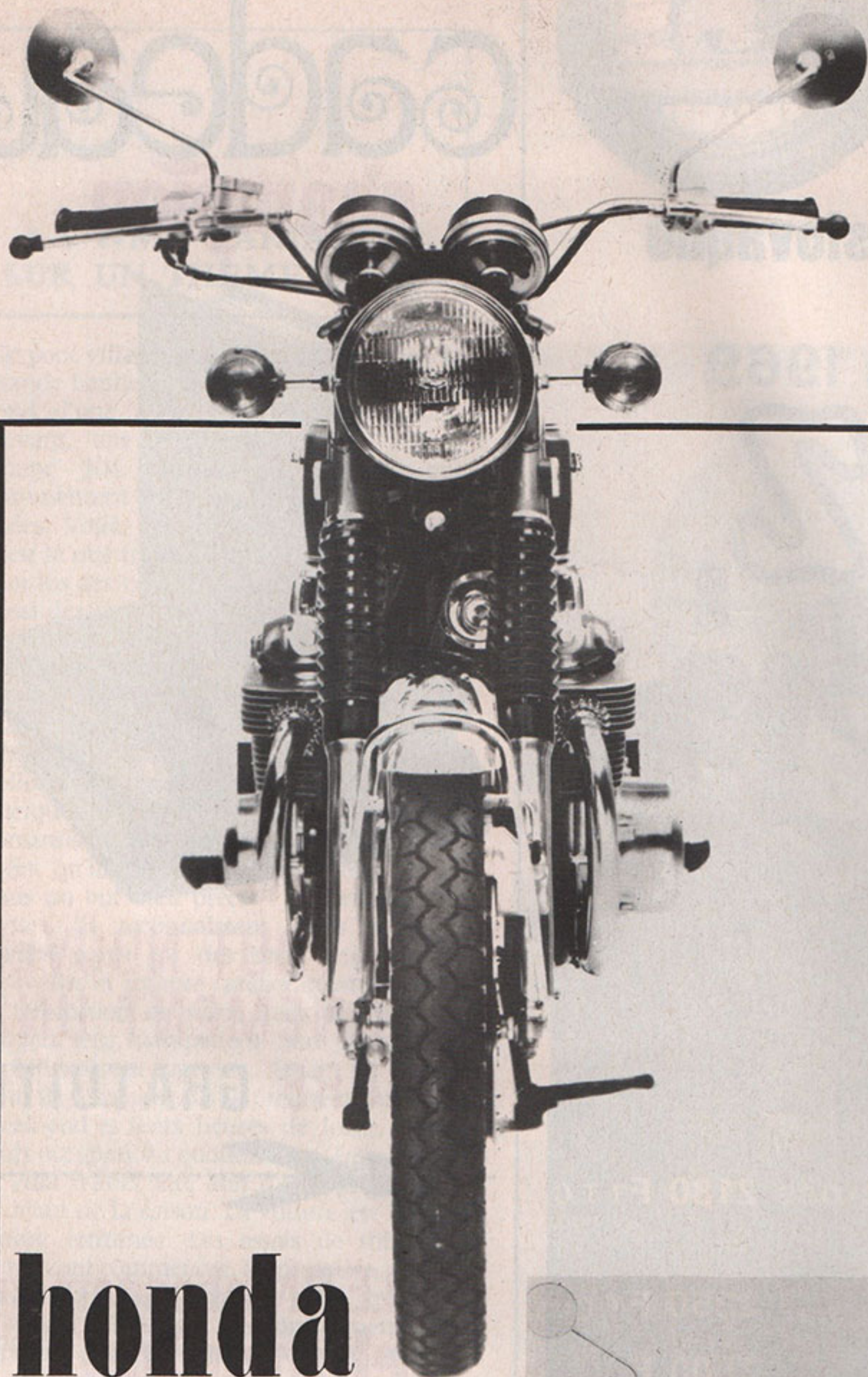
JE RECEVRAI UNE

reliure **champion**

POUR L'ANNÉE :

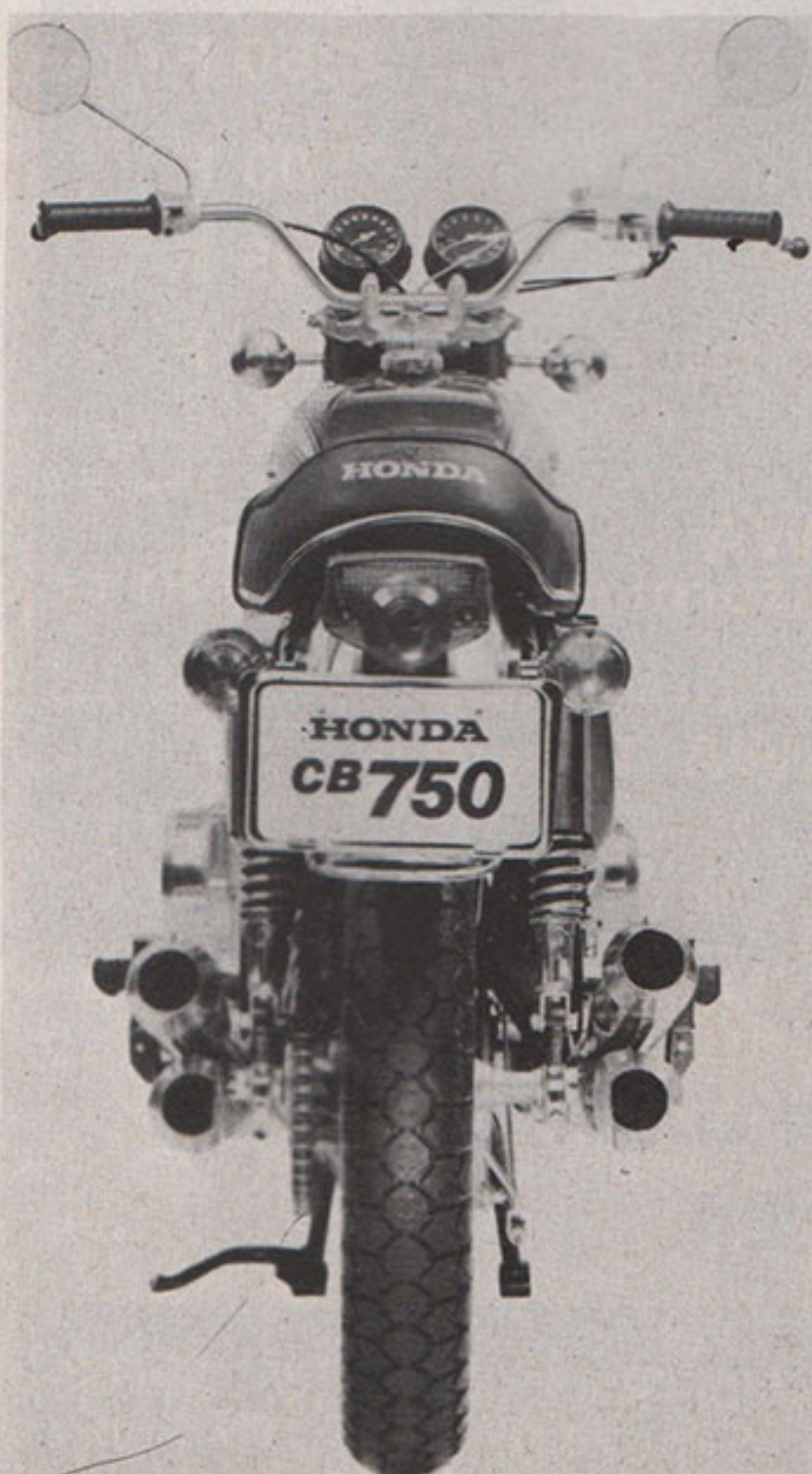
66, 67, 68,

mettre une croix dans la case correspondante



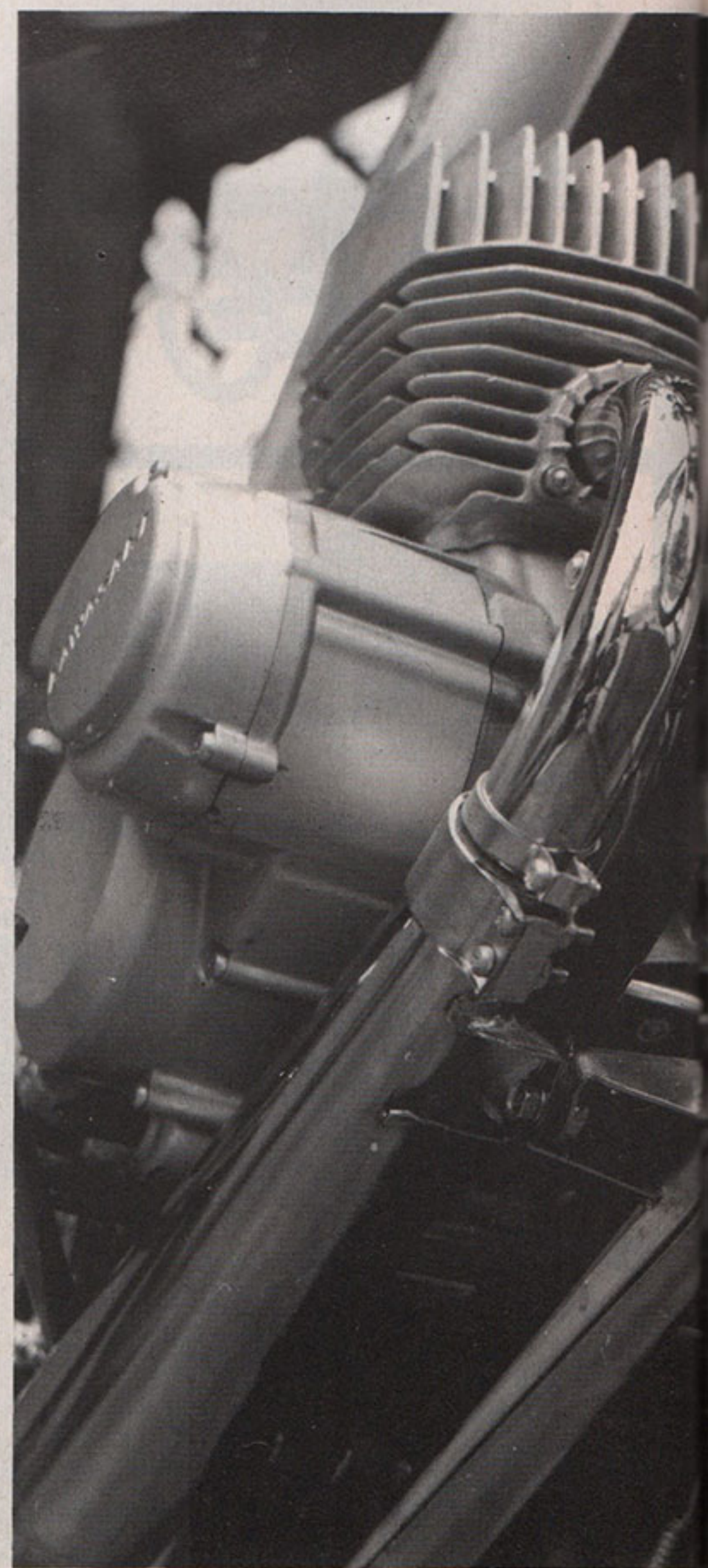
honda

Elle est arrivée la première 4 cylindres Honda. C'est la machine dont tous les motocyclistes rêvaient, vous pensez, quatre cylindres, quatre carburateurs, quatre pots d'échappement séparés... plus de 200 km/h. De plus, elle est jolie, mieux, somptueuse, on ne peut pas ne pas aimer, on raffole, on ne se lasse pas de la regarder, même en photo. Lorsque l'on sait que le moteur développe 67 CV, c'est l'extase. Mais il faudra attendre le mois d'octobre pour voir rouler les premières CB 750. En attendant, J.-P. Beltoise, qui était au cocktail de présentation, a eu le suprême honneur de faire un petit tour avec le prototype. Il m'a décrit ses premières impressions de conduite avec un enthousiasme rare. Le bruit, fantastique... les accélérations, impressionnantes (l'usine annonce 12,8 s au 400 mètres) et maniable avec ça malgré ces 197 kg. Douceur et précision pour les commandes... la boîte 5 vitesses, un régal... le frein à disque, intéressant. L'équipement est super complet avec démarreur électrique. Un essai exceptionnel en perspective.



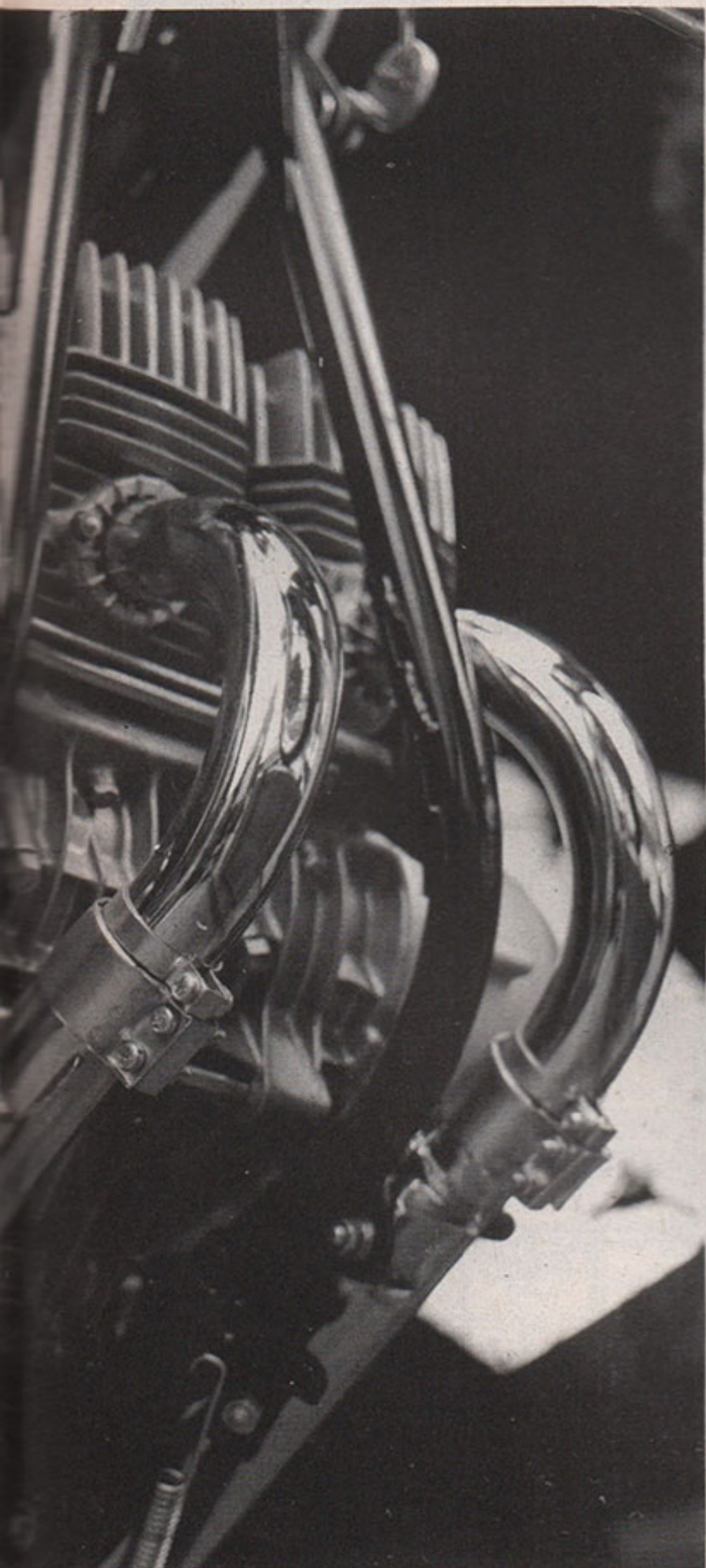
kawasaki

Autre grande nouveauté du mois, la 500 Kawasaki 3 cylindres. Sans aucun doute, cette machine se partagera les palmes de la plus belle moto de l'année avec la 750 Honda. Elle n'est pas plus grosse que les autres 500 cc et si le moteur est assez large, le reste de la moto est tout en finesse. La finition est, vous vous en doutez, impeccable. Quant aux caracté-



nouveautés du mois

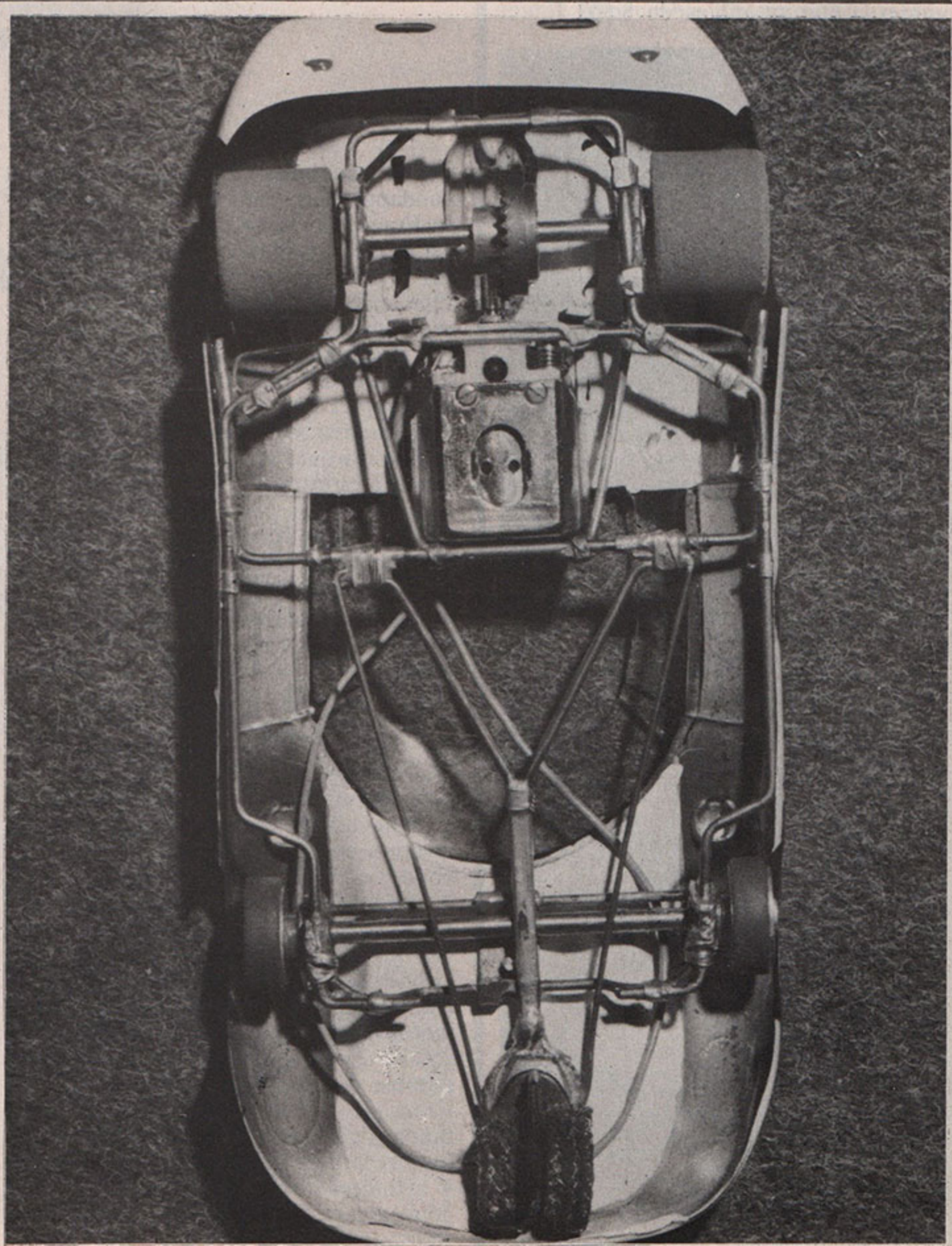
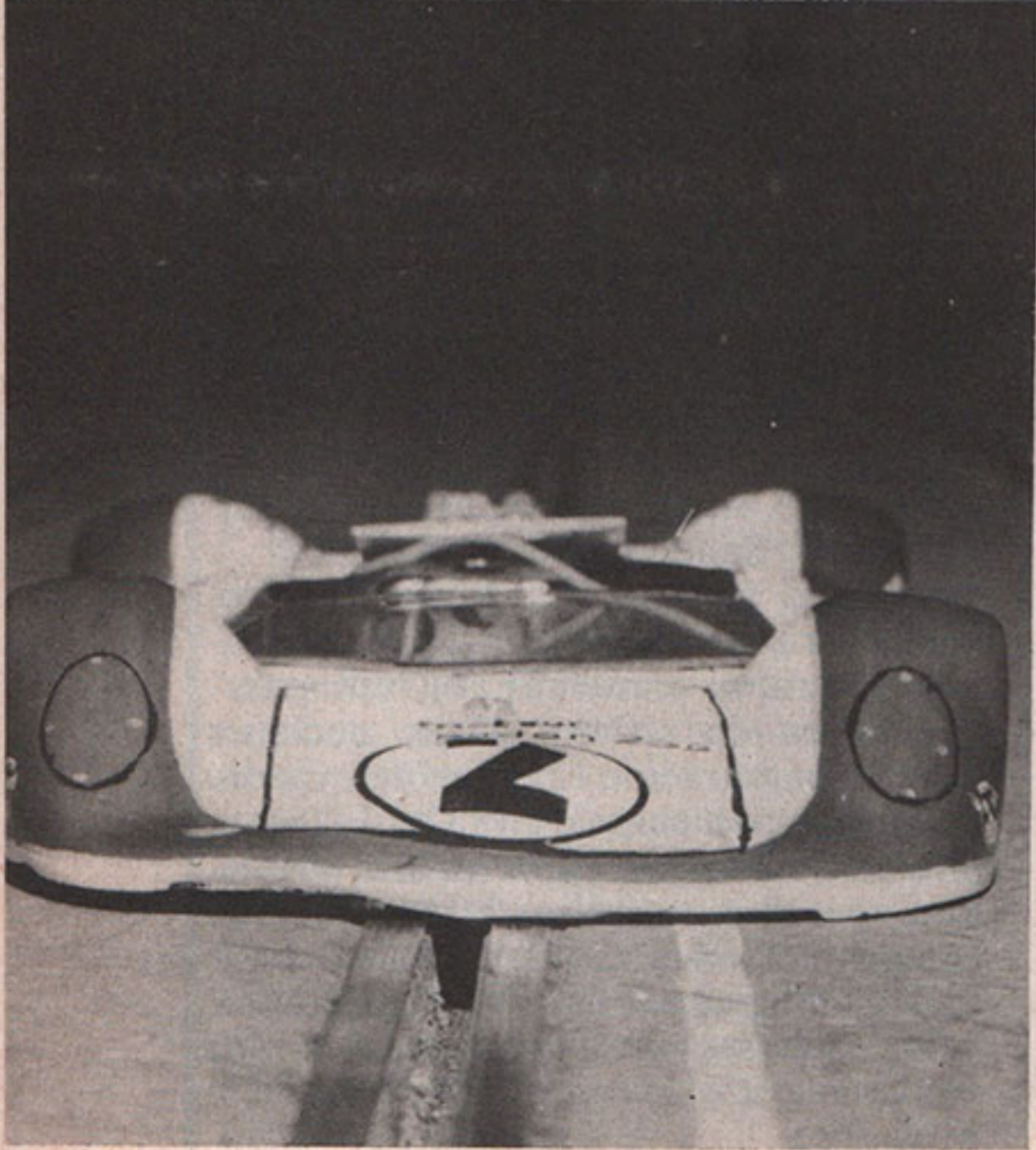
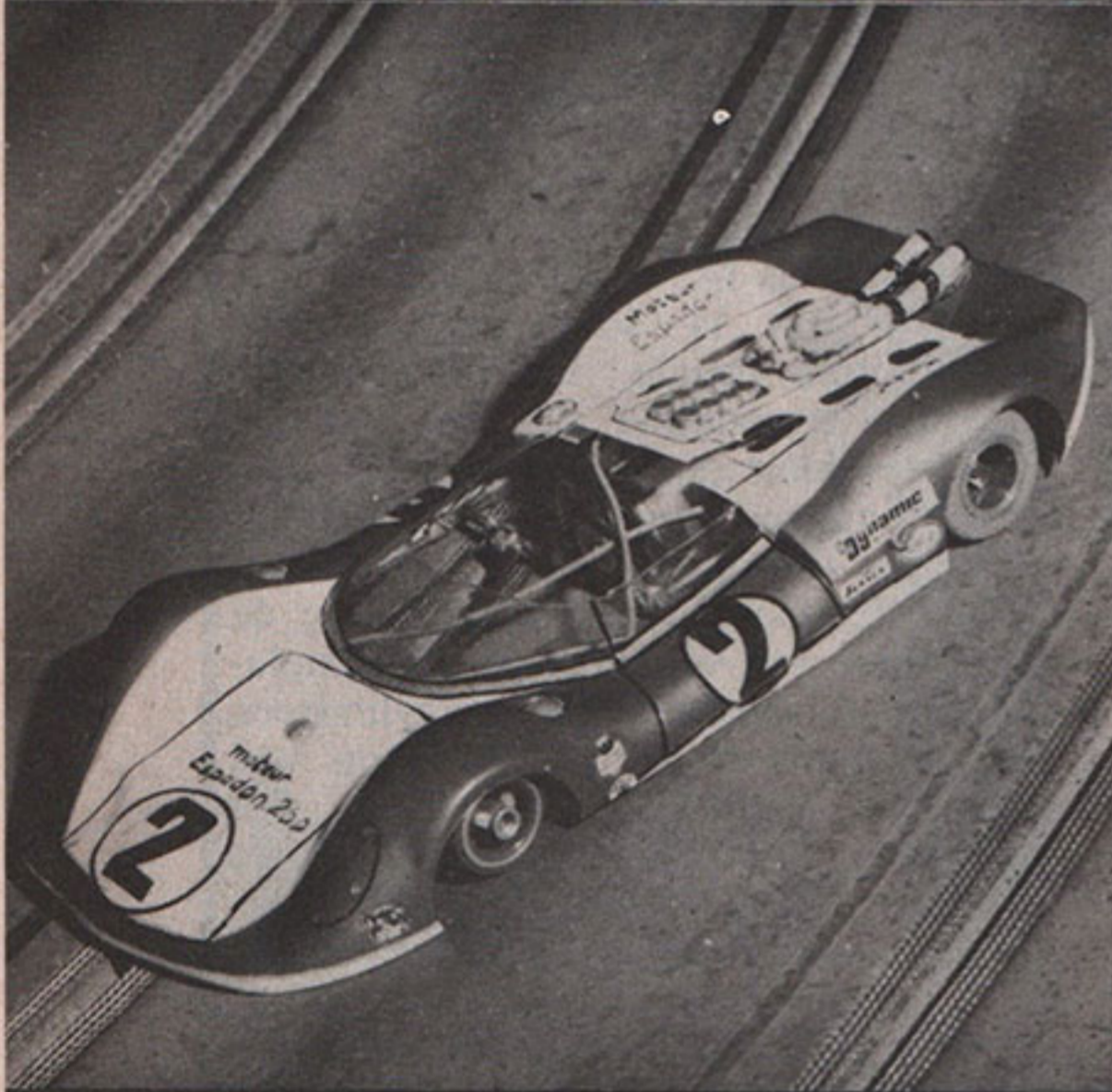
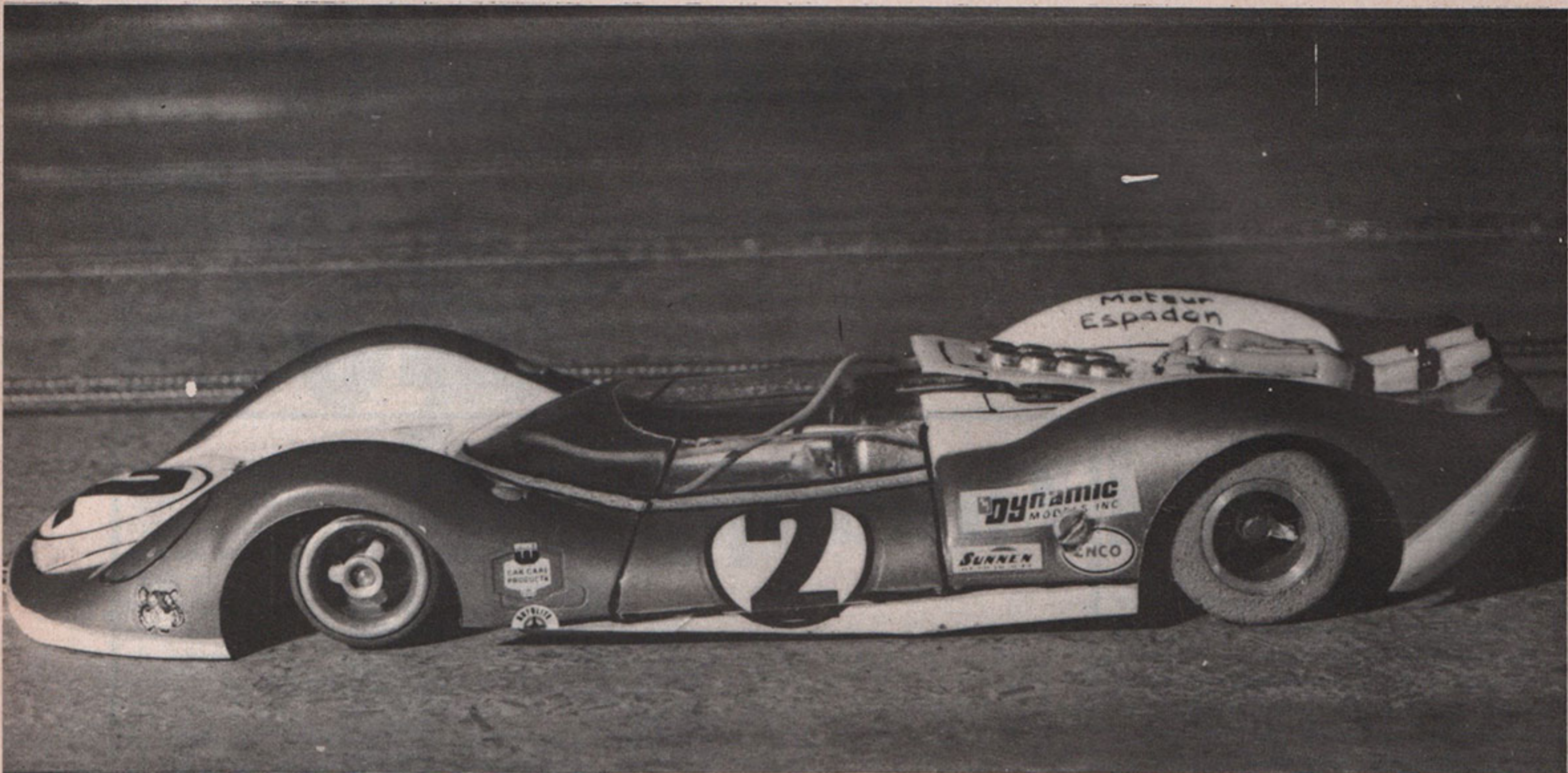
ristiques techniques, voyez le numéro précédent de *Champion*. Je vous rappelle toutefois que cette 500 cc développe l'exceptionnelle puissance de 60 CV. J'espère pouvoir vous présenter un essai complet de ce monstre dès le prochain numéro. Les premières 500 Kawasaki seront commercialisées dans le courant juin et coûteront moins de 8 500 F.



zundapp

Depuis quelques années, la marque Zundapp était plutôt mal représentée en France et de ce fait, on n'en parlait pas beaucoup sinon en lisant les résultats des Trials internationaux où la firme allemande participe officiellement et avec succès. Voici quelques mois, les Éts Gottfried de Mulhouse ont repris sérieusement l'importation des machines Zundapp et l'on a pu voir au salon de Paris, un très beau stand consacré à cette célèbre marque. M. Gottfried semble bien décidé à rattraper le temps perdu et fait de gros efforts pour faire connaître sa marque. Dans le cadre de sa campagne de propagande, il a récemment organisé pour la presse française, un voyage aux usines Zundapp de Munich. Lors de cette visite, on a pu rencontrer une vingtaine d'agents Zundapp français qui étaient invités à l'usine pour y effectuer un stage. L'usine Zundapp est moderne et les cadres sont jeunes. Son P.D.G., M. Neumeyer, n'a que 32 ans, et est le petit-fils du fondateur. Ainsi, Zundapp est une affaire de famille. Depuis sa création en 1917, Zundapp a connu des bonnes et des mauvaises fortunes, mais a toujours surmonté les graves crises économiques que connut l'Allemagne aux lendemains des guerres. En 1917, l'usine Zundapp produisait du matériel d'armement. Après-guerre, ce furent des motos qui sortirent de chez Zundapp, les 250 KS 22 qui connurent un immense et durable succès. Ces machines remportèrent de nombreuses courses d'endurance. Puis, la gamme Zundapp se vit renforcée par les K 350, les K 800, un 4 cylindres flat-twin et les K 750, la concurrente des BMW type Russie avec transmission sur la roue du side et marche

arrière. Entre temps, Zundapp s'essaya dans l'automobile et voulut créer avec Ferdinand Porsche, une auto populaire la Volkswagen. Hélas, la crise économique de 1932 mit brutalement un point final à ce plan pourtant prometteur! Vers cette époque, Zundapp construisit des moteurs d'avion qui s'octroyèrent de nombreux records d'altitude, de vitesse et de distance. Tout de suite après la seconde guerre mondiale, Zundapp ne reprit pas la construction des motos. L'usine produisait alors... des machines à coudre. Aux environs de 1950, reparurent de nouveaux modèles deux roues dont la célèbre flat-twin KS 601, l'éléphant vert qui fut à l'origine du rallye des éléphants et les 175 et 250 S surnommées «élastic» tant la souplesse de leur moteur était grande. En 1957, rapide retour à l'automobile avec la «Janus», qui ressemblait quelque peu à l'Isetta. Quatre années auparavant, Zundapp construisit son premier moteur de 50 cc. Ce sera le début d'une longue série de cyclomoteurs et vélomoteurs qui remplaceront les moyennes et grosses cylindrées. En fabriquant du 50 cc, Zundapp voit loin; ces machines seront les plus solides et les plus sûres. D'énormes moyens sont mis en œuvre. Des machines-outils ultra modernes peuplent les ateliers comme cette machine de moulage sous pression qui sort un cadre toutes les 40 secondes. Résultats, 80 000 Zundapp par an, le plus important constructeur de deux roues allemand, qui exporte 50 % de sa production dans 138 pays différents. La gamme Zundapp, actuellement importée en France, porte sur quatre modèles. Le M 50, cyclomoteur sans permis à 2 vitesses (Prix TTC 1 295 F). Le C 50 Sport, cyclomoteur sans permis à 3 vitesses (Prix TTC 1 795 F). Le KS 50 Sport, vélomoteur à 5 vitesses (Prix TTC 2 185 F). Le KS 50 Super Sport, vélomoteur à 5 vitesses (Prix TTC 2 365 F). Ces machines sont chères certes, mais lorsqu'on les a vu construire, on sait pourquoi, c'est du sérieux. Dans quelques mois, apparaîtra une 125 cc monocylindre à 5 vitesses, développant 15 CV. Elle sera plus particulièrement apte au tout terrain. Pour tout dire, c'est une extrapolation de la machine vainqueur aux I.S.D.T. Pour tous renseignements complémentaires, voici l'adresse de l'importateur : Éts Gottfried, 23, rue de Rouffach, 68-Mulhouse.



SLOT

Beaucoup d'entre vous s'intéressent au Slot-Racing et se désespèrent de ne savoir où obtenir des précisions sur la construction d'un châssis valable. Or, au cours de la saison 1968, tous les slotters ont été impressionnés par le bolide de Raymond Ami qui enleva successivement les 6 Heures d'Auteuil (27 janvier), les 4 Heures d'Auteuil (24 février), les 4 Heures de Paris (17 mars), les 12 Heures de Paris (5 mai), les 24 Heures (28 et 29 juin) et les 1 000 Kilomètres de Paris (1, 2 et 3 novembre).

Cette voiture qui fut successivement habillée de la carrosserie de la McLaren MK III Dynamic et de la Honker Can-Am Lancer, possédait un châssis en corde à piano (réalisation maison) et était mue par un moteur Espadon (Mabuchi 26D rebobiné avec ARCO 33). La démultiplication était de 8×29 avec des roues arrière de 22,5 mm de diamètre. Les équipements annexes étaient soit de marque Weldum (couronnes et pignons) soit de marque Dynamic (guide, tresses, axes et roues). Pareillement équipée, la voiture boucle ses tours en 10" 7/10 sur la piste Grand Prix de l'A.C. Mini Racing, 20, rue Erlanger à Paris (16°).

Les accélérations de ce petit bolide sont assez époustouflantes, mais ce qui frappe surtout, c'est sa parfaite tenue de route en virages, la légère tendance à embarquer de l'arrière pouvant être annihilée par la progressivité des réactions. Le freinage est particulièrement efficace grâce au rebobinage du moteur et au rapport utilisé, bien adapté à la configuration du circuit. C'est donc une voiture rapide, très agréable et facile à conduire et qui a l'avantage de tolérer

la faute de pilotage sans risque de sortie de route catastrophique.

Pour que vous puissiez avoir une auto semblable, nous avons été demander à Raymond Ami tous ses petits secrets qu'il a bien voulu nous confier pour les lecteurs de *Champion*.

Une bonne, comme du reste une mauvaise voiture de slot se compose d'un châssis et d'un moteur. Nous traiterons des deux sujets, mais l'un après l'autre et il vous faudra attendre le mois prochain pour savoir comment préparer votre moteur.

1. Comment confectionner un châssis en corde à piano

Les châssis vendus dans le commerce à l'usage du slot sont à peu d'exceptions près tous calculés pour un bon rendement et celui-ci est, comme vous allez le voir, fortement inspiré du Dynamic. En effet, pour avoir une voiture dotée de l'empattement idéal, Raymond Ami conseille de régler parfaitement un Dynamic sur le circuit où se déroulera la course qui vous intéresse. Après avoir trouvé les réglages idéaux, il ne vous restera plus qu'à prendre les mesures de votre futur bolide.

Vous pouvez alors attaquer la construction proprement dite. La première chose à faire est de confectionner de petites plaques en laiton pour les supports-moteur avant et arrière et les supports de roulements de roues. Ces pièces faites, vous les posez suivant l'empattement désiré sur une feuille de papier quadrillé sur laquelle vous dessinez le croquis exact du châssis. C'est alors que vous positionnez votre moteur par rapport à l'axe des roues arrière sur lequel vous ne devez pas oublier de monter la couronne. Puis, il vous faut tracer le contour de l'auto et déterminer l'emplacement du bras de guide. Vous devrez aussi prévoir des renforts aux endroits susceptibles de recevoir les chocs (les axes sont particulièrement vulnérables).

A l'aide de deux pinces plates, vous commencez alors à mettre votre corde à piano de 15/10 en forme. Une fois cette opération effectuée, il est primordial de vérifier sur une surface plane si cet élément est parfaitement plan, sinon votre châssis vrillé dès le départ ne tiendra jamais la route. C'est l'équivalent d'un passage au marbre lors de la construction d'une vraie voiture. Puis vous soudez le support-moteur, vous le montez dans son logement, vous positionnez les axes avant et arrière. A ce stade, il vous faudra vérifier :

- que l'axe du moteur se trouve perpendiculaire et qu'il n'est pas plus haut que l'axe AR;
- que vos deux axes AV et AR sont rigoureusement parallèles;

— et que la garde au sol de votre voiture est la même partout.

Votre proto est maintenant bien avancé, et il ne vous reste guère plus qu'à vous occuper de l'avant-train.

C'est à ce stade de construction que vous mettrez en forme la corde à piano devant soutenir le support-moteur AV. Vous les soudez ensemble, puis sur votre châssis qu'il vous faudra ensuite fermer à l'avant par une corde qui fera également fonction de renfort des supports de l'axe avant. Puis, il vous faudra aussi fabriquer votre bras de guide. Il est important de le concevoir en prévision des chocs qu'immanquablement il aura à supporter en cas de sortie de route. Il est capital que votre axe de bras soit perpendiculaire à celui des roues arrière et dans le prolongement de l'axe moteur, sinon vous aurez une voiture qui adoptera la marche du crabe.

Cette opération délicate terminée, il ne vous restera plus qu'à mettre des renforts là où vous le jugerez bon avant que de passer à la finition. Votre châssis nu doit peser, pris en son milieu, le même poids de chaque côté. Vous pourrez équilibrer à l'aide des ligatures ou des soudures de finition. En effet, il est préférable de ligaturer vos soudures à l'aide d'un fil de fer très fin. Pour parfaitement réussir vos soudures, nous vous conseillons de bien nettoyer les cordes à piano avec une toile émeri fine, d'appliquer de la pâte Hampton et de bien faire chauffer votre fer. La soudure, pour être excellente, doit couler comme une goutte de mercure.

Maintenant, vous êtes arrivé au temps des essais qui nous l'espérons, se passeront bien. Néanmoins, vous constaterez peut-être des anomalies auxquelles on peut aisément remédier. Si votre voiture s'arrête en ligne droite ou en virage, votre guide est à incriminer : il doit être mal positionné et les tresses ne portent pas. Si votre bolide décroche soudainement en virage, cela peut venir soit d'un manque de poids à l'avant, soit d'une trop grande liberté de l'axe du guide. Il se peut aussi que votre slot-racer sautille en courbe, inconvenant qui disparaîtra probablement si vous augmentez d'un centimètre la longueur de votre bras de guide. Par contre, il vous faudra le raccourcir ou retirer du poids à l'arrière si votre auto chasse trop de l'arrière, cherchant le tête-à-queue. Les deux pépins les plus ennuyeux qui pourraient vous arriver au cours de vos essais se traduiraient par une ondulation de la voiture en ligne droite (l'axe arrière n'est pas en ligne) ou par un décrochement dans tous les virages qu'ils soient à droite ou à gauche (châssis vrillé) ce qui, dans les deux cas, vous obligera à une refonte totale, chose que nous ne vous souhaitons pas!

L'Écurie du Languedoc a décidé d'aider ses adhérents en créant des cours techniques gratuits sur la construction des voitures de course, son équipement, ses réglages et son pilotage. De plus l'écurie propose à ses membres certains avantages appréciables comme la gratuité de certains travaux mécaniques l'obtention de prix intéressants sur pièces moteur et équipement, de même qu'un service d'assistance. Vous pourrez obtenir plus de renseignements en écrivant à l'ASA de l'Écurie du Languedoc, 187, avenue Gambetta, 81-ALBI.

La première course de F3 en Angleterre a donné lieu à deux surprises de taille. La mauvaise exhibition de la nouvelle Brabham BT 28 d'abord, pourtant pilotée par le grand espoir Tim Shenken, battu sans discussion par Rollinson au volant d'une voiture de même marque, mais du type 1968. La révélation d'un pilote et d'une marque inconnue ensuite, Roger Keel et EMC. L'homme qui a conçu cette voiture est un autrichien vivant en Angleterre, le Docteur Ehrlich. C'est un spécialiste de la moto, connu pour ses opinions tranchées et son caractère paraît-il difficile... Le châssis de l'EMC est une classique structure tubulaire, la carrosserie est celle d'une Brabham BT 21. Les suspensions sont mi-Mc Laren, mi-Brabham. C'est sur le moteur qu'Ehrlich, qui dispose de deux bancs, a obtenu d'excellents résultats. En effet, Shenken qui disposait d'un Holbay donné pour 118 CV ne pouvait passer Keele dans les lignes droites. Voici la recette : Carburateur Weber pipe d'admission EMC, culasse EMC, distribution collecteur d'échappement et pistons Holbay, bielles Cosworth, vilebrequin Martin, arbre à cames Cosworth A6. Le tout convenablement assemblé est désormais en vente. Adresse de ce Richard Belkechout austro-anglais : Dr Ehrlich, Bletchley Trading Estate, Bletchley. Quant à

Au Trial de Soucé le 23 mars est apparu le prototype Aermacchi que Philippe Berthuel a mis au point pour cette discipline. Cette très jolie petite bécane s'est avérée d'ores et déjà parfaitement valable puisque Philippe a réussi à prendre la quatrième place derrière Rayer, Traver et Gouin. Par rapport à la 125 cc de laquelle elle est issue, les modifications ont porté sur deux plans bien distincts : la partie cycle et le moteur. La fourche avant est refaite, Philippe a fabriqué de nouveaux plongeurs plus longs, et les ressorts ont été changés. Sur une roue de 21 a été monté un garde-boue de Zundapp et le réservoir d'origine a cédé sa place à un Peugeot. La Partie AR du cadre a été modifiée pour permettre la fixation du garde-boue et l'amortissement se fait avec des Girling. Le pignon de

Dans notre numéro d'avril 68, nous vous avons déjà parlé de cette école de pilotage pas chère du tout : le club V section André Pilette International Racing School. A l'examen de fin d'année entre les 18 meilleurs élèves du cours, c'est Jean-Charles Goris, concurrent belge, qui a gagné les cinq courses gratuites récompensant le lauréat. Finissant deuxième, René Mercier, un Français, aura la chance de pouvoir disputer 3 courses internationales sur une monoplace de l'école. Sorti dans les cinq premiers du Trophée Teddy Pilette, il a pu bénéficier de conditions particulièrement avantageuses, ses stages à Zolder ne lui revenant qu'à 930 F.

TECNO FRANCE

Tecno est en train de construire (en France) une Formule France, dont le pilote serait Robert Mieusset.



sortie de boîte est un 12 dents, la couronne AR étant une 65. L'échappement comme le moteur est monté sur silent-bloc. Philippe a augmenté la cylindrée de son moulin le passant en 138 cc (50 x 59) et le taux de compression est passé à 7. De plus, pour

augmenter l'inertie, une frette en bronze a été montée sur le volant moteur. Cette machine, si Philippe arrive à obtenir les accords nécessaires, sera commercialisée au prix de 3 500 F, ce qui la rendrait extrêmement compétitive.

A Rimini de nouvelles 350 cc Aermacchi d'usine ont fait leur apparition. Le moteur est désormais super carré (77 x 75). L'an dernier, l'ale-sage course était de 74 x 80. La puissance est passée de 39 CV à 8 500 t/mn à 42 CV à 9 000 t/mn et le diamètre du carburateur Dellorto de 36 mm à 38 mm.

La Fédération Française du Sport Automobile a décidé la création, à dater du 1er avril 1969, de courses interclubs qui seront organisées dans les conditions indiquées ci-dessous :

- a) L'inscription sera faite hors calendrier national officiel à l'initiative des Ligues régionales automobiles intéressées et sans droits d'inscription pour la FFSA.
- b) Les épreuves seront ouvertes aux licenciés nationaux et internationaux français appartenant aux Associations sportives de la Ligue. Les droits d'engagements

Chris Williams s'est tué à Silverstone en essayant une Merlyn F2, voiture sur laquelle il comptait courir cette année. Il avait couru pendant plusieurs saisons sur des Brabham F3 avant de piloter une Chevron et de tâter de la F2 l'an passé sur une Merlyn de Bob Gerard.

Jacques Danzer, récent vainqueur des classes 750 cc et 1 000 cc sur Norton lors de la côte Lapize, ne courra cette saison qu'en courses de côte ou lors des grandes courses d'endurance. En effet Danzer passe du guidon de ses gros cubes au volant d'une monoplace de Formule France, la COSNA.

Au grand Prix d'Afrique du Sud à Kyalami, ont eut quelques surprises en voyant Paddy Driver et Frank Perris, anciens gros bras du Continental Circus (Perris fut même officiel Suzuki), discuter avec les pilotes de F1 dans le parc des coureurs. Ce n'est pas que nos deux champions veuillent faire de la monoplace, non, mais on chuchote qu'ils reviendraient très bientôt sur les pistes au guidon. On dit même que Perris reprendrait du service sur une Suzuki Eddie Crooks...

« Little Bill » Ivy lui aussi passe à la voiture. Il pilotera cette année une Brabham F2 et on ne peut que lui souhaiter d'obtenir en monoplace autant de succès qu'en moto qu'il ne quitte d'aileurs par pour cela. D'autre part Mike Hailwood, outre ses montes en Ford GT 40 pour John Wyer, conduira également une Brabham BT 30 F2. Ainsi, ni l'un ni l'autre ne seront dépayés dans les pelotons de quatre roues!

Au chapitre des retours, on parle de plus en plus d'Eric Offenstadt en moto. Il délaisserait très momentanément le volant de sa Pygmée F2 pour disputer quelques courses au guidon d'un gros cube (peut-être une Kawasaki) et aimerait surtout participer aux 24 Heures motocyclistes.

Une nouvelle école de pilotage vient de voir le jour à Monthoux en Haute-Savoie. Les stages se dérouleront en trois journées consécutives sur la voiture personnelle de l'élève ou à bord d'une voiture de l'école. Parmi les moniteurs figureront cette année Jean-Pierre Hanrioud et Patrick Dal Bo. Les cours se termineront par un concours, le volant de Monthoux, dont le premier prix sera une Pygmée de Formule France.

Mammuth
Les chronos de la Mammuth se sont effectués dans les mêmes conditions que ceux de la 125

Keels, il provient du haut et fut un moment mécanicien responsable de la Cooper Monaco de S. Moss. Mais la semaine suivante, Shenken donnait sa première victoire à la nouvelle Brabham, battant la pauvre Chris Williams dont ce fut la dernière course avant son fatal accident sur la Merlyn F2 en essais à Silverstone.

Le cas de Pike était vraiment incroyable. Couronné par tous les experts « roi de la F3 » en 1964, Roy (qui est américain, mais vit en Angleterre) n'a jamais pu trouver un débouché depuis, et en est resté là, conduisant une Titan F3 pour le compte de son ami Charles Lucas. Mais il semble qu'enfin, sa valeur et son expérience ont été reconnues, car il vient d'être engagé par le Team Lotus. Certes, c'est avant tout pour courir (encore) en F3, avec Morris Nunn. Mais il aura probablement l'opportunité de s'exprimer dans l'une des F2 officielles, en remplaçant lorsqu'ils ne seront pas disponibles les premières montes Graham Hill ou Jochen Rindt.

Lors de la première séance d'homologation prévue pour les Formule France, seules cinq monoplaces avaient été agréées. Il s'agissait des Grac MT 5 et MT 6, de l'Alpine A340, de l'Arpa D et de la Rondeau RN. Lors d'une deuxième et toute récente séance, plus nombreuses ont été les voitures (marque et type) à satisfaire aux exigences de la réglementation en vigueur. Ont donc été homologués : AGS (type FFJH4), Alpine (A 34 OB), Arbant (MT 5), Armagnac (GS), Caub (FF 1), COSNA (FF 1A), DAM (FF), Elina 1967 (AFF), Gerca (4-68 B et 4-68 B bis), Ghomri (MT 5), Grac-Jonquière (VW), Hrubon (T68 et T69), Le Gallen (SA2), Marcadier (FM laral et FM 2 aral), Martini (MW 2 F), PP (D), Pygmée (MDB 11 et MDB 14), et Seca (PCR). De plus, quatre homologations ont été prononcées sous réserve, le dossier étant bien parvenu à la Fédération, mais la visite du commissaire technique restant à faire. Il s'agit des voitures suivantes : DF (2C), Elina 1968, Jefa (FF 06) et Rena (GM 3).

c) Seule la licence de conducteur sera exigée. La licence de concurrent, valable exclusivement pour les courses interclubs, sera exceptionnellement fournie gracieusement à la Ligue par la FFSA.

d) Le parcours sera limité à 2 km pour les courses de côte et 20-25 km par manche pour les circuits. Le chronométrage sera assuré par des chronométrateurs, non obligatoirement licenciés de la FFSA, désignés par la Ligue et sous sa responsabilité, les concurrents s'interdisent de réclamer pour toute contestation relative au chronométrage. Il ne sera pas distribué de prix en espèces. Le règlement de ces épreuves sera le règlement type des circuits et des courses de côte de la Fédération. Le port de vêtements de course ininflammables et les arceaux de sécurité ne seront pas exigés. Il faut se féliciter de cette décision qui devrait aider à résoudre la crise actuelle, provoquée par l'insuffisance des courses alors qu'augmentent considérablement le nombre de coureurs.

Lorsque l'on parle équipement pour la moto on pense d'abord « Barbour » mais désormais on peut y ajouter une autre marque, les Belstaff, qui sont importés en France par les Éts Psalty, 80, avenue des Ternes, 75-Paris (17^e). Ces Belstaff offrent une gamme aussi variée qu'agréable. Elle compte le complet-pantalon vert Trial Master qui s'apparente directement au Barbour puisqu'il est fabriqué dans la même matière. La veste coûte 192 F et le pantalon 105 F. Ce genre de tenue est on ne peut plus rationnelle et complètement imperméable, mais elle présente l'inconvénient d'être lourde et sale car le tissu est imprégné de graisse. Aussi Belstaff a créé un ensemble de même coupe que le Trial Master mais fabriqué dans une matière de Nylon. L'esthétique et le poids y gagnent énormément puisque ce Belstaff ne salit pas tout en restant aussi imperméable (j'ai effectué un essai sous ma douche). Pour ce modèle de teinte bleue les prix sont les suivants : veste 198 F, pantalon 112 F.

Honda. Dès les premiers tours d'anneau l'embrayage a donné des signes de faiblesse ce qui n'a pas simplifié les choses pour le 400 mètres D.A. dont le meilleur temps relevé a été de 15,1 s.

Avec un bon embrayage et un peu d'habitude, il doit être possible de gagner jusqu'à... 2 secondes! Pour la vitesse de pointe j'ai connu d'autres problèmes. A partir de 5 000 t/mn en quatrième la machine louvoyait épouvantablement et quelques bons guidonages m'ont rappelé à l'ordre. Le meilleur tour a été réalisé à 168 km/h, à 5 000 t/mn donc. Une fois avec le vent dans le dos, j'ai accroché cependant 5 500 t/mn. A ce régime, le moteur rataillait et moi, je n'en menais pas large. Sur une route bien plane et par vent nul on doit certainement pouvoir rouler à 6 000 t/mn en quatrième, ce qui correspond à un bon 197 km/h car 1 000 t/mn en quatrième donnent 29 km/h. A signaler que la Mammuth essayée n'est pas la plus puissante, il existe une version 1200 cc à 2 carbus qui est, m'a-t-on dit, beaucoup plus méchante!...

CALENDRIER AUTO-MOTO

AUTO

MOTO

	Circuits	Courses de côte	Rallies	Circuits	Courses de côte	Cross	Trials
20 avril	G. P. de Pau Monthéry	de Bergerac	des Vosges du Pérole-Provence	91-Monthéry	72-Hébécrevon 06-Nice	35-Ercé-Liffré 18-Melun-sur-Yeu 59-Aire-sur-La Lys	77-Nemours
27 avril		de Pas du Sant de la Forêt Auvray			72-de la Forêt Auvray	53-Ahuillé 79-Les Pommiers	84-Pertuis 69-Rochefolle
1 mai	Magny-Cours			01-Bourg-en-Bresse		34-Saint-Thibery 84-Pernes 28-Berchères-les-P. 76-Sainte-Austreberte	
3 et 4 mai	Dijon	de Tanneron	de Lorraine de Haute-Normandie d'Elbeuf de la Lozère	14-Caen		56-Vannes 45-Orléans	72-Saint-Georges
8 mai		de la Sainte Baume	Paris-St. Raphaël féminin	91-Monthéry	74-La Chapelle Rambaud		
11 mai		de Nîmes Colliaz de Riceys des Limouches	Bordeaux-Sud-Ouest Ronde des Maures de la Baule des Volcans d'Auvergne des Journalistes (Monaco)		06-Nice	53-Villepail 01-Amberieu 58-Forges 50-Tribehou	83-Cogolin
15 mai		d'Aix St. Antonin				72-Torcé-en-Vallée 51-Fresne-lès-Reims	

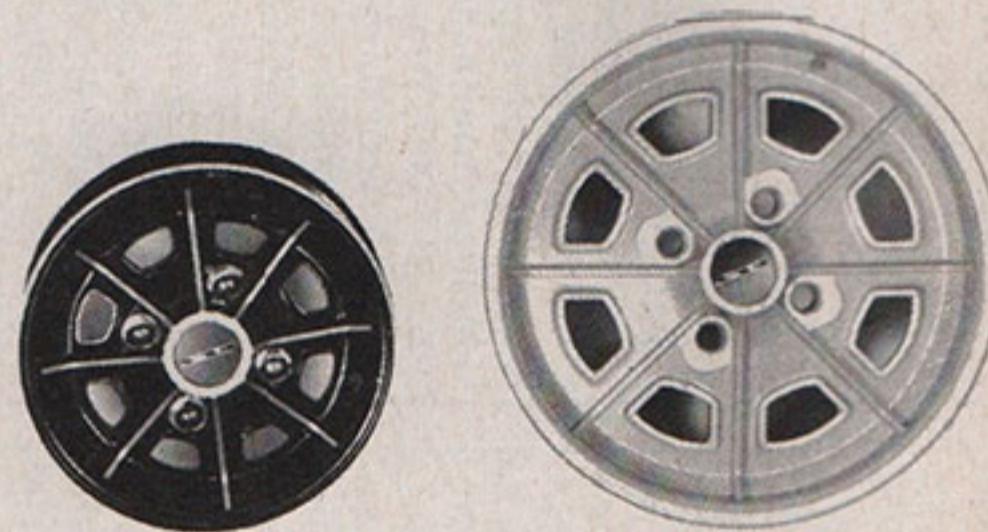
Shopping

Champion voulait trouver des jantes pour vous, et il est parti à leur recherche à travers Paris. On lui en a proposé des monceaux, et il a aimé :

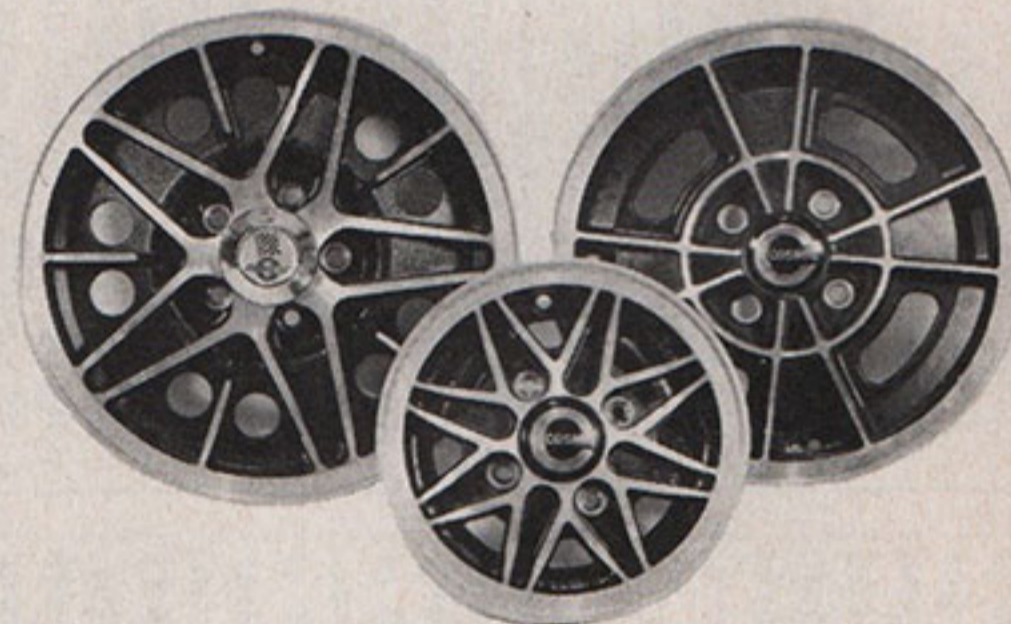
Un peu : les jantes GT fabriquées à Lyon par les Établissements Daneyrolle. Il en existe deux modèles. Un pour Triumph, en 4 1/2 × 13, ce qui n'est pas assez large pour une telle voiture. L'autre, cheval de bataille de la marque, pour R8 Gordini en 5 × 13, qui est vendue 199 F chez Marnat, 3, rue Brunel, Paris (17°).



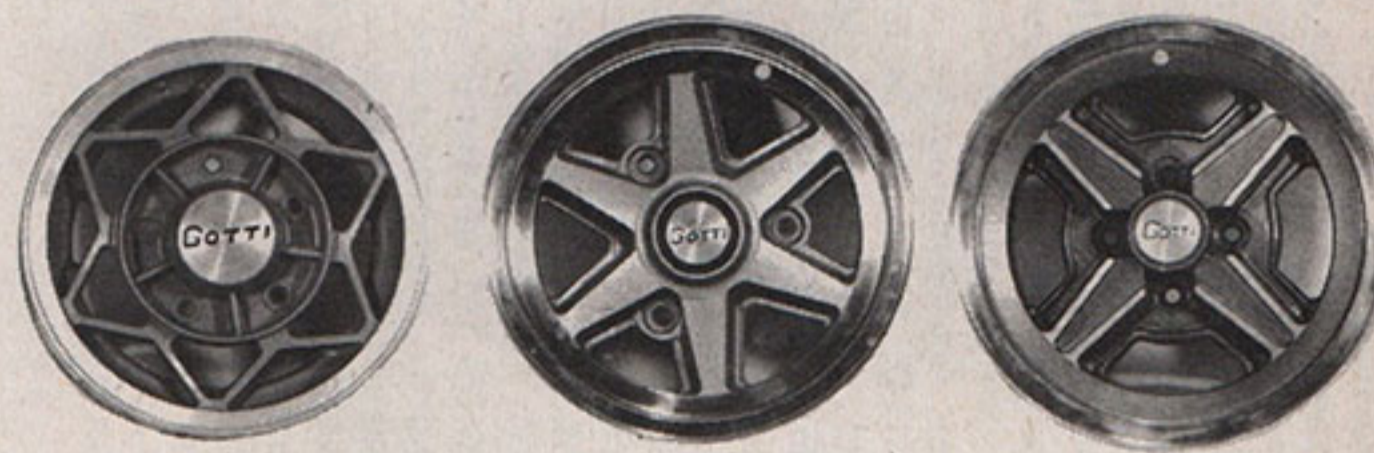
Beaucoup : les BWA que vous trouverez chez Rallye-Auto-Sport, soit 16, rue Jules-Guesde à 92-Levallois-Perret, soit au 30 de l'avenue de la Grande-Armée à Paris (17°). Assez compacte, d'un dessin presque massif, elles ne sont pourtant pas inesthétiques et ont l'avantage de tenir la corde question prix. Disponibles en deux coloris (gris et noir), les 4 1/2 × 10 pour Mini et Cooper sont affichées 130 F, les 5 1/2 × 13 pour Fiat, Lancia, Simca, BMW et Opel coûtent 200 F, tandis que les 6 × 14 pour Alfa-Romeo sont vendues 230 F.



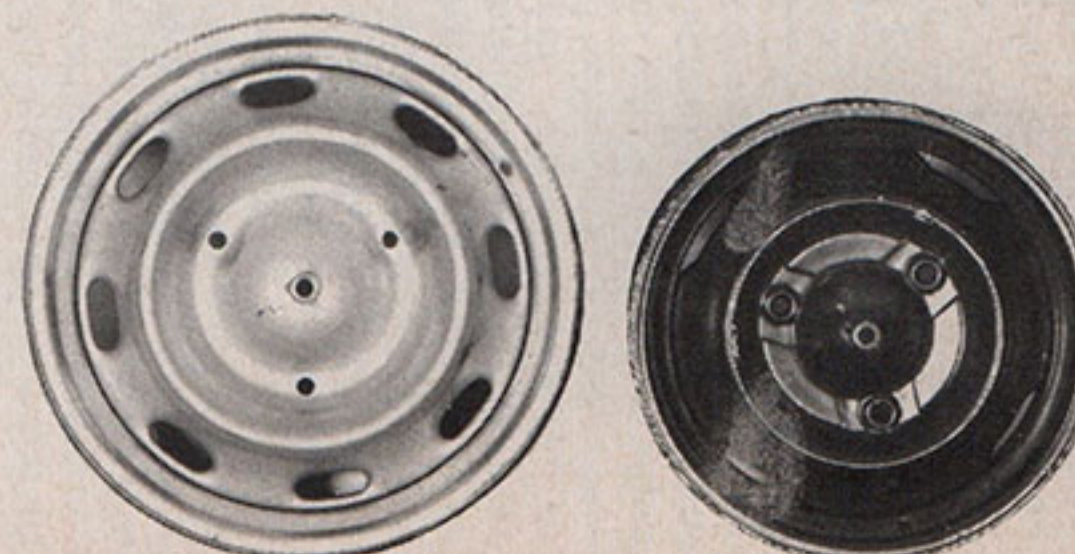
Passionnément : les Cosmic. Issues de la compétition, avec toutes les exigences qu'elle comporte, ces jantes en alliage d'aluminium inaltérable sont destinées à satisfaire une clientèle soucieuse d'obtenir une conduite plus sûre et plus agréable. Elles sont légères et équilibrées, robustes et rigides, larges et profilées. De plus, fonctionnelles et efficaces, elles favorisent le refroidissement rapide des freins au moyen d'ailettes de ventilation incluses dans leur forme. De nombreux modèles adaptables sur différentes voitures sont disponibles chez Rallye-Auto-Sport. Les prix s'échelonnent de 135 F (4 × 10 pour BMC Mini et Honda) à 325 F (5 1/2 × 15 pour Porsche et Volvo).



A la folie : les jantes Gotti qui, particulièrement élégantes et raffinées, personnalisent votre voiture. De banale, celle-ci se trouvera subitement améliorée tant sur le plan de l'esthétique que sur celui de la tenue de route. Réalisées en alliage léger, elles sont moulées et usinées sous contrôle et de ce fait présentent toutes garanties de fabrication. Celles que nous avons photographiées pour vous étaient de trois modèles différents : une 6 × 13 pour BMW 1600, 2000 et 2002 à 240 F (à quatre branches), une 5 × 13 pour R8 Gordini, Alpine et Matra Djet à 210 F (à six branches) et une 5 × 12 pour NSU 1000, 1000 TT et TTS à 185 F (en étoile). A signaler également que Gotti fabrique des jantes bimétal (intérieur alu, extérieur en tôle) en 5 × 13 au prix de 165 F. Vous pouvez vous les procurer à la fabrique, 57, rue d'Avron, Paris (20°) ou chez Auto-Shopping-Étoile, 38, avenue de la Grande-Armée, Paris (17°), ou bien encore chez Jean-Louis Marnat, 3, rue Brunel, Paris (17°).



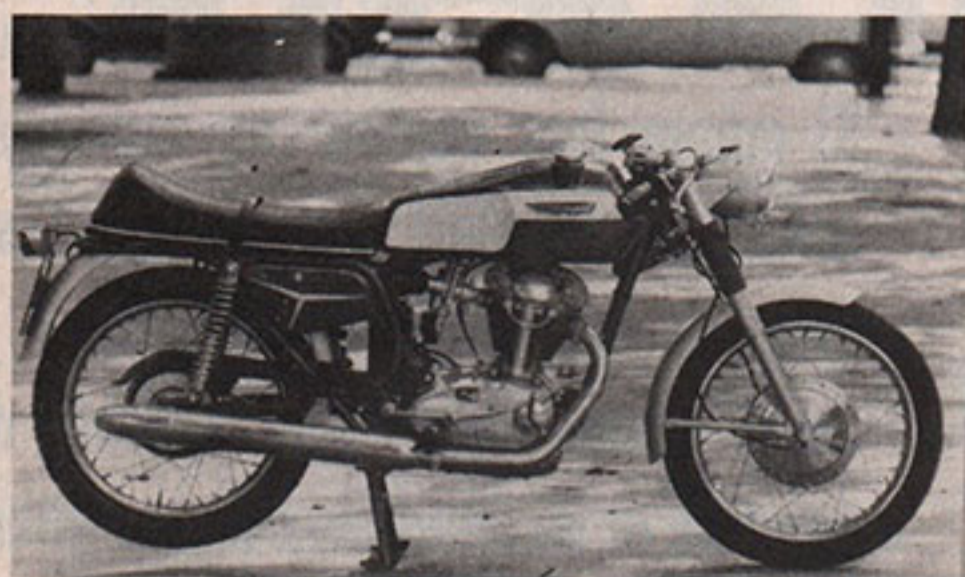
Pas du tout : la tristesse et l'étroitesse des jantes de série de la plupart des marques. Bien sûr, si vous avez des roues à rayons ou une 911S, vous êtes déjà parés. Mais les heureux de cet acabit ne doivent pas être légion...



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

DUCATI

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

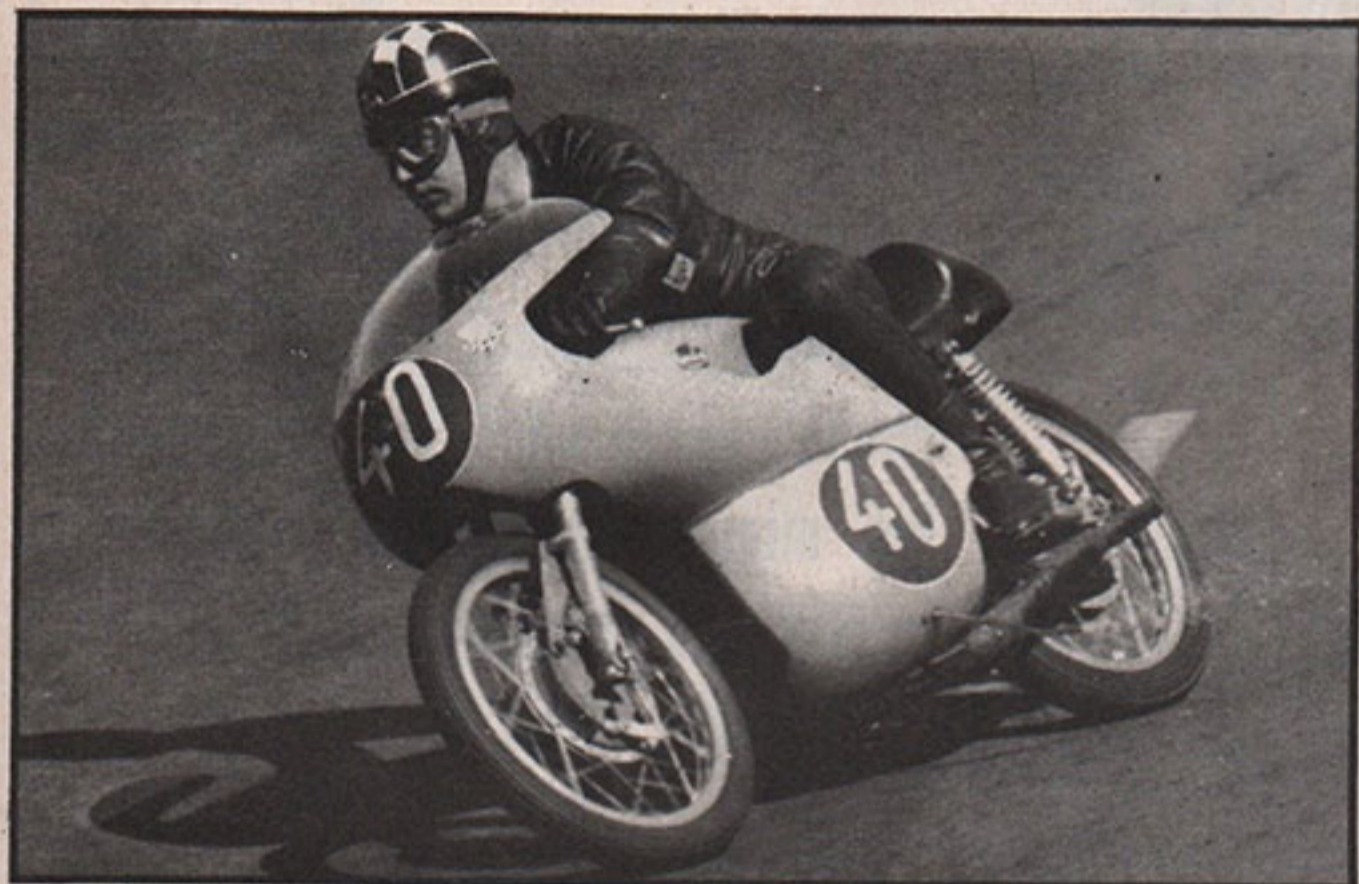


ROBUSTES
ÉLÉGANTES
SÛRES
RAPIDES
ÉCONOMIQUES



De 125 cm³
à
450 cm³
TOURISME
SPORT

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



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

IL veut entretenir
et réparer
lui-même
sa voiture,
OFFREZ-LUI
un volume des
Editions Pratiques
Automobiles:
26 titres,
sur Citroën,
Peugeot, Renault,
Simca, etc...



**SOUND
STORIES
ISLE OF
MAN TT
1967
PART 2**

Commentary
PETER ARNOLD
In the road
Sector, 250 cc &
Joker TT's, plus:
Edwards at the
Pit
Full Race Report
Unbeaten



IL veut vivre
les compétitions,
OFFREZ-LUI
l'inoubliable frisson
des circuits de course
avec les fameux
disques anglais
SOUND STORIES



IL est amateur de sport,
auto et moto, de vieilles voitures,
OFFREZ-LUI des livres
français, anglais, américains, etc...

IL est passionné de moto,
OFFREZ-LUI des modèles réduits,
tout montés ou à construire,
de motos qui font la loi
sur les pistes internationales.



Tous ouvrages de mécanique et de technologie - Cartes et guides touristiques
LA LIBRAIRIE AUTOMOBILE
83 RUE DE RENNES-75 PARIS 6^e-548 15.14 catalogue gratuit sur demande

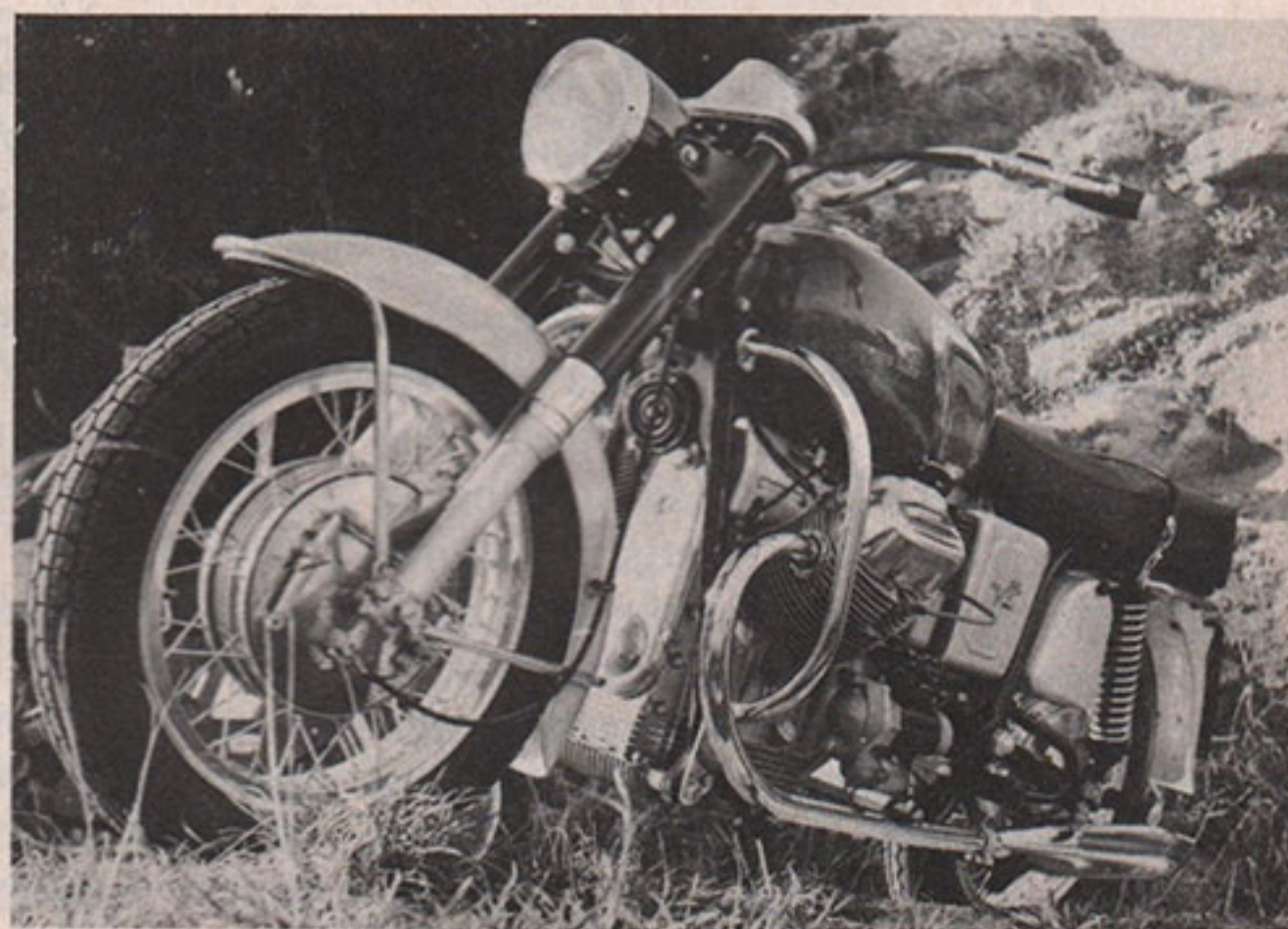
existe t il vraiment une moto grand tourisme?

- Une machine dont les performances sont réellement G.T. ?
- Un moteur développant 50 cv à 6.300 t/mn ?
- Une transmission par cardan ?
- Une dynamo de charge entraînée par une courroie trapézoïdale ?
- Une batterie de 12 volts / 32 ampères ?
- Un démarreur électrique à portée de main ?

MOTO GUZZI, répond **oui: la V7**
VÉRITABLE G.T. INTERNATIONALE ESSAYEZ-LA

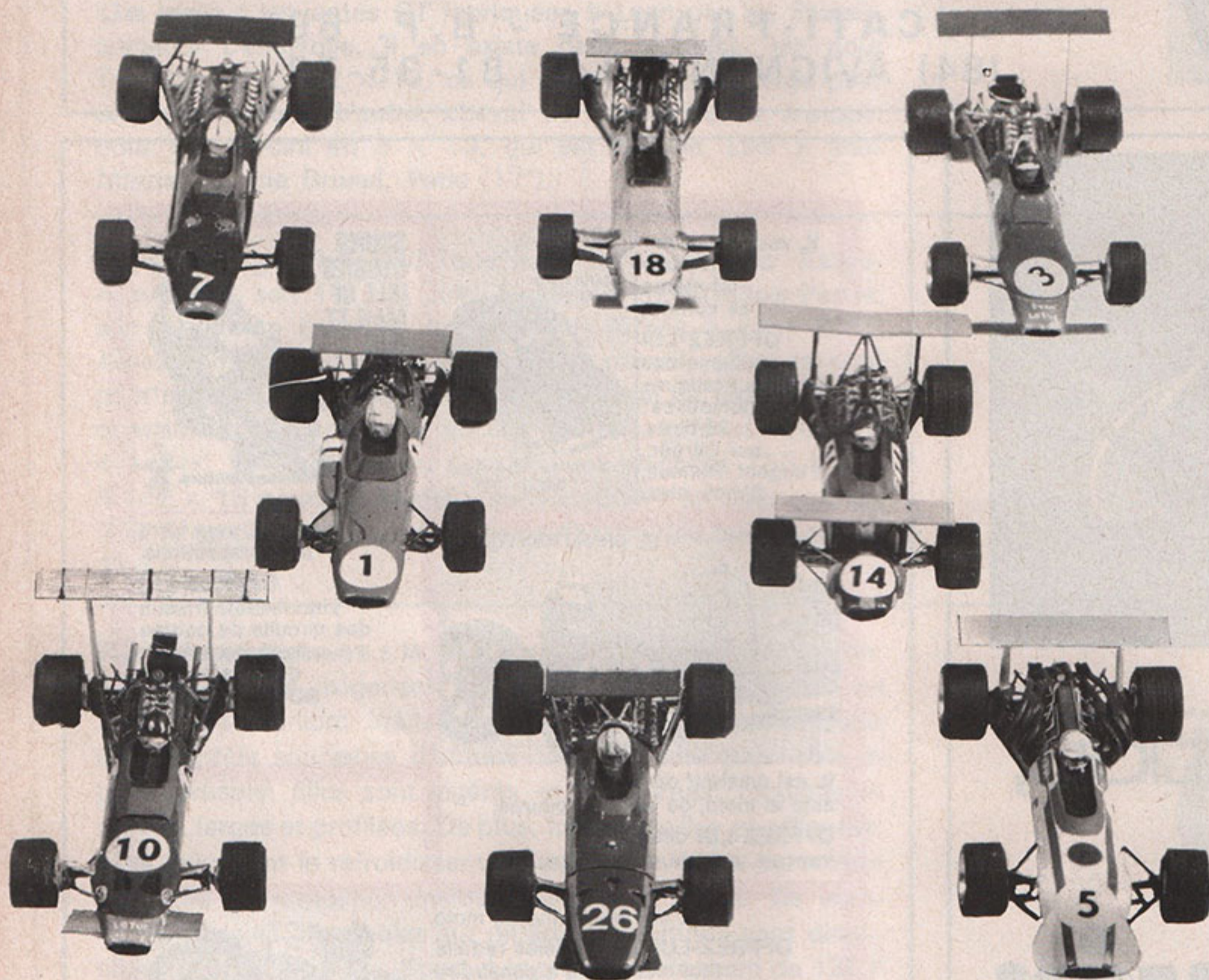
Distribué en France par :
FELIX TESTON

94, Cours Lieutaud 13 - MARSEILLE 6^e



MODELISME

champion



Ils ont chacun leurs méthodes, leurs modes de construction, leurs échelles. Certains ne cherchent qu'à rendre l'aspect général des modèles qu'ils réalisent, alors que d'autres plus patients ou méticuleux s'attardent aux mille et un petits détails qui font l'attrait d'un véhicule.

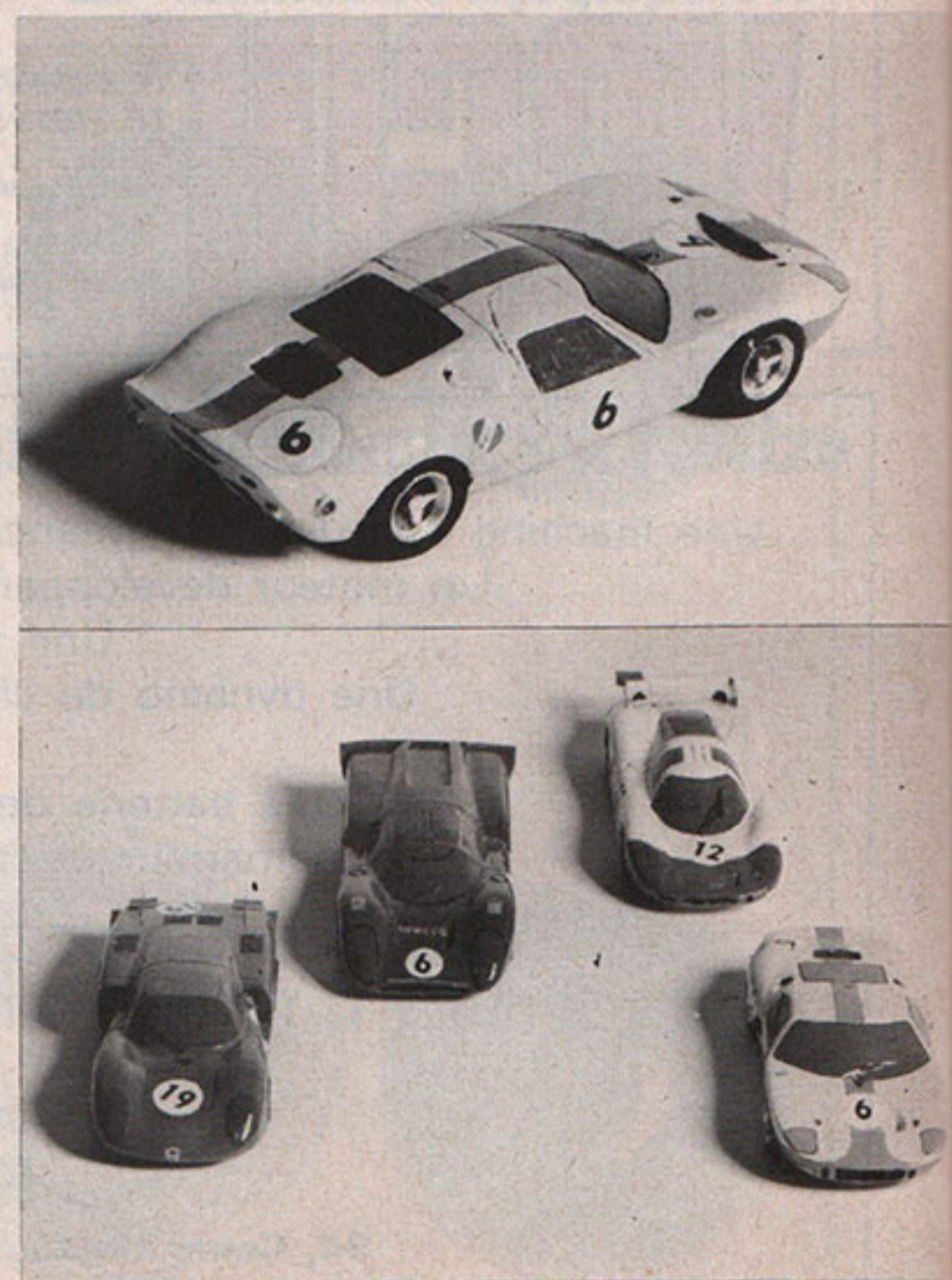
Serge Béranger est ingénieur chimiste, mais s'il a son métier dans la peau, il a l'automobile dans le sang. Les courses d'autos lui plaisent par-dessus tout. Mais, hélas pour lui comme pour bien d'autres, les modèles vedettes sur les pistes ne se retrouvent que trop rarement dans les devantures des marchands de jouets. Longtemps Serge modifiera des modèles existants à coups de lime, avec du plâtre et du carton, mais bientôt cela ne lui suffit plus. Il emprunte aux amateurs d'aéro-modélisme leur matériel et le voilà nanti de baguettes de balsa de 2,5 cm x 2,5 cm, longues de 1,30 m. Quelques salpels X Acto, des photos des

bolides à représenter et le travail commence.

Il taille la coque, l'embase de bloc-moteur, donne la forme de la culasse, découpe la boîte de vitesses... la voiture prend forme. Les pneus sont découpés dans du tuyau de caoutchouc, les carbus ne sont autres que de minuscules clous à tête ronde, les suspensions sont en épingle de couturière et leurs ressorts sont confectionnés avec du fil électrique dénudé, des gommes savamment retailées servent de porte-moyeu tandis qu'un seul toron de fil fait office de fil de bougie...

C'est cela le génie de la bricole. Il faut arriver à concevoir un objet bien déterminé à l'aide d'un lot de pièces tout ce qu'il y a de plus hétéroclites. Une quinzaine d'heures plus tard, dans le cas de Serge Béranger, vous pouvez avoir transformé un bout de bois, un peu de fil, des épingles et des clous en une Formule 1 rutilante à laquelle il ne manque que le bruit.

On peut bien sûr, comme tout le monde, acheter les miniatures du commerce lorsqu'on veut collectionner les voitures qui nous plaisent. Si même leur couleur ou leur présentation ne plaît pas, on peut se livrer à quelques modifications à l'aide d'une lime, d'un attirail de peinture et de matériaux divers allant du papier mâché au plâtre en passant par du fil de cuivre ou du plastique. Cependant, cette solution ne contente pas certains puristes qui ne trouvent jamais exactement ce qu'ils cherchent, même chez les fournisseurs les mieux achalandés. Alors, ces passionnés construisent...



LALA

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

STOCK TRÈS IMPORTANT DE PIÈCES JAPONAISES.

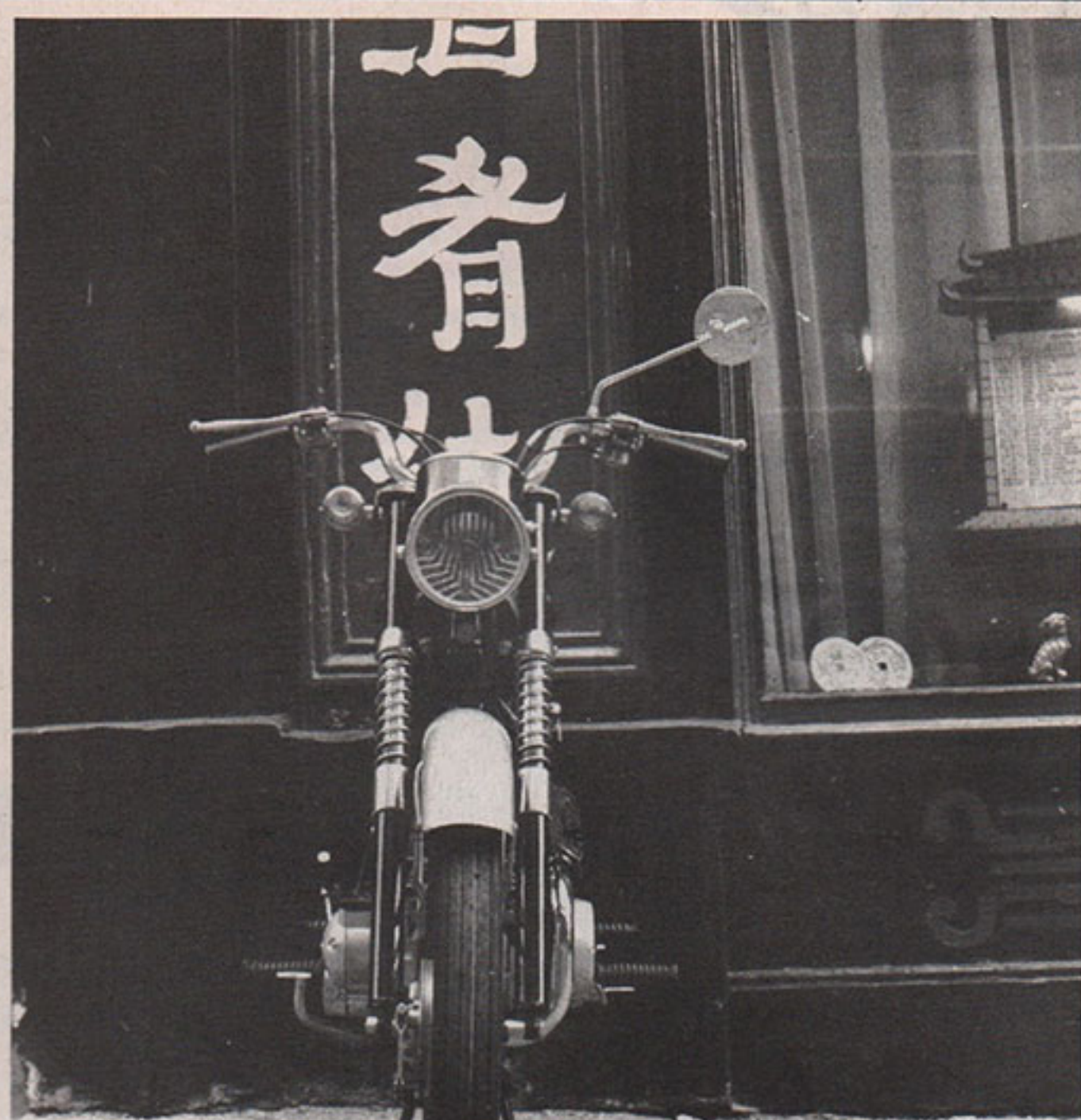


HONDA 50 250
90 350
125 450

YAMAHA 100 125
180 250 350

SUZUKI 500
T 20

PEUGEOT
FLANDRIA
MZ
JAWA
GIULIETTA



**GÉRARD
MAYER**
8, RUE DE L'ORANGERIE
VERSAILLES

 **HONDA**
 **SUZUKI**
 **YAMAHA**
 **Ciao** VESPA
VELOSOLEX
GIULIETTA

FERMÉ DIMANCHE
ET LUNDI, LE
MARDI OUVERT
JUSQU'À 21 H
ET AUTRES JOURS
JUSQU'À 19 H 30

JEAN magasin moderne
MURIT 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

OSSA. LAVERDA. GUZZI
kawasaki  **honda**  **yamaha**  **suzuki** 

la vraie station-service de la moto

RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTATION CONTRE 4 TIMBRES A 0,30 F 



TRIUMPH



TRIDENT 750 CC
BONNEVILLE 650 CC
DAYTONA 500 CC
ET
TROPHY 250 CC

TRIDENT : 11 000 F
 BONNEVILLE : 7 515 F
 DAYTONA : 6 655 F
 TROPHY : 4 585 F

LISTE DES AGENTS SUR
 DEMANDE

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

**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 **MOIOS**

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

CARENAGES, ACCESSOIRES, VETEMENTS DE SPORT, VELOS PLIANTS

● REPRISES . CREDIT . OCCASIONS

fermé le mercredi, ouvert le dimanche matin





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, entre-
tient 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 fournis-
sons la Police nationale et la Marine... Nous vous
le disions bien que la moto était notre affaire.*

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



ABARTH : UN GRAND NOM AU SERVICE DES SPORTIFS

ECHAPPEMENTS : plus de 150 modèles
VOLANTS : tous modèles
ELARGISSEURS DE ROUES : une conception spéciale
JANTES LARGES EN ACIER : 4,5 x 12 - 5,5 x 13
SES TRANSFORMATIONS pour FIAT 500, 600, 850 B et coupé
LEVE-CAPOT pour FIAT 600, attache-capot tous modèles, carters
d'huile, 4 L, FIAT 500, 600, 850 B et coupé

ABARTH-FRANCE, 32, rue Hudri, 92-COURBEVOIE - Tél. 333.41.03

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

Vends **ALPINE F. III** sans moteur
avec boîte, remorque, etc... Prix
intéressant, très bon état. Ecrire
Case 11, HAVAS, 59-LILLE.

LANCIA FLAVIA 1800 Inj., 1968.
ABARTH 1300, OT, 1968.
ABARTH 1000, OTR, 1967.
ABARTH 850, TC, 1968.
FIAT 125, Gr. 5, 1968.
LAOS GARAGE, 96, avenue
Suffren, SUF. 59-70.

Vds belle **ANGLIA** équipée moteur
série, 2 000 F. **BOURDIER**, 58-
MAGNY-COURS.

Part. vd. **CORTINA LOTUS** en
pces dét. Mot. Bte. Pont, etc.
MANCINI, 20, rue du Boccador,
PARIS-8^e, ou BUF. 19-08, à partir
de 20 h.

ALPINE BTF 1300, 68, jaune,
5 vit. Deltas. Jamais rallye. Nb.
Options et Acc. Prix 24 000.
BONIFAY, 22, rue de Rome,
13-MARSEILLE.

SPORTIF *ÉLÉGANT* SOUPLE

POUR
TOUS
LES
SPORTS

Gant
RACER

VENDOME (FRANCE)

EN VENTE CHEZ TOUS LES SPÉCIALISTES
ET GRANDS MAGASINS



si votre voiture
"couve" quelque chose
il faut que
vous le sachiez

A cet effet, Renault, le premier en France, 33 rue des Tanneurs à Lille, (prolongement de la rue Neuve), une station d'un type tout à fait nouveau -la station-diagnostic- Renault. Désormais, grâce au matériel d'auscultation ultra-moderne que nous y avons installé, vous pouvez être renseigné d'une manière objective et précise sur l'état de «santé» de votre véhicule.

station diagnostic

33-Lille, 33 rue des Tanneurs (prolongement de la rue Neuve) - Téléphone : 54.83.17

Part. Vd. **DB LE MANS**, 62.
État comme neuf. Prix intéres-
sant. **J. CLATOT**, 1, rue Maintenon,
78-RAMBOUILLET. 483-06-44.

MOTOS

A vendre une **MOTOBI 200**, b. ét.
une **MORINI 175 SETEBELLO**.
Carén. t. b. état. **MAI**, 34-63,
heure repas.

Vds **HARLEY-DAVIDSON 1200**
Duo ayant fait l'obj. de l'ess.
ds. **CHAMPION** n° 22. Tél. :
727-39-32.

Motos **TRIAL** immatriculées
Bultaco 67, 4 vit. 2 500 F.
Bultaco 68, 5 vit. 3 500 F.
Bultaco 69, 5 vit. 4 000 F.
Ecrire 140, rue du Réveil-Matin,
78-HOUILLES.

MOTO RUMI 125 BON ÉTAT.
400 F. Tél. : 921-92-68.

KARTING

Ach. **KART** d'occ. pour endurance.
Bon état, prix modeste. Ecr.
MONIN, 140, av. R.-Salengro,
94-CHAMPIGNY.

GARAGES

ID-DS SPORT

Transformations moteurs
Ami 6 - V.W. - Opel 1 700 R
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 I
204 504
Expéditions tous montages
BOSSAERT à Méteren (Nord)
Tél. : 10

MEAN BELGIQUE MEAN MOTOR

Kit mécaniques françaises à partir
5 000 NF TTC. **LYON** : 142, av.
Maréchal-de-Saxe. Tél. 60-69-33.
REIMS : 104, Bd Pommery.



191, rue de Courcelles
75-PARIS (17^e)
Tél. : ETO-50-44
Concessionnaire

FERRARI 330 GT, 66.
FERRARI 330 GT, 64.

FERRARI 250 GT, 61 et 62.
FERRARI BTF comp., 62.
PORSCHE 911 S, 67.
PORSCHE SC, t.o., 64.
PORSCHE super 90, 61.
PORSCHE super 90, cab., 61.
ASTON MARTIN DB4, 63.
AUSTIN COOPER 1300 S, gr. V.
JAGUAR 3,8 I S, 66.
JAGUAR 3,8 I, 63.
JAGUAR 3,8 I, 61.
JAGUAR MK 10, 63.
MERCEDES 300 SEL, 67.
MERCEDES 220 SE, cpé, t.o.,
64 et 62.
ROLLS ROYCE, 58.
BENTLEY S3 (V8).

Leasing crédit immédiat et reprise.



P. BONNET PRESENTE SA GAMME



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 les yeux.



La bière, il faut la voir avant de la boire.

Il n'y a pas beaucoup de gens qui le savent mais c'est vrai.

Avant de demander « elle est bonne ? », on devrait demander « la couleur est bonne ? ».

Dans la couleur d'une bière, dans sa brillance, dans sa limpidité, on peut

tout voir. Le bon et le mauvais houblon, le bon et le mauvais malt, la bonne et la mauvaise température de brassage. Les bons et les mauvais brasseurs.

Dans la couleur de la Kronenbourg, on ne voit que de bonnes choses. Parce que c'est toujours la même couleur.

Le même blond-blond, le même blond-bière, le blond Kronenbourg.

Ce n'est pas un hasard.

Les brasseurs de Kronenbourg ont de bons yeux.

Pensez à eux : ne buvez plus la bière les yeux fermés.

Kronenbourg