

champion

Beltoise
essaie
l'Opel-GT
"Greder
Racing"

Le
phénoménal
Stewart

Moto :
quatre Grands
Prix

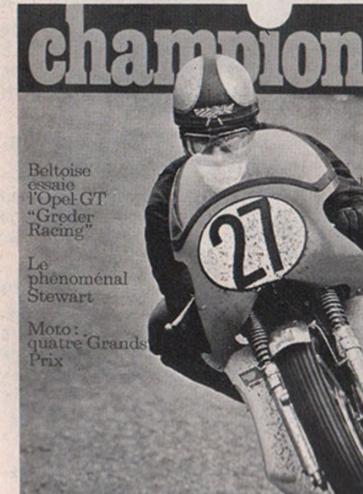


HOMME **no7**

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 35 FB — SUISSE : 3,20 FS
ITALIE : 480 L — N° 44 — DU 15 AOUT AU 15 SEPTEMBRE 1969

champion

HOMME **N°7**



SOMMAIRE - N° 44 du 15 août au 15 septembre 1969

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			4
CHAMPION A LU			6
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			9
ESSAI AUTO : OPEL GT "Greder Racing Team"	J. P. Beltoise	J. C. Delanghe	12
SHOPPING			17
UN MOIS DANS LA COURSE	José Rosinski O. de la Garoullaye	P. H. Cahier Tainturier DPPI	18
VOL A VOILE	O. de la Garoullaye		33
MODELISME			37
SLOT			38
ESSAI MOTO : YAMAHA TR 2	C. Lacombe	C. Lacombe	44
GP. ASSEN	C. Lacombe	C. Lacombe	50
GP. SPA			56
GP. SACHSENRING			62
GP. BRNO			68
CHAMPION ACTUALITÉS			74
COUVERTURE	Alan Barnett "Kirby Matchless"	C. Lacombe	
ENCART	Ford Escort Gr. 5	DPPI	

Nos essais de ce mois sont résolument sportifs : Beltoise a porté son choix sur une Opel GT revue, corrigée et améliorée par les soins d'Henri Greder, qui commercialise cette transformation. Lacombe a chevauché pour vous une vraie moto de course, la Yamaha TR2 qu'utilise Auréal dans les séries du championnat du monde, une compétition-client qui, malheureusement, n'est pas à vendre. Ce petit tour à Montlhéry a beaucoup plu à notre essayeur-reporter qui, par ailleurs a énormément voyagé : Assen en Hollande, Spa en Belgique, Sachsenring en Allemagne de l'Est, Brno en Tchécoslovaquie, Lacombe a suivi partout le « Continental Circus » en tournée. Rosinski a assisté, lui, à une autre épopée, celle du phénoménal Jackie Stewart et de sa Matra, qui est en train d'écrire sur ses impeccables trajectoires les premiers chapitres de sa légende. Enfin, de la Garoullaye est allé assister aux Championnats d'Europe de vol à voile : ce sport peu connu est pourtant passionnant, et peu coûteux à pratiquer. Il y faut de l'adresse et de la patience, mais aussi de la technique et du courage. Des qualités de Champion en somme, même si les grands oiseaux blancs n'atteignent pas 300 à l'heure... Le prochain numéro de Champion, se fera un peu attendre, mais ce sera reculer pour mieux sauter. En effet, ce sera notre spécial salon, que vous trouverez en vente le 20 septembre et non le 15 comme d'habitude, pour nous laisser le temps d'essayer pour vous le plus possible de nouveaux modèles sportifs. Et pour vous présenter, selon la tradition de Champion, un Salon Autos et Motos « qui bouge ».

Directeur général : Jean Lucas ■ Directeur de la rédaction : José Rosinski ■ Rédacteur en chef moto : Christian Lacombe ■ 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 Fb 350 ■ Autres pays : contre-valeur de F 35 ■ Photogravure et composition, Clichés-Union ■ Impression Paul Dupont ■ Dépôt légal 3^e trimestre 1969.

balade "tout à la douce"

Les vacances... à la découverte de coins perdus inondés de soleil.
Vous êtes heureux... Et votre voiture aussi !

Car Supershell, carburant propre à octane équilibré,
assure à votre moteur une carburation parfaite.
Il respire à fond sur l'autoroute,
s'économise en "balade", se repose au ralenti.

Que vous conduisiez "tout à la douce" ou "le pied au plancher",
Supershell donne à votre moteur une santé de Shell.
Faites le plein de Supershell,
le carburant des routes et des voitures d'aujourd'hui.

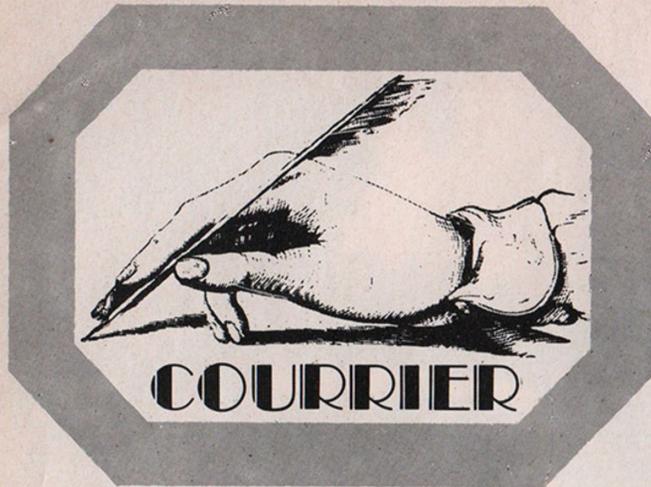
à tous les régimes une santé de Shell

supershell

"tous régimes"



PUBLICIS PB-E4



Jean-Claude FRAYCENON
de 49-Angers

voudrait connaître les avantages et les inconvénients résultant de l'utilisation de l'huile de ricin.

L'huile de ricin, d'origine végétale, possède un pouvoir lubrifiant et une onctuosité très élevés à haute température, ce qui la fait plus spécialement choisir sur des moteurs poussés dont les parties à graisser subissent des charges élevées. Mais, cette huile, qui offre des avantages réels sur le plan lubrification, impose des réserves, quant à l'utilisation. En effet, elle ne doit en aucun cas être mélangée à de l'huile minérale, ce qui impose donc en cas de changement de lubrifiant un rinçage soigneux avec une huile spéciale. En outre l'huile de ricin impose des fréquences de vidange très rapprochées (tous les 2 000 km environ); elle nécessite, lors des départs à froid, un certain temps de chauffage, étant assez longue à monter en température; et enfin, malgré la présence de certains inhibiteurs, les risques de gommage des segments ne sont pas exclus. En conclusion, à moins d'utiliser un moteur très poussé, une huile ricinée ne se justifie pas en pratique courante, même si son odeur est attrayante...

Jacky DECOURT à 46-Biars-sur-Cère,

voudrait savoir si des motocross seront organisés dans la catégorie 125 cc l'année prochaine en France et quelles seront les machines disponibles à cet effet.

Renseignements tirés du Bulletin d'Informations Express de la F.F.M., « il a été décidé d'accepter l'introduction d'une Coupe d'Europe Junior de Moto-Cross dans la classe 125 cc, devant entrer en vigueur (en principe) en 1970 et

comporter un minimum de 3 épreuves ». A priori, les machines utilisées devraient être celles qui prennent part actuellement à des épreuves similaires en Belgique et qui sont le plus souvent des CZ, des Bultaco ou des Dalesman Puch, marque chère à Joël Robert.

Louis DUPUIS de 60-Auneuil

ne comprend pas la signification des lettres TC et TI accolées à la marque ou au type de certaines voitures et il demande des éclaircissements.

TC, que vous voyez par exemple accouplé à Rover 2000, veut dire Twin Carburetors, tandis que TI, que l'on trouve jumelé à l'Alfa Romeo Guilia, signifie « Turismo International ». Il s'agit donc d'initiales à signification réelle, et non d'une simple numérotation comme on pourrait le penser.

Gilles LELIÈVRE à 94-Le Perreux-sur-Marne,

voudrait quelques précisions sur certains encarts et certaines couvertures de CHAMPION.

L'encart du numéro 34 représentait l'allemand Auerbacher levant la roue de son side d'une petite dizaine de centimètres environ. Le sidecariste figurant sur la photo centrale du numéro 38 étant aussi de nationalité allemande (Otto Kolle) et pilotait également un BMW Rennsport. C'est Skip Scott, pilote américain au volant d'une McLaren, qui avait les honneurs de la couverture du numéro 36, laissant celle du numéro 40 à la Lotus Seven dont l'essai était publié en pages intérieures. Quant à la photo d'encart du numéro 41 représentant la Porsche 917 de Stommelen, elle avait été prise au Mans par Manou Zurini, photographe de l'agence DPPI.

Dominique MALET de 91-Ste-Geneviève-des-Bois,

aimerait savoir si l'on a quelques chances de voir au départ des 24 Heures motocyclistes des pilotes tels que Read, Agostini, Carruthers.

Hélas, non. Les têtes d'affiche des Grands Prix Motocyclistes ne participeront pas à l'épreuve organisée à Montlhéry car il s'agit d'une manifestation nationale à laquelle les coureurs étrangers n'ont pas le droit de s'aligner. Mais, tous les meilleurs pilotes français devraient être de la fête et... on cherche encore des équipiers.

Daniel DELMAS de 92-Malakoff,

cherche à se procurer un casque-scaphandre comme en portent certains pilotes de F1.

Vous ne trouverez pas dans le commerce un tel casque qui n'est en vente nulle part. Bell (marque américaine) les distribue au compte-goutte et il est même difficile aux pilotes les plus connus de s'en procurer, alors nous autres...refrain connu.

Jean-Michel VILLEPREUX de 92-Vaucresson,

aimerait connaître la nouvelle adresse et le nouveau numéro de téléphone de la F.F.M.

La Fédération Française de Motocyclisme a quitté ses locaux de la place de la Concorde pour s'installer 36, rue d'Hauteville à Paris dans le dixième arrondissement. Le numéro de téléphone a de ce fait changé et c'est maintenant 824.56.40.

Jean-François LABONNE à 76-Rouen,

nous félicite de la qualité des petites voitures Champion qui sont vendues dans le commerce.

Mais ce n'est pas nous qu'il convient de féliciter, car nous ne sommes en aucun cas fabricant de miniatures, ni même, comme le croient certains, de bougies! Il s'agit de sociétés différentes n'ayant comme point commun qu'une raison sociale. Que voulez-vous, il y a Dupont et Dupond...

François BROUSSE de 66-Arles-sur-Tech,

ne connaissait pas la marque Zundapp avant de lire notre revue et il voudrait savoir si cette firme existe depuis longtemps ou s'il s'agit d'une toute nouvelle marque de moto.

Zundapp est une marque allemande de motocyclettes qui dès après-guerre produisait d'excellents petits deux-temps avant de produire des machines quatre temps. Cette marque dynamique existe toujours et sur le marché français les produits de cette firme sont assez

facilement disponibles compte tenu de leur importateur. Pour avoir tous renseignements complémentaires vous pouvez du reste lui écrire et voici son adresse : Ets Gottfried, 23, rue de Rouffach, 68-Mulhouse.

Jacques PLESSIER de 60-Beauvais,

voudrait connaître les cotes, le prix et la puissance approximative de l'Escort Twin Cam telle qu'on peut l'acheter dans le commerce.

La Ford Escort Twin Cam mesure 398 cm de long, elle fait 157 cm de large et 139 cm de haut. Ses voies sont de 129,5 et 132, l'empattement restant comme sur la 1100 cc de 239 cm. Avec ses 117 CV SAE et son faible poids de 785 kilos elle atteint plus de 180 km/h pour un prix de

Laurent SCATTA de 76-Rouen,

aimerait se procurer une moto Bridgestone qu'il trouve particulièrement rapide et esthétique.

Hélas, les Bridgestone ne sont pas importées en France. Mais, si vous tenez à chevaucher une machine japonaise l'éventail de marques en présence vous laisse tout de même le choix entre Yamaha, Honda, Kawasaki et Suzuki.

Didier DELEGER à Turbigen en Allemagne,

voudrait participer à des courses de côte avec un kart bi-moteur et il ne sait s'il peut concourir en Formule Libre.

En France, vous ne pouvez pas faire de course de côte avec un kart sauf si la catégorie est prévue, aussi l'autorisation de monter en Formule Libre vous sera refusée lorsque vous vous présenterez au départ. Il existe bien sûr la solution consistant à doter un châssis de kart d'une mécanique avec une boîte de vitesse, d'une carrosserie... mais, ce n'est plus du karting.

Olivier ARNOULD de 92-Neuilly-sur-Seine,

ne sait combien de voiturées à trois roues sont actuellement produites et il aimerait savoir si toutes les marques en produisant sont britanniques.

Trois maisons fabriquent actuellement des voiturées à trois roues et seule l'une d'entre elles n'est pas anglaise. Il s'agit d'une usine grecque qui construit sous licence, mais sous son propre nom (Alta 200 et anciennement Attica), la voiturée allemande Fuldambobil qui n'est plus produite en Allemagne depuis 1966. Les deux autres marques, Bond et Reliant, ont maintenant fusionné bien que les modèles différents subsistent encore.



Dans une heure, ce monsieur conduira à 140 à l'heure...

Rien d'étonnant dans ce cas si, en pleine digestion, après un bon déjeuner, tant d'accidents graves se produisent.

Combien de fois entendez-vous dire «...il faut vous arrêter là, ils ont un gras-double à la lyonnaise formidable...» ou bien encore: « Pour 12 F, vous avez: hors-d'œuvre, entrée, plat, fromages, dessert et un petit Beaujolais dont vous me direz des nouvelles... ».

Tout cela est tentant. Avouez que vous vous laissez tenter.

Ensuite, la paupière lourde, l'œil pesant, l'esprit somnolent, les réflexes ralentis, vous partez, comme ça, au volant, saisi d'une belle euphorie. Qu'importe la vitesse, c'est toujours trop vite quand vous êtes dans cet état-là. C'est à ce moment que vous pouvez tuer quelqu'un ou vous faire tuer.

Bêtement.

La France est un merveilleux pays pour la gastronomie, mais gastronomie et conduite automobile sont radicalement incompatibles.

Bon.

Alors, prenez un repas léger, sinon vous risquez de terminer votre digestion à l'hôpital.

Sécurité Routière

champion ALU



GRAND PRIX 10
par Louis T. Stanley
W. H. Allen

Louis Stanley est l'une des figures les plus connues et aussi l'une des plus controversées du Monde de la Course. Tous les ans, il sort un recueil des plus complets dans lequel il analyse l'univers du Championnat du Monde des Conducteurs, volume qui, d'après Graham Hill, est « une vue des Grands Prix à travers une porte jamais ouverte au public enthousiaste ». Plus que jamais le numéro 10 de « Grand Prix » retrouve son esprit propre et ses qualités des années précédentes. Ses pages sont pleines d'observations judicieuses et sagaces. Toutes les personnalités faisant partie du gotha des Grands Prix sont livrées au lecteur avec force détails, ce qui les rend vivantes au possible. S'il fallait critiquer ou censurer à tout prix, l'on pourrait dire que cela manque parfois de nuance. La caméra de l'auteur a figé la tension, les anxiétés, les triomphes et tragédies qui caractérisent la lutte engagée pour le titre. On peut ne pas partager quelques avis ici exprimés, mais force est de reconnaître que chaque aspect est vraiment passé au microscope et que l'auteur n'hésite pas à prendre position. A ne pas manquer pour 45 F.

LA TORELLA TIGER
par Graham Hill et Robert Martin
Collection Plein Vent (Laffont)

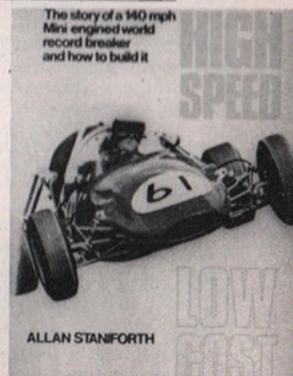
Graham Hill à la plume n'égale pas Graham Hill au volant. C'est la conclusion à laquelle on arrive au bout des quelques deux cents vingt pages de « La Torella Tiger », livre qu'il a écrit pour les jeunes en collaboration avec Robert Martin. Cependant, il ne faudrait pas croire que pareil jugement signifie que ce roman imagé et alerte est un fatras de platitudes, et qu'il n'est que difficilement lisible. Un bon point pour lui, déjà, avec les scènes de courses réellement traduites de la réalité. Là, Graham n'a pas du avoir trop de mal, et lorsque les jumeaux Torella sont au volant, il n'est pas compliqué de se sentir dans leur situation tellement on sent que c'est

vécu. D'ailleurs Hill a du bien connaître les Torella, ou les penser longtemps en imagination, car il nous brosse des personnages extrêmement vivants, avec leur petit caractère. Et c'est ce qui sauve le roman d'une intrigue qui, en elle, n'a rien d'enchanteresse... Prix : 10,20 F.



MÉCANIQUE AUTOMOBILE
par William H. Crouse
Mc Graw et Hill

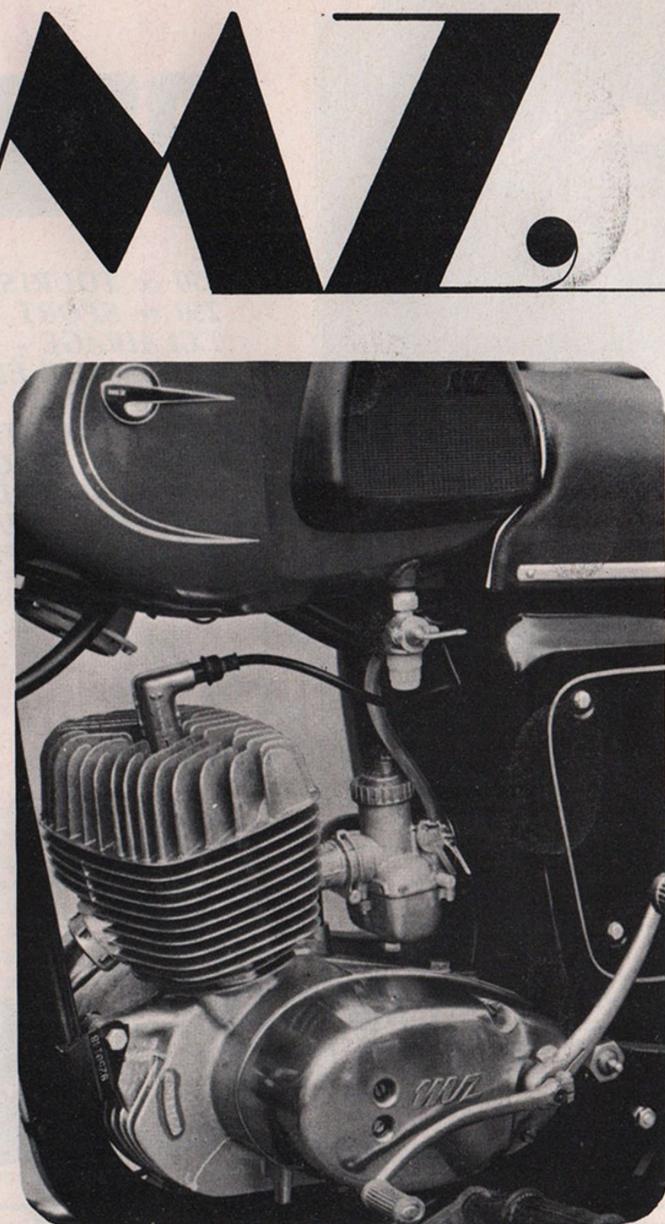
Voici pour la première fois dans cette rubrique un livre édité au Canada. Il est traduit en notre langue et sera donc aisément compréhensible par tous « Mécanique Automobile » est un peu un livre de classe puisqu'en fin de chaque chapitre traitant d'un sujet... mécanique, vous trouverez un questionnaire de révision et des données d'exercices pour vous rendre compte de la parfaite connaissance ou de l'assimilation complète de ce que vous venez de voir. Tous les constituants d'une voiture sont disséqués, expliqués en 43 chapitres avec de multiples croquis et dessins en quelques 600 pages. Ce sera la bouquin passionnant pour l'amateur épris de bricole, et un livre particulièrement indigeste pour ceux qui n'ont aucune envie de comprendre comment le piston fait marcher la machine. Très bien présenté, d'une élégance sobre, ce volume intéressant n'a qu'un seul petit travers : son prix de 87 francs, ce qui pour un précis de mécanique (si bien fait soit-il) fait un peu cher...



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

HIGH SPEED, LOW COST
par Allan Staniforth
PSL

Si ce livre écrit en Anglais était arrivé avant le début des vacances, nous aurions pu voir une multitude de petites monoplaces s'affronter à la rentrée... Un des problèmes les plus importants auquel doit faire face un nombre toujours croissant d'« enthousiastes » qui tentent de construire leur propre voiture de course est, sans nul doute, de trouver des documents leur permettant de résoudre les problèmes techniques qu'entraîne inévitablement une telle ambition créatrice. Ce livre raconte comment Allan Staniforth construisit sa monoplace Terrapin avec laquelle il se tailla quelques fort jolis succès. En plus des informations détaillées nécessaires à l'élaboration et la mise en chantier d'une mini monoplace de course de côte capable de vitesses frisant le 200 à l'heure, ce bouquin renferme un trésor d'informations pour tous les constructeurs amateurs. Si les plans, photos, croquis et autres schémas publiés dans ce recueil ne vous paraissent pas suffisamment explicatifs, ne vous inquiétez pas. A l'intérieur, vous trouverez une petite carte vous permettant d'obtenir la reproduction complète des plans constructeurs... le tout pour 47 francs. Quand on vous disait que le titre pouvait se traduire par « Haute vitesse à bon marché ».

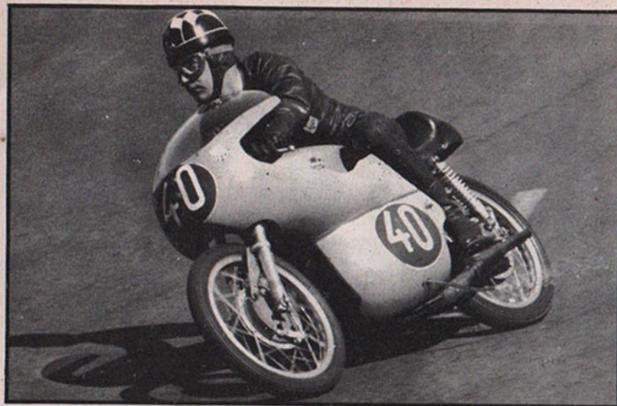


IMPORTATEUR

P. BONNET

**78 AV. DU GENERAL LECLERC
92. BOULOGNE. BILLANCOURT S25.47.11.**

Préférez un spécialiste qui vous assurera : Service après vente · Pièces détachées d'origine · Reprise · Long crédit... etc.



en compétition,
à la ville...

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

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

TOUTES MARQUES
FRANÇAISES OU ÉTRANGÈRES

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

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

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

CARENAGES, ACCESSOIRES, VETEMENTS DE SPORT, VELOS PLIANTS

● REPRISES . CREDIT . OCCASIONS

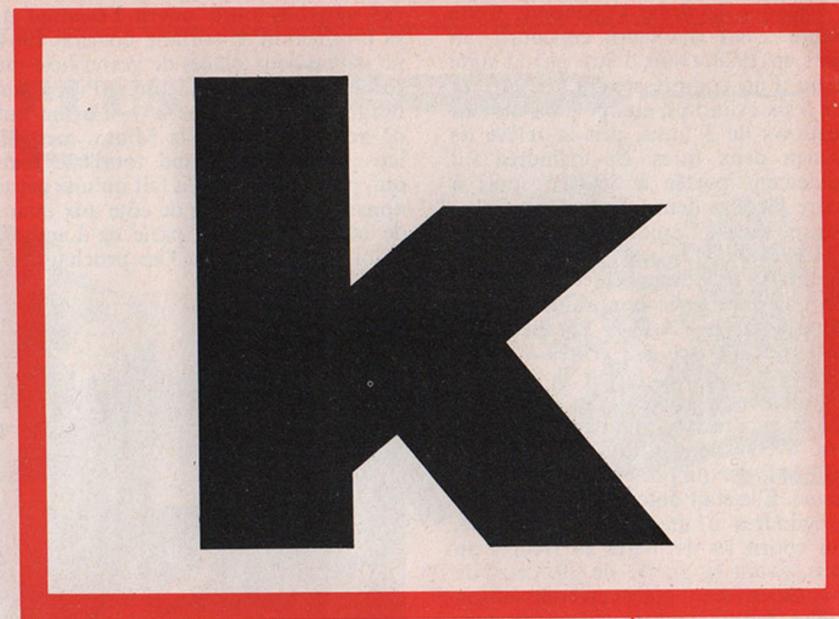
fermé le mercredi, ouvert le dimanche matin



MOIOS

**dictionnaire
du
sport
automobile**

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



Keeton :

Cette firme américaine de Detroit produisait entre 1910 et 1914 des voitures ressemblant beaucoup aux Renault des mêmes années. On parla beaucoup de Keeton à Indianapolis où la marque avait engagé une voiture de grosse cylindrée à laquelle les journaux s'intéressèrent beaucoup à l'époque, mais qui ne répondit pas aux espoirs placés en elle.



Kieft :

Marque britannique qui se consacra à la construction de voitures de sport et de compétition. Cette maison commença par produire en 1950 un Racer 500 équipé d'un moteur Norton que Stirling Moss conduisit à ses débuts. D'autres de ces monoplaces furent équipées de moteurs 1100 cc Coventry Climax ou de 1500 MG. Une de celle-ci participa du reste à des courses en France vers 1952-53. C'était une voiture de sport carrossée en tank, à conduite centrale et à roues en alliage léger. Kieft fabriqua également au début de la Formule Junior quelques voitures qui ne s'avèrent pas à la hauteur, et la maison cessa toute activité en 1961.



Kling Karl :

Né en 1910, ce pilote allemand connut la consécration en 1954 lorsqu'il fit partie de l'écurie Mercedes en F1. Ce fut l'année de ses plus beaux succès pendant laquelle on le vit finir deuxième au GP de France, septième en Angleterre, quatrième au GP d'Europe au Nurburgring, cinquième en Espagne sans compter une belle victoire à l'Avus au Grand Prix de Berlin. Mais bien avant cela, Kling avait fait parler de lui en conduisant vite et sûrement des voitures d'un tout autre style allant de la F2 à la grosse berline de tourisme. De son palmarès fourni, il semble falloir mettre en exergue sa victoire à la « Carrera Panamericana » et sa deuxième place aux Mille Miles en 1952. Après avoir décidé de raccrocher, Kling resta dans le service actif toujours pour le

compte de Mercedes pour lequel il devint directeur sportif. C'est lui qui à ce titre, s'occupa des dernières courses routières et rallyes dans lesquelles des voitures frappées de l'étoile à trois branches furent engagées.



Kowlorat

Le comte Kowlorat était un gentilhomme autrichien qui participa à de nombreuses courses avant 1914 au volant d'une monstrueuse Laurin Klement. Après la guerre en 1919, c'est lui qui fournit à la firme autrichienne Austro Daimler les fonds nécessaires à la construction des célèbres petites 1100 cc et 1500 cc, quatre cylindres à deux arbres à cames en tête, dessinées par Ferdinand Porsche. Il prit également le départ de plusieurs compétitions au volant de ces voitures-ci, mais sans grand succès.



Kurtis Kraft

Petite firme américaine qui fabriqua quelques voitures de sport, dont les dessins furent repris ensuite par la marque Muntz. Ces autos ressemblaient beaucoup au châssis Kurtis Kraft utilisé à Indianapolis et muni du quatre cylindres Meyer and Drake, qui était la grande spécialité de la maison. Pendant quelques années les châssis Kurtis Kraft fournirent une partie importante des 33 voitures au départ de la célèbre course américaine. C'est l'avènement des voitures à moteurs arrière qui devait amener la disparition de la firme.



La Buire

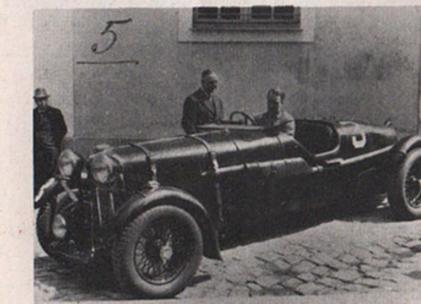
La période sportive de cette marque lyonnaise se divise en deux parties. Les

ateliers de La Buire fabriquèrent avant la première guerre mondiale des grosses voitures de luxe dont furent dérivées quelques voitures de compétition. Ces voitures, type course, étaient vendues à la clientèle et on les vit surtout en course de côte. Après la guerre, une voiture de deux litres fut produite et ceci jusqu'à la disparition de la marque en 1930. On vit au départ du Grand Prix de l'A.C.F. Tourisme en 1925 s'aligner un modèle sport de la marque (en fait une GT d'aujourd'hui), et une de ces voitures fut également carrossée en berline profilée, style très en avance pour l'époque. Mais les La Buire ne devaient remporter que des succès locaux.



Lagonda

La célèbre marque anglaise Lagonda est malheureusement aujourd'hui en sommeil, mais son épopée sportive remonte à 1905, cela dans le champ motocycliste. En 1921, Oats, un spécialiste de Brook-



lands, conduisait une brillante voiture de la marque qui se mit souvent en vedette sur l'autodrome britannique. Mais c'est avec la quatre cylindres 2 litres de sport à deux arbres à cames

en tête que la firme s'épanouit. Cette voiture allait d'ailleurs concourir au Mans en 1928 avant d'être par la suite munie d'un compresseur. Puis un modèle à six cylindres, équipé d'un moteur Meadows de 3 litres, prit la relève de l'ancien deux litres. Sa cylindrée fut rapidement portée à 3500 cc puis à quatre litres et demi. C'est l'une de ces voitures dite « Rapide » qui enleva les 24 Heures du Mans en 1935 pilotée par Hindmarsh et Fontes. On vit aussi une Lagonda participer honorablement au Grand Prix de l'A.C.F. Parallèlement une petite 1100 cc à 2 arbres à cames en tête, la Rapier, faisait la joie des « sportsmen ». Le nouveau modèle de 1935 est encore dans toutes les mémoires. C'est W.O. Bentley qui, après avoir quitté la firme qui porte son nom, l'avait dessinée. Elle était dotée d'un magnifique 12 cylindres à un ACT par groupe. Pour courir les dernières 24 Heures du Mans, avant la guerre de 39, deux de ces voitures furent grées en compétition et elles terminèrent troisième et quatrième de l'épreuve. Une de ces mêmes voitures fut ensuite engagée à Indianapolis en 1946 sans obtenir le même succès. Après guerre, le nom de Lagonda passa aux mains de David Brown qui avait déjà fait l'acquisition d'Aston Martin. Les Lagonda n'étaient plus à cette époque que des versions de luxe et à châssis long de la 2.5 l Aston Martin. Toutefois, en 1954, une très belle voiture de sport en douze cylindres en V et à deux arbres à cames en tête (quatre par groupe fit son apparition aux 24 Heures du Mans. Seuls des ennuis électriques l'empêchèrent de terminer alors qu'elle se comportait plus qu'honorablement. Depuis 1963, aucune nouvelle Lagonda n'a été construite, mais David Brown peut faire ressortir la marque quand il le désirera.



Lambert

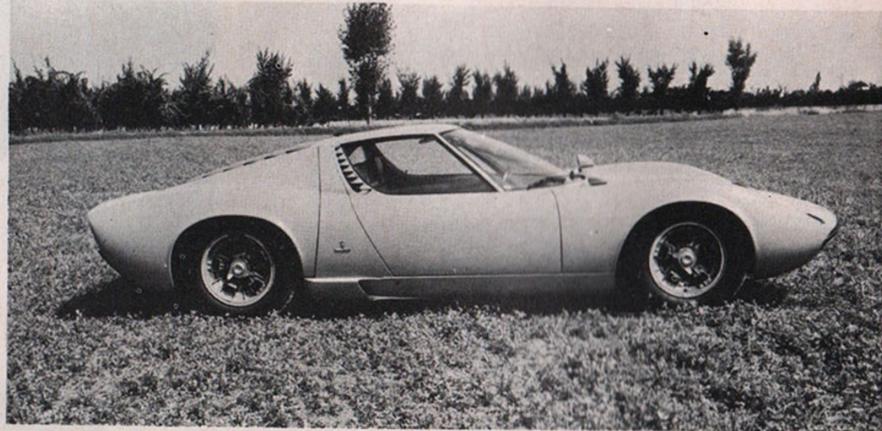
Le constructeur français Germain Lambert s'est aujourd'hui retiré près d'Auxerre où il prépare un original petit musée. Il consacra sa vie entière à l'automobile et toutes ses voitures depuis 1926 furent munies d'une suspension indépendante. Il utilisa surtout le moteur Ruby, mais présenta également une petite voiture équipée d'un moteur de moto de marque Chaise de 350 cc. Il fut le dernier à se servir des mécaniques Ruby qu'il avait transformées, et sur lesquelles il gagna près d'une quinzaine de chevaux. Dans un des derniers Bol d'Or en 1951, il remporta sa catégorie ce qui peut être considéré comme le fleuron de la marque. On lui doit également un joli coupé profilé qui fut exposé au Salon de Paris, et qui était muni d'une suspension originale.



Lamborghini

Cette marque initialement se consacrait à la fabrication de tracteurs et de maté-

riel agricole lourd ouvrit l'éventail de sa production en sortant, courant 1964, un coupé deux places de grand luxe mu par un moteur de 3,5 litres. Puis Lamborghini présenta une 2 + 2 avant que de nous gratifier de la Miura, merveilleuse voiture de grand tourisme mais qui, pour l'instant, n'a fait qu'une petite apparition en course de côte aux mains de Mitter. Mais on parle de Lamborghini en compétition l'an prochain...



Lancia

Lorsqu'il fonda sa propre société en 1910, Lancia était à l'époque un des pilotes vedettes de chez Fiat. Il construisit avant la première guerre quelques grosses voitures de course qu'il conduisit lui-même rarement, les autos ne s'avérant pas très compétitives. Son nom allait passer à la postérité avec la célèbre Lambda, une 2,5 litres quatre cylindres à culbuteurs, à châssis monocaque et à suspension indépendante. Ces voitures participèrent dans une version poussée et raccourcie à différentes grandes épreuves comme les Mille Miles ou les 24 Heures de Belgique. La plus grande histoire sportive de

dont le modèle client roulait tous les jours à 185 km/h furent même engagées au 24 Heures du Mans. Les succès obtenus par l'Aurelia encouragèrent Lancia à construire de grosses voitures de sport de compétition, des 3,3 l V6 à quatre arbres à cames en tête. Elles devaient se tailler de nombreux succès dont les fleurons sont un triplé à la Pan-Américaine en 1953 et les victoires obtenues en 1954 à la Targa Florio et aux Mille Miles. Une voiture de F1 2500 cc, très originale avec un V8 à 4 ACT, fut également construite. Elle était dotée de deux réservoirs d'essence latéraux logés entre les roues de chaque côté du cockpit. Des ennuis financiers empêchèrent

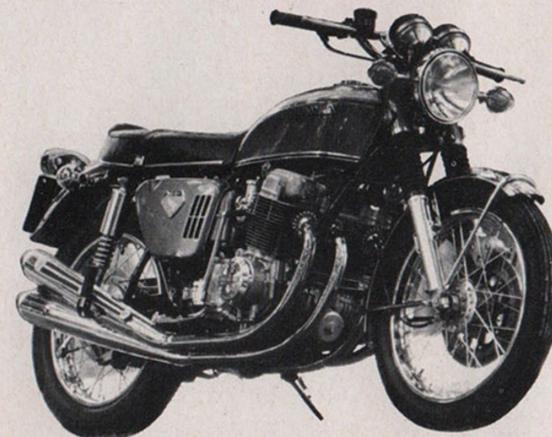


Lancia commença vers 1950 avec la célèbre Aurelia, œuvre du non moins célèbre Jano. Ce coupé de sport de 2,5 litres avait une invraisemblable tenue de route et gagna de très nombreux rallyes dont Liège-Rome-Liège en 1953 et le Rallye de Monte-Carlo en 1954. Ces voitures

de la mettre totalement au point, et les voitures furent offertes à la maison Ferrari. Passée en d'autres mains, Lancia reprend maintenant la compétition avec ses rapides petites Fulvia, qui, au départ de maints rallyes, sont souvent considérées comme favorites.

NE CHERCHEZ PLUS AUX 4 COINS...

VENEZ LA VOIR TOUT DE SUITE



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

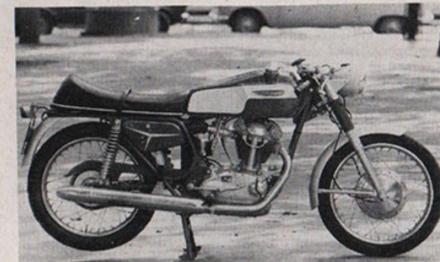
CHEZ PSALTY

1^{ER} SPECIALISTE HONDA DE FRANCE

C.T.C. - 80, AVENUE DES TERNES - PARIS 17^E ETO. 55.52.

SENSATIONNELLE LA GAMME

DUCATI



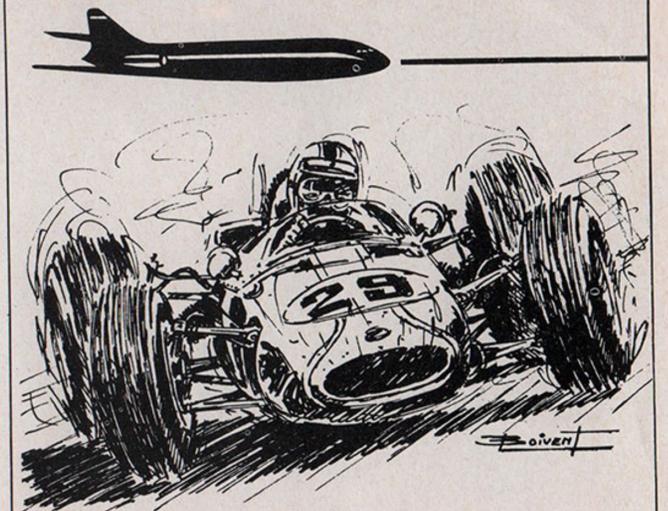
250 MACH/1
5 vitesses

CHAMPIONNE DE FRANCE 1967-1968 : 3 800 T.T.C.
PLUS DE 100 VICTOIRES DANS LE MONDE
3 850 T.T.C.

ROBUSTES
ÉLÉGANTES
SÛRES
RAPIDES
ÉCONOMIQUES



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



GRAND PRIX D'ALBI

les 13 et 14 septembre 1969

PAR AIR INTER

330 F

comprenant :

- Départ PARIS-ORLY sur TOULOUSE, le Samedi 13 Septembre à 7 h 15.
- Navette aéroport, hôtel, chambres double, petit déjeuner. Supplément 10 francs pour chambre individuelle.
- Transport par autocar sur le circuit, places réservées les samedi et dimanche dans l'enceinte de ravitaillement et circulation générale.
- Retour le Dimanche 14 Septembre à 20 h 30, arrivée PARIS-ORLY à 22 h 10.

INSCRIPTION POUR LE GRAND PRIX D'ALBI

par AIR INTER

Je désire retenir place (s)
à l'occasion du GRAND PRIX D'ALBI les 13 et 14 SEPTEMBRE 1969 par AIR INTER.
NOM
ADRESSE
VILLE
DÉPARTEMENT
N° Téléphone

A retourner à AIR INTER - Représentation Locale Paris
12, Rue de Castiglione - PARIS (1^{er})
Tél. : RIC 07-69 - Poste 75.69

Opel présentait il y a deux ans sur son stand du salon de Paris un prototype extrêmement révolutionnaire pour la marque, en raison de sa ligne agressive et très sportive. Un an après, le rêve s'était transformé en réalité, et l'Opel GT devenait la première voiture de sport construite par la filiale allemande de la General Motors.

Dans sa version « production », elle était un peu moins belle, peut-être, mais certainement plus utilisable pour rouler sur la route. Depuis sa présentation, le succès de cette voiture est indéniable. Mais ses performances, suffisantes bien sûr, ne sont pas tout à fait aussi compétitives que l'on pourrait l'espérer si l'on considère que cette stricte deux places, très profilée au point d'être dépourvue de coffre à bagages accessible de l'extérieur, est mue par un moteur de 1900 cc à un arbre à cames en tête. C'est la mécanique qui équipe également la Kadett Rallye 1,9 S. Rappelons donc qu'il s'agit d'un quatre cylindres en ligne construit en fonte, de dimensions super-carrées (93 x 69,8 mm) dont le vilebrequin tourne sur cinq paliers. C'est en partant de cette idée, que la voiture pouvait être facilement améliorée sur le plan de la performance pure sans rien lui ôter de son agrément d'utilisation, qu'Henri Greder a mis au point un « Kit » destiné à améliorer

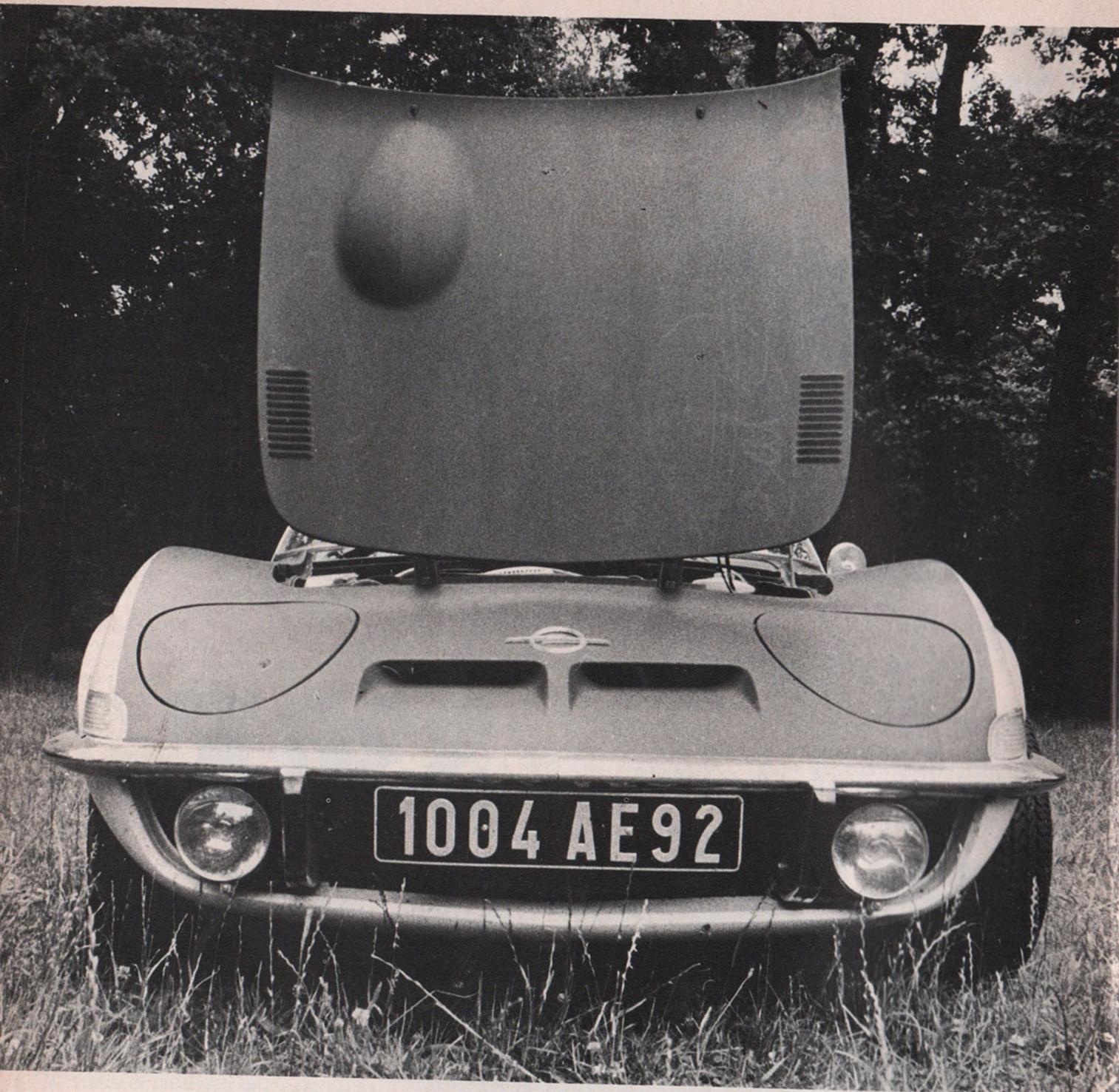
les caractéristiques routières de la voiture. C'est là l'objet de notre essai: « Transformation Greder Racing Team sur Opel GT ».

En quoi consiste la transformation?

Les suspensions sont abaissées de 5 cm par l'adoption de nouveaux ressorts qui sont par la même occasion plus souples à l'arrière. Les nouveaux amortisseurs utilisés sont des de Carbon. Les voies sont élargies de 5 cm par l'intermédiaire de toises disposées entre roues et moyeux. Les jantes de notre essai étaient de marque « GT », de 5 1/2" x 13" à l'avant et 6" x 13" à l'arrière. Mais il est possible d'élargir les jantes en tôle d'origine jusqu'à 6". Évidemment, ces modifications n'altèrent en rien l'architecture super-clas-

siq-
sique de la voiture avec sa caisse auto-
porteuse dont la propulsion est assurée par les roues arrière au moyen d'un essieu rigide. Côté mécanique, le 4 cylindres à arbre à cames en tête a été naturellement l'objet du plus gros travail. « Titi » change l'arbre à cames et, bien sûr, les ressorts de soupapes, de façon à pouvoir faire passer le régime maxi. de 6000 à 6500 t/mn. Au Greder Racing, on monte une nouvelle pipe d'admission recevant un carburateur Weber horizontal 40 DCOE à la place du vertical counpound d'origine. Et un nouveau joint de culasse de 4/10^e est adopté à la place de celui d'origine, ce qui augmente sensiblement le taux de compression.

Puis le système d'échappement est modifié selon deux formules : l'une, assez simple, conserve le collecteur d'origine comme pour notre essai, et l'autre, plus élaborée, fait davantage penser à un pot réservé à l'usage de la voiture en compétition. Élément indispensable enfin à cette transformation, un radiateur d'huile



essai par Jean-Pierre Beltoise

OPEL
GT TRANSFORMATION
GREDER RACING TEAM



OPEL GT GREDER RACING



vient compléter le « Kit » du Gréder Racing Team. On le voit, on n'atteint rien de fondamental non plus par ces modifications, tout au moins en ce qui concerne le positionnement de la mécanique que l'on trouve toujours en position centrale-avant, en arrière de la traverse de suspension. Celle-ci est, rappelons-le, constituée de la façon suivante : un ressort à lames transversal, des triangles superposés de longueur inégale, amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis. C'est ainsi qu'est obtenue une répartition des masses égale entre l'avant et l'arrière (alors que l'on sait que le premier prototype de la GT avait plus conventionnellement son moteur à cheval sur le train avant, et donc un centrage des masses inégal).

L'essai

Il ne m'avait jamais été donné auparavant de piloter une Opel GT de série, et je me dois donc de vous donner mes premières impressions.

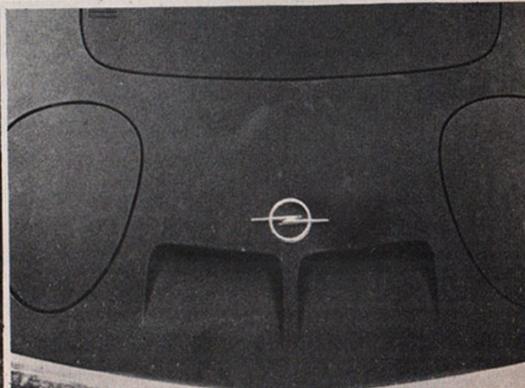
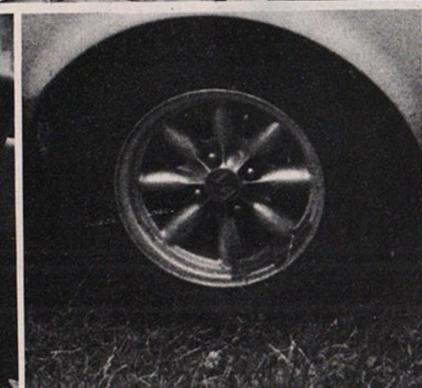
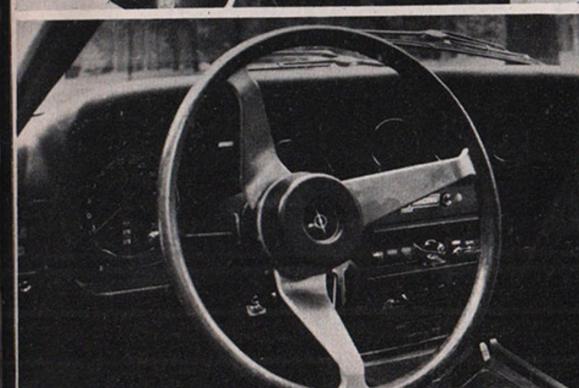
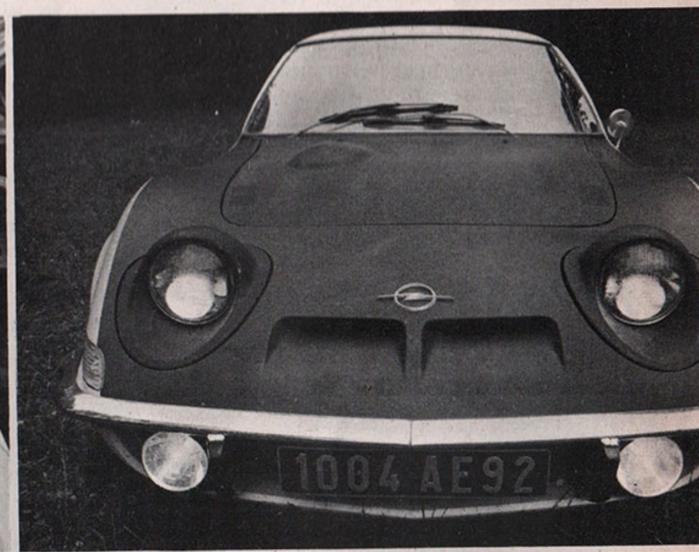
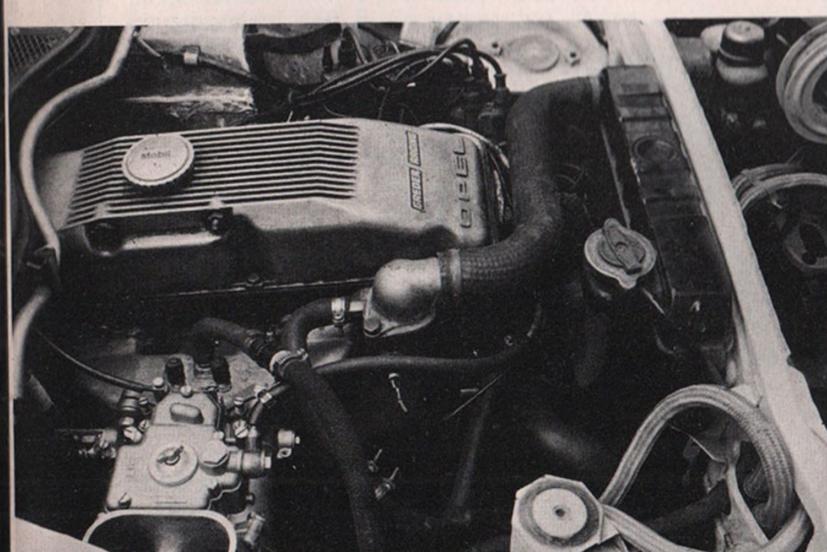
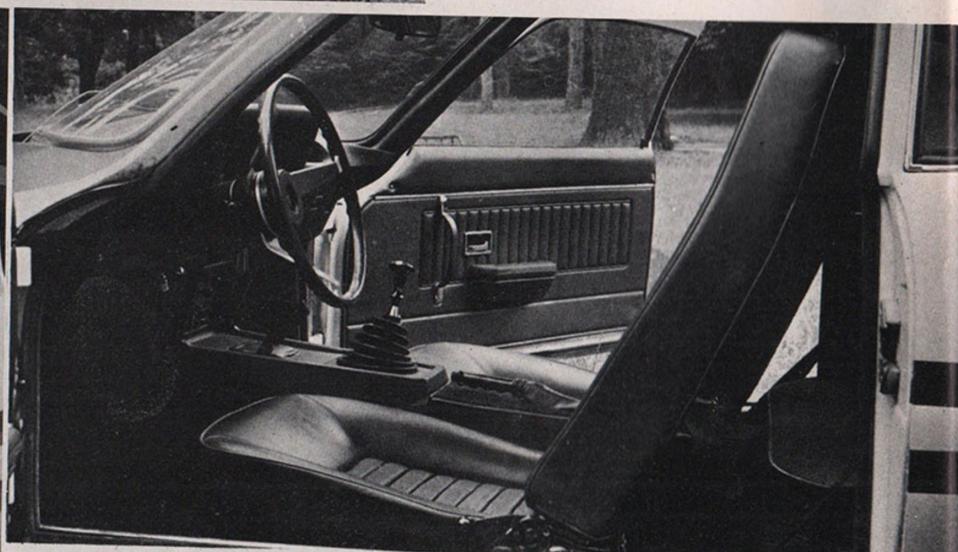
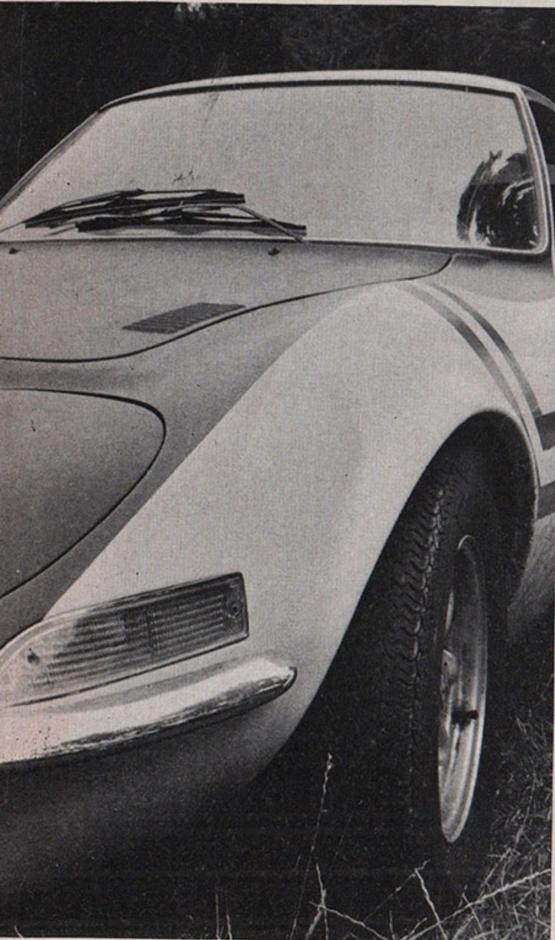
La ligne de la voiture, qui reprend de très près celle de la Matra Jet 6 en ce qui concerne la partie avant, est agréable par son aspect aérodynamique et effilé, bien qu'on puisse lui reprocher une certaine étroitesse qui n'est pas la caractéristique des voitures de sport mo-

dernes. J'ai beaucoup aimé la finition d'ensemble, surtout à l'intérieur de l'habitacle. L'aménagement est parfaitement distribué, avec un excellent emplacement prévu pour le poste de radio, un cendrier réellement utilisable, ce qui n'est pas toujours le cas, un levier de vitesses tombant juste en main, une commande de phares escamotables bien conçue et pratique (quoique d'une manœuvre assez rude), une grande montre de tableau de bord, un allume-cigare, sans compter l'agréable volant de petit diamètre. Par contre, beaucoup de petits détails sont critiquables : des leviers de vitres très difficilement manœuvrables, un trop minuscule coffre à gant, pas de compteur journalier, ce qui paraît pourtant plus important qu'une montre ou à fortiori un allume-cigare que tout fumeur porte avec lui. Pour une personne de ma taille (1,70 m) l'ampèremètre et le cadran de pression d'huile sont cachés par la jante du volant, ce qui est très ennuyeux. Et d'autre part, les moitiés basses du compteur de vitesse et du compte-tour sont tout aussi invisibles, ce qui ne présente toutefois pas autant de désagréments. Mais ce que je n'ai pas aimé du tout, surtout dans une voiture à caractéristiques sportives, c'est la commande d'essuie-glace mal placée au tableau de bord,

et très difficilement accessible, comme celle de l'avertisseur au centre du volant. Quant à l'emplacement réservé aux bagages, il n'existe que derrière les sièges, moyennant une accessibilité nécessitant des efforts et des contorsions inhabituelles, chose qui, me direz-vous doit pouvoir être acceptée par le vrai sportif... L'utilisation routière à relativement basse vitesse et bas régime est très agréable, le « gonflage » ne l'a nullement altérée. La visibilité est plutôt bonne, en particulier vers l'arrière grâce à un rétroviseur bien placé. L'insonorisation est correcte et la douceur générale des commandes rend la conduite très agréable. La direction à crémaillère est même si douce que l'on penserait presque à un système à vis. Sa démultiplication est très bien choisie, 3 tours $\frac{1}{4}$ de butée à butée. Les hauts sièges sont assez confortables, bien que comme sur 90 % des voitures hélas, mal dessinés, c'est-à-dire sans soutien suffisant au niveau des cuisses et des reins. Dès que l'on roule beaucoup plus vite, et d'une manière sportive, on s'aperçoit alors que la direction manque un petit peu d'instantanéité de réponse, que les freins tirent un petit peu à droite (peut-être était-ce particulier à ma voiture d'essai?) et qu'ils s'échauffent, que la manœuvre des trois pédales, possible à

l'arrêt, n'est plus suffisamment précise en mouvements rapides et qu'un trou très important existe entre le deuxième et le troisième rapport. De ce fait, l'effet d'accélération ressenti est particulièrement médiocre entre 80 et 100 km/h. Pour en terminer avec ce qui pourrait être mieux, je regrette que, comme dans la Porsche, la base du pare-brise soit trop haut placé pour une voiture moderne, mais ce n'est là qu'une opinion toute personnelle.

Cependant, ces quelques petits défauts ne m'ont pas fait oublier que l'Opel GT paraît extrêmement robuste à l'utilisation, qu'il est très facile d'en tirer un bon parti en conduite sportive grâce à une tenue de route particulièrement bien équilibrée, ceci malgré une suspension arrière assez raide et qui rappelle un peu celle de la Honda 800. D'ailleurs, l'un dans l'autre, l'Opel GT fait beaucoup penser à ce que pourrait être une grosse Honda 800. On peut voir là les raisons de son succès : jolie ligne jeune et sportive, finition remarquable, rapport prix-performances extrêmement intéressant. Mais si la Honda utilise une mécanique sophistiquée pour y parvenir, l'Opel GT, basée sur l'utilisation d'éléments de grande série, présente aussi l'avantage d'un entretien peu coûteux et sans grandes difficultés.



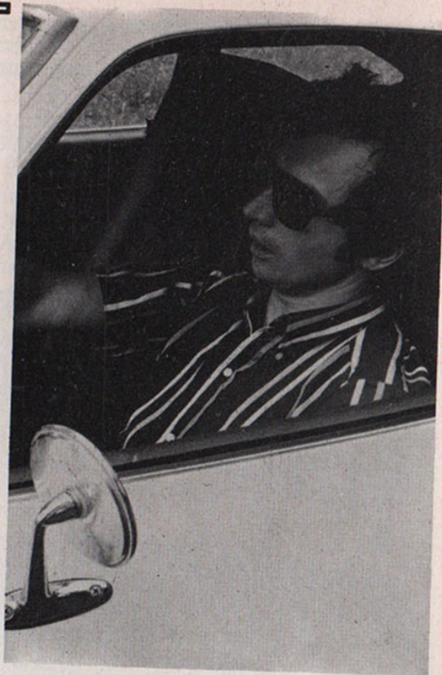
OPEL GT

GREDER RACING

Performances

Celles de l'Opel GT sont déjà plus qu'honorables dans sa version de série. La transformation Greder y ajoute ce zeste qu'apprécient toujours les fanatiques, les amoureux du sport. Voici un tableau permettant de comparer ces chiffres :

OPEL GT SÉRIE		OPEL GT GREDER RACING TEAM
400M DA	17"5	17"1
1000M DA	33"2	32"2
Vit. Maxi.	175,07	183,5



Fiche technique

Moteur : 4 cylindres en ligne, construction fonte, refroidi par eau. 1 ACT (chaîne). 93 x 69,8 mm : 1 897 cc. Taux de compression : 9'5 : 1. Un carburateur Weber 40 DCOE. 90 CV DIN à 5 100 t/mn. 14,9 kgm DIN de 2 500 à 3 100 t/mn.

Transmission : Embrayage monodisque sec, à diaphragme BV à 4 rapports synchronisés. Rapport du pont : 3,44 : 1.

Châssis : Caisse autoporteuse. Susp. AV à roues indép. par ressort à lames transversal, triangles superposés inégaux, amort. télesc., barre anti-roulis. Susp. AR à essieu rigide, jambes de force, barre Panhard, ressorts hélic. amort. télesc. de Carbon, barre anti-roulis. Direction à crémaillère. Freins dble circuit disques AV, tambours AR, non assistés. Jantes alliage GT 5 1/2 x 13 à l'AV et 6 x 13 à l'AR. Pneus Kléber Colombes V 10 195 x 13.

Équipement : Ceintures sécurité, rétro JN, dégivrage électrique, lunette AR, cpte-tours, indic. vitesse, ampèremètre, mano huile, thermo eau, jauge essence, montre, phares à iode suppl., lave-glace élé;tr., chauffage-ventilation, etc.

Essai : Temps froid, pluie vent par rafales 0-400 m : 17"1
0-1 000 m : 32"2
Vitesse maxi à Montlhéry : 183,5 km/h
Consommation pendant l'essai : 20 l/100 km

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Démarrage très bien
Bruit sympat.
Vibrations non
Nervosité moyenne
Souplesse bien

TRANSMISSION

Embrayage doux
Synchronisation moyenne
Passage de vitesses A.B.
Étagement boîte de vitesses très discut.

DIRECTION

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

FREINS

Pression sur pédale excellente
Fermeté pédale bien
Efficacité à froid très bien
Résistance au fading moyen
Progressivité bien
Stabilité A.B.
Répartition AV-AR bien

SUSPENSION

Résistance au roulis très bien

Souplesse encore trop raide
Amortissement bien
Adhérence train propulseur moyen

TENUE DE ROUTE

Sécurité très bien
Équilibrage bien
Vitesse en virage bien

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité juste mais suffis.
Instrumentation correcte
Volant bien
Disposition pédales bien
Position de conduite très bien
Confort siège plutôt bon

AGRÈMENT DE CONDUITE

Maniabilité bonne
Confort général bruyant et raide
Maintien pilote assez bon

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot très bien
Habitacle bien sauf p. les bagages

CONTROLE QUALITÉ

Intérieur très bien
Extérieur très bien

Shopping

En ces périodes de vacances, où l'on fait beaucoup de route et, où l'on souhaiterait arriver sur les lieux de villégiature sans être éreinté par des kilomètres fastidieux de routes encombrées, nombreux sont ceux qui pensent à la solution du baquet. Et Champion, étant tenté comme eux, a été visiter les accessoiristes et il a aimé :

◀ **Un peu** : Le baquet Restall qui est proposé par Auto Shopping Etoile — 38, avenue de la Grande-Armée — au prix de 420 F. Il est en skaï aéré, confortable, bien dessiné mais le dossier est par trop droit ce qui le rend désagréable car, si l'on achète un baquet ce n'est pas pour se retrouver sur un siège... façon R.A.T.P.



▶ **Beaucoup** : Le Motolita fabriqué en Angleterre. Il est de même forme que le siège d'origine de la GT40 et s'appelle de ce fait GT4. Très confortable ce baquet en skaï noir qui monte très haut possède un cale-reins réglable et un bourrelet sous les cuisses qui aident efficacement à maintenir le pilote en bonne position. De tous, c'est probablement un des plus esthétiques mais il coûte malheureusement 480 F. En vente chez Marnat — 3, rue Brunel, Paris 17^e.



▶ **Passionné** : Le Masemco vendu 270 F chez Rallye Auto Sport — 30, avenue de la Grande-Armée, Paris 17^e — Il s'agit d'une coquille en polyester recouverte d'un tissu synthétique noir doublé de mousse plastique. Léger et très rigide, ce siège peut être soit utilisé tel quel en compétition, soit être habillé aux mesures du pilote de manière à le rendre plus confortable. Quoiqu'il en soit, si ce baquet est d'une finition simplifiée, il est très peu cher et parfaitement dessiné ce qui lui confère un certain agrément.



▶ **A la folie** : Les sièges 3D Mod'Plastia qui sont réellement le « nec plus ultra » de tout ce qui peut se faire dans le genre. Il en existe plusieurs modèles que vous trouverez chez Marnat — 3, rue Brunel — ou à Auto Shopping Etoile — 30, avenue de la Grande-Armée — Nous avons surtout apprécié le modèle « spécial compétition » avec parties latérales plus enveloppantes permettant un meilleur calage à 399 F et le « grand confort » avec un repose-tête à 469 F + 52 F. Ces baquets ont une carcasse en polyester ultra-légère et résistante qui est recouverte d'une mousse alvéolée de 3 cm d'épaisseur assurant une aération idéale. Et, ils peuvent être houssés à la demande, de velours de nylon, de griffine, de skaï ou de mayon.



▶ **Pas du tout** : Certaines « choses » que certains constructeurs ont l'outrecuidance d'appeler sièges de conducteur. Un siège digne de ce nom doit en effet être réglable en tous sens, être étudié en fonction du corps humain et ne doit être en aucun cas une vague armature métallique sur laquelle on tend des lanières de caoutchouc avant de recouvrir le tout de tissu...

1 MOIS DANS LA COURSE

PAR
JOSÉ
ROSINSKI

LE PHÉNOMÉNAL STEWART

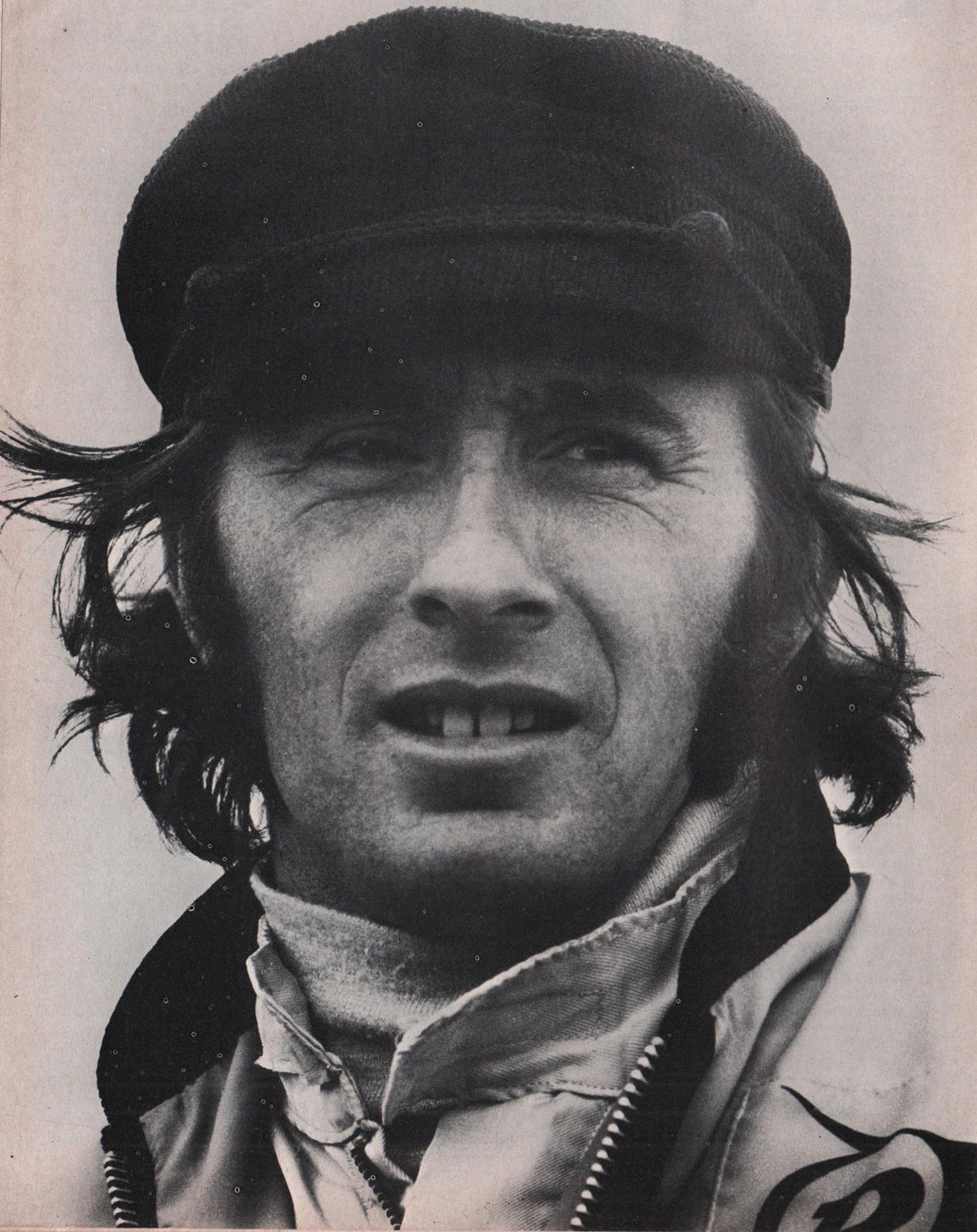
Le Championnat du Monde des conducteurs se dispute cette année sur onze épreuves seulement, puisque le Grand Prix de Belgique a été annulé à la suite de la controverse qui a opposé les pilotes et les constructeurs d'une part, les organisateurs de l'autre, au sujet de la sécurité trop précaire offerte par le circuit de Spa-Francorchamps. Le Grand Prix de France, disputé le 6 juillet à Clermont-Ferrand sur le fabuleux circuit de montagne de Charade où d'importants travaux avaient été menés à bien afin, précisément, d'en améliorer la sécurité, était la cinquième épreuve de la série. Le Grand Prix de Grande-Bretagne, couru le 19 juillet sur l'ultra-plat et rapide circuit de Silverstone, marquait la fin de la première phase du Championnat. Mais que ce soit en montagne ou en plaine, en France ou en Angleterre, le résultat a été le même : premier Jackie Stewart et sa Matra-Ford, comme en Afrique du Sud, en Espagne, en Hollande... Seul le Grand Prix de Monte-Carlo a échappé au phénoménal pilote écossais jusqu'à présent (en raison d'un bris de cardan, et alors qu'il était largement en tête) et on ne voit pas ce qui pourrait l'empêcher de remporter les cinq courses (Allemagne, Italie, Canada, Etats-Unis et Mexique) qui restent à disputer. Comme les résultats de neuf épreuves seulement sont pris en considération pour établir le classement final, il apparaît très possible que Stewart puisse remporter le titre avec le maximum de points : il faudra pour cela qu'il gagne quatre des cinq Grands Prix restants. C'est une tâche tout à fait à sa mesure ! Mais d'ores et déjà, tout indique que la grande lignée Fangio-Moss-Clark est aujourd'hui perpétuée par Stewart. Ceci est démontré par l'écrasante domination qu'exerce Jackie sur les meilleurs de ses rivaux lorsque les circuits ou les conditions de course sont particulièrement difficiles.

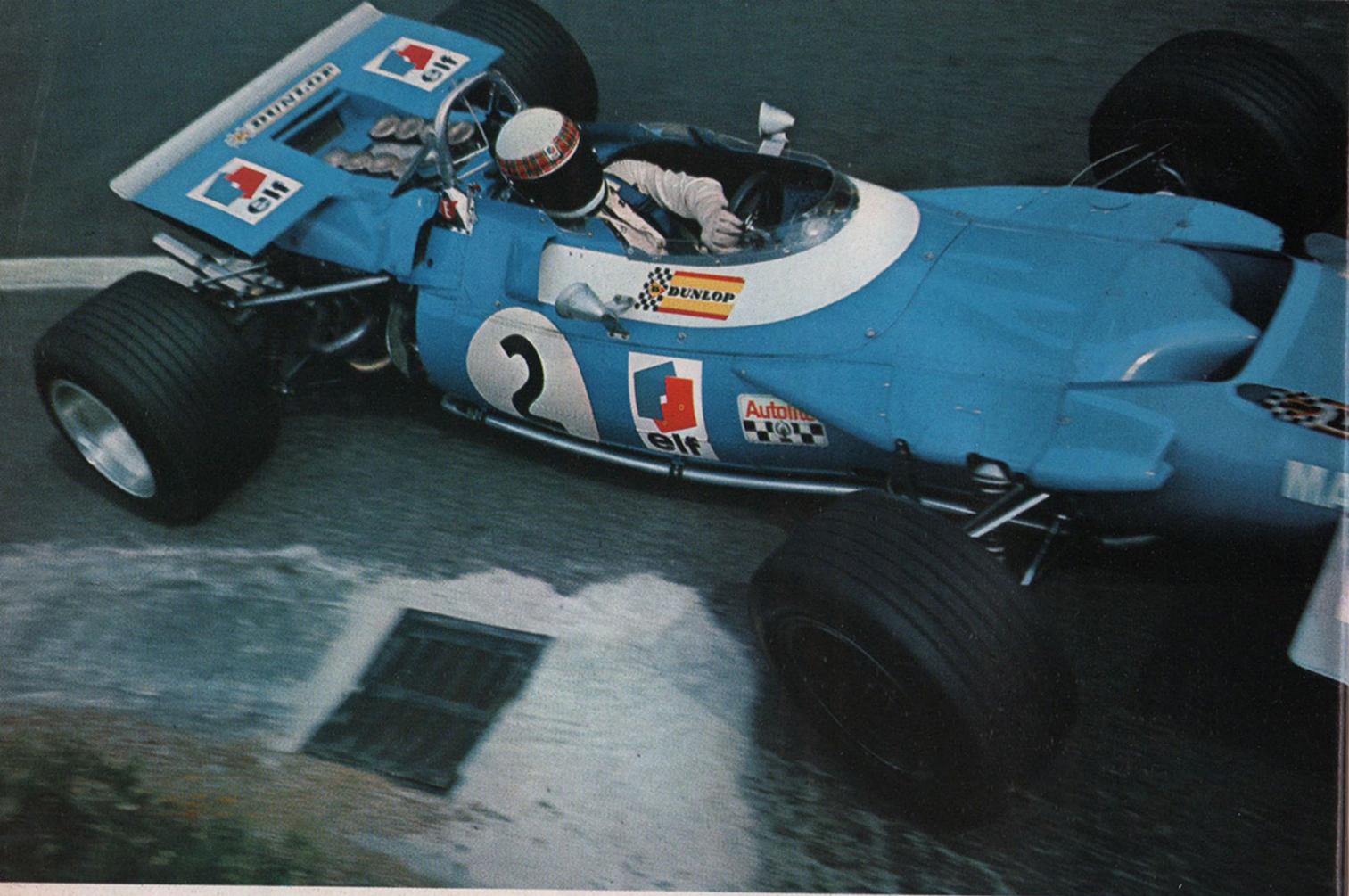
C'est ce que l'on a pu encore constater à Clermont-Ferrand, où Jackie l'a emporté de bout en bout avec une incroyable aisance. A le regarder conduire, on n'a jamais l'impression qu'il s'emploie à fond, surtout si l'on compare son style à celui de ses adversaires. Lui au volant, tout semble facile,

car tout est coulé, parfaitement enchaîné, sans le moindre heurt, sans la plus petite saccade. Lorsque les autres rentrent dans un virage, on est conscient de l'effort qu'ils produisent : on voit le nez de la voiture piquer violemment au freinage; on entend le rapport inférieur s'enclancher sèchement; on perçoit la manœuvre de placement lorsque la voiture tangué un peu avant de s'appuyer sur ses roues extérieures, puis de se mettre à glisser; alors, les mains apparaissent et disparaissent en haut du volant tandis qu'ils braquent et contrebraquent pour contrôler et corriger leur trajectoires, ces mouvements étant souvent accompagnés de coups d'accélérateur correspondants. Autrement dit, on sent l'effort terrible que le pilote s'impose, et impose à sa machine dont il tire apparemment le maximum : on dit qu'il « attaque ».

Mais avec Stewart, rien de cela... C'est au point que l'on est tout à fait incapable, si on le regarde aux essais par exemple, de deviner à l'œil s'il est en train de faire un temps ou non. Entre le freinage, la mise puis la tenue en trajectoire et la sortie d'un virage, la solution de continuité est parfaite, l'harmonie totale. Aucun à-coup, rarement plus d'une correction au volant et une au pied, c'est fantastique de souplesse et de pureté. Et ça va terriblement vite, surtout ! Ce qui est aussi remarquable chez Stewart, c'est sa capacité d'observer, indéfiniment a-t-on l'impression, un rythme très élevé. Ceci est d'ailleurs le corollaire de cela. Il est vrai qu'un pilote comme Rindt peut être aussi rapide sur un tour que Stewart, encore que sur des circuits très difficiles comme le Nurburgring ou Charade, cela reste à prouver. En revanche, sur la totalité d'un Grand Prix, il est manifeste que l'Autrichien exige davantage de ses nerfs et de sa mécanique que l'Écossais.

Sans doute faudrait-il voir là une partie de l'explication sur la différence de résultats que l'on constate dans le cas de Rindt selon qu'il court (et gagne le plus souvent) en F2, dans des épreuves courtes au volant de voitures légères, ou en Grand Prix — minimum de deux heures, ou 300 kilomètres. Néanmoins, Jochen est actuellement (avec Jacky Ickx) le seul pilote à pouvoir dans certains cas contester la supériorité de Stewart.





Le Phénoménal Jacky Stewart

BILAN PROVISOIRE

A la fin de la première phase du Championnat donc, soit après six épreuves, l'état des forces en présence s'est considérablement décentré. Le classement d'abord (cinq résultats sont comptabilisables) qui s'établit comme suit :

1 ^{er} STEWART	45 pts (5 victoires !)
2 ^e McLAREN	17 pts
3 ^e HILL	16 pts
4 ^e SIFFERT et ICKX	13 pts
6 ^e HULME et BELTOISE	11 pts
8 ^e COURAGE	8 pts
9 ^e AMON	4 pts
10 ^e RINDT, ATTWOOD, ELFORD	3 pts

Dans les deux Grands Prix de juillet, quelle évolution a-t-on pu constater? Il est difficile de dissocier le sort des pilotes de celui de leur voiture. Stewart et la Matra MS80 sont demeurés au sommet, malgré une alerte à Silverstone sur laquelle nous reviendrons. Beltoise a effectué sa plus brillante course de la saison à Clermont, et sa plus malheureuse à Silverstone où les circonstances l'ont obligé à prendre le volant de la MS84 à quatre roues motrices, une voiture au rendement médiocre sur le sec tant à cause de la perte de puissance provoquée par sa transmission plus lourde que celle, particulièrement douce d'ailleurs, de la MS80. Actuellement la MS84 sous-vire nettement aux allures inférieures à 200 km/h, c'est-à-dire tant que la quatrième n'est pas enclanchée, et ne devient neutre qu'à partir du moment où le couple appliqué aux roues devient

faible. En deçà, elle se comporte — toutes proportions gardées bien sûr! — comme une Mini Cooper : sous-vireuse à l'accélération, survireuse à la décélération, et les corrections au volant réclament une certaine force.

Côté Lotus, juillet fut catastrophique. A Clermont, on peut en imputer une grande part de responsabilité aux pilotes : Rindt, en mauvaise condition physique, éprouvait le « mal de voiture » à cause du grand nombre de virages et devait d'ailleurs abandonner pour cette raison, alors qu'il occupait la quatrième place à plus de 1'30" de Stewart, au 23^e des 35 tours à courir; tandis que Hill ne faisait pas mystère qu'il ne se sentait pas confiant sur ce circuit : Graham devait terminer très loin et sans gloire, doublé par Stewart et précédé par Elford auteur d'une course régulière sans doute, mais sans éclat, au volant de la McLaren privée de l'écurie « Antique Automobiles ».

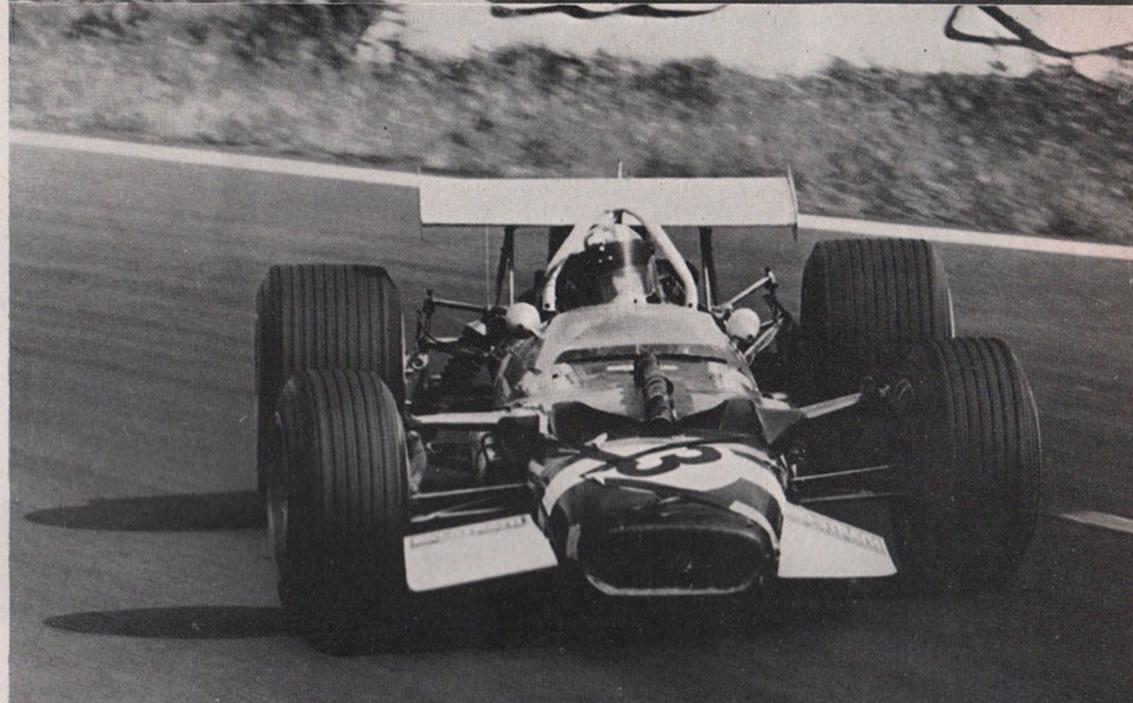
Mais Jochen s'était complètement retrouvé sur le terrain d'aviation de Silverstone, où lui et Stewart réussirent un numéro époustoufflant de brio, mettant complètement sous l'éteignoir tous les autres pilotes littéralement laissés sur place : plus de 3" d'avance sur Hulme dès le premier tour (4,7 km), 14" au dixième, 32" au vingtième, et tout le monde allait être doublé! Et non seulement Jochen ne laissait pas Stewart s'enfuir, mais c'est même lui qui possédait l'initiative. Il est vrai que Jackie était sérieusement handicapé. En effet, il avait eu un accident aux essais, dont lui-même s'était tiré indemne, mais dont sa MS80 avait fait les frais : coque déchirée en deux endroits, elle était irréparable. Comme l'écurie Matra International ne dispose pas d'un châssis MS80 de secours, ce qui est non seulement regrettable, mais plus qu'imprudent, Jackie dut donc prendre le départ de la course au volant de la MS80 de Beltoise, qui était équipée d'un moteur type 68. Celui-ci possède un meilleur couple à bas

TROIS
STYLES,
TROIS
GRANDS
ATTAQUANTS :

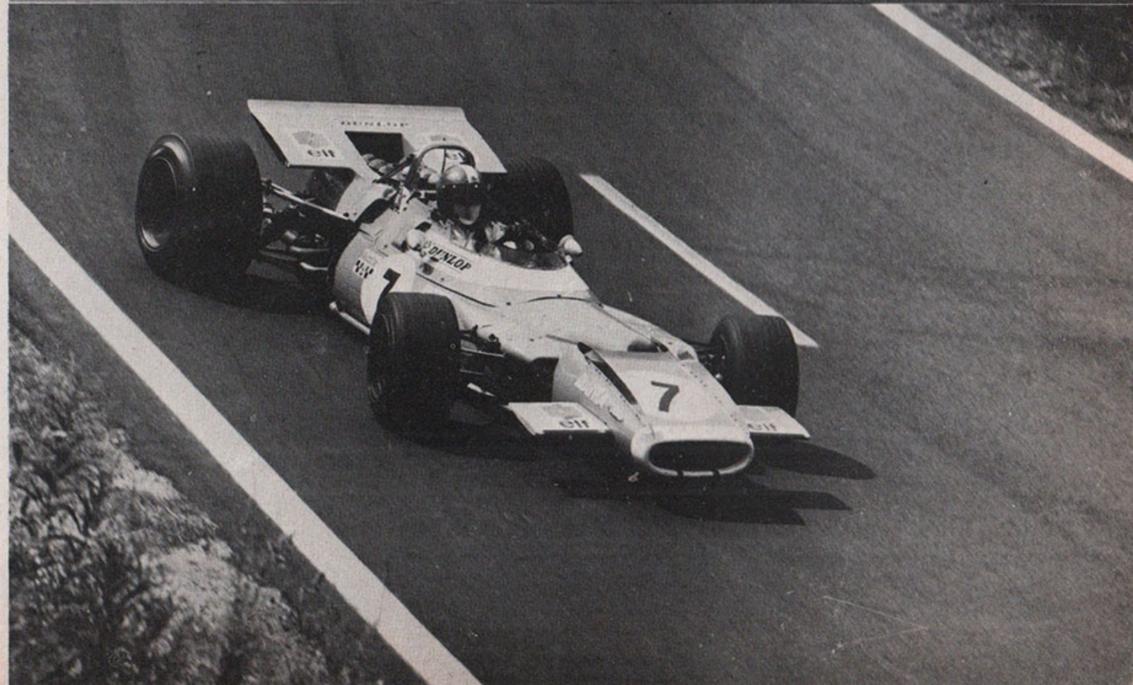
Chris Amon...



... Jo Siffert ...



... Jean-Pierre Beltoise.



régime, mais délivre moins de chevaux en haut, caractéristique désastreuse sur un circuit comme celui de Silverstone où il n'y a aucun virage lent, et où la moyenne dépasse 200 km/h. En fait, la différence en pointe entre les deux moteurs se chiffrait à 600 t/mn. De plus, le régime maximal autorisé sur les intermédiaires est de 9500 t/mn pour le type 68, de 10 000 t/mn pour le 69. En d'autres termes, Stewart se retrouvait en position d'infériorité mécanique par rapport à Rindt qui, lui, disposait du moteur adéquat. Dans ces conditions, sa tactique ne pouvait être que de tout faire pour rester dans les roues de la Lotus, afin de bénéficier de son aspiration. Tyrrell et Stewart avaient décidé d'appliquer ce plan jusqu'à une quinzaine de tours de l'arrivée, puis de passer à l'attaque en « tirant » 10 000 t/mn pour tenter de gagner, après avoir limité les risques de casse.

En fait, les circonstances de course allaient se charger elles-mêmes de décider du moment de l'attaque. Avant la mi-course en effet, soit au 40^e des 84 tours, Rindt et Stewart parvenaient aux trousses d'un petit peloton se battant pour la 5^e place, composé de Hill, Siffert, Courage, Amon et Rodriguez (au volant de la deuxième Ferrari cette fois). Rindt doublait bien, Stewart était gêné, et plus de 3" séparaient les deux hommes à la suite de cette péripétie. Du coup, Stewart avait perdu l'aspiration. Pendant 15 tours, l'écart allait demeurer à peu près stable et, du bord de la piste, on pouvait avoir l'impression que Rindt allait l'emporter.

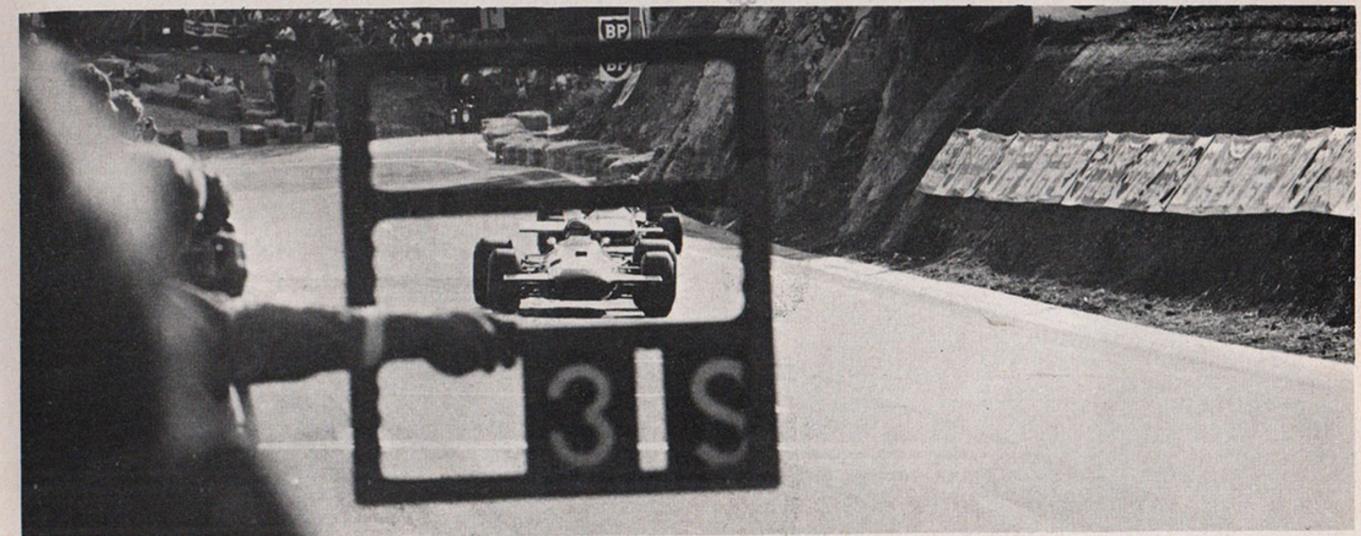
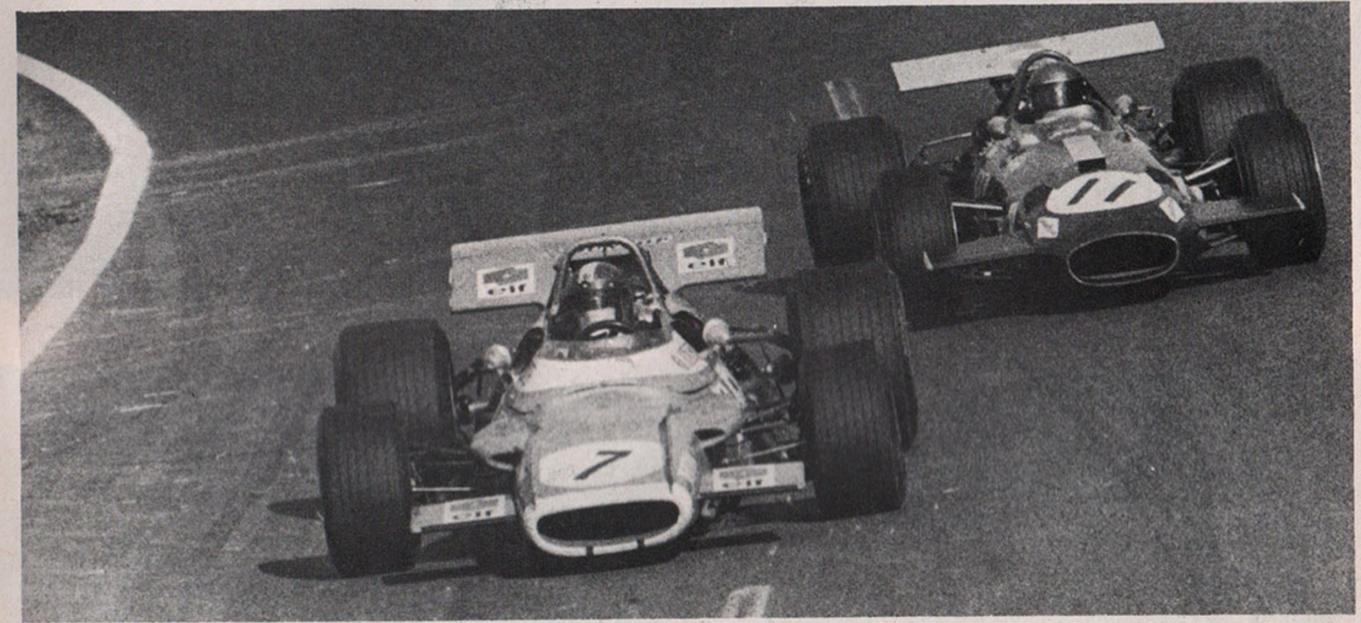
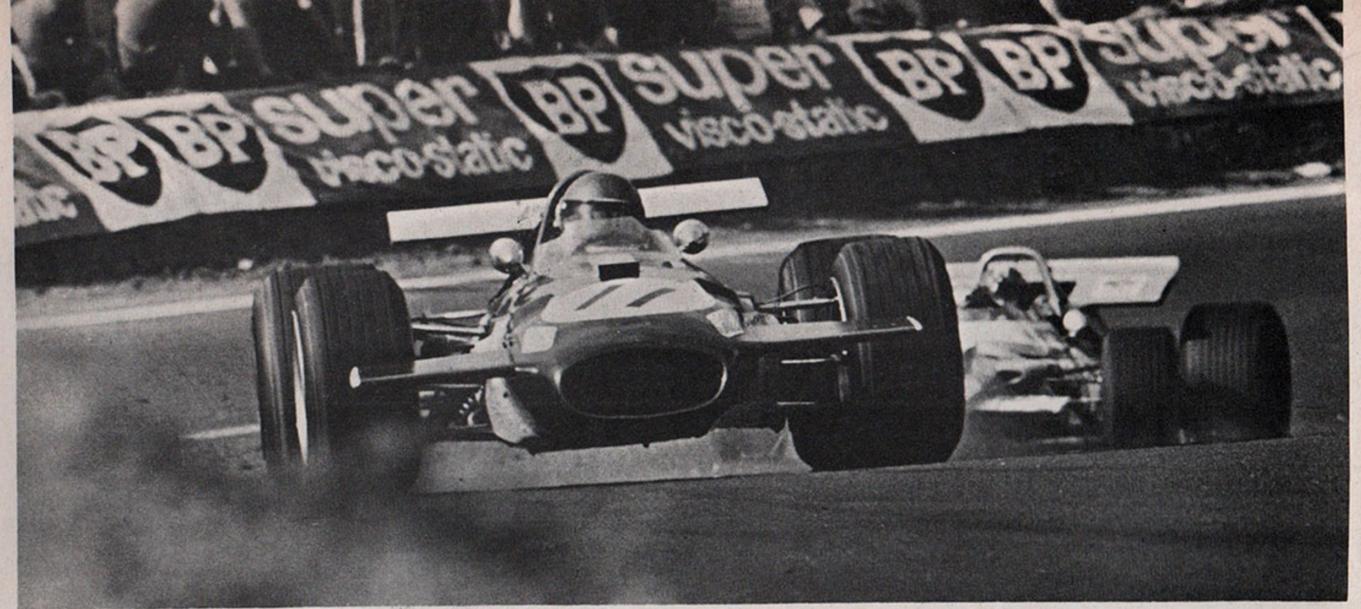
Il n'en fut rien. A partir du 57^e tour, Stewart commença en effet à porter son attaque, établissant le record du tour et se mettant à tourner malgré la piste grasse sur un pied à peine supérieur à 1'21", soit à quelques dixièmes de son meilleur temps aux essais, réalisé au volant de sa propre voiture (1'20"6). Dans le même temps, Rindt voyait la dérive directionnelle gauche de son aileron se détacher, au risque d'entailler le pneu et de le faire éclater. Jochen tentait de continuer, puis stoppait à son stand alors que Jackie parvenait sur ses talons. Il repartait une trentaine de secondes plus tard, course perdue, mais toujours en seconde position. Hélas pour lui, il n'était pas au bout de ses malheurs !

Ce qui n'était encore qu'une journée malchanceuse pour Lotus allait en effet se transformer en désastre lorsque, successivement, Rindt, Hill et Siffert tombèrent en... panne d'essence ! Le plein à ras bord avait pourtant été refait après le tour de reconnaissance, mais les calculs avaient été mal faits, et il eut fallu utiliser des réservoirs supplémentaires qui ne furent pas montés... On ne put que rajouter au stand les vingt litres nécessaires pour faire finir la course aux trois voitures qui terminèrent 4^e (Rindt), 7^e et 8^e (Hill et Siffert).

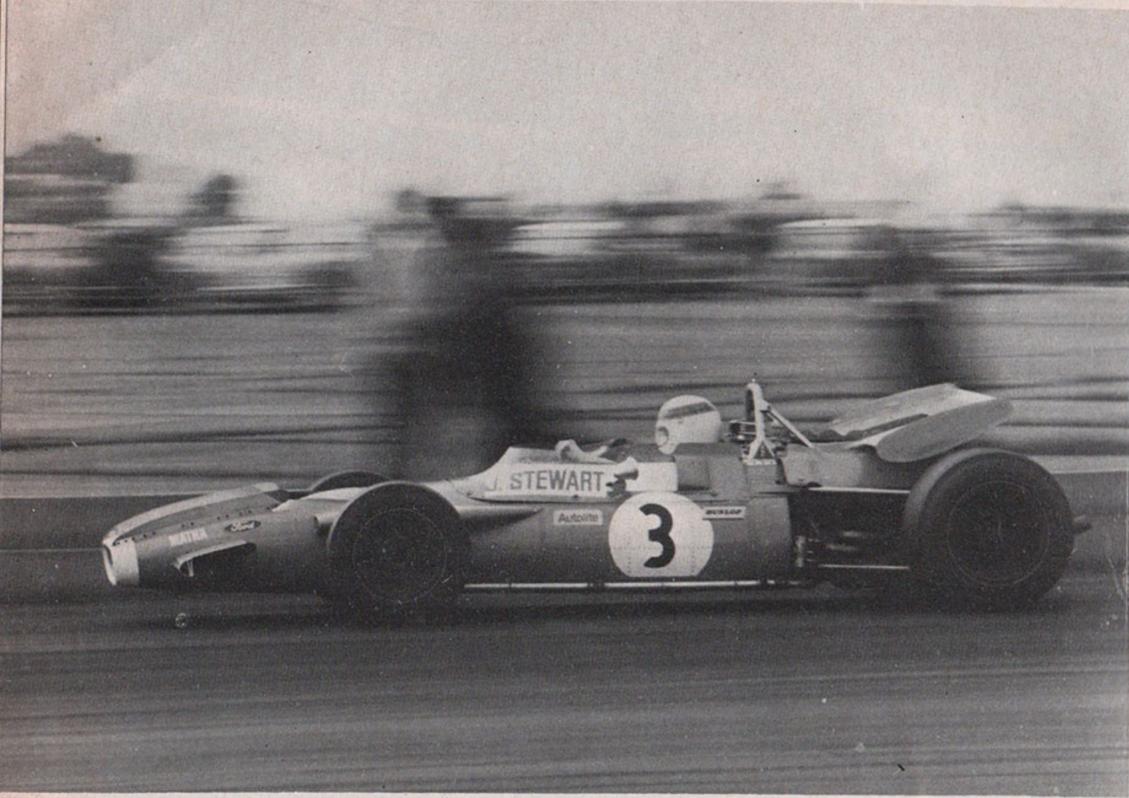
Hill, qui tient toujours à soigner sa grande popularité devant son public, fut réduit à une course plutôt misérable. Passionné par la mise au point de la nouvelle 63 à 4 roues motrices, Colin Chapman avait en effet décidé de vendre toutes ses 49MK2 classiques sauf celle de Rindt, et de faire courir Graham sur la 63. Ce dernier ne voulut pas en entendre parler, et perdit ainsi la première journée d'essais. A son issue, Chapman céda et « récupéra » la 49 vendue à Bonnier qui devait faire sa rentrée en F1. Mais la voiture n'était pas du tout au point, et Graham ne put faire que très peu de tours. Le matin de la course, une ultime séance non chronométrée était prévue. Dans son premier tour, Hill voyait son moteur exploser ! Les mécaniciens du Team Lotus allaient réaliser l'exploit de lui en remonter un autre en moins de quatre heures, ce qui lui permit de prendre le départ. Mais on sait que Graham a besoin de tourner très longuement aux essais pour régler son châssis. N'ayant pu le faire, il ne fut absolument pas dans le coup. Et l'on peut avancer sans grands risques que dans ces deux Grands Prix ratés de juillet, Graham Hill a pratiquement perdu l'espoir de conserver son titre de Champion du Monde.

L'effondrement des Lotus n'a pas épargné Siffert. Le pilote suisse était furieux après Silverstone. Sa 49 ne tient plus la route, freine mal, et n'est plus du tout dans le coup. Il y a manifestement un problème technique au sein de l'écurie Walker, et le bouillant Seppi ne voit pas l'avenir proche en rose après ses deux contre-performances en France et en Angleterre. Pour lui aussi, le mois de juillet aura été catastrophique.

*Jacky Ickx, un jeune garçon très sérieux qui ne fait jamais le pitre...
... mais qui, au moment du départ retrouve toute sa concentration.*



*Trois phases de la formidable lutte entre les deux grands copains,
Jackie Ickx et Jean-Pierre Beltoise à Clermont-Ferrand.*



*Stewart :
le plus grand styliste
des pilotes de F. 1*

*Vic Elford
fit une très belle course
au GP de France,
attaquant au maximum
comme en témoigne
cette photo.*

En revanche, le Team McLaren relève un peu la tête. A Monaco en effet, c'était la débacle pour les voitures orange. A Zandvoort, un mieux se manifestait avec l'apparition de nouveaux pneus Goodyear. A Clermont-Ferrand, Denny Hulme réussissait le second meilleur temps aux essais, ce qu'il devait confirmer quinze jours plus tard en prenant la troisième place en première ligne sur la grille de départ. Malheureusement pour lui, et alors que même dans les plus mauvais jours la qualité primordiale des McLaren a toujours été la robustesse, Hulme n'allait pas terminer en bonne place aucune de ces deux courses. A Charade, alors qu'il était bon second, lâché certes par Stewart d'une dizaine de secondes, mais ayant lui-même creusé un écart équivalent avec Ickx, il devait stopper dès le 13^e tour pour refixer sa barre stabilisatrice détachée. A Silverstone, il était certes surclassé par le tandem Stewart-Rindt, mais il avait pris un net avantage sur les autres quand son allumage commença de faiblir, avant de défaillir.

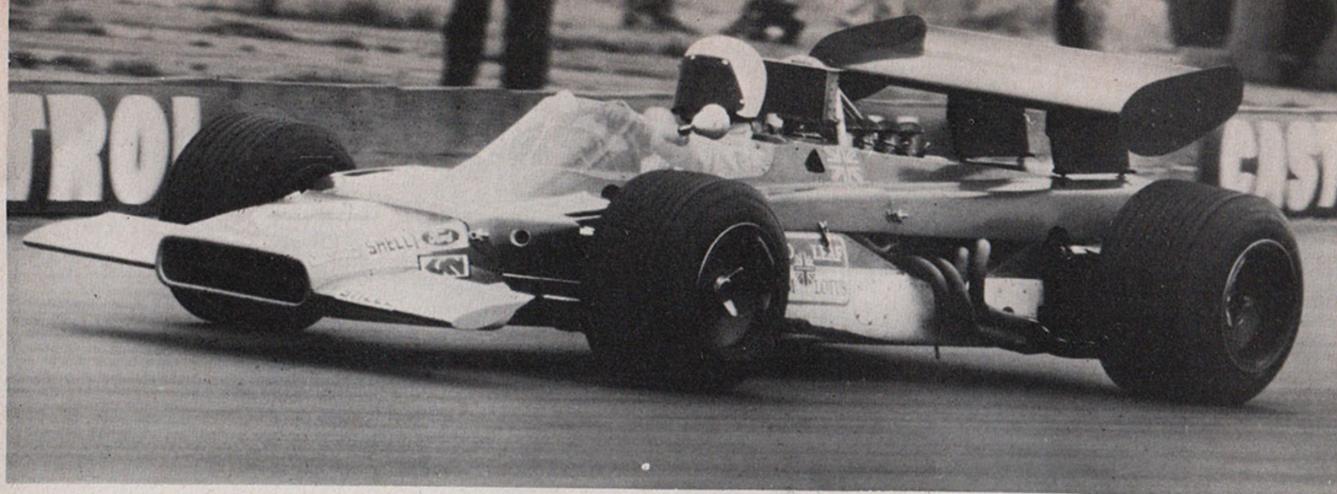
Denny n'a donc pas marqué de points en juillet, mais son moral s'est élevé, car il a pu constater qu'il peut à nouveau se battre sinon pour la victoire, du moins pour une belle place d'honneur à une distance raisonnable de l'invincible duo Jackie-Jochen. Quant à son compère Bruce, moins rapide, il a lui terminé sans histoire ses deux courses de juillet, grappillé 4 pts à Charade (où il fut doublé, mais terminait 4^e) et 5 pts à Silverstone avec encore un tour de retard et une 3^e place due aux arrêts de Rindt. McLaren se retrouve ainsi à une inattendue seconde place au Championnat...

L'écurie Brabham n'a pu engager qu'une seule voiture en juillet. Jack s'est en effet abîmé la cheville en s'entraînant (à Silverstone d'ailleurs) après une sortie de route, et c'est Jacky Ickx qui a seul porté les couleurs. Avec un grand brio. Son homérique duel avec Jean-Pierre Beltoise à Clermont-Ferrand n'est en effet pas près d'être oublié ! Rappelons les faits; J.-P. B. était mal parti (7^e au 1^{er} passage) alors que Ickx occupait la 3^e place. Au 14^e tour, Jean-Pierre après avoir passé successivement Hill, Amon et Rindt, se retrouvait



*Beltoise entame sa remonte-éclair de Charade :
▼ il a passé Courage, Mc Laren (5) et Siffert (3), il attaque Hill*





Aux essais à Silverstone, la Lotus quatre roues motrices et son pilote John Miles en action.



Rindt retrouvé à Silverstone emmène Stewart dans son sillage.

à 10" de Jacky qui était, lui, devenu second à 32" de Stewart du fait de l'arrêt de Hulme. A partir de ce moment, Ickx allait continuer de perdre du terrain sur Stewart, tandis que Beltoise, roulant à la même cadence que le leader, se rapprochait de la Brabham et parvenait jusque dans ses roues au 21^e tour, lui reprenant donc ces 10" en sept tours. Les quatorze tours qui restaient allaient être le théâtre d'une splendide lutte entre Jacky, littéralement assiégé, et Jean-Pierre, admirablement agressif. Durant cette bataille, à couteaux tirés mais parfaitement correcte il faut le souligner, l'écart avec Stewart ne variait plus que de très peu. Je dois dire que la lucidité et le sang-froid du jeune pilote belge jusqu'au dernier tour m'ont stupéfié, car J.-P. B. déchaîné ne perdait pas une occasion et le harassait sans jamais ou presque lui laisser un moment de répit. Incontestablement, Jean-Pierre pouvait aller un peu plus vite, sa fulgurante remontée l'avait prouvé, mais sa supériorité n'était tout simplement pas suffisante pour porter une attaque décisive à Jacky ! Sa tactique était donc de tout faire pour provoquer la faute, et celle-ci se produisit au dernier tour, dans un long virage à gauche en descente. A l'entrée, Jacky regarda un peu trop longtemps dans le rétroviseur pour voir ce que faisait Jean-Pierre. Lorsqu'il reporta son attention devant lui, il se retrouva mal placé, vint trop tard à la corde, et se mit complètement en travers, ouvrant béante une porte dans laquelle J.-P. B à l'affût s'engouffra avec la joie que vous imaginez : il attendait ce moment là depuis près d'une heure de lutte au coude à coude ! Jacky ne fut pas long à se ressaisir, il tenta le tout pour le tout dans le dernier virage, qui précède l'arrivée de 200 mètres, et que Jean-Pierre aborda avec une prudence



A Clermont-Ferrand et à Silverstone, Denny Hulme s'est retrouvé au premier plan.

excessive sans doute : il en sortit cependant avec assez d'avance pour garder un avantage d'une longueur, donnant à Matra un prestigieux doublé. Il récompense l'effort magnifique de l'équipe Matra-Elf qui est maintenant parvenue au niveau le plus haut, celui du meilleur constructeur du monde de F1. La course de Jacky Ickx à Silverstone allait se dérouler de façon exactement contraire. Cette fois, il prit un très mauvais départ malgré un bon temps (le quatrième) aux essais, passant 10^e au premier tour. Il allait successivement passer Siffert, puis Hill au 6^e tour, Courage au 7^e, Amon au 8^e, Rodriguez au 9^e, pour se retrouver ainsi cinquième à 24" des leaders, 10" derrière Hulme et 5" derrière McLaren. Au 22^e tour, Hulme dont le moteur faiblit est passé, et Jacky se prépare à passer McLaren dans les roues duquel il parvient. Il gardera la troisième place jusqu'aux arrêts de Rindt, qui le mettront second, mais connaîtra une ultime émotion à la fin du dernier tour lorsque, moteur coupé en panne d'essence, il franchira la ligne sur sa lancée, au ralenti ! Après un début de saison difficile, Jacky est maintenant bien intégré à l'équipe Brabham pour qui juillet fut favorable, malgré l'absence forcée de Jack. Piers Courage n'a pu confirmer sa seconde place de Monaco, mais s'il a cassé sa boîte à Charade, il termine à une honorable 5^e place à Silverstone, à moins de 30" de Jacky Ickx. Avec Lotus, les grands battus de juillet furent Ferrari et BRM. Amon a cassé à Charade (moteur) comme à Silverstone (boîte) sans jamais avoir été dans le coup, et Rodriguez qui était venu le renforcer en Angleterre connut le même sort (moteur). Mais la rentrée du sympathique et compétent ingénieur Forghieri au service des courses annonce peut-être des



Pedro Rodriguez a fait son entrée dans l'équipe Ferrari F.1 au GP d'Angleterre. Il y fera une bonne exhibition dans un peloton composé de Courage, Amon, Hill qui se suivent dans l'ordre.

temps meilleurs... Le départ de l'ingénieur Rudd, lui, n'a guère amené d'amélioration au rendement des BRM, forfaits à Charade, et de nouveau pas à l'arrivée à Silverstone où Surtees stoppa dès le premier tour, (suspension avant) Oliver au 19^e (couple cône) alors qu'il naviguait en 13^e position... Il faut enfin se souvenir que le Grand Prix de France 1969 vit les débuts en course de la 4 roues motrices Lotus, pilotée par le jeune John Miles, directement issu de la F3. La voiture, en proie à des ennuis d'alimentation d'essence, ne put effectuer qu'un tour. A Silverstone, Miles n'était plus seul à conduire une telle voiture, puisque Bonnier prenait le départ sur une monoplace identique, que Beltoise faisait faire ses débuts à la Matra MS84, et que Derek Bell s'alignait au départ avec une inédite McLaren. Seul le français termina la course sans histoire, en 9^e place, mais à six tours de Stewart. Aux essais officiels, Stewart avait signé le meilleur temps des 4 roues motrices en 1'23"4, soit à 2" 8/10 de son temps à bord de la MS80, Bell avait tourné, lui, en 1'26"1; Miles en 1'25"1 avant de réussir pendant la séance non chronométrée 1'23"3. Ce qui pourrait indiquer que la Lotus est actuellement la plus rapide des trois. Quoiqu'il en soit, il se confirme que ces voitures ne sont utilisables avec quelques chances de succès qu'en cas de pluie ou, lorsqu'elles seront beaucoup plus développées, sur une piste très grasse. L'un des futurs Grand Prix pourrait nous renseigner à ce sujet. Notons en effet que cette saison, contrairement à l'an dernier, les cieus ont été cléments avec les courses de F1 : aucun Grand Prix ne s'est encore disputé sur sol mouillé. J. R.

Mercedes a raté sa rentrée !

Désormais, toutes les traditions les mieux établies sont résolument contestées. Ainsi en est-il allé du mythe de l'infailibilité de Mercedes. Cette année, les 24 Heures de Francorchamps réservées aux voitures de Tourisme avaient pris un relief tout particulier en raison d'un événement d'importance considérable : elles étaient l'occasion de la rentrée en compétition de Mercedes. On connaît les principes qui guident les responsables de la très prestigieuse marque allemande lorsqu'elle décide d'engager son nom en course : tous les atouts sont mis en jeu pour s'assurer de la victoire, de préférence en ayant la quasi-certitude d'écraser l'opposition en présentant des voitures beaucoup plus avancées ou nettement plus puissantes. Mercedes ne s'était donc pas engagé sans « biscuit » à Spa : le choix du terrain, ultra-rapide, semblait parfaitement convenir aux caractéristiques des lourdes (1 700 kg) mais très rapides 300 SEL 613 développant plus de 300 CV à 4 100 t/mn; la formule de l'épreuve mettant en vedette la résistance paraissait particulièrement convenir à ce moteur manifestement peu gonflé, avec son rendement d'environ 50 CV/litre: la sélection des pilotes enfin avait été

plus que judicieuse, réunissant sur l'une des trois voitures un équipage super-vedette, Jacky Ickx et Hans Hermann, récents premier et second d'autres 24 Heures où ils nous avaient donné un spectacle qu'on n'a pas oublié ! Et pourtant, un grain de sable inattendu est venu gripper le rouleau-compresseur allemand, dont on prévoyait l'irrésistible élan. On sait qu'en Tourisme, toute modification de carrosserie doit être homologuée, et il en va des passages de roues élargis comme du reste. Il s'est avéré que chez Mercedes, on n'avait pas pensé qu'il serait nécessaire d'augmenter très sensiblement la taille des pneus Racing destinés à remplacer les enveloppes de tourisme normalement utilisées, et qui sont déjà d'une taille respectable (205 x 15). Aussi dès les essais ou Ickx n'avait été battu que par la rapide Chevrolet Camaro de Tuerlinx, les techniciens allemands durent-ils constater une usure anormale des pneus pouvant laisser prévoir de trop nombreux changements en tout cas, des risques de dérapage peut-être. Dans ces conditions, les Mercedes furent retirées avant le départ, laissant le champ libre aux deux grands rivaux habituels, allemands eux aussi d'ailleurs, c'est-à-dire Porsche et BMW. Ces dernières, équipées d'un compresseur, sont les plus rapides, mais les premières sont beaucoup plus résistantes. Elles s'emparèrent donc des quatre premières places, la victoire revenant à nos très sympathiques et souvent malchanceux compatriotes Guy Chasseuil et Claude Ballot-Léna qui signent, au volant de la 911 magnifiquement préparée de l'écurie Sonauto (l'importateur français) leur premier grand succès de prestige. Quant à Gérard Larrousse, la réussite l'a de nouveau abandonné, et s'il a cassé glorieusement puisqu'il était en tête, il a cassé tout de même...



La McLaren 4 roues motrices



FF : ALPINE, PREMIÈRE VICTOIRE 69

A Clermont, avant que les F1 n'en décousent, personne n'avait eu le temps de s'ennuyer. En lever de rideau le ballet bleu des Gordini avait fait mieux que de nous mettre en appétit et nous avait laissé admirer le talent de certains que l'on devrait retrouver l'an prochain parmi les meilleurs en FF. Leclere sur son auto bleu, orange et blanc sut dominer la situation de la tête et des épaules dans un style sobre, concis et efficace, laissant son deuxième, Guitteny, accrocheur en diable, à une quinzaine de secondes, et di Bartolomeo, beau styliste, à plus du double. Lemiale, deuxième temps aux essais, Chevaux, régulier et toujours parmi les hommes de tête, et Lagier, bien malchanceux en ce moment, eurent tous trois le temps de démontrer qu'il fallait aussi compter avec eux avant de connaître les affres de l'abandon, laissant les places d'honneur à Le Bris très à l'aise, à de Souza qui s'améliore constamment, et à Leroux sur la voiture de J. L. Marnat.

A l'issue des deux séances d'essais réservés aux FF, les meilleurs temps avaient été réalisés par Dayan (Végliac Grac) et Serpaggi (Alpine) d'assez loin devant les ténors habituels de la Formule en tête desquels s'était placé Patrice Compain (Martini) qui, l'expérience aidant, se hisse maintenant au niveau des meilleurs. Le magnifique circuit de Charade autorisant 30 voitures au départ, aucune des têtes d'affiche ne manquait sur la grille, mis à part Morel qui semble définitivement quitter son Elina pour l'Arpa et Jean Faure qui n'avait pu que peu tourner. Cependant, lorsque les voitures revinrent se placer en ordre devant le directeur de course, Jean Lucas et son drapeau tricolore, il manquait Guerre Berthelot, moteur cassé, et David qui avait arraché une durite d'eau et abîmé le museau de son Alpine Amora dans les roues de Wollek, lequel essayait ses freins... Pas de chance décidément pour le dijonnais. Ces deux incidents imprévus donnèrent une chance à Morel et Pozet (Grac) qui partirent donc avec le gros de la troupe.

Denis Dayan à son habitude, réussit un « départ canon » et dès le premier tour il passait largement détaché devant dix autres concurrents groupés, emmenés par Compain, Serpaggi et Miesusset (Martini). Il manquait déjà trois voitures à la suite d'un accrochage survenu dans la descente, à cause d'un tête-à-queue de Tonnelline, support moteur cassé, et qui avait éliminé Morel, Rives (Hrubon) et Lefevre (Grac Extensos). Au quart de la course, Dayan précédait toujours Miesusset, Compain, Serpaggi, Ethuin (Alpine), Lacarrau (Pygmée), Coulon (Végliac Grac), Wollek (Alpine), Daxem (Végliac Grac) et Foucteau (Martini), Trollé ayant abandonné, et l'on se résignait à un nouveau cavalier seul du très bon chef de file de Grac. C'était compter sans Alain Serpaggi qui, un peu avant la mi-course, passa à l'attaque. Il sauta Compain, impuissant à le suivre, Miesusset qui abandonnait aussitôt, ressort d'accélérateur cassé, et se lança à la poursuite de Dayan qui pourtant ne badinait pas avec le chrono. Mais Alain était en état de grâce; on le vit bien alors que, semblant en démonstration, il glissait d'un virage à l'autre, naturellement, sans bavure et apparemment sans effort. C'est à ce moment qu'il signa le record du tour en 3'41"1, 6/10 plus vite que son meilleur temps aux essais. La Grac blanche, rouge et or dut céder le pas et on vit même l'infortuné Denis se battre pour suivre le rythme élevé imposé par l'Alpine bleue. A la fin du 6^e tour, juste avant le virage Louis Rosier, en sortie du gauche, Dayan partait en tête-à-queue et pulvérisait sa monoplace, laissant Serpaggi s'envoler vers le drapeau à damiers. Le peloton de chasse, sous la poussée de Lacarrau, avait éclaté en deux groupes : le premier comprenant outre la Pygmée, Compain et Ethuin, le deuxième mettant aux prises Wollek, Coulon et Foucteau. Daxem avait rétrogradé sur tête-à-queue, et suivait à distance en compagnie de Crozier (Martini), Klein (Pygmée) Migault (Alpine) et Rousselot (Martini). Lacarrau, forçant l'allure, ajoutait encore du sel à cette course splendide en réduisant l'écart le séparant du leader, mais, Serpaggi sut conserver deux secondes d'avance jusqu'au bout, laissant le lyonnais prendre une belle et significative deuxième place après une très belle course et... un départ manqué. Quinze secondes après le vainqueur, Ethuin et Wollek complétaient

← Jean Max

le succès de la marque dieppoise terminant respectivement troisième et cinquième, Compain ayant su préserver jusqu'au bout sa quatrième position. Coulon finissait derrière ce groupe en compagnie de Foucteau, moins en verve qu'en début de saison. Daxem, Crozier et Klein ensemble prenaient les huitième, neuvième et dixième place d'une épreuve comme on en désirerait beaucoup. Il ne se trouvera personne pour nier qu'en 80 km à Clermont-Ferrand, les pilotes ont beaucoup appris.

LA REVANCHE DES GRAC

Au vu de la course de Charade, on donnait comme favoris à Magny-Cours, Serpaggi et Dayan et, à l'issue des manches qualificatives, bien peu ne pensaient pas au duel... qui pourtant n'eut pas lieu.

Les éliminatoires auxquelles participaient les trente meilleurs temps des essais ne donnèrent pas lieu à de grosses surprises pour la première mais, dans la seconde, des abandons marquants modifièrent le cours des choses. La première manche pourrait être qualifiée de « récital Végliac Grac », puisque dès le premier tour, Dayan, Coulon et Guerre Berthelot passaient en tête. Ils précédaient Wollek, Crozier, Foucteau et Migault groupés, qui allaient finir dans cet ordre. Sans Wollek cependant, qui, attaquant comme toujours, sortait de la piste au grand dam de ses supporters. Il faudrait que Bob, sans perdre de son sympathique mordant, s'assagisse un peu s'il veut que les résultats soient à l'image de son jeune talent. Cela fit néanmoins l'affaire de Lefevre (Grac Extensos) et Berard (Pygmée) qui se tiraient une bonne bourre depuis le départ et qui se qualifièrent pour la finale.

Au départ de la deuxième manche Serpaggi, Trolle et Miesusset firent le trou d'emblée, précédant Compain, Ethuin, Lafosse, Moroni, Lacarrau... Mais Trollé, quatrième temps aux essais, n'allait pas loin et il devait s'arrêter sur ennui de carburateur, abandonnant en même temps que Klein, et juste avant que Moroni ne stoppe lui aussi (cache-culbuteur desserré). Serpaggi et Miesusset restaient donc seuls en tête devant Compain et Ethuin, que Lacarrau paraissait devoir bien vite doubler lorsqu'il claquait son joint de culasse à la suite d'une rupture de courroie de pompe à eau. Lafosse terminait ainsi cinquième, laissant les 6^e et 7^e places à Rousselot et Pasquale (Grac) qui ainsi pouvaient s'aligner en finale. Celle-ci en fait se joua au départ, que prirent magnifiquement les Végliac Grac de Dayan et Guerre Berthelot. Miesusset, lui, passait troisième, précédant un petit groupe composé de Serpaggi, Coulon, Compain et Crozier. Or, Miesusset ne disposait pas d'un excellent moteur, et en trois tours, les « Gracmen » avaient fait le trou. Serpaggi doubla alors, mais un peu tard, la Martini du Lyonnais : pour lui, la première place n'était plus accessible. Les Grac menèrent la danse et ne ralentirent qu'au baisser du drapeau, l'Alpine ne pouvant jamais participer au ballet. Elle terminait bien sûr non loin des deux premières, mais troisième, alors que François Guerre-Berthelot se montra à son avantage à Magny, paraissant bien l'égal de son chef de file. Le succès Grac en FF fut complété par Coulon qui amena la sienne en quatrième position, battant trois Martini (Compain, Miesusset et Crozier), qui pourtant firent tout pour se mettre en évidence sur leur terrain. En cours d'épreuve, Lafosse et Foucteau sortirent de piste sans mal, tandis que Rousselot et Ethuin en mal de moteur ne purent défendre leurs chances correctement.

F3 : MAZET DEVANT PETERSON

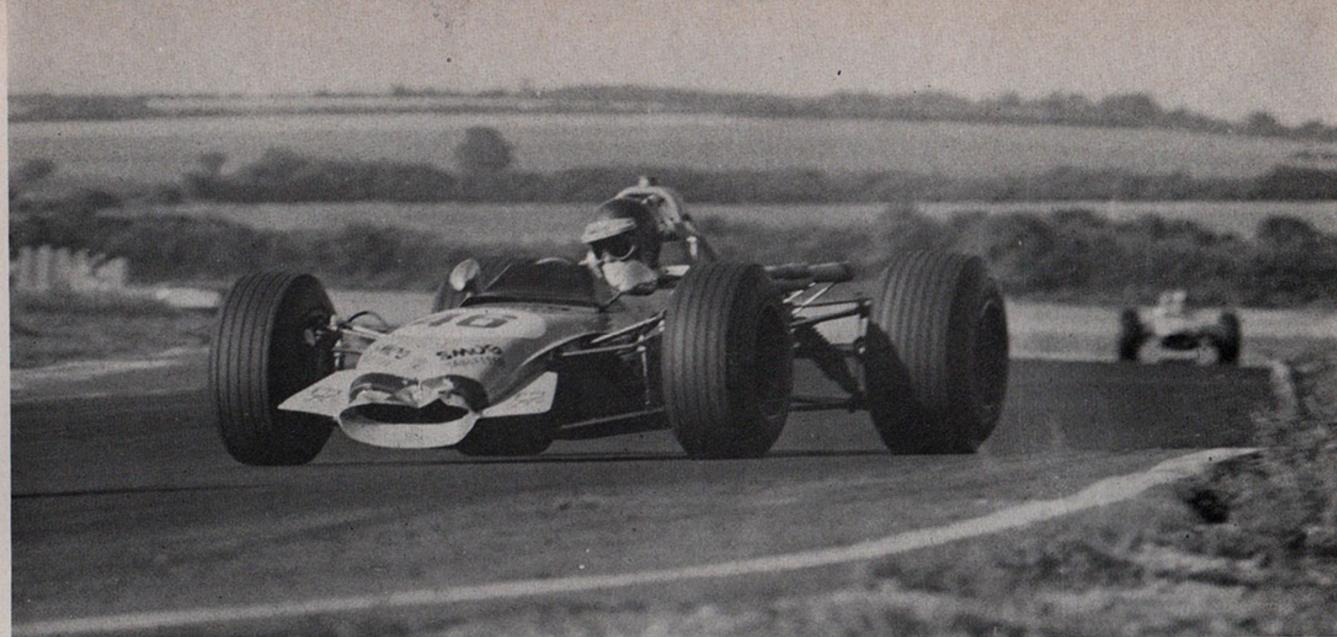
Pour la Grac, cette démonstration compensait un peu la déception encourue par Jean Max en F3, qui dut abandonner après avoir donné un aperçu de classe, d'adresse et d'audace. Joli cocktail qui devrait pouvoir « exploser » lorsque la MT8 sera au point, ce qui ne saurait tarder maintenant qu'elle dispose enfin d'un moteur digne de ce nom. Max était parti dans la première manche qualificative derrière Peterson (Tecno) Jabouille (Alpine) et Jaussaud (Tecno), avant de laisser passer Laffitte (Martini), Salles (Tecno), de se retrouver en bagarre avec Noghès (Tecno), et d'abandonner enfin transmission endommagée. Peterson, impérial, gagna sans



Serpaggi va se détacher... irrésistible



Le groupe de chasse vu de dos. Trolle suit Foucteau, Wollek, Daxem, Coulon et Lacarrau.



Peterson, museau abîmé a été décroché.

coup fêré, Jaussaud terminant second après avoir contraint Jabouille à sortir dans le dernier droite, se rabattant alors que les deux monoplaces se trouvaient au freinage sur la même ligne. Laffitte régulier, Salles très à l'aise avec sa Tecno ex-Mazet-ex-Mieusset, Pianta (Chevron) et Noghes se qualifièrent également pour la finale. La deuxième manche fut marquée par la domination de Mazet (Tecno), la facilité de Depailler (Alpine) et l'aisance de Franceschi (Tecno), qui, partis dans cet ordre, franchirent la ligne ainsi, devant Champin qui revient en forme avec sa nouvelle Tecno, et Vidal qui n'a rien perdu de ses qualités. Cassegrain et l'anglais Beuttler complétant les élus finalistes (tous deux sur Brabham). Cette finale promettait, elle tint. Parti très vite, Mazet prit

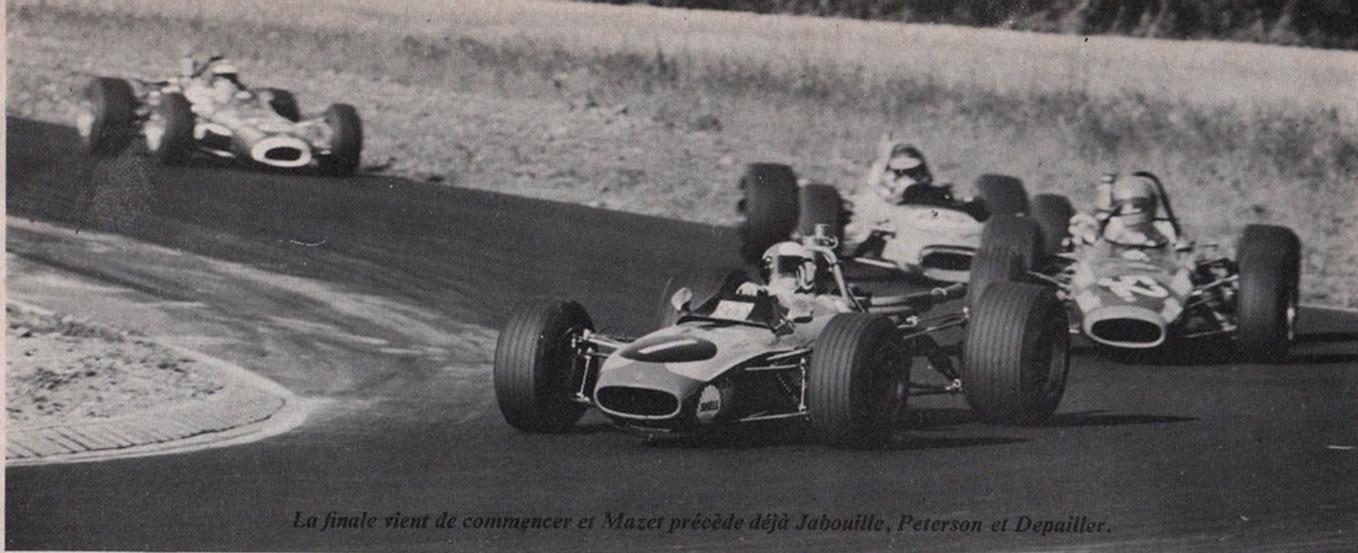
d'entrée le meilleur sur Jabouille, Peterson, Depailler, Jaussaud, Franceschi... tandis que Salles visitait les bas-côtés, perdant ainsi beaucoup de terrain. Au troisième tour, nous étions à un tournant de la course lorsque Jaussaud, tentant de s'infiltrer à la corde aux abords du cinquième virage, projetait violemment en l'air Depailler. Celui-ci pouvait repartir, mais loin derrière le peloton, tandis que Jaussaud s'arrêtait au tour suivant, train avant ouvert. Avec cet incident, le peloton s'était scindé: Mazet, Peterson et Jabouille se retrouvant seuls devant Lafitte, Beuttler, Franceschi, Vidal, Cassegrain et Pianta ensemble, Champin ayant abandonné, une durite d'eau s'étant débranchée. Puis Jabouille dont le moteur chauffait s'arrêtait, joint de culasse cassé. Seuls devant,



Compain en tête à queue. Heureusement pour lui, il s'agissait des essais.



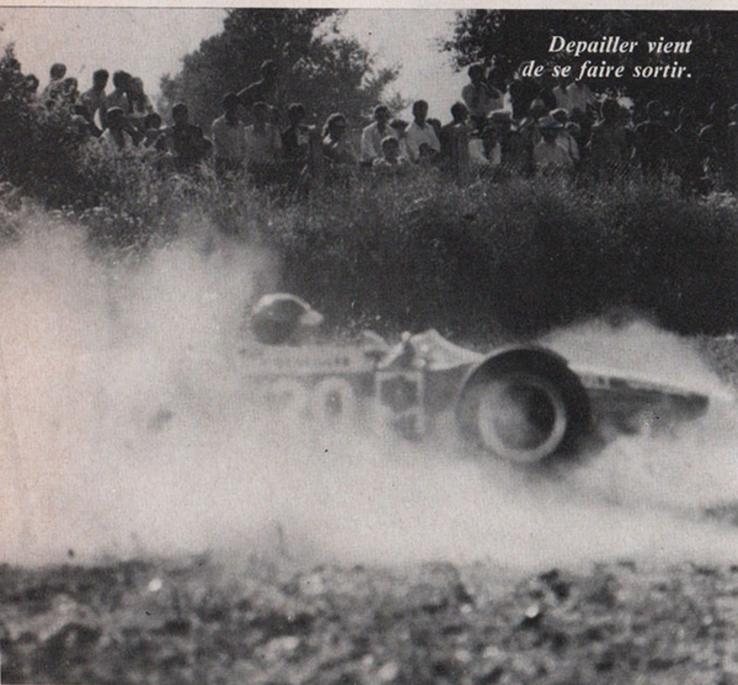
Mazet, vainqueur épuisé.



La finale vient de commencer et Mazet précède déjà Jabouille, Peterson et Depailler.



Les duettistes de la Veglia Grac prennent un tour à Bérard.



Depailler vient de se faire sortir.

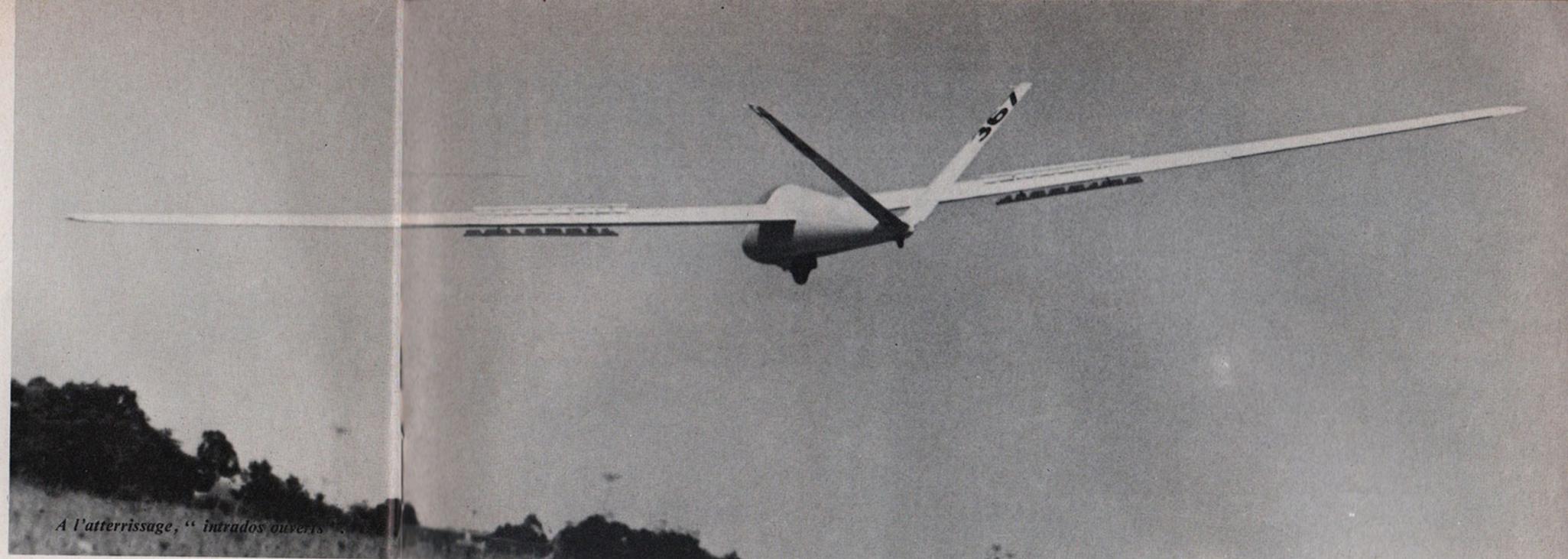
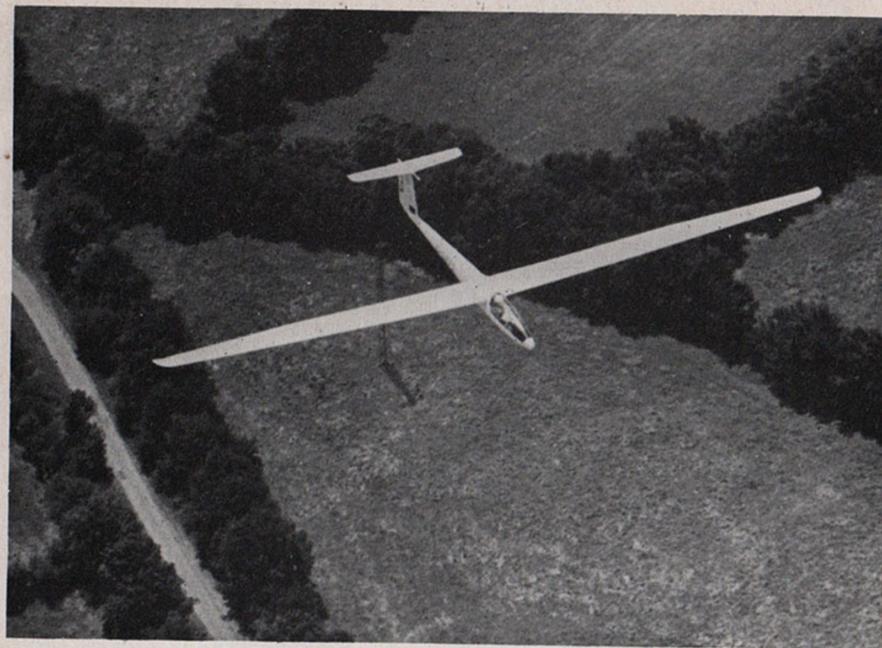
Mazet et Peterson luttèrent pied-à-pied, et ils allaient surclasser leurs adversaires à tel point que seul Laffitte, troisième à l'issue d'une course régulière (ce qui n'exclut pas le brio), ne fut pas relégué à un tour. Donc, bagarre devant, Peterson n'ayant toutefois pas toutes ses chances du fait d'un capot avant écrasé par une pierre lancée par la roue d'un concurrent. Mais bagarre derrière aussi, où Vidal, Franceschi, Beuttler et Pianta en décousaient de belle manière. Ils se battaient pour la quatrième place jusqu'à ce qu'un cinquième larron, Depailler en l'occurrence, survint des profondeurs du classement, vint mettre tout le monde d'accord. Mais, hélas pour Patrick, un ressort de soupape lâcha, le contraignant à l'abandon, après lui avoir tout de même laissé le temps de signer le record du tour. Puis, Pianta abandonnant à son tour, il ne resta plus en lice pour la quatrième place que Beuttler, arrosant d'huile la piste, Vidal et Franceschi toujours à l'aise sur ce circuit. Finalement, derrière Mazet, Peterson et Lafitte, le marseillais arriva à placer sa Tecno bleue « Méditerranée » devant la Tecno noire du niçois et la Brabham jaune de l'anglais. Cassegrain nettement plus en forme qu'en début de saison terminait septième devant Salles bien revenu après son erreur du premier tour. Cela faisait déjà plus de trente secondes qu'un Mazet exténué s'était extirpé de sa Tecno heureux de sa victoire, la plus belle, de sa carrière qui ne fait que commencer. Peterson, deuxième était un peu déçu, ne considérant pas sa victoire en prototypes (Lola T70 de Troberg) comme une consolation

O.L.G.

VOL A VOILE

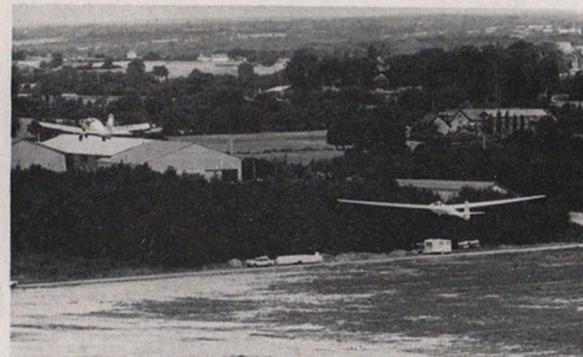
Par Olivier de la Garoullaye



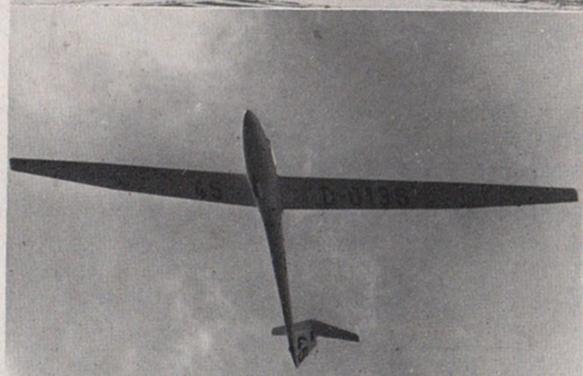


A l'atterrissage, "intrados ouverts"

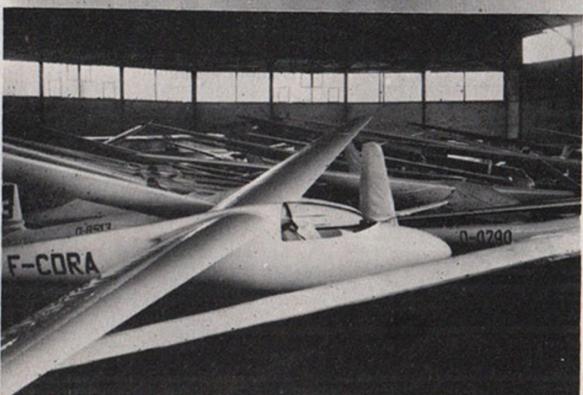
C'est parti,...



...on monte.



Taxi station.



Une espèce de crissement, de sifflement... On sent l'air qui se déchire, tandis qu'une ombre cruciforme s'étend sur l'herbe rase, jaunie au soleil d'Anjou. Nous sommes sur le terrain d'Avrillé, à l'aéroclub d'Angers, et le premier planeur vient de rentrer au bercail après avoir été accomplir son parcours. Il disputait une épreuve de la Coupe d'Europe, et ils sont encore une cinquantaine qui doivent revenir à leur port d'attache, à moins qu'ils ne soient allés... aux vaches...

Les « velivoles » restés au sol discutent entre eux des chances respectives de leurs concurrents et néanmoins amis qui là-haut, dans leurs « taxis », cherchent les ascendances. Le préposé à la jumelle vient de signaler un appareil rentrant, et les conversations cessent. Les regards convergent vers la haie délimitant le terrain, derrière laquelle la forme blanche va surgir. Les planeurs, pour une question calorifique, sont presque tous blancs, seuls certains Anglais demeurent fidèles à la couleur, et c'est pourquoi il est délicat pour le profane de repérer un appareil de loin. On ne voit tout d'abord qu'un trait blanc, qui grossit très vite : certains planeurs dépassent les deux cents kilomètres à l'heure. Puis on distingue l'empennage, avant de pouvoir enfin détailler l'arrivant. Les spécialistes, eux, vous ont déjà cité le type du « taxi », vous ont déjà donné le nom du pilote qu'ils ont reconnu à sa manière de voler : c'est tout juste s'ils ne vous ont pas dit pourquoi il a mis ce temps-là, pourquoi il est à cette altitude, et pourquoi il a du « badin ». Dans un bruissement d'air, le planeur passe la ligne d'arrivée, à basse altitude. Il fait une ressource, vire et se pose doucement, sans ces a-coups qui habituellement secouent les avions à moteur. Il roule doucement, la queue de l'appareil racle le sol, l'extrémité d'une aile se pose gracieusement à son tour avant que l'oiseau ne s'immobilise complètement. Le pilote défait sa ceinture de sécurité, ouvre son cockpit, descend, se débarrasse de son parachute, et le voilard d'Icare redevenu rampant ordinaire. Mais, il a des tas de choses à raconter. Il vient des nuages, il était en l'air, survolant

tout... sans moteur. Il était seul là-haut sanglé dans le cockpit, les pieds sur le palonnier, les mains sur le manche, les yeux sur la carte, le sol et les autres planeurs, seul avec sa radio le mettant tout de même en contact avec ses équipiers restés au sol. Il n'avait pour seules indications que celles fournies par son instrumentation de bord, ces petits cadrans ronds et gradués de multitudes de chiffres en tous sens.

Le variomètre, de tous, est le plus important et son influence est telle que certains n'hésitent pas à en monter deux ou trois; il indique, en mètres-secondes, les vitesses verticales de montée ou de descente. L'altimètre est déjà beaucoup plus simple et comme son nom l'indique, il renseigne sur l'altitude. L'indicateur de virage permet de contrôler le pilotage par rapport à l'horizontale, et il se présente comme un niveau à bille tout pareil à celui dont se servent les maçons pour vérifier un plan. Enfin, le quatrième cadran n'est ni plus ni moins qu'un compteur de vitesse. C'est lui qui est couramment désigné sous le nom de badin qui, en fait, est le nom de l'inventeur de l'anémomètre.

Que vous soyez aux commandes d'un « classe libre » ou d'un « classe standard », la méthode de pilotage est la même, et le plus délicat consiste à trouver les ascendances et à les exploiter, spiralant jusqu'à ce que l'air ne puisse plus vous porter plus haut. Mais avant, il faut partir... Au décollage, vous vous retrouvez coincé derrière la verrière, allongé comme dans une monoplace qui ne saurait pas pétarder. Vous voyez le câble de remorque se tendre devant vous, quelqu'un courir en tenant votre aile tandis que le Morane fait donner les chevaux dans un fracas assourdissant et au milieu d'un nuage de poussière. Vous tirez déjà imperceptiblement sur le manche, entre vos jambes, et déjà vous volez...

L'avion, lui, n'a pas encore décollé tandis que vous faites du rase-mottes, un peu inquiet peut-être, de vous trouver si près du sol. Et puis, le câble se tend et vous grimpez derrière votre remorqueur. C'est parti...

En l'air, vous avez l'impression d'avoir mal

aux yeux. Vous clignez de l'œil, ébahi, étonné, vaguement inquiet de tant en voir d'un seul coup. Dame, sur le plancher des vaches, on n'est pas habitué à avoir une vision panoramique des choses!.. A 600 mètres, le remorqueur s'en va seul, traînant derrière lui le câble que vous venez de larguer, et qu'il va lâcher au-dessus du terrain avant d'atterrir. Alors, vous êtes livré à vos propres moyens. Mais, comme son nom l'indique, le planeur est une cellule d'avion sans moteur, à grande et fine voilure, conçu et équilibré pour planer. Alors, votre taxi, s'il se trouve dans une zone d'air calme, va se mettre à descendre doucement... Reste à trouver une pompe, un courant ascendant. L'air s'échauffe inégalement au contact du sol. Les différences de températures déterminent des différences de densité, et les particules d'air chaud sont soumises à des forces ascensionnelles. Tous les professeurs de physique vous le diront... et leurs élèves aussi, bien entendu.

Si donc un planeur rencontre un de ces courants ascendants, il prendra de l'altitude, but recherché par le pilote qui pour rester dans les lieux favorables, essaiera d'en bénéficier au maximum en tournant dans cet air bénéfique, en spirale comme on dit en langage véliole. Au fond, le vol à voile consiste à rechercher et à utiliser les propriétés physiques de l'air pour garder ou gagner de l'altitude.

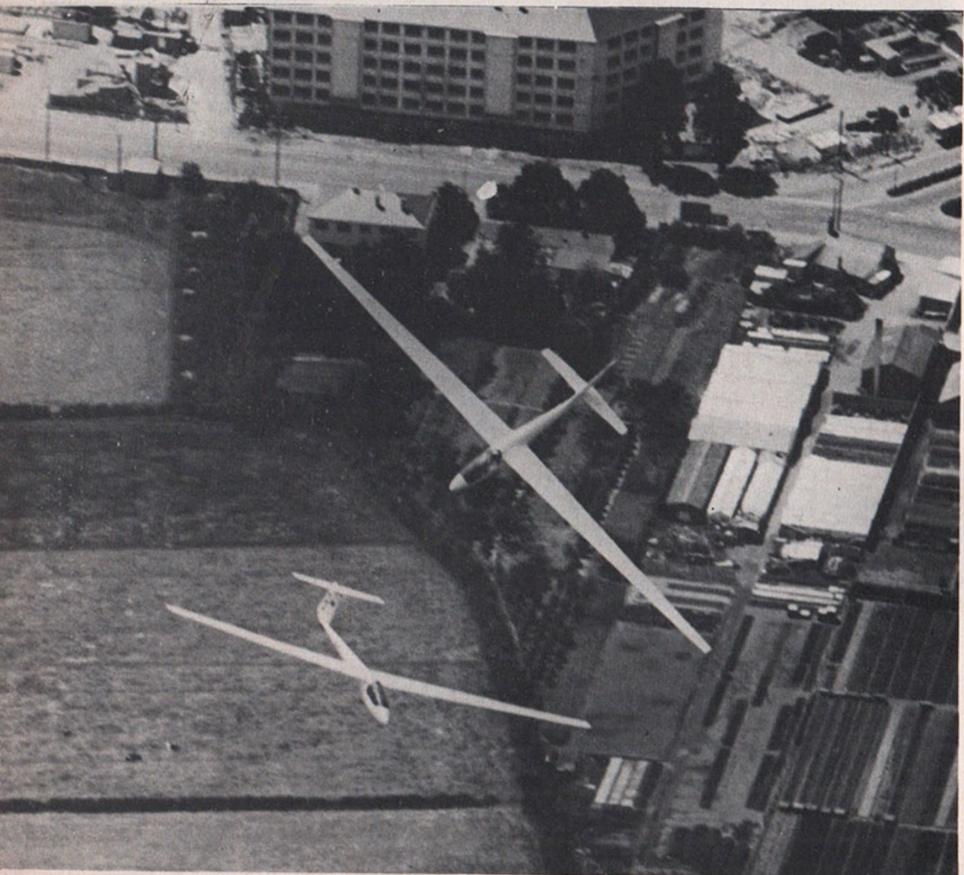
Et déjà, les mines des « pas tellement forts en maths » s'effondrent, s'effritent. Mais non voyons... Si vous discutez avec les gros bras de ce sport merveilleux à voir et encore plus à pratiquer, vous ne vous inquiétez plus. C'est une question de patience, d'entraînement, de calme et de maîtrise de soi, d'après de Dorlodot, champion belge justement vainqueur des « Huit Jours d'Angers » : Ne pas se baser uniquement sur les nuages et la météorologie, mais se rendre réceptif, sensible à chaque détail du sol, prêter une attention minutieuse à la moindre parcelle de terre, c'est selon lui le grand principe. Alors, ne vous affolez pas si vous n'absorbez pas les rudiments de physique que l'on cherche à vous inculquer. Le vol à voile, c'est surtout une question de pratique...





Avant le départ, on vérifie.
Au premier plan, le trou dans le nez du planeur dans lequel vient se fixer le câble de remorque.

Deux pièges spiralant à qui mieux mieux pour prendre un maximum d'altitude.



PETIT LEXIQUE A L'USAGE DES VELIVOLES NON-AVERTIS

Velivole : pratiquant du vol à voile.
Aller aux vaches, Faire une vache : atterrir en dehors du terrain.

Une pompe : un courant d'air ascendant.
Ca pompe des briques ou des locomotives : se dit d'un temps formidable, n'importe quoi pouvant tenir en l'air.

Avoir du badin : avoir de la vitesse.
Une ressource : opération consistant à prendre de l'altitude, en diminuant de vitesse.

Ça chahute : se dit lorsque l'air est très turbulent.

Faire un cheval de bois : effectuer un atterrissage en pivotant autour d'une aile, autrement dit faire une espèce de tête-à-queue à l'atterrissage.

Un taxi, un piège : un planeur.
Faire un décrochage : se dit d'un planeur qui perd de l'altitude brutalement à la suite d'un manque de vitesse.

Faire un virage en table de bistrot : virer à plat.

Pour tous renseignements concernant le Vol à Voile vous pouvez vous adresser à la Fédération de Vol à Voile : 7, avenue Poincaré, Paris 16^e. Téléphone : KLE 75-69. Il est possible, pour ceux qui seraient vraiment intéressés et légers d'argent, d'obtenir une bourse s'ils remplissent les conditions suivantes : être Français - Être âgé de moins de 22 ans à la date de candidature - Être titulaire du B.I.A. (Brevet d'Initiation Aéronautique), ou B.E.S.A. (Brevet Élémentaire des Sports Aériens), pour les boursiers « Début » et du B.I.A. ou B.E.S.A. et du B.E.P.P. (Brevet Élémentaire de Pilote de Planeur) ou du B.P.P. pour les boursiers « Entraînement ». A titre indicatif, voici les adresses des plus importantes Associations de Vol à Voile en France : Le Plessis, A.E. du Plessis-Belleville Aérodrôme - 60-Le Plessis Ermenonville.

C.I.C. Beynes : Aérodrôme - 78-Beynes.
Centre de Meaux Aérodrôme - 77-Isles-les-Villenoy.
Aéroclub de l'Est, 3, rue Charles Sadoul - 54-Nancy.

Union Aéronautique des Pyrénées, Aérodrôme de Mont-Louis, La Quillanne - 66-La Lagonne.

Aéro-Club du Jura B.P. N°6 6 - 39-Dole
Association Aéronautique Provence-Côte d'Azur - 88-Fayence.

Aéro-Club de l'Ouest de la France, 21, bd Foch - 49-Angers.

Union Aéronautique du Centre - Aérodrôme, 10, rue Le Brix - 18-Bourges.

Bono Bonneveaux (La Ferté Alais).
Association Aéronautique du Val d'Essonne - B.P. 31 - 91-Milly-la-Forêt.

Aéroclub de Moulins - Aérodrôme - 03-Moulins-Avermes.

A.C. Verdon Alpile - 19, route de St-Antoine - 13-Marseille 15^e.

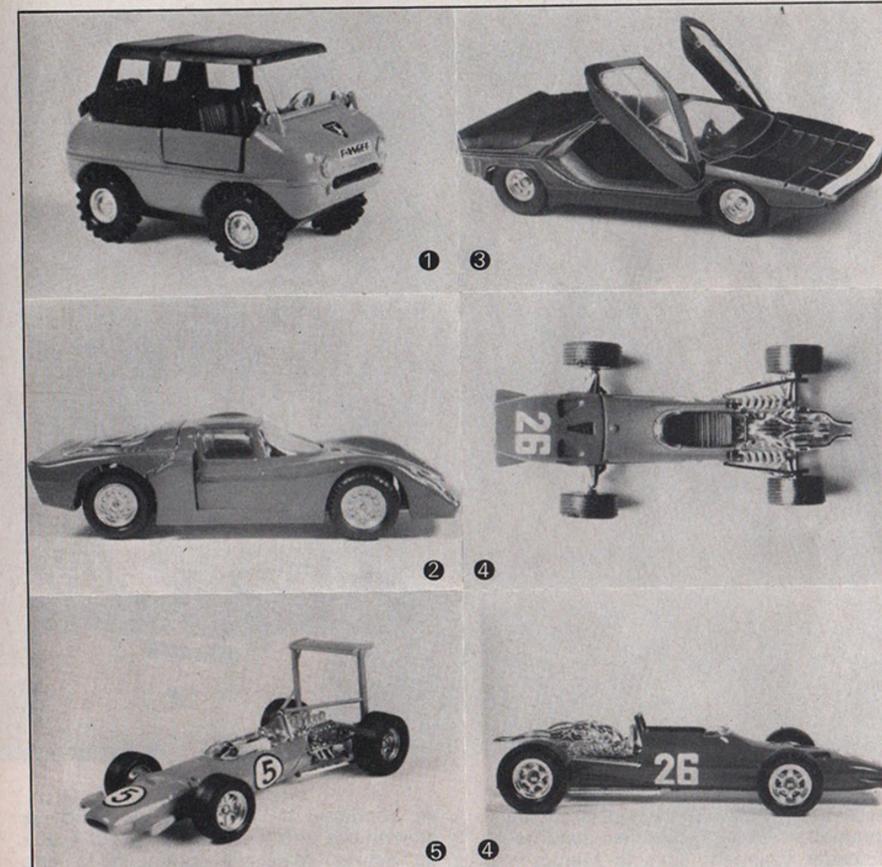
Centre de Chartres Cercle Aéronautique Pierre Issy, 2, place de la République - 92-Asnières.

A.A. d'Aquitaine - Aérodrôme de Bordeaux Saucats - 33-Léognan.

C.J. Paris (Jeunes de 16 à 22 ans).
Centre de Jeunesse - Aérodrôme - 78 - Beynes.

MODELISME

champion



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

RANGER MERCURY

Lorsque par hasard on aperçoit au coin d'une rue un Ranger, il est toujours entouré d'une foule de curieux qui, les yeux écarquillés et l'air hébété, contemplant cette curieuse petite boule haute sur roues avec des portes minuscules une capote aussi grosse et haute que la caisse, une roue de secours sur le capot arrière. Mercury a très bien su rendre l'expression du modèle et le Ranger présenté par la marque italienne est en tous points semblable à l'original. Sur la miniature (comme sur la vraie du reste) le pare-brise est rabattable, les deux portières s'ouvrent, la capote s'enlève... Les suspensions de cette mini-jeep sont aussi dures au 1/43^e qu'en réalité et des deux côtés l'auto a son charme, vacances en diable. Un avantage primordial va cependant à la maquette : elle ne coûte que 13 francs.

ALFA ROMEO 33 POLITOYS

C'est une miniature de la série export donc une voiture à très bon marché (7 francs) et pourtant, elle n'a que peu à envier à d'autres beaucoup plus onéreuses. De forme générale, elle est très correcte, bien que les détails ne soient pas fouillés. Seul le capot arrière s'ouvre, mais il le fait sur une mécanique fort réussie et cela compense la non-ouverture des portes. Les roues sont typiquement Alfa Roméo avec les jantes ajourées que les fanatiques du « trèfle à quatre feuilles » connaissent bien. Justement, l'insigne de la matque fait défaut et nous l'aurions de beaucoup préféré à un numéro blanc sur fond noir par trop inesthétique. Il aurait aussi été de bon ton de mettre des semblants de radiateurs latéraux plutôt que de laisser un vide derrière les orifices, mais ne crions pas « haro sur le baudet », Politoys nous en donne pour notre argent.

CARABO SOLIDO

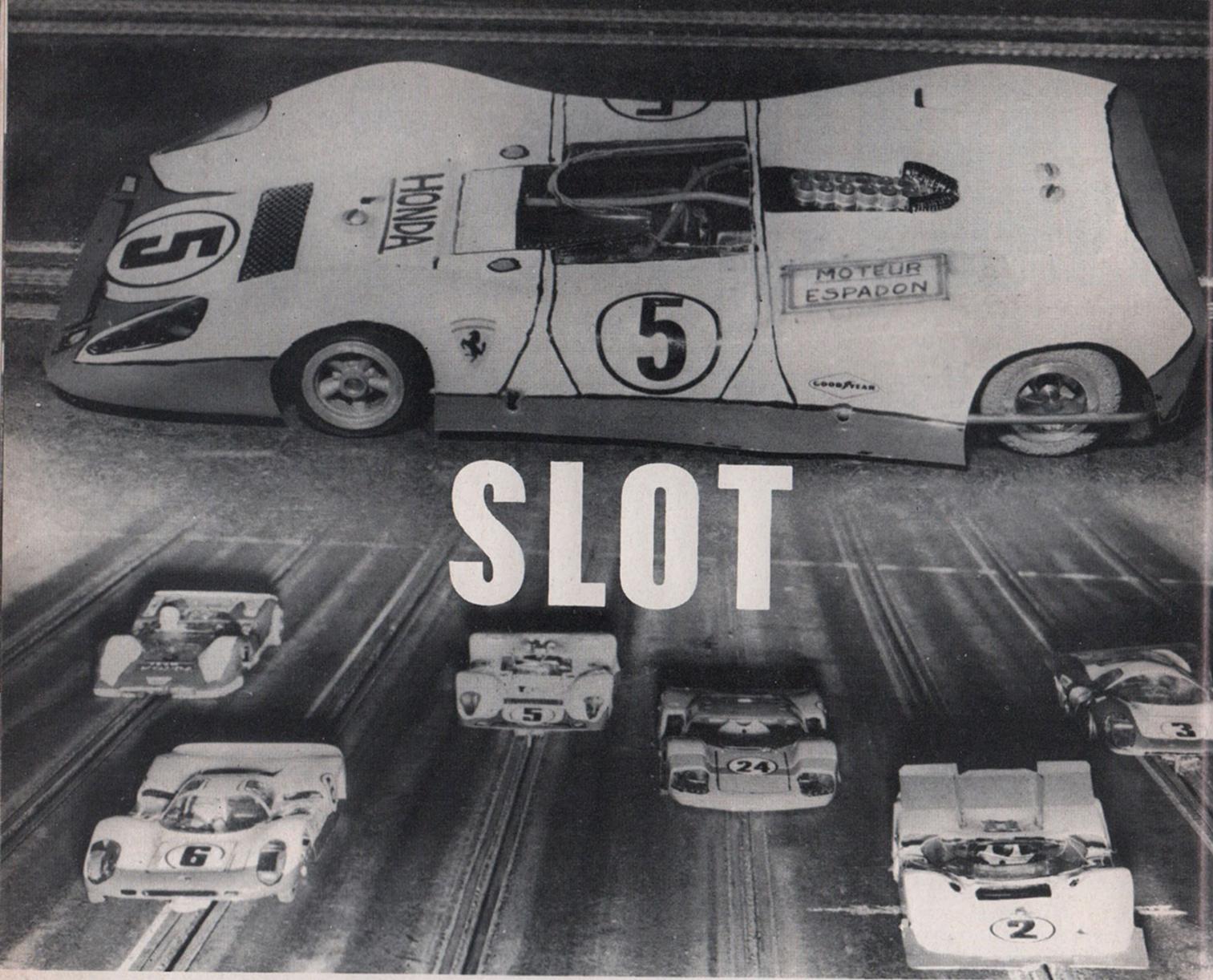
C'est au salon de Paris 1969 que Bertone présentait sa Carabo tout de vert vêtue. Cette voiture de rêve curieusement cunéiforme avait outre la particularité de ses formes celle de portes s'ouvrant verticalement. Tout ceci se retrouve dans la bonne réplique que vient de sortir Solido. Une réussite de plus à l'actif de cette marque qui efface ainsi une Matra Ford F1 très quelconque. Espérons que les deux nouveautés prévues pour la fin des vacances, une Ferrari GTB4 et une Porsche 908, seront de la même veine ou mieux encore de celle de la Ferrari F1. Toujours est-il que cette Carabo affichée 12 francs devrait connaître un certain succès, mérité non seulement par le choix de ce modèle inédit, mais encore par sa parfaite réalisation.

FERRARI F1 DINKY TOYS

Alors là chapeau! Bravo Dinky-Toys qui nous offre une belle, une très belle Ferrari de F1. Celle-ci doit être particulièrement inspirante puisque Solido nous en avait auparavant offert une de bonne facture. Cette monoplace est dotée de l'aileron caractéristique de la marque au « cavallino rampante » mais malheureusement il vous faudra le peindre puisqu'il est livré en plastique blanc. Par souci de conformité il vous faudra aussi passer les jantes en or et les pots d'échappement (par ailleurs très réussis) en blanc mat. Une planche de décalcomanies est livrée avec la miniature, permettant à Ferodo, Firestone, Shell et... Champion une juste publicité. Les numéros carrés sont tels ceux utilisés d'habitude par la marque italienne, bref, pour une fois, Dinky-Toys a vraiment eu le sens du détail et a prouvé que si sa production avait quelque peu baissé de pied, on était toujours capable de bien faire à Bobigny. 12 francs.

MATRA MS10 V8 F1

Elle se veut telle que celle utilisée par Stewart au Canada et aux U.S.A. et dans ses grandes lignes, elle fait illusion. C'est à peu près la même que celle utilisée en Grand Prix en fin de saison dernière. Malheureusement si l'on veut s'attarder aux détails ce n'est plus parfait, loin de là. D'abord Solido nous « gratifie » d'un pilote qui, bien entendu, n'est pas à l'échelle. Sa Ferrari F1 n'en était pas « dotée » et nous pensions que pour la marque de Versailles cet écueil était définitivement écarté. Il faut croire que non et c'est dommage. Dommage aussi que l'aileron (on se moque bien de la CSI chez les miniaturistes au 1/43^e) et ses supports soient en plastique bleu teinté dans la masse, que les rétroviseurs soient si petits, que la calandre soit si aplatie, qu'on ait retiré du galbe au cockpit devant le saute-vent, que le V8 manque de relief... Solido nous offre mieux d'habitude et c'est pourquoi on est tellement exigeant avec ses modèles, même ceux qui sont bon marché comme cette Matra vendue 10 francs.



SLOT

Un incident pendant les vérifications devait marquer le début de cette épreuve, il en était de même aux 24 Heures du Mans... En effet, la Lola T162 n° 6 de l'Écurie Honda Espadon était présentée avec un becquet qui avait pour but d'aérer le moteur. (Moteur qui fonctionne en vase clos puisque le découpage des carrosseries est interdit). Ce becquet placé à l'intérieur du cockpit, juste derrière le pilote, semblait tout à fait réglementaire puisque comme l'indique le règlement aucune modification de la carrosserie elle-même n'avait été faite.

Cependant la Direction de la course des Mini 24 Heures ne fut pas à la hauteur de la décision et ne fit pas preuve (comme la C.S.I.) d'un raisonnement réfléchi. Elle imposa la suppression du becquet (mais autorisa le percement de trous d'aération au-dessus du moteur, se contredisant ainsi avec son propre règlement!). Cette décision devait causer un handicap certain pour la longévité des moteurs de cette voiture, ce que prouva le début de la course.

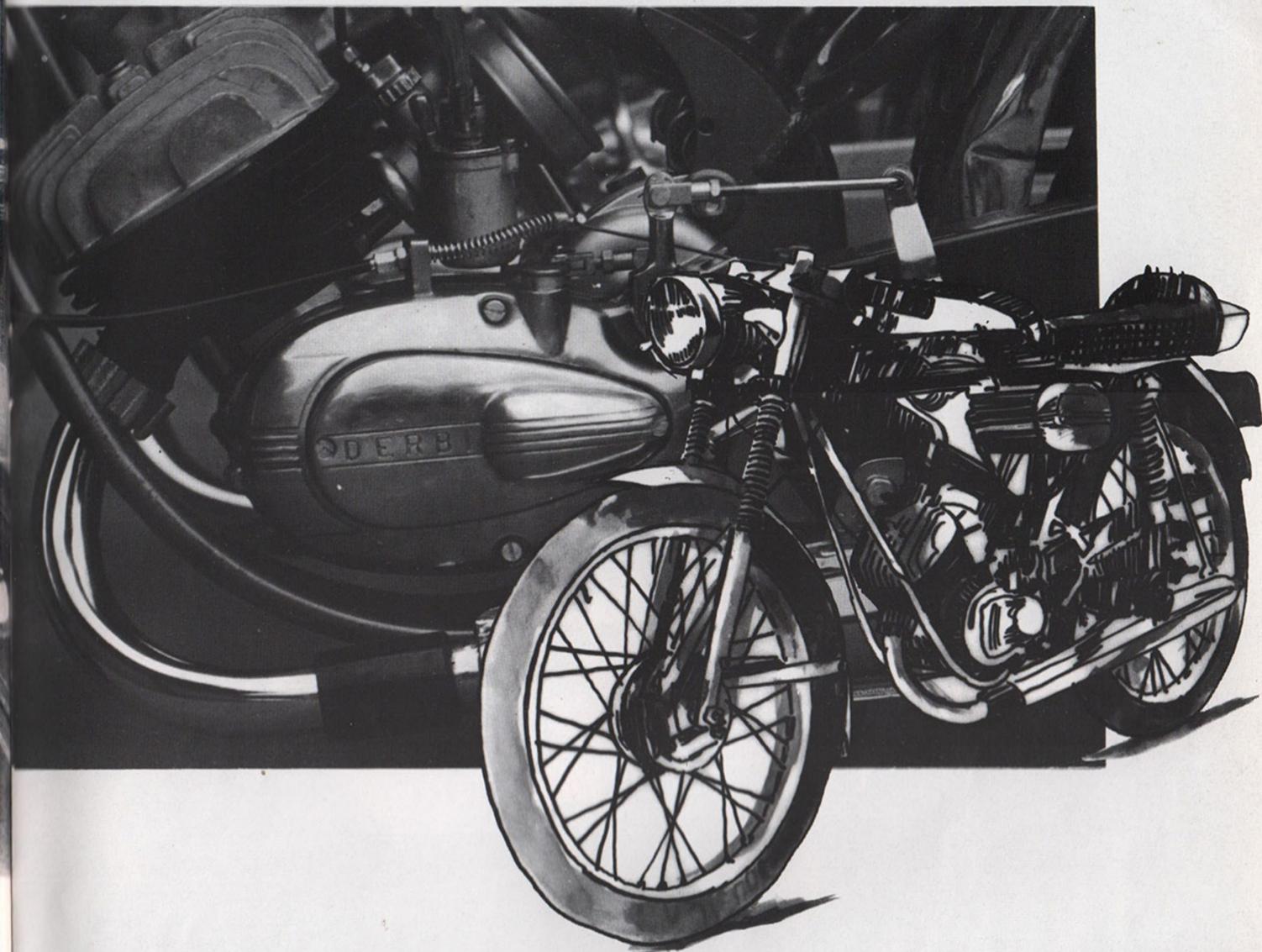
L'Équipe de Vichy prit le meilleur dès le départ. Elle disposait d'une voiture formidable, mais, qui fut handicapée, elle aussi, par l'obligation de supprimer son becquet stabilisateur avant, la tenue de route s'en

ressentant immédiatement. Les incidents commencèrent dès la première demi-heure, le leader devenant alors la Marcos n°5, voiture remarquablement préparée par Adiba et Willette. Du reste, cette Marcos tournant comme une horloge ne devait plus quitter cette position jusqu'à l'arrivée malgré des incidents dûs aux sorties de route un peu sèches qui firent souffrir le châssis. Quant aux autres concurrents ils se livraient à une lutte incessante pour les places d'honneur. La Lola T162 n° 6, alors proche du leader, connaissait certains ennuis de moteur, et la Bulher n° 8 lui ravit la deuxième place lors de la 4^e Heure. Mais c'était un peu le chant du cygne pour la voiture de l'équipe vichyssoise qui allait rétrograder ensuite, tandis que la Marcos n° 5 tournait inlassable, avec une régularité étonnante, creusant à chaque arrêt de ses adversaires un écart toujours croissant.

A la 12^e heure nous voyons apparaître à la 2^e place la Lola n° 2 qui prend cette position grâce à sa régularité. Elle a profité des incidents qui ont affecté les autres équipes. A la 13^e heure, la fatalité écrasera la Lola 6. En effet, elle se verra affectée d'ennuis successifs de moteur et d'un écrasement des parties mécaniques, fait encore jamais vu, du à une imparfaite mise

en condition de la piste. Ces incidents anéantiront pour cette voiture, tout espoir de victoire. Mais elle continuera la lutte pour reprendre à la 21^e heure la seconde place qu'elle ne quittera plus jusqu'à l'arrivée — consolation pour l'Équipe, compte tenu de la préparation rapide de cette voiture et du moteur utilisé. En effet, elle était la seule à être propulsée par un moteur rebobiné par son constructeur. Le succès de celle-ci est complété par la 3^e place de la deuxième voiture de l'Écurie. Nous devons signaler que ces deux Lola n° 3 et n° 6 étaient soutenues par la Société Honda France qui montre ainsi son intérêt à tous les stades de la compétition. Un cyclomoteur de cette marque était du reste offert aux premiers.

Saluons donc les vainqueurs d'une course qu'ils avaient décidé de gagner et dont la préparation n'a à aucun moment été mis en cause. Cependant, ils n'ont pu battre avec 5947 tours le record établi par Raymond Ami l'an dernier qui est toujours fixé à 6323 tours. A noter aussi le très bon comportement de l'équipage amateur pilotant la Marcos n° 1 qui réussit pour sa première participation à dépasser les 4700 tours alors que l'an dernier l'équipage huitième n'avait atteint que 3586 tours.



ENTIÈREMENT DÉRIVÉ DE LA COMPÉTITION, LE 49 CC DERBI ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE 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

bonnet



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

champion





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^e - TÉL. 380.31.91

PUBLICPRESS

YAMAHA



120 CONCESSIONNAIRES

PARIS

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

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

PUBLICPRESS

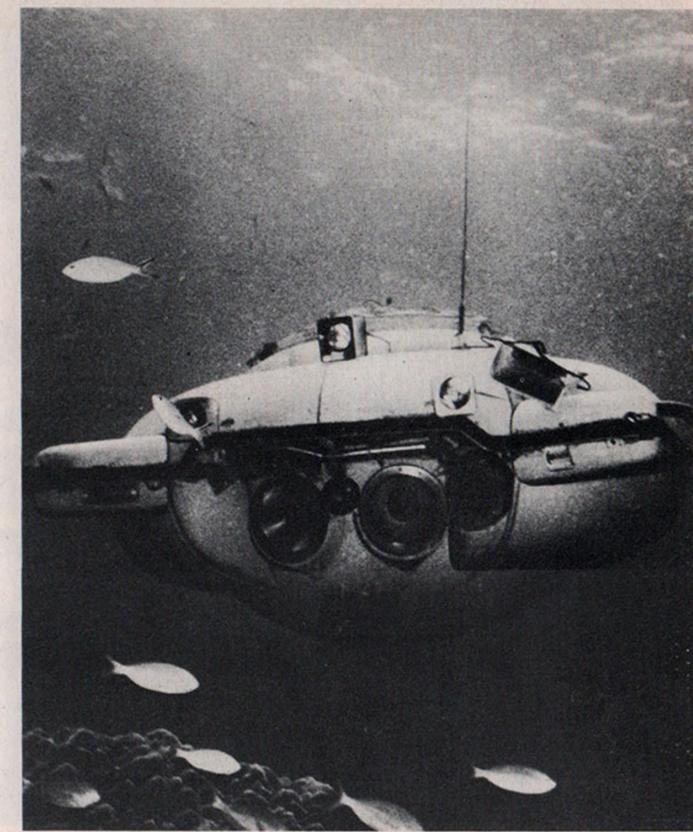
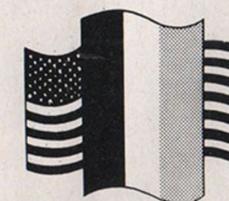


Photo offerte par REQUINS ASSOCIES

Ensemble, nous allons au fond des choses.

Un Français, le Commandant Cousteau, fait des expériences révolutionnaires pour mieux connaître la flore, les minéraux et la vie aquatiques. Grâce à ces expériences, les Américains peuvent désormais donner plus d'ampleur à leur étude des possibilités du monde sous-marin. Ces recherches profitent à tous.

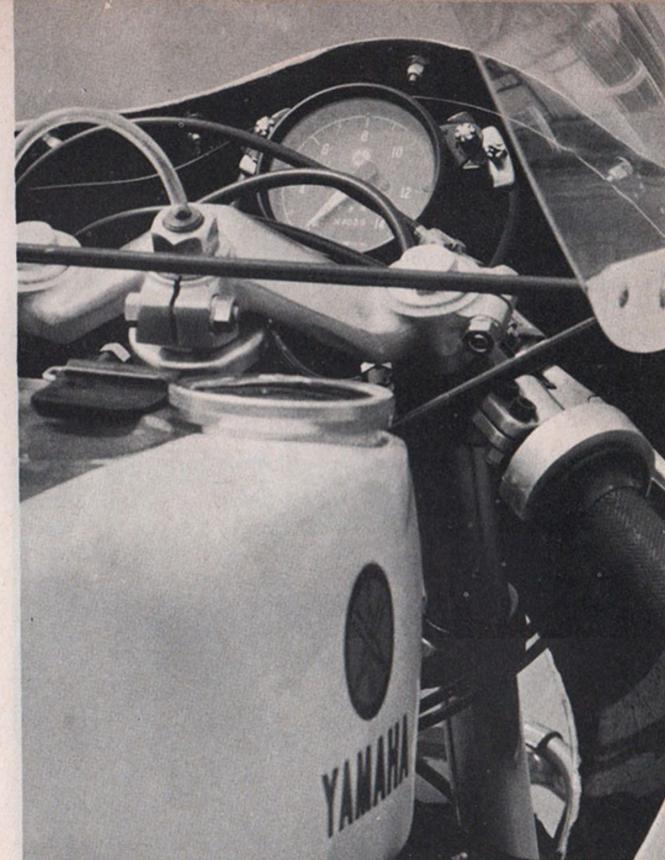
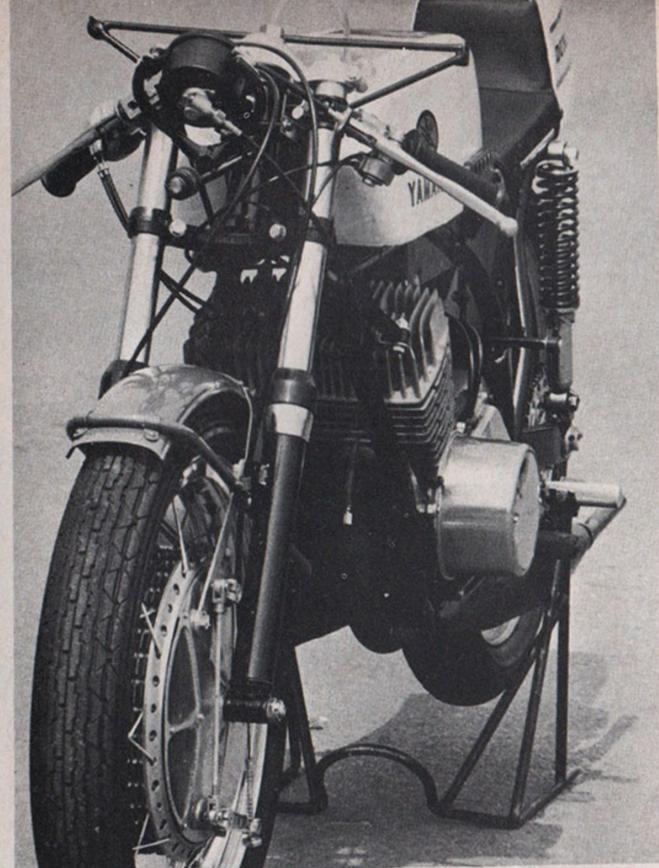
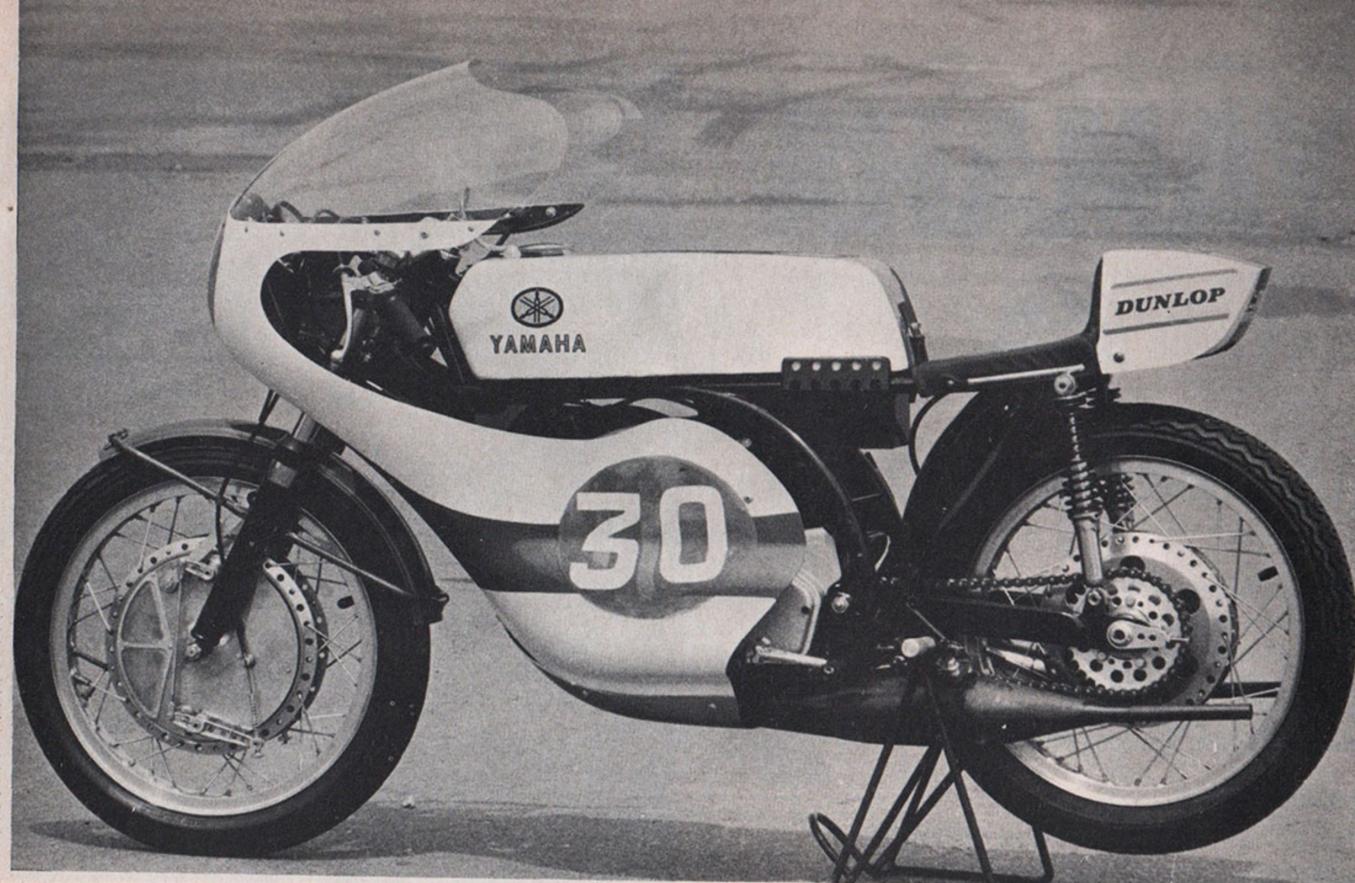
Ne dit-on pas que l'océan renferme des richesses qui pourraient nous permettre de résoudre, demain, les problèmes d'alimentation du monde. Encore une fois, l'amitié franco-américaine a porté ses fruits. Ne nous arrêtons pas là. L'échange permet d'aller plus loin dans tous les domaines. Et il y a tant de choses à faire!



Solidaires pour mieux faire.



Campagne conçue et réalisée bénévolement par J. Walter Thompson avec la coopération de l'Association France Etats-Unis, 6 boulevard de Grenelle, Paris. Gravures et galvanos: contribution de CLICHES UNION, Paris. Insertion offerte aux Grandes Causes Nationales par:

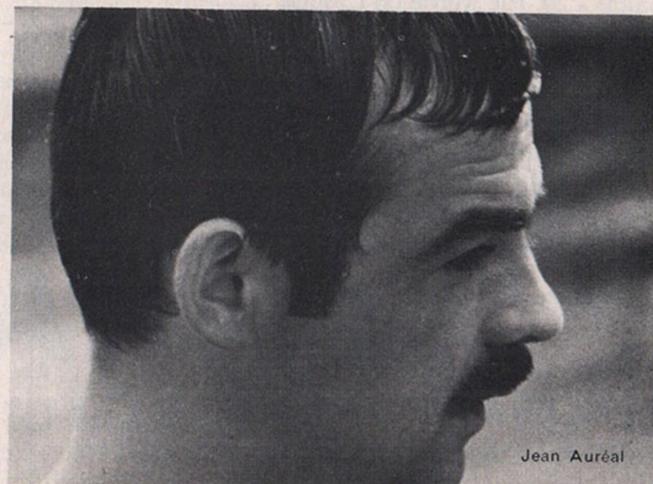


Si l'on devait attribuer un titre aux meilleures machines compétition-client (et pourquoi pas?), on peut être certain que Yamaha le remporterait haut la main. En effet, avant le GP de Brno, trois Yamaha occupaient les secondes places aux Championnats du Monde des catégories 125, 250 et 350. En 125, à Brno, une bougie défectueuse fera perdre quelques points à Kent Andersson qui est désormais troisième, mais tout de même juste derrière une machine ex-usine, la Suzuki de Van Dongen, et la Kawasaki usine de Simmonds.

En 250, le même Andersson est actuellement bien installé à la seconde place, il devance les deux Benelli de Pasolini et de Carruthers. En 350, les TR2 de Visenzi (second) et de Findlay (troisième) semblent imbattables pour les Aermacchi d'usine. Ces résultats sont sensationnels, et vous paraîtront encore plus extraordinaires lorsque vous saurez que les Yamaha compétition-client sont très peu différentes des machines de série.

essai 350 YAMAHA TR 2

par Christian Lacombe

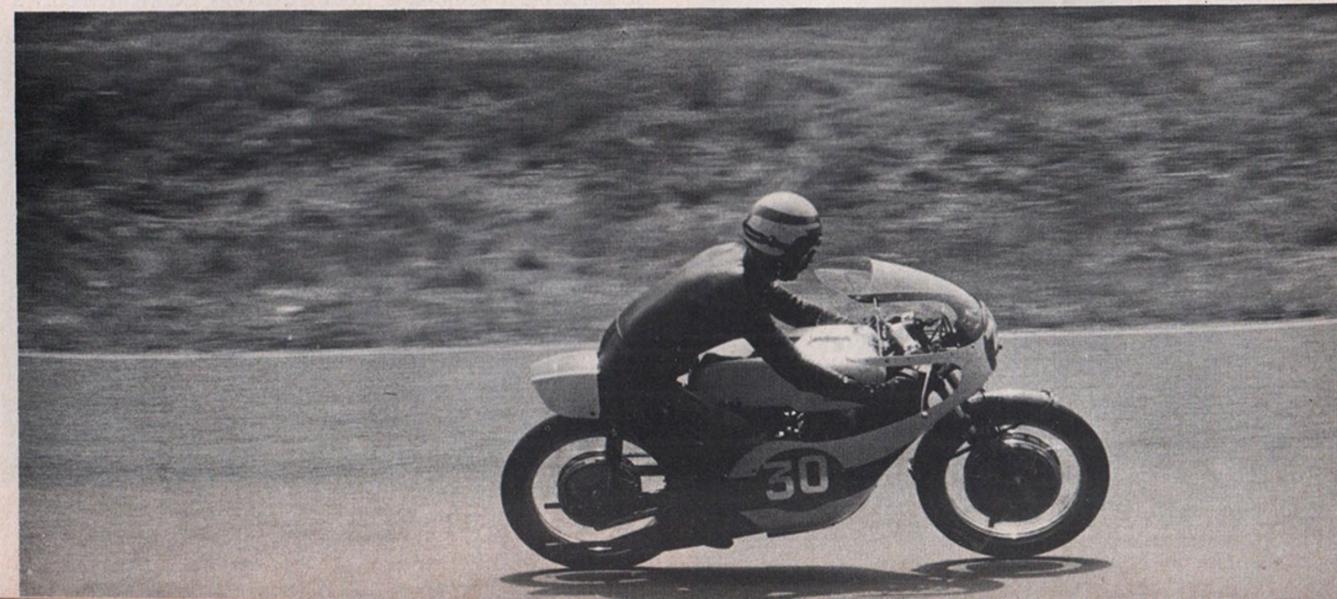


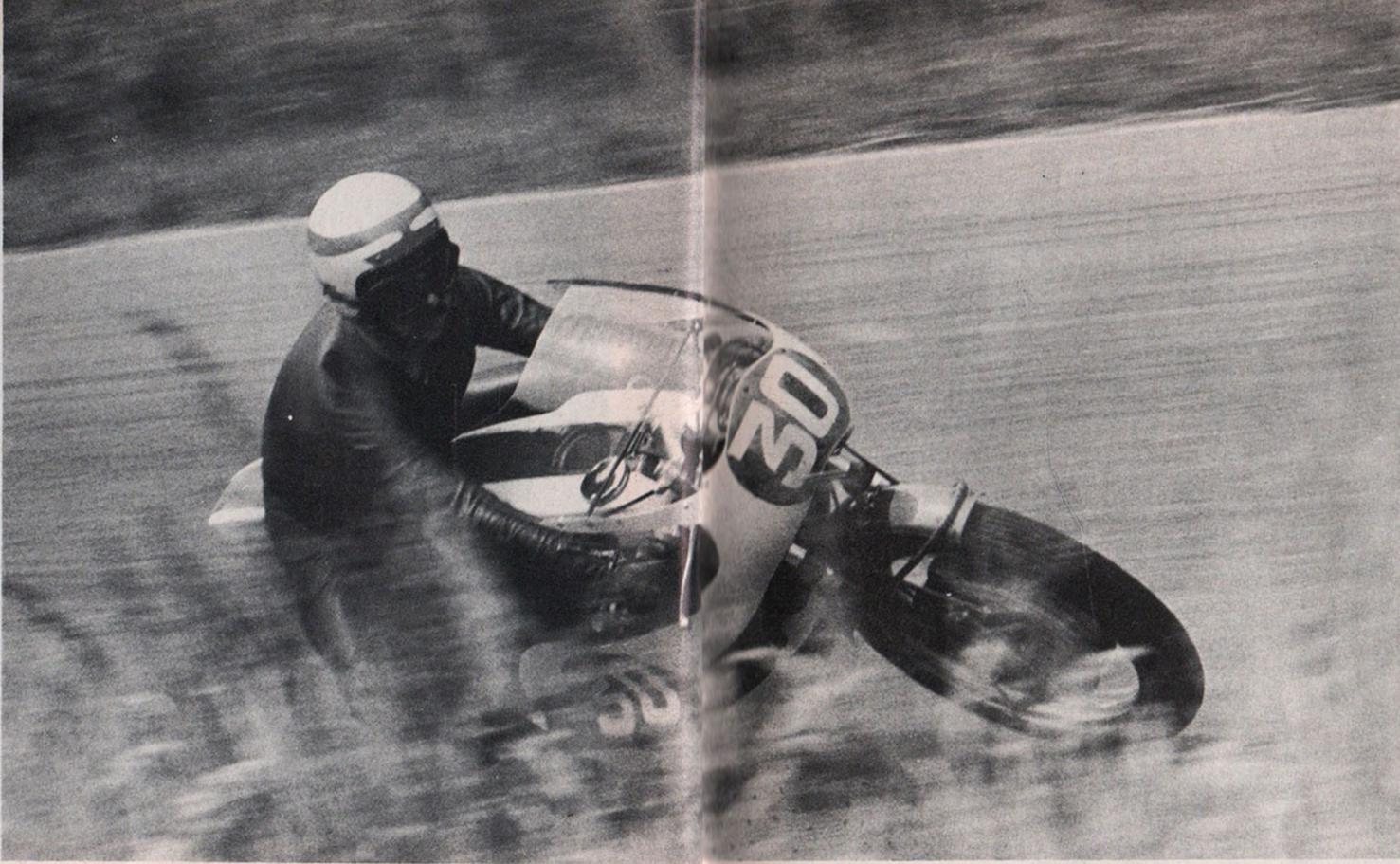
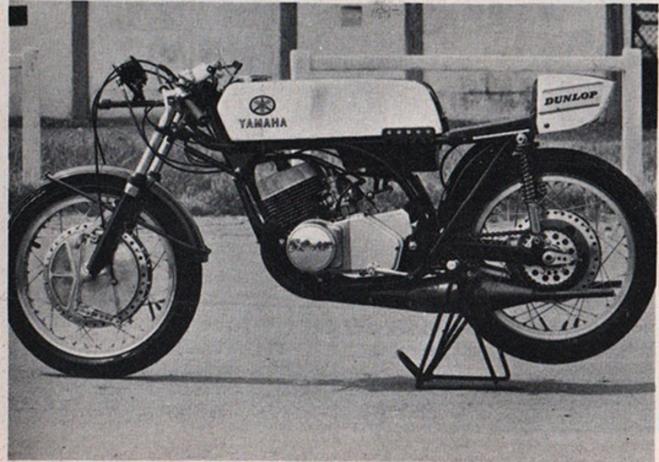
Jean Auréal

La plus grosse de ces nouvelles machines compétition-client est la 350 TR2, qui est directement issue du dernier modèle de tourisme, la Yamaha YR3 (tout du moins pour le moteur). L'importateur français fut certainement l'un des premiers servis, et l'on put voir au Mans, le 30 mai exactement, deux splendides motos rouges et blanches descendre de la camionnette Yamaha-Sonauto. Elles arrivaient directement du Japon, et il y avait là une 250 (TD2) et une 350 (TR2). On ne savait quels adjectifs utiliser devant les deux bijoux qui, en fait, ressemblaient plus à des motos d'usine qu'à des machines privées. Et pour cause, les nouvelles Yamaha-clients sont construites en grande partie avec des éléments d'anciennes machines d'usine. Le carénage en polyester est celui de la célèbre 250 RD56, championne du monde en 1964. C'est dire qu'il est très beau et efficace, puisqu'étudié en soufflerie. Le réservoir d'essence rappelle beaucoup celui des « 4 pattes » de l'an dernier, où encore celui de la RD56. Ses formes sont anguleuses, mais intelligemment dessinées, ce qui confère une bonne position de conduite malgré une capacité de 23 litres. La selle à dossier est en lignée avec le réservoir,

anguleuse et tronquée, dissimulant dans le dossier le réservoir d'huile. Le « tableau de bord » est on ne peut plus sobre et fonctionnel, les bracelets portent de longs leviers à boule, et deux câbles de tirage assurent la levée des boisseaux des carburateurs d'une part, le fonctionnement de la pompe à huile de l'autre. Sur la poignée gauche, à portée du pouce, prend place une manette de starter parfois utile en course pour faire reprendre du régime au moteur. Le compte-tours gradué jusqu'à 14 000 t/mn est monté souple sur quatre pattes de caoutchouc. La partie cycle est exceptionnelle pour une moto compétition-client, il s'agit ni plus ni moins de celle de la RD56 à quelques tout petits détails près (genre fixation moteur). Le cadre est donc un très beau double berceau qui, comme vous pouvez le voir sur les photos, ne manque pas de renforts.

La fourche avant est du type Ceriani. A vrai dire, c'est presque une Ceriani, puisque les tubes ont exactement les mêmes dimensions que ceux de la célèbre fourche italienne. Sa capacité est de 215 cc, et l'huile employée a une viscosité de 10/30.

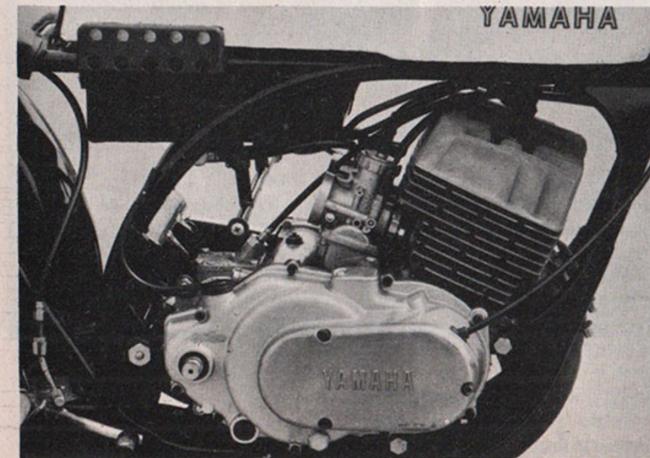
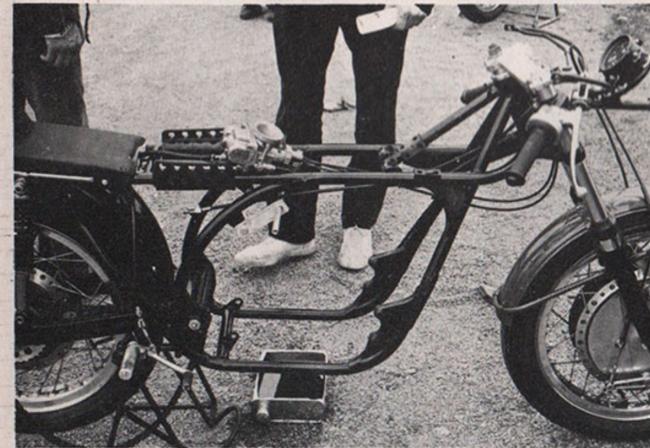




Le bras de suspension arrière est à section rectangulaire, et les amortisseurs sont réglables en trois positions, comme sur les motos de tourisme. Quant aux roues, elles ont des jantes en aluminium qui sont chaussées, à l'origine, par des pneus de 300 x 18 à l'avant comme à l'arrière. Mais la plupart des coureurs préfèrent monter des pneus plus gros, jusqu'à 350 x 18 à l'arrière.

Les pièces qui surprennent le plus lorsque l'on voit cette machine pour la première fois sont sans aucun doute les freins, et surtout le frein avant. C'est un énorme double-double cames, non je ne bégaye pas, il y a bien deux doubles cames accouplées, et le tout à un diamètre de, tenez-vous bien, 260 mm ! Ce frein atteint de gigantisme n'est autre que celui employé sur les 125 4 cylindres d'usine de l'an dernier. Le frein arrière est un modeste simple came qui mesure tout de même 220 mm de diamètre. Par rapport à l'aspect des freins, celui du moteur, lui, n'est pas extraordinaire. Cela n'a rien de surprenant quand on sait que c'est celui qui équipe les 350 Yamaha de tourisme. En effet, le moteur de la TR2 est exactement semblable (tout du moins extérieurement) à ceux des YR2 et YR3.

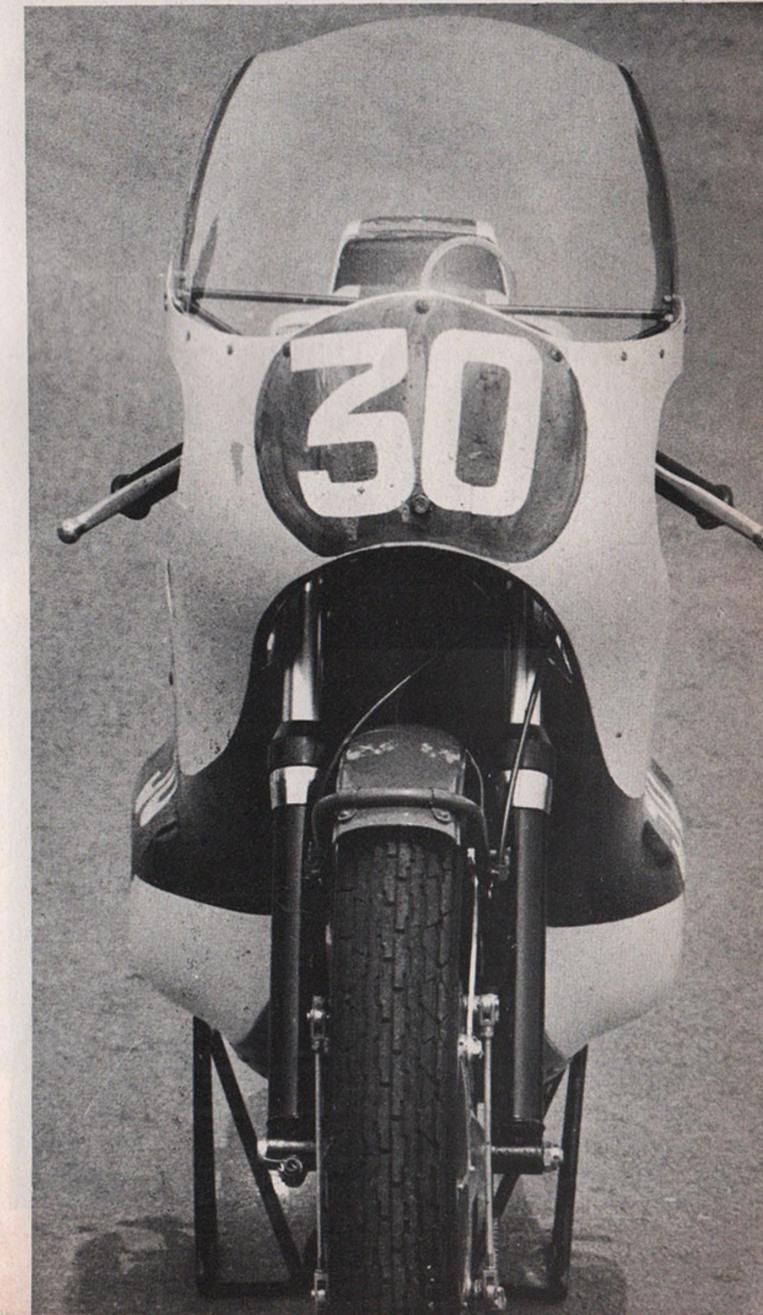
C'est un twin deux temps refroidi par air. Cylindres et culasses sont en alliage léger, et les cylindres à cinq transferts sont chemisés fonte. Toutefois, sur la TR2, les chemises sont chromées. Les culasses, au niveau de la chambre de combustion, ont un peu plus d'épaisseur que celles de tourisme, ceci afin d'éviter d'éventuelles cassures. Les pistons compressés à 6,5 à 1 (compression géométrique) ne portent qu'un seul segment et l'embellage est carrément celui de série, avec têtes de bielle montées sur roulements à aiguilles. L'embrayage se différencie par des ressorts plus durs. Si la boîte de vitesses à cinq rapports a les arbres de série, par contre les pignons sont différents afin de modifier l'étagement des rapports. Les carburateurs sont toujours des Mikuni monobloc (pas de cuve séparée), mais ils passent de 28 mm de diamètre à 34 mm sur la TR2. L'allumage fait appel à une magnéto Hitachi, et le poids total de la machine n'excède pas 112 kg à sec. Un détail encore, il est possible de démarrer cette compétition-client... au Kick, le mécanisme prévu à cet effet sur la moto de tourisme existe aussi sur la TR2.

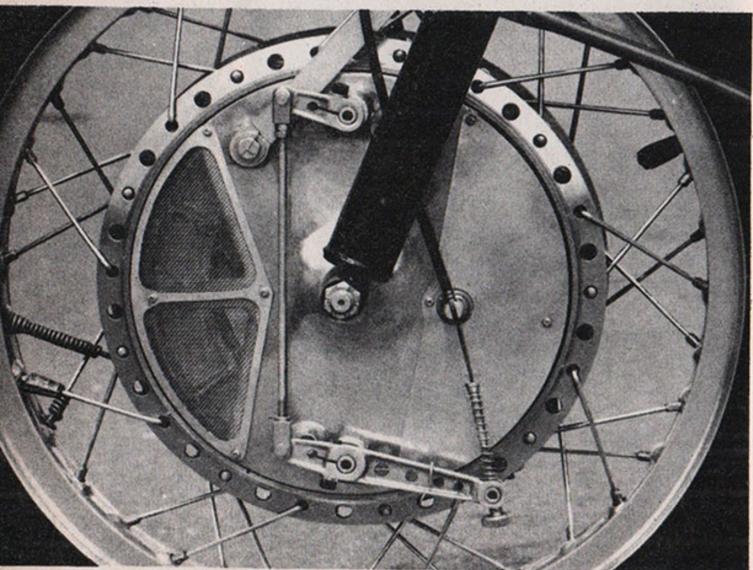
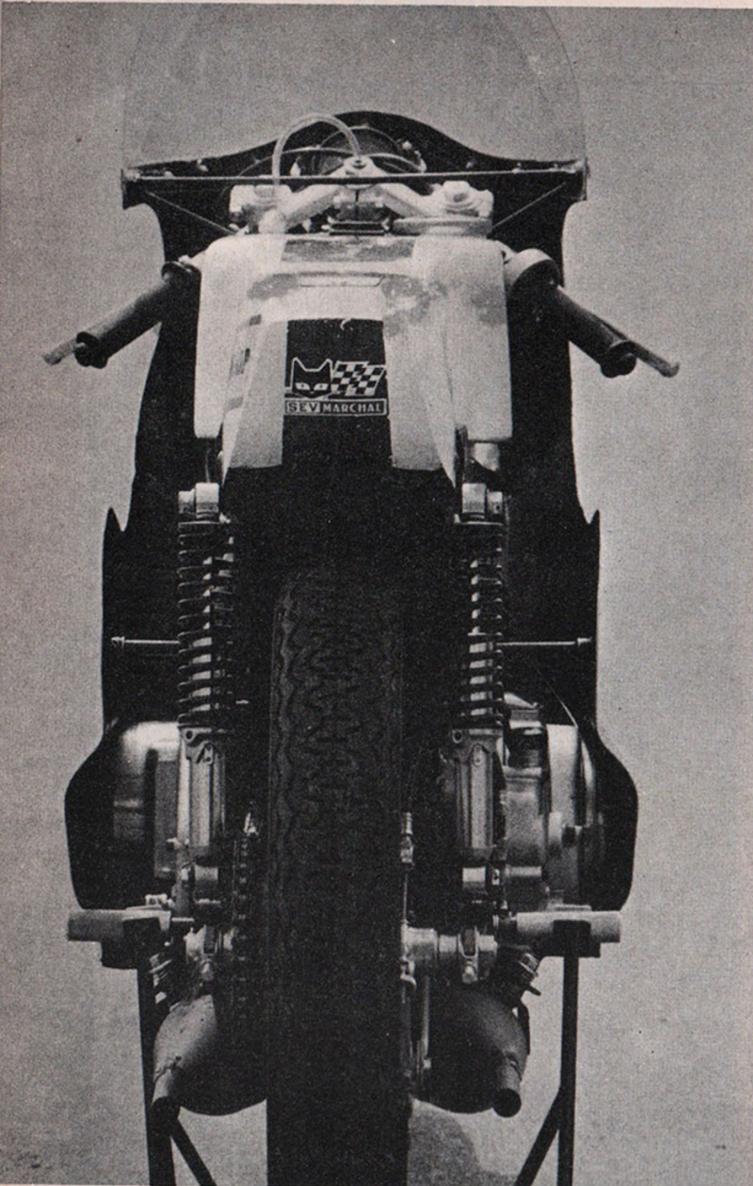


L'ESSAI

C'est avec Jean Auréal, le pilote officiel de l'Écurie Sonauto, que nous avons effectués cet essai à Montlhéry. Hélas, ce jour-là, l'anneau était fermé pour cause de travaux (ils refont une dalle) donc pas de chrono, d'ailleurs l'état dudit anneau ne nous aurait pas permis de réaliser des temps dignes de cette machine. Pour la vitesse maximum, le constructeur annonce plus de 225 km/h, ce qui ne semble pas exagéré vu que les TR2 au TT étaient chronométrées à 214 km/h. Par ailleurs, sur l'anneau de Daytona, ces mêmes TR2 préparées par l'usine ont atteint... 240 km/h : joli pour une compétition-client !

La mise en route à froid de la TR2 ne pose pas de problèmes, vous pouvez même la démarrer au Kick. Une fois le moteur chaud, la poussette est nécessaire avec en plus un savant dosage du starter. Dans l'ensemble, sur les lignes de départ, les TR2 ne partent jamais dernières. Sur cette machine, on est « comme chez soi », la position est sensationnelle et Jean Auréal me disait qu'il s'est senti tout de suite à l'aise dès la première course. La première est en haut, les autres en bas. Il faut, bien sûr, faire cirer l'embrayage pour démarrer, car en dessous de 6000 tours, il n'y a vraiment rien. De 6000 à 8000 tours, on est déjà presque comblé, mais c'est vraiment





à partir de 8000 que le gros du peloton arrive. A ce moment là, attention en première, la roue avant se lève comme un rien. Imaginez un peu 45 CV tous en très bonne santé se bousculant aux sorties des tubes de fuite, dans un bruit délirant. Ce bruit est déjà très beau lorsqu'on l'entend du bord de la piste mais, sur la moto, je vous assure, c'est le paradis ! En montant bien les régimes à 9500 tours, on perd juste 300 t/mn entre chaque passage de vitesse, et ça pousse méchamment, plus qu'une 500 Kawasaki, ce qui est normal vu le poids léger de la machine.

Les vitesses passent très bien, et l'embrayage est ferme, mais sans problèmes. De plus, il est progressif à souhait. Pour une moto de course, les vibrations sont normales, il y en a certes, mais moins que sur une Aermacchi par exemple.

La tenue de route est excellente à mon goût. Auréal pense de même. Certains pilotes de GP s'en plaignent un peu cependant, et montent sur leur moto une vraie fourche Ceriani et des Girling à l'arrière. Il paraît qu'ainsi, l'amortissement est supérieur. Même sans cela, sur revêtement moyen, la TR2 se comporte très bien. La preuve : Ascari, une grande courbe bien connue du routier de Montlhéry, passe à fond en 5^e. Autre sujet de surprise, agréable précisons-le, la maniabilité. Cette 350 n'est guère plus difficile à balancer qu'une 125 de Tourisme, on la place où l'on veut et sans effort. Avec les garnitures d'origine, le freinage est bon mais sans plus. Il est préférable de monter des Ferodo « vertes », ou des « noires » du type V.A.M. qui ont souvent une plus grande proportion d'amiante. Avant chaque course, il est nécessaire de dépoussiérer les freins.

Position, maniabilité, freinage, autant d'atouts qui inspirent confiance et accélèrent la mise en main. Objectivement, Jean Auréal ne peut pas formuler de grosses critiques sur sa machine. Il lui reproche seulement une certaine brutalité de la courbe de puissance qui occasionne, en sortie d'épingle, de jolies ruades. Pour un pilote privé, la TR2 est la moto rêvée, mais pas tout à fait idéale, car l'entretien d'une telle machine est assez onéreux. En effet, tous les 500 km, on doit changer les segments; toutes les courses, il faut remplacer les clips d'axes de piston; après 1000 km, il faut remettre des cylindres neufs et refaire l'embellage (tout ceci est préconisé sur le manuel d'entretien). C'est pour cela que les Ets Sonauto ne désirent pas commercialiser en France ces compétition-client. L'an prochain, la TR2 aura vécu et sera remplacée par la TR3 qui développerait la bagatelle de 66 CV. Rodny Gould est le seul actuellement à posséder ce dernier type de 350, et c'est avec cette machine qu'il tient tête à la grande série.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : bicylindres, deux temps refroidi par air; alésage course 61 × 59,6.

Cylindrée : 348 cc.

Puissance : 54 CV à 9500 t/mn

Couple : 4,18 kgm à 9 000 t/mn.

Compression : 6,5 à 1.

Carburateur : 2 Mikuni VM34SC de 34 mm de diamètre.

Boîte : 5 vitesses :

Étagements : 1^{re}, 1,714 - 2^e, 1,294 - 3^e, 1,053 - 4^e, 0,900 - 5^e 0,818.

Embrayage : multidisque travaillant dans l'huile.

Allumage : cadre double berceau, fourche AV télescopique; suspension AR à bras oscillant avec amortisseurs réglables en 3 positions.

Roues : 300 × 18 à l'AV et 300 × 18 à l'AR.

Freins : double-double cames de 260 mm de diamètre à l'AV; simple came de 220 mm de diamètre à l'AR.

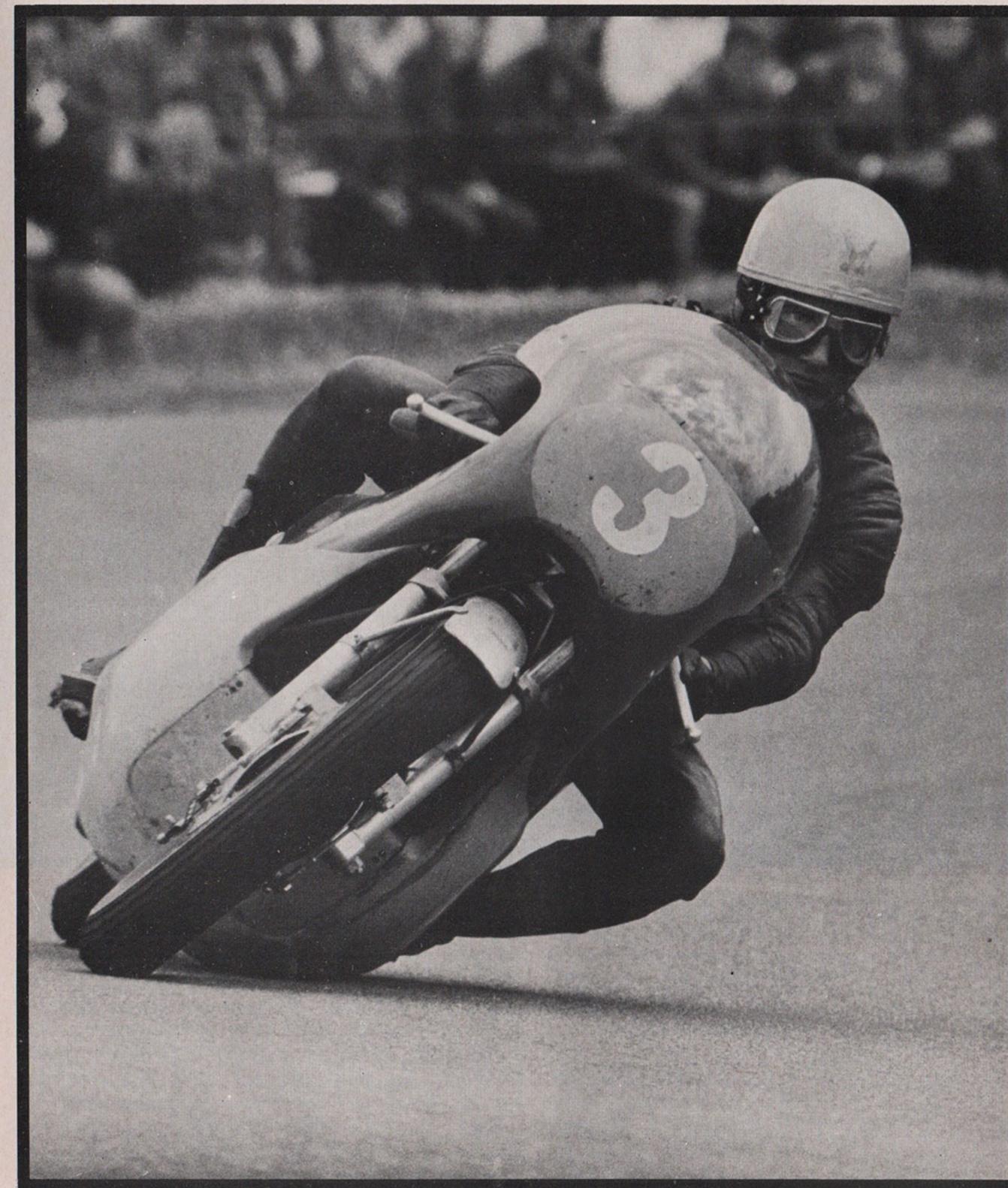
Réservoirs : essence 23 l. Huile : 1,8 l.

Poids : 112 kg.

Prix : non commercialisée.

Vitesse : environ 225 km/h.

Importateur : Ets Sonauto : 53.55.57 - rue Marjolin - 92-Levallois.



Bill Ivy



Départ des 350

Si vous n'avez jamais vu de Grand Prix, et si vous voulez être sûr de voir de très belles courses, allez au Grand Prix de Hollande à Assen.

L'an dernier, ce fut une lutte homérique entre trois pilotes de 500 pour la seconde place. Cette année, Agostini a failli se faire battre à la régulière par Ivy... Enfin, pour tout dire, chaque fois vous êtes certains d'assister à des courses

dont vous vous souviendrez longtemps. Et même si par hasard les épreuves laissent à désirer, le spectacle du public, lui, est une chose incroyable, démente... Imaginez un peu une petite ville de province (Assen) qui est envahie pour un soir par 80 000 personnes (alors que d'ordinaire il y a au plus 2 000 habitants). A partir de 10 heures du soir, le vendredi, les routes menant à Assen sont

embouteillées sur 10 km et, toute la nuit, des voitures arrivent pour s'entasser dans les parkings autour du circuit. Ces milliers de spectateurs ne trouvent pas à se loger, et couchent pour la plupart dans leur voiture ou sur les banquettes du circuit. Un grand nombre d'entre eux préfèrent pourtant se divertir en ville, où des tonnes de bière sont éclusées, créant ainsi une ambiance.. surchauffée.

Cette année, les effets de l'alcool furent plutôt violents, quelques esprits surexcités prirent à partie les forces de police qui, dans cette région, ne sont pas plus tendres qu'en France. Il s'en suivit des bagarres pas très méchantes, mais suffisantes pour que l'événement soit rapporté et déformé par la radio et les journaux français qui titreront : les motocyclistes saccagent une tranquille petite ville de Hollande. Mais les motocyclistes ont le dos large, n'est-ce pas? A la pointe du jour, la ville se vide et les bords du circuit se remplissent, on estime à 150 000 le nombre de spectateurs. Ce chiffre ahurissant prouve bien qu'il n'est plus nécessaire d'avoir beaucoup d'usines et des têtes d'affiches prestigieuses pour attirer du monde sur un circuit moto.

Les essais se dérouleront par un temps épouvantable comme presque tous les ans. Heureusement, pour les courses, le soleil fera une timide apparition. Dans le parc, les nouveautés ne sont pas légion, c'est en 50 cc qu'il y en a le plus avec le nouveau Derbi et le Jamathi 1969. Ce dernier possède un nouveau cadre quelque peu modifié par rapport au modèle 1968. Extérieurement, le moteur semble inchangé mis à part quelques déplacements d'accessoires comme la pompe à eau qui passe de l'avant du moteur à l'arrière. Le Derbi, lui, voit son cylindre encore plus incliné et le pot de détente est exté-

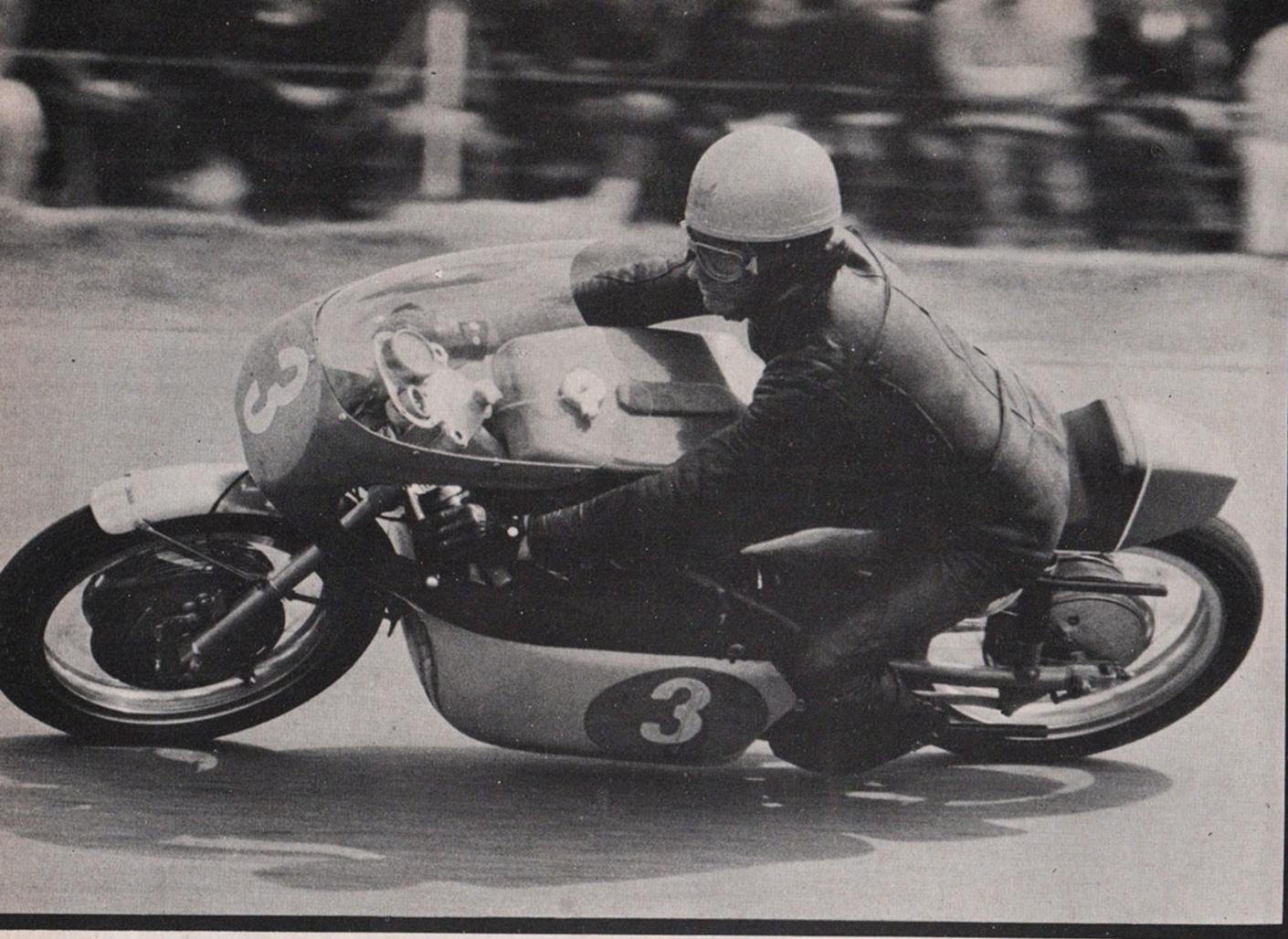
QUATRE GRANDS PRIX

par Christian Lacombe

rieur à la selle. Troisième et dernière nouveauté solo, la 250 Ossa à refroidissement liquide qui sera pilotée par le très sympathique et chevelu Carlos Goro. Côté side-car, Schauzu alignait son attelage BMW à culasses Apfelbeck. Il s'agit de culasses à 4 soupapes radiales par cylindre, alimentées par deux carburateurs Dell'Orto et comportant deux échappements par cylindre. Ainsi équipé, son Rennsport passerait de 65 CV à 75 CV et le régime moteur de 10 500 à 12 000 t/mn. La construction de cette mécanique est financée par une compagnie allemande qui réchappe les pneus.

Le meilleur temps de 50cc est réalisé par Nieto, qui devance de 7 secondes Toersen. Il semble bien que, chez Derbi, on ait trouvé des chevaux en pagaille (il paraîtrait qu'Anscheidt y serait pour quelque chose?) Par contre, le Jamathi n'est pas encore au point et ne sera crédité que du cinquième temps. En 250 cc, rien d'étonnant à ce que la Kawasaki de Simmonds précède la Suzuki de Dongen. Par contre, le troisième temps revient à Kent Andersson sur Yamaha compétition-client; le Suédois a rompu son contrat avec Maico. Pour les 250 cc, la meilleure performance aux essais fut réalisée par Gould, mais Szabo (MZ) le suit de très près. C'est seulement en troisième position que l'on trouve la première Benelli pilotée par Pasolini. Carruthers, le second pilote Benelli, ne fera pas

ASSEN



Ivy... presque la victoire

mieux que le sixième temps.

Agostini est encore une fois le meilleur en 350 (3'13"5), Ivy sur la 4 cylindres Jawa est crédité de 3'15"7 et Gould de 3'18". Ces trois pilotes se détachent nettement des autres. En 500, Agostini devance de 12 secondes Barnett (Matchless) et de 12"3 Nelson (Paton). En fait, le véritable exploit de ces entraînements de 500 cc fut réalisé par Barnett qui tourna pour la première fois à Assen. Mieux même, c'était là son premier Grand Prix sur le continent.

Après sa victoire au TT, Enders, décidément en grande forme, obtient les meilleurs chronos (3'31"9) mais Auerbacher (le Poulidor du side-car) n'est pas loin avec 3'33"3. Tous deux ont tourné plus vite que Fath. Shauzu, avec son nouveau moteur, obtient le quatrième temps. Voici qui promet, pour la course.

50 : LES DERBI RENOUENT AVEC LA VICTOIRE

D'après les temps des entraînements, les Derbi sont plus rapides que les Kreidler. Mais voilà, tiendront-ils la distance? Toujours est-il que les deux Kreidler Van Veen partent en tête tandis que Nieto (Derbi) et Lodewijk (Jamathi) démarrent péniblement, ce qui nous vaudra une remontée foudroyante du petit Espagnol. Dès le deuxième passage, il prend le commandement, mais ne réduit pas l'allure pour autant. A mi-course, son avance est considérable, plus de 400 mètres. Mais ce forçant a été parfaitement superflu, et se soldera par un embellage descendu à quelques tours de la fin. Durant une bonne partie de la course, le second officiel Derbi, Barry Smith, était pris en sandwich par les deux Kreidler de Toersen et De Vries. Puis, sachant que Nieto était en panne, il força un peu l'allure et finit avec juste assez d'avance sur De Vries. Le Jamathi 69 n'a pas encore la puissance souhaitée, mais terminera tout de même quatrième derrière Toersen.

125 : TOUJOURS SIMMONDS

Il faudra juste 2 tours à Dave Simmonds pour se débarrasser de ses adversaires, les Suzuki de Braun et Dongen. Cinq tours avant le baissé du drapeau, ces trois pilotes occupaient dans cet ordre les trois premières places puis, au dixième passage, Braun s'arrête (sélecteur cassé). Au passage suivant, Dongen fait de même (huile sur le pneu). Du coup, Kent Andersson se retrouve second, car son concurrent direct, John Ringwood qui pilote la MZ d'usine s'est aussi arrêté (fuite au réservoir). Loin derrière Andersson a lieu une explication entre les deux Aermacchi de Carruthers et Bertarelli. Ce dernier, en verve, prend l'avantage sur Kel qui s'arrêtera dans le dernier tour (carburateur déréglé). Jean Auréal était présent à Assen au guidon de la 125 Yamaha. Hélas pour lui et pour nous, une cosse de batterie se cassera dans les tous premiers kilomètres. Sans cela, Jean pouvait encore, à coup sûr, glaner quelques points au championnat.

250 : ENFIN PASOLINI

Surprise au premier passage, Rodney Gould a pris 100 mètres aux Benelli et semble pouvoir augmenter son avance. Pourtant, derrière, on ne musarde pas. Les deux quatre cylindres hurlent de concert aux troussees de la Yamaha qui sera stoppée dans son élan par une bougie défaillante. Le temps de la changer et les Benelli, la Ossa d'Herrero et la MZ de Braun seront passées. Une fois reparti, Gould remontera Braun qui rétrogradera bientôt (allumage), mais Herrero est inaccessible, et, de plus, quelques ratés d'allumage ralentiront encore la Yamaha. Le premier pilote Benelli, Pasolini, gagne donc le GP d'Assen. Carruthers est tenu de finir second, tels sont les ordres de l'usine. Christian Ravel et sa Yamaha Sonauto terminent dixièmes juste derrière Ringwood (Yamaha) et Jansson

qui a troqué sa Kawasaki pour une Yamaha TD2. Marsowsky étrennait aussi une Yamaha TD2, mais des ennuis d'embrayage ne lui permettront pas de finir mieux que 17^e.

350 : AGO PRESQUE BATTU

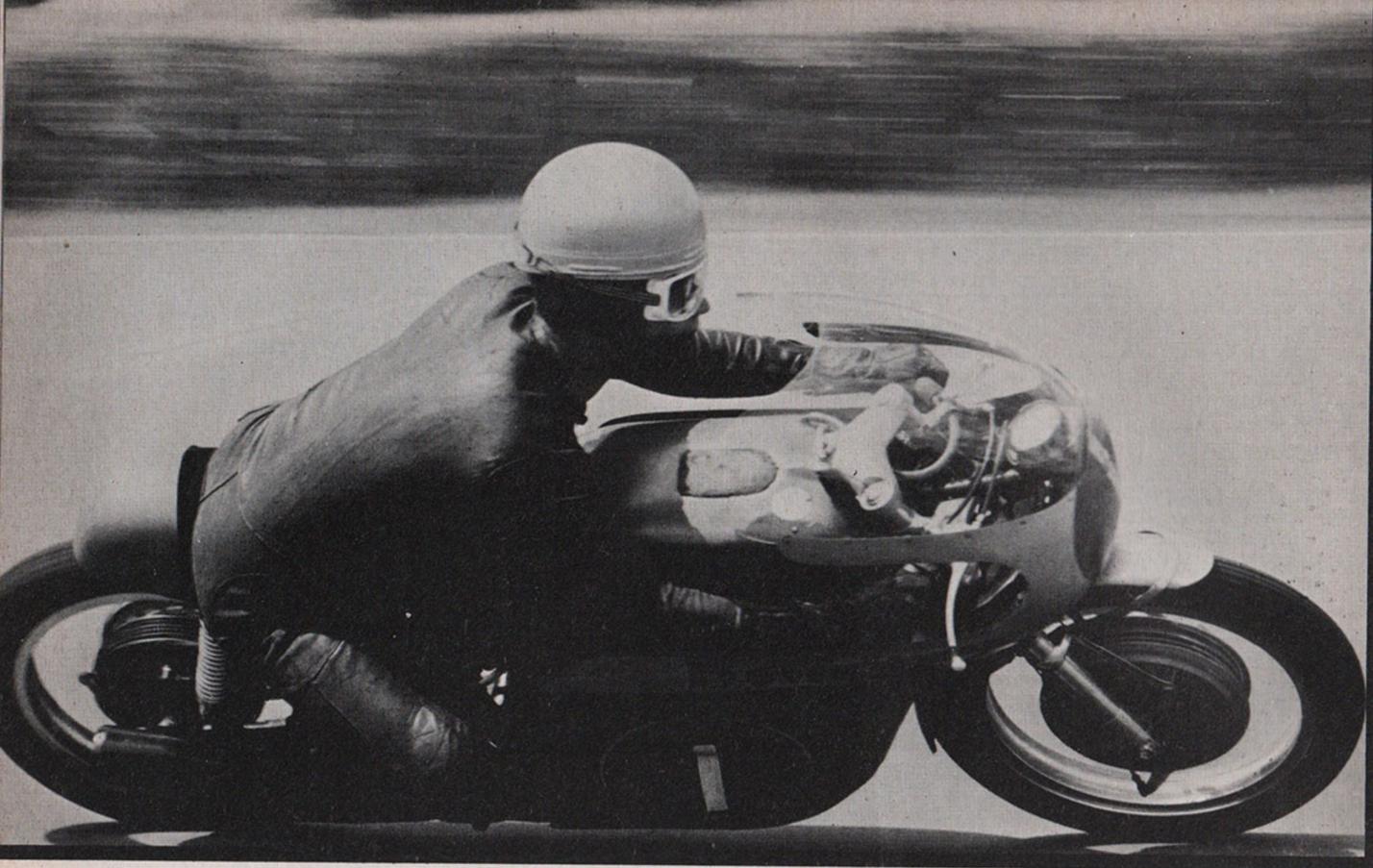
Au premier tour, Agostini passe en tête, mais avec seulement une demi-longueur d'avance sur Ivy et Gould qui semblent bien décidés à ne pas laisser échapper le pilote MV. Au second passage, c'est Ivy qui mène la ronde avec dans sa roue Ago et Gould. Au quatrième tour, Ago reprend le commandement et se détache sensiblement d'Ivy qui a lâché Gould. Mais la quatre cylindres Jawa n'a plus que trois pattes. A la mi-course, Agostini a près de 100 mètres d'avance sur Ivy puis, tout à coup, la Jawa retrouve ses quatre cylindres et en un tour, Little Bill reprend la tête. Dans la foule, c'est le délire, enfin Ago va être battu! Piqué au vif, Agostini fait le forcing, c'est du grand art, la MV vole littéralement de virage en virage, les megaphones frôlent la piste, les pneus glissent, Agostini se défonce vraiment et c'est très beau à voir. Pendant ce temps, vous pensez bien qu'Ivy ne cueille pas des pâquerettes! Durant deux tours, il tiendra tête à l'ouragan italien. Puis, à nouveau, la Jawa boîtera et Ivy finira second. Gould se contentera d'assurer la troisième place, mais encore une fois l'embellage de la Yamaha rendra l'âme et ceci à un tour de la fin. La quatrième place sera successivement occupée par Stastny jusqu'à ce que la Jawa 4 serre, puis pendant un tour par Carruthers (Aermacchi). Mais les Yamaha TR2 remontent et relègueront l'Aermacchi d'usine en 7^e position. Grassetti et Hoppe (deux TR2) se tirent la bourre. Un troisième larron viendra se mêler à la bagarre, Jack Findlay, qui est très mal parti. Deux fois il occupera cette fameuse quatrième place, mais des ennuis de sélecteur l'élimineront du jeu. Dans le dernier tour, Hoppe devance Grassetti qui, vexé, se surpassera et fera chuter Hoppe (dangereux ce Grassetti). Toutefois, Hoppe repartira et finira quatrième après l'arrêt de Gould.



Barry Smith devant De Vries

Barnett tout de suite à l'aise





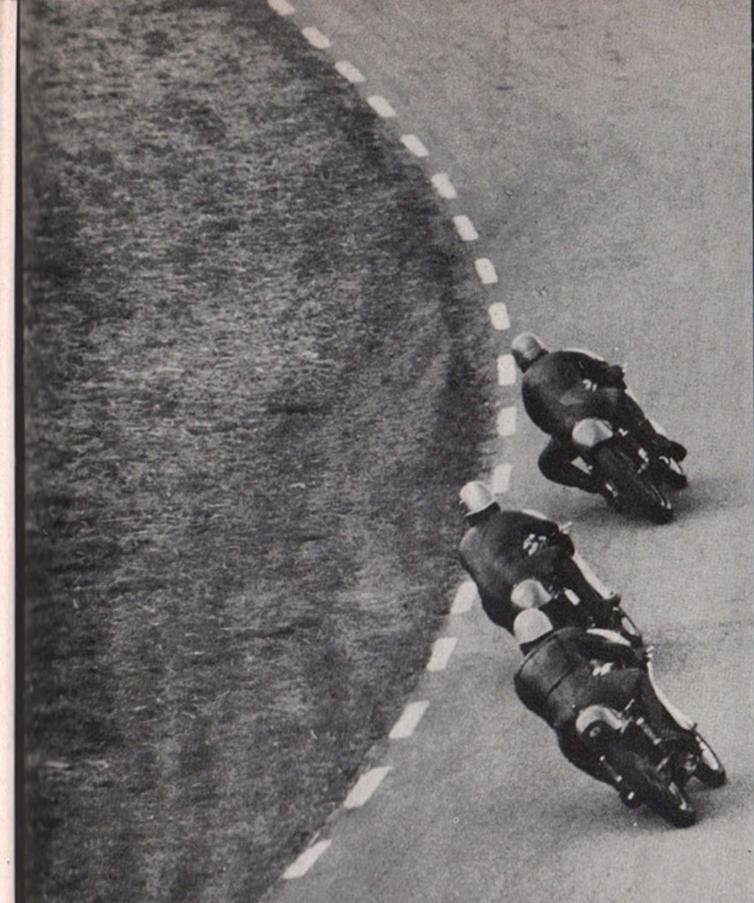
Pasolini,
Prima



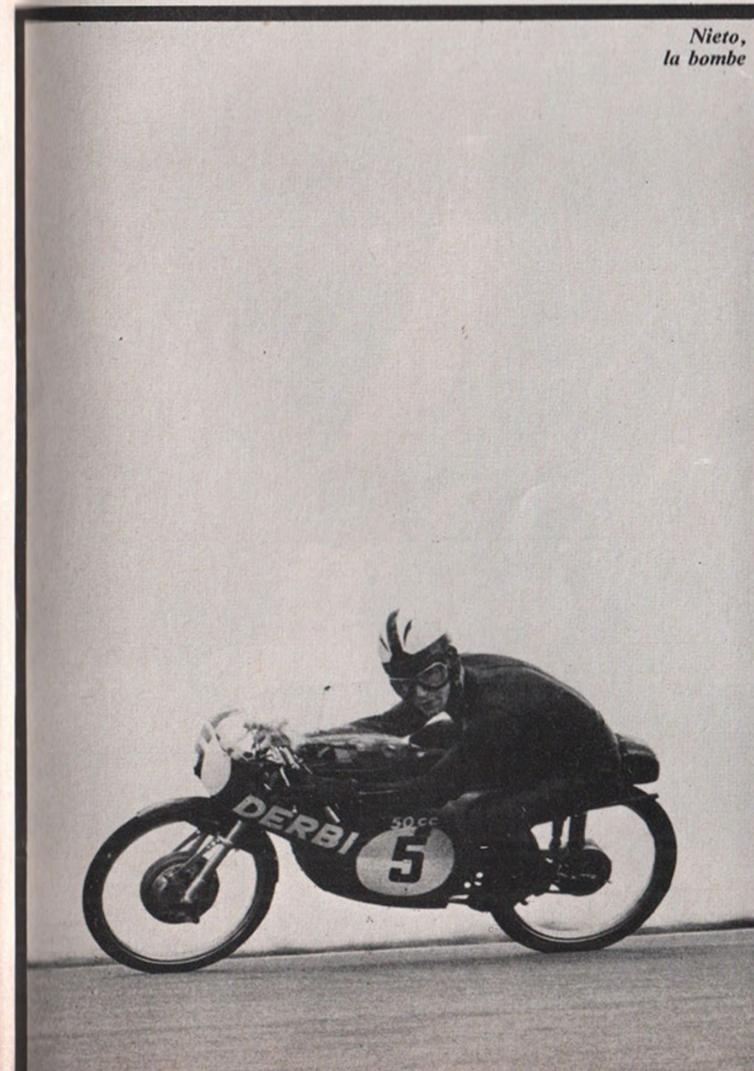
Fath imperturbable

500 : LA B.A. DE FINDLAY

Peter Williams part comme un boulet de canon et ne sera jamais rattrapé, sauf par Agostini bien sûr. Durant deux tours, Tait est 3^e jusqu'à ce qu'il perde son réservoir d'essence. Et c'est Barnett qui s'installe à la place de Tait, ceci pour toute la course. Pas mal pour un pilote qui n'a jamais couru sur le continent... Comme en 350, la quatrième place sera vivement convoitée. Billie Nelson (Paton) l'occupera pendant 7 tours, puis s'arrêtera pour réajuster sa roue arrière. Marsowsky (Linto) prendra la relève, mais cassera un bras de suspension arrière. Il ne s'arrêtera pas pour autant, mais se fera passer par Milani et Findlay qui pilotent tous les deux des 382 Aermacchi (la Linto de Findlay n'est pas encore prête).



Marsowsky, Milani, Findlay



Nieto,
la bombe

La machine de Milani est un peu plus rapide à l'accélération, et il sortira en tête du dernier virage avant l'arrivée. Mais à 30 mètres du drapeau, il casse un basculeur. Findlay, grand seigneur, coupera les gaz pour laisser Milani finir à la quatrième place.

SIDE : FATH INTOUCHABLE

A Assen, Fath a joué les Agostini en menant de bout en bout la course des sides. Il sera tout le temps suivi de loin par Auerbacher. Enders, mal parti, remonte très fort, mais manque un freinage. Puis un embrayage défaillant l'obligera à s'arrêter. Le troisième fut longtemps l'Anglais Wakefield, avant qu'il ne casse un basculeur. Cette place revient à Luthringhauser qui stoppera à son tour sur panne d'allumage. Cette hécatombe profitera à Lunemann qui finit donc troisième, loin devant Butscher. A signaler que Schauzu a connu des ennuis de boîte de vitesses.

CLASSEMENTS

50 cc 8 Tours

1^{er} - B. Smith (Derbi) 30'53", 119,725 km/h.
2^e - J. de Vries (Kreidler) 31'04", 119,018 km/h.
3^e - A. Toersen (Kreidler) 31'19", 118,030 km/h.
4^e - P. Lodewijkx (Jamathi) 31'42", 116,635 km/h.
5^e - R. Kuns (Kreidler) 32'05", 112,632 km/h.
Tour le plus rapide : Nieto : 3'43", 124,376 km/h.

125 cc 14 Tours

1^{er} - D. Simmonds (Kawasaki) 49'15", 131,405 km/h.
2^e - K. Andersson (Yamaha) 50'49", 127,345 km/h.
3^e - S. Bertarelli (Aermacchi) 52'08", 124,126 km/h.
4^e - G. Molloy (Bultaco) à un tour.
5^e - T. Robb (Bultaco) à un tour.
Tour le plus rapide : Simmonds : 3'28"9 : 132,770 km/h.

250 cc 17 Tours

1^{er} - R. Pasolini (Benelli) 56'36", 138,831 km/h.
2^e - K. Carruthers (Benelli) 56'56", 138,120 km/h.
3^e - S. Herrero (Ossa) 57'02", 137,767 km/h.
4^e - R. Gould (Yamaha) 57'56", 135,635 km/h.
5^e - S. Grassetti (Yamaha) 58'31", 134,283 km/h.
Tour le plus rapide : Pasolini : 3'14"8, 142,381 km/h.

350 cc 20 Tours

1^{er} - G. Agostini (MV) 1 h 4'23", 143,597 km/h.
2^e - B. Ivy (Jawa) 1 h 5'14", 141,715 km/h.
3^e - S. Grassetti (Yamaha) 1 h 7'13", 137,545 km/h.
4^e - K. Hoppe (Yamaha) 1 h 7'52", 136,200 km/h.
5^e - J. Findlay (Yamaha) à un tour.
Tour le plus rapide : Agostini : 3'08"6, 147,062 km/h.

500 cc 20 Tours

1^{er} - G. Agostini (MV) 1 h 4'29", 143,375 km/h.
2^e - P. Williams (Matchless) 1 h 7'04", 137,821 km/h.
3^e - A. Barnett (Kirby Metisse) 1 h 7'16", 137,439 km/h.
4^e - G. Milani (Aermacchi) à un tour.
5^e - J. Findlay (Aermacchi) à un tour.
Tour le plus rapide : Agostini : 3'09"4, 146,441 km/h.

Side-car - 14 Tours

1^{er} - H. Fath et W. Kalauch (URS) 49'59", 129,472 km/h.
2^e - G. Auerbacher et H. Hahn (BMW) 50'40", 127,714 km/h.
3^e - H. Lunemann et N. Caddoq (BMW) 52'06", 124,198 km/h.
4^e - B. Butscher et J. Huber (BMW) 52'37", 122,966 km/h.
5^e - F. Linnarzet H. Kuhnemund (BMW) 53'31", 120,906 km/h.
Tour le plus rapide : Fath : 3'30"6, 131,699 km/h.



SPA

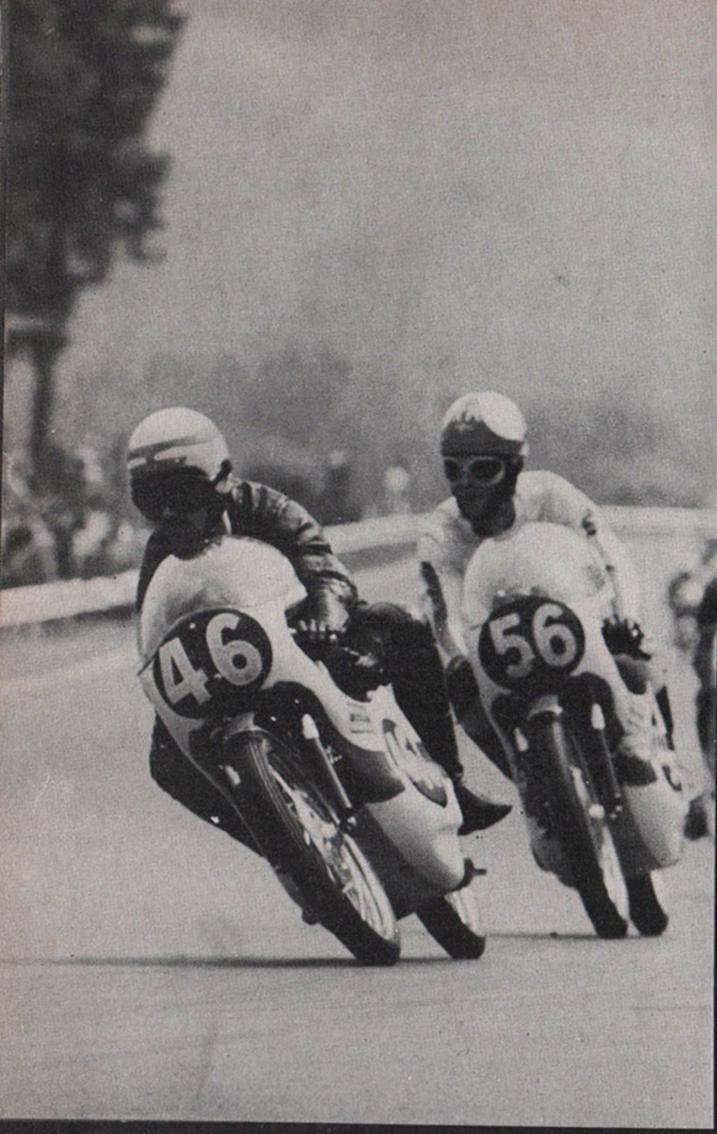
Percy Tait
et sa 500 Triumph



Agostini

Si les pilotes de Formule 1 le trouvent trop dangereux, les coureurs motos, eux, l'apprécient. Francorchamps est vraiment un très beau circuit, très rapide, et qui requiert de la part des concurrents un cœur « gros comme ça ». Voir passer les 500 à Burnenville est un spectacle que l'on n'est pas près d'oublier. C'est là que l'on se rend compte de la valeur des courses motos, sport d'élite s'il en est un. Toujours à Burnenville, les side-cars vous remuent les entrailles. Ils passent en dérapage bien sûr, et, pour certains, sur deux roues, car celle du panier est plus souvent en l'air que sur la route. Ceci à près de 200 km/h !

Il y a deux ans déjà, cette vitesse était presque atteinte par les 50 Suzuki twin, et pendant la course en 1967, Katayama avait établi le record du tour à 161,04 km/h. En 1969, Nieto avec le monocylindre Derbi ne fera pas mieux que 151,251 pendant les essais, mais relègue quand même le premier Kreidler à près de 20 secondes, soit 10 km/h moins vite. Décidément, les nouveaux Derbi surprennent, et il semble que Kreidler retrouvera une nouvelle fois son éternelle place d'outsider. Le second temps des 50 est réalisé par Herrero (Derbi); il devance aussi de 4 km/h le Kreidler de Toersen. Pas de nouveautés sensationnelles dans le parc. Toutefois, on a pu admirer un très joli Garelli spécial avec partie cycle, cylindre et culasse « maison ». L'alimentation s'effectue par un distributeur rotatif. Tout est l'œuvre d'un motoriste hollandais. Ce Garelli n'est pas encore très rapide, mais semble particulièrement robuste. Le pilote français Le Toumeffin qui importe les Garelli en France, projette d'abandonner son fidèle Derbi pour cette nouvelle monture. En 125, deux Yamaha compétition-client sont créditées des meilleurs chronos (Rywickx et Andersson). Il faut dire aussi que Simmonds a connu bien des ennuis avec sa Kawasaki, et que les Suzukistes n'ont pas forcé. La nouveauté des 125 cc ne prendra pas le départ de la course. Il s'agit d'une réalisation belge due à François Moisson, qui a accouplé deux moteurs de 50 cc Kreidler suralésés. Les deux cylindres sont disposés en V face à la route et la boîte de vitesses est à 5 rapports. Des ennuis de pignons élimineront pendant les essais cette intéressante machine qui, d'après son constructeur, est plus rapide que les Bultaco et Honda Racer. La catégorie reine des Championnat 69, les 250 cc, est toujours aussi disputée, même pendant les essais. Sur les cinq meilleurs temps, on trouve quatre marques différentes. Carruthers (Benelli) est le plus vite, puis vient à 2 secondes Rodny Gould (Yamaha). Le troisième est Rosner (MZ) qui fait sa rentrée depuis le TT où il s'est cassé une clavicule. Le quatrième est Pasolini (Benelli) qui pilote ici pour la pre-



Auréal devant Andersson en 125

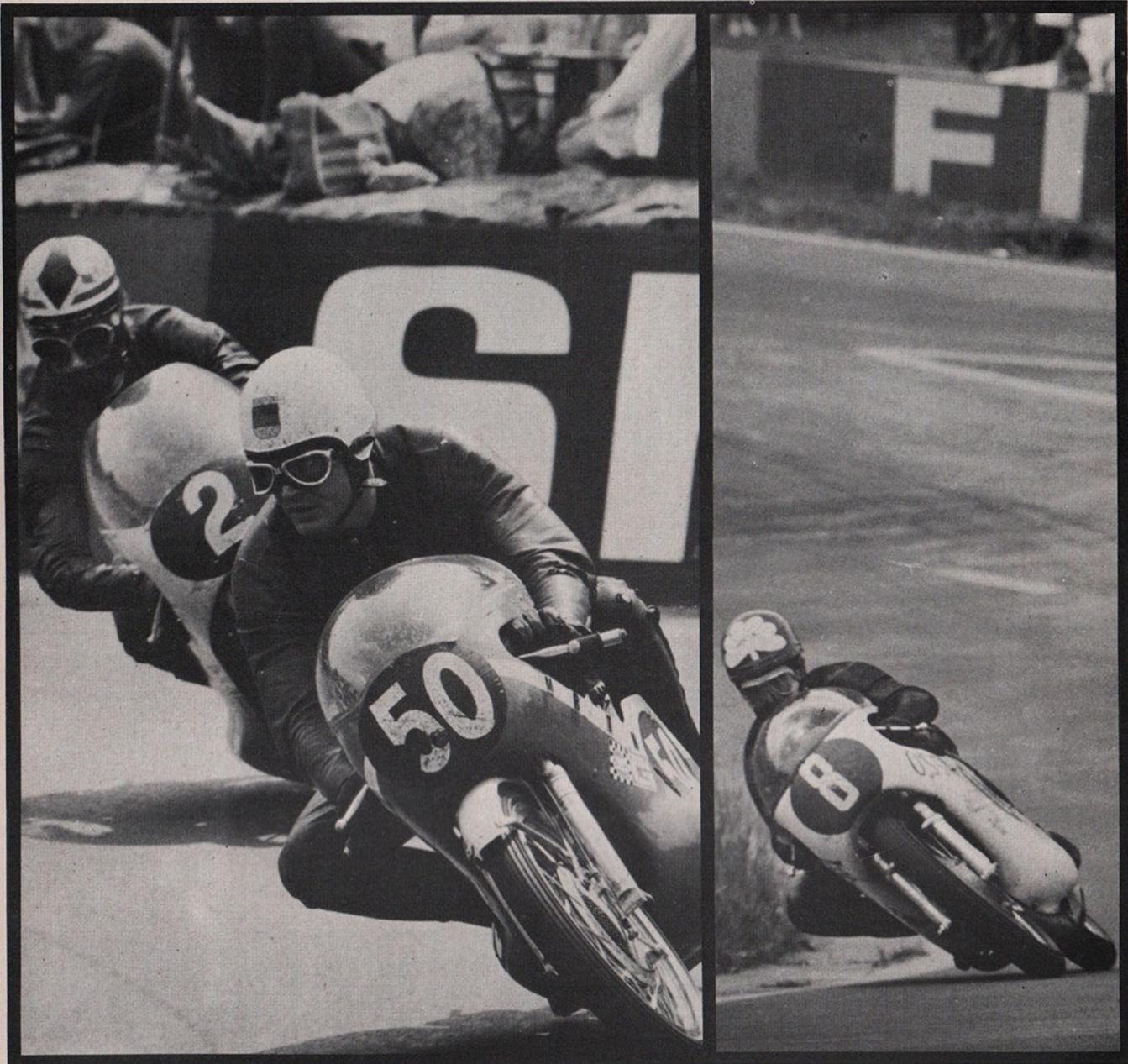
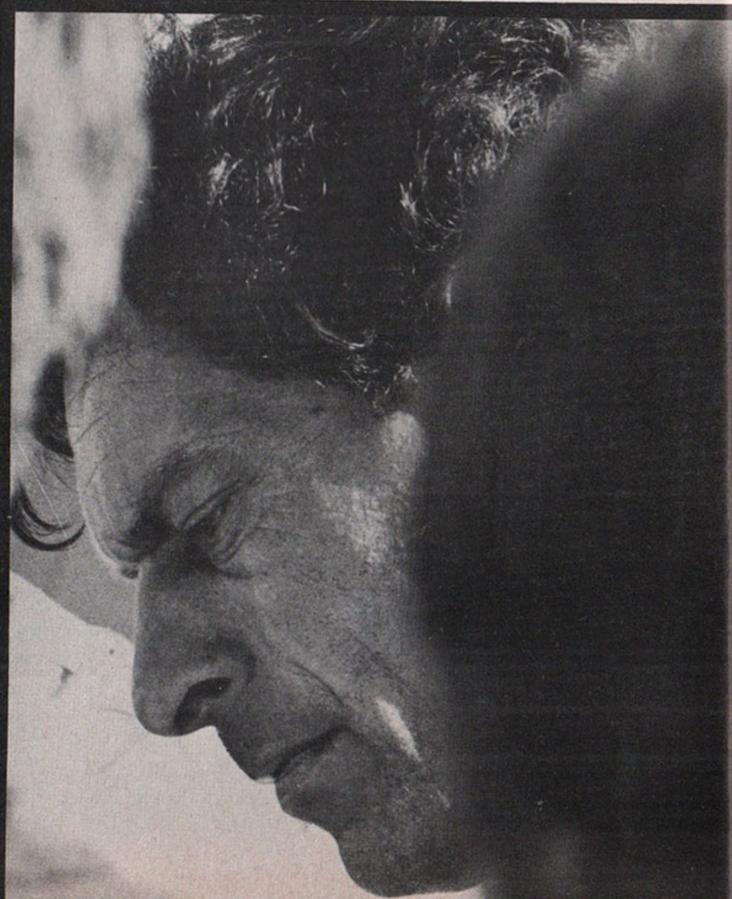
50 : DOUBLE DERBI

Les trois Derbi d'usine feront un départ moyen, surtout celui de Nieto qui a des problèmes avec son embrayage. Les Kreidler Van Veen mènent donc ce début de course mais, pas pour longtemps, car dans la ligne droite de Masta, Herrero les double comme une fusée. Nieto ne fera même pas un tour, l'embrayage glissant de plus en plus. Barry Smith a tôt fait de rattraper les Kreidler. A signaler que le coéquipier de Toersen est Van Dongen. De Vries a chuté pendant les entraînements. A la mi-course, les deux Derbi mènent donc confortablement sur les deux Kreidler, le Jamathi est 5^e, assez loin, et ne tourne pas rond. Barry qui doit gagner, car il est le mieux placé au championnat, exécute les ordres et finit avec 6 secondes d'avance sur Herrero, le troisième pilote Derbi, qui est toujours obligé de laisser gagner les deux autres...

125 : DUEL ÉPIQUE

Il y a bien 6 ans que l'on n'avait pas vu de 125 à Francorchamps. La nouvelle réglementation de la FIM (5 catégories par GP) a obligé les organisateurs de Spa à ajouter les 125 à leur programme. Il me semble que les 350 avaient là une meilleure place que les 125. Sur ce circuit, Simmonds n'a pas la partie facile, les Suzuki sont plus rapides, surtout celle de Braun qui a déjà mis 100 mètres à Simmonds dès le premier tour. Mais Dave rattrape en pilotage ce qu'il perd en vitesse. A l'épingle de la source, Braun a un léger avantage sur Simmonds. En haut de l'Eau Rouge, les deux pilotes sont côte à côte. Avant Masta, Simmonds est devant Braun, puis ce dernier repasse en tête dans la partie montante du

Fath



Braun devant Simmonds

Le Héros Herrero

mière fois, et enfin le cinquième est Herrero qui a tourné tantôt avec la Ossa à refroidissement par air, tantôt avec celle à eau. Cette dernière n'est pas tout à fait au point; elle refroidit trop, et la température de l'eau ne dépasse pas 45°.

En 500, Agostini a failli ne pas participer aux essais; il était bloqué à l'extérieur du circuit, les contrôleurs de tickets ne voulaient pas le laisser passer! Fou de rage, Ago fonça avec sa voiture (une 911 S Targa) dans la barrière qui vola en éclats - Bilan : un anti-brouillard cassé. Après les entraînements, la première ligne sera composée d'Agostini, Nelson, Carruthers (383 Aermacchi), Tait et Findlay qui attend toujours sa Linto et pilote à Spa la Matchless de Peter Williams, Hoppe qui n'est pas encore très bien remis de sa chute d'Assen où il s'est tout de même cassé une côte ne pilote pas l'URS. Fath l'a alors proposé à Nelson, qui a refusé; c'est en définitive Dodds qui la pilotera, mais il connaîtra de gros problèmes de tenue de route et s'arrêtera avant la mi-course. Fath avait amené deux attelages complets à Francorchamps, dont un était équipé d'un énorme pneu arrière, le même que ceux qui équipe les Mini Cooper de course. La pose d'un tel pneu aurait demandé d'importantes modifications de la partie cycle, et Fath préférera utiliser son attelage classique avec lequel il réalisa le second temps des essais, 1/10 de seconde moins vite qu'Enders.

circuit. Ce petit jeu durera jusqu'à l'avant dernier tour ou Simmonds met le paquet et gagne avec 1'70 d'avance sur Braun. Ce dernier battra d'une seconde le record du tour détenu depuis 1963 par Degner sur Suzuki twin. Van Dongen finit troisième sans jamais être inquiété. Par contre, la quatrième place sera disputée par trois pilotes, Kriwanek (Rotax) Andersson (Yamaha) et... Auréal (Yamaha). « Petit Jean » était même pris en sandwich entre Kriwanek et Andersson. Hélas, une fois de plus, l'embellage de sa Yamaha le laissa en panne. Kriwanek s'arrêtera à son tour (carburateur) et Andersson qui a mis sa combinaison blanche des beaux jours, finit tranquillement quatrième.

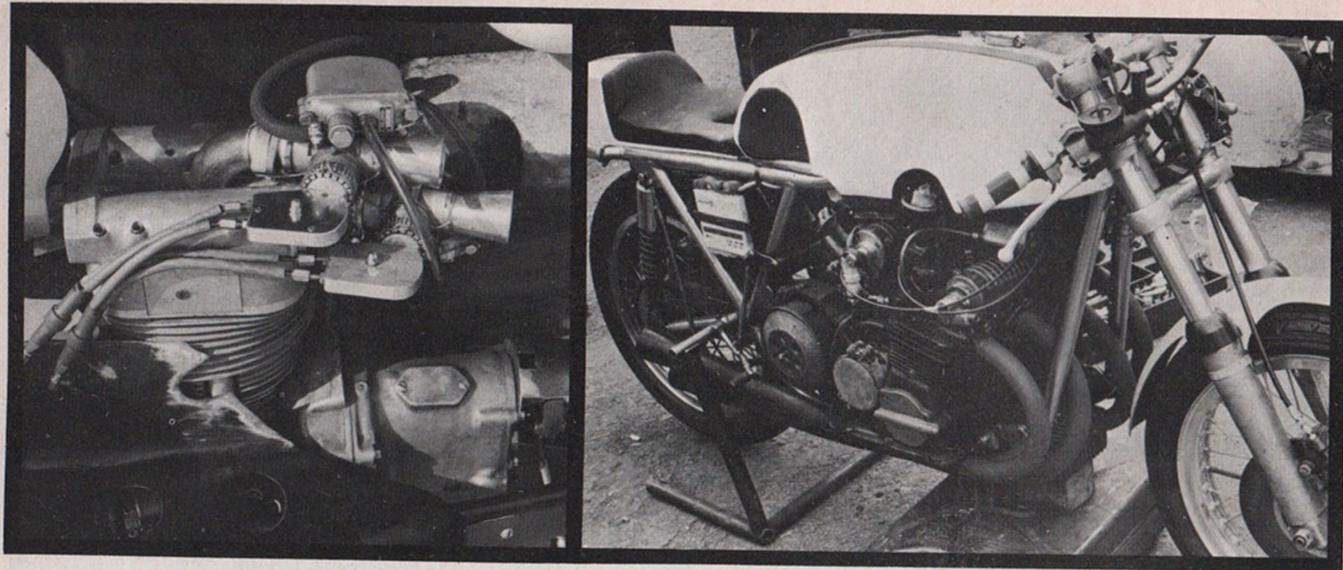
250 : HERRERO SUPERBE

Comme à son habitude, Gould fait un départ extraordinaire. Mais Carruthers, très difficile à battre sur ce circuit, prend le commandement dès le second tour et devance dans l'ordre, Gould, Herrero et Pasolini. Le premier pilote Benelli, pas très à l'aise dans les grandes courses, refait son retard sur la ligne droite et ne ménage pas la mécanique. Aussi le quatre

cylindres crociera les soupapes sur la ligne droite de Masta. Gould et Herrero se livrent alors un duel inénarrable. A l'avant dernier tour, Herrero superbe passe Gould dans l'Eau Rouge. Dans le dernier tour, ils se présentent côte à côte au freinage de La Source. Herrero fait l'intérieur et bat Gould de 5/10. Aux stands, c'est le délire, la petite équipe Ossa explose de joie; c'est une grande victoire pour eux, et de tout cœur, chacun souhaite désormais qu'Ossa remporte ces Championnats du Monde. Comme en 125, Andersson finira 4^e, et le cinquième est Jean Auréal. Les Ets Sonauto pourront se féliciter d'avoir laissé courir leurs pilotes à l'étranger. Ce très beau résultat n'est pas un fait sensationnel. Auréal est là à sa place. Le second pilote Sonauto, Christian Ravel, finira douzième derrière Giro (Ossa) et Marsowsky (Yamaha).

500 : RECORDS BATTUS

Le comte Agusta donne une prime supplémentaire à Agostini lorsqu'il bat le record du tour et, chaque année, Ago améliore de quelques dixièmes son précédent record. Pour ce Grand



La culasse Apfelbeck
de Schauzu

L'U.R.S.
solo

Page de droite,
en haut, Findlay attaque
en bas, Helmuth Fath

Prix, Giacomo a fait une erreur de calcul. Il ne se souvenait pas du temps réalisé l'an dernier, et ne s'est pas aperçu qu'il avait battu son record au 6^e tour. Il forcera encore plus au 7^e tour, et amènera le record à 4'01" soit 210,273 km/h. Maintenant, le voici bien embêté car, l'an prochain, il lui faudra vraiment aller vite pour faire mieux et empocher la prime... Percy Tait et Barnett ont pris une bonne avance sur Pagani et Findlay pour la seconde place. Les derniers cités remontent lentement, mais sûrement. Findlay beaucoup plus rapide que Pagani dans les courbes se maintient dans le sillage de la Linto bien que sa Matchless aille 30 km/h moins vite. Au quatrième tour, en pleine vitesse (plus de 200 km/h), c'est l'accident à Malmédy, la fourche avant de la Matchless casse et Findlay fait un vol plané sur 150 mètres. Il se relèvera aussitôt, avec une entorse au pied et quelques égratignures sur le bout du nez. Pagani qui le suivait de près a été frôlé par un morceau de carenage, mais la course continue et Pagani rejoint Barnett et Tait. Comme Marsowsky à Assen, Pagani cassera un bras de suspension arrière alors qu'il était en seconde position. Tait récupère cette place et finira la course ainsi sans être doublé par Agostini. Encore une fois, Marsowsky a accompli un exploit très téméraire. Dans le premier tour, la patte de fixation du frein AR lâche et va se coincer sous le dossier de selle en coupant au passage le câble de frein. Guylia ne s'arrêtera pas pour autant, il remonte même quelques coureurs et finit en quatrième position. Imaginez un instant que cette fameuse patte n'ait plus été retenue par le dossier de selle, elle serait automatiquement allée se ficher dans les rayons ou sous le pneu...

FATH CHAMPION DU MONDE

La vélocité du 4 cylindres U.R.S. assure à Fath une confortable victoire et un record du tour. De plus, le voici maintenant certain d'être à nouveau champion du monde. Fath envisage désormais de se retirer de la compétition et de vendre en petite série son extraordinaire moteur. Aux seconde et troisième place on trouve Enders et Auerbacher, ce qui est logique. L'équipe Auerbacher-Hahn s'est fait une chaleur peu commune durant cette course. Alors qu'ils attaquaient le gauche au bas de l'Eau Rouge, Hahn a perdu l'équilibre, s'est affalé sur la route, a rebondi et on en sait par quel miracle, s'est maintenu en équilibre sur la roue du panier! Suspense et émotions ne manquaient pas à ce Grand Prix de Belgique!

CLASSEMENTS

50 cc

- 1^{er} - Smith (Derbi) 23'23"2, 144,697 km/h.
 - 2^e - Herrero (Derbi) 23'29"4, 144,060 km/h.
 - 3^e - Toersen (Kreidler) 23'37"9, 143,197 km/h.
 - 4^e - Van Dongen (Kreidler) 23'57"3, 141,264 km/h.
 - 5^e - Fasshender (Kreidler) 24'09"3, 140,094 km/h.
- Tour le plus rapide : Smith : 5'43"9, 147,601 km/h.

125 cc

- 1^{er} - Simmonds (Kawasaki) 34'24"9, 172,075 km/h.
 - 2^e - Braun (Suzuki) 34'26"6, 171,937 km/h.
 - 3^e - Van Dongen (Suzuki) 35'39"7, 166,059 km/h.
 - 4^e - Andersson (Yamaha) 36'23"7, 162,713 km/h.
 - 5^e - Huberts (MZ) 36'59"8, 160,067 km/h.
- Tour le plus rapide : Braun : 4'50"9, 174,492 km/h.

250 cc

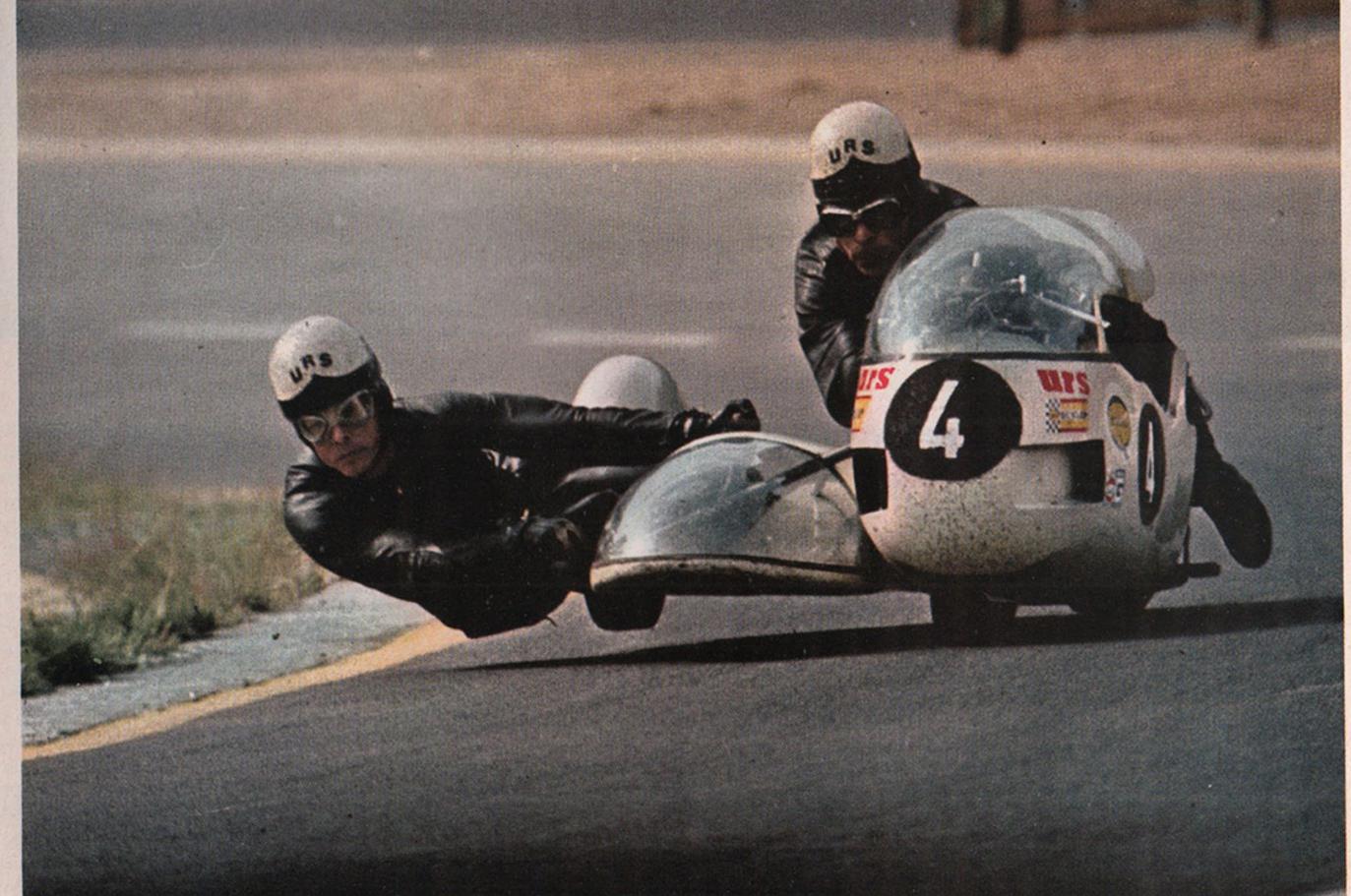
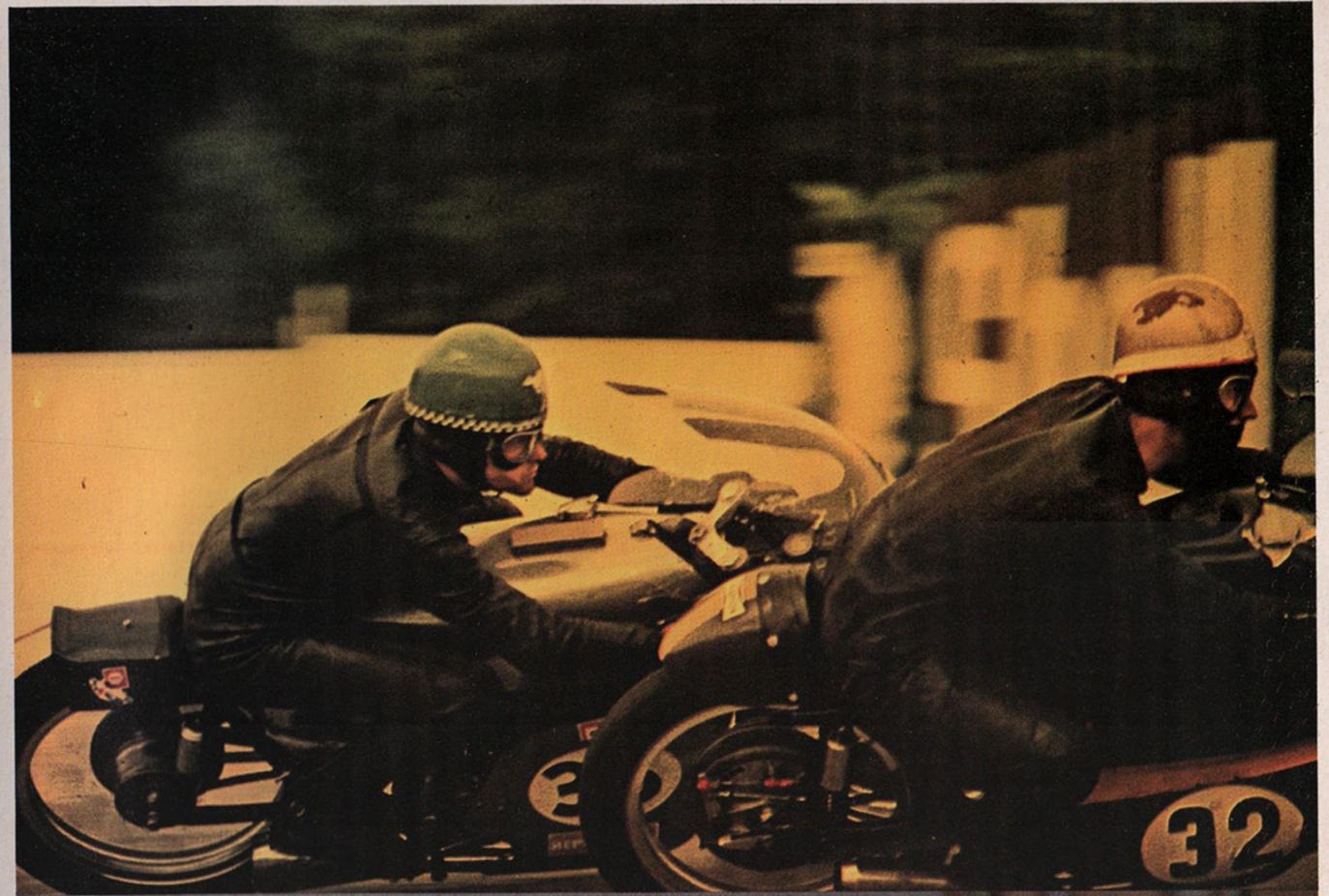
- 1^{er} - Herrero (Ossa) 35'39"1, 189,836 km/h.
 - 2^e - Gould (Yamaha) 35'39"6, 189,791 km/h.
 - 3^e - Carruthers (Benelli) 35'49"5, 188,917 km/h.
 - 4^e - Andersson (Yamaha) 37'02"6, 182,704 km/h.
 - 5^e - Auréal (Yamaha) 37'53"2, 178,637 km/h.
- Tour le plus rapide : Carruthers : 4'23"1, 192,930 km/h.

500 cc

- 1^{er} - Agostini (MV) 54'18"1, 202,533 km/h.
 - 2^e - Tait (Triumph) 58'37"1, 187,620 km/h.
 - 3^e - Barnett (Kirby) à un tour.
 - 4^e - Marsowsky (Linto) à un tour.
 - 5^e - Chandler (Seeley) à un tour.
- Tour le plus rapide : Agostini : 4'01"4, 210,273 km/h.

Side-car

- 1^{er} - H. Fath (U.R.S.) 32'55", 179,908 km/h.
 - 2^e - K. Enders (BMW) 33'27", 177,040 km/h.
 - 3^e - Auerbacher G. (BMW) 33'50"8, 174,945 km/h.
 - 4^e - Linnarz F. (BMW) 35'00", 169,199 km/h.
 - 5^e - Butscher (BMW) 35'01"3, 169,099 km/h.
- Tour le plus rapide : Fath-Kallavch : 4'39"8, 181,415 km/h.





Gould, enfin une course finie en 350

SACHSENRING

Un temps épouvantable a sérieusement perturbé le GP d'Allemagne de l'Est. Il m'a semblé que les 250 000 spectateurs de l'an dernier n'étaient pas tous là. Et si les tribunes étaient pleines comme un œuf, les pour-tours du circuit offraient le spectacle désolant de quelques groupes de spectateurs pataugeant dans dix bons centimètres de boue.

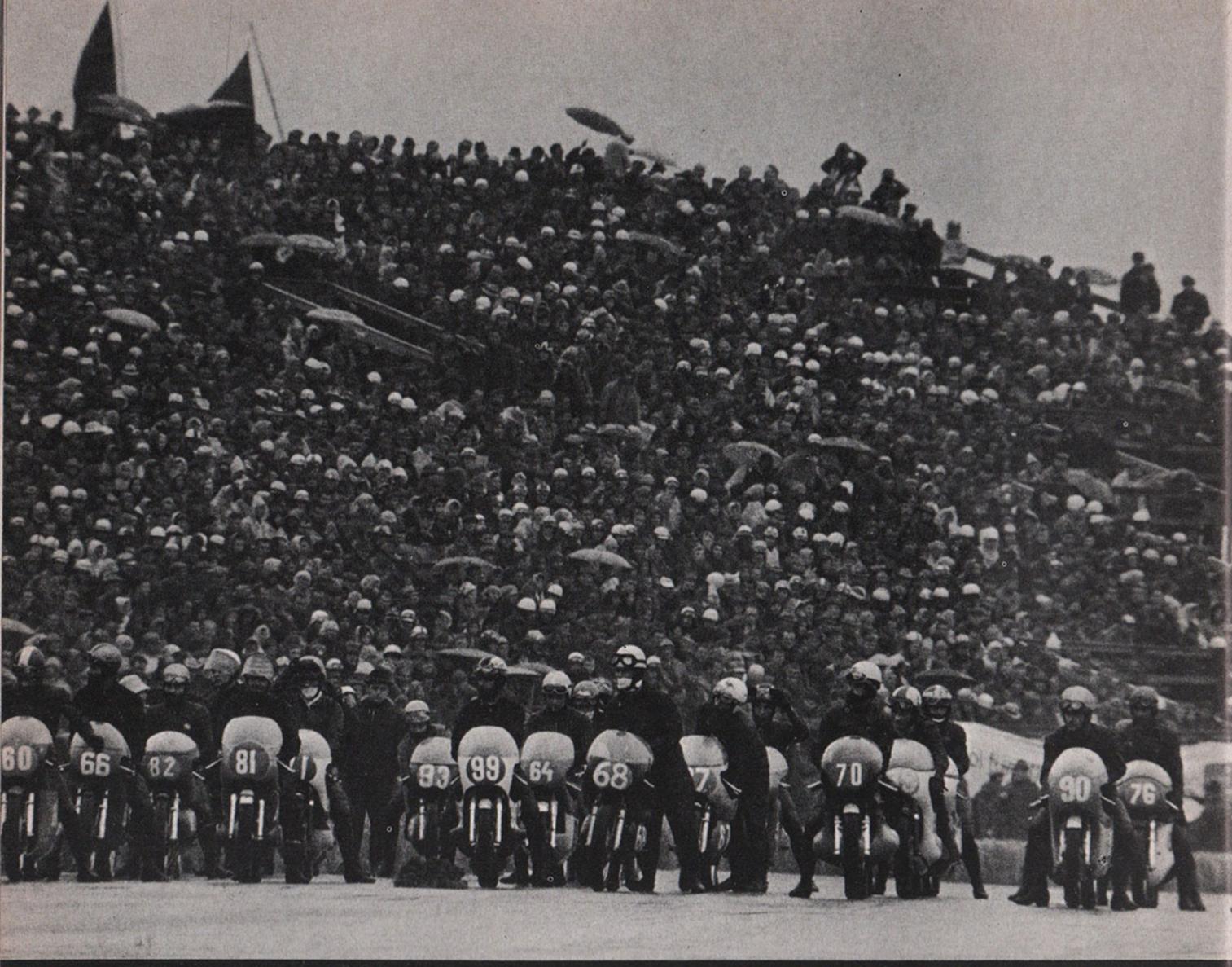
Aux entraînements, les trois Derbi d'usine devançant les trois Kreidler Van Veen (De Vries est revenu). Comme à Spa, Nieto a tourné le plus vite. Ensuite viennent Herrero et Smith. Seule nouveauté, les 50 cc Jawa tatra, des monocylindres refroidis par air et alimentés par distributeur rotatif. Ces machines peu compétitives ne prendront même pas le départ. En 125, Braun décidément en grande forme fait le meilleur temps devant Simmonds et l'Allemand de l'Est Bartusch qui pilote une MZ préparée par l'usine. Carruthers qui connaît bien le circuit est le plus vite des 250. Rosner le suit à 30 secondes, puis l'on pointe Andersson, Grassetti, Gould et enfin Herrero qui court ici pour la première fois (il en est de même pour Pasolini qui sera crédité du 8^e temps). En 350, les meilleurs chronos sont réalisés pour Agostini, mais c'est Ivy qui avait le second meilleur temps après la première séance d'entraînement. Le samedi matin, sous la pluie, il repartait pour faire mieux encore, puis ce fut l'accident stupide. La Jawa 4 a serré, comme elle l'avait déjà fait 72 fois avec Stastny, mais cette fois la roue arrière s'est bloquée et Ivy fut projeté contre le mur d'une maison. Un grand

champion disparaît avec Little Bill.

Agostini mis à part, Nelson devance de très peu Pagani et Auer. Ensuite vient un coureur russe, Randla, qui pilote une Vostok. Cette 4 cylindres soviétique à double arbres à came en tête ressemble beaucoup à la MV 4 des années 63; elle est aussi grosse et quelque peu démodée. Mais en vitesse de pointe, elle vaut tout de même une Linto. Findlay, qui a récupéré la sienne, l'a constaté pendant les entraînements. Les russes annoncent une puissance de 75 CV.

50 : PREMIER GP POUR NIETO

Pour une fois, les Derbi ne partent pas trop mal, sauf celui de Smith qui démarrera avec près d'une demi-minute de retard. Nieto et Herrero caracolent en tête, très à leur aise, faisant même un peu de spectacle. Toersen a bien du mal à suivre le rythme des Derbi. De plus, il est poursuivi par Kunz (Kreidler). Barry Smith double plusieurs coureurs à chaque tour, mais ne finira pas mieux que 7^e. En tête Herrero laisse passer Nieto qui gagnera avec 5 secondes d'avance.



Triste départ des 350

125 : SIMMONDS CHAMPION DU MONDE

Braun fait un excellent départ et ne sera jamais rejoint par qui que ce soit. Il avait course gagnée lorsqu'il cassa l'embellage de sa Suzuki. Dommage, car Braun méritait cette victoire. Simmonds, qui n'avait aucune raison de forcer l'allure, passe donc d'une façon inespérée de la seconde à la première place, assurant ainsi son titre de Champion du Monde sur sa Kawasaki semi-officielle. Bartusch, longtemps troisième, puis second, perce un piston et laisse sa place à Kriwanek (Rotax). En 1967 déjà, cette machine s'était fait remarquer au GP d'Allemagne, mais elle était encore très fragile. Il semble bien que désormais elle soit robuste, et toujours aussi rapide puisqu'elle peut être comparée à une 125 MZ d'usine.

250 : UNE FINALE AU COUTEAU

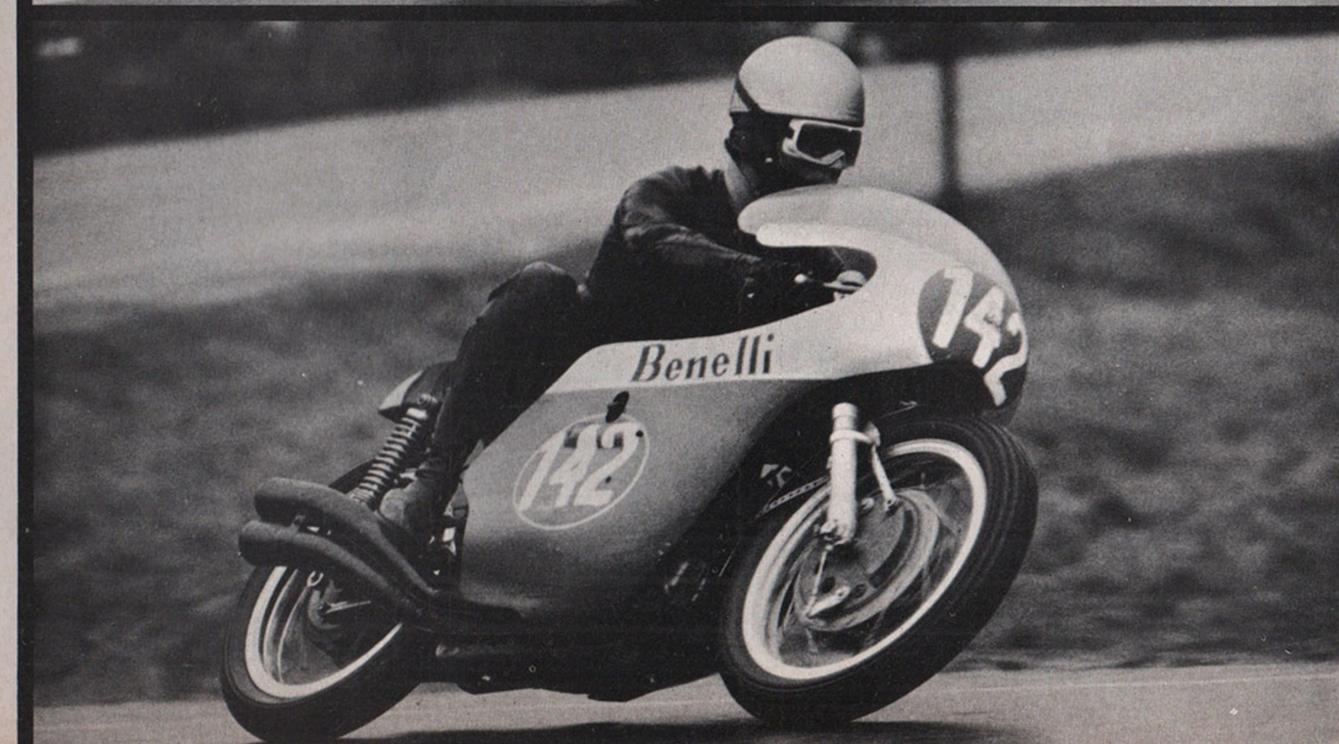
Une fois de plus le fantastique monocylindre Ossa et Herrero tiendront tête à la 4 cylindres Benelli. Durant quatorze tours trois-quarts, Herrero mènera la ronde avec dans son sillage Pasolini. A deux cents mètres de l'arrivée, Paso est encore derrière Herrero. Mais il le passera dans un freinage désespéré. Tous deux attaqueront le virage de Quinkenberg à la limite de leurs possibilités, et ce n'est qu'en sortie que la Benelli

prendra un léger avantage et gagnera avec 3/10 d'avance sur la Ossa. Gould, qui a tenté de s'accrocher dans les premiers tours, chute sans gravité, mais plie la belle fourche Ceriani de sa Yamaha. Rosner s'arrête au stand pour changer de bougie alors qu'il était troisième. Pendant cet arrêt Andersson et Carruthers passeront. Une fois reparti, Rosner entamera une jolie petite remontée qui le ramènera à la troisième place.

350 : IN MEMORIAM

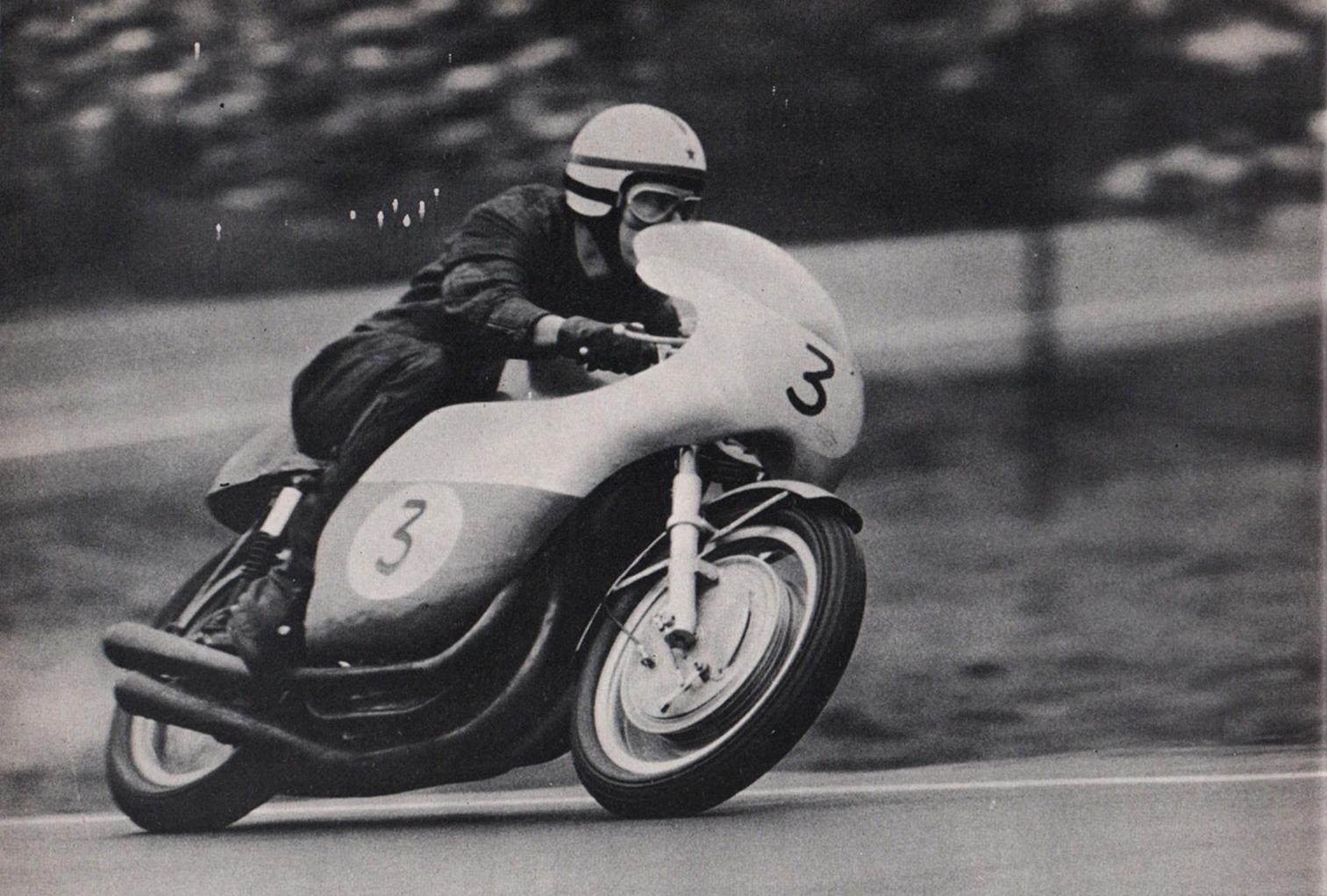
Sur la ligne de départ une gerbe de fleurs est déposée à la place d'Ivy, et ce n'est pas de gaité de cœur que les pilotes feront cette course. Agostini gagne, puisqu'il faut un vainqueur. Gould ne casse pas et termine bon second. Rosner ne pouvait espérer mieux que la troisième place. La quatrième fut un peu plus disputée entre Stasa (CZ), Findlay (avant qu'il ne noie son moteur) et enfin Visenzi qui a passé Stasa. Le jeune Américain Lunde a fait une forte impression au guidon de sa TR2, il finira 6^e après être parti bon dernier.

*Auer,
le malchanceux*

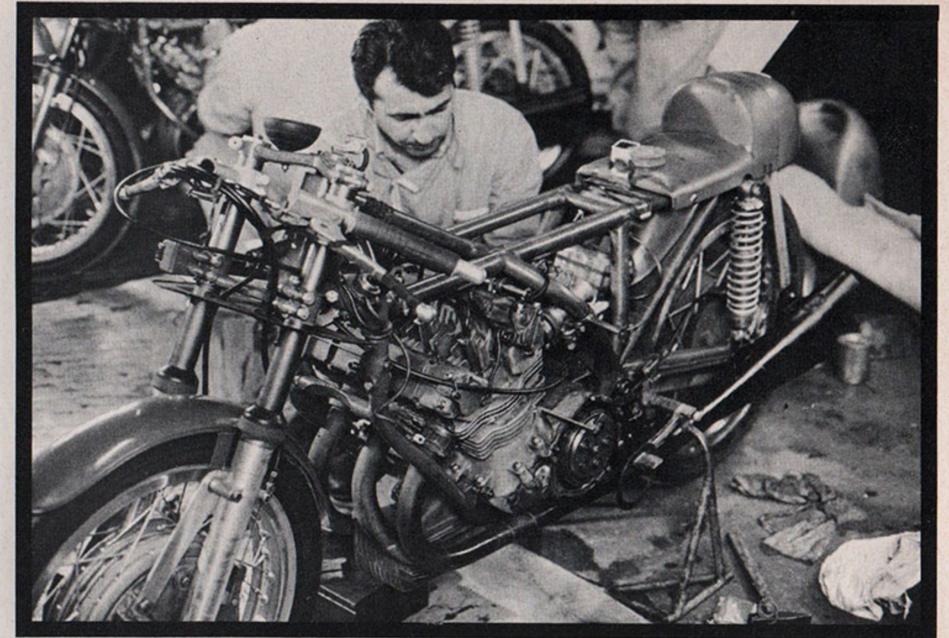


*Pasolini,
deux longueurs d'avance*

La 350 MV3 à nu



La Vostok en action

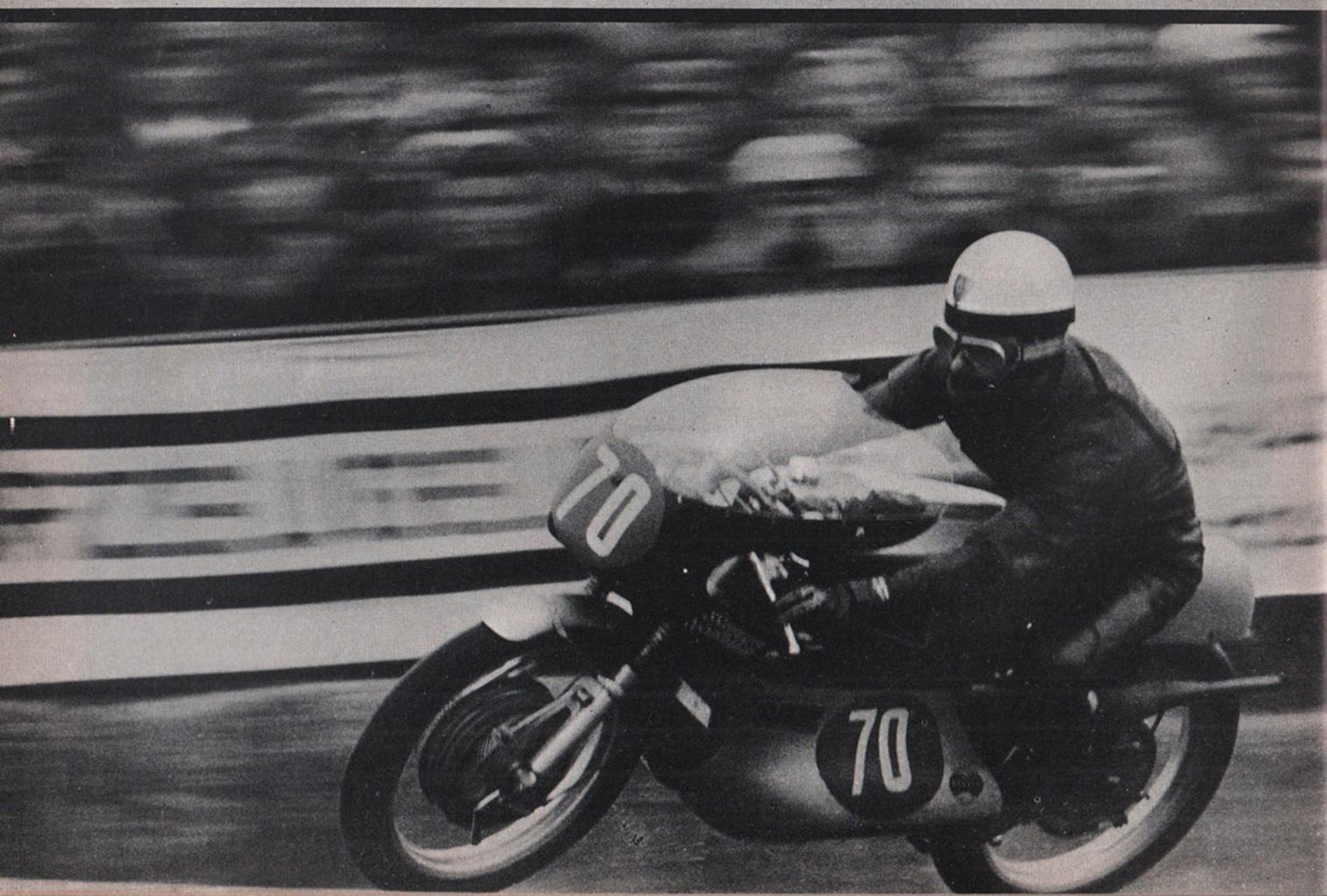


500 : AUER SURPRENANT

Agostini bouclera sans problème ses vingt tours de circuit, mettant un tour à tout le monde. L'Autrichien Auer, que l'on avait déjà remarqué sous la pluie au Mans, fait un excellent départ et prend le large. Derrière lui, une hécatombe mécanique le mettra à l'abri des poursuivants. Findlay casse un culbuteur, Marsowsky plie une tige de culbuteur, la Vostok de Rondla noie son allumage, la deuxième Vostok, celle de Kiisa, se traîne lamentablement (ou plutôt son pilote).

En fin de compte, on pointe à la troisième place une Honda 450 suralésée à 500 et pilotée par le jeune Australien (encore un) Dennehy. Cette Honda est aussi rapide que la Paton de Nelson, qui ne peut remonter sur Dennehy. Dans l'avant-dernier tour, coups de théâtre, la Matchless d'Auer avale une soupape et Dennehy tombe en panne d'essence; il s'épuisera à pousser sa Honda dans le dur raidillon de Quinkenberg, mais finira tout de même cinquième derrière l'Autrichien Bergold (qui pilote l'ex-Matchless Mac Intyre de Findlay), Steve Ellis (Linto) et Nelson (Paton).

Triste temps, triste GP, marqué par un drame que l'on n'oubliera jamais.

Rosner,
deux fois troisième

CLASSEMENTS

50 cc

1^{er} - Nieto (Derbi) 28'20''7, 127,637 km/h.
 2^e - Herrero (Derbi) 28'25''3, 127,293 km/h.
 3^e - Toersen (Kreidler) 28'41''7, 126,081 km/h.
 4^e - Kunz (Kreidler) 28'42''2, 125,971 km/h.
 5^e - De Vries (Kreidler) 28'59''6, 124,783 km/h.
 Tour le plus rapide : Nieto : 3'58''9, 129,805 km/h.

125 cc

1^{er} - Simmonds (Kawasaki) 43'28''7, 142,648 km/h.
 2^e - Kriwanek (Rotax) 44'44''8, 138,604 km/h.
 3^e - Kohlar (MZ) 44'45''0, 138,594 km/h.
 4^e - Mankiewicz (MZ) 44'57''1, 137,972 km/h.
 5^e - Van Dongen (Suzuki) 45'10''6, 137,972 km/h.
 Tour le plus rapide : Braun : 3'32''2, 146, 138 km/h.

250 cc

1^{er} - Pasolini (Benelli) 51'41''2, 149,992 km/h.
 2^e - Herrero (Ossa) 51'41''5, 149,978 km/h.
 3^e - Rosner (MZ) 53'13''0, 145,680 km/h.
 4^e - Andersson (Yamaha) 53'17''8, 145,461 km/h.
 5^e - Carruthers (Benelli) 53'31''9, 144,823 km/h.
 Tour le plus rapide : Pasolini : 3'22''5, 153,138 km/h.

350 cc

1^{er} - Agostini (MV) 1 h 02'28''5, 148,909 km/h.
 2^e - Gould (Yamaha) 1 h 03'17''3, 146,996 km/h.
 3^e - Rosner (MZ) 1 h 04'06''9, 145,101 km/h.
 4^e - Visenzi (Yamaha) 1 h 05'37''2, 141,773 km/h.
 5^e - Stasa (CZ) 1 h 06'09''0, 140,605 km/h.
 Tour le plus rapide : Agostini : 3'23''5, 152,385 km/h.

500 cc

1^{er} - Agostini (MV) 1 h 08'09''7, 151, 651 km/h.
 2^e - Nelson (Hannan) à un tour.
 3^e - Ellis (Linto) à un tour.
 4^e - Bergold (Matchless) à un tour.
 5^e - Dennehy (Honda) à un tour.
 Tour le plus rapide : Agostini : 3'21''8, 153,669 km/h.

Après avoir plié ses tentes mouillées, rangé ses motos boueuses, le Continental Circus se dirige vers la Tchécoslovaquie, plus précisément à Brno où le soleil est enfin revenu. A mon sens, le circuit tchèque est comparable au Tourist Trophy, un petit TT long de 14 km seulement. On y rencontre les mêmes difficultés, soit traversée de village, montagne, petits virages, grandes courbes, longues lignes droites. Par contre, question revêtement de piste, ce n'est déjà plus la même chose. La route n'est pas défoncée, mais le bitume, trop usé, n'accroche plus du tout. Par temps de pluie, c'est épouvantable, et par grande chaleur, comme c'est le cas aujourd'hui, il fond. Depuis le dramatique accident d'Ivy, les organisateurs font faire un tour de circuit à quelques coureurs afin qu'ils donnent leur avis sur les dispositifs de sécurité. Quelques bottes de paille seront déplacées et mieux disposées, mais l'on ne peut voir là un réel changement dans la sécurité des circuits moto et les courses sur route resteront toujours aussi dangereuses.

BRNO

Depuis Assen, la catégorie des tasses à café est dominée par Derbi; il en sera de même à Brno, tout du moins pendant les entraînements. Nieto, toujours lui, obtient le premier temps, mais Smith qui connaît bien le circuit est seulement à 1/10^e de seconde. Surprise pour le troisième temps, qui n'est pas réalisé par un Kreidler, mais par le Jamathi de Lodewyckx. Chez les 125 cc, encore une fois, Simmonds connaîtra des ennuis techniques durant les entraînements et il commence à être à court de pièces de rechange. En début de saison, Simmonds a reçu une grosse caisse pleine de pièces, dont deux embiellages complets et dix pistons, justement ce qui casse le plus souvent (l'embrayage n'a pas encore été changé). Maintenant, il est obligé de remonter des pièces usagées et ne force pas pendant les essais, où il réalisera tout de même le second temps à 1/10^e de Kolar (MZ). Braun, qui est dans le même cas que Simmonds, obtient le troisième temps. Il me semble qu'il y a eu une légère erreur dans l'attribution des temps des 250. En effet, Szabo est crédité de 5'19"9 alors que le second, Pasolini, a tourné en 5'39"4 et que Herrero (qui court pour la première fois à Brno) n'a pas fait mieux que 5'42"6. En 350, Agostini aurait tourné moins vite que Szabo (5'18"7), Gould est crédité d'un 5'33"6, puis viennent deux pilotes italiens, Visenzi (TR2) et Grassetti qui pilote la Jawa 4 cylindres. Pour la première séance d'entraînement, cette machine sera pilotée par Findlay. Enfin, Jack Findlay a une moto d'usine, mais il ne sera pilote officiel que pendant deux minutes. A quelques kilomètres du départ, dans une épingle, il chutera et se cassera la clavicule (cette chute fut causée par un trou dans une durite du radiateur et l'eau s'est écoulée sur le pneu arrière). Findlay pense repiloter cette machine à Imola. En attendant, pour ce Grand Prix, elle sera confiée à Grassetti. Autre grande nouvelle dans cette catégorie avec l'apparition de la CZ 4 cylindres à double ACT et 4 soupapes par cylindre. Encore à un stade de mise au point, cette moto ne prendra pas le départ de la course. Pas de surprise en 500, Ago fait le meilleur temps et relègue Marsowsky (Linto) à plus de 20 secondes. Le troisième est l'officiel CZ, Stasa, qui pilote un mono double arbre de 400 cc et des poussières. Les Vostok étaient à nouveau là, et entre chaque séance d'essais, les mécaniciens russes avaient fort à faire.



Lodewyckx vainqueur inespéré.





Stasa donne la chasse à Pagani.

50 : LE JAMATHI SURPRENANT

Comme la semaine précédente, les Derbi de Nieto et Herrero passent en tête, mais le Jamathi de Lodewijckx n'est pas très loin. Ensuite viennent, très détachés, Toensen et Smith. Tour après tour, Lodewijckx se rapproche des Derbi pour prendre la tête au quatrième passage. Les Derbi, que l'on pensait intouchables, sont bel et bien battus et à la régulière en plus. Coup de théâtre au tour suivant, Nieto et Herrero s'arrêtent au stand où l'on change la bougie cassée de Nieto (Herrero a cassé son piston). Smith qui a laissé Toersen sur place se retrouve donc en seconde position, et l'avance de Nieto était telle qu'il n'a même pas à redoubler Toersen pour finir troisième.

125 : SIMMONDS

Pour les 125, même scénario qu'au Sachsenring. Braun et sa Suzuki filent en tête, Van Dongen, Szabo et Simmonds viennent ensuite. Dès le second tour, Simmonds commence à remonter et passe Szabo. Au passage suivant, il a aussi doublé Van Dongen, puis il se lance à la poursuite de Braun qu'il rattrapera à deux tours de la fin. Il faut dire aussi que la Suzuki de Braun ne marchait plus très bien. Kohlar et Heuschkel (tous deux sur MZ) se sont tirés une bonne bourre et ainsi sont remontés sur Szabo qui se fera passer sur la ligne d'arrivée par Kohlar.

250 : ENCORE PASO

Herrero part en tête, mais passera en troisième position au premier tour. Il est précédé par Pasolini et Gould. Au second passage, la Ossa blanche n'est plus là, elle est en panne (trou dans le piston). C'est la première fois que cet incident arrive sur la Ossa, aussi Eduardo Giro le créateur de la Ossa de course (et des autres) pense accélérer la mise au point de celle à refroidissement par eau qui sera moins sujette à des ennuis lorsqu'il fera très chaud. Au troisième tour, Gould prend le commandement devant Pasolini, Carruthers, Rosner et Andersson, ces trois derniers sont largement détachés les uns des autres. Au cinquième passage Gould se fait rattraper par Paso (la Yamaha s'essouffle). Derrière, pas de changement sinon que Kent s'est arrêté quelques instants pour arracher son carenage qui pendait et se retrouve en huitième position derrière Carlos Giro. Dans l'avant-dernier tour, Pasolini semble avoir des ennuis avec sa boîte de vitesse, mais ceux-ci ne seront pas suffisamment importants pour qu'il se fasse remonter par Gould. Carruthers qui ne semble pas en grande forme ces derniers temps finit troisième avec assez peu d'avance sur Rosner.

350 : GOULD TIENT TÊTE

Habituellement, Agostini laisse un pilote devant lui pour un ou deux tours seulement. Mais cette fois, il semble bien que la Yamaha de Gould tienne tête à la MV3 qui n'a peut-être pas tous ses chevaux. Toujours est-il que Gould mènera cette course pendant les 5 premiers tours en établissant le meilleur temps en 5'17", soit juste deux secondes moins vite que le record du tour détenu par Hailwood sur Honda 6. A la 7^e révolution, Rodny reprend le commandement pour un seul tour, puis Ago s'échappe définitivement. La troisième place fut d'abord occupée par Rosner. Puis Grassetti, parti moyennement, remonte et s'installe à la place de Rosner dès le troisième passage. La seconde Jawa 4, celle de Statsny, s'arrêtera sur ennuis d'allumage. Visenzi (TR2) s'octroie la 5^e place après avoir rapidement dépassé les Aermacchi d'usine de Carruthers et de Milani (ce dernier s'arrêtera au 9^e tour à cause d'une bougie défectueuse). Stasa, qui est ici chez lui, fait une très belle course et rattrape les Aermacchi pour finir devant Kel, il pilotait le monocylindre CZ.

500 : UNE LINTO DEUXIÈME

Dans les premiers tours, Agostini a considérablement aidé

son compatriote Pagani (Linto) pour le soustraire aux attaques d'un Stasa déchaîné. Mais le pauvre Pagani n'a décidément pas de chance car, comme à Spa, il cassera un bras de suspension arrière. Marsowsky qui est parti tranquillement suivant sa bonne habitude, remonte régulièrement sans trop tirer les régimes (9 200 t/mn au lieu de 10 500 t/mn).

Ainsi, il passera les mono de Shorey et Sheimann, les Paton de Nelson et Bertarelli et la CZ de Stasa pour finir bon second. La Paton de Nelson qui était bien placée en début de course souffre de troubles d'allumage et rétrograde de la 4^e à la 7^e place juste devant Appietto (Paton).

André Luc qui « fait le continental » pour la première fois a connu jusqu'à présent une succession de déboires, il cassait ou tombait, c'est le métier qui rentre. Au fil des courses, Appietto prend de l'assurance et cette 8^e place au GP de Brno mérite un encouragement. Durant cette dernière épreuve, les Vostok n'auront pas fait deux tours et s'arrêteront au stand accueillis par les huées et les sifflements des spectateurs tchèques.

Voici quelques vitesses enregistrées pendant les essais, ce qui veut dire que certaines machines citées n'étaient pas tirées au maximum.

50 cc

Smith (Derbi) 158,8 km/h.
Lodewijckx (Samathi) 161,3 km/h.
Van Dongen (Kreidler) 159 km/h.

Jansson (Yamaha) 214,6 km/h.
Rosner (MZ) 223,8 km/h.
Carruthers (Benelli) 214,2 km/h.

350 cc

125 cc

Van Dongen (Suzuki) 190 km/h.
Braun (Suzuki) 186,3 km/h.
Villa (Villa) 187 km/h.

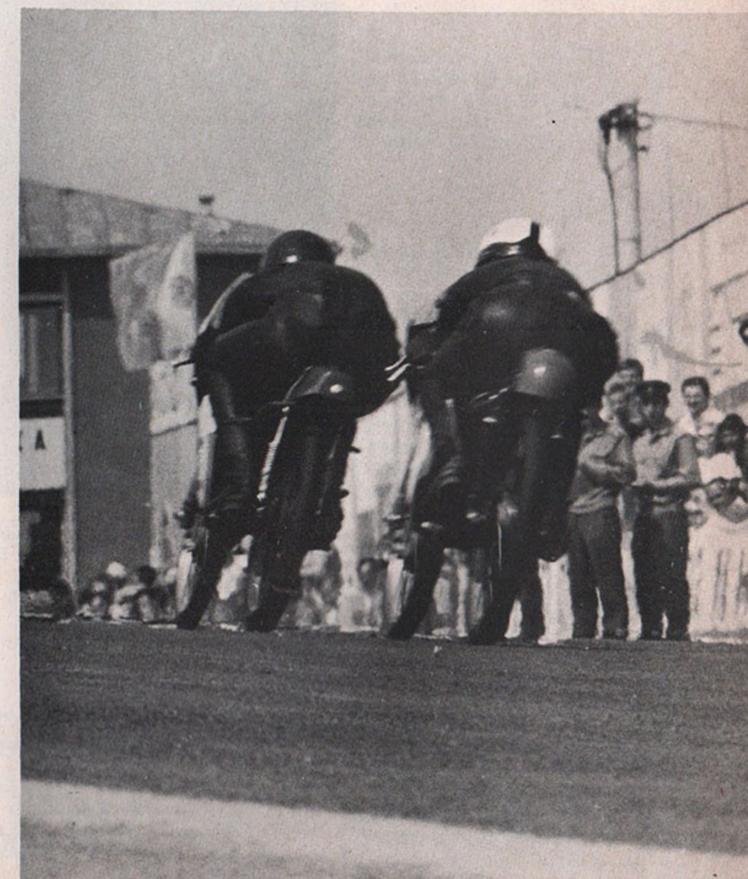
Statsny (Jawa) 217 km/h.
Pesonen (Yamaha) 211 km/h.

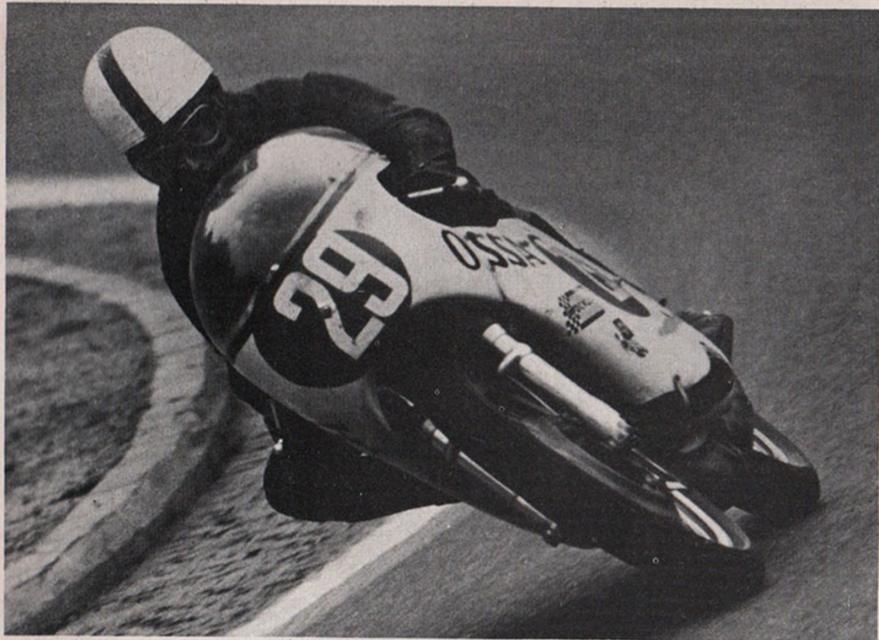
500 cc

250 cc

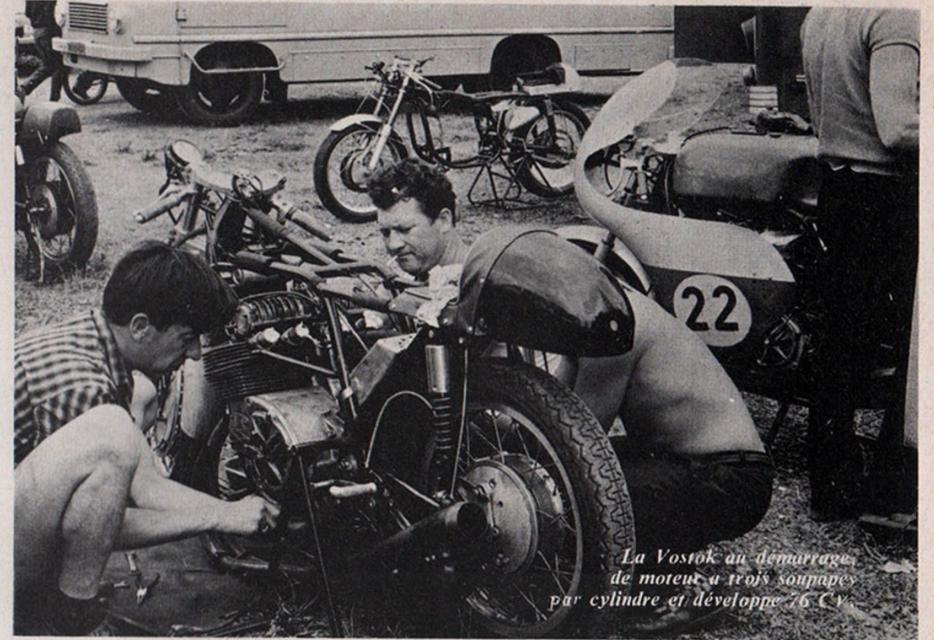
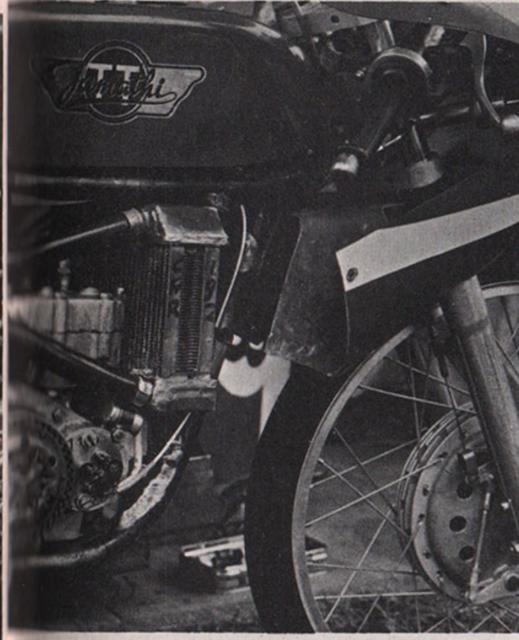
Herrero (Ossa) 217,4 km/h.

Agostini (MV) 251,9 km/h.
Pagani (Linto) 223,8 km/h.
Bertarelli (Paton) 222,7 km/h.

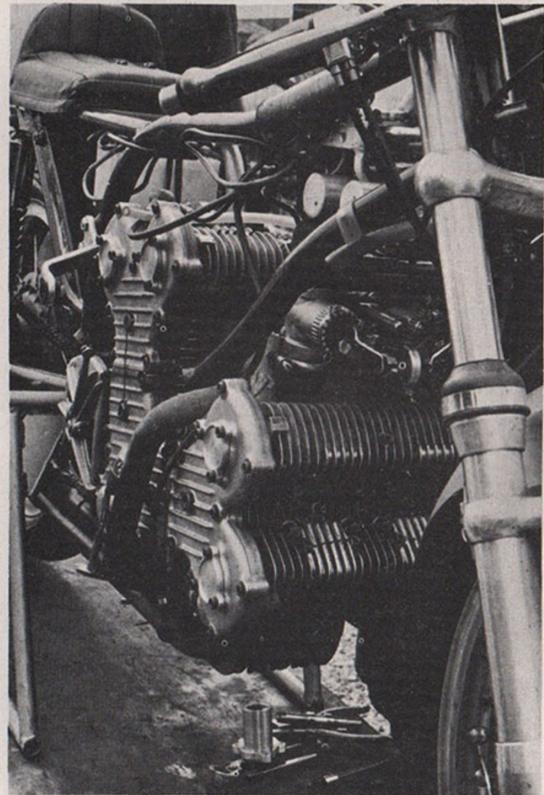




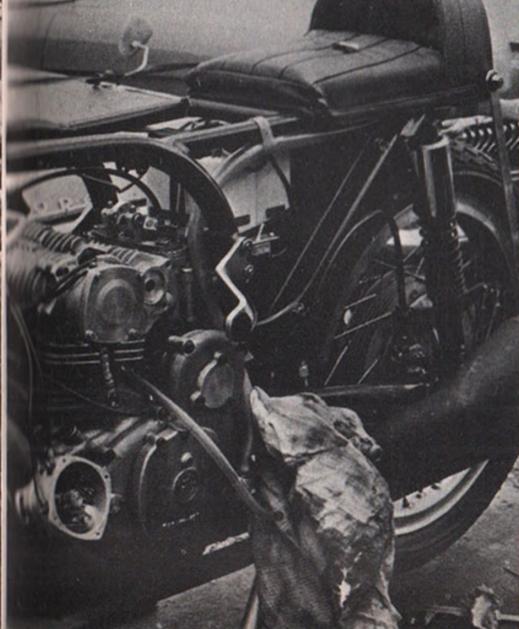
Carlos Giro sur la Ossa à eau.



La Vostok au démarrage, de moteur à trois soupapes par cylindre et développe 76 CV.



Côté droit de la quatre cylindres 350 CC de chez CZ.



Le nouveau Jamathi vainqueur à Brno.

Une 250 Jawa " Maison " inspirée de la quatre pattes.

Côté gauche de la CZ. Ce moteur développe 76 CV à 12.000 t/m. La boîte est à 6 rapports et les culasses comportent 4 soupapes par cylindre.

CLASSEMENTS

50 cc

- 1^{er} - Lodewyckx (Jamathi) 41'23"3
- 2^e - Smith (Derbi) 41'33"5
- 3^e - Nieto (Derbi) 42'21"1
- 4^e - Toersen (Kreidler) 42'39"9
- 5^e - Van Dongen (Kreidler) 43'28"6
- Tour le plus rapide : Smith 6'45"6

125 cc

- 1^{er} - Simmonds (Kawasaki) 48'59"9
- 2^e - Braun (Suzuki) 49'04"0
- 3^e - Van Dongen (Suzuki) 49'48"2
- 4^e - Kohlar (MZ) 49'56"2
- 5^e - Szabo (MZ) 49'56"6
- Tour le plus rapide : Simmonds (Kawasaki) 6'00"2

250 cc

- 1^{er} - Pasolini (Benelli) 50'33"1
- 2^e - Gould (Yamaha) 50'47"2
- 3^e - Carruthers (Benelli) 51'10"4
- 4^e - Rosner (MZ) 51'13"7
- 5^e - Grassetti (Yamaha) 52'30"
- Tour le plus rapide : Gould (Yamaha) 5'30"9

350 cc

- 1^{er} - Agostini (MV Agusta) 1 h 00'01"8
- 2^e - Gould (Yamaha) 1 h 00'38"7
- 3^e - Grassetti (Jawa) 1 h 01'15"8
- 4^e - Rosner (MZ) 1 h 02'19"9
- 5^e - Visenzi (Yamaha) 1 h 03'03"2
- Tour le plus rapide : Gould (Yamaha) 5'17"

500 cc

- 1^{er} - Agostini (MV Agusta) 1 h 10'07"5
- 2^e - Marszowsky (Linto) 1 h 14'22"
- 3^e - Stasa (CZ) 1 h 14'54"5
- 4^e - Bertarelli (Paton) 1 h 16'04"
- Tour le plus rapide : Agostini (MV) 5'07"3

POSITIONS AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

50 cc

- 1^{er} - Toersen (Kreidler) 83
- 2^e - Smith (Derbi) 61.
- 3^e - Nieto (Derbi) 49.
- 4^e - De Vries (Kreidler)

125 cc

- 1^{er} - Simmonds (Kawasaki) 102.
- 2^e - Van Dongen (Suzuki) 41.
- 3^e - Andersson (Yamaha) 36.
- 4^e - Braun (Suzuki) 36.
- 5^e - Kriwanek (Rotax) 26.

250 cc

- 1^{er} - Herrero (Ossa) 77.
- 2^e - Andersson (Yamaha) 61.
- 3^e - Carruthers (Benelli) 53
- 4^e - Pasolini (Benelli) 45.

350 cc

- 1^{er} - Agostini (MV) 90
- 2^e - Visenzi (Yamaha) 35.
- 3^e - Findlay (Yamaha) 30.
- 4^e - Carruthers (Aermacchi) 29.

500 cc

- 1^{er} - Agostini (MV) 120
- 2^e - Marsowsky (Linto) 43.
- 3^e - Barnett (Matchless) 32.
- 4^e - Nelson (Paton) 30.

Side-cars

- 1^{er} - Fath-Kalauch (URS) 55.
- 2^e - Enders-Engelhardt (BMW) 42.
- 3^e - Linnarz-Kuhmeund (BMW) 40.
- 4^e - Butscher-Huber (BMW) 38.

Champion

ACTUALITÉS

Que conduira Ickx en 1970 ?

Il semble que l'on se dispute d'ores et déjà les services du jeune pilote belge en Formule 1. Selon une source japonaise, Honda voudrait le voir prendre le volant de sa nouvelle F1. Selon une source anglaise, Porsche dont on dit de plus en plus qu'il construirait une F1 l'an prochain, voudrait en confier une à John Weyer avec lequel, on le sait, Jacky Ickx est très lié. Reste à savoir quelle est la bonne source, et que devient Brabham dans tout cela...

Coupe ELF France

Le classement de la Coupe Elf a sensiblement évolué avec les dernières courses et, avant Dax, vingt-trois pilotes figurent au classement. C'est François Lacarrau qui domine pour l'instant avec 61 points, devant Alain Serpaggi 58, Robert Mieusset 40, Christian Ethuin 34, Jacques Foucteau 32 et Pierre-François Rousselot 29. Comme on le voit, le classement Elf est très proche du classement Champion : ce n'est du reste pas étonnant puisque les mêmes pilotes sont inscrits et à la Coupe et au Trophée.

6 ans après.

Éduardo Giro, le créateur de la Ossa, dessina son moteur il y a six ans alors qu'il était encore étudiant. Puis il entra comme ingénieur en chef chez Ossa. A cette époque le directeur de l'usine Ossa ignorait ce projet. En 1966 un nouveau directeur, passionné de compétition, donna le feu vert à Giro qui construisit aussitôt son moteur, le fantastique 250 cc monocylindre deux temps six vitesses, 42 CV, un distributeur rotatif. Giro réalisa aussi la partie cycle de sa machine de course avec un cadre en tôle emboutie (poids six kg).

Peter Shetty vers le sommet.

Le pilote suisse qui conduira la Ferrari d'usine 212 E dans les courses de côte du championnat d'Europe de la montagne a remporté cinq épreuves consécutives, et il est pratiquement champion d'Europe, d'autant plus que ses suivants immédiats sont loin.

Les 7 jours de Trial Alpin

Claude Peugeot, l'importateur Bul-taco d'Albertville, invite cordialement tous les trialistes, non pas à une compétition, mais à la découverte des Alpes avec leur moto de trial. On y pratiquera le sport à outrance, soit à titre touristique, soit à titre hautement sportif, pour y retrouver la pratique instinctive de la moto de trial tout au long des mille difficultés proposées journellement. Un groupe touristique accompagnera les participants de façon à ce que tout le monde trouve son compte de plaisir suivant son propre niveau technique. Ce sera le stage d'entraînement de base avant la saison 70 de compétition. Une moto en parfait état mécanique est indispensable. L'inscription est gratuite et vous pouvez dès maintenant écrire au grand Claude, 45, rue Pasteur à 73-Albertville.

Coupe Nationale R8 G

Alors que la mi-saison est déjà commencée, le classement au Premier Pas Dunlop reste assez disputé bien que les trois premiers semblent devoir prendre le large. Michel Leclerc domine actuellement avec 2 160 points. Il précède Richard Chevaux, 1 900 points, Lucien Guitteny, 1 800 points, Alain Cudini, 1 310 points, Bernard Lagier, 1 230 points et Gérard de Bartoloméo 1 100 points. Après les inévitables abandons et les disqualifications nécessaires, trente pilotes figurent actuellement à ce classement.

Autobieu déménagement

Spécialiste du rendement et Agent officiel Weber, Autobieu avait ouvert, il y a quatre ans, rue Roger-Bacon à Champperret, une station de mise au point pour accueillir les voitures de plus en plus nombreuses équipées en série de carburateurs Weber. Le développement de cette station dans un quartier d'accès souvent difficile, a conduit Autobieu à rechercher d'autres locaux et au 1^{er} septembre : la nouvelle Station Autobieu s'ouvrira au 10, rue Jules-Bourdais, Paris-17^e.

Le rallye des « Pétoires »

L'Amicale Motocycliste de la Vienne organise le 7 septembre à Châtelleraut un rassemblement international ouvert aux motos, sidecars et cyclecars antérieurs à 1940. Les motos seront divisées en trois classes : les Vénérables, antérieures à 1914, les Respectables, de 1914 à 1928, et les Honorables, de 1928 à 1940. C'est la deuxième concentration de ce genre en France, ce qui semblerait être un signe de renouveau en ce qui concerne l'intérêt porté aux ancêtres...

Cevert en F1 en 1970 ?

On croit savoir que Tecno serait parvenu à un accord avec Alfa Romeo, qui pourrait lui fournir des V8 3 litres pour équiper une Formule 1 l'an prochain. Cela ferait sans doute bien les affaires du champion de France F3 68, François Cevert...

Reppo abandonne

L'atelier australien vient de faire savoir qu'il abandonnerait la production de tous ses V8 de compétition. Rappelons que Reppo avait été champion du monde en 1966 avec Jack Brabham. L'ultime tentative de Reppo eut lieu à Indianapolis cette année même, toujours avec Brabham, mais elle se solda par un échec complet.

Liège-Dakar et retour.

Cent garçons et filles belges sont partis le 6 juillet à bord de 25 Méhari à destination du Sénégal. Ils devraient être de retour le 3 septembre après avoir traversé la France, l'Espagne, le Portugal, le Maroc, l'Algérie et la Mauritanie. C'est le Royal Automobile Club de Belgique qui a mis sur pieds cette expédition avec l'aide de Citroën.



Les constructeurs japonais en plein boom.

Ils font feu des quatre fers et sortent des voitures de course comme des petits pains : la récente 5 litres V 12 Nissan a incité Toyota à construire un groupe 7 d'une cylindrée analogue animée par un V8 à 4 arbres

Les 1 000 kilomètres Motocyclistes

Le 7 septembre 1969, le Motocycle-Club de France organise sur le circuit Bugatti au Mans une épreuve

Goodyear est parfaitement dans la course... à la Lune !

En effet, la célèbre marque américaine de pneumatiques a participé à la réalisation des cabines Apollo. Elle a (voir photos) conçu les ballons logés dans la paroi de la cabine, destinés à retourner Apollo en cas d'un amerrissage sans dessus-dessous.



Trophée des Espoirs

Il ne s'agit pas de moto-cross comme on pourrait le croire à première vue, mais d'une série d'épreuves réservées aux Formule France qui se dérouleront pendant le Tour Auto. Théoriquement, deux groupes seraient constitués. Le groupe A comprenant les pilotes qualifiés courra le 22 septembre

nationale de vitesse et d'endurance dénommée : Prix de Vitesse et d'Endurance de 1 000 Kilomètres.

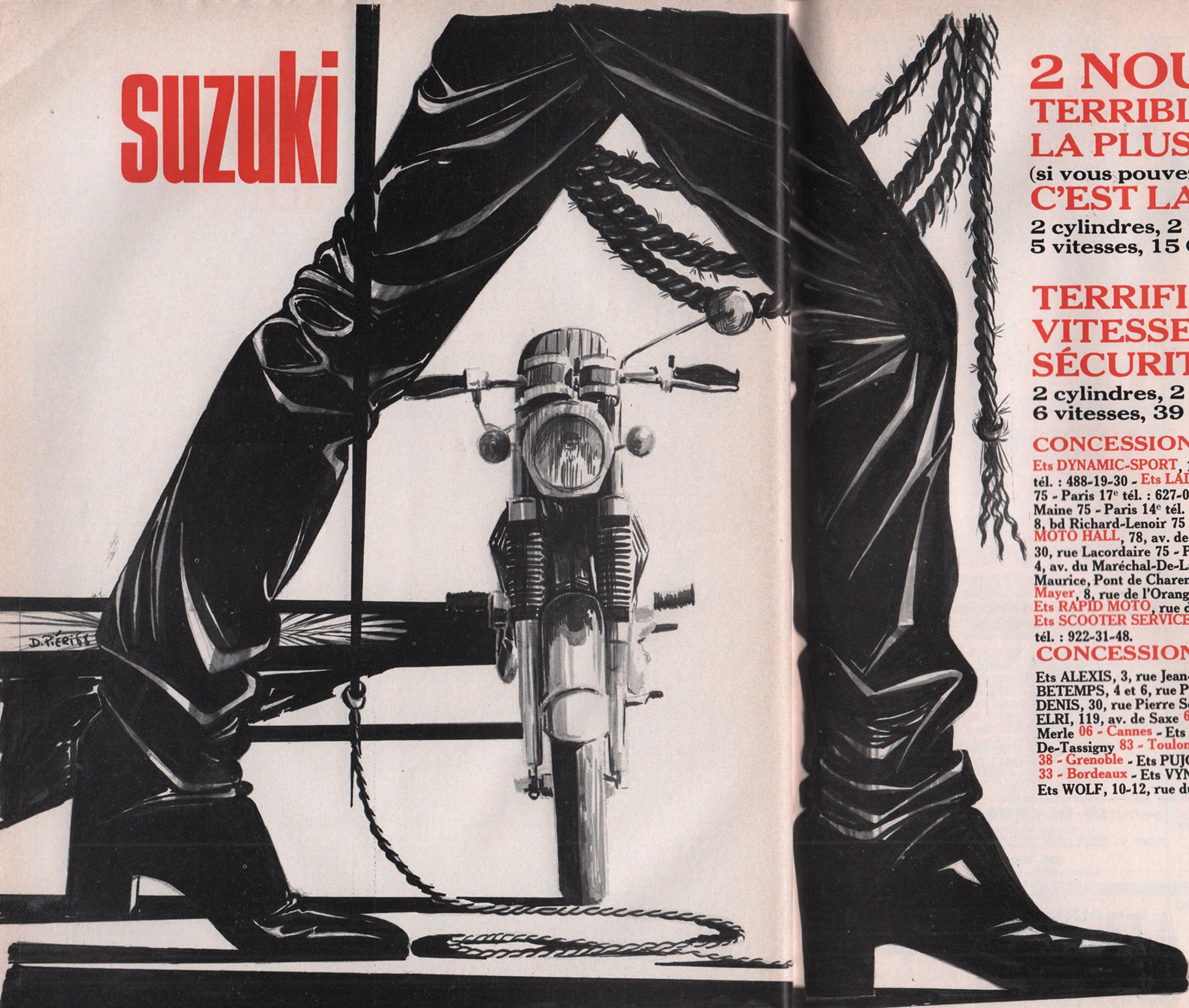
Trois classes seront admises au départ : 125 cc, 250 cc et plus de 250 cc. Et qui disait que la moto se mourait en France ? Avec les 24 Heures, cela fait deux nouvelles épreuves d'endurance à inscrire au calendrier. Bravo aux promoteurs. Des célébrités de la voiture de course et du ski se mettent à la grosse moto. François Cevert s'est offert une 750 Laverda Sport, Gérard Larousse hésite encore entre une 750 Honda et une 500 Kawasaki et Jean-Claude Killy possède une 500 Kawasaki tout comme Jean-Pierre Jallouville. Gérard Crombac, le rédacteur en chef de Sport-Auto se contente, lui, de son Poney Moto-bécane avec lequel il court le Bol d'Or en 1950.

sur le circuit Bugatti et le 24 sur celui de Charade. Le groupe B également des non qualifiés fera Magny-Cours et le 25 à Albi. Une finale opposant les dix concurrents les mieux placés de chaque groupe aura lieu le 25 septembre à Albi. Des prix importants seront offerts par la F.F.S.A., la Régie Renault et l'Auto-Journal.

CALENDRIER AUTO-MOTO

Dates	AUTO			MOTO		
	Circuits	Courses de Côte	Rallies	Circuits	Course de Côte	Moto-Cross
17 août	Nogaro	du Mont-Dore de Sancey				46-Lacapelle-Marival 61-Rémalard
24 août		de Poissons du Pas-du-Sant de Brides-Méribel				80-Punchy 35-Dol 18-Saint-Martin-des-Champs
31 août		du Beaujolais de Poilly-sur-Serein de Bagnères-de-Bigorre Velay-Auvergne				27-Thomer-la-Sogne 72-Château-du-Loir 73-Saint-Paul-sur-Yonne 52-Chancency
7 sept.	G.P. d'Italie à Monza	de Saint-Maurice-le-Ballon du Bergeracois de la Faucille de Murs	Coupe des Alpes (du 1 ^{er} au 7)			76-Rouen 63-Clermont-Ferrand 28-Pontijouin
14 sept.	G.P. d'Albi	d'Urcy de Belbeuf d'Eguzon de l'ASA Varoise	d'Isires Tour de France (date de départ)			35-Guichen 95-Argenteuil 13-Marseille
						76-Belbeuf

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^e
tél. : 488-19-30 - Ets **LÀDEVEZE**, 170, avenue de Clichy
75 - Paris 17^e tél. : 627-09-79 - Ets **LALA**, 194, avenue du
Maine 75 - Paris 14^e tél. : 783-50-12 - Ets **MOTO-BASTILLE**,
8, bd Richard-Lenoir 75 - Paris 11^e tél. : 700-29-28 - Ets
MOTO HALL, 78, av. des Ternes 75 - Paris 17^e - Ets **MURIT**,
30, rue Lacordaire 75 - Paris 15^e - 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

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^{er} juin.
- 5 — Grand Prix de France Clermont-Ferrand 6 juillet.
- 6 — Les champions de la moto.



Chaque série : 9 diapositives couleur, sous classeur, relieur 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. Beltoise, 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

SPÉCIALISTE SPORT champion

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

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

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

AUTOS

Part. vds VESPA 400- Tél.:
SEV. 25.93, apr. 20 h.

MGB 1965, blanche, int. cuir
noir. Capote, batterie, pneus
Dunlop SPHR neufs, roues fil.
Px Argus à débattre, excell. état.
Tél.: 36 à Davezieux.

MOREL vend son ELINA sans
méc. Prix intéressant, nom-
breuses pièces détachées. 14,
Allée des Bathes, 91-ORSAY.

Cause départ vend ALPINE
1300 S 69, petit kilom. Nx access,
Tél.: 82.40.44. EPINAL, 8 h à
10 h le matin.

MGA bleue, coupé 1957, ts.
suppl. d'origine, 1^{er} main, t. b. ét.
3 850 F. 23, r. Louis-Vion,
92-Asnières, 793.18.27.

MOTOS

Vds 125 YAMAHA fin 68 impec..
8 700 km, 2 500 F. 959.59.21

VELOCE THRU VEEL 68,
6 000 km, 6 200 F. Fleury, pl.
J.-Hachette, 60-Beauvais,
445.04.97.

Vd ARIEL 550, embr. et batt. à
changer. Px: 500 F à débattre.
Tél.: 237.53.78.

VÉLOCETTE THRUXTON 68.
HONDA CB 450, 5 vitesses.
Tél.: 966.08.77.

Thierry Quentin, L'Assureur des
Sportifs, vend la plus puissante
moto de tourisme du monde, sa
Mamuth 1100 TT, 4 500 km,
Etat mécanique excellent, faire
offre. Prix: 15 000 F. ASSURE
EUROPE, 48, bd Pasteur, Paris-
15^e. SÉG. 28.10.

Vds MONKEY 67. HENTSCHEL,
172, av. d'Altkirch, 68-Mulhouse.

Vds METISSE MATCHLESS
Cross. BERTRAIS, 1, rue Saint-
Lupien, 44-REZE.

MOT. F. II 1969, 24 000 F.
Eric OFFENSTADT, 686.04.40.

Olivier de la GAROULAYE vend
ses motos 250 KAWASAKI
SAMOURAI, 8 000 km, et
250 BULTACO SHERPA T 69,
toutes deux en très bon état. Prix
à débattre. S'adresser au Journal
tél.: ETO. 69.70.

ID-DS SPORT

Transformations moteurs
Ami 6 - VW. - Opel 1700 R.
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L.

204 - 504

Expéditions tous montages
BOSSAERT à 59-Meteren
Tél. 10

ALFA-ROMÉO

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

PRÉSENT., ESSAIS
des
NOUVEAUX MOD. 1750
nos occasions révisées
Garantie totale

SPÉCIALISTE SPORT de moins de 15000 F ALAIN MERCIER Montmartre Garage 5, rue Dancourt (18^e) MON. 42.93

RS GORDINI, 67
LOTUS ELAN S 2, cab., 65
MORGAN, 2 pl., carb., 66
HONDA S 800, cab., 67
HONDA 2 CV N 360, 68
HONDA S 800, coupé, 67
TRIUMPH TR4 A, verte, cab., 65
TRIUMPH TR4, blche 62
TRIUMPH Spitfire, cab., 68
TRIUMPH Spitfire, cab., 66
TRIUMPH Spitfire, cab., bl., 64
TRIUMPH Herald, décap., 66
TRIUMPH Britt, cab., 68
MGB cab., 67
MGB cab., 65

AUSTIN 850, blanche, 65
AUSTIN 850 Cooper, 66
AUSTIN 850, rouge, 64
AUSTIN Sprite, phare s/cap., 59
AUSTIN Sprite, vert, cab., 63

ALFA-ROMEO, cpé GT, 64
ALFA-ROMEO TI, bl., 4 ptes, 67
ALFA-ROMEO, cab. blanc, 60
ALFA-ROMEO, cab. blanc, 63
ALFA-ROMEO, cab., rge, 64
ALFA-ROMEO, cab. Veloce, 66
ALFA-ROMEO, cpé 1300, 62
SUNBEAM ALPINE, cab., 63
PEUGEOT 404, cab. blanc, 62
PEUGEOT 404, cab. blanc, 63
FIAT 850, coupé sport, 66
FIAT 1500, cab., 64

LANCIA FLAMINA, cpé GT, 64
NSU TT, 66

NSU 4 portes, 3 CV, 65
NSU PRINZ, cpé, 3 CV, 67
FORD CORTINA GT, 66
FORD CONSUL cab., 4 pl., 59
ROLLS-ROYCE, grand stand, 49
TAXI ANGLAIS, diesel, tr. b. état

ACHAT TOUTES SPORT

CONSTRUCTEURS AMATEURS...
LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE



Salon 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 Bricux, St-Egrève-Creanoble
Paris adam : 11, Bd E.-Quinet-14^e. Tél. 326-68-53

MEAN MOTOR MEAN BELGIQUE

Kit Mécaniques Françaises à
partir 5 000 F. TTC.

LYON: 142, avenue de Saxe.
Tél.: 60-69-33.

REIMS: 104, bd Pommery.

NOUVEAUX CONCESSION-
NAIRES MEAN

PARIS: Froger, 40, av. Porte
de Villiers.

NANCY: Est garage, 109, av.
XX^e Corps.

LE MANS: Manou Auto Sport,
passage du Commerce.

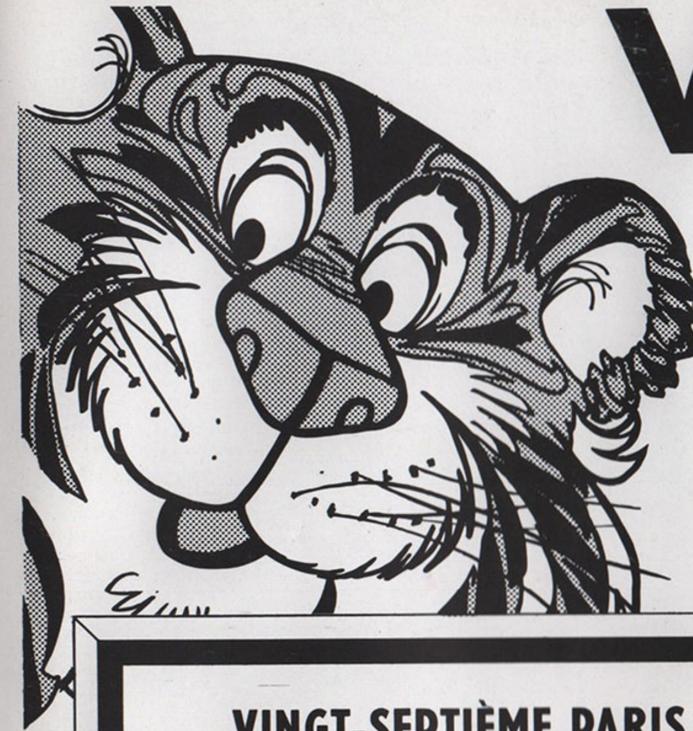
TOULOUSE: Racing Car, 19,
rue Pont-Saint-Pierre.

Alpine

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

Berlinette BTF, 64-65-66-67-
68-69
ALPINE GT4, 65-66-67-68
ALPINE cab., version 70, 67
FERRARI 250 GT, 61
RENAULT 16 TS, 68, 69

Victoires



VINGT-SEPTIÈME PARIS - SAINT-RAPHAËL FÉMININ

RALLYE INTERNATIONAL

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Claudine Trautmann-Danielle Hanrioud,
sur Lancia Fulvia.
2. Marie-Pierre Palayer-Elisabeth Perrier,
sur B.M.W. 2000.

CLASSEMENT PAR GROUPES

Tourisme et spéciales

1. Marie-Pierre Palayer-Elisabeth Perrier,
sur B.M.W. 2000.

GRAND TOURISME

1. Gabrielle Renault « Cora », sur Alpine-Renault.

SPORT ET SPORT PROTOTYPE

1. Claudine Trautmann-Danielle Hanrioud,
sur Lancia Fulvia

CLASSEMENT PAR CLASSES

Tourisme de série (jusqu'à 850 cc)

1. Nicole Divoy-Michelne Cardon, sur Fiat 100 G.B.
(851 à 1.150 cc)
1. Nicole Courault « Mireille », sur Fiat 100 GC
(1.151 à 1.600 cc)
1. Francette Duroch-Michèle Régnier, sur Renault-8.

TOURISME ET SPÉCIALES

- (851 à 1.150 cc)
1. Françoise Brun-Gabrielle Bigot, sur N.S.U. T.T.S.
(1.151 à 1.600 cc)
1. Nadine Chevalley-Colette Burlet, sur B.M.W. 1600 TI.

SPORT ET SPORT PROTOTYPE

- (Plus de 1.600 cc)
1. Françoise Warein-Brigitte Vincent, sur Triumph.

RALLYE NATIONAL

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Marie-Anne Hoepner-Claude Fourton,
sur Alpine-Renault.
2. M.-D. Guichard-Jacqueline Xnetter,
sur Lancia Fulvia.

CLASSEMENT PAR GROUPES

TOURISME DE SÉRIE

1. G. Vanderputen-Christine Brillard, sur B.M.W. 1600 TI.
- TOURISME ET SPÉCIALES
1. M.-D. Guichard-Jacqueline Xnetter,
sur Lancia Fulvia.

GRAND TOURISME

1. Marie-Anne Hoepner-Claude Fourton,
sur Alpine-Renault.

CLASSEMENT PAR CLASSES

Tourisme de série (jusqu'à 850 cc)

1. Martine Métayer-Arlette Métayer, sur Fiat.
(851 à 1.150 cc)
1. Juliette Blanc-Nicole Pavoni, sur Simca.
(Plus de 1.600 cc)
1. G. Leger Marnier-Babeth Notari, sur Ford-Mustang.

TOURISME ET SPÉCIALES

- (851 à 1.150 cc)
1. Hélène Lassalle-Marie-Annick Cathellette,
sur N.S.U. 1000 TS
(Plus de 1.600 cc)
1. Marie-Jeanne Cosson-Alice Poisbelaud,
sur Porsche 911.

GRAND TOURISME (851 à 1.150 cc)

1. Tita Fourcault-Catherine Vaschalde, sur Fiat Bertone.
(Plus de 1.600 cc)
1. « Berthe » et Marie-Françoise Milon, sur Triumph.

OUI AU TIGRE ET A SON NOUVEAU SUPER ESSO EXTRA AVEC VITANE 7

ALPINE-RENAULT 46

ALPINE-RENAULT 49



GIBIER

ALPINE
1504 GK76

GIBIER