

LA REVUE A 300 A L'HEURE

# champion

**POUR VOS VACANCES:**

- Un dune buggy français
- Un tour au Tourist Trophy
- Un stage à Nogaro



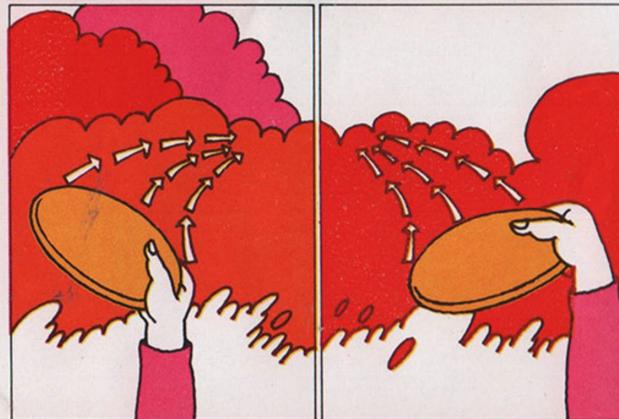
HOMME N°7

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 35 FB — SUISSE : 3,20 FS  
ITALIE : 480 L — N° 42 — DU 15 JUILLET AU 15 AOUT 1969

en vente dans toutes  
les stations service  
SHELL

3<sup>F</sup>

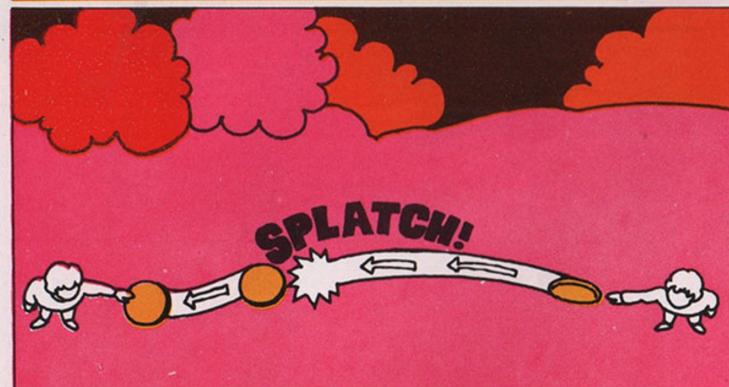
pour la  
première  
fois en  
France  
le frisbee



Petite soucoupe volante en matière plastique, le Frisbee vous permettra d'exercer votre adresse. Vous pourrez le faire virer en l'air, à droite ou à gauche...



...vous pourrez l'utiliser comme boomerang en l'obligeant à revenir vers vous après l'avoir fait tourner sur lui-même...



Vous pourrez le faire ricocher à terre puis repartir tout seul en direction de votre cible, et si vous lisez attentivement les conseils qui l'accompagnent...



...vous finirez bien par le rattraper sur un doigt... comme les champions.

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

# champion<sup>3</sup>

HOMME **N°7**

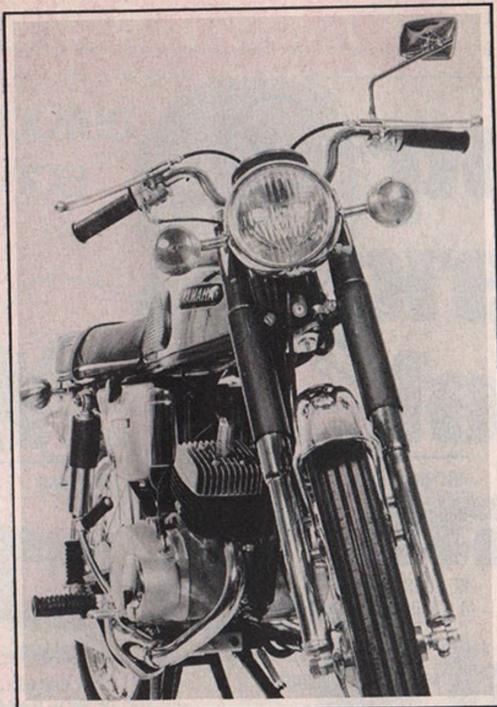


SOMMAIRE - N° 43 du 15 juillet au 15 août 1969

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			6
CHAMPION A LU			8
ET VOUS AIMEREZ ALLER A L'ÉCOLE... (NOGARO)	O. de la Garoullaye	J. Escudier F. Tainturier	11
ESSAI AUTO : DUNE BUGGY	H. Grandsire	C. Lacombe	18
UN MOIS DANS LA COURSE	José Rosinski O. de la Garoullaye	E. Della Faille - DPPI B. Cahier - Ph. Toussaint F. Tainturier	24
UN RALLYE PAS COMME LES AUTRES	O. de la Garoullaye	Ricard - Minassian	38
ESSAI MOTO : SUZUKI 125 cc	C. Lacombe	C. Lacombe	47
SPÉCIAL T.T.	C. Lacombe	C. Lacombe	52
GP DE FRANCE DE CROSS 250 cc	C. Lacombe	C. Lacombe	65
COURSES EN FRANCE (MOTO)	C. Lacombe O. de la Garoullaye	C. Lacombe - Autophot F. Tainturier	71
CHAMPION ACTUALITÉS			78
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	80
COUVERTURE	Le Dune Buggy en action	C. Lacombe	
ENCART	Findlay au TT	C. Lacombe	

Ce numéro de Champion pourrait être intitulé « Spécial Vacances ». Nous l'avons voulu décontracté, car vous serez nombreux à l'acheter loin de la ville et des soucis quotidiens, en plein farniente, du moins l'espérons-nous pour vous! Aux États-Unis et en Californie en général, la mode des dune-buggies, ces engins des sables dont nos Méharis et autres Plein Air s'inspirent avec plus ou moins de bonheur, a depuis longtemps remporté un foudroyant succès. Nous avons demandé à Henry Grandsire d'essayer pour vous le premier des vrais dune-buggies français. Comme le montre notre photo de couverture, il s'en est donné à cœur joie; à l'intérieur du journal, il vous livre ses (enthousiastes) impressions, et vous explique comme il est simple et relativement peu coûteux d'en fabriquer un. Pour sa part, La Garoullaye a fait feu des quatre fers, ce qui est normal pour un fanatique de l'amélioration de la race chevaline, et il a participé (avec succès dans les deux cas) au rallye très spécial qu'est La Clusaz-Bendor : ambiance détente, ski, auto, voile, avion; et au stage de l'école de pilotage de Nogaro : ambiance familiale, mais studieuse. A travers ces expériences, voici deux manières originales de passer des vacances qui ne sont pas celles de M. Tout-le-Monde. Pour Rosinski et pour Lacombe, la course continue sur tous les circuits d'Europe : alors en guise de plages, le premier a vu les dunes de sable de Zandvoort où les F1 à quatre roues motrices effectuaient leurs débuts, tandis que le second avait choisi pour villégiature une île de Man entièrement livrée au culte de la vitesse en moto. Car l'actualité continue, à 300 à l'heure, et Champion la suit pour vous au même rythme. Bonnes vacances!

Directeur général : Jean Lucas ■ Directeur de la rédaction : José Rosinski ■ Rubrique-Essais : Jean-Pierre Beltoise ■ Mise en pages : Jean-Claude Servage ■ Secrétaire générale : Élisabeth Bernigaud ■ Secrétaire de rédaction : Mireille Lejeune ■ Chef publicité : Alain Le Fauconnier ■ Direction - Administration - Rédaction - Publicité, 14, rue Brunel, Paris (XVII) - Tél. 755-66-12 - C.C.P. 22-887-23 ■ Abonnements 12 numéros ■ France et Anciens Territoires : F 30 ■ Belgique : contre-valeur de Fb 350 ■ Autres pays : contre-valeur de F 35 ■ Photocomposition et impression Berger-Levrault à Nancy ■ Dépôt légal 3<sup>e</sup> trimestre 1969.



YAMAHA 125: le premier "gros cube" de 125 cc

125 cc, c'est encore une cylindrée de petite moto...

Mais 130 km/h chrono,  
c'est une performance de "gros cube"!

ET c'est la solution. Vous savez, l'éternel problème des motos, (ville ou route?)... la 125 Yamaha Yas 1 le résout avec brio.

En prenant la meilleure des petites cylindrées avec les avantages des grosses, en ville la 125 Yamaha Yas 1 (disons tout de suite la Yamaha 125, pour simplifier) garde l'agilité du cyclomoteur, avec une nervosité bien à elle.

Un perpétuel  
gymkhana...

SI vous n'avez pas encore évolué à travers la circulation sur une Yamaha 125, vous vous privez d'un plaisir rare. Celui des démarrages spectaculaires et des accélérations foudroyantes (400 m

départ arrêté 18,5 secondes). Celui d'un perpétuel gymkhana au milieu des voitures (1,75 m de rayon de braquage, ça permet bien des fantaisies.)

Avec la sécurité d'un freinage exemplaire : même à grande vitesse, la Yamaha 125 freine bien en ligne, en 10,38 m à 50 km/h.

Très excitant...

MAIS c'est sur la route que la Yamaha 125 révèle tout ce qu'elle a dans le ventre: sa boîte à 5 vitesses, son moteur bicylindre 2 temps à graissage séparé Autolube. C'est peut-être une cylindrée de 124 cc, seulement, mais une puissance de 15 cv.

Quant à la partie cycle de cette bombe, elle est à la hauteur de son moteur: elle est pourvue, côté suspension, d'une fourche avant télescopique hydraulique, et de suspensions arrières à bras oscillants avec amortisseurs réglables en 3 positions.

Le premier  
"gros cube"

LES résultats: difficiles à admettre quand on pense à la cylindrée! mais faciles à constater, très excitants quand on roule. Une vitesse de croisière qui tourne autour des 115 km/h chrono. Une éblouissante stabilité, une résistance au vent latéral et une tenue de route que lui envieraient bien des grandes.

Avec en plus, un confort de tourisme rapide.

ET puis... tout le reste. Tout ce que vous découvrirez à mesure que les kilomètres s'accumulent, la conduite de nuit, par exemple, ou les pointes à 130 chrono, avec ce merveilleux miaulement d'une machine de grand prix.

Sans compter le plaisir d'avoir une machine superbe à regarder.

Alors... "Un gros cyclo", la Yamaha 125?

Non, simplement le premier "gros cube" de 125 cc.

Venez le découvrir chez l'un des 120 concessionnaires Yamaha.



# YAMAHA



Documentation complète et liste des agents sur demande à :

**Ets SONAUTO** Importateur

53-55-57, RUE MARJOLIN - 92-LEVALLOIS - TEL. : 755.97.40

MAGASIN D'EXPOSITION : 22, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS 17<sup>e</sup> - TEL. 380.31.91

# YAMAHA



## 120 CONCESSIONNAIRES

### PARIS

Dynamic-Sport - 149, rue Montmartre (2<sup>e</sup>)  
Ladevèze - 170, avenue de Clichy (17<sup>e</sup>)  
Lala - 194, avenue du Maine (14<sup>e</sup>)  
Moto-Bastille - 6, boulevard Richard-Lenoir (11<sup>e</sup>)  
Moto-Hall - 78, avenue des Ternes (17<sup>e</sup>)  
Murit - 30, rue Lacordaire (15<sup>e</sup>)

### BANLIEUE

Garniel - 15, rue Defresne-Bast 95-Argenteuil  
Ladevèze - 173, rue de Paris 93-Pantin  
Levallois-Moto - 58, rue A. Briand 92-Levallois  
Mayer - 8, rue de l'Orangerie 78-Versailles  
Richard-Moto - 87, bd du Gal-de-Gaulle 95-Sannois

### PROVINCE

Antoine - 51, cours Gambetta 34-Montpellier  
Audemar - Place d'Armes 83-Toulon  
Moto ECOLE CENTRALE (Sté)  
9, place Antonin Poncé 69-Lyon  
Begasse - 17, rue Saint-Michel 35-Rennes  
Betems - 4-6, rue Porte-Reine 73-Chambéry  
D.A.S.O. (Ets) - 29, cours d'Alsace et Lorraine  
33-Bordeaux

Drobecq - 6, rue Pierre-Curie 60-Méru  
Fontaine - 96, rue d'Elbœuf 76-Rouen  
Fraccaro - Rue du Mouton 26-Romans  
Froment - 54 av. de la République 63-Clermont-Ferrand  
Gauvin - 62 av. Charles-Rouxel 77-Pontault-Combault  
Gioanni - 20, rue Merle 06-Cannes  
Gouirand - 77, avenue de Toulon 13-Marseille  
Jorêt - "La Plante" 16-Cognac  
Julien - 12, place Villebœuf 42-Saint-Etienne  
Motorama - 27, avenue Félix-Viallet 38-Grenoble  
Nedey - 125, avenue de Saxe 69-Lyon  
Onda - 15, rue Trachel 06-Nice  
Urvoas - 186, route de Dieppe 76-Deville-lès-Rouen  
Wolff - 10, rue du Fg. de Saverne 67-Strasbourg

Liste complète des concessionnaires sur simple demande à

## YAMAHA

### Ets SONAUTO IMPORTATEUR

53-55-57, rue Marjolin, 92-Levallois. Tél. 755-97-40

# DIAPPOSITIVES sport-auto

Six séries à  
paraître en 1969

- 1 - La carte d'identité des 9 pilotes qui feront parler d'eux cette saison et leurs autographes.
- 2 - Grand Prix de Monaco 17-18 mai.
- 3 - Sport prototypes 1969.
- 4 - Les 500 Miles Indianapolis 1<sup>er</sup> juin.
- 5 - Grand Prix de France Clermont-Ferrand 6 juillet.
- 6 - Les champions de la moto.



Chaque série : 9 diapositives couleur, sous classeur, reliure façon cuir. Chaque vue est numérotée et légendée. Ces documents sont accompagnés d'un commentaire sur le déroulement de la course. Commentaire rédigé par les journalistes de Sport Auto.

Chaque série peut être commandée séparément au prix de 12 F. En souscrivant l'abonnement aux 6 séries vous ne payez que 60 F et vous recevrez gratuitement par retour la série n° 1 avec les autographes des pilotes - Jacky Stewart, J.P. Beltoisé, J. Rindt, D. Hulme, P. Rodriguez, C. Amon, G. Hill, J. Ickx, Surtees.

## BON DE COMMANDE

à adresser à Sport Auto Service Diapositives, 14, rue Brunel PARIS

Je désire

Souscrire un abonnement aux séries 2-3-4-5-6 au prix de 60 F et je recevrai la série n° 1 par retour gratuitement.

Recevoir à parution la ou les séries suivantes 1 2 3 4 5 6 (entourer les séries désirées) au prix de 12 F la série.

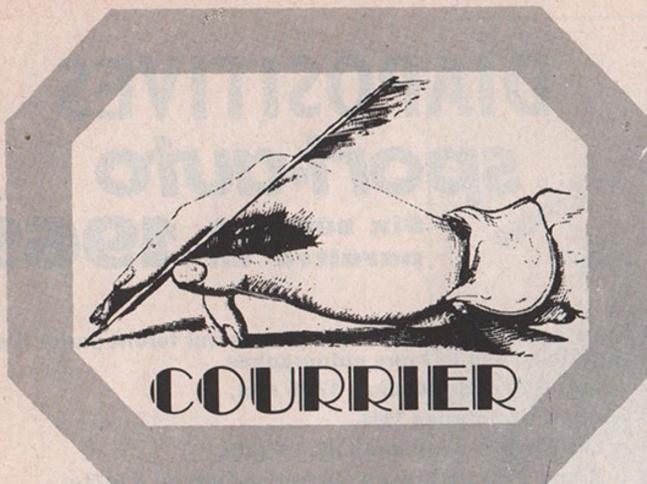
Je joins à ma commande

Chèque bancaire  Chèque postal (3 volets)

A l'ordre de Sport Auto  C.C.P. Paris 93 10-68

NOM ..... Prénom .....

Adresse ..... Signature .....



**François MARCHET**  
de 92-La Garenne-Colombes,

*Souhaiterait obtenir l'adresse de Brabham pour obtenir divers renseignements sur les productions de la firme.*

Les ateliers Brabham sont sis en Angleterre, et voici comment il vous faut libeller votre enveloppe : Brabham Racing Organisation LTD, Weyford House, Woodbridge Meadows, Guildford, Surrey, England. Ouf...

**Jacques MAILLOT**  
de 91-Vigneux,

*Ne connaît Champion que depuis peu et il voudrait se procurer les anciens numéros qu'il n'a pu acheter.*

Tous les anciens numéros de notre revue sont encore disponibles à nos bureaux, 14, rue Brunel, Paris (17<sup>e</sup>). Mais vous pouvez aussi les obtenir en nous envoyant trois francs en timbres par numéro demandé.

**Le maréchal des logis ROGER**  
à 57-Saint-Avold,

*Voudrait savoir dans quelle mesure il peut modifier sa voiture pour courir en groupe 1.*

Les modifications autorisées en Tourisme de série sont insignifiantes et se bornent pratiquement à l'utilisation de deux paires de phares supplémentaires à condition que la pose de ceux-ci n'entraîne pas de modification à la carrosserie. Si vous voulez connaître exactement la législation, nous vous conseillons de vous procurer l'annuaire du Sport Automobile édité par la FIA, dans lequel vous trouverez en page 58 dans les feuillets verts la réglementation en vigueur. Vous pourrez trouver ce livre soit à la FIA, 8, place de la Concorde, Paris (8<sup>e</sup>), soit à la Librairie Technique Automobile, 83, rue de Rennes à Paris (6<sup>e</sup>).

**Jean-Louis DHERS**  
à 33-Bordeaux-Caudéran,

*Ne sait ce qu'est un transfert et il aimerait quelques précisions.*

Un transfert est une lumière dans la paroi du cylindre, et c'est par cette ouverture que passe le mélange gazeux dans la chambre de combustion. C'est donc en quelque sorte un conduit d'admission.

**Philippe LEGRAND**  
de 92-Courbevoie,

*Pense avoir relevé une erreur dans notre numéro 41, croyant savoir que les 4 CV compétition des années 1950 ne faisaient pas 1 063 cc, mais 1 093 cc.*

En fait, nous n'avons pas fait d'erreur, n'ayant jamais prétendu que les 4 CV compétition qui couraient en 1950 faisaient 1 063 cc. 1063, c'était le numéro de code du type de la voiture, comme plus tard 1093 fut celui de la Dauphine à tendance sportive.

**Gordon BOGGS**  
à Paris (15<sup>e</sup>),

*Désirerait savoir où il pourrait trouver une Jeep d'occasion pour un prix modique.*

Parfois sont mises en vente aux Domaines des Jeep réformées, mais si vous voulez en obtenir une pour 500 F, vous risquez d'avoir quelques difficultés car les moins chères sont vendues aux environs de 2 500 F.

*Un lecteur de Saint-Nazaire qui ne nous précise pas son nom, aimerait savoir quelle est la voiture de la gamme Mercedes qui a obtenu le meilleur temps aux 400 mètres départ arrêté.*

La plus rapide et la plus nerveuse des Mercedes dis-

ponibles en ce moment est sans conteste la 300 SEL 6 litres 3. Cette voiture a réalisé lors des essais effectués par José Rosinski pour *Sport-Auto*, 14" 9/10 aux 400 DA et 27" aux 1 000 DA, ce qui la place à égalité avec bien des voitures de sport de la meilleure race.

**Frédéric FISSIER**  
à 68-Mulhouse,

*N'arrive pas à se procurer un volant magnétique de 175 cc Peugeot et il qualifie cette opération d'impossible.*

Vous devriez vous adresser aux Comptoirs Généraux du Cycle et du Motocycle, 72, avenue de la Grande-Armée à Paris (17<sup>e</sup>). Ce sont eux qui doivent avoir le plus de pièces détachées de Peugeot, et ils devraient encore avoir en stock le genre de pièces que vous cherchez.

**Thierry CABROL**  
de 12-Saint-Affrique,

*Voudrait avoir de plus amples renseignements sur le dragster side-car de Pierre Tebec.*

Le plus simple pour obtenir le maximum de détails sur cet extraordinaire trois roues mu par un gros V8 américain est de joindre le constructeur lui-même, 45, passage du Bureau à Paris (11<sup>e</sup>).

**Bernard GARNIER**  
à 71-Montceau-les-Mines,

*Aimerait connaître le nom et l'adresse de l'importateur des motos Morini en France, et des cyclos Malaguti.*

Les Morini comme du reste les Laverda et les Motobi sont importées par G. Couturier, 149, avenue de Neuilly à 92-Neuilly. Les Malaguti sont importés et distribués par la SICMA, 71, rue Hoche à Marseille. Au cas où vous voudriez joindre l'un ou l'autre très rapidement, leurs numéros de téléphone sont respectivement : SABLONS 98-39 et 62-12-12.

**Alain BERTRAND**  
à 13-Marseille,

*Aimerait qu'on lui fournisse les adresses des écoles de pilotage en France.*

Voici donc les adresses des principales écoles de pilotage existant en France où vous pourrez obtenir tous renseignements complémentaires : École de pilotage Winfield, Circuit Jean Behra, 58-Magny-Cours. École de pilotage de Nogaro, Association Sportive Automobile Armagnac-Bigorre, 32-Nogaro. École de pilotage de l'A.C.O., Circuit Bugatti, 72-Le Mans. École de pilotage de l'A.G.A.C.I., 64, boulevard

de la Somme, Paris (17<sup>e</sup>). École de pilotage de course, Circuit du Var, 83-Le Luc-en-Provence. École de pilotage de Monthoux, 74-Monthoux.

**Régis BOLMEFIREZOL** qui ne nous précise pas son adresse,

*S'étonne de ne pas voir de Miura en compétition.*

La Miura est une voiture de grand tourisme qui n'est pas construite en vue de courir, et n'est donc pas conçue pour cela. Du reste, l'usine en est parfaitement consciente, et elle ne pousse vraiment pas ses clients à aligner une Miura à un quelconque départ de course.

**Philippe VIDAL**  
de 13-Marseille,

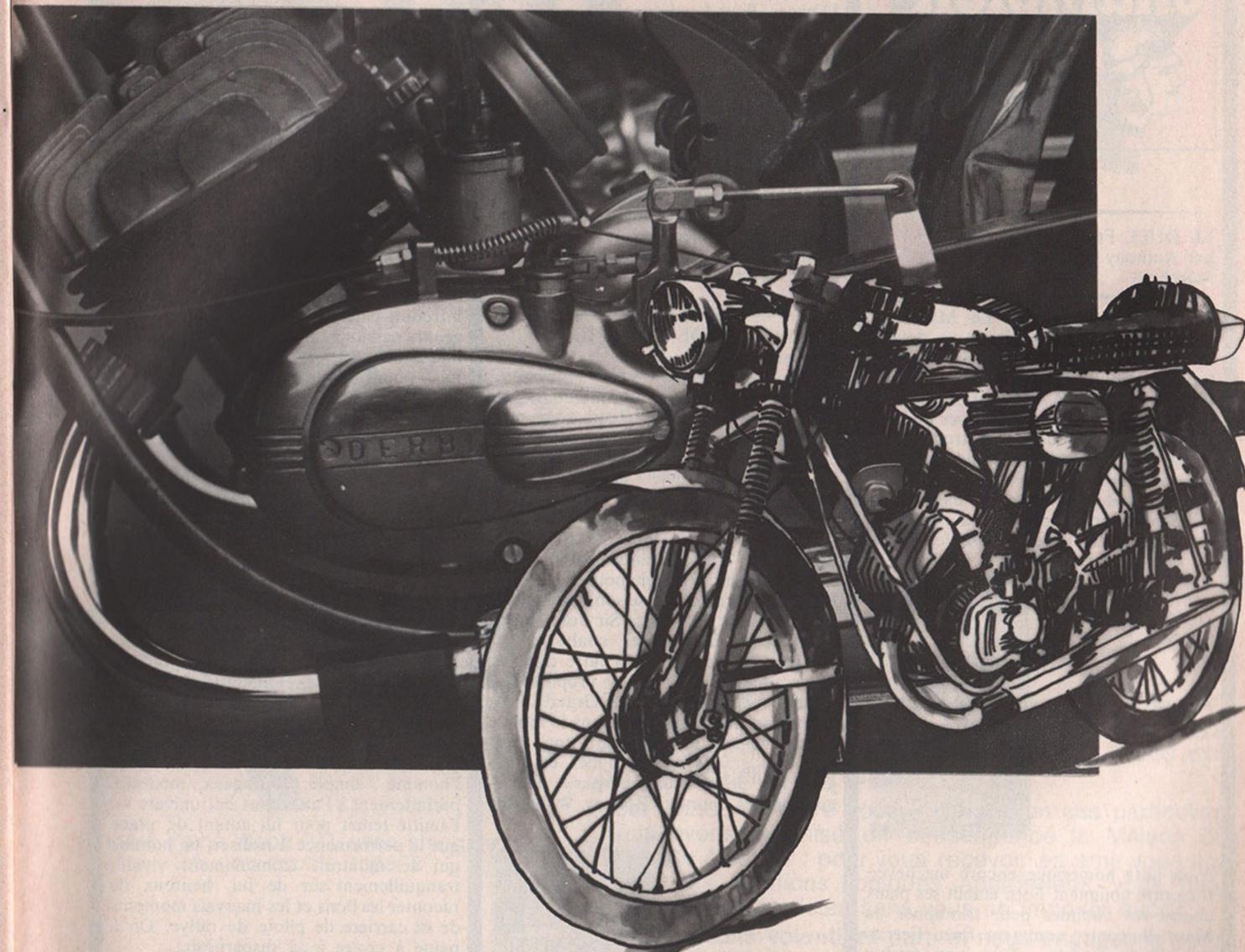
*Voudrait trouver un ouvrage traitant de la construction des châssis et des problèmes qui s'y rattachent.*

Vous trouverez ce livre s'il en existe un répondant à vos espérances à la Librairie Technique Automobile, 83, rue de Rennes à Paris (6<sup>e</sup>) qui possède un choix considérable de bouquins sur l'automobile mais dont, malheureusement pour vous, la majorité sont écrits en anglais. Nous vous conseillons tout particulièrement celui de Costin et Phipps, excellent pour les structures tubulaires.

**Patrick SWYNGHEDAUF**  
à 25-Bethoncourt,

*Aimerait avoir la signification de notes de rallye comme par exemple : droite 90.*

Nous ne pouvons pas vous répondre avec une précision absolue, chaque pilote prenant ses notes suivant une habitude qui lui est propre. Néanmoins, pour la plupart d'entre eux, « droite 90 » signifierait qu'il faut passer le virage à droite à 90 kilomètres à l'heure et non comme vous le pensiez qu'il va falloir tourner à angle droit. Votre théorie, par contre, s'appliquait plus fréquemment il y a quelques années... mais les notes de rallye sont comme toutes choses, elles évoluent.



**ENTIÈREMENT DÉRIVÉ DE LA COMPÉTITION, LE 49 CC DERBI ALLUMAGE ELECTRONIQUE EST LE SEUL CYCLOMOTEUR SANS PERMIS, DIGNE DES VRAIS SPORTIFS... 4 VITESSES AU PIED, FOURCHE ET AMORTISSEURS HYDRAULIQUES, FREINAGE SURPUISSANT.**

**TOUT UN PROGRAMME!...**

VICE-CHAMPION DU MONDE 50 CC EN 1967 ET 1968

**P.bonnet**



IMPORTATEUR : 78, AVENUE DU GÉNÉRAL-LECLERC  
92-BOULOGNE-BILLANCOURT — TÉL. : 825-47-11

# Champion ALU

LE DUEL FORD FERRARI  
par Anthony Pritchard  
Marabout

Nous sommes en 1964. Le Mans voit apparaître Ford et ce circuit va devenir un véritable champ clos où vont s'affronter deux géants, Ford et Ferrari. Indifférente jusque là à la compétition, la firme américaine crée de toutes pièces un vaste département de courses à Detroit, et elle y construit des engins d'une puissance exceptionnelle. Ferrari sent poindre le danger, et il jette d'emblée dans la bataille tout le poids de sa longue expérience des circuits. Ce livre rappelle les phases



d'une lutte homérique encore inachevée. Il montre comment Ford établit ses plans, choisit ses hommes pour triompher au Mans. Il montre comment Enzo Ferrari organise la riposte... Très bien traduit de l'anglais par Michel Hubins, ce livre vivant est proposé comme tous les Marabout de cette collection à 8 francs.

AUTO-SCHÉMAS N° 1

Cela se présente comme un curieux cahier sur la couverture duquel est dessinée une scène de course: une GT 40 de John Wyer est entourée d'une Howmet, d'Alfa, de Porsche, alors que suivent une Ferrari LM et une Corvette. Déjà, on est fixé,

shemas



Auto-Schémas, c'est un fascicule pour fanatiques. Fascicule, parce qu'il n'a que 32 pages. Pour fanatiques, parce qu'il ne contient que des dessins des voitures ayant marqué de leur empreinte la saison écoulée. Ce livre vendu en France au prix de 10 francs devrait être très utile aux maquettistes qui travaillent à la réalisation de bolidos connus. En plus des F1, Auto-Schémas nous offre des voitures Cam Am, d'Indianapolis, les principaux prototypes, sans compter quelques Groupes 2 et 5 très connus. Bien réalisé à partir d'une idée originale et intéressante, ce petit recueil belge devrait obtenir un certain succès.

LES ROUTES DE LA VICTOIRE  
Marabout

Treize champions ou chroniqueurs célèbres vous confient ici leurs souvenirs, leurs espoirs, leurs réflexions sur de nombreux aspects de la compétition automobile, depuis la Formule 1 jusqu'aux rallyes, sans oublier les trials et les dragsters. Stirling Moss tente de définir la psychologie du pilote. Un texte de Jim Clark fait revivre d'éblouissants championnats et le triomphe d'Indianapolis; plus loin, Bruce McLaren confesse son amour pour les 24 Heures du Mans. Sir John Whitmore et John Sprinzel analysent les voitures, l'un sur circuit, l'autre dans les rallyes. Laurence Pomeroy propose une solution nouvelle pour les Grands Prix. Alan Mann vous introduit dans le monde des managers et Alan Brinton dans celui des grands pilotes d'hier et d'aujourd'hui. John Blunsden parle d'organisation des courses, Rodney Walkerley



raconte l'histoire de seize ans d'aventure sportive. Denis Jenkinson et Geoff Newman clament leur enthousiasme pour les dragsters et les trials. Ken Chambers fait aussi l'éloge de l'endurance, cette vertu première des hommes... et des moteurs. De tout, pour tous les goûts, et pour 8 francs seulement.

MES RALLYES  
par Lucien Bianchi  
Gallimard

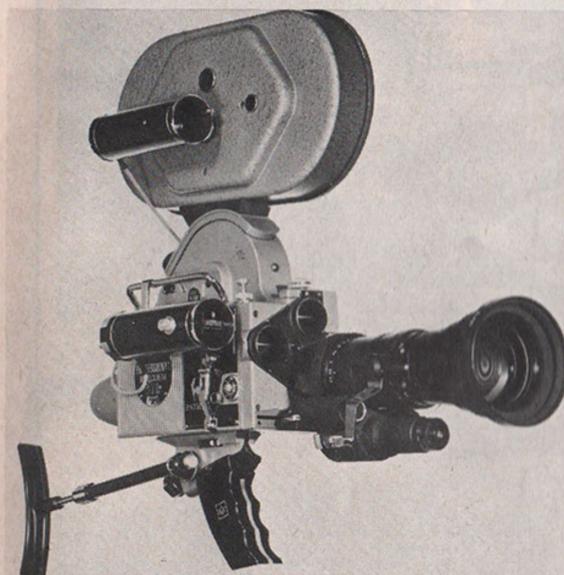
Le 30 mars 1969, sur le circuit du Mans, au cours des essais des 24 Heures, le grand champion belge Lucien Bianchi se tuait au volant du prototype Alfa dont

il disait lui-même qu'il en attendait beaucoup. Un mois plus tôt, il avait mis la dernière main au récit qu'il avait entrepris après son accident survenu à la fin du marathon Londres-Sydney et où il relatait ses souvenirs de rallyeman. Ceux du Londres-Sydney, bien sûr, qui a constitué une fantastique aventure, mais également ceux de plusieurs autres grands rallyes, parmi les plus marquants: Tour de France automobile, marathon Liège-Sofia-Liège (surnommé « le marathon du cauchemar »), Tour de Corse, Coupe des Alpes, rallye de Monte-Carlo, etc. Ce faisant, Lucien Bianchi - un des rares pilotes complets de notre époque, aussi à l'aise en rallye qu'en circuit - nous introduit dans un monde complexe, exigeant, passionnant. Car un rallye offre une ambiance particulière. C'est chaque fois, pour le participant, une aventure émaillée de pittoresque; c'est un rythme effréné à soutenir, une lutte de tous les instants: contre soi-même, contre des routes souvent épouvantables, contre des mécaniques soumises à dure épreuve; c'est un exercice de virtuosité et d'endurance qui exige une minutieuse préparation, une équipe bien soudée, une assistance d'usine parfaite... et la capacité de s'adapter à toutes les circonstances. D'une plume alerte, dans un style direct et efficace - comme sa façon de conduire dont il révèle, au passage, quelques « trucs » - Lucien Bianchi fait revivre pour nous l'univers étonnant de la course sur la route. Et à travers ces pages, qui ont désormais une tragique résonance, nous retrouvons avec émotion le très grand pilote qu'il fut et nous découvrons l'homme: simple, courageux, modeste, parfaitement à l'aise dans cet univers où l'amitié tenait pour lui autant de place que la performance à réaliser, un homme qui se montrait étonnamment vivant, tranquillement sûr de lui, heureux de raconter les bons et les mauvais moments de sa carrière de pilote de rallye. On a peine à croire à sa disparition...

Prix: 18,50 F.

Tous ces livres et bien d'autres encore sont en vente à la Librairie Technique Automobile: 83, rue de Rennes, PARIS (6<sup>e</sup>).

# Des prix... comme partout De la technique comme nulle part



Caméra Pathé Webo BTL avec chargeur 60 m  
16 mm - 9,5 - ou double super 8

Cinéastes, amateurs ou "pro", le choix de votre équipement est primordial. Quel que soit votre budget, vous devez acquérir un matériel sûr qui réponde à vos exigences actuelles... et futures.

Pour chacun d'entre vous il s'agit d'un cas particulier. Nous avons organisé en conséquence la Maison du Cinéaste Amateur: pour vous recevoir en ami, vous apporter les solutions logiques appropriées, vous faire comparer les modèles sans vous en imposer aucun.

Nous prenons **volontiers** parti et nous engageons notre responsabilité. Nous sommes "spécialistes" et prétendons assurer à plein notre rôle de "conseil".

Le Cinéma est notre passion:

Nous traitons de cinéma, uniquement de cinéma, mais de tout le cinéma: 8, Super 8, 9,5, 16 mm - prise de vues - projection - sonorisation - etc...

Nos prix étant les plus bas, nos tarifs nets, taxe incluse et remises déduites, sans surprise, vous pouvez comparer.

A prix égal... avec en plus:

L'accueil et la compréhension techniques que nous confère notre spécialisation, cette spécialisation qui est notre meilleure publicité.

Le catalogue de la Maison du Cinéaste Amateur est lui aussi, différent des autres. L'avez-vous lu?

Envoi gratuit avec tarif "Homme N° 1"

**La Maison  
du Cinéaste  
Amateur®**

CARTE BLEUE acceptée

**67 RUE LA FAYETTE - M° CADET**  
**TEL. 878.62.60 - 526.16.20 - PARIS 9**  
OUVERT DE 10 H A 19 H SAUF DIMANCHE. LE LUNDI DE 13 H A 19 H  
OUVERT EN AOUT DE 10 H A 18 H - SAUF DIMANCHE ET LUNDI



## 1300 cm<sup>3</sup>, 110 ch, 5 vitesses plus de 175 km/h chrono

telles sont les caractéristiques essentielles de la nouvelle Renault 8 Gordini 1969. Son nouveau moteur 1300 et sa nouvelle boîte 5 vitesses lui assurent des performances vraiment sensationnelles : plus de 175 km/h chrono, 31,9 secondes au km départ arrêté, une suspension renforcée, des freins à disque assistés garan-

tissent sa sécurité, et son confort est celui d'une grande routière luxueuse. Atout maître pour le sport automobile français, la Renault 8 Gordini est un "pur sang" qui vous fera goûter les joies de la conduite sportive.

**RENAULT**  **8 GORDINI**

Nogaro, un nom familier aux fanatiques de l'automobile, Nogaro, une petite ville du Gers où tout sent bon le soleil et l'armagnac, où les gens ont le parler haut en couleur, où tout semble facile, où il fait bon vivre...

PAR OLIVIER DE LA GAROULLAYE

## ET VOUS AIMEREZ ALLER A L'ECOLE



# NOGARO

L'orgueil de la cité, c'est le circuit, un ruban d'asphalte resserré sur lui-même déroulant ses méandres dans peu d'espace en bordure d'un terrain d'aviation sans grand trafic. Le patron, Robert Castagnon, organise deux épreuves par an. Mais si à ces dates-là, les tribunes sont pleines, il n'y a guère plus de voitures sur la piste que lors des dimanches ordinaires. En effet, chaque jour férié voit converger vers Nogaro un flot de bolides de construction artisanale plus ou moins élaborés, qui se mêlent allégrement aux monoplaces, barquettes ou berlines de tous acabits. L'engouement pour le sport auto étant très fort, il fut donc créé il y a quelques années l'école de pilotage de Nogaro. Cette école est maintenant dirigée de main de maître par François Chevalier qui, assisté dans ses œuvres par Jean-Claude Lhoro, dispense un enseignement théorique et pratique à des élèves venus d'un peu partout.

Certains de ces élèves viennent de loin non pas tant pour apprécier la gastronomie gascogne que pour essayer de réaliser un rêve cher à beaucoup de jeunes : devenir pilote

de course. Pour quelqu'un de peu fortuné, la solution toute trouvée semble être l'inscription à un cours pour tenter le Volant Shell. Le grand pétrolier, jusqu'à l'an dernier, offrait une monoplace au meilleur du cours Winfield à Magny-Cours et à celui de Bugatti au Mans. Mais intensifiant son aide, il dote maintenant l'école de pilotage de Nogaro d'une Formule France. Shell offre donc à trois pilotes la possibilité de percer. Or, comme une Pygmée F.F. est aussi cette année en jeu à Monthoux, nous verrons l'an prochain quatre nouveaux aux dents longues dans le peloton bariolé des Formules France.

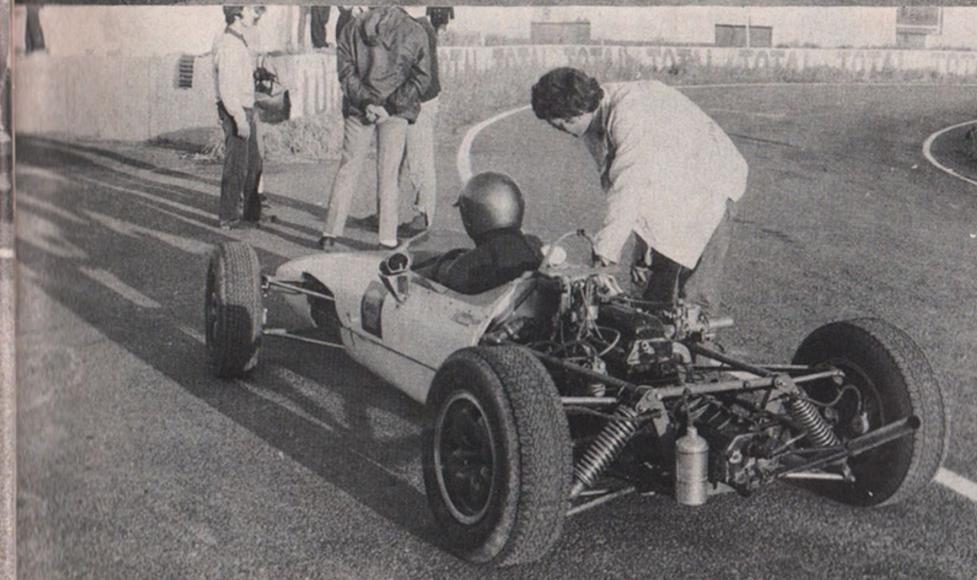
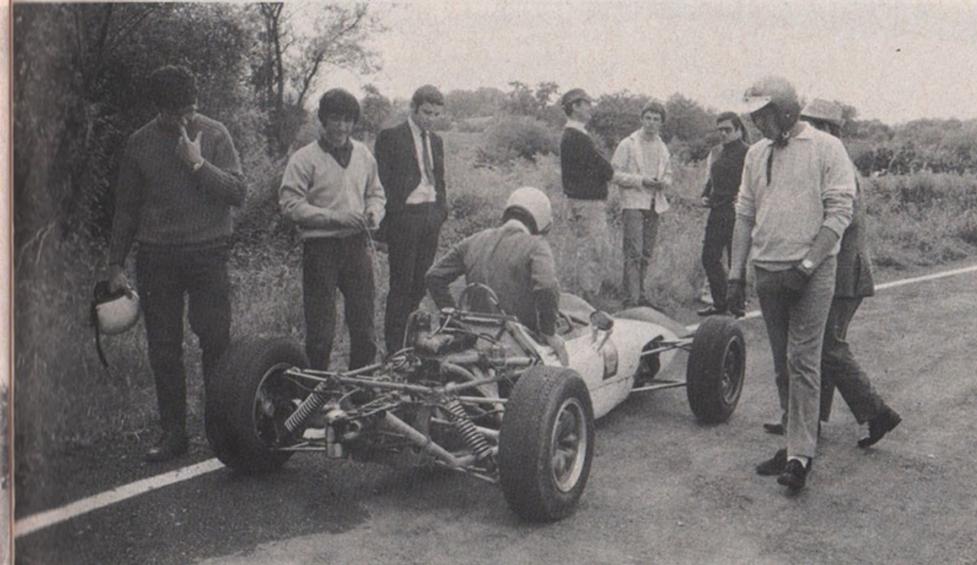
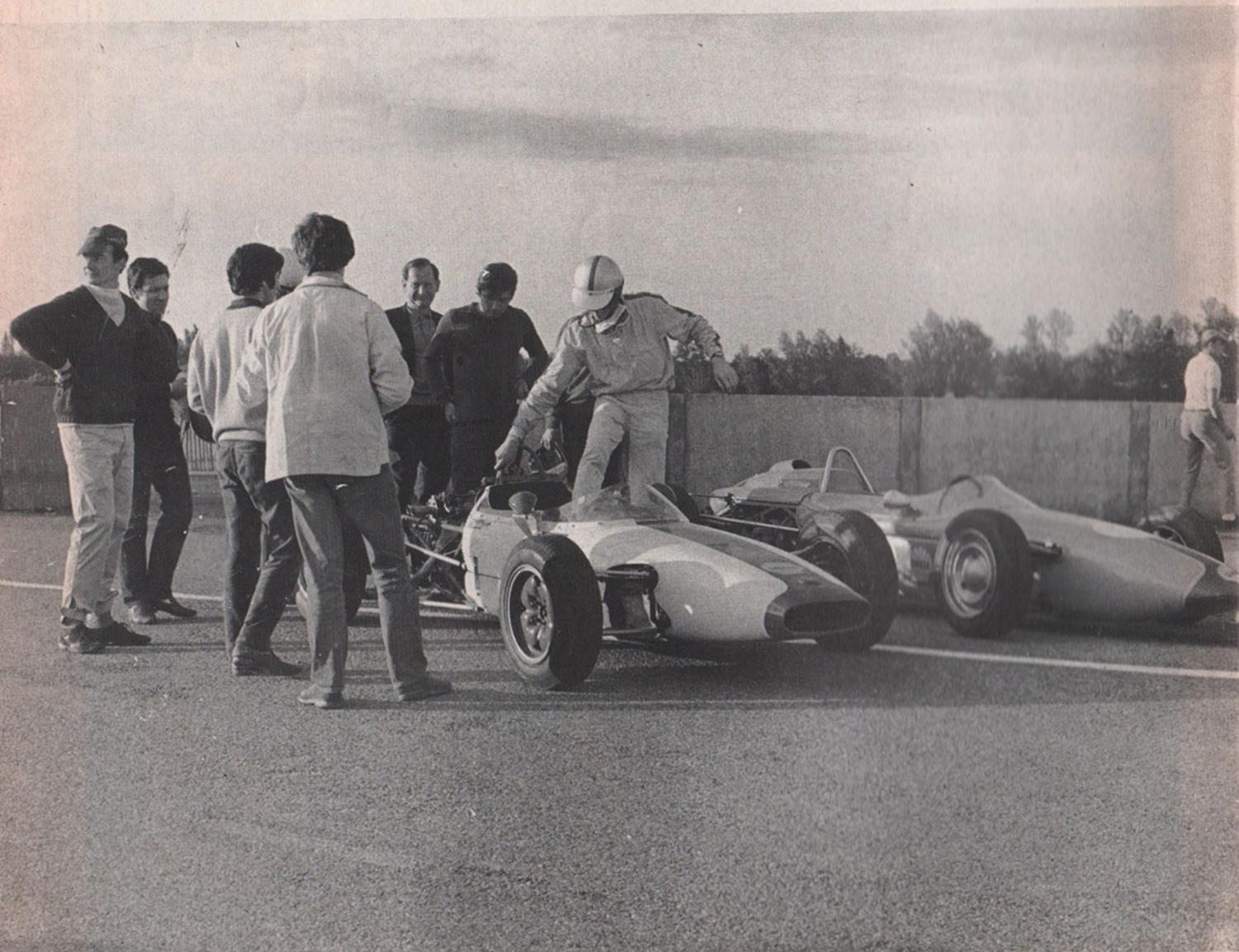
Magny-Cours, on connaît. C'est une institution nationale, une sorte d'École Polytechnique de la voiture de course, avec l'enseignement sans faille dispensé par Tico Martini. Au Bugatti, l'ambiance passe pour être moins familiale... L'école gersoise démarrant sur de nouvelles bases, je m'y suis rendu, et voici comment cela se passe.

J'ai débarqué un beau matin en terre nogarolienne avec une Volkswagen prêtée par un ami obligeant que certains ont même quali-

fié... d'inconscient. Moi, un peu emprunté au volant de ma petite auto, je n'étais pas trop fier, et j'attendais avec une impatience teintée de crainte de « faire un tour de monoplace ». Le circuit Paul Armagnac sur la route de Tarbes n'est pas difficile à trouver pour le néophyte que je suis, et m'y voici. J'ai un peu peur, et n'ai vraiment rien d'un Rastignac... mais qu'importe...

Pour l'instant du reste, je ne vois pas grand chose si ce n'est un type qui les mains dans les poches et le nez au vent, regarde la piste comme s'il voulait en dévorer l'asphalte. Je marche vers lui, pensant établir le premier contact avec un « futur confrère » lorsque, comme un seul homme, nous nous retournons, aux aguets. Ne dirait-on pas?... Ce bruit fort et prenant qui module sur la route... qui débouche de derrière un hangar... Une monoplace? Par la route? Au milieu de la circulation, un lundi tout bête? On se regarde, nouveaux Saint Thomas ne voulant croire ni nos yeux ni nos oreilles. Et pourtant, c'est le premier aperçu du climat bon enfant

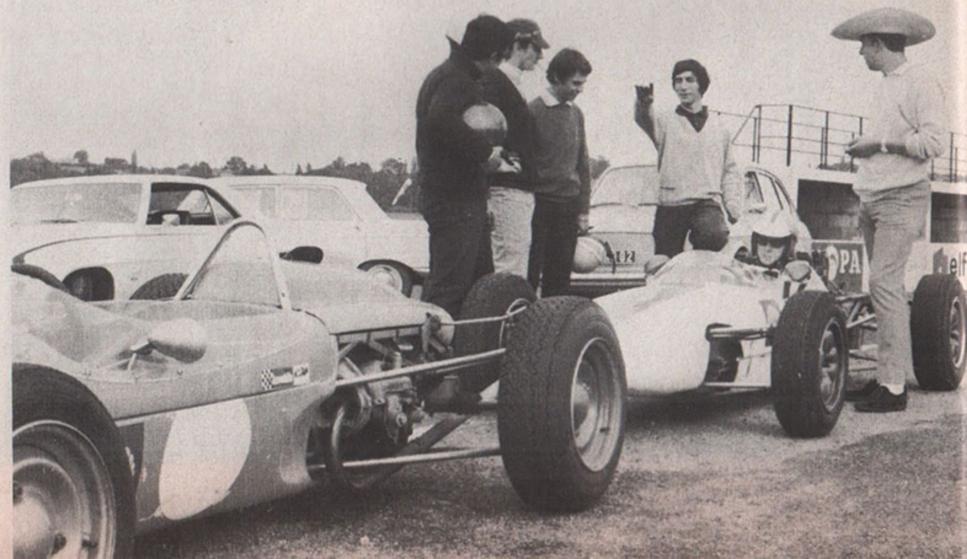
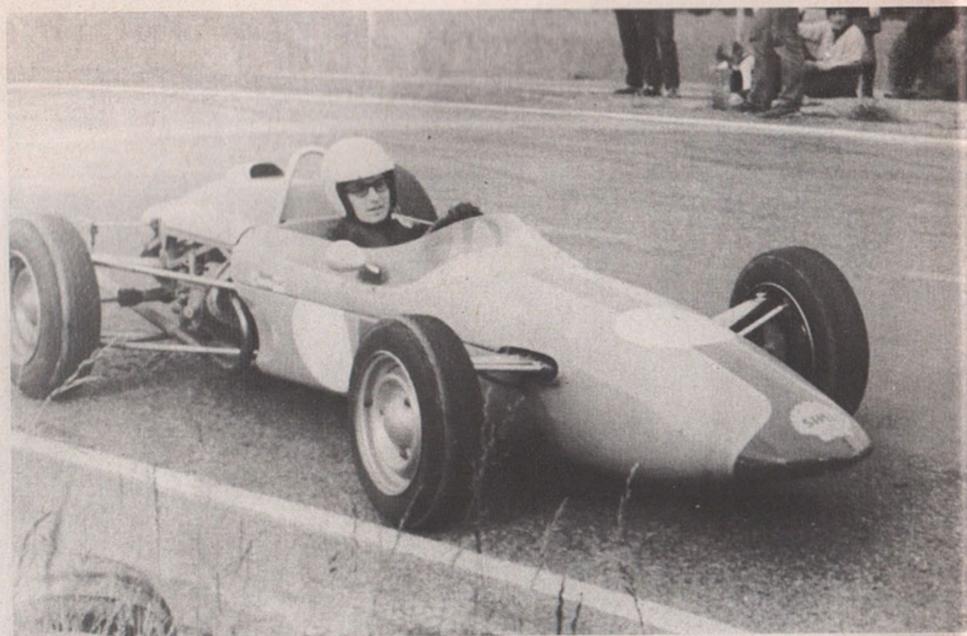
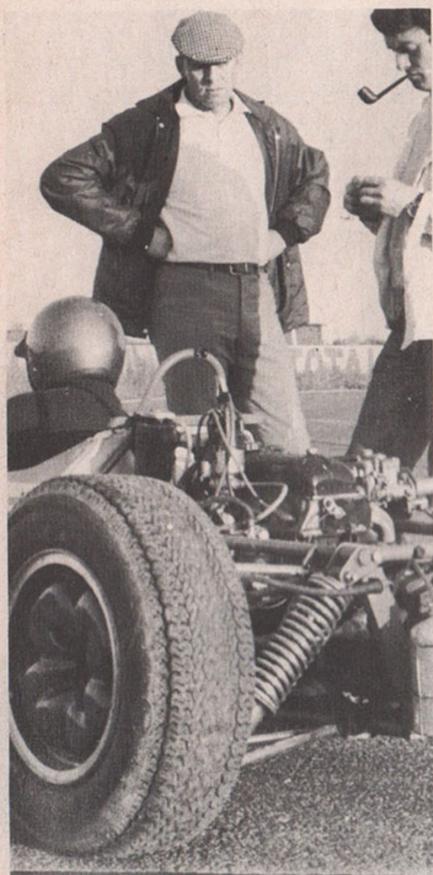
qui règne dans ce patelin si sympathique. François Chevalier est descendu, hilare de voir nos têtes de citadins passablement interloquées, et nous serre la main tandis qu'arrive une Anglia blanche brinquebalante, carrosserie déglinguée au possible, mais tournant rond. De la Ford sort Jean-Claude, petit, brun, semblable aux pruneaux du cru, l'œil pétillant et nous voilà présentés. La monoplace, requin des mers du Sud, a traîné dans son sillage un lot de poissons pilotes, les voitures des autres élèves du stage. Il y a de tout : de la Camaro (celle de papa!...), à l'Alfa en passant par un break 204 et par l'inévitable poucet, une Fiat 600 qui, à la mine qu'elle affiche, est plus mûre pour la casse que pour le circuit. Enfin... l'élève doit venir avec sa voiture, et tant pis s'il s'agit d'une 2 CV! On se débrouille toujours... Nous sommes huit, des professions les plus diverses, habitant un peu partout, d'âge varié (de 34 à 20 ans) notre seul point commun paraissant être un amour immodéré de la voiture. Dans notre groupe, il y a même une fille, Claudiane.



*Coup d'œil  
au compte-tours  
pour voir si le régime moteurs  
a été respecté...*

Au tableau noir, François dessine et commente. On ne pense plus à rien, on a l'esprit au cours théorique, la pensée accrochée au morceau de craie qui trace la trajectoire sur un ruban de route auquel nos yeux sont rivés. A Nogaro en effet, la première matinée est réservée au tableau noir où l'on apprend successivement la position des mains sur le volant, l'explication schématique du « talon-pointe », les études de trajectoires suivant les différents types de courbes ou de virages, et tout ce qu'un apprenti doit s'efforcer de connaître pour ne pas être ridicule en se retrouvant sur la piste. Ne pas être ridicule, c'est ma hantise l'après-midi alors que de la théorie nous passons à la pratique sur nos voitures personnelles. Pendant le déjeuner pris en commun, nous avons bien sûr parlé voitures et certains élèves à leurs dires paraissaient aptes à piloter des Formules 1... Qu'allais-je faire, par rapport à ces cracks en puissance... François, lui, ne s'en souciait pas, pas plus que Jean-Claude. Dans le deuxième droite par

lequel nous avons commencé, il expliquait la procédure en marchant, puis il nous montra son savoir-faire. « Allez, à vous maintenant, un par un. Luc, tu commences, Olivier, tu y vas après... » Imaginez que vous voilà au volant de votre voiture personnelle, que vous connaissez bien et qui, pourtant, vous semble soudain étrangère. Vous essayez de penser à tout simultanément, et vous vous sentez empoté, débutant, apprenti en diable. Vous passez la courbe une fois, deux fois, en vous remémorant de toutes vos forces ce que l'on vient de vous dire, en braquant au petit drapeau placé à l'entrée, en allant tangenter la corde au troisième pneu, en sortant près du fanion rouge, prenant garde à bien utiliser toute la largeur de la route. Pendant qu'au volant vous faites de votre mieux, François dissèque votre comportement, expliquant aux autres élèves ce qu'il y a de bon et ce qui l'est moins. Vous vous arrêtez pour écouter les critiques, les recommandations diverses, et vous reprenez le volant pour des passages successifs jusqu'à ce que votre



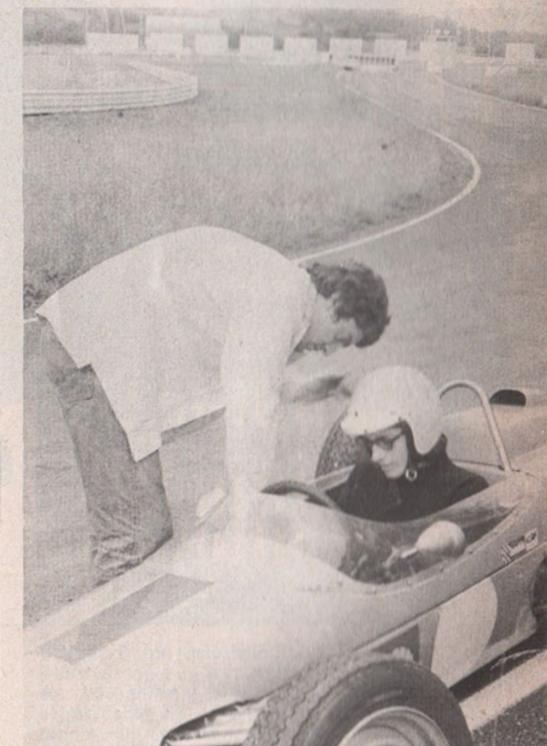
virage soit correctement exécuté. Lorsque vous avez fini de plancher, vous regardez à votre tour ce que font les autres, vous écoutez les observations que formulent François et Jean-Claude, et vous apprenez encore. Puis l'on enchaîne par l'étude de trajectoires de virage en virage. Si ça ne rentre pas, François se met au milieu de la piste et vous force à passer au point précis... Et rien à faire, il faut passer là où il veut... C'est Sparte qui rejoint Rome, car si vous êtes là pour travailler, flotte malgré tout une ambiance décontractée autour de ce petit circuit, où l'on ne s'étonne de rien, où tout sent le farniente et le chaud soleil. Sommeil après le dîner, c'est nécessaire. Et puis demain, pas de blague, ce sera sérieux. On attaque la monoplace. Lequel d'entre les candidats ne rêve pas, cette nuit-là? Pensez, une veillée d'armes de ce genre, cela marque un homme, surtout nous qui n'avons pas connu la guerre de Cent Ans. Notre stage dure quatre jours, mais cela peut être trois ou cinq, selon le gré du vent, la casse qui peut survenir, le nombre de stagiaires.

Au petit matin, vous vous retrouvez sur le circuit à peine réveillé mais déjà excité comme un pou. C'est qu'elle est déjà là à vous attendre, cette bête qu'on dit de race... Race si l'on veut, puisqu'au premier stade, vous prenez le volant d'une MEP que d'aucuns n'ont pas hésité à appeler « la monoplace agricole ». Mais, appréciée ou non, il s'agit d'un fuseau muni d'un volant dans lequel on se couche entre un treillis de tubes et à l'extérieur duquel se trouvent les roues découvertes dont les pneus paraissent énormes. Il suffit de tirer un petit bouton pour mettre le contact, on entend un sec tic-tac qui amène l'essence, et on appuie sur le démarreur.

Je crois bien qu'à cet instant, si j'avais été debout, je serais tombé assis tant je sens mes jambes en coton! Mais je suis calé dans ce baquet qu'on dirait fait pour moi. La pompe électrique ne fait pas tant de bruit que mon cœur qui bat la chamade alors que je poursuis l'étude des virages, répétition de ce que j'ai déjà fait avec ma VW.

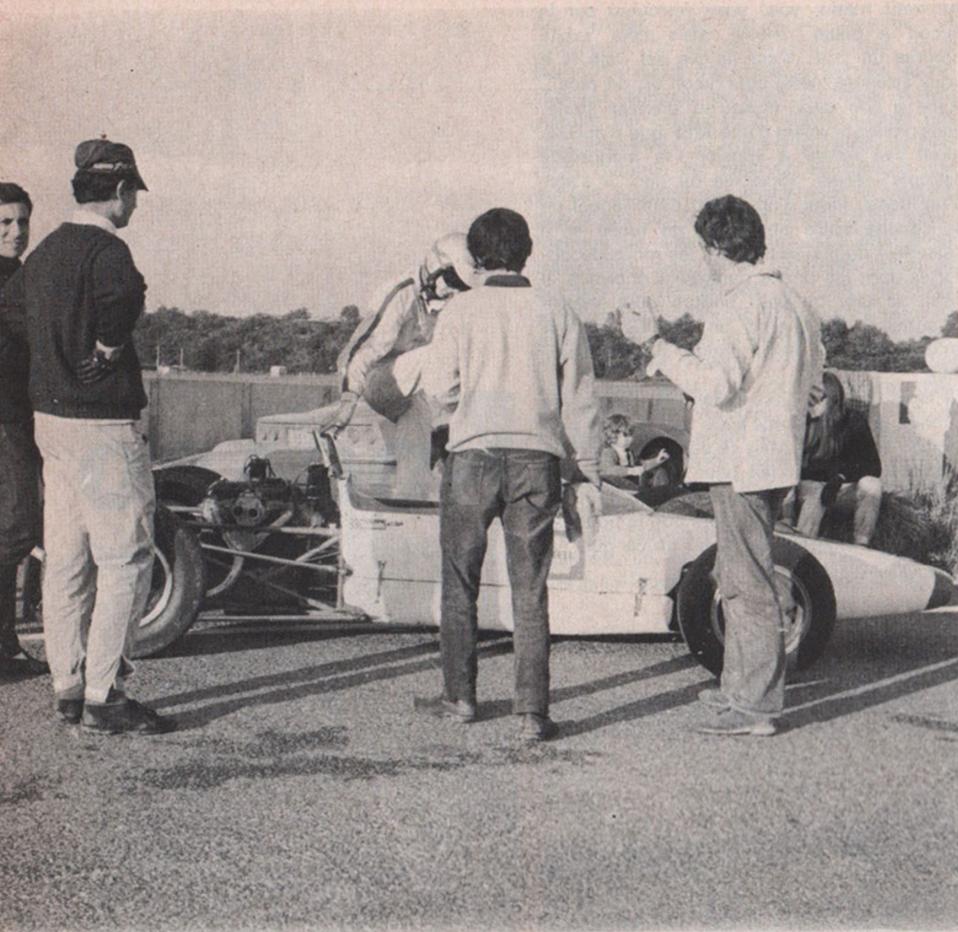


## NOGARO



Les conseils du chef instructeur.

Après l'effort,  
le réconfort.



Cela me paraissait un monde, un rêve avant que de savoir. Mais maintenant, je me sens déjà à l'aise, bien dans ma peau. Le roi, ce n'est pas mon cousin, c'est mon frère, que dis-je, c'est moi! Lorsqu'après les premiers tours de roue, lorsqu'après une matinée passée à apprendre à freiner, lorsqu'après une journée destinée à étudier les trajectoires, il faut que je cède le volant à un autre, je fais presque triste mine. C'est qu'elle me plaît, cette auto frappée de la coquille Shell, c'est que je m'y sens bien. La monoplace ne serait-elle pas si inaccessible? Au point de vue pécuniaire, c'est abordable puisque le premier stage revient à 650 F tout compris, le logement et la nourriture étant inclus dans le prix forfaitaire. Après quelques mois d'économies, un porte-monnaie moyen arrive à supporter une ponction de cet ordre, les frais de route pour se rendre dans le Gers étant à ajouter à cette somme. Question compétence, je ne peux nier que la compétition moto m'ait aidé, mais certains d'entre nous qui n'avaient jamais participé qu'à des concours de yoyo s'en sont tirés à leur honneur. Le troisième jour, à l'apparition du chronomètre, ils faisaient aussi bien que ceux qui dès leur arrivée parlaient de «casser la baraque».

Mais après quarante-huit heures d'apprentissage proprement dit, commencent les choses sérieuses. Tandis que François Chevalier grimpe à la tour de contrôle d'où l'on voit tout le circuit, on commence à boucler les premiers tours complets au volant de la MEP en respectant un régime moteur fixé à 4 000 t/mn. Un bon élément

doit alors effectuer son tour de piste en 1' 08". Pour ce faire, il dispose de deux tours de lancement, de trois autres chronométrés et d'un dernier destiné à l'arrêt. Il s'agit alors de bien prendre ses trajectoires et, pour être tout à fait sûr de ses élèves, François fait ensuite avec eux quelques tours dans leur voiture personnelle. On pourrait presque parler de témérité... Mais comme il a les réflexes rapides et qu'il guide le volant de la place du passager, tout se passe bien!

Comme je me suis montré bon petit garçon et que je n'ai pas envoyé mon mouchard à plus de 4 000, j'obtiens l'autorisation de faire mes six tours suivants à 4 500. C'est en quelque sorte une récompense, puisque lorsque vous dépassez les tours, vous êtes sanctionné et que l'on vous fait redescendre d'une tranche de 500 tours. Cela m'est du reste arrivé à 5 000 avec la Formule bleue. Tout allait facilement lorsqu'une idée subite et saugrenue me fit essayer de passer la double courbe en troisième pour voir. Et on vit... votre serviteur rentrer penaud aux stands avec cette damnée petite aiguille rouge bêtement figée à 5 200. Les mouchards ont un petit côté... délateur qui m'agace, pas vous?...

Arrivé à ce stade qui est le maximum à atteindre avec la MEP, on saute dans la Merlyn ex-F3 mue par un 1 100 cc Renault revu et corrigé. L'Anglaise est déjà plus apte à combler les aspirations belliqueuses des stagiaires que la petite Albigeoise. Et c'est reparti : 4 000, 4 500, 5 000 tours. Le chronomètre pendant ce temps tourne et fournit aux moniteurs une autre source d'appréciation.

C'est aussi en se basant sur les chronos réalisés qu'en fin de stage, François Chevalier juge et sanctionne. Si vous êtes doué, s'il vous juge capable, vous pouvez participer au deuxième stage, sinon vous rentrez dans vos foyers et, comme son jugement est sain, la meilleure chose qu'il vous reste alors à faire est d'accrocher votre casque et vos lunettes au-dessus de votre lit, et de rêver à la carrière de pilote de monoplace que vous auriez pu faire si... Mais vous, vous êtes un des bons, un des tout bons, et vous êtes admis au deuxième échelon. Que faites-vous alors? On reprend une rapide étude de trajectoire, puis on vous lâche sur le circuit pour 50 tours chronométrés, cela pour 350 F. Vous êtes un petit Clark... François vous conseille de persévérer et vous vous retrouvez au troisième étage, presque arrivé pour 80 tours coûtant 800 F.

Là, on peut parler de sélection draconienne, puisque seuls les 20 meilleurs sont admis à faire, s'ils le désirent, encore 100 tours de circuit moyennant 10 F par boucle. C'est le maximum faisable avant l'examen définitif, pour lequel sont retenus sept stagiaires plus un suppléant. Et ce sera le concours. La peur au ventre, les tripes nouées, vous prendrez vos trajectoires le plus vite possible, vous freinerez tard, très tard... La monoplace est à votre portée pour 2 800 F, prix de revient maximum qui défie toute concurrence... On aurait presque tendance à dire, comme les vendeuses de Loterie Nationale : «Allez, allez, tentez votre chance!» O. L. G.

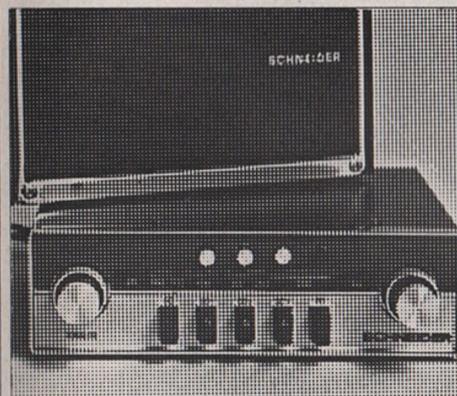
Découvrez vite...

# ESSO

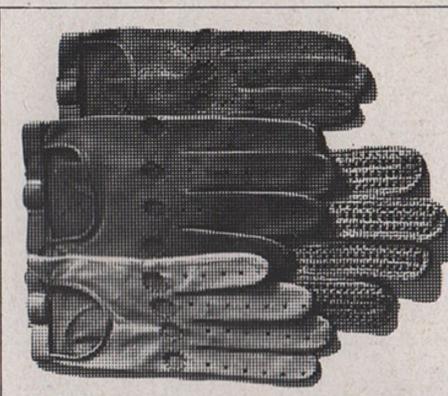
## SHOP

### Tout pour vous rendre la "Route Heureuse"

Désormais, à travers toute la France, à tout moment, dans des milliers de stations Esso... Esso Shop! Là, vous trouverez des millions d'articles Esso pour rendre votre route parfaitement heureuse. Des articles soigneusement sélectionnés pour vous, pour votre voiture, pour vos week-ends, pour vos vacances... Allez vite vous arrêter dans une Esso Shop!



**Chez Esso, les autoradios** ont une qualité musicale exceptionnelle à 20 comme à 200 km/h. Modèles différents adaptables sur n'importe quelle voiture. Récepteur et haut-parleur séparés. Touches pré-réglées.



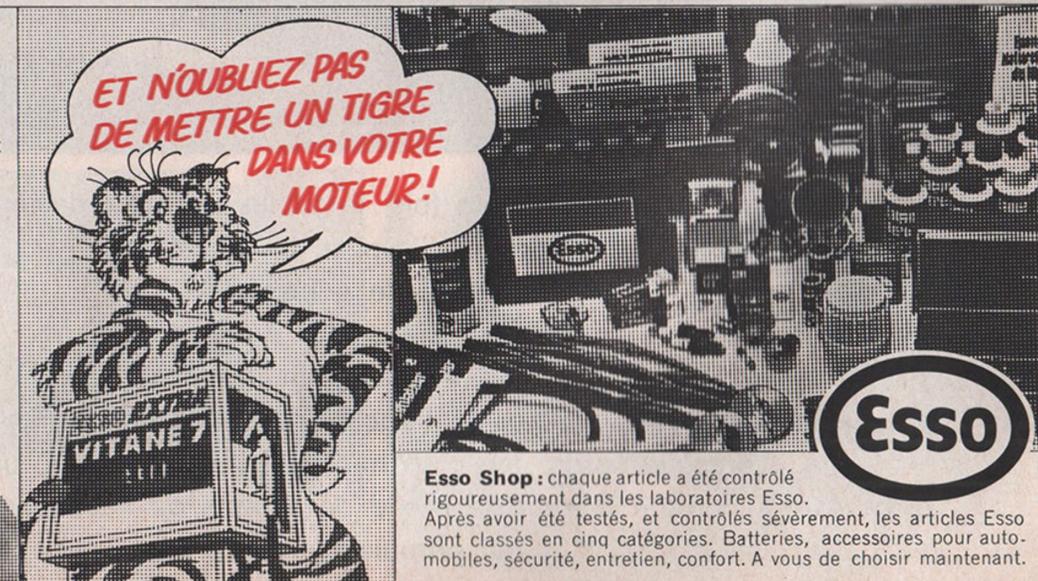
**Les gants Esso** : les gants de conduite Esso ont une coupe parfaite. En peau d'agneau ou en pécar. Un gage de qualité supplémentaire : ils sont parfaitement lavables à l'eau et au savon.



**Styvap?** Une exclusivité Esso. Insecticide, il tue les mouches, les mites, les moustiques, etc. Désodorisant, son parfum de lavande est agréable. Sa particularité : absolument propre, sûr, et esthétique.



**Les bougies Esso** : elles ont subi des tests spéciaux, qui leur permettent d'obtenir le rendement optimum de votre moteur.



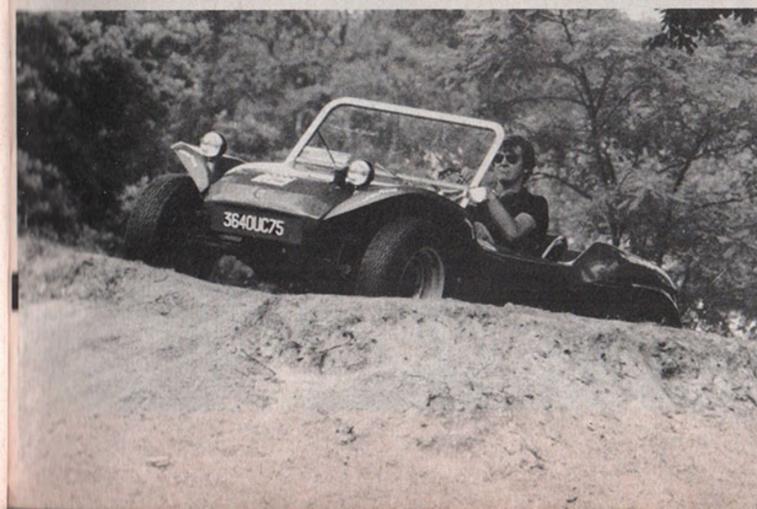
**Esso Shop** : chaque article a été contrôlé rigoureusement dans les laboratoires Esso. Après avoir été testés, et contrôlés sévèrement, les articles Esso sont classés en cinq catégories. Batteries, accessoires pour automobiles, sécurité, entretien, confort. A vous de choisir maintenant.

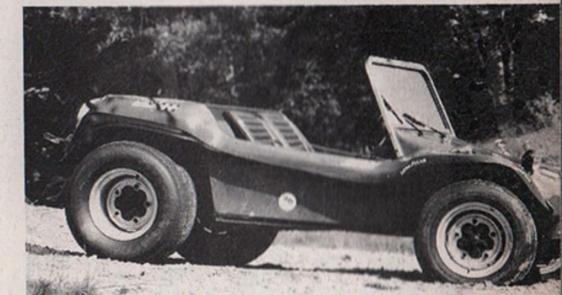
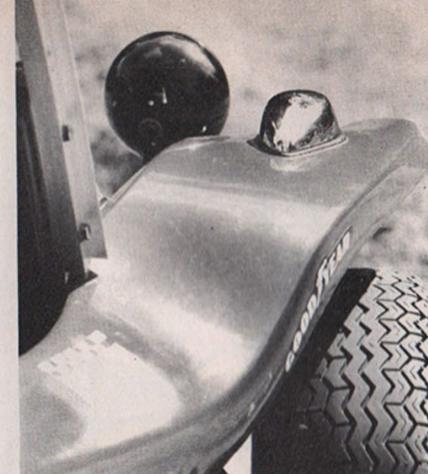
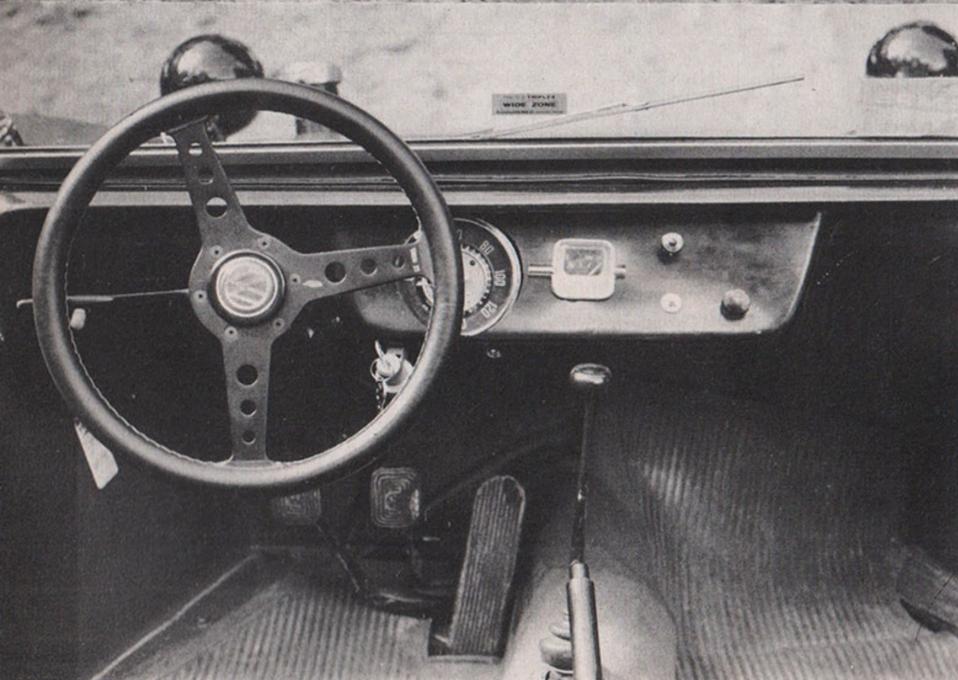
# ESSAI D'UN DUNE BUGGY

PAR HENRI GRANDSIRE



Débarquant à Sebring pour la première fois, je tombe en arrêt devant un drôle d'engin : imaginez une espèce de baignoire à face de pékinois, peinte d'une couleur métallisée comme seuls savent en faire les Américains, et sous des embryons d'ailes, de larges jantes chaussées d'énormes Racing presque lisses, avec un haut pare-brise vertical, un gros roll-bar chromé comme le nœud de vipères de l'échappement du VW qui propulse le tout.



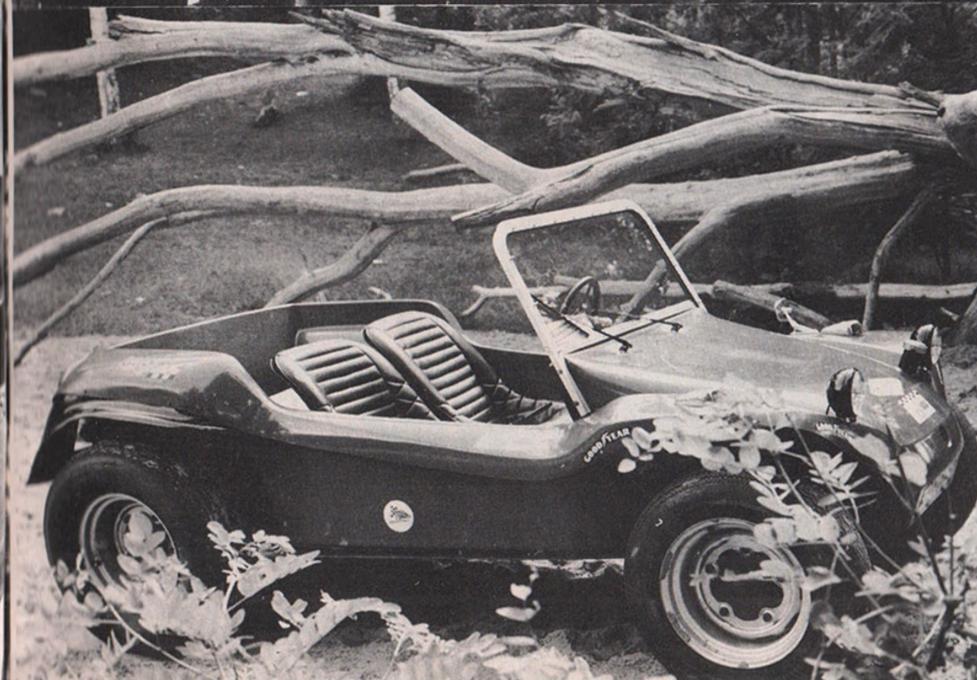


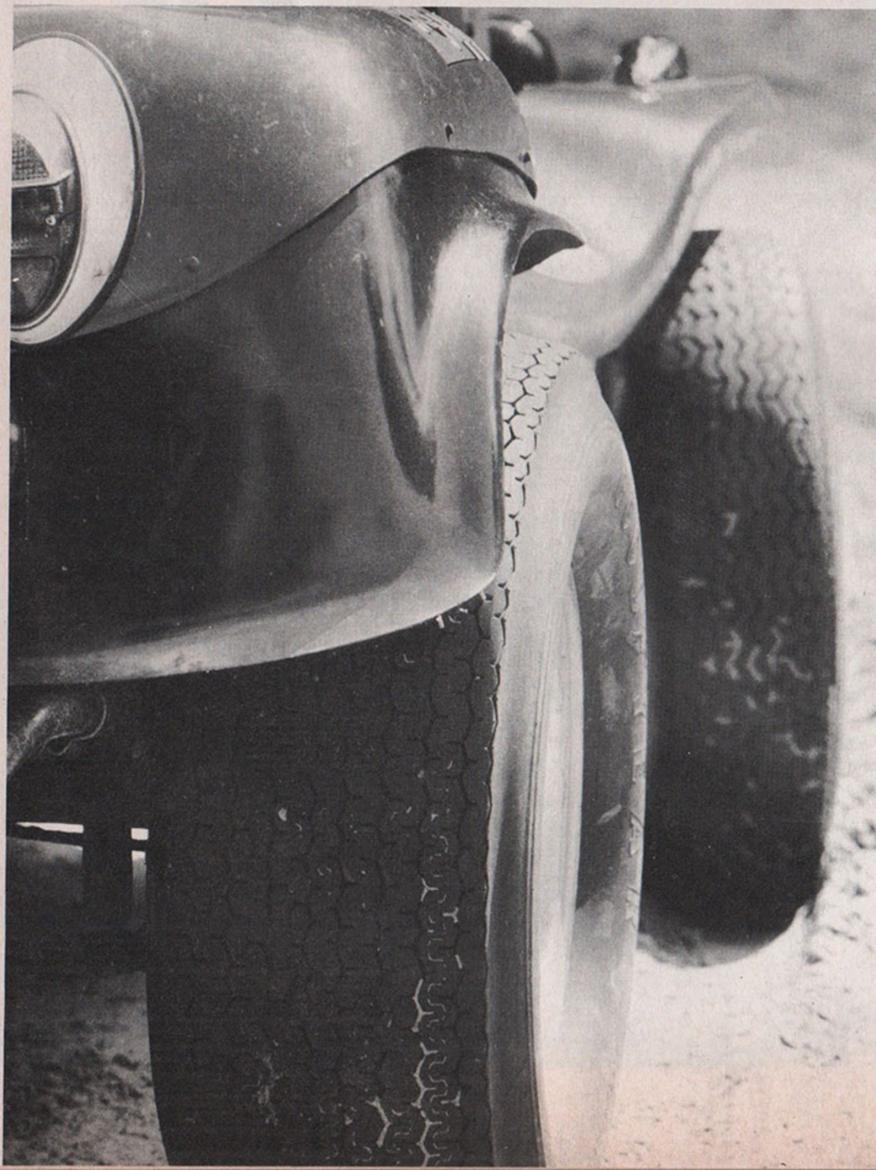
C'était un buggy, ce fut le coup de foudre. Je voulais en ramener un, les années suivantes aussi, mais à Paris on oublie, le climat et l'absence de plage aidant. Je le retrouvai dans le film *L'affaire Thomas Crown* et je fus, comme vous sans doute, enthousiasmé par ses évolutions aux mains expertes de Steve McQueen sur les dunes de l'Océan. Eh bien, pendant les essais des 24 Heures du Mans j'ai eu la chance de rencontrer les deux, l'homme et la machine, en chair et en os, métal et plastique. Ils n'étaient plus ensemble mais il y avait autant de monde autour de l'acteur sur la piste qu'autour du buggy dans le village.

Il avait été construit par un ami qui, au lieu de rêver comme moi, était passé aux actes et allait le produire en France. Aidé par un copain, novice aussi bien en mécanique et surtout en soudure, il avait acheté 1 000 F une VW chez un casseur et l'avait désossée; la plate-forme du châssis avait été coupée, raccourcie, ressoudée, la caisse plastique montée ainsi que les accessoires prélevés sur l'épave et en cinq ou six jours de travail, ils avaient un buggy. Deux jours après Le Mans, je l'essayais.

Alors là, pour quand même moins cher qu'une Espada, dans Paris c'est le grand succès, surtout qu'avec son poids plume les accélérations sont surprenantes pour une VW, malgré le rapport trop long, dû au diamètre des énormes pneus. Sur l'autoroute, ça tire long aussi, mais on accroche le 130 compteur, peut-être en baissant le pare-brise... et on contemple la tête des autres usagers. Sur les petites départementales, ça devient sportif, ça vire vite et à plat, ça saute à tout-va sur les moindres bosses, ah ces Racing! Mais là où je l'attendais, c'est en tout terrain, sport dont je suis « fana » depuis un certain rallye infernal en Land Rover.

Eh bien, malgré les pneus pas du tout adaptés à ce genre d'exercice, des Racing sur du sable, c'est exceptionnel (à part à Zandvoort) je me suis pris pour Steve McQueen,





dérappages, escalades, bonds et sauts de toutes sortes, malgré la tête du propriétaire apprenti soudeur qui priait pour son châssis. Avec des pneus adéquats, ça doit grimper absolument partout. J'en veux un bien préparé pour ce fameux rallye en forêt de Chantilly. Voilà, je ne serai heureux que lorsque Mon Buggy, orange ou violet métallisé avec des flammes sur le capot, et dessous peut-être, un Porsche S 90, sera garé devant chez moi. Car vraiment pour un prix très modéré et quelques jours de travail, vous avez un « truc » terrible, pour passer vos week-ends : samedi soir pour la frime et si vous ne vous êtes pas couché trop tard (difficile avec le succès de cet engin), le dimanche allez aérer vos poumons dans les chemins forestiers boueux. Pour posséder un Buggy, vous avez le choix entre trois formules selon vos aptitudes mécaniques et financières :

— Le Kit

Vous montez vous-même votre voiture de A à Z en suivant le manuel de montage qui vous est fourni avec la carrosserie en polyester armé, le tableau de bord, le pare-brise, les boulons et les écrous.

Lorsque vous avez trouvé une Coccinelle VW 1200, 1300 ou 1500 postérieure à 1961, avec une plate-forme en bon état, vous procédez de la façon suivante :

D'abord, démontez le circuit électrique, les instruments du tableau de bord, le réservoir à essence, les freins, etc.

Déboutonner la caisse et la déposer.

Scier la plate-forme juste derrière le frein à main et la raccourcir à 40 cm. Si vous ne possédez pas la scie électrique haute vitesse nécessaire, empruntez ou louez-en une. Attention aux câbles de commande qui sont dans le tube central.

Ressouder les deux parties en serrant bien les deux côtés de la caisse. Si vous destinez votre engin à un usage tout-terrain intensif, vous pouvez renforcer la plate-forme.

Raccourcir les câbles de commande.

Boulonner la carrosserie, puis le capot et le pare-brise. Monter le tableau de bord après y avoir fixé les instruments, le circuit électrique, les freins et les commandes de phares.

Il faut compter 60 heures de travail, soit trois week-ends environ.

— Le demi-Kit

Si la soudure vous effraie un peu, le constructeur se charge de raccourcir lui-même le châssis que vous auriez préalablement débarrassé de sa carrosserie. Il ne vous reste plus qu'à tout remonter comme précédemment. Vous économisez la moitié du temps.

— Si vous n'êtes vraiment pas bricoleur ou trop fainéant, achetez la voiture toute montée avec mécanique VW, sièges-baquets et garde-boue.

Voiture en Kit : 2 200 F TTC

Voiture en 1/2 Kit : 2 900 F TTC

Voiture montée : 7 400 F TTC

Options : capote complète : 600 F,

jante élargie : 100 F,

circuit électrique : 200 F,

arceau de sécurité : 200 F,

raccourcissement du châssis

et câbles : 700 F.

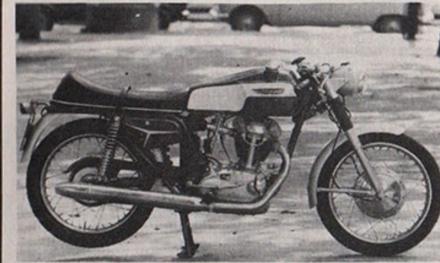
garde-boue AV et AR : 150 F.

Distributeurs : GP Beach Buggy. Y. Rohner, D. de Largentaye : 19, rue Émile-Dubois, Paris (14<sup>e</sup>). Tél. 707-19-61.

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 cm<sup>3</sup>  
à  
450 cm<sup>3</sup>  
TOURISME  
SPORT

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

## SI VOUS APPRENEZ A CONDUIRE UNE VOITURE DE COURSE CHEZ NOUS VOUS POUVEZ GAGNER

### LE TROPHEE WINFIELD

**VOLANT POUR LA SAISON  
1970 COMME PILOTE OFFI-  
CIEL D'USINE EN MARTINI F. 3**



LE  
VOLANT  
SHELL

MONOPLACE  
FORMULE  
FRANCE OF-  
FERTE PAR LA

**SOCIETE SHELL-BERRE.**

Toute demande de renseignements  
contre un timbre à 0,40 F.

**ETIENNE VIGOUREUX, LAUREAT DU TROPHEE WINFIELD 68.**

## ECOLE DE PILOTAGE WINFIELD

**CIRCUIT JEAN BEHRA - 58-MAGNY-COURS**

**TEL. : MAGNY-COURS-52**

nom : .....

adresse : .....

.....

.....

Jacky Ickx va prendre  
l'ultime relais...



... qui mènera  
la Ford GT 40 à une stupéfiante victoire,  
la quatrième pour le constructeur américain.



# 1 MOIS DANS LA COURSE

PAR  
JOSÉ  
ROSINSKI

## LES 24 H DU MANS

Demandez à un pilote de vous décrire ce que l'on appelle « le style de conduite le Mans ». Il vous parlera tableau de marche, main de velours sur le levier de changement de vitesses, pieds légers sur le frein, l'accélérateur et l'embrayage, obsession du mouchard sur le compte-tours... Demandez à Jacky Ickx, Gérard Larousse et Hans Herrmann de vous expliquer comment ils ont conduit pendant les quatre dernières heures du Mans 69 : comme en Grand Prix, à fond, à la limite de leur adresse et de leur courage, sans penser une seconde à ménager leur voiture. Marche ou crève, ainsi auraient pu être rédigés les sacro-saints tableaux de marche d'ordinaire plus abstraits. Quant aux mouchards, ils étaient devenus aussi inutiles que les compte-tours eux-mêmes, et par la même occasion les autres instruments de bord qu'il n'était plus du tout question de consulter d'un regard même furtif... Il n'y avait plus qu'une chose qui comptait : gagner quelques mètres qui allaient décider de la victoire au bout d'une course qui devait durer 4 998 kilomètres!

Comment cet impensable final, réglé comme un scénario hollywoodien, a-t-il pu se dérouler devant les yeux ébahis, incrédules et enthousiastes des spectateurs et téléspectateurs? Il fallut, évidemment, une somme de circonstances parfaitement uniques pour que se retrouvent après vingt heures de ronde, au coude à coude, la Ford GT 40, cinq litres, de l'équipe Gulf-Mirage et la Porsche 908, 3 litres, d'usine, portant le numéro 64.

A dix heures du matin donc, la victoire paraît être solidement entre les mains de Porsche. Sans doute, la marque allemande avait-elle déjà consommé deux leaders : Stommelen, en tête jusqu'au premier ravitaillement, puis Siffert-Redman, qui devaient succomber peu avant six heures de l'après-midi, boîte de vitesses hors d'usage. La monstrueuse 917 d'Elford et Attwood avait alors pris le relais, et n'avait cessé d'accroître son avantage jusqu'à capitaliser quatre tours d'avance, soit un quart d'heure sur une autre Porsche, la 908 de Lins-Kausen, huit tours sur la Ford d'Ickx-Oliver, neuf tours sur la 908 d'Herrmann-Larousse. Avant le départ, il est vrai que peu voyaient une 917, jeune colosse aux pieds d'argile, terminer les 24 Heures. Cependant, après avoir vu

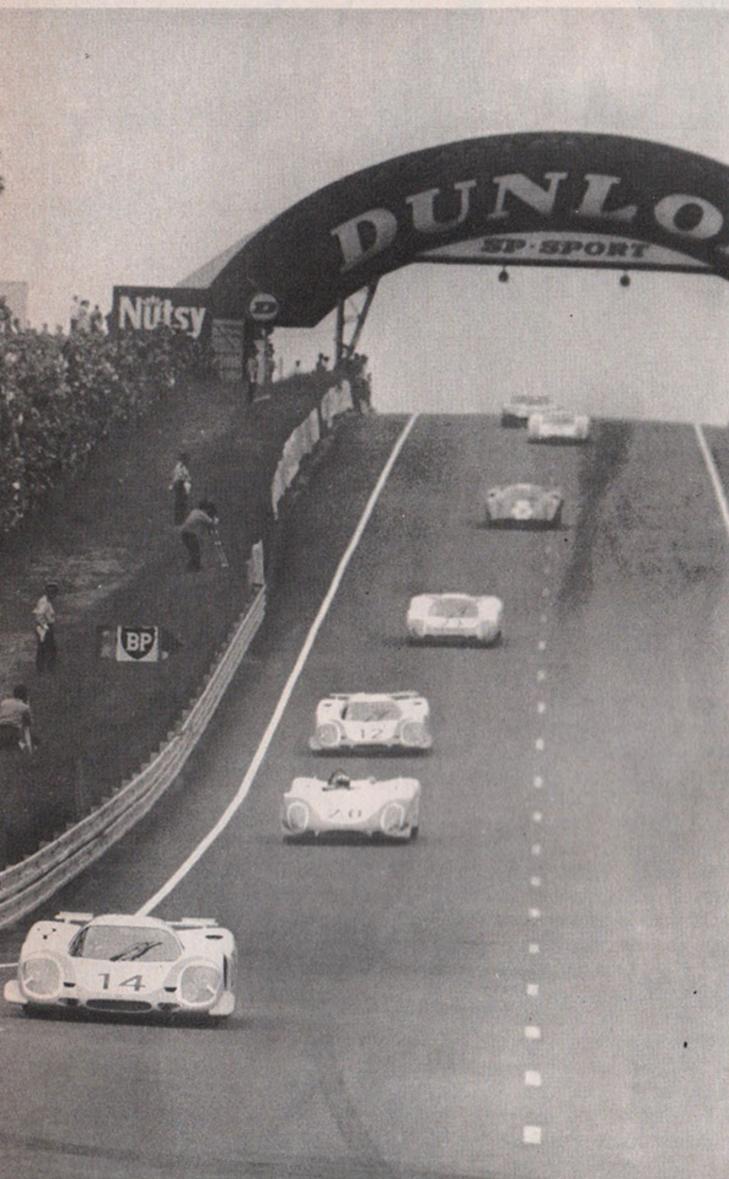
toute la nuit tourner sans histoire Elford et Attwood, on se faisait à l'idée qu'après tout, cette voiture était tellement plus rapide que les autres que ses pilotes allaient l'amener à l'arrivée pour avoir su ne pas trop la bousculer, n'utiliser de ses possibilités que le strict nécessaire...

On se dit que Porsche, qui a dominé la course de la tête et des épaules, n'aura pas volé une juste victoire, consécration d'une glorieuse saison qui lui a déjà attribué le titre de Champion du Monde des constructeurs...

Tout à coup, ces sereines réflexions s'interrompent avec l'arrêt imprévu de la n° 12 à son stand. Attwood explique que l'embrayage s'est mis à patiner, les mécaniciens lèvent le capot, plongent vers la transmission. Les augures hochent la tête, sentencieux : « On vous l'avait bien dit, qu'elles ne tiendraient pas la distance ». Ben voyons... Dommage pour les deux pilotes anglais, en tout cas, qui méritaient un meilleur sort pour conclure leur belle équipée. Ce seront donc Lins et Khaussen, les moins connus, les outsiders, qui donneront à Porsche sa première victoire au Mans.

Mais ces mélancoliques considérations ont à peine le temps de se formuler que l'incroyable, l'inouï se produit : Khaussen stoppe à son tour, il ne peut plus changer de vitesses! Il faut se rendre à l'évidence : soudain sortie du néant, de l'anonymat d'une ronde régulière mais sans éclat, la GT 40 conduite par Oliver se retrouve en tête, alors que dès le sixième tour, elle avait été doublée par le leader... Dans une épreuve de fond, la prudence est certes une vertu cardinale, mais à point...

Cependant, Porsche dispose encore d'un atout. Après un brillant début dans le peloton de tête, la 908 d'Herrmann et Larousse avait du observer un arrêt d'une demi-heure en fin d'après-midi pour changer un demi train-avant à la suite du grippage d'un roulement de fusée. Lorsqu'elle repartit, la Porsche comptait près de cinq tours de retard sur la GT 40 d'Ickx et Oliver. A une heure du matin, l'écart était réduit à trois tours. Larousse et Herrmann continuaient à foncer dans la nuit, à travers les nappes de brouillard, et leur remontée faillit bien s'achever lorsque la 908 conduite par Schutz et alors en seconde position partait en tête-à-queue à près de 300 km/h dans la courbe des Hunaudières, sous le nez de Gérard qui n'évitait lui-même l'accident que d'extrême justesse.



Les Porsche  
peu après le départ  
des 24 Heures 69...

A cinq heures du matin, l'équipage franco-allemand se retrouve à un seul tour de la GT 40 qui a observé un assez long arrêt pour ravitaillements et vérifications. Dans le petit jour grisâtre, à raison de cinq secondes au tour, Herrmann grignote l'avance d'Oliver. A 11 h 15, la Ford devenue la voiture de tête stoppe à son stand pour se préparer à l'assaut final. Les mécaniciens changent les plaquettes de freins. Ils terminent cette opération lorsqu'acclamée par la foule surexcitée, Herrmann passe devant les tribunes rendant la première place à Porsche. Ickx repart au volant de la Ford, tous les chronos sont sortis : au tour suivant l'écart est de 47 secondes. Mais la Porsche doit ravitailler à son tour, et c'est Gérard Larousse qui doit prendre son volant. Lui, le bleu de l'équipe...

Herrmann termine son relais. Ickx est manifestement déjà passé à l'attaque, car l'écart est demeuré strictement le même. Larousse monte à bord cependant qu'on fait le plein d'essence, et il repart dans le sillage de la Ford qui vient de reprendre le commandement. Gérard sera fantastique : alors que l'on craint qu'une nervosité trop compréhensible ne lui fasse perdre ses moyens, il tient tête à Ickx, puis le remonte petit à petit, le rejoint, l'attaque enfin. Mais la 908 est essoufflée. Elle marche encore bien, mais elle a perdu des chevaux, donc 600 t/m dans la ligne droite. Dans ces conditions, elle n'est pas en mesure de lâcher la Ford qui peut se faire aisément aspirer et l'on comprend alors que sauf casse ou incident imprévu, l'arrivée des 24 Heures du Mans se jouera au finish, sur la ligne, comme celle d'une course de F3 à Montlhéry! A 11 h 35, Ickx ravitaille, sans descendre de voiture. Lorsqu'il repart, Herrmann fait son apparition dans le stand Porsche. Il est casqué, prêt à prendre le dernier relais. Face au stand des supporters allemands massés autour d'un drapeau lui hurlent leurs encouragements. Apparemment décontracté, Herrmann leur sourit. On est en pleine fable de la Fontaine : après qu'on nous ait joué le lièvre Porsche et la tortue Ford, on se prépare à donner le (vieux) renard Herrmann et le (jeune) corbeau Ickx...

Larousse stoppe. Plein d'essence. La Porsche repart lorsqu'apparaît la Ford, qui double sur sa lancée. Le temps qu'Herrmann s'échauffe, Jacky a pris un peu plus de 5" d'avance. Cette fois, on ne s'arrêtera plus jusqu'à l'arrivée.

Herrmann a rapidement retrouvé son meilleur rythme. L'écart commence à diminuer, il n'est plus que de 2" à treize heures. Au tour suivant, la Porsche est en tête! Mais la Ford est dans ses roues et lorsque les deux voitures repassent devant les tribunes, l'ordre est inversé... Ce sera le début d'une ultime heure inimaginable au cours de laquelle, se passant et se repassant deux ou trois fois par tour, Ickx et Herrmann vont donner un inoubliable spectacle.

Dans de telles conditions de course cependant il est évident qu'Ickx, plus rompu que son rival aux tactiques de la « sucette » qui sont monnaie courante en monoplace, plus jeune et donc plus déterminé, et aussi plus talentueux — sans que cela enlève quoique ce soit à la grande valeur d'Herrmann qui est encore un grand champion, son comportement l'a amplement démontré s'il en était besoin — il est évident donc qu'Ickx est le mieux armé.

La Ford est certes plus lourde, moins maniable. Mais elle est aussi plus fraîche que la 908 qui fut condamnée à un long forcing pour émerger en tête au bout de la nuit. En outre, les freins de la voiture allemande faiblissent. Pourtant, Herrmann se battra avec un cœur admirable, on le verra bien lorsqu'il sera bloqué derrière la GT 40 de Hobbs-Hailwood, les coéquipiers de Jacky, à une demi-heure de la fin. A la faveur de ce doublage, Jacky prend 4" d'avance, mais Hans passe Hobbs après deux tours de bataille, serre les dents et remonte encore une fois son handicap.

Le moment de vérité, le dernier tour arrive enfin : devant les tribunes passe la Ford, la Porsche est dans ses roues. Au Tertre Rouge, Jacky freine un peu plus long, sort du virage une fraction moins vite que d'habitude, ouvrant ainsi le piège à son adversaire. Le point crucial se situe en effet au bout de la ligne droite, à Mulsanne : celui des deux qui sortira en tête de ce virage aura gagné. Herrmann, à la sortie du Tertre Rouge qu'il a négocié aussi vite que possible, voit donc l'arrière de la GT 40 grossir devant lui. Sans hésiter, il la double. Jacky saute dans son sillage et, confortablement aspiré, pied léger sur l'accélérateur, il y reste jusqu'à ce que la courbe des Hunaudières soit en vue. Il déboîte alors brusquement sur la droite, tout en appuyant à fond : il est rapidement à la hauteur de la Porsche, mais du bon côté de la piste, à l'intérieur, lorsque surgit la courbe. Herrmann doit alors



Sous les yeux atterrés  
de Rico,  
Steinemann, Vic Elford  
et l'ingénieur Bott,  
le leader Attwood  
va arrêter définitivement  
sa 917...

lever le pied, et lui céder le passage. C'est fini...

Freinage à Mulsanne, la Ford vire en tête, et se rue vers Indianapolis, Arnage, Maison Blanche. Un dernier et impeccable freinage pour négocier la chicane Ford qui ne pouvait décemment trahir la GT 40... Et c'est le drapeau à damiers qui mit fin à un suspense comme jamais, peut-être, on n'en vit. Et qu'on n'est, sans doute, pas près de revoir.

Ainsi, contrairement à tous les pronostics, Porsche a perdu le Mans. Pourquoi? Il est évidemment facile, pour répondre à cette question, d'opposer les tactiques fondamentalement différentes utilisées par l'usine allemande et l'équipe anglaise. D'une part, des mécaniques brillantes, une participation massive (6 voitures), une cadence élevée depuis le début de la course. De l'autre, des engins éprouvés, une concentration des forces (2 voitures), un départ précautionneux, un rythme prudent. Ce sont au moins les apparences. En somme, Porsche aurait choisi le risque et laissé ses pilotes «s'expliquer» entre eux au mépris de toute sagesse alors qu'ils étaient au volant de voitures plus rapides que solides dont le nombre excessif aurait compromis le sérieux de la préparation. En revanche, David Yorke — le bras droit de Wyer, lui-même absent du Mans — aurait dirigé sa petite équipe d'une main de fer et pour avoir été plus modeste, aurait été plus réaliste.

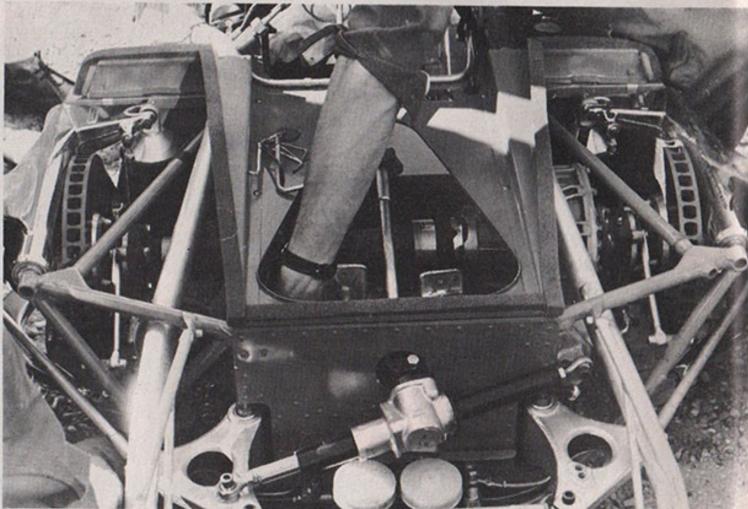
C'est une façon de voir les choses et il y a certainement du vrai dans tout cela. Mais la raison primordiale de l'échec inattendu de Porsche se trouve, je pense, ailleurs. Elle réside dans la décision d'aligner deux types de voitures dont un (le 917) était trop nouveau. Il a donc drainé le principal des efforts de la marque au cours d'une mise au point laborieuse, au détriment du perfectionnement des 908. Ces dernières, plus méticuleusement préparées par des mécaniciens plus sereins eussent été imbattables. En décidant d'aligner les 917, Porsche a certainement commis une erreur dont les conséquences ont été admirablement exploitées par le rusé David Yorke, un homme aux nerfs d'acier — il en fallait, croyez-moi, pour affronter les sourires apitoyés dans les premières phases de la course, lorsque l'exhibition des GT 40 paraissait friser le ridicule — et par l'inspiré Jacky Ickx, dont l'exploit fait partie de la grande légende du sport automobile.

## ET POURTANT, LES MATRA...

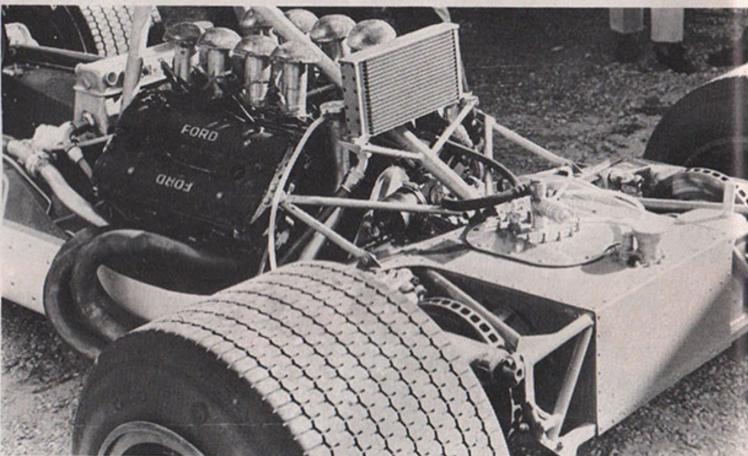
Cette lutte homérique, Matra en a quelque peu souffert. En 68, on s'exaltait de voir Pescarolo et Servoz-Gavin au volant de leur 630 de 3 litres, résister à une Alfa-Roméo de 2 litres tandis que loin devant caracolait la GT 40 de Lucien Bianchi et Rodriguez, cette même GT 40 qui l'a de nouveau emporté cette année d'ailleurs! En 69, trois Matra sur quatre au départ sont à l'arrivée, la 650 de Beltoise occupait la seconde place à la septième heure. Plus probant encore : en pleine bagarre après une heure de course, les Matra de Servoz et Nanni étaient les seules non Porsche avec la Lola de Bonnier à n'avoir pas été doublées par la 917 de Stommelen qui tournait alors en moins de 3' 30" au tour. Pendant la course, les Matra ont toutes été retardées par des incidents de détail, mais elles ont démontré une merveilleuse robustesse fondamentale. Bien sûr, cette année était probablement la dernière où un prototype 3 litres avait des chances de gagner le Mans. En 70, les 917 de 4,5 litres reviendront, plus résistantes et éprouvées, et Ferrari sera aussi présent avec des Sport 5 litres. Mais quoique l'avenir décide à ce sujet, il faut souligner sans aucun chauvinisme combien le comportement de Matra fut valeureux, même et surtout parce qu'il ne fut pas chanceux. Enfin, je ne voudrais pas terminer ces lignes sans saluer la belle course fournie par Alain Serpaggi et Christian Étéu au volant de la seule Alpine Renault rescapée d'un grand désastre, la 1000 cc qui remporta avec eux l'indice de performance. Compte tenu des circonstances de la course — temps sec, bataille acharnée entre les grosses jusqu'à la fin — leur victoire est un exploit. Il ne console certes pas de l'échec des 3 litres, échec d'autant plus amer qu'il était prévisible bien avant le départ. J'ai moi-même fait partie de l'équipe Alpine, et ce n'est pas sans tristesse que je dois aujourd'hui faire un constat de carence. Tout le laissait prévoir, et il s'est produit. Il ne saurait naturellement être question de polémiquer, ou de condamner qui que ce soit dans un moment pareil, ce serait bien mesquin. Je voudrais simplement exprimer ici le vœu qu'une saine réaction survienne pour que le sens des responsabilités, le réalisme, la sincérité et le véritable



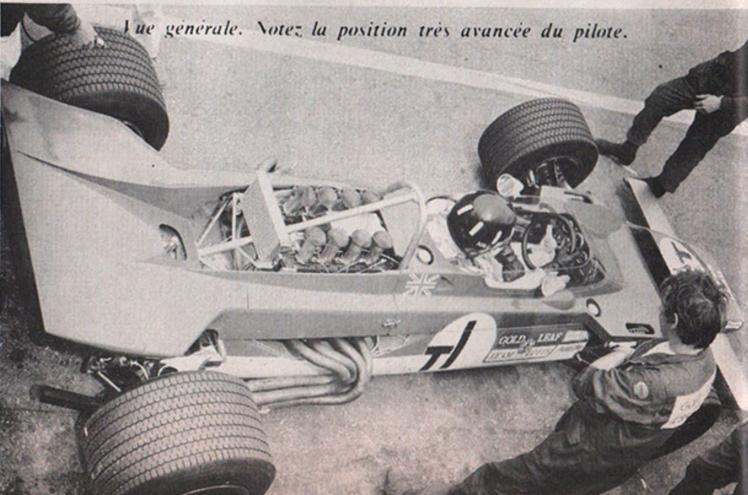
Les secrets de la Lotus 63 : suspension avant...



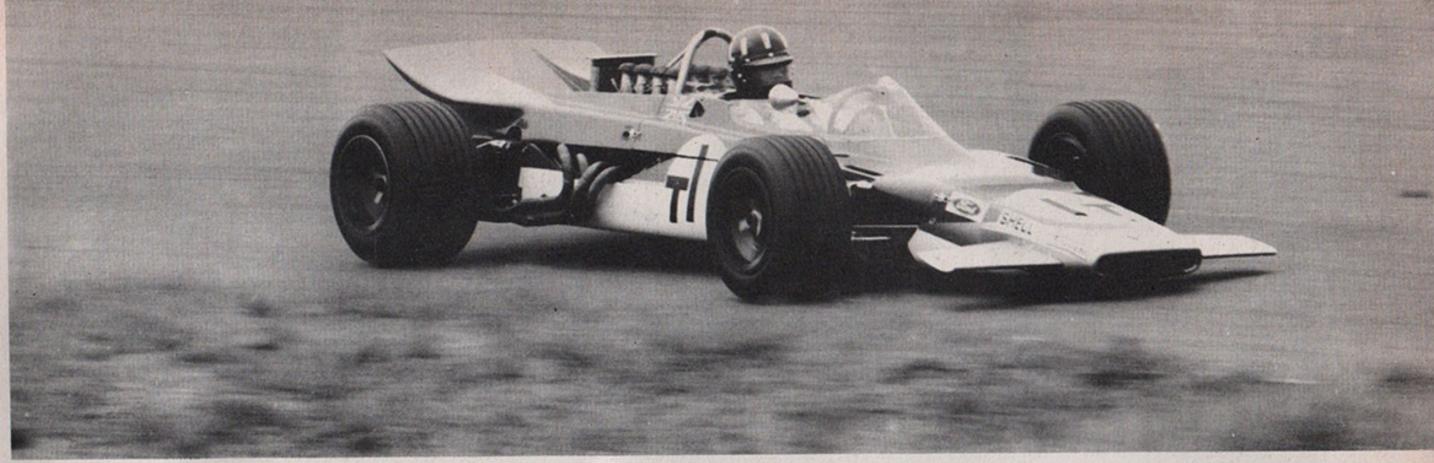
Train avant...



Train arrière...



Vue générale. Notez la position très avancée du pilote.



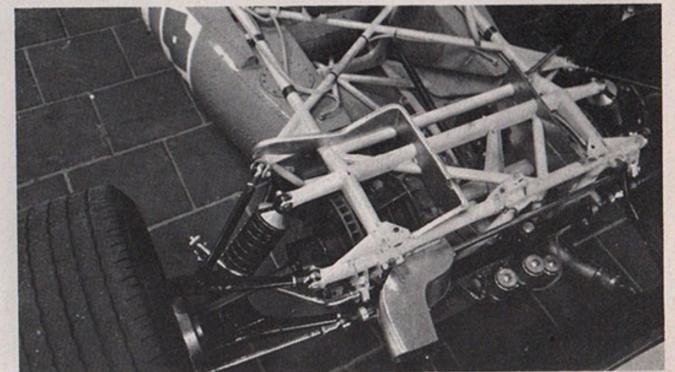
Vue de profil.

esprit d'équipe l'emportent sur de vaines querelles qui, à tous les échelons, ne peuvent conduire qu'à la répétition d'aussi sombres journées.

## LA FAUSSE ENTRÉE DES QUATRE ROUES MOTRICES

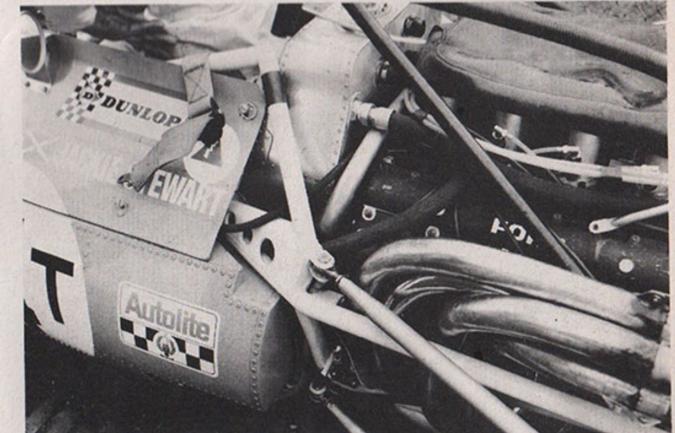
Les décisions «épidermiques», prises en hâte et à chaud peuvent quelquefois partir de bons sentiments : il n'empêche que presque toujours, elles sont néfastes et que si l'on s'y cramponne leurs conséquences sont désastreuses à terme. Naturellement, la critique est aisée, mais tout de même... La Commission Sportive Internationale, qui régit le sport automobile, semble prendre un malin plaisir à y prêter le flanc. Certes, il serait grave qu'elle ne fit rien. Mais il est préoccupant que par moments, elle fasse n'importe quoi... Ainsi dans «l'affaire des ailerons». Je ne reviendrai pas sur la genèse de cette histoire qui n'est que trop connue. Mais les conséquences! Enfin, vraiment, assimiler les petits volets arrière mobiles des prototypes Porsche aux gigantesques ailerons surélevés et brinquebalants — certains d'entre eux au moins — des F1 touche au ridicule. Vouloir agir dans un très louable souci de sécurité, mais édicter un règlement qui d'une part encourage les constructeurs à tricher, d'autre part se retourne contre son esprit pour aboutir à compromettre encore davantage la sécurité que l'on voulait préserver, c'est ce à quoi s'est exposée la C.S.I. La sécurité — des voitures, des pilotes, des circuits — est un problème infiniment complexe. C'est un domaine où il y a certes beaucoup à faire, mais les graves conséquences que peuvent entraîner une erreur commandant beaucoup de réflexions et d'étude. Les controverses sont nombreuses et quelquefois vives, mais ce n'est pas une raison pour se laisser emporter par une conviction, même si elle est juste, à prendre une décision à la légère. Ou l'on s'en mord les doigts après.

C'est ce qui s'est passé au Mans, au détriment des Porsche 908 qui durent courir avec leurs volets fixes. C'est-à-dire au détriment de la sécurité de leurs pilotes qui durent conduire des voitures moins stables. Au détriment du sport automobile qui ne sort pas grand de cette querelle byzantine, terminée par un pitoyable compromis. C'est ce qui s'est produit à Zandvoort, au détriment cette fois, de la C.S.I. elle-même, qui a vu son règlement tourné et ridiculisé par la plupart des concurrents qui, plus ou moins ouvertement, l'ont bafoué. Parmi les équipes d'usine en effet, seul Ferrari présentait une voiture conforme à l'esprit de la loi, et donc totalement dépourvue d'aileron, aile, moignons ou volets arrière. Matra, McLaren, Brabham tentaient avec plus ou moins de conviction et de bonheur de s'adapter à la lettre en présentant des ailerons offrant une solution de continuité avec un embryon de capot pompeusement baptisé «carrosserie» pour l'occasion, ou d'énormes «bacs» en plan incliné sournoisement appelés «capots» pour la circonstance... Quant aux Lotus, elles avaient adopté la désinvolture, en n'essayant même pas de faire croire que les ailerons installés pourraient à la rigueur être considérés comme... n'en étant pas! Cependant, points essentiels, les cotes d'encroisement (réduites) et les modes de fixation au châssis de tous ces «machins» respectaient les nouvelles normes, et en cela, on peut dire que la situation présentait tout de même des aspects positifs. Devant les visages navrés des pauvres commissaires techniques chargés de faire respecter le règlement, on se prenait à rêver que tout eut pu être



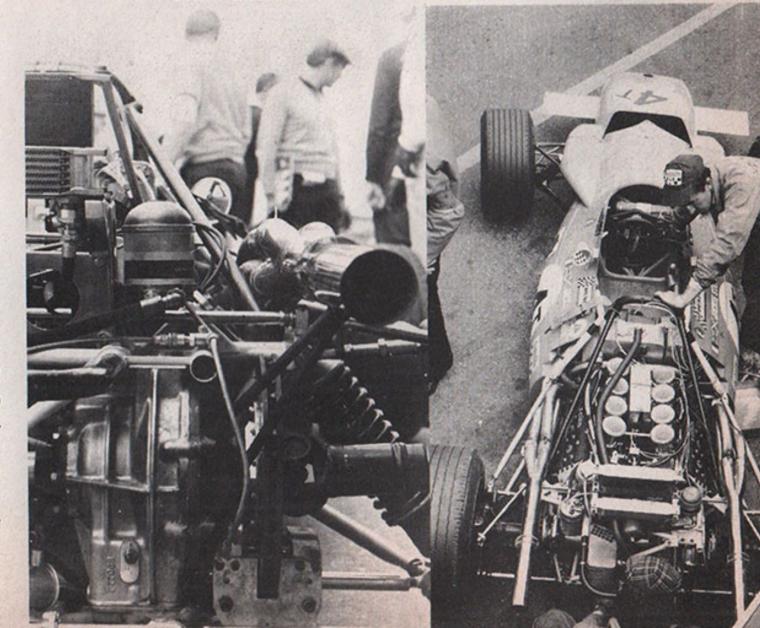
Les secrets de la Matra MS84 : train avant...

Châssis tubulaire...

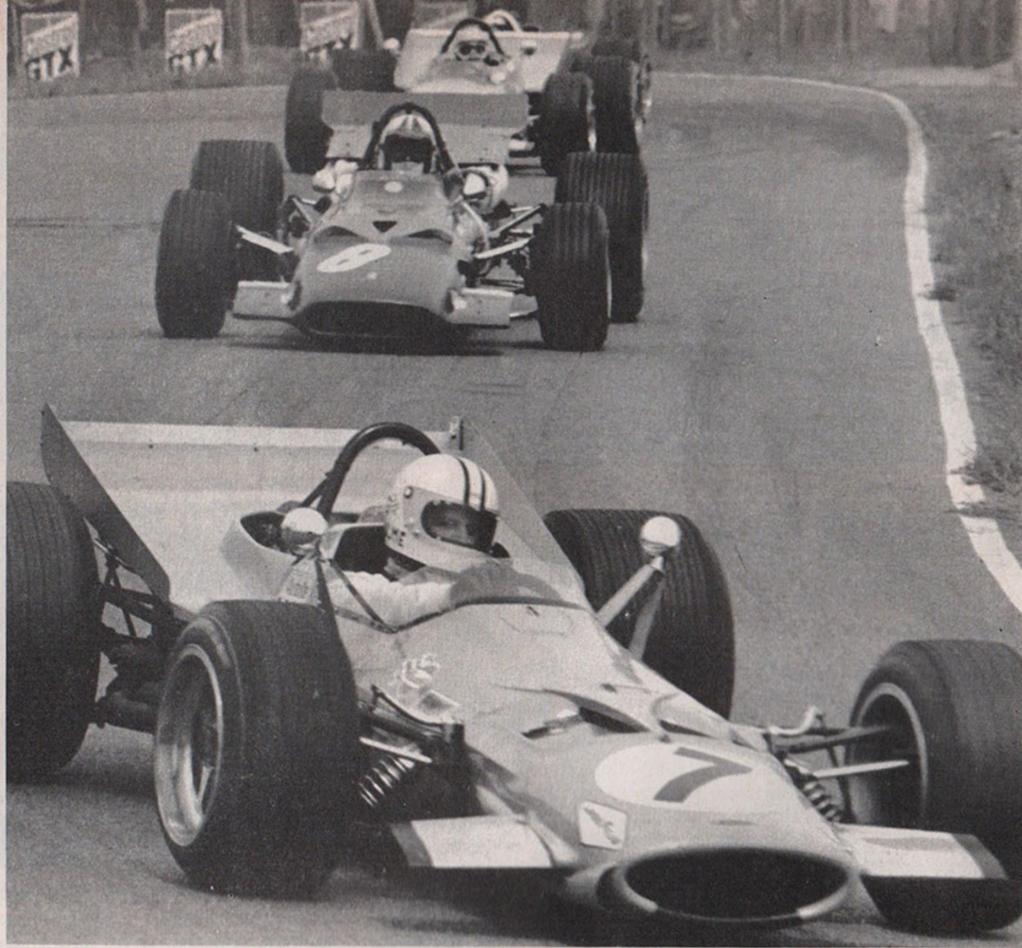


Train arrière...

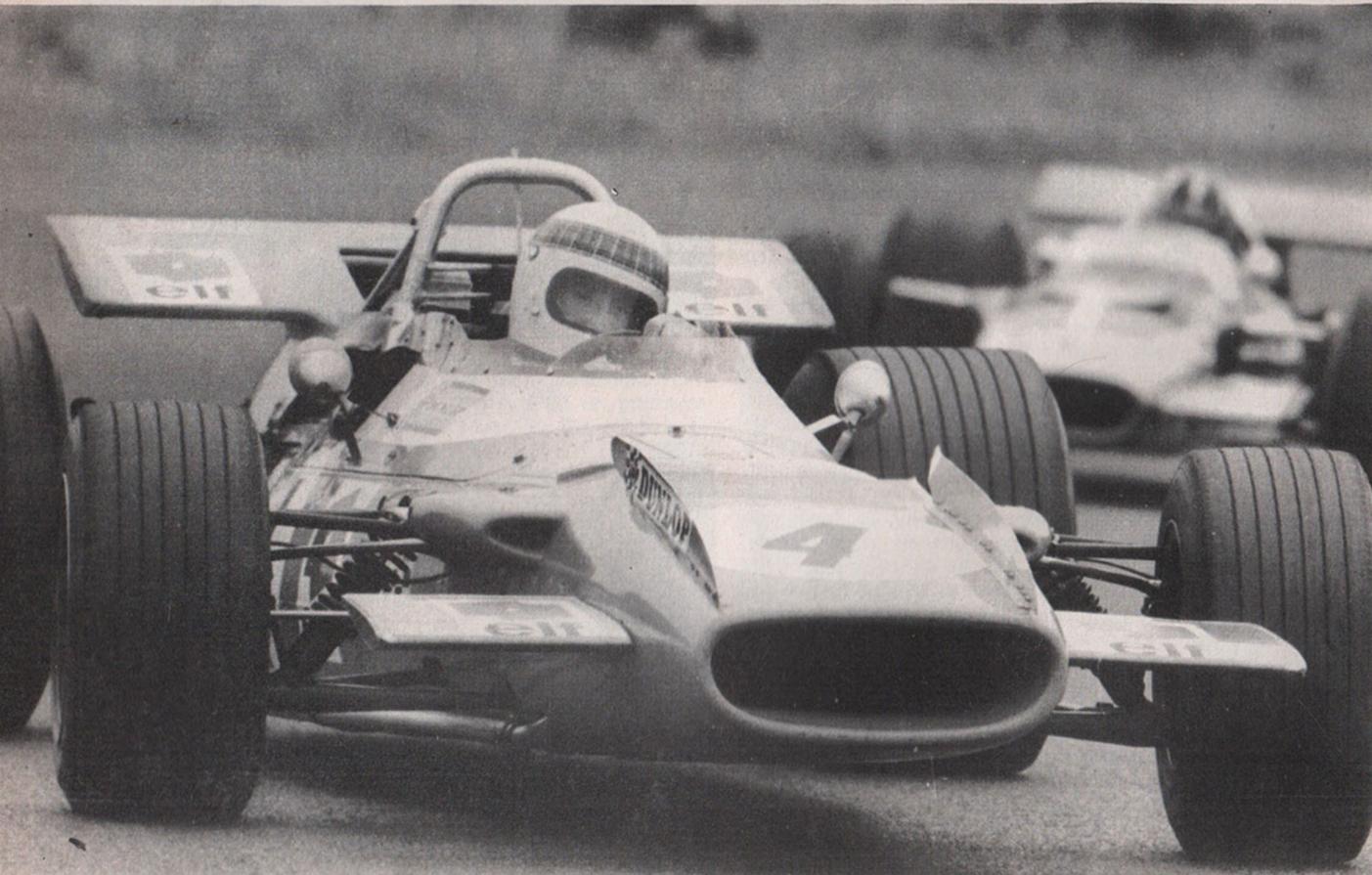
Vue générale.



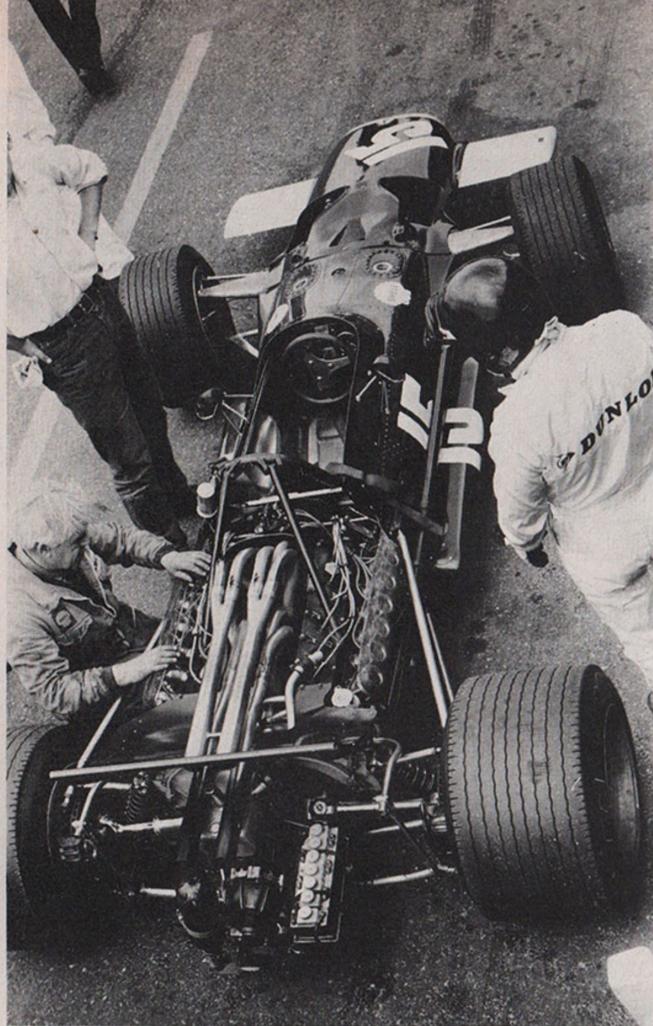
*La dure bataille  
pour la troisième place  
du GP de Hollande :  
Hulme mène  
devant Amon.*



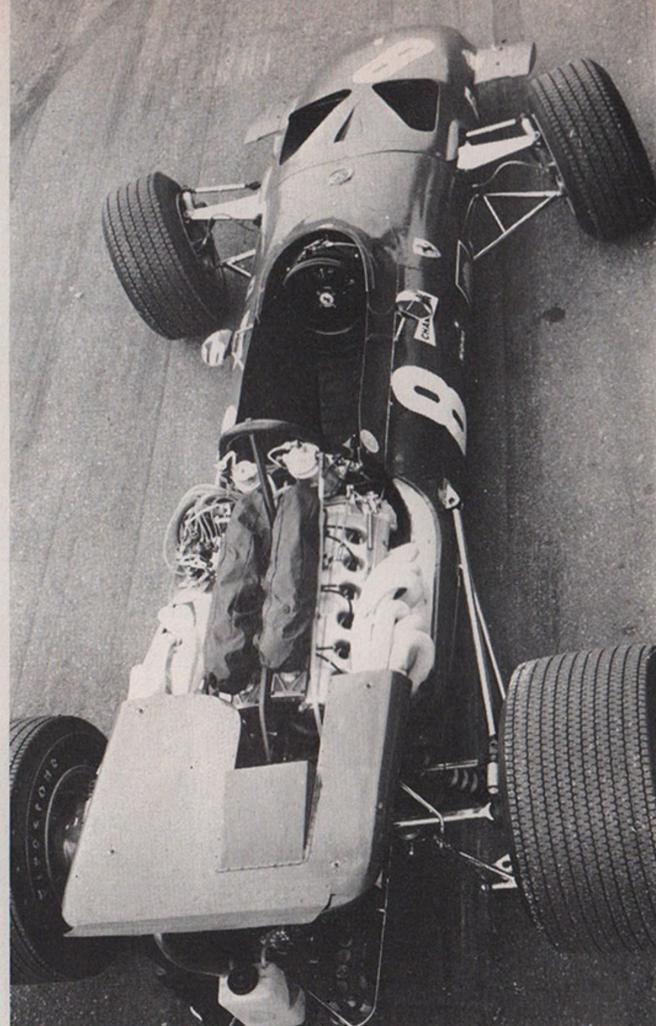
*Master Stewart  
à Zandvoort :  
3<sup>e</sup> victoire  
en quatre Grands Prix.*



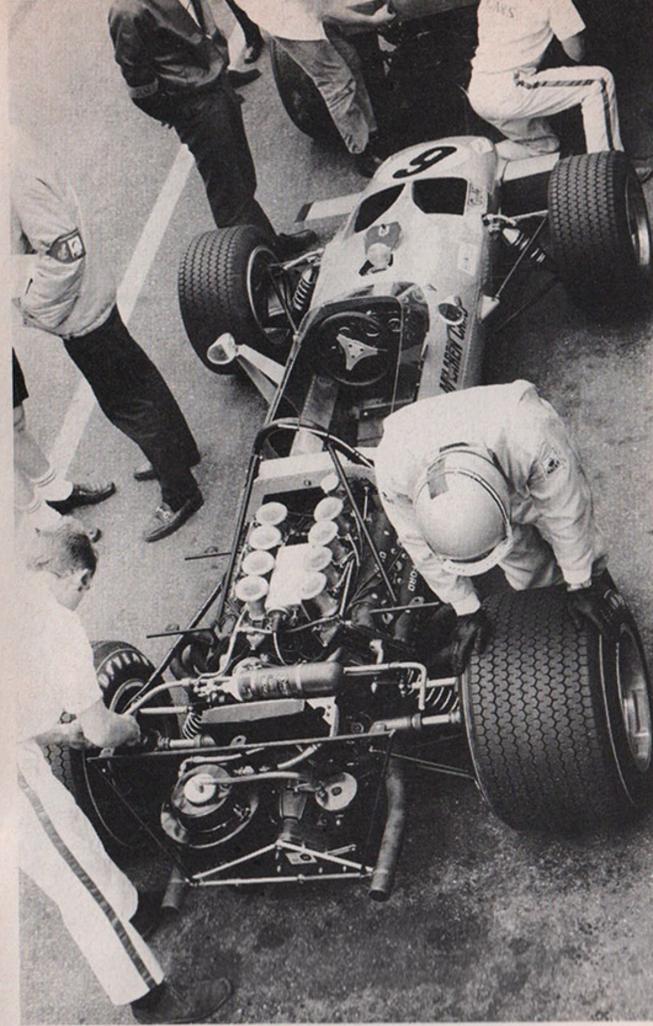
*Pas un centimètre  
de terrain à perdre  
pour Jo Siffert  
qui double ici  
un Surtees  
fort courtois.*



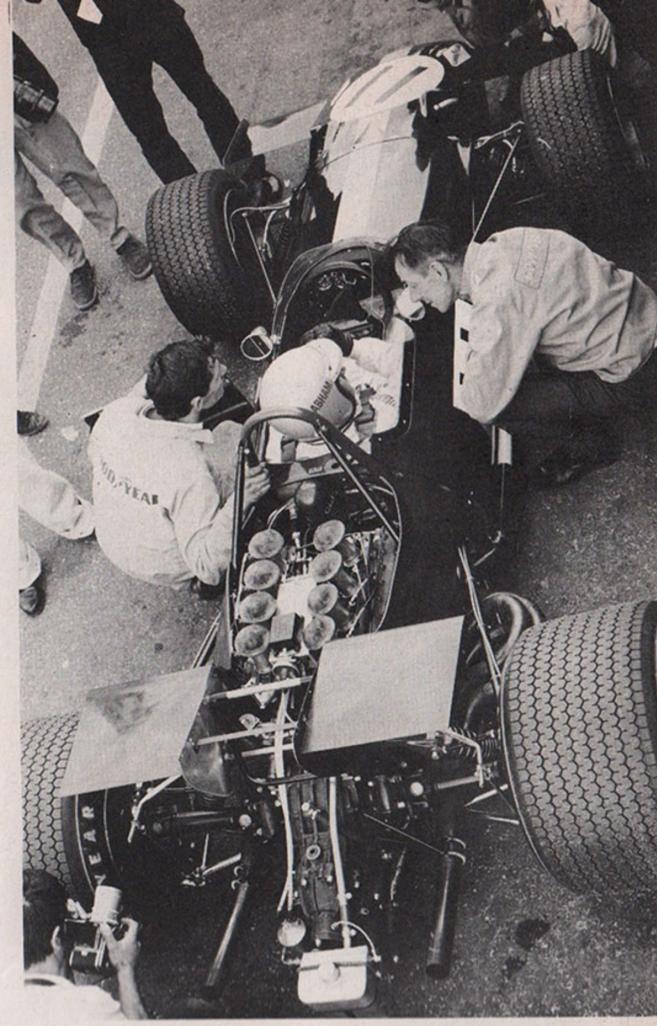
Les « classiques »  
à Zandvoort : la BRM...



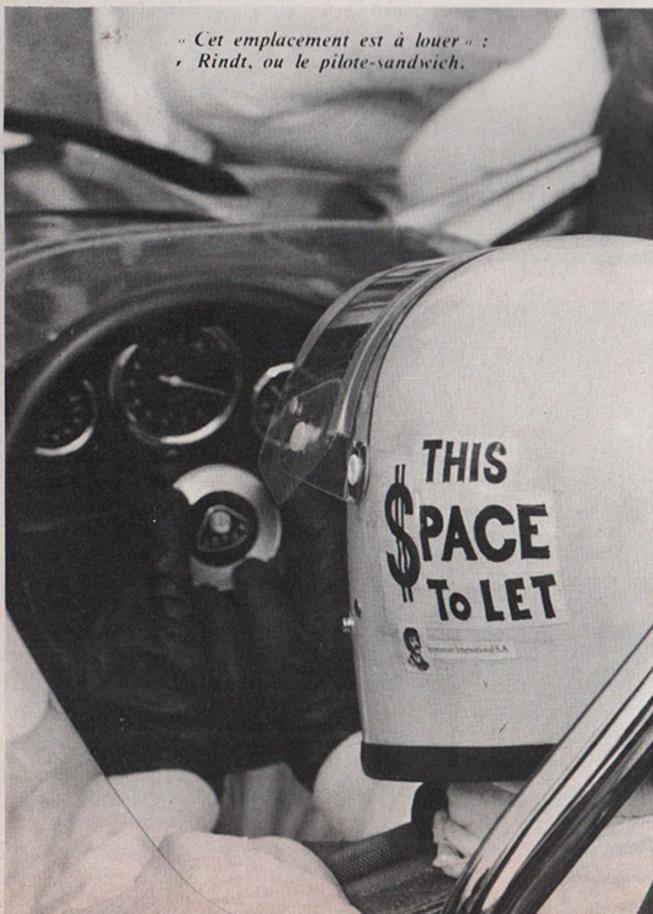
La Ferrari...



La McLaren...



La Brabham. Parlant à Jack,  
sur sa droite, l'ingénieur Tauranac.



« Cet emplacement est à louer » :  
Rindt, ou le pilote-sandwich.

tellement simple si la C.S.I., après avoir laissé les choses aller trop loin, ne s'était pas soudain crue obligée de prendre une mesure aussi excessive, assortie d'explications aussi confuses... Mais à Zandvoort, pour le GP des Pays-Bas, il y avait aussi des pôles d'intérêt autrement passionnants, sous les formes de deux F1 inédites à transmission par 4 roues motrices : la Matra MS 84 est d'apparence très proche de la MS 80. Sa morphologie est classique, avec notamment un poste de pilotage normalement centré. Cependant, elle diffère de la MS 80 par son châssis, qui est tubulaire pour des raisons de commodité de construction. Le V8 Ford est donc retourné, la boîte de vitesses est placée entre lui et le pilote, sous le réservoir d'huile. Elle est à carter Ferguson et pignonnerie Hewland. Le système de transmission a été entièrement fourni par Ferguson et la répartition de puissance est fixée autour de 75 % à l'AR, 25 % à l'AV (rappelons que les roues avant sont reliées par un différentiel normal, un autobloquant agit sur les roues arrière, et un autre entre les roues avant et arrière). Le diamètre des quatre roues est de 15" alors que la MS 80 possède des roues avant de 13" seulement. Les quatre freins sont montés in-board. Légèrement plus volumineuse que la MS 80, la MS 84 est nettement plus lourde (d'environ 60 kg). Selon l'ingénieur Martin, la transmission coûte au moins 50 CV, la MS 84 perdant 15 km/h en ligne droite par rapport à la MS 80. Au total, il est manifeste que chez Matra on s'est livré à une expérience qui correspondrait à adapter une transmission à quatre roues motrices, à un châssis de configuration normale.

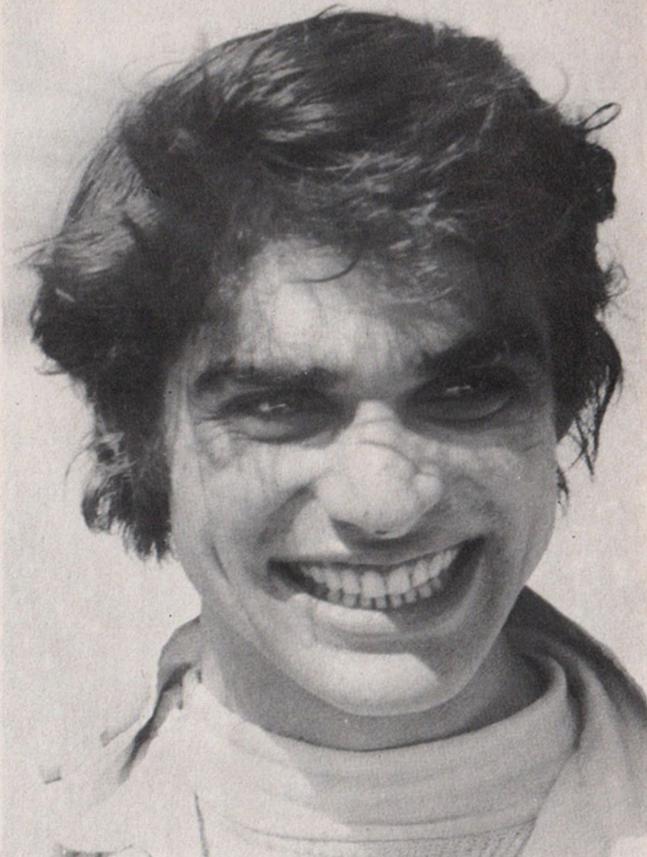
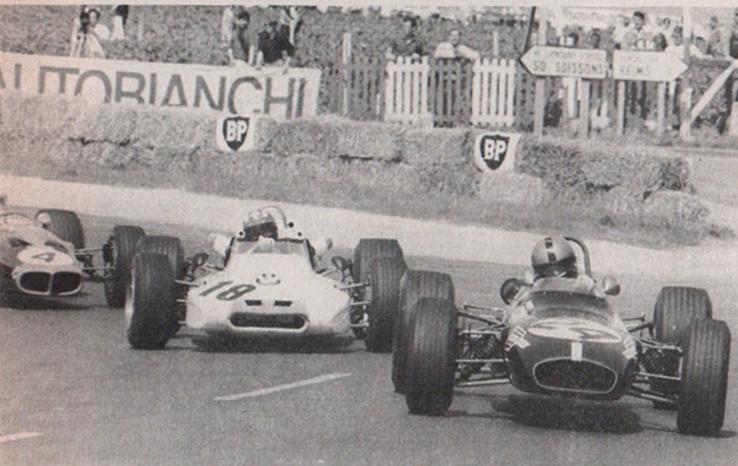
Au contraire, la Lotus 63 est radicalement différente de la F1 à transmission classique, la 49 MK2. Elle est étroitement dérivée de la voiture Indianapolis, qui avait été elle-même pensée autour de la transmission à quatre roues motrices. Il s'agit d'une mono-coque très compacte, comprenant un poste de pilotage très avancé. Contrairement à celle de la 49, la coque se poursuit en berceau derrière le cockpit, le moteur (retourné bien sûr) n'est

plus portant. A l'extrême arrière, un très fin treillis de tubes porte les éléments de suspension qui, comme à l'avant, sont des triangles superposés de forte section réalisés en mécano-soudure. Les quatre combinés ressorts-amortisseurs travaillent verticalement et sont placés in-board comme les disques de freins auto-ventilés. Les quatre roues sont de 13" seulement, les pneus sont un peu plus larges à l'arrière. Moins lourde que la Ferguson utilisée par Matra, la transmission a été dessinée par Lotus et fabriquée par ZF en Allemagne. La répartition de puissance entre les trains serait nettement différente de celle adoptée par Matra : il s'agirait de 40 % AV-60 % AR. La boîte de vitesses et une Hewland. La Lotus est donc très petite et, selon les mécaniciens, elle serait à peine plus lourde que la 49 MK2 classique. La forme en coin de sa carrosserie est très caractéristique.

Tout le monde attendait avec impatience de voir ces 2 voitures en piste, voire en course. En fait, si Stewart et Hill les utilisèrent bien pendant les essais, ni l'un ni l'autre n'avaient l'intention de courir avec. Les temps réalisés sur le sec étaient de 3 à 4 secondes plus lents que ceux des voitures classiques des 2 pilotes. Il est évident que pas mal de mise au point restait à faire au moment de Zandvoort, mais les quatre roues motrices, surtout s'il pleut, devraient bientôt apparaître sur la ligne de départ d'un Grand Prix... A signaler que la McLaren n'était pas terminée et que Brabham n'en a pas en chantier faute de finance... Quant à Ferrari, la discrétion est extrême.

En Hollande, Rindt et Stewart ont encore démontré qu'ils dominaient actuellement le lot. Aux essais, l'Autrichien obtenait le meilleur temps (1' 20" 85) devant l'Écossais (1' 21" 14) qui devançait nettement Hill (1' 22" 01), Amon (1' 22" 69), Ickx (1' 22" 85), Mac Laren (1' 22" 87), et Siffert (1' 23" 94) qui avait des ennuis de moteur. J.-P. B. (1' 24" 44) connaissait quelques problèmes de pneus. Il n'avait en outre pas tout à fait récupéré de ses brillantes 24 Heures. Elford ayant touché sa McLaren (c'est celle

Encadrée par la Brabham de Courage (24) et la Lotus de Rindt (4), la nouvelle BMW à châssis Dornier super-carénée que Joseph Siffert conduisit avec sa fougue habituelle. C'était en pointe la plus rapide des F2 à Reims.



François Cevert après sa victoire de Reims en F2 : il aurait eu tort de dissimuler sa joie!



Un incident de course pendant la finale de la F3 à Reims remportée par le très inattendu américain de Meritt (Tecno) : J.-P. Jaussaud (à droite), n° 47.

Notez que pour diminuer le maître-couple, il avait monté sur sa Tecno des Michelin XAS de Formule France, bien plus étroits que les Racing. Notez aussi le pare-choc qui était destiné à pousser la Tecno de son co-équipier Mazet, (s'inspirant de la technique Stock-Car), qui était destiné à pousser la Tecno de son co-équipier Mazet, Cette course donna lieu à des « explications » qui furent jugées trop peu courtoises et même dangereuses.

A la demande d'un groupe de pilotes, les commissaires sportifs interdirent même le départ de la finale à un concurrent.

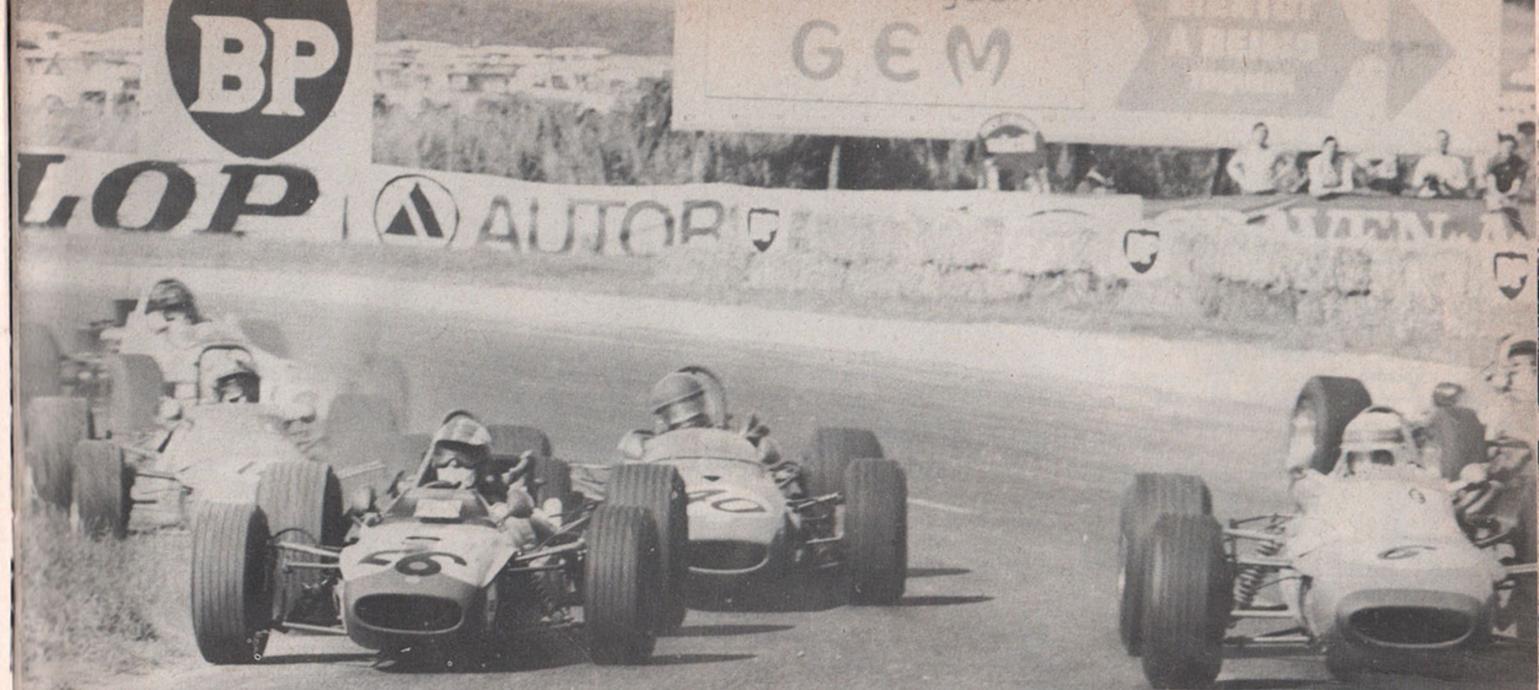
Il serait plus que souhaitable que les esprits se calment...

à réservoirs latéraux, coque F 5000, utilisée par Bruce en début de saison) fermait la marche, la voiture n'étant manifestement pas au mieux de sa forme.

En course, c'est Graham qui prenait le meilleur départ. Au bout de la ligne droite, Rindt tentait de le passer à l'intérieur, mais il se faisait impitoyablement tasser et devait attendre une meilleure occasion pour passer son coéquipier qui n'est pas un tendre, que voulez-vous... Jochen non plus d'ailleurs, qui terminait le second tour en tête devant Hill, Stewart, Hulme, Amon, McLaren, Siffert. Très mal parti (embrayage collé) Jacky Ickx est dernier, tandis que déjà stoppe Oliver... Au cinquième tour, Rindt a creusé un bel écart de 4" sur Stewart, que suivent à 2" Hill, Hulme, Amon, McLaren, Siffert, Brabham et Beltoise à la queue-leu-leu. Surtees est déjà distancé, et il est rattrapé par Ickx qui entame une énergique remontée. Très impressionnant d'efficacité, Rindt continue à accroître régulièrement son avance sur Stewart, à raison d'une demi seconde par tour. Jackie en fait de même avec ses poursuivants, en tête desquels Hill et Siffert se livrent une terrible bagarre, et au groupe desquels Ickx parvient à recoller. Au treizième tour, Siffert réussit à passer Hill et le lâche rapidement. Trois tours plus tard, Rindt qui possède alors 9" d'avance sur Stewart casse une articulation de demi-arbre de transmission. Ainsi porté en tête, Stewart ne sera plus inquiété et, après avoir augmenté son avantage jusqu'à 35" au 70<sup>e</sup> tour, il lèvera le pied pour franchir l'arrivée vingt tours plus tard avec 25" d'avance sur Siffert. De son côté celui-ci terminera second avec 8" d'avance sur le troisième alors qu'il en avait compté jusqu'à 22".

En fait, tout l'intérêt spectaculaire de ce beau Grand Prix se concentra sur la lutte très chaude qui se livra durant la course entière pour l'obtention de la troisième place.

Ce fut d'abord une affaire entre Hill, Hulme qui avait trouvé à Zandvoort de nouveaux Goodyear très efficaces pour sa McLaren, et Amon dont la Ferrari semblait handicapée en puissance et



La situation au Thillois dans le dernier tour : au ralenti, Cevert (26) et Stewart (6) s'observent tandis qu'à l'arrière-plan Rodriguez (remplaçant Pescarolo chez Matra) est dans l'herbe, que Widdows (Merlyn 40) cherche le passage et que Courage, Rollinson, Nani Galli sont bloqués dans la roue de Stewart. L'écossais hésitera trop longtemps, Cevert se décidera à réaccélérer le premier, prenant quelques mètres d'avance...

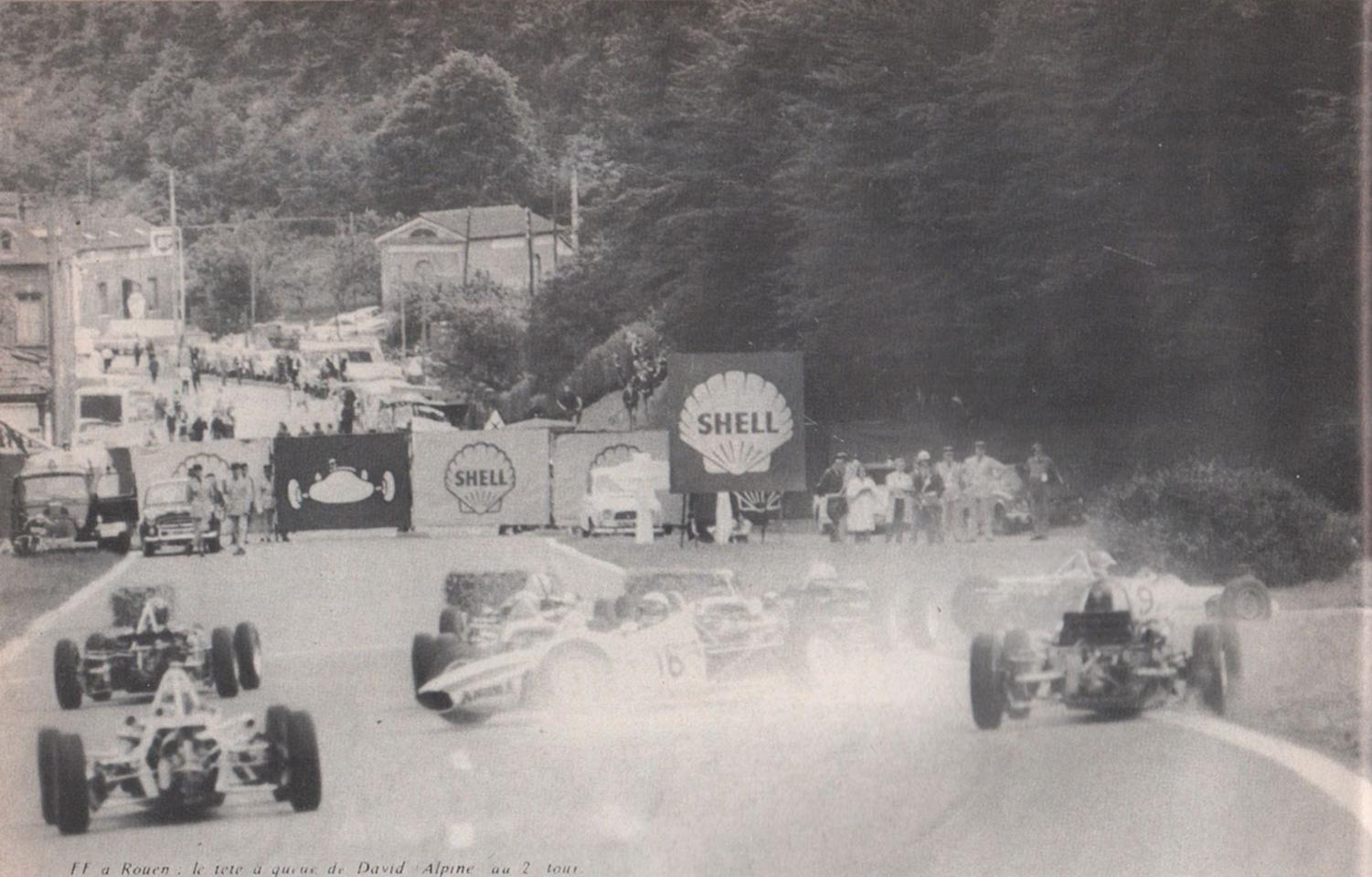


... qu'il réussira à conserver jusqu'à l'arrivée, battant grâce à sa décision toutes les vedettes qui voulurent trop jouer au chat et à la souris.

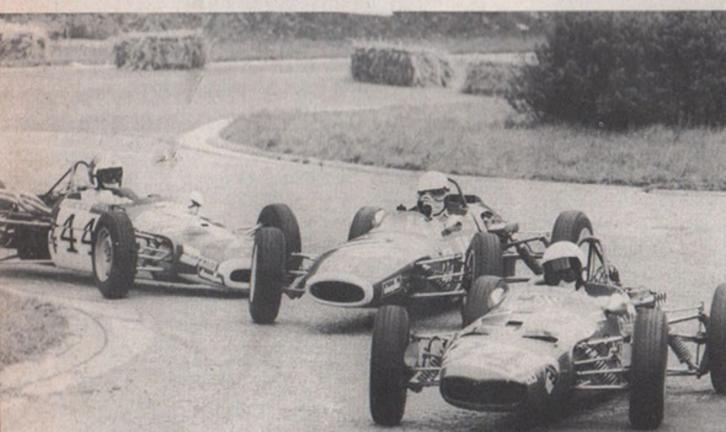
difficile à conduire. Mais McLaren lui-même, Brabham et Ickx revenu n'étaient pas loin, cependant que Beltoise était lâché (voiture mal réglée) et alors que Courage avait abandonné (embrayage). McLaren allait bientôt partager son sort (suspension AV). Immédiatement après, Hill ralentissait fortement puis stoppait à son stand pour faire vérifier ses suspensions. Il repartait avant Surtees, mais sa Lotus comme la BRM de « Big John » d'ailleurs ne tenait plus la route.

Hulme s'accrochait à sa troisième place, attaqué à tour de rôle par Ickx, Brabham et Amon. Chacun prenait successivement le mors aux dents, mais Denny tenait bon. Ce fut un festival de freinages super-tardifs, de « piquages » à l'intérieur ou à l'extérieur, le « vieux » Jack n'étant pas le moins acharné! Et puis alors qu'Amon attaquait Hulme, Brabham ralentit car sa tenue de route se détériore. Ce faisant, il bloque involontairement Ickx, et tous deux sont bientôt distancés de 5". Mais Jacky parvient tout de même à passer son « boss » et, en sept tours, il recolle à la McLaren et à la Ferrari.

Il reste alors 13 tours à courir. Il n'en reste que 8 quand Hulme est gêné au doublage d'un retardataire, juste avant la ligne droite. Amon, d'ordinaire à peine capable de s'y faire aspirer par la McLaren, passe alors Denny sur sa lancée et, continuant d'attaquer à fond jusqu'au bout, il parviendra même à lui prendre 5". Ickx, qui désamorce, ne peut que suivre Hulme jusqu'à l'arrivée. J.-P. B. finira derrière Brabham et Hill, presque en panne d'alimentation. La parfaite victoire de Stewart ne saurait faire oublier le début impérieux et dominateur de Rindt. Cependant, l'Écossais en remportant son troisième Grand Prix (sur quatre disputés cette saison) s'est placé dans une position très forte pour le titre de Champion du Monde 69. Certes, rien n'est encore joué, mais, comme on dit chez Matra, « trois fois neuf font quand même vingt-sept ». Arithmétique élémentaire sans doute, mais qui fait cependant froncer les sourcils à ce bon Graham, lui-même second avec quinze points...



FF à Rouen : le tête à queue de David Alpine au 2<sup>e</sup> tour.



### F. 3 : SANS MERCI...

Rouen, cette année, n'avait pu mettre sur pied une course de F1 ni même une épreuve de F2, mais en contrepartie l'Automobile Club Normand nous a offert le plus beau plateau possible en F3 cette saison. Il ne manquait que Rollinson, Ikusawa et Petersson, L'affiche était donc particulièrement alléchante et ceux qui, attirés par ce spectacle, firent le déplacement n'eurent pas à le regretter. Les essais, déjà, fournirent l'occasion aux ténors de la spécialité de sortir le grand jeu et Reine Wissel sur sa rouge Chevron fit un tour en 2' 16" 5 à quelque 172,5 km/h. Pike (Lotus 59), Beuttler (Brabham BT 29) précédaient de peu Mazet (Tecno). Schenken (Brabham BT 29), Maskell et Hanson (Chevron) réalisaient un temps à peine supérieur si bien que ces sept pilotes se trouvaient dans une fourchette de trois secondes. Vingt-cinq voitures s'alignèrent dans la première éliminatoire et au signal elles se ruèrent dans la descente. Au premier tour, un groupe de tête emmené par Wissel et Schenken prenait le large, peloton composé, outre les deux pilotes cités, de Bond (Brabham), Depailler (Alpine) et Cassegrain (Brabham) qui, sur bris de culbuteur, s'arrêtait bientôt. Hanson, Scott et Campbell qui naviguaient derrière eux et devant le gros de la troupe, réussirent à revenir sur les premiers à la faveur de l'aspiration et dans l'avant dernier tour, huit voitures passaient en paquet en moins d'une seconde et demie. C'est Wissel qui réglait au sprint ses compagnons d'échappée devant Beuttler, Bond et Schenken, Campbell étant lâché par les vis platinés de sa Titan. Le scénario de la deuxième manche ressemblait étrangement au premier, neuf hommes s'extirpant du peloton, soit Pike, Maskell, Harvey (Titan), Blanc, Mazet, Dubler, Haworth, Gaydon, et Plaisance (tous sur Tecno). Trois de ceux-ci abandonnaient, Pike avec un culbuteur brisé, Plaisance avec un flector déchaqueté et Dubler dans d'épouvantables bruits de moteur. A la mi-course, Jabouille (Alpine) et Gaggio (Brabham) rattrapaient les premiers, bientôt imités par Cyd Williams (Brabham). Huit pilotes terminaient là encore groupés, huit seulement car Jabouille qui croyait avoir gagné au tour précédent avait levé un peu le pied avant de s'apercevoir de sa méprise.



Foucteau vient de toucher Wollek à l'arrière gauche... avant d'écraser le capot de l'Alpine qui va se mettre en tête-à-queue.

Un casque original : celui du pilote suisse de F3, Dubler. Cela ne le dispense pas des rétroviseurs.

En finale, le peloton débouchait compact au Nouveau Monde et Jabouille s'y faisait enlever une roue. Le tour suivant, c'est Wissel qui abandonnait au même endroit sur rupture de boîte, laissant neuf pilotes s'expliquer au commandement. Schenken, Mazet et Bond conduisaient le bal le plus souvent, Beuttler, Blanc, Jaussaud, Gaydon, Depailler et Maskell restant dans leurs roues jusqu'à ce que ce dernier abandonne, culbuteur cassé. Puis Beuttler abandonnait à la mi-course sur ennuis d'arbre à cames, juste avant que la Tecno de Blanc ne sorte de la route dans la descente. Fort heureusement le sympathique pilote suisse s'en tirait avec une cheville abîmée seulement. Trois tours avant la fin, alors qu'on se préparait déjà au sprint, Bond s'arrêtait lâché par son embrayage, laissant cinq pilotes aux avant-postes. Dans le dernier tour, Depailler malchanceux en diable était trahi par un ressort de soupape et voyait ses espoirs s'élever tandis que trois poursuivants : Williams, Kottulinski et Hanson s'intégraient au groupe de tête. Mais ils ne pouvaient rien contre Jaussaud qui, expérimenté à nul autre pareil, savait se servir des jeux d'aspiration pour venir coiffer Schenken, Mazet et Gaydon sur le poteau. Ces deux derniers terminant à deux dixièmes. Bonne journée pour les Volants Shell. Reims, le dimanche suivant, ne jouissait pas du même plateau, les meilleurs anglais, sauf Beuttler, étaient retournés sur leur île courir à Mallory Park. La première manche mit aux prises Cassegrain, Baur, Gaggio, Depailler, Gagliardi, Jaussaud, Champin, Potocki, l'ex-vainqueur de Rouen qui, le plus souvent en tête au passage des tribunes, abandonnait à la mi-course, laissant ses compagnons de route en découde... avec l'aspiration. C'est Cassegrain qui finalement sut le mieux s'allier les éléments physiques et qui passa la ligne devant la Tecno de Gagliardi et l'Alpine de Depailler battu d'une longueur de capot. La deuxième éliminatoire fut encore plus houleuse que la première, certains se touchant en pleine ligne droite. Après l'accrochage de Mazet et Libert supprimant deux des plus en vue en tête de peloton, c'est Jarier qui passa le premier la ligne, de très peu devant Plaisance, Kottulinski et de Meritt. Plaisance, à la suite d'incidents dans sa manche, se voyait interdire la finale par les officiels. Jarier perçait un piston lors du tour de reconnaissance, et le départ de l'épreuve était donné sans eux. Vingt-cinq voitures s'alignaient sous les ordres de Jean Lucas, parmi lesquelles certaines n'avaient vraiment pas leur place. Quoi qu'il en soit, le drapeau tricolore fut baissé et au premier tour, un peloton compact passa devant les spectateurs enthousiastes. A la mi-course, dix-sept pilotes passaient en quatre secondes. Si au dernier des vingt tours, quatorze figuraient en trois secondes, c'est que les trois autres avaient abandonné (Jaussaud et Vigoureux (Brabham) sur accrochage et Beuttler sur ennui de moteur). Que dire d'une épreuve telle que celle-ci, si ce n'est qu'il ne s'agit pas d'une course mais d'une partie de dés. Que De Meritt soit le plus apte à manier le cornet avec Jabouille et Gagliardi importe finalement assez peu, mais il demeure qu'un pilote moins que moyen peut battre les meilleurs sur un tel circuit... O.L.G.

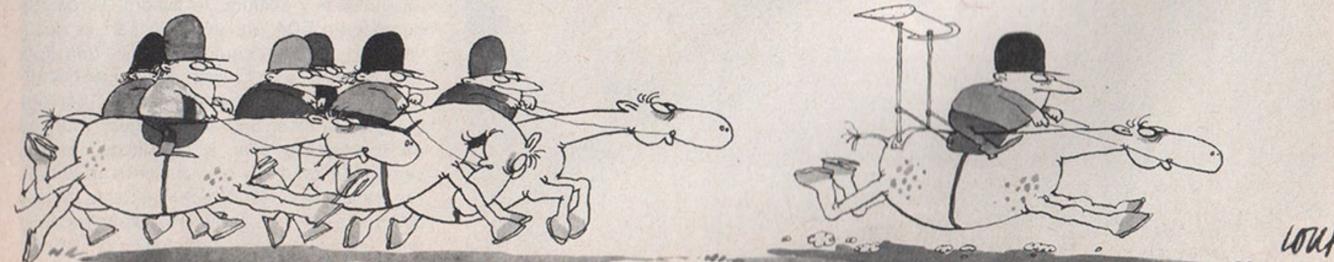
### FORMULE FRANCE : FIN DE LA SÉLECTION

En complément de l'excellent plateau proposé en F3, les

Formule France du groupe B disputaient à Rouen leur dernière épreuve de sélection. Aux essais, on revit comme lors des quatre précédentes courses, les mêmes pilotes se mettre en évidence. Lacarrau (Pygmée) réalisait le meilleur temps devant Mieusset (Martini) et Guerre Berthelot (Végia-Grac) qui partirent donc sur la première ligne de la grille. Migault (Alpine) et Foucteau (Martini) se plaçaient sur la seconde, la troisième étant occupée par Wollek (Alpine), Cerruti (Martini) et Raymond (Martini). Vingt-six concurrents avaient été admis à participer, mais ils ne partirent que vingt-cinq, Donnay ayant eu l'insigne malchance de casser le carter de sa Pygmée sur un débris de ferraille lors du tour de reconnaissance. Au premier passage, c'est en paquet compact que les F. F. passèrent au Nouveau Monde. Au deuxième tour, David sur l'Alpine Amora, effectuait un tête-à-queue, contribuant à scinder le peloton, tandis que Jean Faure (Jefa) abandonnait, moteur « out ». On pointait alors au commandement Wollek, Guerre Berthelot, Migault, Mieusset, Foucteau et Lacarrau précédant Compain (Martini), Tonneline sur sa vieille Elina et Cerruti. Ces deux derniers allaient du reste lâcher prise, laissant aux avant-postes sept pilotes, tous parmi les têtes de série du groupe B. Au huitième tour, ce groupe perdit Wollek à la suite d'un accrochage avec Foucteau au Nouveau Monde. Lacarrau, le plus souvent en tête à ce moment-là, prit le large sur la fin en compagnie d'un Guerre Berthelot parfaitement incisif. Dans le dernier tour, Mieusset les rejoignait, et tous trois luttaient pour la première place, les deux Lyonnais finissant en famille, François premier et Robert second, laissant à la Végia-Grac, le deuxième accessit. Compain, Migault et Foucteau prenaient eux aussi des points pour le critérium, Coulon échouant au port avec une septième place acquise de peu sur Tonneline et Cerruti, victime d'un malencontreux tête-à-queue tout en fin de course.

On attendait avec quelques inquiétudes l'épreuve de Reims « Grande première finale » des Formule France. On craignait qu'il n'arrive des incidents comme l'an dernier et finalement les pilotes de FF se sont montrés plus tempérés que ceux de F3. Cela du reste ne nous empêchera pas de penser qu'une course sur un tel circuit ne signifie rien... Enfin! D'ailleurs il semble bien que, raisonnant comme nous, nombre de concurrents n'ont pas voulu faire le déplacement champenois. Trente et une voitures (suppléants compris) participèrent aux essais, et comme il y avait vingt-cinq places au départ tous ou presque prirent le départ. Départ en groupe comme prévu, onze voitures faisant partie du bon wagon après que David bien parti fut sorti en pleine ligne droite. Les Alpine n'ayant décidément pas de chance (Wollek avait cassé au premier tour et Migault au début des essais) Ethuin en tête-à-queue, alla explorer les bas-côtés herbus d'« Annie Bousquet ».

Puis deux tours avant la fin, Lafosse disparut moteur bloqué, non sans avoir fait éclater le groupe de tête. C'est ainsi que l'arrivée se joua entre six hommes, Dayan l'emportant sur Guerre Berthelot (tous deux sur Végia-Grac), Lacarrau (Pygmée), Trolle (Martini), Coulon (encore Végia-Grac) et Rousselot (Martini). Mieusset, le moteur de sa Martini en mal de puissance se classait ensuite, devant de Montalais, excellent sur la Seca (construction artisanale réalisée par la Maison des Jeunes de Boulogne-Billancourt, Foucteau et Prouzet (Elina). O.L.G.



# UN RALLYE PAS COMME LES AUTRES

Lorsque l'on reçut au Journal la plaquette explicative du règlement du 5<sup>e</sup> rallye La Clusaz-Bendor je fis la moue. En fait de rallye, je ne veux connaître que le Tour Auto, les Cévennes, la Corse ou les Éléphants et les Chamois... alors, une épreuve mixte avec des équipes basées sur les skieurs de l'Équipe de France

que je ne connaissais ni d'Ève ni d'Adam! Je n'étais vraiment pas chaud et j'espérais bien que si quelqu'un de Champion y allait ce ne serait pas moi. Mais, mon bon rédacteur en chef pensa qu'il serait peut-être intéressant d'y faire un tour et, malgré mes renoncements à peine dissimulés, je dus envoyer aux organisateurs un bulletin d'engagement. En effet, s'il fallait y aller, autant participer, puisqu'il m'était donné de le faire en tant que journaliste, chaque équipe comprenant, outre un skieur comme capitaine, un autre sportif, un aviateur, un barreur et un journaliste. Rallye bien spécial donc que ce La Clusaz-Bendor... PAR O. DE LA GAROULLAYE



Parti de Toussus dans un avion tout neuf, un Wassmer 421, je me demandais vaguement où j'allais atterrir... Nous eûmes du reste du mal, non pas à nous poser, mais à arriver à Annecy, terme de notre périple. Les vents, dès le départ, étaient contre nous. Heureusement que Claude Lefèvre, aviateur particulièrement expérimenté, connaissait la musique. Par contre, un autre journaliste voyageant avec nous ne la connaissait pas et il nous faisait avec son dentier tout un tas de fausses notes ressemblant aux castagnettes...

A l'aéroport, moi qui ne pensais connaître personne me retrouvais déjà en terrain de connaissance avec « Fufu », l'inénarrable commodore d'Alpine, et François Cevert, l'officiel Tecno F2, bien connu. Le voyage difficile se trouvait du coup envolé et c'est en bonne compagnie que j'arrivai à la réception organisée à la piscine de La Clusaz par la municipalité. C'est là que devait avoir lieu le tirage au sort des équipes. Je tombais avec Patrick Russel, un spécialiste du slalom, avec Benoît Dauga, spécialiste de la touche au rugby à 15, avec Rolf Moser, aviateur suisse réputé, avec Daniel Dahon, spécialisé dans le maniement de la barre des dériveurs solitaires, moi qui n'étais spécialiste en rien. En consultant le programme avec mon capitaine d'équipe, nous tombâmes d'accord pour que je fasse une manche de vélo-ski, l'épreuve de bicyclette réservée aux journalistes et aux barreurs et une manche de kart. Lui ferait les épreuves réservées aux skieurs, le slalom, la course de côte en 504, du kart et de la voile en tant qu'équipier. Bref, une fois dans le bain, ce La Clusaz-Bendor se découvrait sous un jour sympathique, surtout qu'après le dîner pris en commun, moi qui ne voulais pas aller à La Clusaz, je me sentais en pays de connaissance. L'Équipe de France, en décontracté, est une bande de jeunes qui se déchaînent rapidement et dont les rires sont contagieux. Et le soir, en me couchant, je me disais que peut-être José n'avait pas eu tort.



Avant l'épreuve de régularité automobile, Jules Melquiond, Georges Mauduit et Jean-Pierre Augert écoutent les conseils des pilotes François Cevert et Henri Grandsire.



Aldo Gruarin, Alain Mosconi et Christian Carrère, avant l'épreuve de vélo-ski qu'ils termineront avec des fortunes diverses.



L'international de rugby, Basile Moraitis, préfère terminer à pied l'épreuve de vélo-ski.



Je n'étais jamais monté sur un vélo-ski de ma vie et jamais non plus je n'avais pris de tire-fesses. Cette espèce de poutre métallique montée au bout d'un vague ressort ne m'était pas familière; elle ne fut pas plus hospitalière et au premier essai je fis connaissance avec le vol plané sur neige damée tandis que le tire-fesses continuait seul vers les sommets. La deuxième tentative fut la bonne et enfin, je pus monter sur mon ski-bob. Avant de m'élancer je vis passer Henri Grandsire presque aussi à l'aise que sur son Alpine 3 litres, Alain Mosconi, le médaillé olympique de natation qui, semblait-il, allait plus vite dans l'eau, Joan de Kat le sympathique navigateur solitaire qui s'amusait comme un petit fou et hurlait du vocabulaire marin... Alors, je n'hésitais plus et descendis. Vous vous trouvez assis sur un petit coussin posé sur un cadre, lui-même fixé sur un ski, vous avez un guidon en mains qui agit sur un petit ski, vous en avez un aussi à chaque

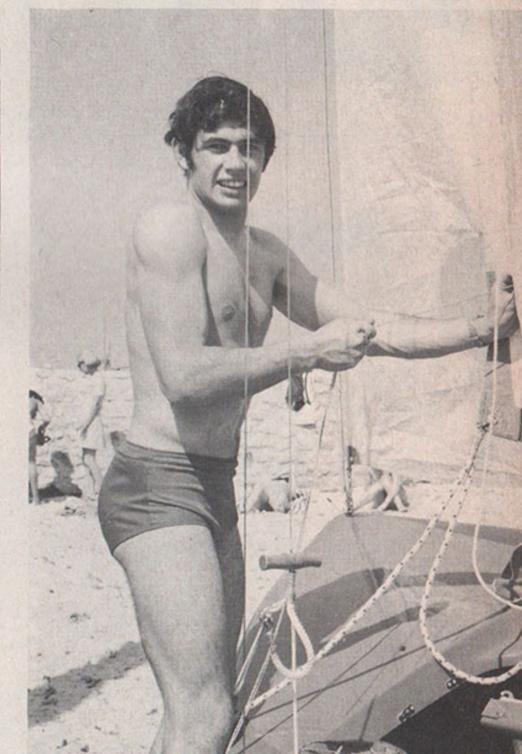
ped qui vous sert à freiner, mais, Patrick Chapuis (journaliste de l'Équipe), qui réussit le meilleur temps, ne devait pas s'en servir beaucoup: les freins, il n'avait pas l'air d'y toucher! Henri Grandsire, qui faisait grosse impression aux entraînements, ne put conclure, chutant deux fois lors de l'épreuve et ce fut François Cevert qui sauva l'honneur de l'automobile en terminant troisième. Les rugbymen présents se distinguèrent puisque Basile Moraitis, le plus rapide de nos ailiers, finit en courant à toute allure après être tombé, et que Aldo Gruarin, imposant ses 100 kilos à sa monture, finit par la casser et lui aussi se vit dans l'obligation de finir à pieds en ramenant son ski-bob en deux morceaux. Pour ma part, je ne fus pas bien brillant, terminant dans le milieu du peloton, et, comme en plus mon équipier fit plus mal, mon équipe, la 13, se retrouva avant-dernière de l'épreuve. Heureusement que juste avant Patrick Russel avait fait merveille prenant derrière Georges Mauduit



Georges Mauduit, vainqueur su slalom géant.

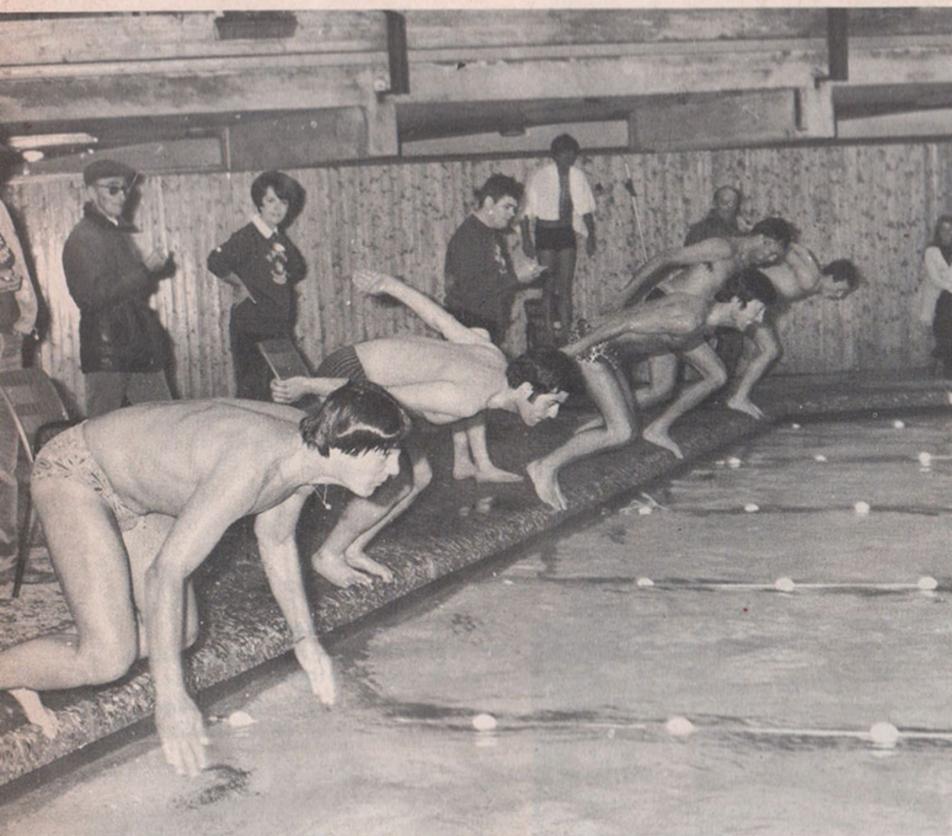


Henri Duillard a troqué ses « planches » pour le « bout de bois ».



Patrick Russel, l'un des meilleurs slalomeurs mondiaux, capitaine de l'équipe gagnante du rallye.





Alain Mosconi part pour gagner  
et... gagnera l'épreuve de natation dans les temps  
du record du monde.



la deuxième place de la compétition de ski. En début d'après-midi était programmée une course de côte où les skieurs devaient au volant de 504 gravir les 7 kilomètres du Col de la Croix de Fry. Guy Périllat, Jean-Paul Jallifier (aidé des bons conseils de Fufu) et Jean-Noël Augert se montraient les plus aptes à pouvoir passer des « lattes » au « bout de bois », tandis qu'Henri Brechu éprouvait les qualités de la Peugeot en tout terrain.

La quatrième épreuve, celle de natation (deux longueurs de bassin), ne pouvait échapper à l'équipe n° 5 et à Alain Mosconi qui ne se fit pas faute d'empocher 100 points devant le nageur de notre équipe et François Cevert, bigrement à l'aise dans l'élément liquide. L'eau était chauffée et bien que la piscine soit à ciel ouvert et que le thermomètre flirte avec zéro, on eut toutes les peines du monde à faire sortir Fufu qui s'était installé au fond, sur un fauteuil de plage, de manière à ce que seule sa tête dépasse pour qu'il puisse s'octroyer le cigare de l'homme d'affaires qu'il est... L'organisation avait ensuite prévu un méchoui dans un bistrot des plus sympas et si le dîner ne comptait pas comme une épreuve du rallye, il y eut cependant d'homériques mêlées, fourchettes en main, pour approcher du mouton. Et le soir, en me couchant, je me dis que José avait peut-être eu raison.

Le lendemain, Bandol. Certains sont venus par la route, les autres ralliant le Midi par avion. Le monomoteur, c'est justement la spécialité de Hrisa Pelissier, l'aviatrice ayant réussi, en novembre dernier, le tour du monde en solitaire avec son Wassmer, et elle remporta, sans coup férir, la palme de cette épreuve, plaçant ainsi son équipe très près de celle de Patrick Russel (la nôtre), en tête depuis le premier soir. D'ailleurs, cette équipe-ci allait augmenter son avance sur les autres dans l'épreuve de cyclisme qui se déroulait en trois manches et où il fut assez drôle de voir en action, pédales aux pieds, des gens qui n'avaient plus fait de bicyclette depuis leur tendre enfance. En kart, les séries furent déjà plus équilibrées, chacun ayant une idée de l'utilité d'un volant, d'une pédale de frein et d'un accélérateur. Et puis ce fut le bateau pour se rendre sur l'île de Bandor pour la nuit...

Et le soir, en me couchant, je me dis que José avait eu mille fois raison de m'envoyer au La Clusaz-Bendor. Cette épreuve seule en son genre, est plus qu'une compétition, mais un rendez-vous sympathique de sportifs de disciplines différentes qui, ainsi, apprennent à mieux se connaître et à mieux s'apprécier. Ce rallye, qui réunit la montagne à la mer avec des traits d'union faits de ski, d'autos, d'avions, de vélos, de karts, de dériveurs; cette épreuve, à la chaude ambiance, qui rapproche la Savoie du Midi, c'est une chaîne faite de contacts et d'amitié. On arrive un peu dans le vide, et l'on repart avec des amis autour de soi. Décidément, Guy Périllat et Monsieur Paul Ricard ont eu la bonne idée, l'idée heureuse en remettant sur pied cette aventure à épisodes et peu importe le premier ou le dernier après la dernière épreuve de yachting, l'essentiel était de participer.



essai :

# T 125 SUZUKI

*500 Kawasaki, 750 Honda, que de «grosses»... Aussi, pour changer, voici ce mois-ci une «petite» bien appétissante : la toute nouvelle 125 Suzuki. Elle est drôle, étonnante, originale, et ma foi, fort jolie à mon goût. Son style est résolument moderne, hardi même et ne plaira peut-être pas à tout le monde, mais ne laissera personne indifférent.*

*Elle est fine et agressive à la fois. Son nez de pékinois contraste avec l'envolée des pots d'échappement.*

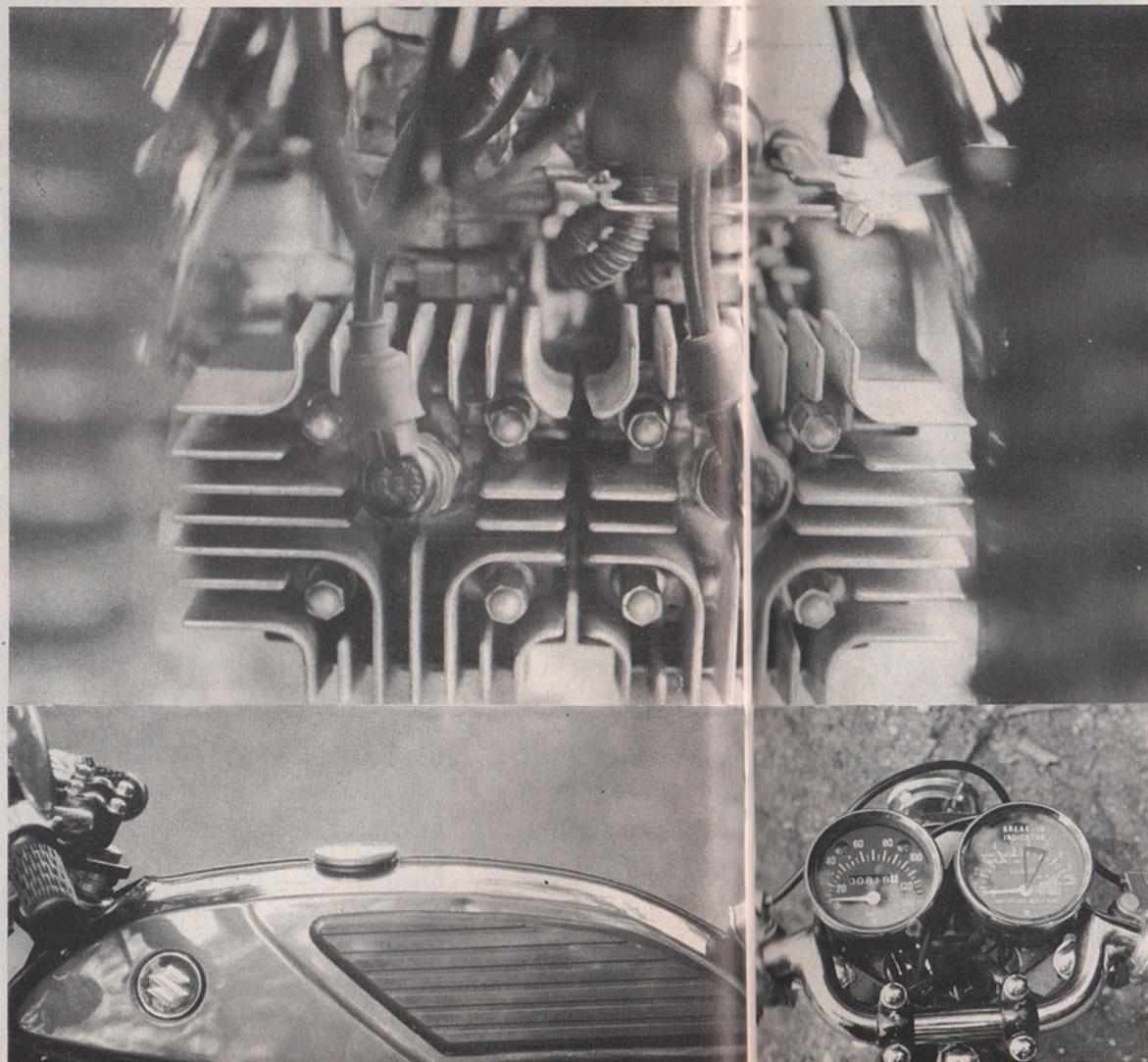
*Oui, vraiment quel curieux petit engin; un vrai jouet, mais un jouet sérieux qui est avant tout une petite moto très sportive.*



PAR  
CHRISTIAN  
LACOMBE

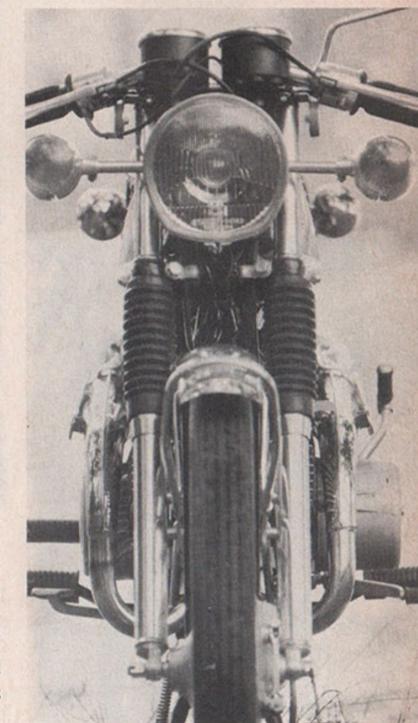


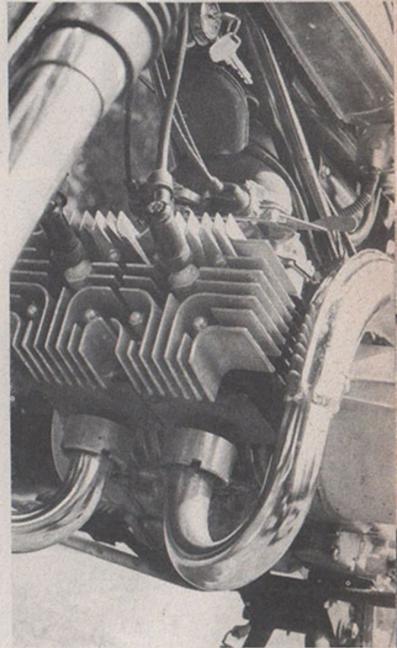
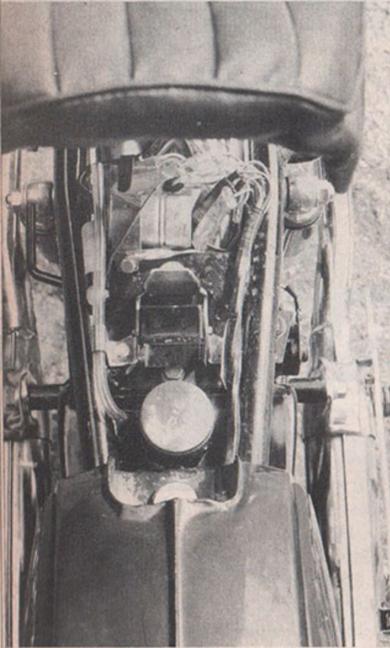
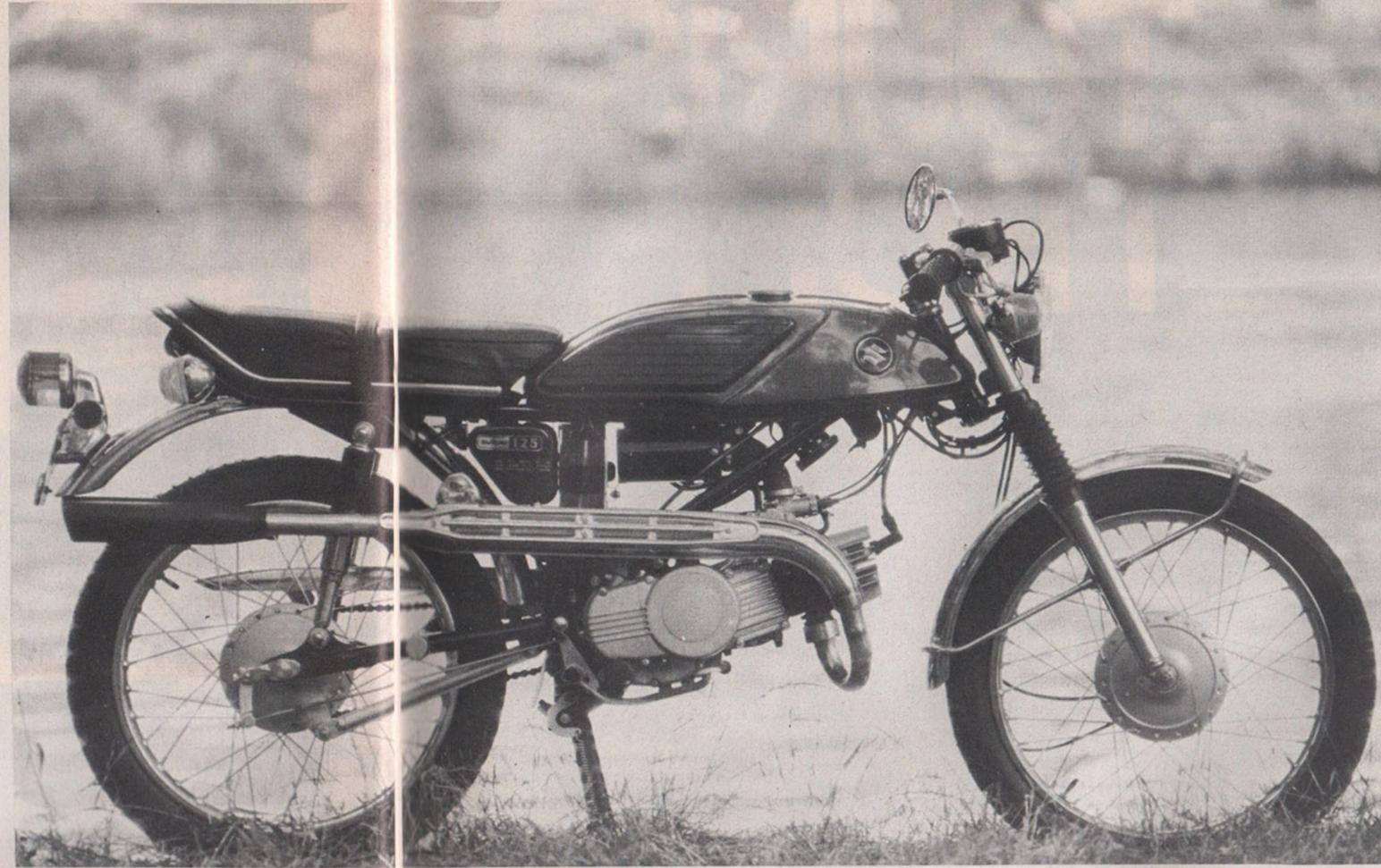
Cette 125 était très attendue. En effet, ce modèle manquait énormément dans la gamme Suzuki. Il y a bien le 120 cc B 100 P, mais cette machine très robuste n'a aucune ambition sportive et en tout cas ne peut rivaliser avec les 125 sport de chez Yamaha et Honda (essais *Champion*, n° 30 et 40). Avec la T125 les machines citées plus haut trouveront à qui parler; les 15,1 CV de la petite Suzuki ne sont pas à dédaigner. La conception de cette machine est vraiment originale. Le moteur, un twin 2 temps a une architecture qui rappelle celle des célèbres scooters italiens Rumi. Les cylindres sont pratiquement horizontaux, ce qui assure un refroidissement parfait. Ces cylindres sont alimentés par deux carburateurs Mikuni de 18 mm de diamètre. L'intérieur de ce moteur est « très Suzuki » avec des roulements aiguilles partout et un usinage de « first » qualité. La boîte de vitesses est à 5 rapports et l'embrayage multidisques travaille dans l'huile. Le tout est entraîné par une transmission primaire à pignons. Comme sur les autres Suzuki, le graissage est séparé (procédé Posi Force à quatre sorties, deux dans l'embellage et deux dans les cylindres) et le petit réservoir d'huile se place sous la selle en travers du cadre. L'allumage batterie-bobine est alimenté par un alternateur; on ne se refuse rien sur cette 125... Signalons encore que les carters moteur sont nervurés au-dessus et en-dessous. L'ensemble bloc-moteur, tout en longueur et très étroit, est suspendu sous un curieux cadre « banane » à double berceau fait en tubes d'acier. Cette technique peu courante surprend un peu et l'on a l'impression que le moteur est haut perché entre les deux roues. La fourche avant est télescopique à grand battement tandis que les suspensions arrière sont à bras oscillant avec amortisseurs réglables en trois positions. Les freins de petit diamètre (150 mm ou plus) sont à simple came et les roues en acier chromés sont chaussées de pneus (250 x 18 à l'avant et 275 x 18 à l'arrière). Une seule béquille centrale équipe cette machine et à choisir j'aurais préféré une béquille latérale en supplément à cette poignée de tirage parfaitement superflue vu le poids de la moto (94 kg). La selle amovible bascule d'avant en arrière pour donner accès aux bouchons du réservoir d'huile et à la trousse à outils qui se loge dans un renforcement du réservoir d'essence. Ce splendide réservoir d'essence rouge cerise métallisé contient 7 litres de carburant et possède un robinet à membrane qui stoppe automatiquement l'arrivée d'essence lorsque le moteur est à l'arrêt. Aussi plus de bougies noyées. Le tableau de bord « super-complet » pour une 125 est constitué par un compteur et un compte-tours séparés, ce qui fait très « grosse moto ». Les pots d'échappement « à la Scrambler » sont munis de grille de protection et de deux embouts noirs, genre silencieux de revolvers. Pour finir, signalons que le levier de frein avant actionne le stop.



#### L'ESSAI

La mise en route du moteur est ultra-facile, contact (à clé), starter (à froid) et un coup de kick, (à la main si vous voulez) pour faire « cracher » le moteur. Au ralenti, on croirait entendre rebondir des balles de ping-pong; le bruit d'admission est à peine audible. Au coup de gaz c'est « jeudi-midi », la sirène, admission et échappement se confondent en un souffle strident qui vous ravit l'oreille ou vous la déchire selon les goûts. Première en bas (les autres en haut), il faut faire crier l'embrayage (très doux) pour bien démarrer... Et je cale, mauvais que je suis. Inutile de chercher le point mort, il suffit de débrayer complètement et de redonner un coup de kick pour remettre en route le moteur (pas bête cette astuce...). Enfin, me voici parti dans la circulation urbaine. Au début de l'essai j'avais encore les grands guidons d'origine et ainsi la maniabilité est, vous pensez bien, extraordinaire (avec les petits cintres aussi d'ailleurs). Cette position sur la machine est très bien pour la conduite en ville, pieds en avant, jambes écartées; la position relax quoi... par contre lorsque l'on monte des petits cintres, ce n'est plus la même chose, les pieds sont alors beaucoup trop en avant et les pots d'échappement empêchent de bien serrer le réservoir avec les genoux. Les amateurs de plat-ventre sont prévenus. Pour utiliser pleinement cette petite moto, il faut rouler dans les chevaux, ils sont haut placés sur la Suzuki et ne répondent vraiment à l'appel qu'à partir de 7 000 t/mn. Bien sûr, il est possible de rouler en dessous de 7 000 t/mn, façon « pépère », mais dans ce cas un B 100 P fera mieux l'affaire. Le régime de vibrations de cette 125 se situe entre 6 000 et 7 000 t/mn, et avec les foudroyantes montées en régime, on a tôt fait de dépasser ce point critique. Le freinage, lui, est beaucoup plus à critiquer que les vibrations, le frein avant est « super-léger », un changement de garniture s'impose tout du moins sur la machine essayée. Parlons confort maintenant. Les suspensions souples avalent gloutonnement toutes les petites inégalités, les rues pavées se parcourent comme si de rien n'était. Lorsque le sol est vraiment déficient, la faiblesse de l'amortissement arrière s'exprime par le traditionnel coup de raquette aux fesses. Sur route, il faut bien « tirer » les régimes surtout en troisième, afin d'éviter le petit trou qui se ressent entre la troisième et la quatrième. La bonne vitesse de croisière se situe vers 8 500 t/mn. A cette allure, vous avez l'impression d'être assis sur une turbine et, mine de rien, vous avancez déjà pas mal (près de 115 chrono)! La tenue de route est excellente partout où le revêtement est bon; ailleurs, le mauvais amortissement fait quelque peu louvoyer la moto. Ce n'est pas méchant, seulement désagréable.



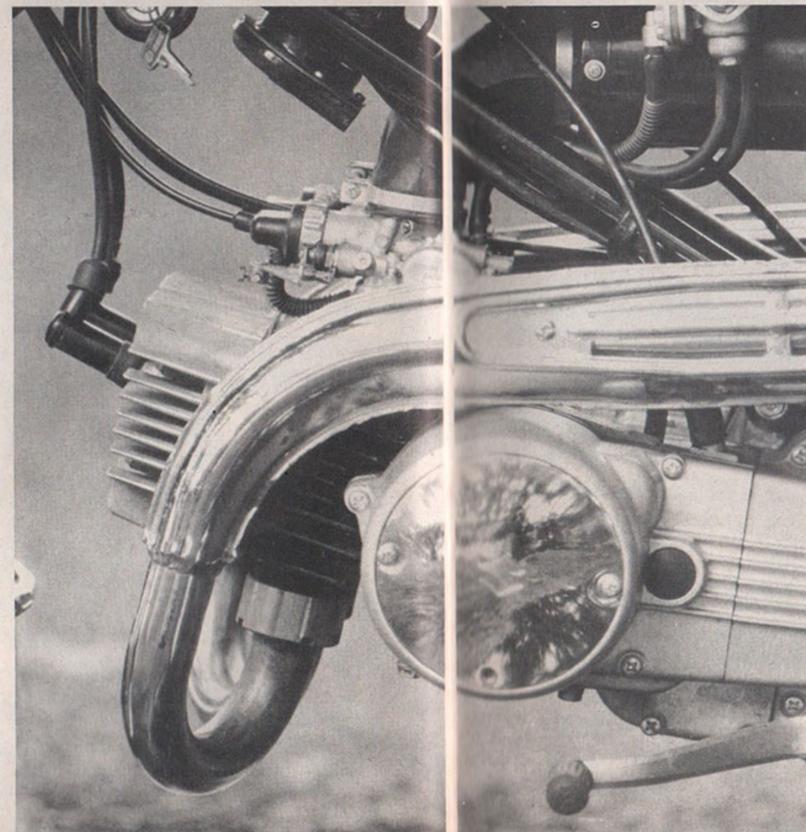


### LES CHRONOS

La petite Suzuki avait tout juste 800 km lorsqu'elle s'est retrouvée sur l'anneau de Montlhéry aux mains de Jacques Roca. Le manque de rodage s'est surtout ressenti au niveau de l'accélération. Jacques n'a pas réalisé mieux que 18,4 au 400 m départ arrêté, ce qui est déjà fort honorable pour une 125. En vitesse de pointe (avec les petits cintres) notre ami Roca, en cuir de compétition, a tourné à 9 500 t/mn. Ce qui représente 126,3 km/h... « ça fait drôlement vite pour une 125... ».

### FICHE TECHNIQUE

**Moteur** : bicylindres deux-temps refroidi par air; alésage course 43 x 43.  
**Cylindrée** : 124,8 cc.  
**Puissance** : 15,1 CV à 8 500 t/mn.  
**Couple** : 1,38 kgm à 7 000 t/mn.  
**Compression** : 7,3 à 1.  
**Carburateurs** : 2 Mikuni de 18 mm de diamètre.  
**Boîte** : 5 vitesses.  
**Embrayage** : multidisques travaillant dans l'huile.  
**Allumage** : batterie-bobine alimentée par un alternateur de 6 volts.  
**Cycle** : cadre double berceau du type banane. Fourche avant télescopique. Suspension arrière à bras oscillant avec amortisseurs réglables en 3 positions.  
**Roues** : 250 x 18 à l'AV et 275 x 18 à l'AR.  
**Freins** : simple came de 150 mm de diamètre à l'avant et à l'arrière.  
**Réservoirs** : essence 7 litres. Huile : 1,4 l.  
**Poids** : 94 kg.  
**Prix** : 3 400 F.  
**Importateur** : Éts P. Bonnet, 78, avenue du Général-Leclerc, 92-Boulogne-Billancourt.



## LISTE DE CONTRÔLE

### MOTEUR

Démarrage . . . . . très facile  
 Vibrations . . . . . très bien  
 Souplesse . . . . . moyen  
 Nervosité . . . . . très bien

### TRANSMISSION

Embrayage . . . . . excellent  
 Passage de vitesses . . . . . excellent  
 Étagement . . . . . bien

### FREINS

Pression (force à déployer) . . . . . moyen  
 Fermeté . . . . . moyen

Efficacité à froid . . . . . moyen  
 Résistance au fading . . . . . bien  
 Progressivité . . . . . moyen  
 Puissance . . . . . moyen  
 Frein arrière . . . . . bien

### SUSPENSION

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

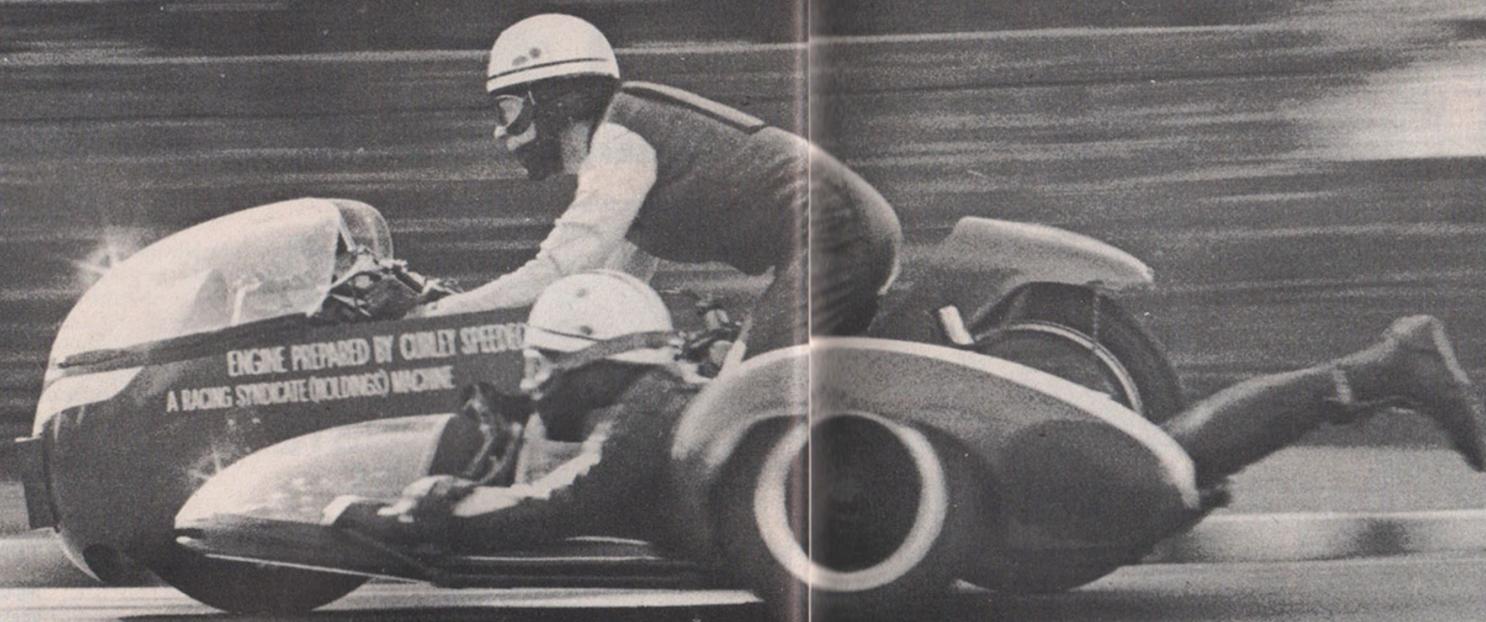
### TENUE DE ROUTE

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

### DIVERS

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

# TOURIST TROPHY



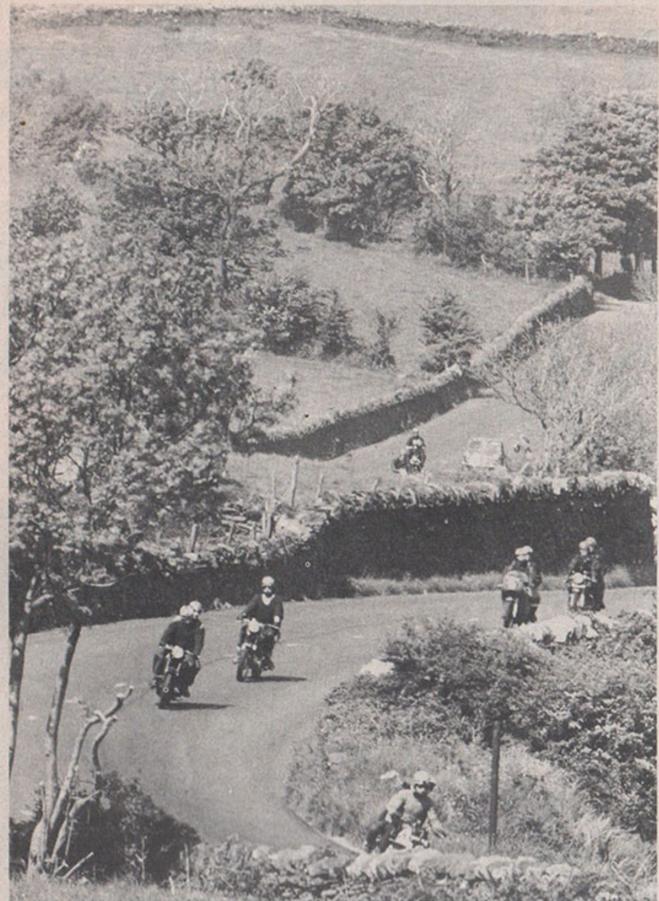
## De notre envoyé spécial Christian Lacombe

Les toutes premières courses de vitesse à moto ont été organisées en France. Il y a d'abord eu le marathon Paris-Vienne en 1895 puis le Paris-Madrid en 1903 qui prit fin à Bordeaux... faute de combattants. Enfin, en 1904 on assistait à la pre-

mière vraie course sur circuit de terre battue, bien sûr. « La Coupe Internationale » était en quelque sorte un embryon de GP à laquelle seules cinq nations pouvaient participer : l'Autriche, le Danemark, la France, l'Allemagne et l'Angleterre. Cette dernière n'était pas d'accord avec la réglementation qui limitait le poids des machines à 50 kg. Ainsi les motos de course de l'époque

ressemblaient à des vélos dans lesquels on aurait monté de gros moteurs, et ces engins étaient particulièrement difficiles et dangereux à piloter. Les Anglais cherchèrent alors un circuit chez eux mais il y avait déjà une limitation de vitesse et les circuits fermés n'existaient pas encore. Finalement, le gouvernement de l'île de Man (où il n'y a pas de limitation de vitesse) accepta en 1907 que

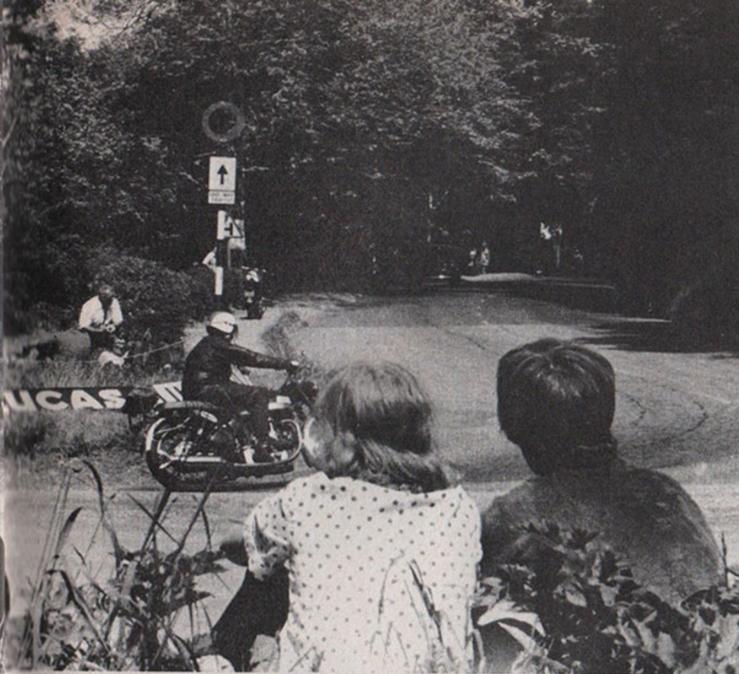
le premier TT ait lieu sur son territoire. Depuis, le Tourist Trophy est devenu la plus importante course de moto au monde et chaque année au mois de juin des dizaines de milliers de spectateurs envahissent l'île et dépensent des milliers de livres sterling, ce qui n'est pas pour déplaire au gouvernement de l'île qui se félicite plus que jamais d'avoir accueilli en 1907... des motos!



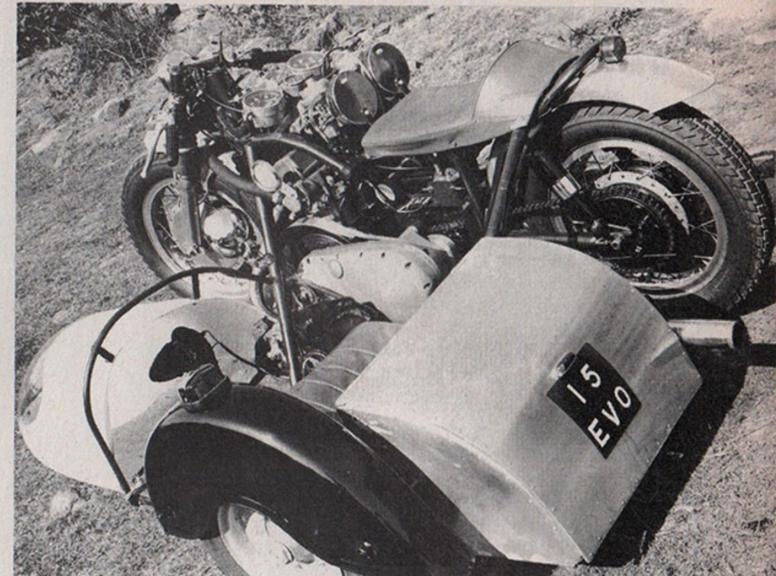
Sur le circuit, le dimanche, du côté de Goosneck.



Le dimanche, on se poste au bord de la piste (ici Hairpin) pour voir tourner les « mad sunday » (les fous du dimanche).



Un pseudo-ange de l'enfer.



Un superbe basset pour la route mû par un 4 cylindres Hillman I M P.



Dans la rue, face aux hôtels, et sur des kilomètres de long.

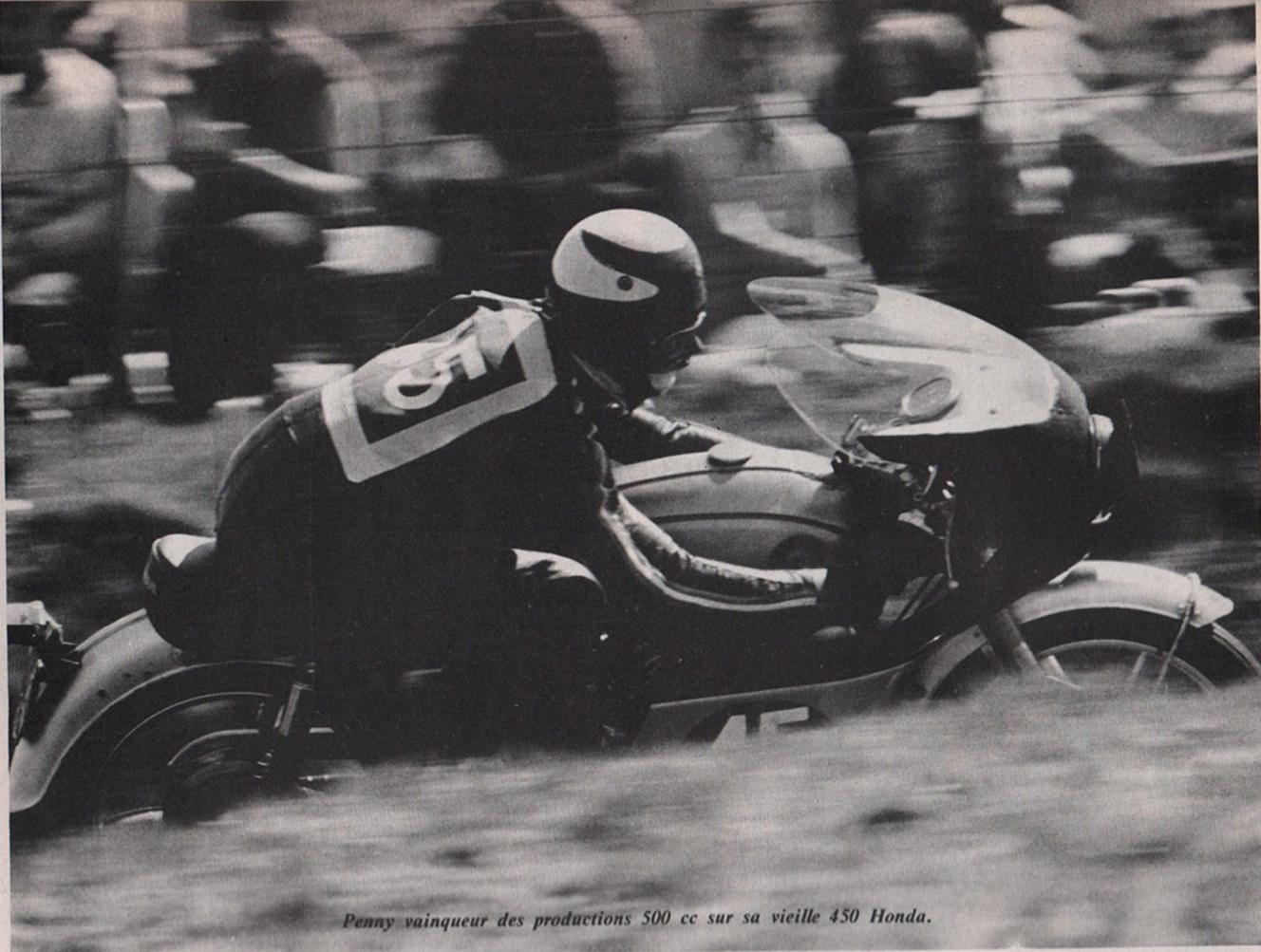


Pour suivre les courses, toutes les places sont bonnes.



Le « rendez-vous » attire toujours beaucoup de monde.

Le repaire du club 59, dans une église.



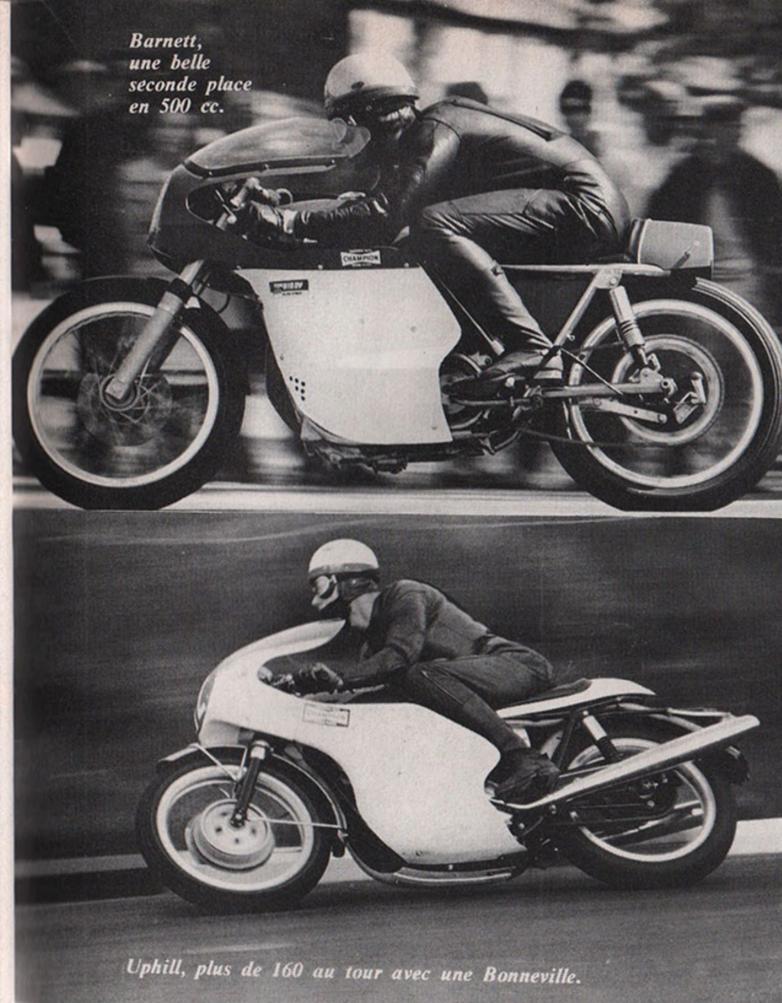
*Penny vainqueur des productions 500 cc sur sa vieille 450 Honda.*

Les TT, ce sont des courses, bien sûr, qui s'échelonnent durant toute une semaine, mais aussi une ambiance extraordinaire, inénarrable. Pendant 8 jours, la petite île de Man fourmille de motos étincelantes, s'emplit du bruit des échappements libres, se parfume de senteurs d'huile de ricin brûlée. Quelques photos d'ambiance seront plus explicites que tout un pathos qui ne sera jamais qu'un pâle reflet de la réalité. Et puis, mieux, il faut venir au TT, pour le vivre, s'en imprégner. On ne peut pas ne pas aimer, on s'enthousiasme, on s'extasie et on y revient à coup sûr.

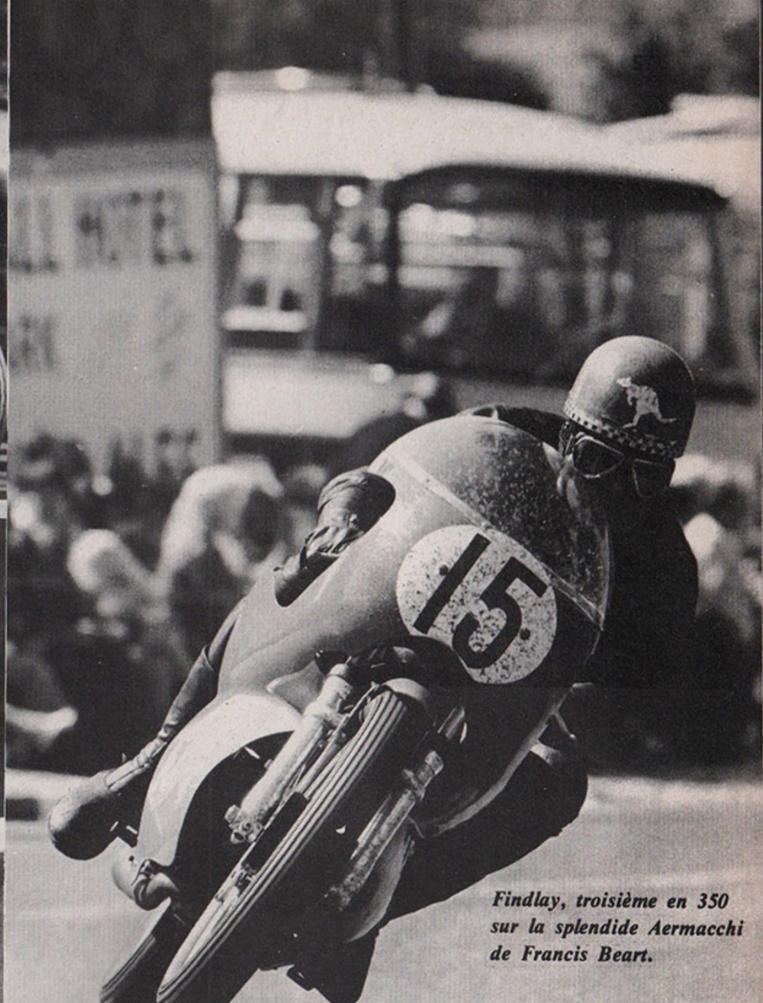
### Un tour du circuit

Le circuit, comme l'ambiance, est un phénomène; il est dur, dangereux, terriblement fatigant et long. La ligne de départ est située dans les faubourgs de Douglas, la capitale de l'île. A cet endroit la route a, au plus, 7 mètres de large et est bordée à droite d'un cimetière dans lequel reposent la plupart des coureurs morts au TT. A gauche il y a les tribunes et les boxes au-dessus desquels s'alignent de gros bidons jaunes remplis d'essence pour le ravitaillement. Face aux tribunes, d'immenses tableaux noirs se couvriront, durant la course, de chiffres indiquant la moyenne des concurrents : une multitude de boy-scouts sont employés à ce travail. Tout de suite après le départ, nous plongeons dans Bray Hill. La descente est très rapide et la piste bosselée est parsemée de plaques d'égout. Au fond de la cuvette, les suspensions des motos s'écrasent au maximum, le dessous du carénage touche parfois et la roue arrière décolle sur une bosse. Tout ceci à plus de 200 km/h (en 500 cc) et avec un peu d'angle car nous sommes dans une grande courbe. C'est là que l'on voit les gros cœurs, ceux qui ne coupent pas et qui se font chahuter comme de vulgaires fétus de paille. En émergeant de la cuvette de Bray Hill, il y a le saut (toujours à plus de 200 km/h). La roue avant de la plupart des motos est à 50 cm du sol et pour Agostini à 1 mètre; il parcourra ainsi une quarantaine de mètres (voyez les photos). Puis on redescend vers Quarter

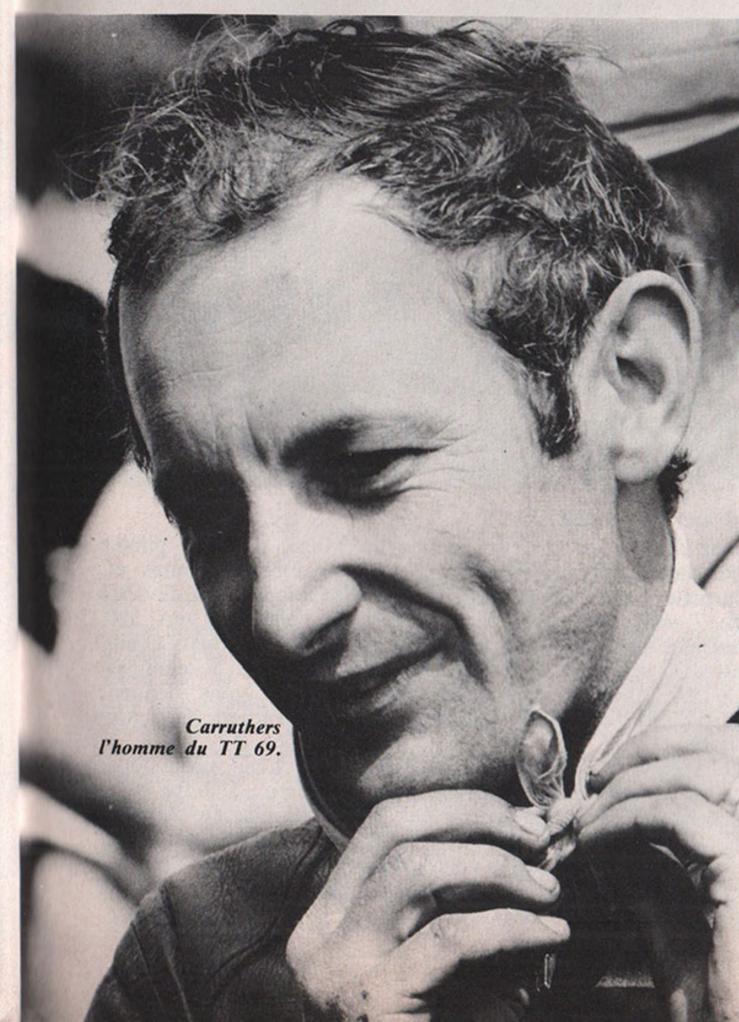
Bridge : un virage à droite et à angle droit. A signaler que toute cette partie de circuit est bordée de maisons. Le freinage avant Quarter Bridge est périlleux : la route se rétrécit (4 mètres au maximum) et le revêtement est épouvantable. Dans Quarter Bridge, l'asphalte est bon mais le virage est en devers. Une courte ligne droite entre deux murs nous emmène à Braddon Bridge, un beau « esse » devant une église; quatre kilomètres plus loin, on traverse le village d'Union Mill avec une grande courbe dont la trajectoire se passe au ras des maisons. Puis on attaque la partie la plus rapide du circuit. Gleen Vine, un lieu-dit, peut être très dangereux, il faut bien calculer ses trajectoires en tenant compte d'un déport occasionné par de violents courants d'air. Le village de Grosby se passe presque à fond et les plus grandes vitesses du TT sont enregistrées maintenant, sur la ligne droite d'Highlander. A Ballacrairie, un angle droit à droite, nous quittons le bon revêtement et désormais c'est l'enfer pendant 25 km. Jusqu'à Sarrott's Cottage, la route serpente au fond d'une vallée où beaucoup de virages sont en devers. Ensuite, ce sont les montagnes russes avec quelques courbes par-ci par-là et toujours cet épouvantable revêtement. Kirk Michael est le troisième village traversé depuis le départ. La rue principale est assez étroite. Et encore des montagnes russes jusqu'à Ballaugh Bridge. Ce petit pont est célèbre de par son saut : il se passe à 60 km/h, ce qui n'empêche pas les motos et les side-cars de décoller et de retomber lourdement deux ou trois mètres plus loin avec parfois la roue avant en travers. Dès la réception, il faut balancer la bécane pour piquer, à ras d'un mur, la trajectoire d'un à-droite. Encore la ligne droite jusqu'à Sulby Bridge, un virage à ne pas manquer sinon on se retrouve dans la rivière. Puis une enfilade de courbes, dont on a du mal à se souvenir, nous emmène à la seconde grande ville de l'île, Ramsey. Dès la sortie de cette ville, on attaque la montagne avec une épingle à gauche. Ça monte dur mais le revêtement est un peu moins mauvais. Dans les premiers kilomètres il y a des « esses » bordés de futaies, puis la nature change, la végétation disparaît totalement. En bordure de piste, derrière des clôtures en fil de fer, de



*Uphill, plus de 160 au tour avec une Bonneville.*



*Findlay, troisième en 350 sur la splendide Aermacchi de Francis Beart.*



*Carruthers l'homme du TT 69.*

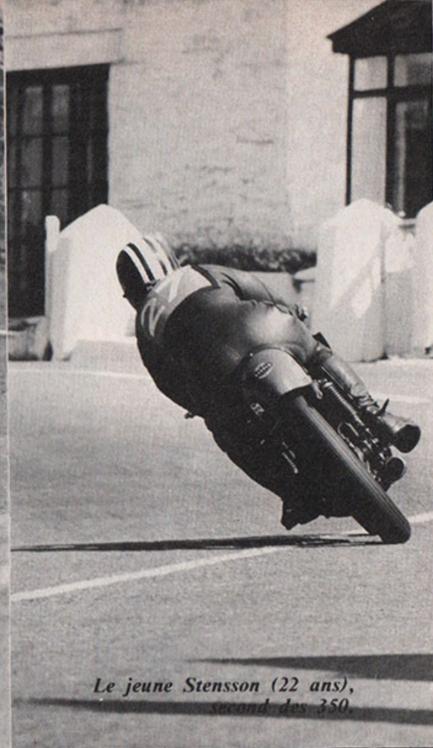
gros moutons à poil long paissent, indifférents au passage des motos. Ces montagnes sont érodées, mais les précipices suffisamment pentus pour vous esquinter en cas de chute. Peu de virages dans cette section, mais quelques grandes courbes justement en bordure de précipice. A Bungalow, une voie de chemin de fer traverse la route; puis on commence la descente vers Douglas avec encore quelques difficultés à Windy Corner, Creo-Ny-Ba, Brandish Corner, Sign Post Corner. Tous ces virages sont en bout de ligne droite et en descente, les freins sont grandement sollicités. Enfin on arrive à nouveau dans les faubourgs de Douglas, à Governor Bridge exactement. C'est une minuscule épingle qui se prend à 10 km/h et où l'on enregistre un nombre impressionnant de chutes. Puis c'est la ligne droite des tribunes et voilà un tour de bouclé, soit 60 km. Il reste encore 5 tours pour les concurrents des catégories 250, 350 et 500...

### Le club des clavicules

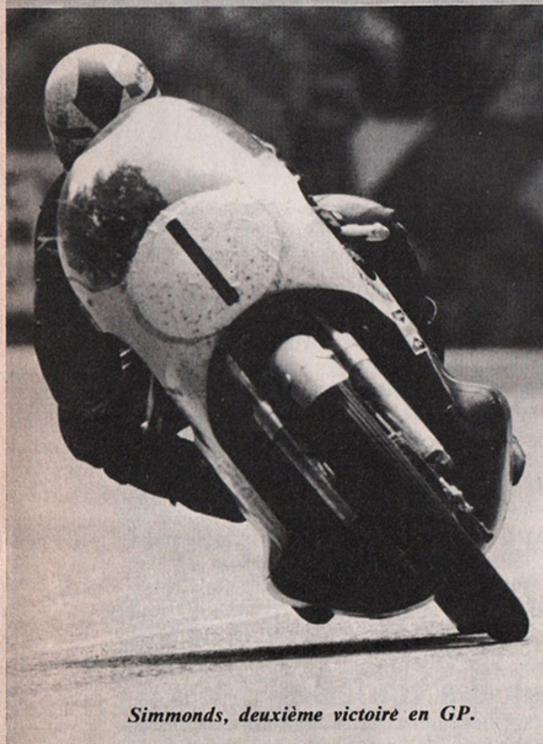
Au TT, les entraînements se déroulent durant toute une semaine, celle qui précède les courses, et à des horaires inhabituels (de 4 h 30 à 7 h 15 du matin et de 6 h 15 à 9 h du soir) pour laisser la route libre durant la journée. Avant la première séance d'entraînement, on note quelques forfaits importants. Ivy a jugé sa 350 Jawa trop fragile pour cette course, Andersson et Marsowski, eux, ont préféré aller courir ailleurs, là où au moins ils gagneront un peu d'argent. Pasolini s'est vu refuser par sa Fédération le droit de courir, sa clavicule ne serait pas complètement guérie. Curry, William, Cooper et Carr pensent encore leurs blessures (pratiquement tous la clavicule cassée à Brand Hatch). Dès le premier entraînement, Percy Tait chute avec sa Triumph à boîte cinq vitesses; encore une clavicule. Ce sera Pickrell, le vainqueur des productions 750 cc de l'an dernier, qui pilotera la Triumph de Tait, mais lui aussi se cassera une clavicule dans une chute. Itton Blanchard, le second meilleur temps des 500, se cassera un poignet dans les toutes dernières séances d'essais. Rosner et le sympathique Suisse Gilbert Argo ajouteront leurs noms à la déjà longue liste des « clavicules cassées ». Je m'arrête là



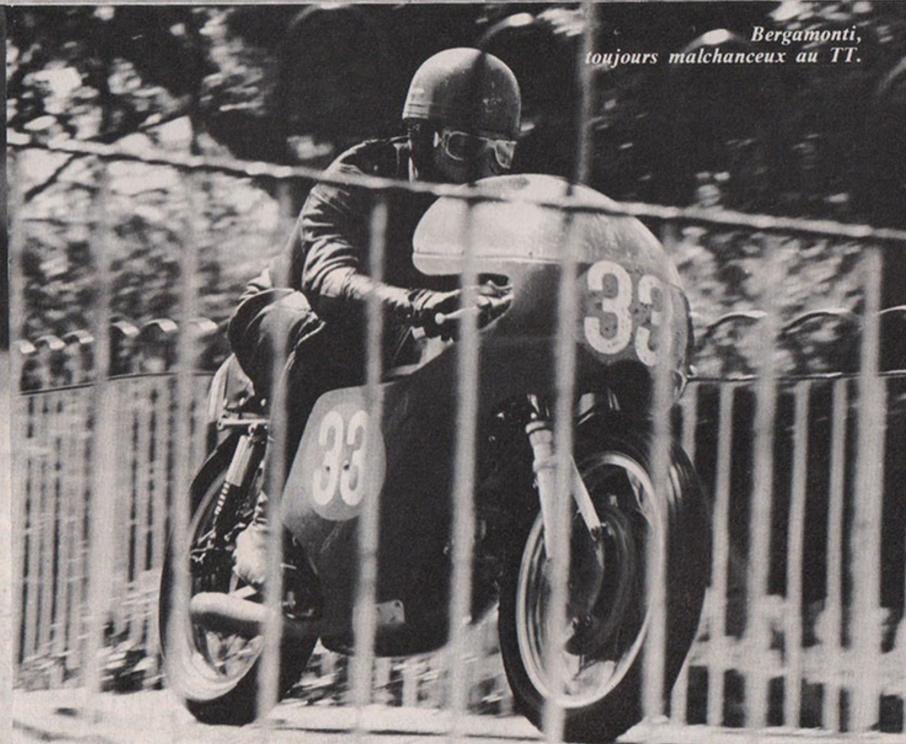
Schauzu: et de trois TT.



Le jeune Stensson (22 ans),  
second des 250.



Simmonds, deuxième victoire en GP.



Bergamonti,  
toujours malchanceux au TT.

mais vous pouvez encore ajouter une bonne dizaine de blessés en tout genre. En fait, il y a peu d'accidents lorsque l'on sait qu'il y avait cette année plus de 500 engagés qui ont parcouru en tout sur le circuit la bagatelle de... 210 000 km. En 750 cc side-car, le meilleur temps a été réalisé par Schauzu sur 500 Rennsport suralésée à 560 cc; il devance trois 650 BSA, ceux de Vincent, Hobson et Brown. En 500 side-car, Enders est le plus vite devant Auerbacher (qui possède un nouveau cadre), Fath et Schauzu. Dans le parc des coureurs, Fath avait organisé une véritable exposition de moteurs URS, il y avait là 3 quatre pattes à 8 diffuseurs et une 720 cc à quatre diffuseurs. Les trois meilleurs des machines de production sont Blanchard (Norton Commando) en 750, Kelly (Vélocette) en 500 et Barry Smith (Suzuki) en 250. Dave Simmonds est le meilleur des 125 cc. Il est suivi du jeune Mortimer qui pilote une Villa d'usine et de Rosner. En 250, les Benelli

sont là, il y en a deux comme au Mans, mais les pilotes ont changé. Read (Benelli) s'octroie le meilleur temps et, surprise, Carruthers (Benelli) le troisième temps, il est devancé de 7 secondes par Rosner (MZ). Le plus vite en 350, derrière Agostini, est encore Read (Yamaha TR2) mais Gould est à 4 secondes et Carruthers (Aermacchi) à 5 secondes. En 500, Agostini est le plus vélocé bien sûr, puis viennent Blanchard (Seeley), Woodman (Seeley) et Barnett (G50 Métisse). Le Seeley de Woodman possède un très long mégaphone, ce qui donne plus de souplesse au moteur. D'autre part, le carénage est aussi tout nouveau, beaucoup plus enveloppant et mieux profilé. La Matchless de Barnett préparée par Kirby est équipée d'un nouveau cadre Métisse plus petit que l'ancien. En dernière minute, Woodman remplacera Rosner sur les MZ d'usine en 250 et 350.



Copson et Dane Rowe à Ballaugh Bridge

### 750 cc side-car

Cette année les side-cars 750 cc partiront dans une course à part, celle du samedi, qui ouvre les festivités du TT. Beaucoup de Triumph 650 dans cette catégorie, dont certaines sont équipées de carburateurs Weber double corps, pas mal de BSA et quelques BMW Rennsport (Fath n'a pas eu le temps de monter son 720 cc dans sa partie cycle). Après leur démonstration de l'an dernier, les BMW partent favorites mais l'on espère que Vincent (654 BSA) ne se laissera pas faire. Le départ de la course est donné vers 6 heures du soir, l'heure où les moustiques sortent et viendront s'écraser par millions sur les carénages et les lunettes des coureurs. Ceci est un handicap très sérieux; en un tour, les pilotes ne voient déjà plus grand-chose et certains finiront à l'aveuglette

ou sans lunettes. Dès le premier tour, Schauzu (560 BMW) semble très bien parti pour remporter la son troisième TT; il devance déjà Vincent de 32 secondes (tous deux battent le record du tour des 750 cc). Au second passage, Schauzu s'arrête au stand pour changer ses lunettes constellées de moustiques, l'écart avec Vincent est toujours de 30 secondes. A mi-parcours du troisième tour, Vincent casse sa chaîne. Peter Brown, jusqu'alors en troisième position, récupère la seconde place. A signaler que Brown est l'un des rares pilotes de side-car à piloter assis. A l'arrivée une grosse émotion attend Schauzu, on veut le disqualifier pour ne pas avoir stoppé son moteur lorsqu'il s'est arrêté. En fin de compte, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes et Schauzu est sacré vainqueur. Il établit un nouveau record de la moyenne générale (plus vite que le record du tour de l'an dernier).



Enders, enfin une victoire au TT.

## Premier TT pour Enders

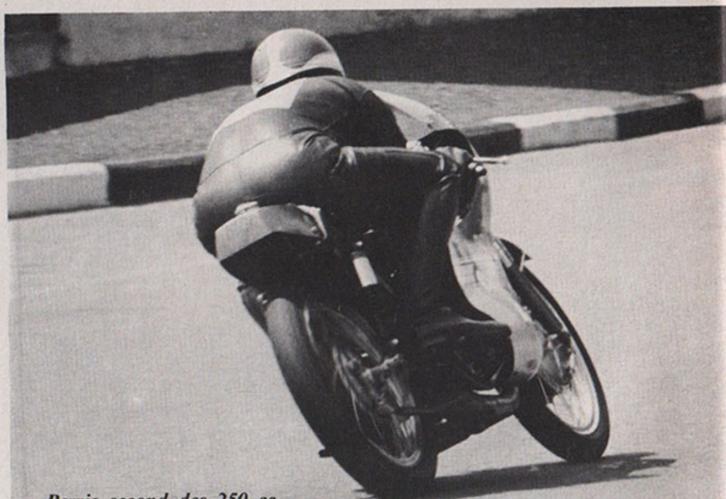
Le lundi matin on retrouve les trois roues pour la course des 500 cc. Enders, le grand malchanceux de l'an dernier (il avait cassé à 7 kilomètres de l'arrivée alors qu'il menait largement), a accompli une course de toute beauté en menant l'épreuve de bout en bout et en établissant une moyenne record. Pourtant, derrière, on ne s'est pas amusé. Fath qui aimerait bien gagner un TT avec son URS se moque un peu des surrégimes. Durant les deux premiers tours, il occupe la seconde place. Auerbacher, troisième au premier tour, s'arrête dès le début du second (durite d'essence bouchée). Schauzu, troisième après l'arrêt d'Auerbacher, ne peut espérer que la casse des deux premiers pour gagner son quatrième TT. Dans le dernier tour, Fath fera certainement un surrégime de trop et laissera la seconde place à Schauzu. Le vieux Butscher, toujours aussi régulier, finit quatrième et devance le jeune Linnarz qui effectuait là son premier TT.

## 250 : l'officiel Aermacchi gagne sur Benelli

Les Benelli partent favorites mais il faut aussi compter sur la MZ, qui fait 10 CV de mieux qu'une Benelli, et sur la très rapide Yamaha TD2 de Gould sans oublier la Ossa d'Herrero. Read dispose d'un moteur à 4 soupapes par cylindre tandis que Kel a celui à deux soupapes, mais sa machine est plus souple à la reprise. A dix kilomètres du départ, Gould est en tête avec 4 secondes d'avance sur Carruthers. Dix kilomètres plus loin, Kel a pris la tête et s'y installe définitivement en augmentant sensiblement son avance à chaque tour. Read qui semble avoir quelques difficultés avec sa boîte de vitesses est devancé par Gould jusqu'au troisième passage où ce dernier tombe... en panne d'essence. On a déjà noté l'abandon de Woodman (piston de la MZ d'usine serré), Bergamonti (moteur explosé), Findlay (serrage). A mi-course, Herrero se place quatrième derrière Perris (Suzuki). L'ex-officiel Suzuki voit la grande forme revenir de course en course. Au cinquième tour, la Benelli de Read ne passe plus, il est arrêté dans la montagne et reviendra doucement au box, le pneu arrière couvert d'huile. Après la course, le champion espagnol déclarera que, sur le circuit du TT, les pilotes anglais sont trop forts pour lui.

## Production : Uphill : plus de 160 au tour

Mercredi, le temps est merveilleusement beau et le restera jusqu'à la fin du TT (c'est comme cela tous les ans).



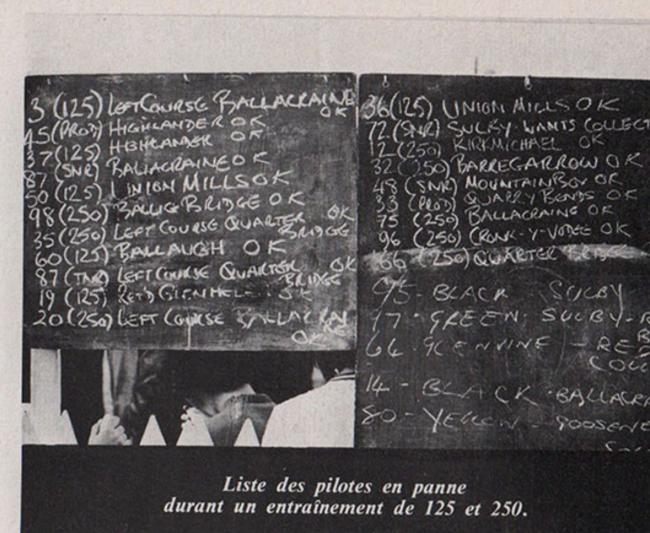
Perris second des 250 cc.



Ago s'envole à Bray Hill.



Une petite éponge pour se nettoyer les lunettes en cours de route.



Liste des pilotes en panne durant un entraînement de 125 et 250.

Le départ des productions est du type « Le Mans », ce qui diffère beaucoup des départs des autres courses qui se font deux coureurs par deux coureurs toutes les dix secondes. Les 750 partent les premières, puis suivront les 500 et enfin les 250. Immédiatement, Uphill (650 Triumph d'usine) se porte en tête et accomplit les deux premiers tours à plus de 160 km/h de moyenne. C'est extraordinaire, une machine de série (améliorée) a dépassé le mur du « Ton » au TT. Il ne sera jamais inquiété par le second, Paul Smart (Norton Commando), et finira la course à la moyenne de 160,88 km/h. Ces Triumph-Bonneville préparées par l'usine sont super-rapides, celle de Gould a été chronométrée à plus de 225 km/h! En 500, les Vélocette ont perdu toutes chances de se placer dès le départ où elles ont connu des difficultés au démarrage, dommage car Kelly, l'enfant du pays, partait favori. Le démarreur électrique permit à Penny (450 Honda) de démarrer le plus vite mais il sera bientôt rattrapé par son ami Dunnell (500 Kawasaki). Cette 3 cylindres, la seule engagée et sans carénage, m'a semblé strictement de série, mis à part un gros réservoir, un amortisseur de shimmy et une paire de suspensions Girling à l'arrière. Dunnell avait plus de 30 secondes d'avance sur la Honda lorsqu'il chutera dans le deuxième tour, laissant gagner Penny qui précède le vainqueur de l'an dernier, Knight (Triumph). La course des 250 fut encore plus mouvementée. Charles Mortimer (Ducati) mena le premier tour, puis il connut différents ennuis (allumage, capuchon de bougie...), il était suivi de Burgess (Ossa) qui s'arrêtera bientôt (allumage). Tout ceci fait que Williams (Honda) se retrouve en tête mais tombera en panne sèche quelques kilomètres avant l'arrivée. En fin de compte, la victoire revient à Rogers qui pilote une Ducati vieille de quatre ans.

## 350 : l'hécatombe 2 temps

Grosse chaleur pour la course des 350 cc, en conséquence de nombreuses casses et plus particulièrement pour les deux temps. Quelques quatre temps ne seront pas épargnés non plus et on a cru un instant qu'Agostini abandonnerait lorsqu'il s'est arrêté à son stand dès le premier tour. Ses amortisseurs arrière fonctionnaient mal, l'huile avec la chaleur devenait trop fluide. Il repartira tout de même et gagnera la course aisément avec 10 mn d'avance sur le second. Comme pour les autres GP, la vraie course était donc derrière Agostini. Avant de percer un piston dans le premier tour, Gould mena devant Read. Dans le second tour, Read descendit l'embellage de sa TR2 et Carruthers récupéra la seconde place. Sa 350 Aermacchi d'usine va vraiment très fort, elle prend plus de 9 000 t/mn en cinquième alors que les mêmes machines compétition-client atteignent péniblement 8 200 t/mn. Bergamonti qui possède le même moteur que celui de Kel se place troisième au troisième passage. Il rétrograda par suite d'ennuis d'allumage le tour suivant et l'on pointe quatre Aermacchi

derrière Agostini (Carruthers, Findlay, Bergamonti et Stensson). Dans l'avant-dernier tour, Bergamonti passe derrière Stensson mais les 60 kilomètres restants bouleverseront ces positions. Bergamonti chute, Carruthers s'arrête (batterie à plat), Findlay, alors second, perd un amortisseur arrière et se fait passer par Stensson.

## 125 : et de deux pour Simmonds

Dans l'absolu, Simmonds et sa 125 Kawasaki ne pouvait être inquiété que par Ringwood qui pilote la 125 MZ d'usine... et c'est ce qui arriva. A mi-parcours du premier tour, Ringwood est en tête, il est vrai que Dave a des ennuis avec un capuchon de bougie qui se détache; ceci réparé, il reprend le commandement et gagne avec 6 mn d'avance sur Carruthers. Entre-temps, Ringwood s'est arrêté au second tour (serrage) et Mortimer (Villa) devance Carruthers (Aermacchi) d'une minute pour la seconde place. La Villa ne finira pas son troisième tour (serrage). La troisième place devait revenir à Launchbury (Bultaco), mais il sera disqualifié après vérification des moteurs pour avoir 1,2 cc de plus que permis. Gary Dickinson, certainement le plus petit pilote du monde (moins d'un mètre quarante) amène donc sa grosse 125 Honda (pour lui qui ne touche pas les pieds par terre à l'arrêt) à la troisième place.

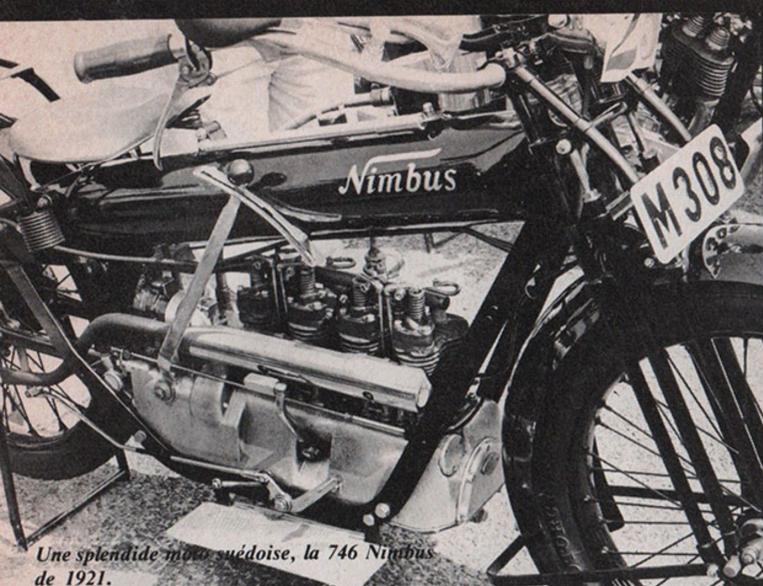
## 500 : toujours Ago

Sans se presser outre mesure, Agostini a remporté sa deuxième course de la semaine, celle des 500, ce qui fait donc cinq victoires à son actif sur le circuit de l'île de Man. La seconde place ne fut pas plus disputée que la première, Alan Barnett (Kirby Metisse) l'occupa du début jusqu'à la fin de la course, le jeune espoir de l'an dernier s'affirme sérieusement. Par contre, la troisième position donnera lieu à un implacable duel entre Dickie (Seeley) et Woodman (Seeley). Premier tour, Woodman mène de 1,2 seconde; 2<sup>e</sup> tour, de 2,6 secondes; 3<sup>e</sup> tour, Dickie mène de 1,2 seconde; 4<sup>e</sup> tour, de 9 secondes; 5<sup>e</sup> tour, de 10 secondes; puis Woodman qui connaît des ennuis de freinage perd un peu pied, mais conserve la quatrième place. Durant les deux premiers tours, trois sérieux prétendants aux places d'honneur casseront. Le premier fut Carruthers (382 Aermacchi) qui descend son embellage. On attendait beaucoup de la confrontation Findlay (382 Aermacchi), Pagani (Linto); ils feront un tour ensemble, Findlay récupère en pilotage ce qu'il perd en vitesse pure. Pagani cassera son pignon primaire (le tendon d'Achille des Linto) et Findlay le pignon de quatrième alors qu'il se trouvait en quatrième position entre Woodman et Dickie.

# VINTAGE

AU  
T.T.

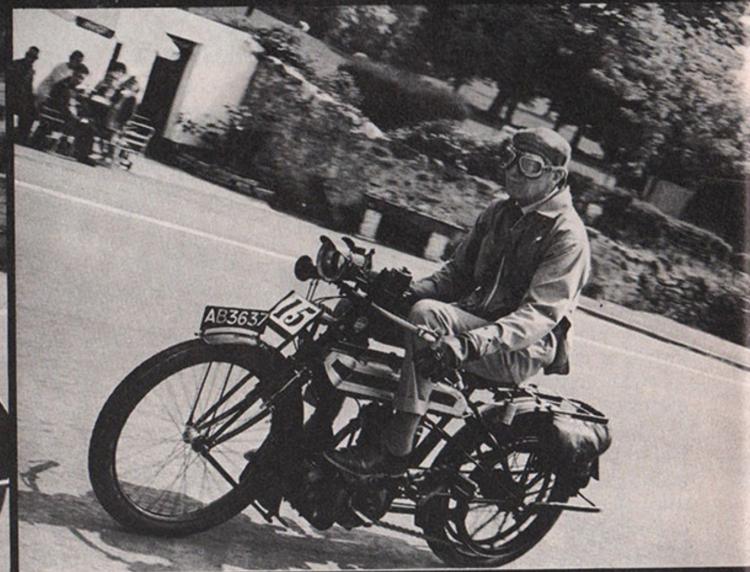
Chaque année, l'île de Man accueille un nombre considérable de Vintages tous plus beaux les uns que les autres. Ils se réunissent en différents points de l'île et effectuent un petit rallye sur l'ancien circuit du TT. Certaines de ces machines ont même participé à des TT, il y a bien longtemps de cela et l'esprit conservateur des Anglais (qui a parfois du bon) nous permet de les admirer aujourd'hui parfaitement restaurées ou admirablement conservées. J'aimerais vous les présenter toutes et vous raconter leur histoire mais ce sera pour une autre fois. En voici tout de même quelques spécimens brièvement légendés.



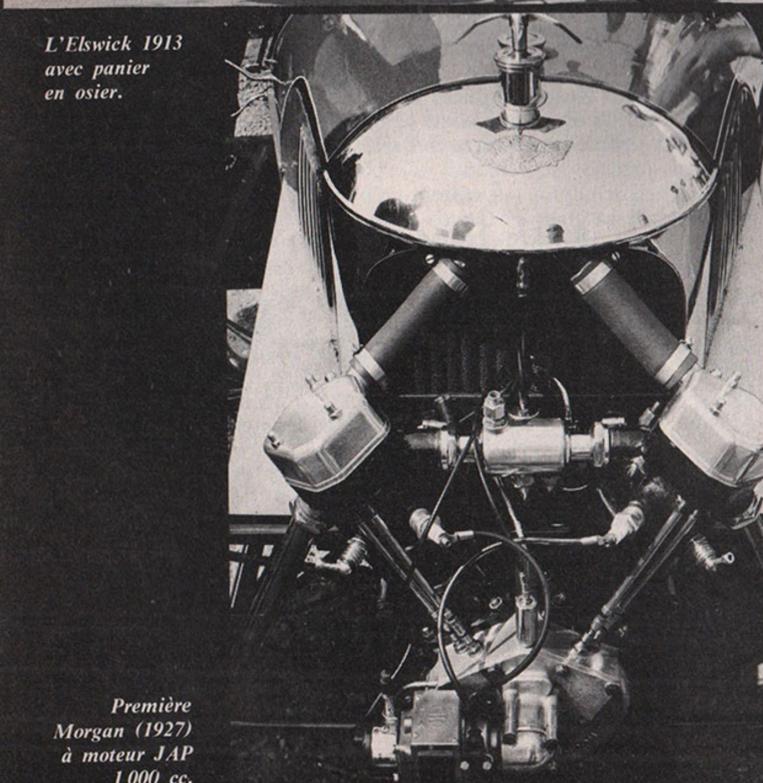
Une splendide moto suédoise, la 746 Nimbus de 1921.



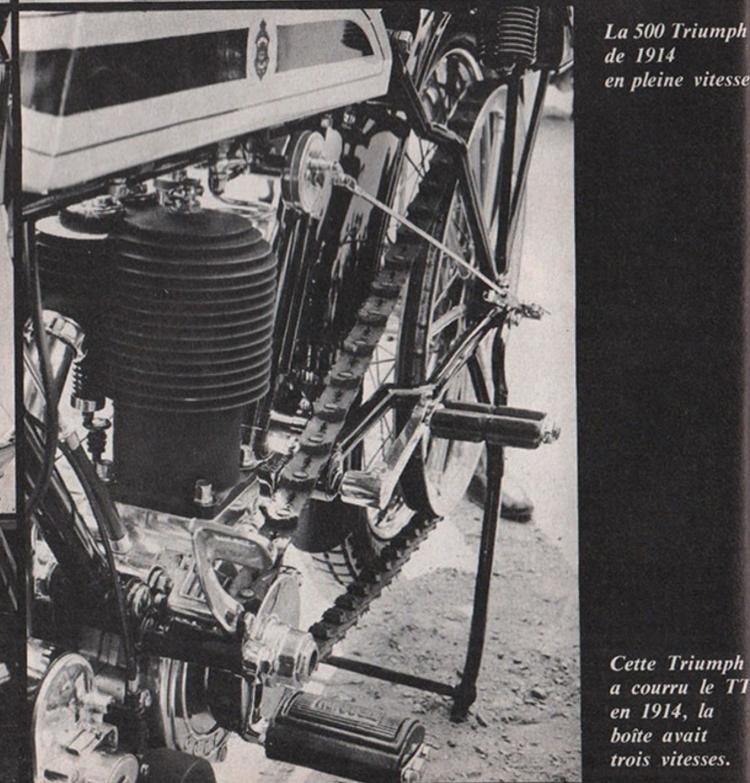
L'Elswick 1913 avec panier en osier.



La 500 Triumph de 1914 en pleine vitesse

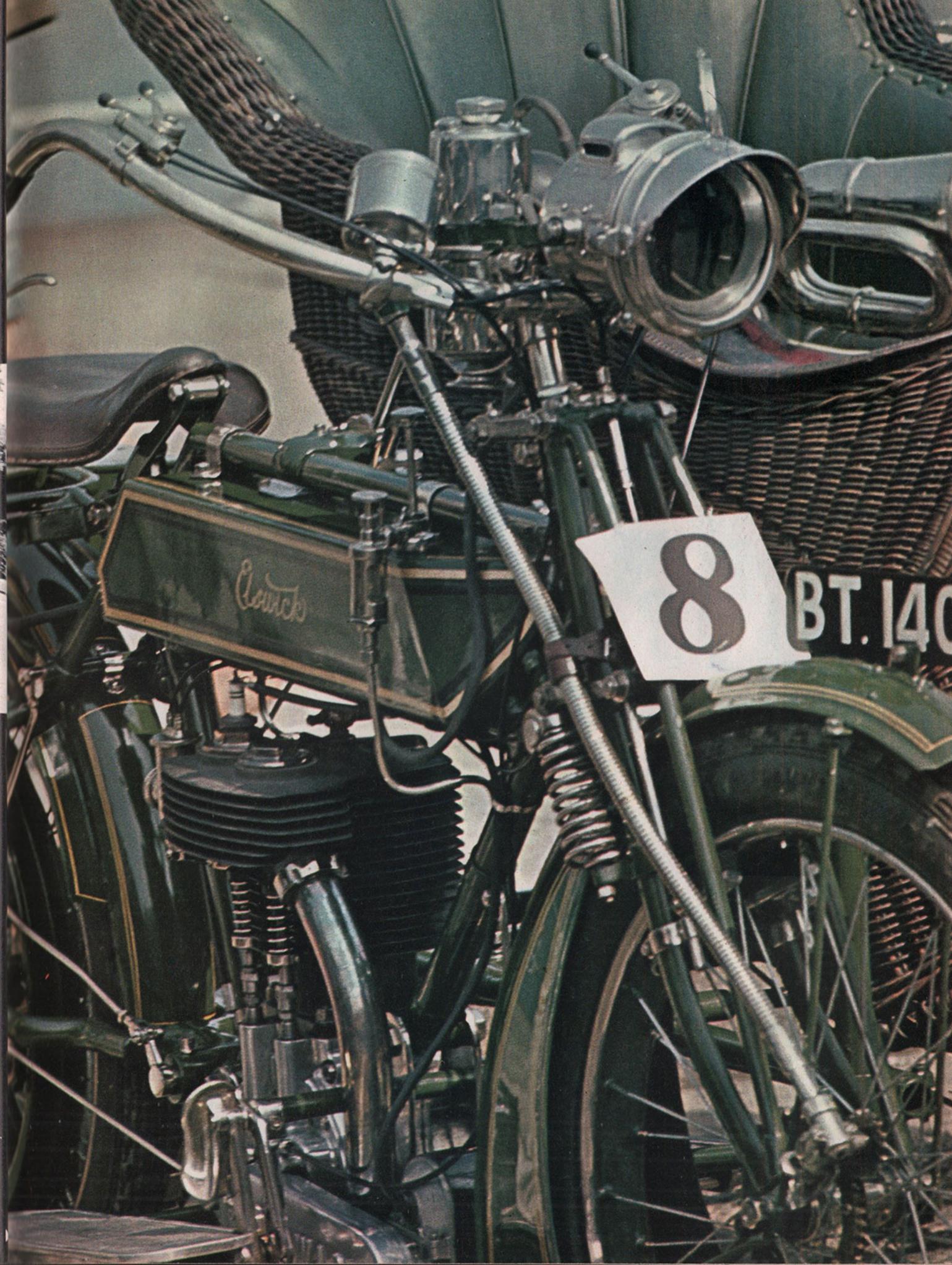


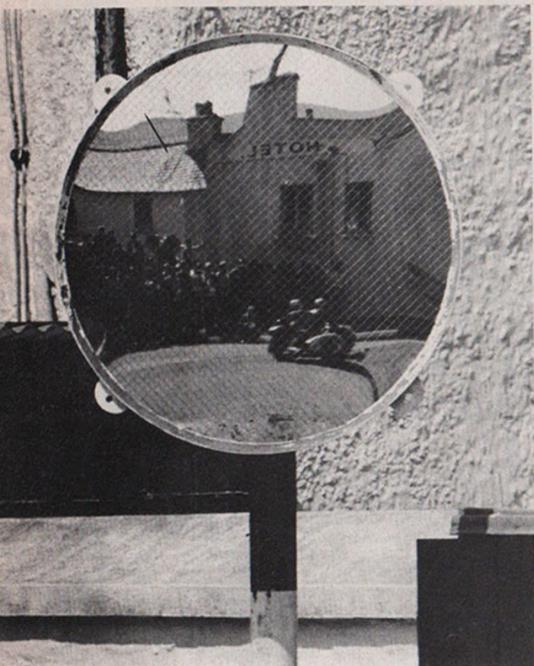
Première Morgan (1927) à moteur JAP 1000 cc.



Cette Triumph a courru le TT en 1914, la boîte avait trois vitesses.

L'Elswick 1913





## Quelques vitesses enregistrées par notre confrère Motor Cycle

### PRODUCTION

#### 750 cc

R. A. Gould (Triumph) 225,26 km/h.  
P. Smart (Norton) 222,8 km/h.  
S. Jolly (Triumph) 216,8 km/h.  
M. Uphill (Triumph) 216,8 km/h.  
M. Carney (Triumph T 150) 210,8 km/h.

#### 500 cc

N. Kelly (Vélocette) 194,3 km/h.  
T. Godfrey (Norton) 193 km/h.  
A. Dunnell (Kawasaki) 190,5 km/h.  
W. G. Penny (Honda) 185 km/h.

#### 250 cc

C. S. Mortimer (Ducati) 177 km/h.  
J. Williams (Honda) 170,3 km/h.  
T. E. Burgess (Ossa) 170,3 km/h.  
A. M. Rogers (Ducati) 167,3 km/h.

#### 750 cc Side-cars

S. Schauzu (560 BMW) 204,5 km/h.  
C. J. Vincent (654 BSA) 191,1 km/h.  
P. M. Brown (BSA) 177,6 km/h.

#### 500 cc Side-cars

H. Fath (URS) 216,8 km/h.  
G. Auerbacher (BMW) 200,4 km/h.  
S. Schauzu (BMW) 199,6 km/h.  
K. Enders (BMW) 196,2 km/h.

#### 125 cc

D. A. Simmonds (Kawasaki) 186,3 km/h.

J. F. Ringwood (MZ) 178,7 km/h.  
C. S. Mortimer (Villa) 172,9 km/h.  
K. Carruthers (Aermacchi) 165 km/h.

#### 250 cc

D. Woodman (MZ) 222,7 km/h.  
R. Gould (Yamaha) 219,4 km/h.  
K. Carruthers (Benelli) 217,6 km/h.  
S. Herrero (Ossa) 214,4 km/h.

#### 350 cc

G. Agostini (MV) 241,35 km/h.  
D. Woodman (MZ) 217,6 km/h.  
T. Rutter (Yamaha) 213,6 km/h.  
K. Carruthers (Aermacchi) 211,4 km/h.

#### 500 cc

G. Agostini (MV) 242,3 km/h.  
A. Pagani (Linto) 217,6 km/h.  
A. Bergamonti (Paton) 216 km/h.  
D. Woodman (Seeley) 213 km/h.  
A. J. Barnett (Kirby Metisse) 201,7 km/h.

### Résultats

#### 350 cc

1<sup>er</sup> - G. Agostini (MV), 163,8 km/h en 2 h 13'25"4.  
2<sup>e</sup> - B. Steenson (Aermacchi), 151,2 km/h en 2 h 23'36"4.  
3<sup>e</sup> - J. Findlay (Beart Aermacchi), 150 km/h en 2 h 24'41"2.  
4<sup>e</sup> - T. Dickie (Seeley), 149,4 km/h en 2 h 26'13"0.  
5<sup>e</sup> - T. Grotefeld (Padgett Yamaha), 148,9 km/h en 2 h 26'44"0.

#### 750 cc (production)

1<sup>er</sup> - M. Uphill (649 Triumph), 160,8 km/h en 1 h 7'55"4.  
2<sup>e</sup> - P. Smart (Norton), 159,8 km/h en 1 h 8'21"2.  
3<sup>e</sup> - D. Pendlebury (649 Triumph), 155,5 km/h en 1 h 10'16"2.

#### 500 cc (production)

1<sup>er</sup> - W. G. Penny (444 Honda), 141,8 km/h en 1 h 17'01"6.  
2<sup>e</sup> - R. L. Knight (Triumph), 141 km/h en 1 h 17'30"4.  
3<sup>e</sup> - R. W. Baylie (Triumph), 138,2 km/h en 1 h 19'04"0.

#### 250 cc (production)

1<sup>er</sup> - A. M. Rogers (Ducati), 134,8 km/h en 1 h 21'03"8.  
2<sup>e</sup> - F. Whitway (Suzuki), 134 km/h en 1 h 21'33"4.  
3<sup>e</sup> - C. S. Mortimer (Ducati), 131,9 km/h en 1 h 22'49"6.

#### Résultat en 125 cc

1<sup>er</sup> - D. A. Simmonds (Kawasaki), 146,5 km/h en 1 h 14'34"6.  
2<sup>e</sup> - K. Carruthers (Aermacchi), 135,8 km/h en 1 h 20'27"2.  
3<sup>e</sup> - R. J. G. Dickinson (Honda), 134,6 km/h en 1 h 21'10"6.

4<sup>e</sup> - S. Murray (Honda), 133,9 km/h en 1 h 21'36"2.  
5<sup>e</sup> - J. Kiddie (Honda), 130,4 km/h en 1 h 23'48"0.

#### Résultat en 750 cc Side-car

1<sup>er</sup> - S. Schauzu (560 BMW), 144,2 km/h en 1 h 15'36"8.  
2<sup>e</sup> - P. M. Brown (BSA), 137,8 km/h en 1 h 19'18"2.  
3<sup>e</sup> - L. W. Currie (649 LWC), 131,5 km/h en 1 h 23'7"4.  
4<sup>e</sup> - M. E. Boddice (654 BSA), 130,3 km/h en 1 h 23'50"4.

#### Résultat en 500 cc Side-car

1<sup>er</sup> - K. Enders (BMW), 148,8 km/h en 1 h 13'27"0.  
2<sup>e</sup> - S. Schauzu (BMW), 146,4 km/h en 1 h 14'39"4.  
3<sup>e</sup> - H. Fath (URS), 145,7 km/h en 1 h 15'.  
4<sup>e</sup> - A. Butscher (BMW), 134,4 km/h en 1 h 21'18"0.  
5<sup>e</sup> - F. D. Linnarz (BMW), 131,8 km/h en 1 h 22'52"0.

#### Résultat en 250 cc

1<sup>er</sup> - K. Carruthers (Benelli), 154,3 km/h en 2 h 21'35"2.  
2<sup>e</sup> - F. G. Perris (Crooks Suzuki), 150,57 km/h en 2 h 24'59"4.  
3<sup>e</sup> - S. Herrero (Ossa), 149,3 km/h en 2 h 26'21"0.  
4<sup>e</sup> - M. Chatterton (Yamaha), 146,6 km/h en 2 h 29'3"0.  
5<sup>e</sup> - F. Whiteway (Crooks Suzuki), 145 km/h en 2 h 30'43"4.

#### Résultat en 500 cc

1<sup>er</sup> - G. Agostini (MV), 168,5 km/h en 2 h 9'40"2.  
2<sup>e</sup> - A. J. Barnett (Kirby Metisse), 158,1 km/h en 2 h 18'12"6.  
3<sup>e</sup> - T. Dickie (Kuhn Seeley), 157,5 km/h en 2 h 18'44"2.  
4<sup>e</sup> - D. Woodman (Seeley), 157,1 km/h en 2 h 19'3"4.  
5<sup>e</sup> - J. T. Findlay (Norton), 154,7 km/h en 2 h 21'15"6.

#### Classement aux championnats du monde après le TT

125 : 1) Simmonds (Kawasaki), 42. - 2) Carruthers (Aermacchi), 18. - 3) Van Dongen (Suzuki) et Areal (Yamaha), 15. - 4) Molloy (Bultaco), 14.

250 : 1) Herrero (Ossa), 40. - 2) Andersson (Yamaha), 37. - 3) Perris (Suzuki), 25. - 4) Carruthers (Benelli), 15.

350 : 1) Agostini (MV), 45. - 2) Findlay (Yamaha et Aermacchi), 24. - 3) Carruthers (Aermacchi), 17. - 4) Visenzi (Yamaha), 16.

500 : 1) Agostini (MV), 60. - 2) Marsowsky (Linto), 18. - 3) Nash (Norton), 14. - 4) Barnett (Metisse), Bergamonti (Paton), Hoppe (URS), Nelson (Paton), 12.

Side : 1) Enders (BMW), 30. - 2) Schauzu (BMW), Linnarz (BMW), 26. - 4) Fath (URS), 25.

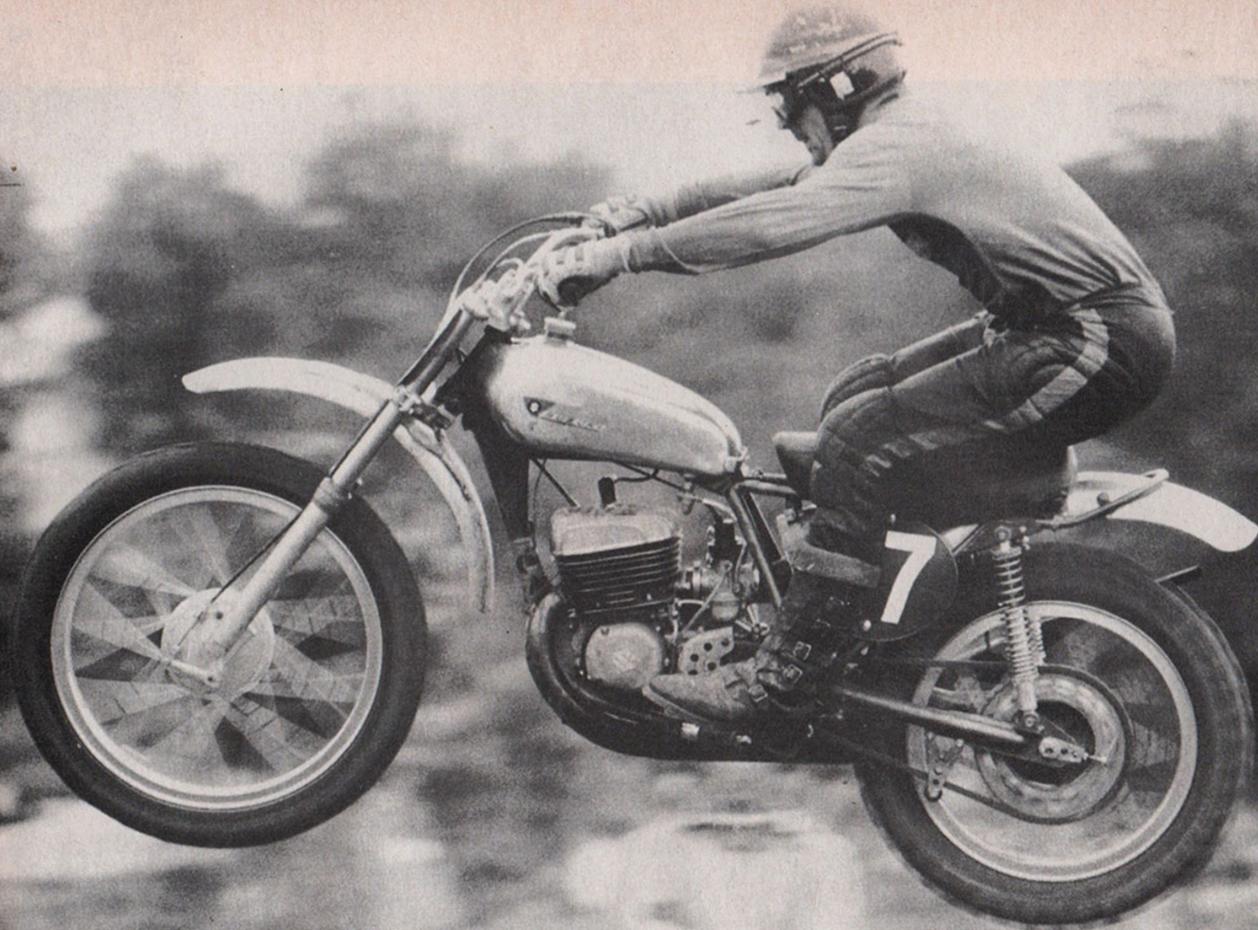
# MOTO-CROSS

PAR C. LACOMBE

## GP DE FRANCE 250 A NIORT

En France, il y a vingt fois plus d'épreuves de moto-cross que de courses de vitesse. Chaque dimanche les crossmen français peuvent choisir, ils ont même le choix entre deux ou trois circuits différents, ainsi donc, le moto-cross français se porte et ne peut pas mourir. Il y a de l'argent dans les caisses de nos clubs et les moto-clubs, organisateurs de Grands Prix de France, dépensent à l'occasion une petite fortune. Cette année, Niort succède à Thouars dans l'organisation des épreuves comptant pour le championnat du monde 250 cc. La mise sur pied d'une telle épreuve aurait coûté au moto-club des Deux-Sèvres, la bagatelle de 150 000 F, il faut dire aussi que les choses étaient bien faites. Cela n'est pas un cas particulier, les organisateurs de Thouars-Laguépie, Pomes-les-Fontaines... et bien d'autres font aussi bien et mettent en œuvre d'aussi gros moyens. Tout cela laisse rêveur lorsque l'on connaît la pauvreté de la vitesse. Cette différence s'explique aisément par le fait qu'un moto-cross ne dépense pas d'argent en location de piste et nécessite très peu de service d'ordre. Cette importante économie est employée à l'aménagement de la piste, aux primes d'arrivée souvent conséquentes et surtout à la publicité faite sur un plan régional qui amène





*Robert inépuisable.*

*Le meilleur Français  
Michel Combes.*

*Un incident de course  
peu courant !*



beaucoup de spectateurs. A Niort, il y avait près de 10 000 personnes autour du circuit et dans l'arène, une quarantaine de pilotes rien que pour les 250. Tous les grands noms du moto-cross étaient là sauf Hallman, le Suédois, quatre fois champion du monde. A 29 ans, Hallman, songe sérieusement à se retirer de la compétition, il a atteint l'âge limite pour un crossman, place aux jeunes! Les machines de compétition sont toutes des monocylindres deux-temps, alimentés par un carburateur. On trouve des motos anglaises AJS et Greeves, des espagnoles Ossa et Bultaco, des allemandes Maico, une pléiade de suédoises Husqvarna et de tchèques CZ, et une Suzuki usine, la plus puissante 250, qui s'améliore lentement mais sûrement au fil des ans. Cette épreuve de championnat du monde se dispute en deux manches de 45 minutes chacune, trois-quarts d'heure sur une moto qui rue autant qu'un cheval emballé, il faut déjà le faire. La première manche sera menée de bout en bout par Joël Robert (CZ) et ceci avec une aisance et une facilité déconcertantes, il fait ce qu'il veut de ses adversaires, c'est en quelque sorte le Mike Hailwood du moto-cross. Le deuxième sera Pettersson, l'officiel Suzuki à qui l'usine japonaise doit tout le progrès réalisé sur la machine de cross, il devance deux Tchèques Konecny (CZ) et Stodulka (CZ). Ce dernier qui a à peine 20 ans est un grand espoir du moto-cross tchèque. L'actuel leader des championnats du monde, le Belge Geboers (CZ), se place 5°. Le premier Français est le jeune Michel Combes, 16°, qui pilote pour la



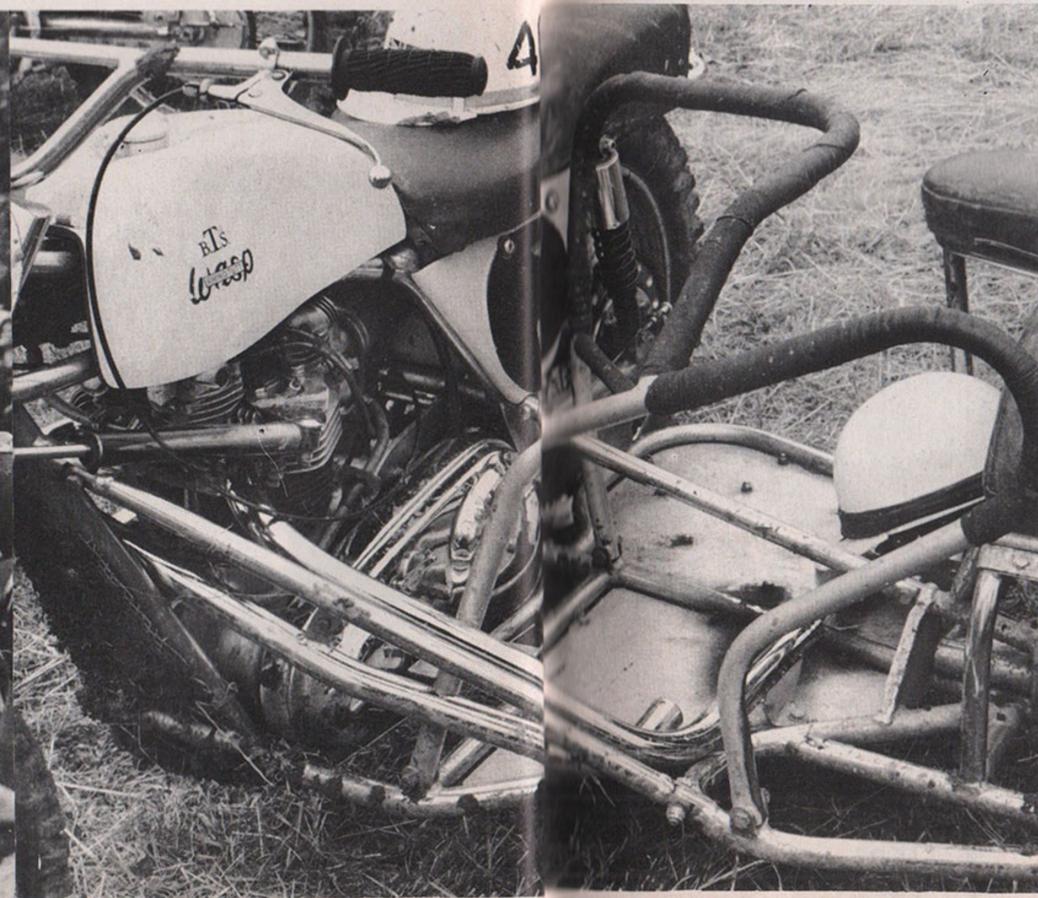


première fois une toute nouvelle AJS prêtée par l'importateur. Michel a tout juste 19 ans et court depuis 3 ans, il semble bien décidé à faire carrière dans le moto-cross et est vivement encouragé dans ce sens par son père René Combes, ex-champion de France de cross, qui ne dédaigne pas de courir de temps à autre avec son fils, juste pour rester dans le coup.

La deuxième manche est à nouveau remportée par Joël presque aussi facilement que pour la première. Il mettra quatre tours à se débarrasser de ses concurrents puis s'envolera littéralement de trous en bosses pour finir avec un demi-tour d'avance sur son compatriote Geboers. A l'arrivée après 45 minutes de course, Joël était frais comme un gardon, il est vrai que le circuit de la Coudraie n'est pas terriblement difficile. Le 4<sup>e</sup> est le Finlandais Mikkola (Husqvarna), sa machine n'est même pas une moto d'usine. Ceci prouve bien qu'en cross il n'est pas nécessaire de piloter une moto officielle pour faire une bonne place. Il y a très peu de différence entre la Husqvarna de Hallman par exemple et celle de Mikkola, et un pilote privé peut espérer gagner à la régulière un Grand Prix avec une machine de compétition client, ce qui est impensable en vitesse. Derrière Mikkola, on assista à une très belle remontée, celle de l'officiel Greeves, l'Anglais Vic Allen, sur Pettersson. Ils finiront dans cet ordre, Pettersson perdant en pilotage ce qu'il gagnait en vitesse. Encore une fois, le meilleur Français sera Michel Combes, il sera devancé pendant quelques tours par son ami Joël Corroy (Maico), mais dans l'avant dernier tour, Joël, complètement épuisé, chutera.



*Un très beau side-car-cross à moteur Triumph.*





Michel finira avec la barre supérieure de son guidon cassée en deux. Dans l'ensemble et objectivement, le niveau des pilotes français de cross n'est pas meilleur que celui des coureurs de vitesse, c'est-à-dire moyen. Les causes de ce problème sont différentes. Les crossmen français ne manquent pas de circuits, mais lesdits circuits sont trop faciles et les manches trop courtes. Par ailleurs, les Français courent presque toujours entre eux et chez eux, ils ne se mesurent pas assez souvent avec les meilleurs étrangers et pour cause, ils gagnent bien leur vie en France. Alors pourquoi courir à l'étranger où ils sont

sûrs de perdre de l'argent? La seule solution est d'obliger les licenciés inter à se déplacer hors de France (ceci est aussi valable pour les coureurs de vitesse) et pour ce, il faut que la Fédération française aide financièrement ses coureurs. Dans le cadre du Grand Prix de France se déroulait une course de side-cars-cross qui réunissait les meilleurs spécialistes internationaux. Comme en vitesse, les side-cars sont toujours spectaculaires (voyez les photos) et les « gamelles » plus nombreuses qu'en solo, à la grande joie des spectateurs de Niort, bien sûr!

#### CLASSEMENT DE LA FINALE DES 250 CC

- 1<sup>er</sup> - J. Robert.
- 2<sup>e</sup> - Pettersson.
- 3<sup>e</sup> - Geboers.
- 4<sup>e</sup> - Mikkola.
- 5<sup>e</sup> - Stodulka.

#### CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE APRES NIORT

- 1<sup>er</sup> - Geboers, 86 points.
- 2<sup>e</sup> - Robert, 75 points.
- 3<sup>e</sup> - Pettersson, 47 points.
- 4<sup>e</sup> - Konecny, 38 points.
- 5<sup>e</sup> - Hallman, 32 points.

# LES COURSES EN FRANCE

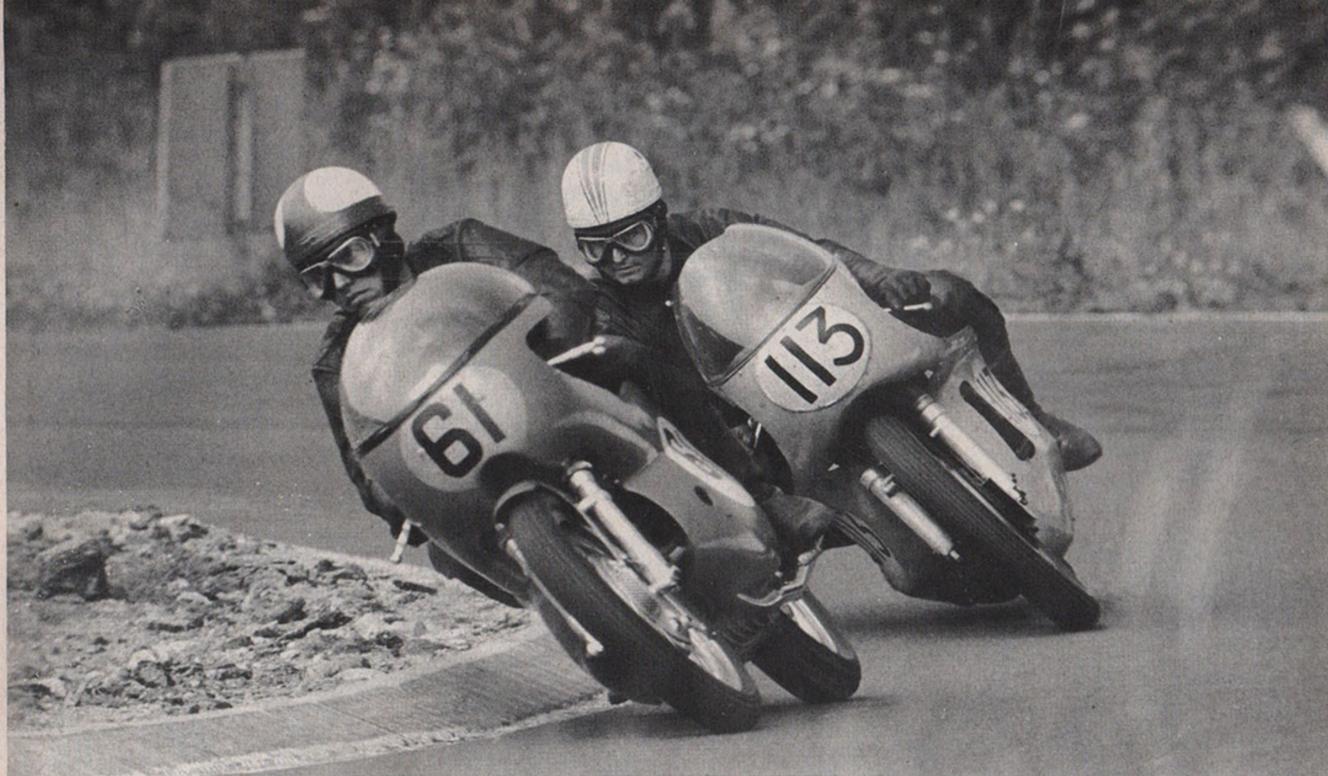
PAR CHRISTIAN LACOMBE



## MAGNY-COURS

*C'est maintenant une habitude, après le TT, je fonce à bride abattue vers Magny-Cours où se déroulent des courses de 250, 350, 500 et side-cars. Cette année, je n'ai pas regretté le déplacement, et la qualité des épreuves m'a fait oublier ma fatigue. La formule à « l'anglaise », deux manches et une belle, est parfaitement viable en France, les orga-*

*nisateurs de Magny-Cours l'ont bien prouvé. Il suffit d'avoir assez d'engagés, ce qui n'est pas le plus difficile, et de faire des essais éliminatoires « intelligents » pour avoir une bonne sélection de pilotes. J'entends par « essais éliminatoires intelligents » la possibilité de repêcher des coureurs de renom ou plus simplement valables qui auraient eu des ennuis techniques pendant les essais. Ceci demande une parfaite connaissance du plateau français de la part des organisateurs, et l'équipe de Magny-Cours semble avoir compris le problème.*



*Debrock (Linto)  
talonné par Naudon.*

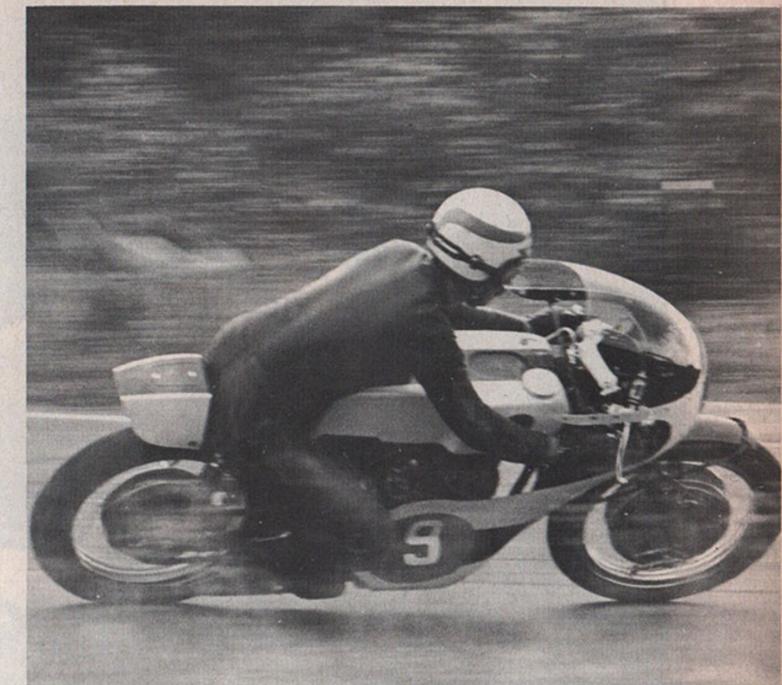
**250**

Première manche des 250, victoire sans bavure d'Auréal devant un nouveau venu le Suzukiste Balde dont la T20 marche très fort. Le troisième est encore un nouveau, La Touche, sur Yamaha TD1C, qui fait une belle remontée pour passer Pogolotti (Ducati) et Costeux (Aermacchi) en bagarre. Des ennuis de bougies priveront la finale de l'excellent Naudon (Bultaco). Deuxième manche, Ravel, le second officiel Yamaha, part très mal, mais inexorablement remontera tous ses adversaires pour finir bon premier loin devant Chevalier (Bultaco). Durant deux tours, sur 15, Michel Pogolotti (le frère d'André) a mené la course avant de chuter avec sa Bultaco. Derrière Chevalier, on trouve la Ducati du sympathique confrère Christian Bourgeois. A signaler le serrage de Roca (Suzuki) que l'on aurait aimé voir disputer la belle. La finale se déroule sur 20 tours et sera menée de bout en bout par Auréal devant Ravel. Tous deux mettront un tour au troisième La Touche qui a quelques difficultés à se débarrasser du quatrième Balde. On retrouvera en bagarre Pogolotti et Costeux qui termineront dans cet ordre cinq et sixième.

*Une explication  
qui promettait...  
Roca (T 500)  
et Aureal (TR 2).*



*Le team Sonauto :  
Ravel, Aureal.*



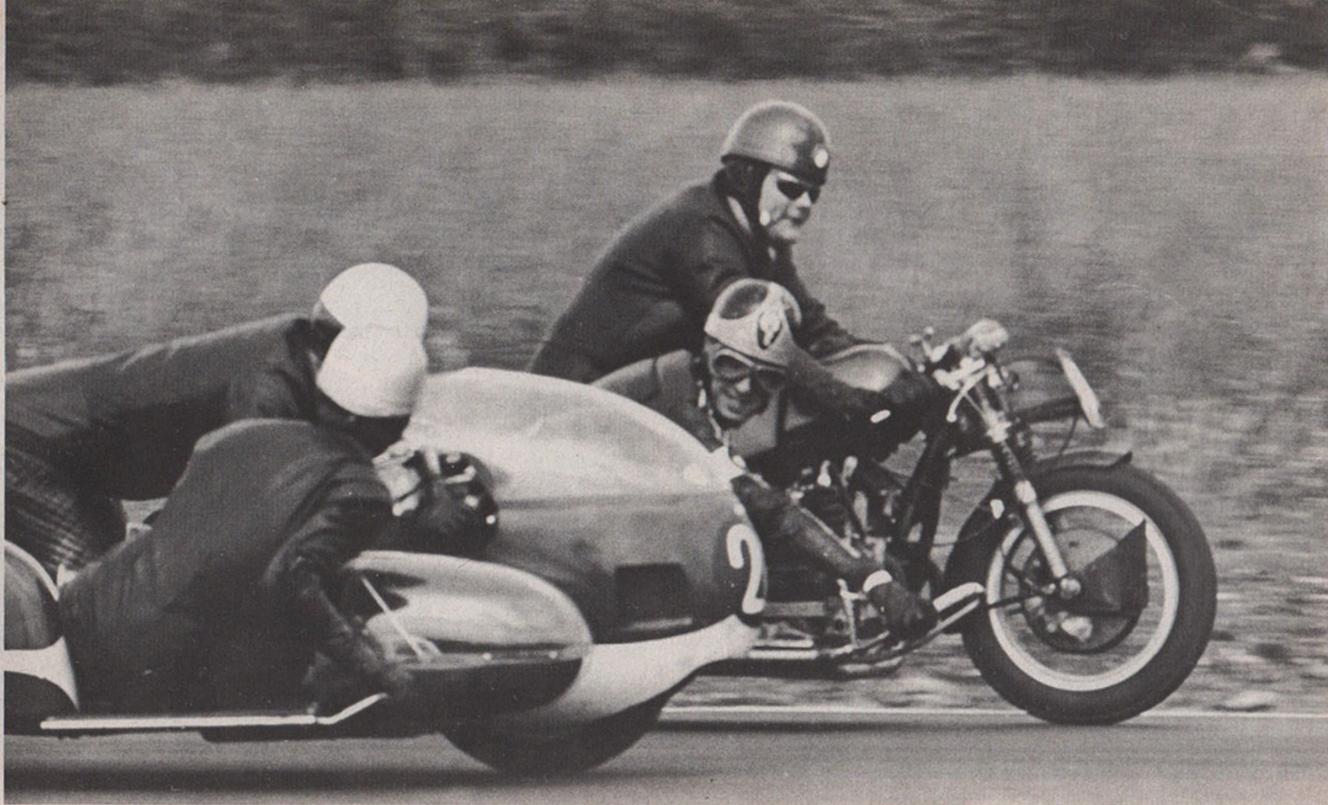
**350 - 500**

Première manche, nouvelle victoire d'Auréal (TR2) mais pas aussi aisée qu'en 250 car Roca (T500) remonte et s'accroche. Costeux, qui dispose d'un nouveau 382 Aermacchi (le même que Carruthers), est aux prises avec une 3 cylindres Kawasaki pilotée par Lansac. En accélération la Kawa et la Macchi font jeu égal et sur ce circuit, il y a beaucoup d'accélération. Cette 500 Kawasaki est strictement d'origine avec seulement un pneu triangulaire à l'avant et un carénage.

Premier tour de la seconde manche, Vanini (Kawasaki 350) passe en tête suivi de Rougerie (Honda 350) et Naudon (Matchless). Bientôt Debrock, qui s'est offert une Linto toute neuve, rattrapera les hommes de tête emmenant dans son sillage Naudon et Guili (Seeley). Tous trois finiront dans cet ordre. Le malchanceux dans cette manche sera le Suisse Campiche qui sait fort bien mener son Aermacchi 350 à cadre Drixton. Auréal ne fera pas un tour complet dans la finale (embiellage). Roca mettra deux tours pour se débarrasser de Guili et remportera enfin une victoire. Naudon et Debrock remonteront sur Guili mais le pilote de la Linto chutera alors qu'il était second. Guili, lui, en voulant essayer de suivre Naudon, fera un tout droit. Ces deux pilotes éliminés, on retrouve à la troisième place Costeux qui précède la silencieuse mais efficace Kawasaki de Lansac.



*La Kawa vire sur les pots.*



### Side

Pas beaucoup de bagarre dans la première manche des sides. Duhem gagne facile, très détaché devant Dumont (Honda 4) qui précède de loin Bourdon (Honda 450). Seul Jumeaux dit « Smoldu » a fait du spectacle en se mettant en travers dans tous les virages et même en ligne droite. La deuxième manche est remportée par Cailletet devant Pelucchi et Endewell qui, eux, se sont amusés en se tirant la bourre avec leurs vieux R50 BMW.

Un violent orage noiera la piste, les concurrents et quelques moteurs dans la finale.

Duhem mène du départ à la fin. Cailletet, longtemps second, s'arrêtera magnéto noyée, il en sera de même pour Dumont. Endewell, comme un poisson dans l'eau, remonte très fort pour prendre la seconde place après avoir passé Lambert (BMW R50).

*Endewell,  
comme un poisson dans l'eau.*



*Duhem vainqueur aisé.*

## ROUEN

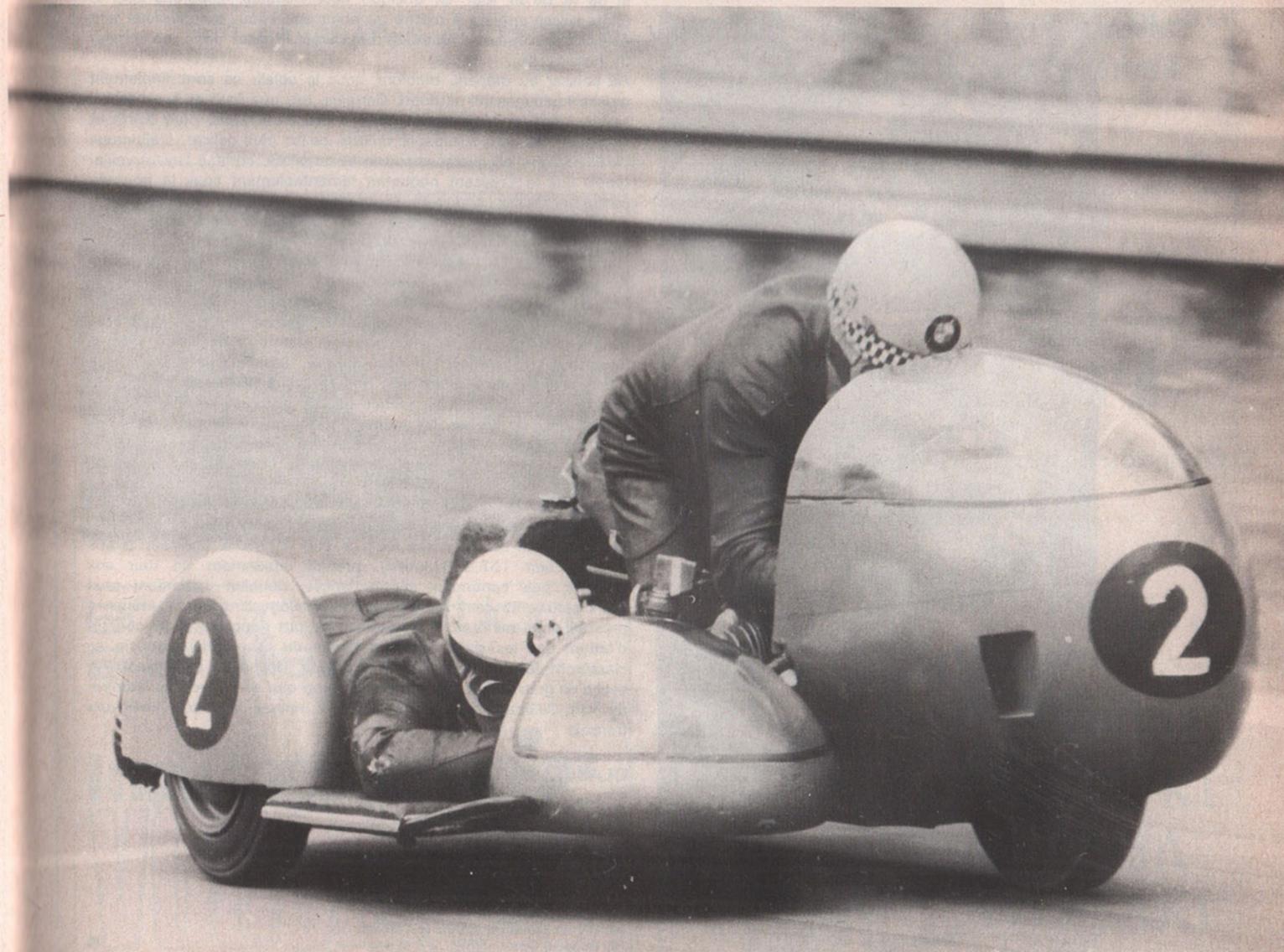
Rouen, le 22 juin, n'avait pas seulement attiré la foule automobiliste des grands jours pour son Grand Prix, car parmi les spectateurs en cravate et petits mocassins de ville se trouvaient mélangés quelques « cuirs » en bottes, casque à la main. Ils étaient venus en motos, faisant déborder les parkings réservés aux deux roues. Ils venaient voir la course de side-cars inscrite au programme du dimanche après-midi.

Les courageux étaient présents aux essais dès le jeudi soir, mais le spectacle ce jour-là ne fut pas des plus passionnants. Seuls deux attelages prirent la piste, le troisième présent (le Suzuki d'André Mauguier) se refusant obstinément à démarrer... Les frères Castella, Jean-Claude et Albert, qui sont deux Suisses barbus, et l'équipage Cailletet-Grevin bouclèrent quelques tours à petite vitesse pour les caméras de la télévision avant de s'élancer pour des chronos. Le side helvétique jaune et vert, nettement plus rapide que le français bleu et blanc, réussit à tourner en 2'53"9 à la moyenne de 135,430 contre 3'21"4 pour son adversaire. Le lendemain, dans le coin de parc réservé aux trois roues, il y avait déjà plus de monde. Kurth était là avec son magnifique Cat Crescent, particulièrement profilé, plus bas que les autres bassets, Pollard avait amené son engin à moteur Hillman placé dans le sens du cadre, Hubacher avait préféré son tout nouveau MV à son BMW, Dumont faisait chauffer son 4 cylindres Honda... Bref, ils furent dix à s'élancer. Le BMW Rennsport des frères Castella réussit une nouvelle fois le meilleur temps, de peu devant Butscher-Huber et de loin devant les Français, Frantz Linnartz, le jeune et prometteur Allemand, s'intercalant



*Kurt et Dane Rowe  
à la poussette.*

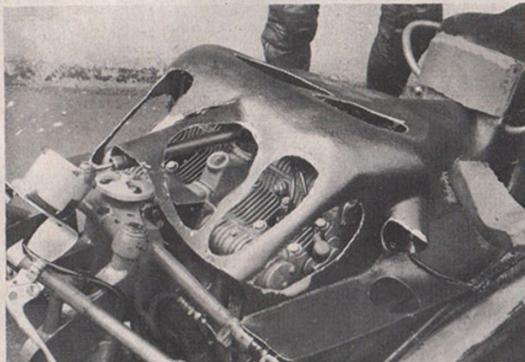
*Auerbacher.*





Fath panier levé  
au nouveau monde.

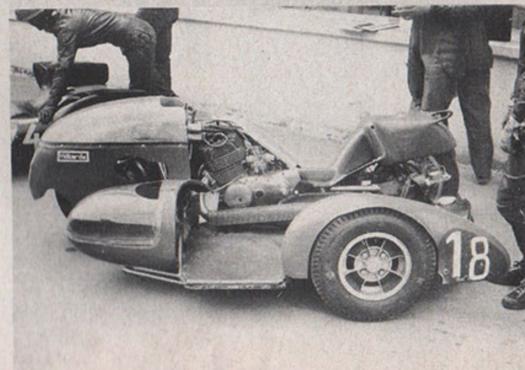
Le side MV.



Un Rennsport.



Le side Honda.



en troisième position, Kurth associé cette fois-ci à Miss Dane Rowe eut quelques ennuis divers, boîte et refroidissement entre autres, et ne fit qu'un tour en quelque neuf minutes. Espérons que le pilote suisse arrivera à mettre au point son bijou, exceptionnel tant au point de vue esthétique que mécanique. Pensez donc, un moteur de hors-bord!...

Au baisser du drapeau tricolore, sous le soleil, ce sont finalement quinze équipages qui partirent. Certains, tels que Fath et Auerbacher, se lancèrent immédiatement dans la descente. Mais, pour Kurth et Mauguier, les deux équipages mixtes, ce fut plus délicat. L'allumage du Suzuki donnait quelques soucis à son pilote, comme l'avant-veille, tandis que le Crescent hoquetait lamentablement sous la poussée conjugée de ses occupants. Au premier passage déjà, Fath-Kallauch et leur URS avaient fait le trou et précédaient de 8 secondes le second Auerbacher sur BMW Rennsport. Puis on pointait Butscher, Linnartz, les Castella et Luntringhauser avant les premiers Français Duhem-Fernandez et Cailletet-Grevin, en compagnie de Schons-Lauterbach. L'URS était donc devant tous les BMW-Rennsport, les autres mécaniques fermant la marche. Pollard-Wescombe, avec leur Hillman, étaient les premiers parmi celles-ci, mais après deux tours, ils explosaient leur moteur, laissant alors leur place à Endewell-Gobbe sur leur side non caréné à moteur R 51 préparé chez Darcos. Quant à Hubacher et son MV, ils ne purent faire qu'un tour, ce qui ne fut même pas le cas de Dumont-Betemps et de Kurth-Dane Rowe (boîte cassée). Mauguier et sa femme Huguette firent quatre passages avant de connaître les affres de l'abandon. Le Suzuki n'est pas encore au point lui aussi. La course aurait pu être complètement dénuée d'intérêt s'il n'y avait pas eu en piste le champion du monde 68 dont l'URS fit merveille. En effet, Fath bouclant ses tours à 150 à l'heure (meilleur temps 2' 34" soit 152,929 km/h), prenait rapidement un tour aux derniers, puis continuant sur sa lancée, doublait également tous ses concurrents sauf Auerbacher qu'il reléguait tout de même à près de deux minutes. A Rouen, on ne put donc parler de course, d'autant que les six premiers à l'issue de la première boucle se classèrent dans le même ordre à l'arrivée. Ce ne fut que le cavalier seul d'un grand, d'un très grand champion que ne peuvent qu'admirer de loin Cailletet (8<sup>e</sup>) et Duhem (9<sup>e</sup>), encore une fois meilleurs français. O. L. G.

#### CLASSEMENT

1. Fath-Kallauch (URS), 42' 27" 1. Moy. 147,940 km/h.
2. Auerbacher-Hermann (BMW), à 1' 42".
3. Butscher-Huber (BMW), à 1 tour.
4. Linnartz-Kuehlemund (BMW), à 1 tour.
5. Castella frères (BMW), à 1 tour.
6. Luntringhauser-Geoffrey (BMW), à 1 tour.
7. Schons-Lauterbach (BMW), à 2 tours.
8. Cailletet-Grevin (BMW), à 2 tours.
9. Duhem-Fernandez (BMW), à 4 tours.
10. Endewell-Gobbe (BMW), à 4 tours.

TOUTES MARQUES  
FRANÇAISES OU ÉTRANGÈRES

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

VELOSOLEX . PEUGEOT

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

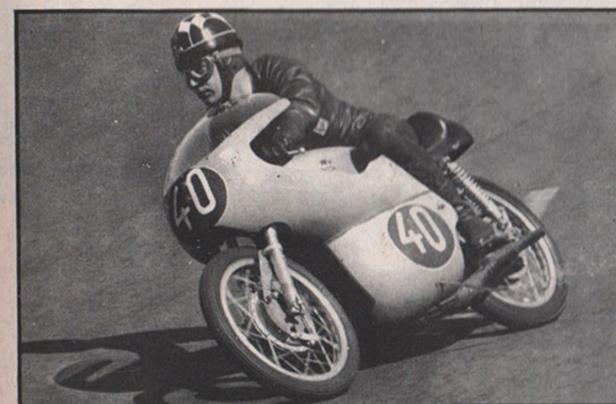
**jean robo** **MOTOS**  
NATIONALE 20, ANTONY. TEL : 237-08-61



CARENAGES, ACCESSOIRES, VETEMENTS DE SPORT, VELOS PLIANTS

● REPRISES . CREDIT . OCCASIONS

fermé le mercredi, ouvert le dimanche matin



en compétition,  
à la ville...

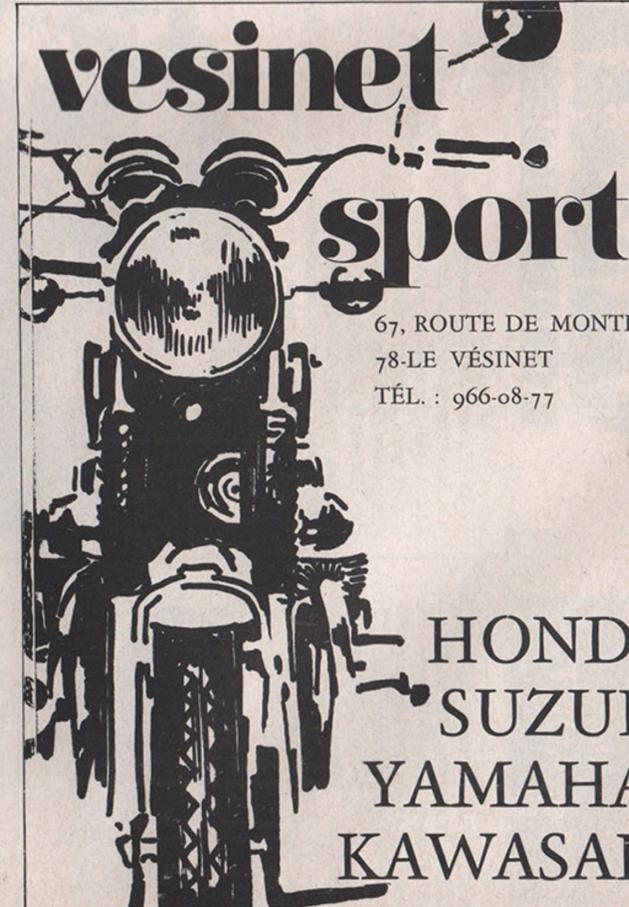
il s'équipe, il s'habille... **cuir**  
**VOGUE** sport  
14, boulevard Jules-Ferry • Paris-11<sup>e</sup>  
Tél. : 023.91.27

vesinet  
sport

67, ROUTE DE MONTESSON

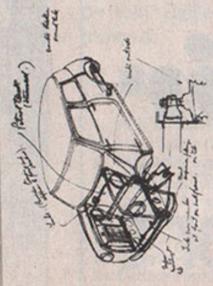
78-LE VÉSINET

TÉL. : 966-08-77



HONDA  
SUZUKI  
YAMAHA  
KAWASAKI

Le 19 juin la deux millionième Mini est sortie des chaînes de production Austin/Morris dans les Usines de British Leyland à Longbridge Birmingham. C'est la première fois dans l'histoire de l'industrie automobile britannique que qu'un modèle atteint un tel niveau de production. Les Mini lancées en 1959 ont fait œuvre de



pionnier dans la construction en série de voitures à moteur transversal et traction avant, offrant une habitabilité maximum avec un encombrement extérieur allié à une tenue de route exceptionnelle. Voici le croquis original de cette voiture déjà légendaire, dessiné par l'ingénieur Alec Issigonis.

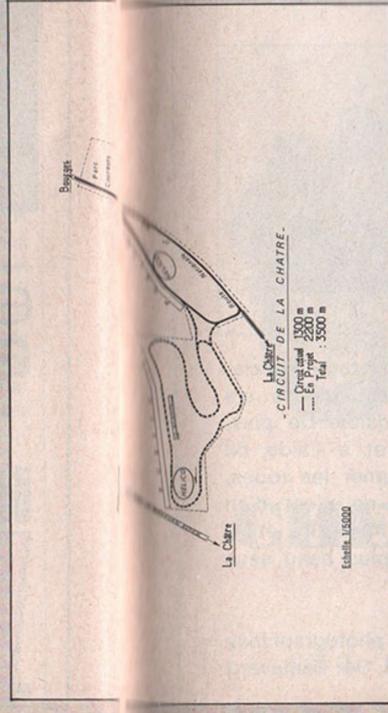
STP, l'additif bien connu, vient de décider d'accorder des primes aux pilotes de F3 qui prendraient un contact avec eux. Andy Granatelli passe ainsi du bolide d'Indianapolis à de petites... 1000 cc.

Le 26 juin a eu lieu la présentation à la presse française de la Triumph 750 cc Trident que nous avons déjà essayé dans notre numéro 37. Les Comptoirs Généraux du Cycle et du Motocycle, importateur de la marque, avaient eu la très bonne idée d'assortir cette manifestation d'un gymkhana sur le circuit



de Thiverval à Beynes. Naturellement deux journalistes de CHAMPION étaient présents et l'un d'eux est revenu au bureau avec un poste auto-radio après avoir raté le premier prix, une splendide Bonneville, de quinze secondes.

A Rouen se sont retrouvés tous les témoins de la Formule 3. Seul manquait à l'appel Ronnie Peterson qui disposait d'une Tecno officielle F2 pour la course de Monza le même jour, où il termina septième.



La Châtre cette année, a déjà considérablement amélioré son circuit mais le Docteur Tissandier ne voit là qu'une étape. Le projet d'aménagement est doublé de la création de 2 200 mètres de piste supplémentaires. Il conviendrait

Philippe Vidal s'installe à Marseille, car il va recourir (enfin) en F3 avec une Tecno de l'Ecurie Compétition Méditerranée que vient de lui confier Monsieur Urbain Fabre. De plus, il disposera de 2 soutiens publicitaires de la part de Jemo, fabriquant d'appuie-tête, et de Beaussaron, accessoiriste du Sud-Est. Le moteur choisi est un Novamotor qui sera entretenu par Marius Staiano.

aussi de modifier le parc des coureurs qui le 1<sup>er</sup> juin ressemblait plus à un bourbier qu'à tout autre chose... Mais, le nouveau circuit devrait avoir fière allure. (voir plan).

Ouf!

Les frères Castilla ont eu chaud au T. T. Dans le premier tour de la course des 500 side-car, ils se sont aperçus, en ligne droite, à plus de 180 chrono, que quelque chose touchait la route. Ce quelque chose était le carter moteur et pour cause, le cadre du side-car était pratiquement cassé en deux au niveau de la colonne de direction!

Un français au T. T.

Pour sa seconde participation à la plus dure course au monde le Français de Monaco, Jean-Louis Pasquier, s'est très bien défendu. En 250 il a failli terminer (ville-brequin cassé dans l'avant dernier tour). En 125, (tousjours sur Bul-taco) Jean Louis finit 9<sup>e</sup> et reçoit la petite statue du Silver Replicas. J'aimerais savoir à quand remonte le dernier Silver Replicas remporté par un Français au T. T....

Une nouvelle Jensen va voir le jour incessamment. Elle sera mue par un moteur V8Chrysler 6litres 3 muni d'une boîte automatique Torqueflite. L'intérieur de cette Interceptor sera lui aussi revu et corrigé et nous devrions applaudir une voiture fort réussie.

Le pilote tchèque Frouty Statsny a reconnu deux fois les 60 km de circuit du T. T... à vélo. Pour ce, il s'est offert une splendide bicyclette de course.

Pierre Blosser, plus connu sous le surnom de Moustique, a durement chuté à Magny-Cours pendant les entraînements. Il souffre d'une fracture de l'humérus, souhaitons lui un prompt rétablissement.

Sabotage au T. T.

Auerbacher et Enders auraient retrouvé dans leurs culasses de la limaille de fer. Auerbacher s'est aperçu du sabotage en constatant que sa bougie gauche était mal revis-sée, intrigué il découvra et retira quelques centimètres cube de limaille.

2 Suzuki Fronte 360 SS ont récemment parcouru 16 000 kilomètres à travers différents pays d'Asie



La saison de Trial est maintenant terminée et on peut établir le classement final des champions comme suit : En Inter : 1<sup>er</sup> Rayer (Montesa); 2 Traver (Montesa); 3 Bohec (Bultaco); 4 Chaligne (Ossa); 5 Pozzoli (Greeves) et en nationaux 1<sup>er</sup> Charles Coutard (Bultaco); 2 Hugnet (Bultaco); 3 Olivier Favreau (Montesa); 4 Colomb (Montesa); 5 Giraud (Bultaco).

A mi-saison de Coupe Gordini, après Rouen, Chevaux est toujours en tête mais la lutte derrière lui est des plus sévères et le classement s'établit comme suit : 1 Chevaux 1570 points; 2 Leclere 1290; 3 Lardini 870; 4 Guittény 1120; 5 Cuillard 620; 6 Nourry 660; 7 Coquilolomeo 510; 10 Renaudat 465...

Dans le cadre du 1<sup>er</sup> Challenge Simca, Auto Bleu attribue chaque mois le ruban bleu qui est doté d'une prime mensuelle de 100 à 600 francs et qui va au pilote de la Simca Auto Bleu la mieux classée au Challenge.

Retour de Lambert Le sympathique side-cariste suisse vivant en France a fait un retour au T. T. après de nombreuses années d'absence dues à un grave accident survenu sur ce terrible circuit. C'est sans aucune prévision qu'il prit le départ mais il dut s'arrêter sans avoir accompli un tour complet (arrivée d'essence défectueuse).

Carnet Rose Dave Simmonds, l'actuel leader des Championnats du Monde en 125, doit bientôt se marier avec la sœur du jeune side-cariste Mike Boddice. Ce dernier a fini quatrième au T. T. dans la classe 750 side-cars.

Carnet blanc : Serge Pozzoli, président de l'Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile, qui dirige la rubrique du Dictionnaire Automobile à Champion vient de marier sa fille Margaret avec Monsieur Étienne Marcas. Tous nos vœux aux jeunes époux.

Record d'abandons au T. T. Comme chaque année un nombre impressionnant d'abandons caractérisèrent les courses du T. T. En 250, 25 finissent sur 77 partants. En 500 side-cars, 26 à l'arrivée sur 68 au départ. En 350, 53 sur 100. En 750 side-cars, 33 sur 70. En 500, 31 sur 97. En 125, 25 sur 46. C'est tout de même en production qu'il y aura le moins de casse, 30 à l'arrivée sur 55 au départ.

Le tour de France automobile renait et sa 14<sup>e</sup> édition partira le 18 septembre prochain. Les vitures du groupe 1, 2, 3, 4, 5 et 6 seront admises au départ jusqu'à concurrence de 140 et les engagements seront clos le 21 juillet dernier carat. Le kilométrage sera d'un peu moins de 5 000 km découpés en 7 étapes : Nice-Nancy (1 425 km), Nancy-Reims (600 km), Reims-Dieppe (250 km), Dieppe-Vichy (1 225 km), Vichy-Albi (800 km) et Albi-Biarritz (575 km). Les épreuves de classement comprendront 9 circuits (Nurburgring, Francorchamps, Reims, Rouen, Le Mans, Magny-Cours, Clermont-Ferrand, Albi et Nogaro), 9 courses de Côte (Col de l'Orme, Mont Ventoux, Col Bayard, Chamrousse, Mont Revard, Ballon d'Alsace, Col du Minier, Col d'Aspin et le Tour-malet), et 2 spéciales sur route : Rainkopf et Cap Frehel.

De nombreux prix sont cumulables avec divers combinés et challenges et on peut évaluer la part du vainqueur à 50 000 ou 60 000 francs. Est-ce pour cela que Ford aligne une grosse équipe ou que Lotus prépare une voiture pour Roger Clark?...

## CALENDRIER AUTO-MOTO

DATES	AUTO		MOTO	
	Circuits	Courses de Côte	Courses de Côte	Grass-Track
19 juillet	GP de Grande-Bretagne F1 (Silverstone)			
20 juillet		de Cacharat de Roquefort-Tournemire du Val d'Anglyre des Andelys de Plumelec de Chamrousse	27-Les Andelys 89-Sens	45-Saint-Aignan-le-Jaillard 16-Champagne-Mouton 61-Bellême
27 juillet				81-Lavaur 44-Sucé 60-Bargies 89-Brienon 23-Ahun 72-Méziers-s-Ponthouin 88-Epinal 38-Rilly-s-Vienne 56-La Gacilly 50-Tribehou 18-Verdigny Grand Prix de France en 500 cc à 82-Laguepie 71-Mont Avril
3 août	Dax GP d'Allemagne F1 (Nurburgring)	des « S » de Treffort Propriac-Mérindol		47-Miramont-de-Guyenne
10 août		de Montsarrat de Bellegarde du Haut Cantal des Hautes Vallées d'Ax-les-Thermes		33-Langon
15 août	Nogaro			47-Marmande 16-Aunac

# MODELISME

champion

## LAMBORGHINI ESPADA POLITOYS 1

Voici une très bonne production Politoys qui réjouira le cœur des supporters de la jeune marque italienne. A l'annonce d'une nouveauté, on ne sait jamais si l'on doit craindre ou se réjouir. Il se trouve que la Lamborghini fait partie des plus belles réalisations actuelles, et qu'en plus, il s'agit de la première apparition de l'Espada : cette fois, nous pouvons donc féliciter sans réserves Politoys. Le capot s'ouvre sur la batterie des six carburateurs, et les longs couvre-culbuteurs frappés au nom de la marque. Le hayon vitré arrière se soulève, donnant accès au coffre, et comme il est aussi possible d'ouvrir et de fermer les portières, de baisser les dossiers des sièges avant, on peut dire que tous les perfectionnements usuels des miniatures au 1/43 sont réunis sur ce modèle. Les roues sont d'autre part fidèles répliques des jantes d'origine, et les dessous de la belle italienne sont intégralement reproduits. Nous avons droit aux carters, au pont, au différentiel, aux pots d'échappement avec leurs silencieux. Alors, si comme nous, cette Lamborghini vous tente, il vous faudra déboursier 15 F, cette voiture ne faisant pas partie de la gamme Export.

## FIAT ABARTH 595 SS MERCURY

Voilà comme le dirait J.-P. B « une bombinette » amusante... qui sort de sa boîte. Mercury, marque italienne qui n'a pas son pareil pour savoir assaisonner ses restes, nous présente à la suite de sa Fiat 500 L une Abarth 595 SS. La grosse différence vient des nombreuses décalcomanies qui d'une petite auto pacifique font un monstre, soudainement épris de vitesse. Les pare-chocs ont changé eux aussi, et outre le scorpion placé sur le capot, la voiture gagne encore en puissance par l'adjonction d'un pot à double sortie. Les roues ne sont plus en tôle mais en alliage léger, avec une fixation à quatre boulons. Tout cela pour la

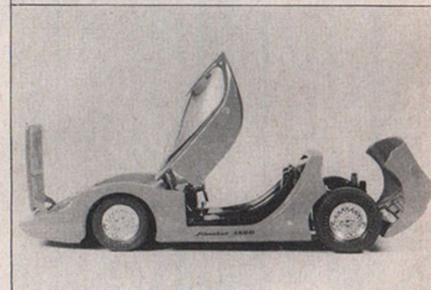
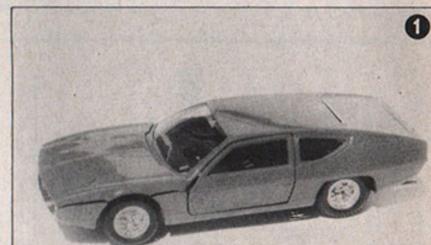
gloire du sport, alors que la plaque du dessous de la miniature porte toujours « Fiat 500 L ». Qui disait donc que les Abarth sont un compromis? Mercury peut-être... Prix : 12 F.

## LOTUS EUROPE MEBETOYS 2

Cette maquette plait au premier abord, lorsqu'on n'a pas le temps de la détailler. Mais si tôt qu'on la regarde d'un peu près, on s'aperçoit que de nombreux points clochent. La ligne générale de la voiture lorsqu'elle est de profil n'est pas respectée et frise la disproportion. De face, c'est déjà plus acceptable, mais cette Europe ne ressemble vraiment à elle-même que vue... de dessous! Du reste, ce n'est pas à proprement parler une Europe mais une 47 dotée non pas du moteur Renault 16 spécial, mais du Ford Lotus 2 ACT. Cela peut donc excuser les numéros de course qui ne sont malheureusement pas du même format suivant qu'ils sont placés devant, derrière, à droite ou à gauche de l'auto. Les roues sont assez réussies, mais pourquoi donc avoir choisi un diamètre différent pour la roue de secours? Le compartiment moteur, ouvert, découvre une mécanique Ford ni peu ni trop soignée... C'est une maquette qui n'a rien d'enthousiasmant, mais qui coûte cependant 12 F. A mon avis, c'est presque cher.

## OSI SCARABEO POLITOYS M 3

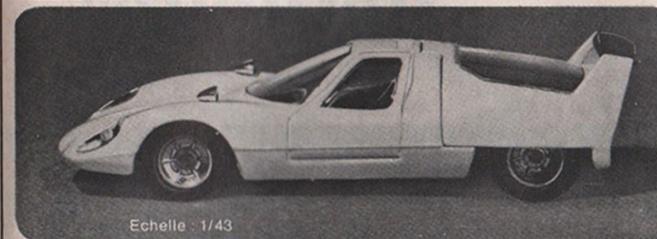
Première création au 1/25° de Politoys, cette Osi marque une date. Elle est tout simplement magnifique et devrait obtenir un succès mérité. Un seul obstacle à celui-ci : un prix de 32,50 F, mais qui, compte tenu de la beauté de la réalisation, est loin d'être excessif. Le capot avant s'ouvre sur le radiateur et la roue de secours, comme le fait la partie arrière sur le 1600 Alfa Romeo parfaitement rendu. Les détails de la boîte, de la transmission, de la suspension sont criants de vérité. On peut découvrir l'habitacle, laissant



admirer un poste de pilotage spécialement bien fini puisque Politoys n'a pas même omis les pédales. De plus, la direction fonctionne et à l'aide du volant on peut faire tourner les roues. Qu'en dire de plus si ce n'est d'en conseiller l'achat, cette miniature étant une vraie maquette au plus beau sens du terme.

Ces maquettes ont été photographiées pour vous chez Multisport, 94, boulevard Sébastopol - Paris (3°).

## ENCORE UNE NOUVEAUTÉ POLITOYS!



Echelle : 1/43

### Modèle Politoys E

• Carrosserie métallique lourde • Capot moteur ouvrant • Peinture haute résistance, parfaitement égalisée, brillance satin • Haute finition • Et un prix qui vous étonnera!

### SAMURAI

• Coupé 2 places - Constructeurs Hino, Peter Brook • Moteur 4 cylindres - 1300 cm<sup>3</sup> • 6 vitesses • 4 freins à disques + 1 stabilisateur frein • Vitesse maximum 220 km/h.

Les modèles Politoys sont en vente dans tous les magasins spécialisés, les Grands Magasins, Monoprix, Nouvelles Galeries, Parunis, Prisunic, etc.

**POLITOYS**

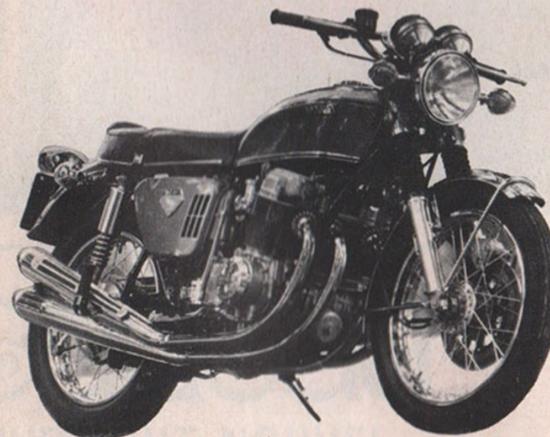


POLISTIL

QUALITÉ ET PRÉCISION DE LA VOITURE DE COLLECTION

## NE CHERCHEZ PLUS AUX 4 COINS...

VENEZ LA VOIR TOUT DE SUITE



UNE 750 CC S'ACHÈTE DÈS MAINTENANT  
ET S'ENTRETIENDRA

**CHEZ PSALTY**  
1<sup>ER</sup> SPECIALISTE HONDA DE  
FRANCE

**C.T.C. - 80, AVENUE DES TERNES - PARIS 17<sup>e</sup>**  
ETO. 55.52.

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



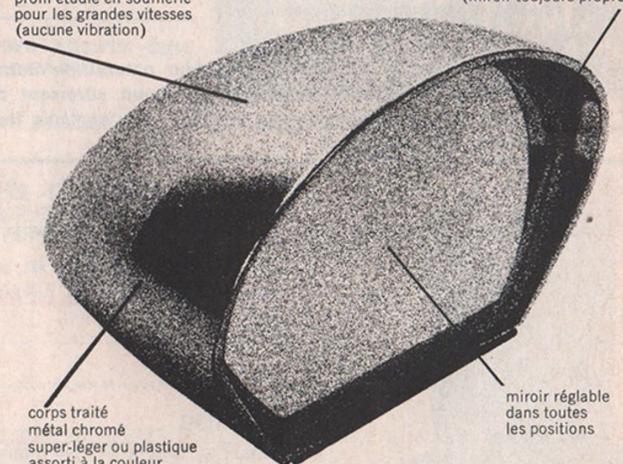
**C.S.M.**

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

tant qu'à faire  
prenez le meilleur.

profil étudié en soufflerie  
pour les grandes vitesses  
(aucune vibration)

visière anti-reflets  
et anti-intempéries  
(miroir toujours propre)



corps traité  
métal chromé  
super-léger ou plastique  
assorti à la couleur  
de la carrosserie

miroir réglable  
dans toutes  
les positions

rétroviseurs

**mixo**



35/37 avenue marceau courbevoie tél. 333 34-50

# VALEURS

hebdomadaire

actuelles

« Valeurs actuelles » est un hebdomadaire d'information générale. Que peut-il vous apporter ?

Votre quotidien vous apporte, chaque jour, une vue panoramique de l'actualité mondiale. L'hebdomadaire a une mission différente : c'est une grille explicative, une manière de voir les choses.

L'objectivité vraie ne peut être atteinte que par la diversité. « Valeurs actuelles » va à l'encontre des opinions reçues, du néo-conformisme contemporain.

C'est un hebdomadaire classique, avec toutes les rubriques dont vous avez besoin : politique intérieure, reportages mondiaux, arts, spectacles, lettres, économie, finance. Mais il voit le monde avec ses yeux à lui, sous un éclairage qui est bien différent de celui de la plus grande partie de la presse.

C'est l'hebdomadaire de la maison. Non seulement de l'homme curieux, mais aussi de son épouse, à une époque où la femme partage de plus en plus, et doit partager, toutes les curiosités de son mari. C'est un instrument d'éducation pour de jeunes gens qui entrent dans la vie.

La partie littéraire et artistique y est particulièrement développée. Mais la finance n'est pas négligée non plus.

Le public que vous formez est le public naturel de notre hebdomadaire. Une grande partie d'entre vous le connaissent sûrement déjà. Aux autres, à ceux qui ne le connaissent pas encore, nous sommes heureux d'offrir un abonnement d'essai gratuit.



..... A découper et à retourner à .....



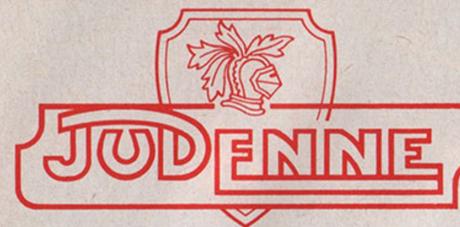
**VALEURS ACTUELLES, 14, RUE D'UZES, PARIS (2<sup>e</sup>)**

M. : .....

Adresse : .....

désire recevoir un essai entièrement gratuit de trois mois à « Valeurs actuelles », sans aucun engagement de sa part.

H n 1



**DUCATI-HERCULES**  
stock complet de  
pièces détachées.  
Accessoires.  
25, av. Parmentier,  
Paris (11<sup>e</sup>) - 700-07-60

La moto, c'est notre affaire...  
mais peut-être ignorez-vous qui nous sommes et  
quelles sont nos traditions. Le grand-père JUDENNE  
vendit en 1901 sa propre bicyclette afin d'acheter  
une forge d'occasion pour se lancer dans le métier.  
En 1969, la maison JUDENNE vend, répare, entretient  
la moto. Elle pourrait, comme beaucoup, offrir  
toutes les marques; mais soyons sérieux, la  
moto n'est pas une marchandise de libre-service,  
c'est un matériel délicat qui a besoin d'être soigné  
par des spécialistes. Nous sommes des spécialistes  
de DUCATI (tous moteurs DUCATI) et d'HERCULES  
(tous moteurs SACHS). D'ailleurs nous fournissons  
la Police nationale et la Marine... Nous vous  
le disions bien que la moto était notre affaire.

25, av. Parmentier,  
Paris (11<sup>e</sup>) - 700-07-60  
**DUCATI-HERCULES**  
stock complet de  
pièces détachées.  
Accessoires.



**TRIUMPH**



**PALMARÈS TRIUMPH AU TOURIST TROPHY 1969**

- 1<sup>er</sup> - M. Uphill (649 TRIUMPH) à la moyenne de 160,8 Km/H**
- 2<sup>ème</sup> - D. Pendlebuty (649 TRIUMPH) à la moyenne de 155,5 Km/H**
- 5<sup>ème</sup> - S. Jolly (649 TRIUMPH)**
- 6<sup>ème</sup> - A. Jefferies (649 TRIUMPH)**
- A. Gould a réalisé en vitesse maximum 225,26 Km/H**
- Uphill a tourné pendant 2 tours à plus de 100 miles à l'heure.**

TRIDENT	750 cc :	11 000 F
BONNEVILLE	650 cc :	7 515 F
DAYTONA	500 cc :	6 655 F
TROPHY	250 cc :	4 585 F

LISTE DES AGENTS SUR  
DEMANDE

**IMPORTATEUR EXCLUSIF :**  
**C. G. C. I. M.**  
72, Avenue de la Grande-Armée,  
Paris 17<sup>e</sup> - GAL. 89-12

**Cadeau**  
POUR TOUT NOUVEL  
ABONNEMENT

JE RECEVRAI UNE  
**reliure** champion



**Bulletin d'abonnement**

A RETOURNER A « CHAMPION »  
14, rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>  
Je désire m'abonner pour un an  
(12 numéros) à partir du numéro

Nom : .....

Rue : .....

Ville : ..... Dépt : .....

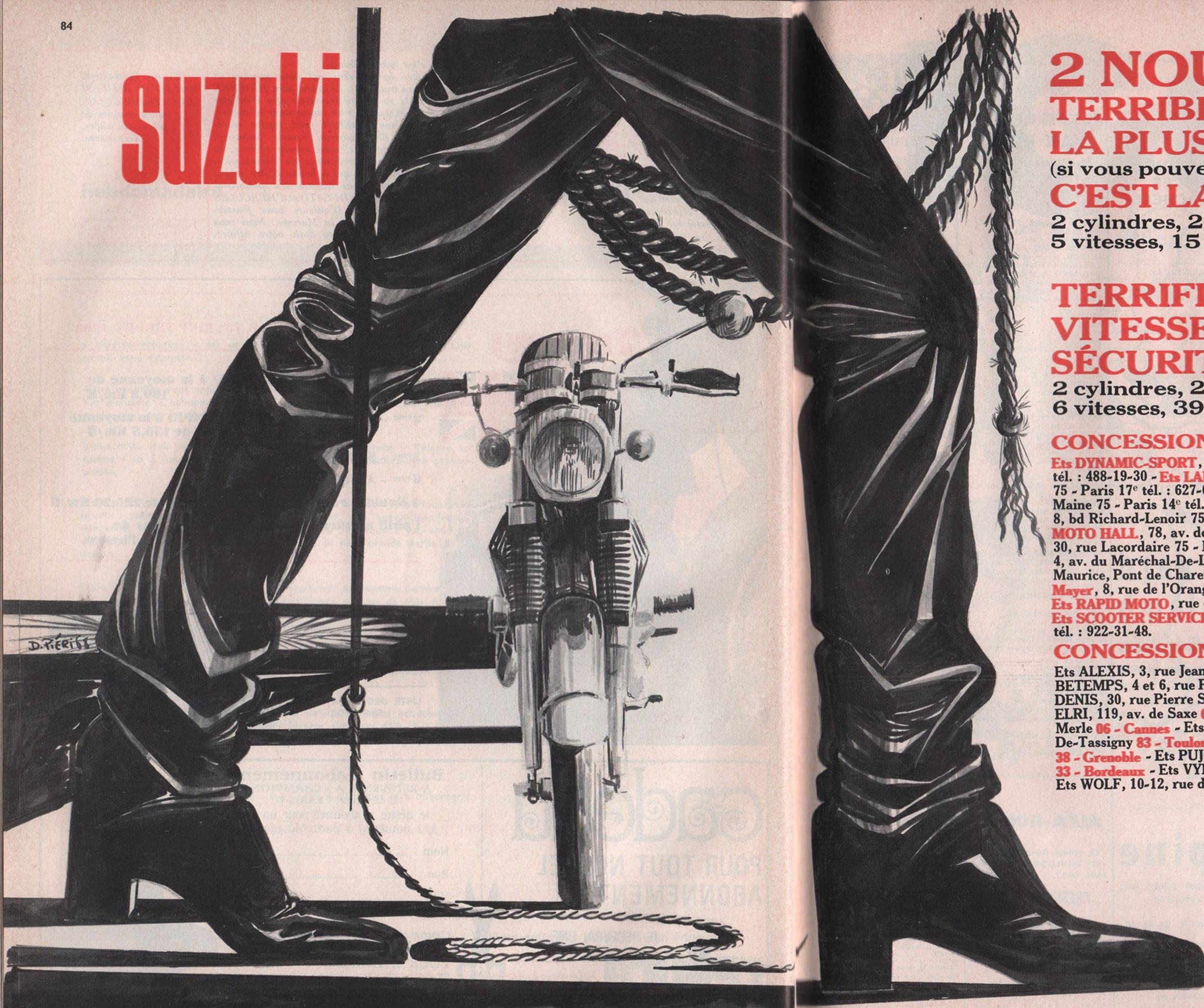
Je joins la somme de : 30 F pour la France,  
35 F pour l'étranger.

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

POUR L'ANNÉE :  
 66,  67,  68,  
mettre une croix dans la case correspondante



# SUZUKI



## 2 NOUVEAUTES TERRIBLE 125 LA PLUS CHERE...

(si vous pouvez vous l'offrir...)

### C'EST LA MEILLEURE

2 cylindres, 2 temps, 2 carburateurs,  
5 vitesses, 15 CV, plus de 130 km/h.

## TERRIFIANTE 350 VITESSE... PUISSANCE... SÉCURITE...

2 cylindres, 2 temps, 2 carburateurs  
6 vitesses, 39 CV, environ 170 km/h.

### CONCESSIONNAIRES DE PARIS-BANLIEUE

Ets **DYNAMIC-SPORT**, 149, rue Montmartre 75 - Paris 2<sup>e</sup>  
tél. : 488-19-30 - Ets **LADEVEZE**, 170, avenue de Clichy  
75 - Paris 17<sup>e</sup> tél. : 627-09-79 - Ets **LALA**, 194, avenue du  
Maine 75 - Paris 14<sup>e</sup> tél. : 783-50-12 - Ets **MOTO-BASTILLE**,  
8, bd Richard-Lenoir 75 - Paris 11<sup>e</sup> tél. : 700-29-28 - Ets  
**MOTO HALL**, 78, av. des Ternes 75 - Paris 17<sup>e</sup> - Ets **MURIT**,  
30, rue Lacordaire 75 - Paris 15<sup>e</sup> - Ets **DIDIER SPORT**,  
4, av. du Maréchal-De-Lattre-De-Tassigny 94 - Saint-  
Maurice, Pont de Charenton tél. : 368-20-59 - Ets **GERARD**  
**Mayer**, 8, rue de l'Orangerie 78 - Versailles tél. : 950-28-52  
Ets **RAPID MOTO**, rue d'Ailly 92 - Saint-Cloud tél. : 605-21-29  
Ets **SCOOTER SERVICE**, 27, av. Le Foll 94 - Villeneuve-le-Roi  
tél. : 922-31-48.

### CONCESSIONNAIRES DE PROVINCE

Ets **ALEXIS**, 3, rue Jean-Jaurès 69 - Lyon - Ets René  
**BETEMPS**, 4 et 6, rue Porte-Reine 73 - Chambéry - Ets  
**DENIS**, 30, rue Pierre Semard 42 - Saint-Etienne - Ets  
**ELRI**, 119, av. de Saxe 69 - Lyon - Ets **GIOANNI**, 16, rue de  
Merle 06 - Cannes - Ets **GUIGNABODET**, 9, av. De-Lattre-  
De-Tassigny 83 - Toulon - Ets **MOTORAMA**, 2, av. Félix-Viallet  
38 - Grenoble - Ets **PUJOS**, 254, bd du Président Wilson  
33 - Bordeaux - Ets **VYNCKE**, 2, rue de Cambrai 59 - Lille  
Ets **WOLF**, 10-12, rue du Faubourg-De-Saverne 67 - Strasbourg

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



UNE IMPORTATION  
**P. BONNET**

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

DIFFUSÉE PAR  
LES MEILLEURS SPÉCIALISTES  
DE FRANCE

## AUTOS

Part. Vds **MORRIS COOPER 1968** blanche, toit orange, nombreux accessoires dont 5 Delta Mics. L.P. Oscar, antibrouillard AV + AR, ess.-glace AR, pot Speedwell, tableau de bord TRÈS COMPLET, radio. FAIRE OFFRE, Dominique WOLF. Bureau 770-13-13. Privé (soir) 878-47-32.

Urg. **NSU 1000, TT 67**. Nbx access. Prix intér. LE GALL, 923-09-25.

1° Vd **DAUPHINE 1093** tr. transf. mot. 1108 Ferry, jtes ALU. Rad. AV. Nbx access. Mot. central en. option. Px: 4 300 F.  
2° Recherche vilebrequin **ALFA 1900**, Super Sprint 1958 ou Mot. Tél. 31 à Sarge (41), M. BONVALLET.

Recherche **R8G 1300** accid. ou pièces mécan. + remorque. Tél.: H.B. 204-42-24 (poste 316)

Vds **ALPINE BTS 1100 1967**. Nbx access. Tél.: OBS. 39-33 ap. 20 h.

Recherche **LOTUS SEVEN** ss moteur. Ecr. à CHAMPION, ss n° 4301 qui tr.

**team4**

SPÉCIALISTE

**ALFA ROMÉO**

SPORTS ET TOURISME

38, Rue des Plantes, PARIS-14°  
LEC 52-23

Vends **CORTINA G.T.** Modèle 1967, Moteur 30.000 km. IM-PECCABLE. Prix Argus. Tél.: poste 45, ETO. 05-50.

**IDEAL** Course de Côte BRAMBHAM dédouanée, moteur Lotus 1600 2 ACT. Boîte HEWLAND, 5 vitesses, pont autobloquant, 20 rapports de boîte, pneus derniers modèles. Voitures très bien préparées. Présentation impeccable, 18 000 F. Daniel GACHE, 26, bd d'Estienne-d'Orves, 84-AVIGNON. Tél.: 81-18-95.

Moteur **HOLBAY 68/69**. Culas. compl. Guillotine. Echapp. + Toutes pièces moteur état neuf, sauf groupe. Prix: 3 500 F. Tél.: POTOLKI, 566-41-85.

Moteur, boîte compl. **R8G 1300** 69, 4 000 km. Tél.: 243-43-71.

Vd mot. **FORD MARTIN**, 145 CV ou éch. ctr. mot. et bte GORD. pr. F.F. Tél.: (94) 44-22-35

Part. vends **VOLVO**, 135 CV. Access. Tél.: 927-11-13.

## MOTOS

Vds **OSSA**, de **TRIAL 69** Spéciale. CHALIGNE, 140, rue du Réveil-Matin, 78-HOUILLES.

Vds 250 **KAWASAKI 69**. Tr. bon état. 14, rue Brunel, PARIS-17°

**BULTACO SHERPA T. 68**, 3 500 F. J.P. BARRAUD, 66, rue A.-France, 92-PUTEAUX.

A vendre MOTOS de cross prêtes saison 69, HVA 360 cc + pièces: 4 000 F - BSA 500 cc, monofourche Cériani 1 800 F. CHEVREUX, 2, rue de l'Église 94-SANTENY.

## MONOPLACES

Vd **GRAC MT6**. CROZIER, 242-25-29.

**PYGMEE F3 1969** avec ou sans mot. Crédit, reprise. 86-15-47, 06-NICE.

ACCESSOIRES  
PIÈCES  
DÉTACHÉES

Mot. F. II, 1969, 234 cr., 24 000 F, jamais tourné. Eric OFFENSTADT, 686-05-40.

RACING-CAR  
TOULOUSAIN

19, rue du Pont-Saint-Pierre  
31-TOULOUSE - Tél.: 42-83-69

Spécialiste  
Accessoires Auto  
Sport et Compétition  
Expédition contre remboursement  
Remise 20 % sur prix catalogue.

**MGB 67**, ent. révisée O.D., R.R., 9 500 F. Tél.: 946-96-00. poste 30-61. Soir: 525-46-60.

A vendre superbe **MATRA Jet VI**, 1968, peu roulé, état neuf. Ecrire à CHAMPION SS, n° 4302, qui tr.

Vds R. 1093. Méc. à refaire. DENAVE, Pierres - Blanches. 71-MACON, 38-37-63.

## GARAGES

**bernard collomb**  
Agent officiel Alpine

19, Av. Ste-Marguerite  
06-NICE

Tél.: 86.15.47

**ALPINE 1300**, 569.  
**ALPINE 1300**, préparée, 68.  
**ALPINE 1300**, préparée, 67.  
**R8 G 1300**, gr. II.  
**R8 G 1300**, gr. V.  
**MUSTANG**, 66.

**Alpine**

3, boul. Foch, Epinay (93)  
Tél.: 243.46.16

Berlinette **BTF.**, 64-65-66-67-68.

**ALPINE GT4**, 65-66-67-68.

**ALPINE** Cabri., version 70, 67.

**FERRARI 250 GT.**, 61.

**RENAULT 16 TS.**, 68, 69

**AUSTIN COOPER**, 68.

SPÉCIALISTE  
SPORT

de moins de 15 000 F

**ALAIN MERCIER**

Montmartre Garage  
5, rue Dancourt (18°)

MON. 42.93

**LOTUS** Elan S2, 65.  
**MUSTANG**, Coupé 66.  
**MUSTANG**, Cabr., 67.  
**HONDA S 800**, Cabr., 67.  
**HONDA**, 2 CV M 360, 68.  
**TRIUMPH TR4A**, Verte Cabr. 65  
**TRIUMPH Spitfire**, Cabr., 68  
**TRIUMPH Spitfire**, Cabr. 66  
**TRIUMPH Spitfire**, Cabr. bl. 64  
**TRIUMPH Hérald**, Décap., 66  
**MGB GT**, Coupé, 68  
**MGB**, Cabr., 67  
**MGB**, Cabr., 65  
**MG MIDGET**, Cabr., 65  
**FACEL VEGA**, 9 CV, Cabr. 60  
**AUSTIN 1000**, Bleue, 68  
**AUSTIN 850**, Blanche, 65  
**AUSTIN 850 COOPER**, 66  
**AUSTIN 850**, 67  
**AUSTIN 850**, Rouge, 64  
**AUSTIN Sprite**, phare s/cap. 59  
**AUSTIN Sprite**, Vert, Cabr. 63  
**MATRA JET 5**, 66  
**ALFA ROMEO TI**, Bl. 4 portes, 67  
**ALFA ROMEO**, Cab. blanc, 60  
**ALFA ROMEO**, Cab. blanc, 63  
**ALFA ROMEO**, Cab. rouge, 64  
**ALFA ROMEO**, Cab. blanc, 64  
**ALFA ROMEO**, Cab. Veloce rouge, 66  
**ALFA**, Coupé 1300, 62  
**MERCEDES 190 SL**, Cab. H.T. 59  
**SUNBEAM** Alpine, Cab. 61  
**SUNBEAM** Alpine, Cab. 62  
**SUNBEAM** Alpine, Coupé 66  
**SUNBEAM** Alpine, Cab. bl. 65  
**SUNBEAM** Alpine, Cab. vert, 1725-1966  
**PEUGEOT 404**, Cab. blanc 62  
**PEUGEOT 404**, Cab. blanc 63  
**FIAT 850 Spider** rouge, 66  
**FIAT 850**, Coupé sport, 66  
**FIAT 1500**, Cab., 64  
**LANCIA FLAMINIA**, Cpé GT, 64.  
**NSU TT**, 66.  
**NSU Cab Wankel**, 66.  
**NSU PRINZ**, 3 CV, 66.  
**BMW 1800**, blanche, 66.  
**ROLLS ROYCE**, Grand Stand. 49.  
**TAXI ANGLAIS**, diesel, tr. b. état

Nos reprises:  
**WOLSVAGEN**, blanche, TO 66.  
**PEUGEOT 404**, 63-64.  
**SIMCA 1500**, G.L. 64.  
**SIMCA 1000** G.L. 66.  
**RENAULT R 10**, blanche, 66-67.  
**CITROEN AMI 6**, Break Confort, 67.  
**CITROEN ID CONFORT**, 66.  
**CITROEN ID**, grise, 63.  
**FIAT 850**, berline, 66.

## ALFA-ROMÉO

52, avenue Général-Leclerc  
(92) BOULOGNE-SUR-SEINE  
MOL. 69.17 13.36

PRÉSENT., ESSAIS

SCE VENTE  
et  
APRÈS-VENTE

nos occasions révisées  
Garantie totale

**EURO SPORT  
AUTO**

21, 23, rue briançon,  
PARIS (15°)

SPÉCIALISTE EN  
VOITURES SPORT

**FORD-AUSTIN  
MATRA  
HONDA TOYOTA**

**ALFA**, coupé, GT, 66.  
**AUSTIN 850**, export, 62 à 66.  
**AUSTIN Cooper**, 66 à 69.  
**CORTINA**, GT, blanche, 67.  
**FIAT 124**, coupé et cabriolet. 68-69.  
**HONDA S 800**, coupé, 67.  
**HONDA**, 2 CV, blanche, 68.  
**JAGUAR E**, frais carross., 64.  
**MATRA JET 6**, 67.  
**MATRA 530**, bleue 68.  
**MGB R.R.O.D.**, 64 à 67.  
**TRIUMPH TR4**, r.r., 62-64.  
**TRIUMPH Spitfire**, MK2, 65-67.  
**SUNBEAM**, chamois blanche, 65  
**SUNBEAM ALPINE**, 64.  
**RENAULT R8 S**, blanche, 69.  
**RENAULT R10**, blanche 67.  
**RENAULT R8**, 63-65.  
**PEUGEOT 204**, cabriolet. blanc. 67.  
**PEUGEOT 404**, super luxe, 66.

Ouvert le Dimanche

ACHAT - DÉPOT TTES SP.  
Tél.: 842 04-58

**MEAN MOTOR  
MEAN BELGIQUE**

Kit Mécaniques Françaises à  
partir 5 000 F, TTC.

**LYON**: 142, avenue de Saxe.  
Tél.: 60.69.33.

**REIMS**: 104, bld: Pommery

## ID-DS SPORT

Transformations moteurs  
Ami 6 - VW. - Opel 1 700 R.  
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L.

204 - 504

Expéditions tous montages  
BOSSAERT à 59-Meteren  
Tél. 10

CONSTRUCTEURS AMATEURS...  
LE STRATIFIÉ POLYESTER À VOTRE PORTÉE



Selon la méthode K. W. VOSS, construisez  
BATEAUX, CARAVANES, etc... recouvrement  
de coque en bois. Demandez notre brochure  
explicative illustrée. "POLYESTER + TISSU  
DE VERRE", ainsi que liste et prix des ma-  
tériaux. F. 4,90 + frais port.  
**SOLOPLAST**, 31, rue des Brieux, St-Egrève-Grenoble  
Paris adam: 4, bd E.-Quinet 14°. Tél. 326-68-53  
**SOLOPLAST**, 31, rue des Brieux, St-Egrève-Grenoble  
Paris adam: 11, Bd E.-Quinet-14°. Tél. 326-68-53

# IGOL



J.L. Pesch

# FORMULE 3 FRANCE

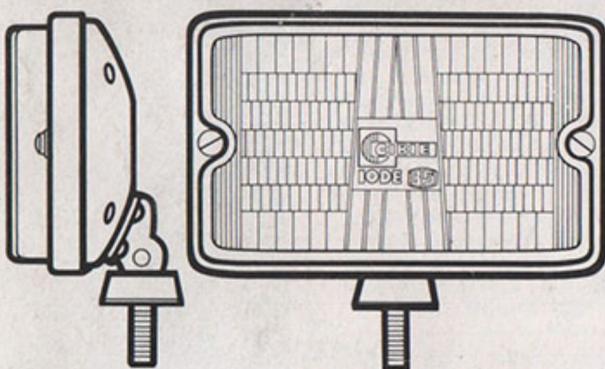
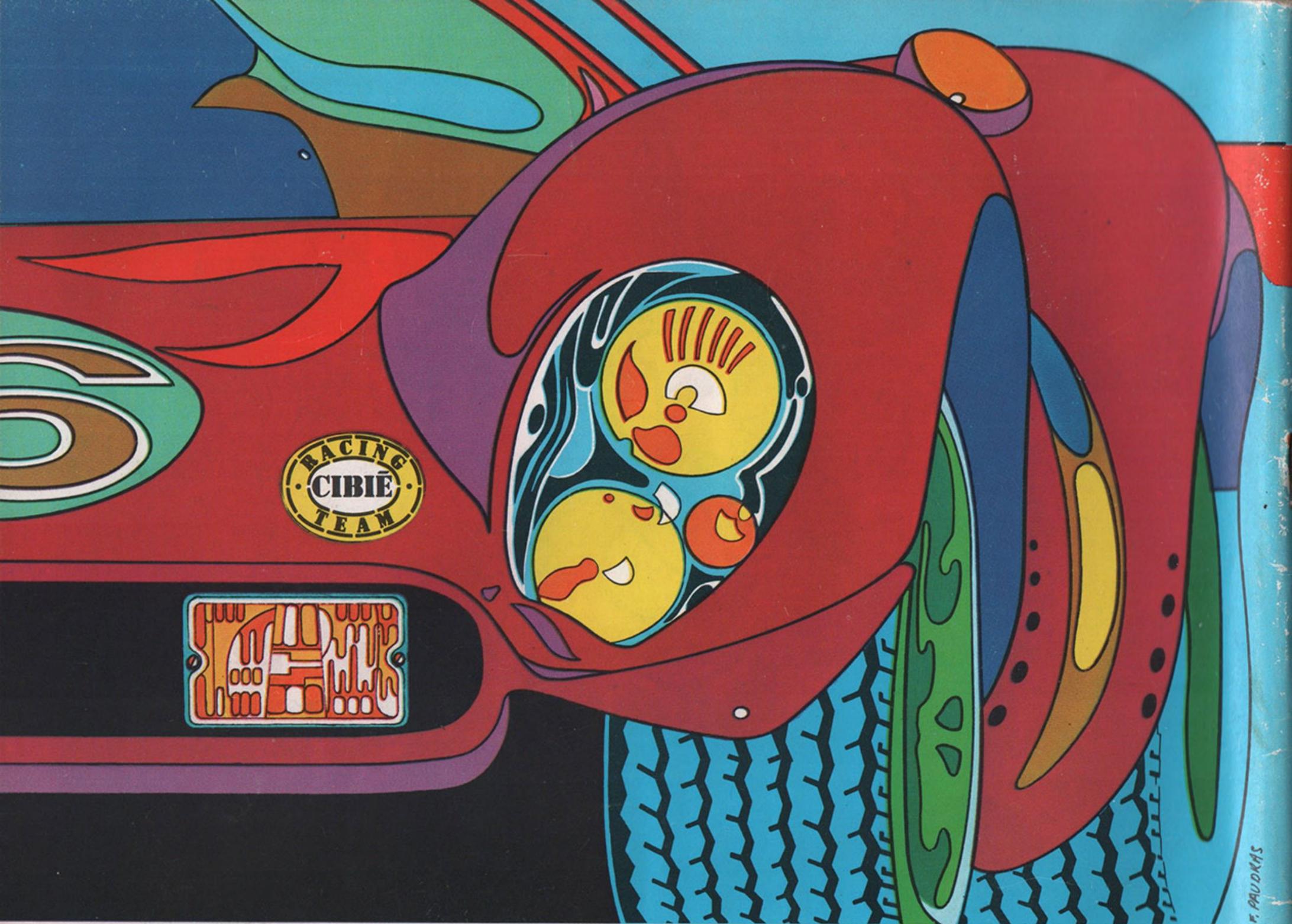
IGOL-FRANCE S.A. 130 Bd PEREIRE . PARIS 17° . TEL. : 425.90.98

PETITES  
ANNONCES  
champion

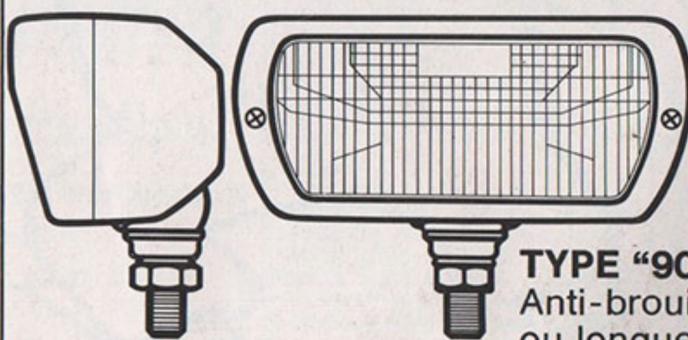
Prix de la ligne  
(TVA comprise) . . . . . 6,79 F

Nombre de signes  
(ou espaces) par ligne . . . . . 27

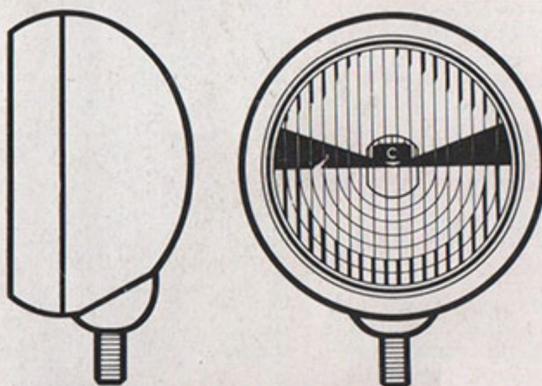
Le montant de l'annonce doit nous  
parvenir en même temps que le  
texte et avant le 1<sup>er</sup> du mois.



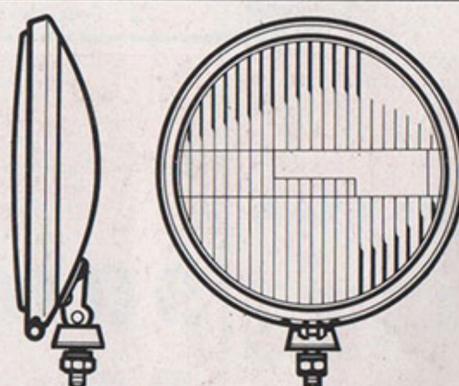
**TYPE "35"**  
Anti-brouillard  
ou longue  
portée



**TYPE "90"**  
Anti-brouillard  
ou longue portée



**TYPE "180"**  
**OSCAR DE  
LA ROUTE**  
Anti-brouillard  
ou longue portée



**TYPE "45"**  
Anti-brouillard  
ou longue portée

