

champion

MONTE-CARLO

DRAGSTERS: GO!

LES BULTACO

HERRERO





A leur manière
ce sont
des artistes



leur œuvre s'appelle
Bisquit

Au commencement : le vigneron. La lourde grappe dorée, c'est à lui qu'on la doit. Puis le bouilleur, domptant son alambic, métamorphose le vin blanc des Charentes. Alors, le tonnelier galbe de ses mains la blonde futaille où s'épanouira le jeune cognac. Enfin le maître de chai apporte tout son art à parfaire cette création.



Plus que des artisans mais déjà des artistes, ces hommes apportent le meilleur d'eux-mêmes pour vous donner le plaisir de déguster un grand cognac.



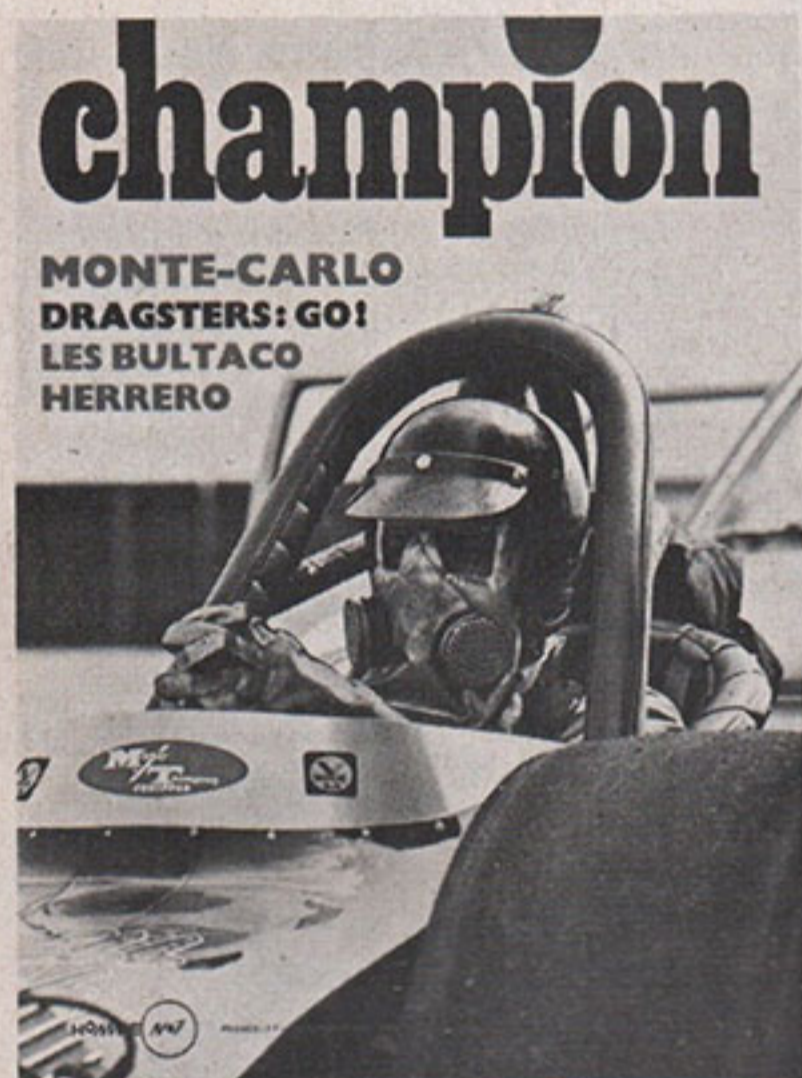
COGNAC

Bisquit

DE PASSAGE EN CHARENTE, VISITEZ LES INSTALLATIONS BISQUIT A JARNAC
ET LE DOMAINE-PILOTE DU CHATEAU DE LIGNÈRES A ROUILLAC

champion

3

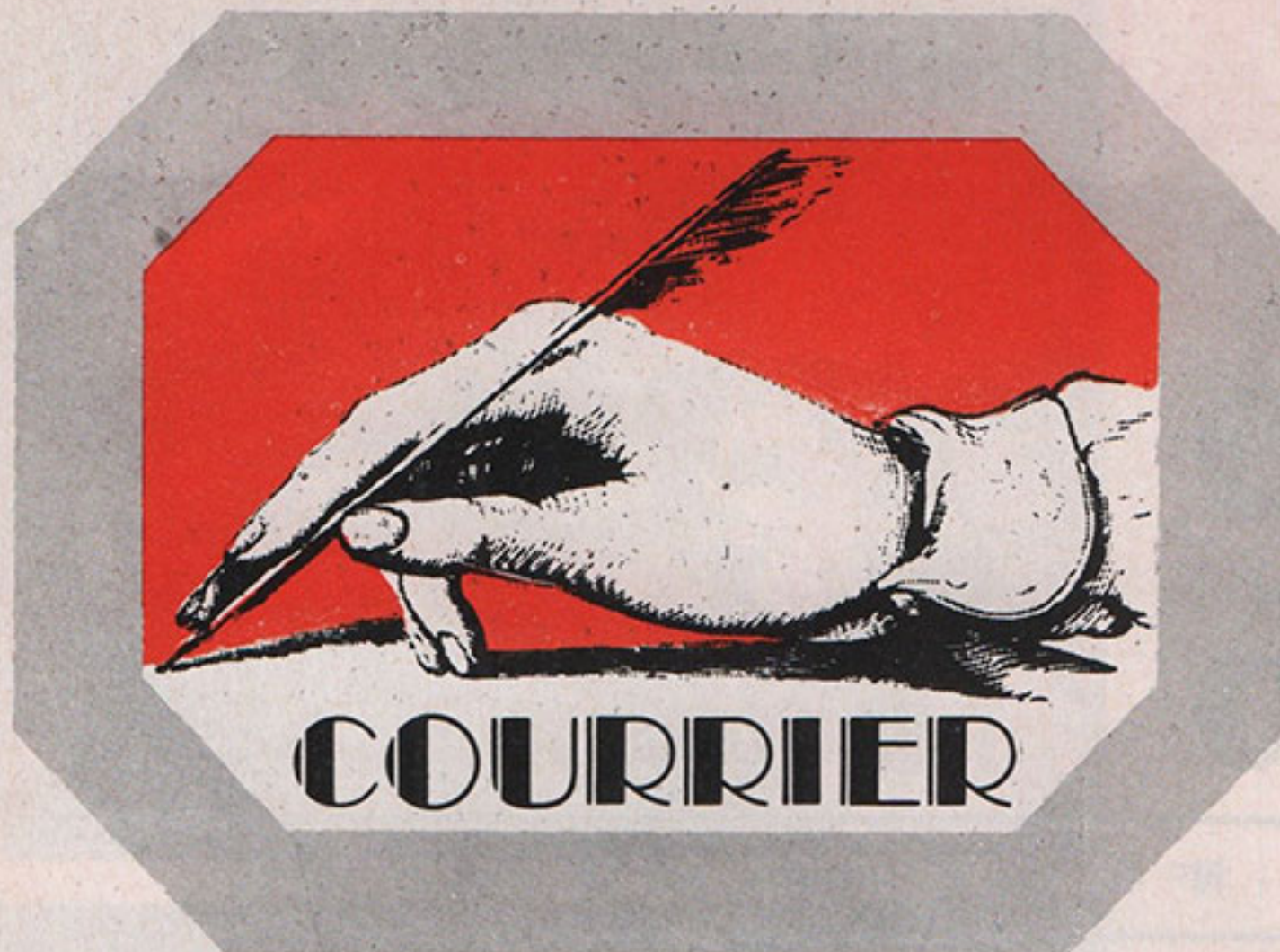
HOMME 

Dragsters, Go !...
(Photo Gramain)

SOMMAIRE - N° 49 du 15 janvier au 15 février 1970

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			4
CHAMPION A LU			6
L'OR SE BARRE	O. de la Garoullaye		10
ESSAI AUTO : CHEVRON F. 3	J.P. Beltoise	J.C. Delanghe - F. Tainturier	14
PRÉPARATION RALLYE DE MONTE-CARLO	J.F. Rageys	Auto Journal	18
DRAGSTERS, GO !...	J.C. Gramain O. de la Garoullaye	J.C. Gramain D.P.P.I. - O.C.I.R.	24
COURIR, OUI, MAIS, COMMENT ?	F. Mazet	D.P.P.I. - E. Legros - J.C. Delanghe F. Tainturier - Ph. Actualités	34
TROPHÉES SPORT AUTO ET CHAMPION		D.P.P.I. - M.L. Rosenthal	38
CROSS DES IMPORTATEURS	G. Montvalent	G. Montvalent	43
CHEFS-D'ŒUVRE EN PÉRIL	O. de la Garoullaye	P. Negro - C. Lacombe	46
ESSAI MOTO : LES BULTACO	C. Lacombe	C. Lacombe	56
LES HÉROS : OSSA-HERRERO	C. Lacombe	C. Lacombe	50
TECHNIQUE MOTOCYCLISTE ALLEMANDE	A. Cam	A. Cam	66
CHAMPION ACTUALITÉS			72
MODÉLISME			76
ENCART : RODNEY GOULD SUR 350 CC YAMAHA TR 2		C. Lacombe	40

Dragsters : Go ! Voici quelques mois un fanatique français de sport automobile résidant momentanément aux U.S.A. Jean-Claude Gramain, nous avait envoyé une série de photos couleur sur ces étranges véhicules, que nous avons publié dans Champion. Ceci nous valut une avalanche de courrier enthousiaste : vous vouliez, à l'évidence, en savoir beaucoup plus ! J.-C. Gramain est revenu avec une caisse de documentation, d'autres photos, et vous trouverez dans ce numéro le premier des deux articles que nous lui avons demandé d'écrire pour apaiser votre appétit apparemment gargantuesque de renseignements. Mais autant le drag est un sport-spectacle, autant le rallye est une épreuve abstraite qui se dispute sur des routes souvent désertes et toujours difficiles à atteindre, et qui se gagne grâce à une préparation méthodique, un peu obscure, mais immensément coûteuse... Nous sommes à l'époque des plus grands d'entre eux, Monte-Carlo : le meilleur spécialiste des rallyes en France, J.-F. Rageys, explique ici pourquoi l'arme maîtresse, absolue, c'est... le clou; des clous qui coûtent si cher qu'ils pourraient être en or massif. Et de l'or, il y en a encore dans ce numéro : vous trouverez, si vous voulez vous lancer dans la compétition, que les conseils donnés par François Mazet sont faits de ce noble métal. Et Remy Julienne, le fameux cascadeur français, raconte comment il a réalisé quelques numéros « à vous couper le souffle » dans un nouveau film drôle et plein d'action qui, justement s'appelle « l'or se barre ». Lacombe, lui revient d'Espagne. Il en ramène l'essai de trois Bultaco qui sont de vraies motos de cascadeurs, et il trace le portrait de deux « héros » qui nous ont éblouis par leurs performances en 1969 : l'ingénieur Eduardo Giro et le pilote Santiago Herrero, la tête et les jambes d'Ossa. Quant à J.-P. Beltoise, il a choisi ce mois-ci de nous parler de Chevron, à travers l'essai de la F3 d'une jeune et dynamique marque anglaise qui semble vouloir se propulser vers les sommets. A 300 à l'heure.



COURRIER

Jean-Jacques Wolak de 83 — Gassin voudrait organiser une épreuve chrono sur route réservée aux 50 cc.

Mais, nous le mettons en garde sur tout ce que cela peut lui amener comme complications avec la maréchaussée notamment... On ne peut organiser une épreuve sur route sans autorisation préfectorale. Un certain nombre de formalités, pour ne pas dire un nombre certain de formalités, sont à remplir et... ce n'est pas le plus facile.

Jean-Paul Boisselet de 18 — Saint-Martin-d'Auxigny se rend acquéreur d'un roadster Jaguar XK 150, mais il a peur de ne pouvoir trouver de pièces détachées.

Et, il n'a pas tort. Il aura beaucoup de mal à en trouver en France à moins de faire tous les casseurs et d'avoir beaucoup de chance. Le mieux pour se procurer des pièces de ce modèle, est encore de s'adresser directement à l'usine de Coventry.

Louis Marneuil de 83 — Hyères aimerait savoir si la 650 cc Kawasaki est toujours commercialisée.

La toute grosse Kawa n'est pas commercialisée en France, l'importateur faisant porter son effort sur d'autres modèles de la gamme et notamment sur la fabuleuse 3 cylindres 500.

Jean-Yves Faivre de 39 — Champagnole voudrait savoir si des mégaphones Hosk montés sur une BMW 600 nuisent au rendement de cette moto.

Absolument pas, d'autant plus que cet échappement a été conçu et réalisé pour des modèles de la marque de Munich. Les mégaphones doubles au contraire, donnent un surcroît de puissance et de plus... le bruit devient des plus mélodieux.

Benoît Guélin de 33 — Bordeaux voudrait acheter une 250 cc et nous demande conseil pour effectuer son choix.

Il nous est très difficile de vous orienter sur une machine plutôt que sur une autre, la classe des quart de litre étant particulièrement fournie en modèles de qualité. Suivant vos desiderata et l'utilisation envisagée vous aurez le choix entre les japonaises Yamaha, Suzuki, Kawasaki et Honda, l'italienne Ducati, l'espagnole Bultaco ou l'anglaise Triumph.

Serge Raymond de 24 - Mautzac Ste Mey me voudrait savoir si il y aura un jour une course de F1 à Montlhéry.

Le circuit de Linas Montlhéry tel qu'il se présente actuellement ne peut en aucun cas servir pour des F1, n'étant pas en accord avec un certain nombre d'élémentaires règles de sécurité. Néanmoins, si il devait subir des aménagements importants tels ceux réalisés à la Ferme ou au Faye, le circuit de la capitale pourrait peut-être être utilisé pour les F1.

M. Anquetin de Paris 20^e n'a pas réussi à trouver dans les différentes revues spécialisées qu'il lit le classement des pilotes de F2 ayant participé au Trophée d'Europe.

C'est Johnny Servoz-Gavin qui, au volant de sa Matra, a remporté le Trophée d'Europe en totalisant 37 points contre 28 à son plus dangereux rival, le pilote de BMW Hubert Hahne. François Cevert se classe troisième avec 21, devant Henri Pescarolo, 13, Derek Bell et Peter Westbury, 11. Sur les vingt pilotes ayant obtenu un résultat leur permettant de figurer à ce classement figure également un autre français : il s'agit de Patrick Dal Bo qui avec un

point a pris la dix-neuvième place.

Pascal Loir de 76 - Rouen ne connaît pas les performances de la 350cc Kawasaki A7 que nous n'avons pas encore essayée.

Cette machine japonaise est donnée par son constructeur pour 13"6 au quart de mile (402 mètres) et sa vitesse de pointe avoisine les 180 kilomètres à l'heure. Ceci la place donc favorablement vis-à-vis de ses concurrentes directes.

Jean-Claude Crance de 31 - Toulouse a l'intention de faire des courses de kart et il nous demande des adresses de fabricants de châssis, de motoristes et de marchands de pneus.

Voici donc les adresses utiles à ceux ou celles qui veulent faire du karting : SOVAME (Continental, Parilla, Carlisle, BM, Techno), 130, rue Rechossière à 93 - Aubervilliers; Éts. G. Motier et Cie (Gemo, BM, Motori), 16, rue du Rhin à Paris 16^e; Éts. Dorier et Cie (Marcale Kart), BP 6, 07 - Saint Peray; Éts. Lambert (GP Kart), 11, rue Paul Toutain à 14 - Caen; Éts. Georges Chartier (Kit Kart), 39, rue Douy Delcupe à 93 - Montreuil; Éts. Vacquand, 8, rue Fajol à 93 - Noisy-le-Grand; ceci pour les constructeurs ou leurs représentants. En ce qui concerne les spécialistes des moteurs, voici également deux des adresses les plus aptes à être utilisées : Éts. Gérard Ducher (Komet, Kart Birel), rue des Halles, 16 - Larocheffoucauld, et Éts. Malcher (Saeta, Parilla, BM), 153, avenue du Général Leclerc, 94 - Maisons Alfort. Enfin, si vous cherchez des pneumatiques de toutes dimensions ou provenances, vous pouvez vous adresser aux Éts. J. Aubertel, 3, rue Ét. Dupont, 10 - Troyes.

Hervé Nobel de Paris ne sait ce qu'est le cx d'un véhicule.

La formule cx employée souvent lors de nos essais est celle du coefficient de pénétration d'un mobile : c'est donc une mesure d'aérodynamique.

Didier Affre de 33 - Ambez aimerait connaître l'adresse d'un dépositaire Derbi à Bordeaux (s'il en existe un), car il est extrêmement intéressé par les productions de cette firme espagnole.

Il existe mieux qu'un simple dépositaire dans la capitale du Sud-Ouest puisque les Établissements Pujos, 38, rue de la Bonaugue, sont concessionnaire Derbi. Vous pourrez donc trouver chez eux toutes précisions utiles.

Dominique Mirand, qui ne nous a pas communiqué son adresse, nous demande la signification de la norme SAE.

SAE veut dire Society of Automotive Engineers. Cette norme de puissance originaire des États-Unis est, grâce aux importations, très utilisée en Europe, mais moins toutefois que la norme DIN dont les chevaux sont mesurés selon un procédé en vigueur en Allemagne (DIN = Deutsche Industrie Normung, ce qui signifie en Français Normes Industrielles Allemandes). Pour pouvoir faire une comparaison, forcément approximative, entre les deux normes de puissance, il convient de soustraire 15 à 20 % des chiffres SAE.

Jean-Louis Félix de 84 - Avignon possède une 250cc Terrot des années cinquante et il voudrait savoir ce que nous en pensons.

La 250cc Terrot était une machine française assez répandue à l'époque, compte tenu de son prix d'achat raisonnable et de sa solidité. En outre, les pièces détachées se trouvaient assez facilement... contrairement à maintenant.

Jean-Pierre Martinot voudrait faire rechapser ses pneus de kart qui sont complètement usés.

Si vos pneus peuvent encore être reconditionnés, ils le seront aisément par les Établissements Jean Aubertel, 3, rue Étienne Dupont à Troyes dans l'Aube, qui sont spécialistes du rechapage de pneus de kart.

Roland Autret de 29N - Brest cherche à obtenir le maximum de renseignements sur les courses Off Shore.

Les sports motonautiques sont régis par une fédération qui a pour nom Fédération Française Motonautique, et dont le siège est situé 8, place de la Concorde, Paris 1^{er}. En leur écrivant ou en leur téléphonant à 265-34-70 vous devriez pouvoir vous procurer tous les détails sur ce sport qui vous intéresse.

Marc Kluszczynski-Legrand de 59 - Lambersart lez Lille cherche l'adresse d'une école spécialisée en mécanique où il serait susceptible d'obtenir un diplôme sensiblement équivalent à celui d'un ingénieur.

A notre connaissance, il existe à 95 - Argenteuil (8, rue des Ouches) une école qui doit répondre à vos desiderata. Il s'agit de la GARAC, à laquelle vous pouvez écrire pour obtenir de plus amples précisions.

Une voiture cinglante.



Benson-Net

Elle est basse, mais hautaine.
Compacte mais racée. Elle ne laisse personne la dépasser.

C'est une princesse insolente. Très grande nerveuse, mais qui se contrôle parfaitement.
A 160 km/heure, impassible.

Voulez-vous savoir comment elle est faite ?
4 cylindres en ligne.

Double arbre à cames en tête. 78 CV SAE. 4 vitesses entièrement synchronisées, levier au plancher.

Double circuit de freinage. Volant « bois ».

Cadrons ronds sertis dans un fond noir anti-reflets.

Compte-tours. Totalisateur journalier. Sièges baquets réglables. Chauffage à 3 vitesses.

Essuie-glaces à 2 vitesses. Phares de recul. Pneus à carcasse radiale.

Essayez vite la Honda S 800.

Vite - à toute vitesse !



Honda S 800
coupé et cabriolet.
Prix : 12 530 F TTC.*



HONDA

* plus frais de transport et de mise à disposition.

CH 1

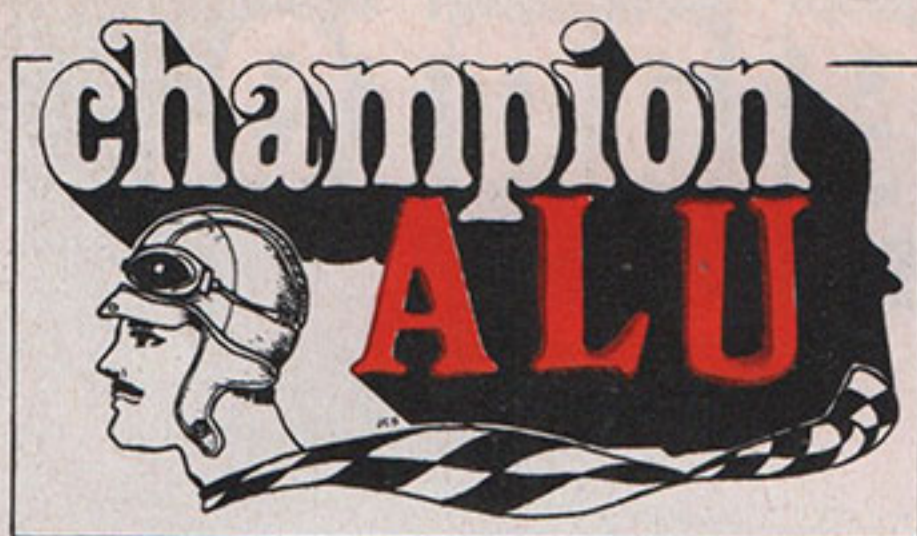
Découpez ce bon
pour recevoir une splendide documentation S 800.

Nom :

Adresse :

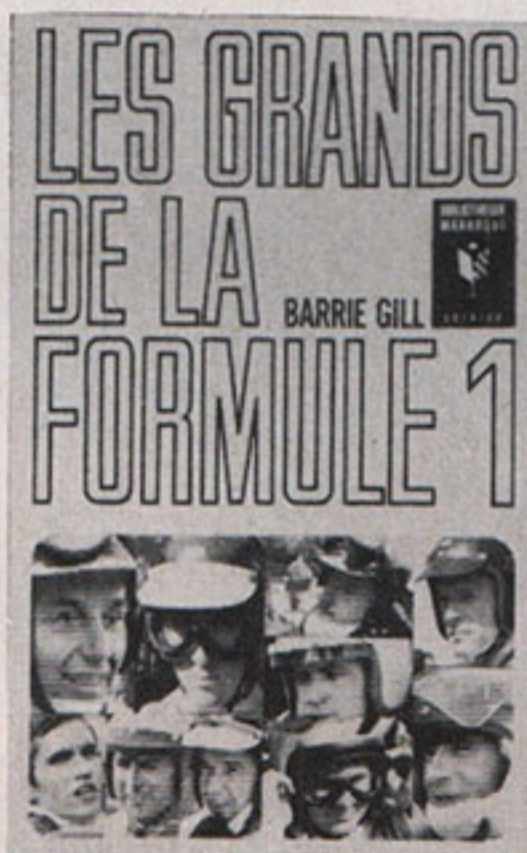
Profession :

HONDA-FRANCE
20 rue Pierre-Curie
93-BAGNOLET



LES GRANDS DE LA FORMULE 1
par Barrie Gill
Éditions Marabout

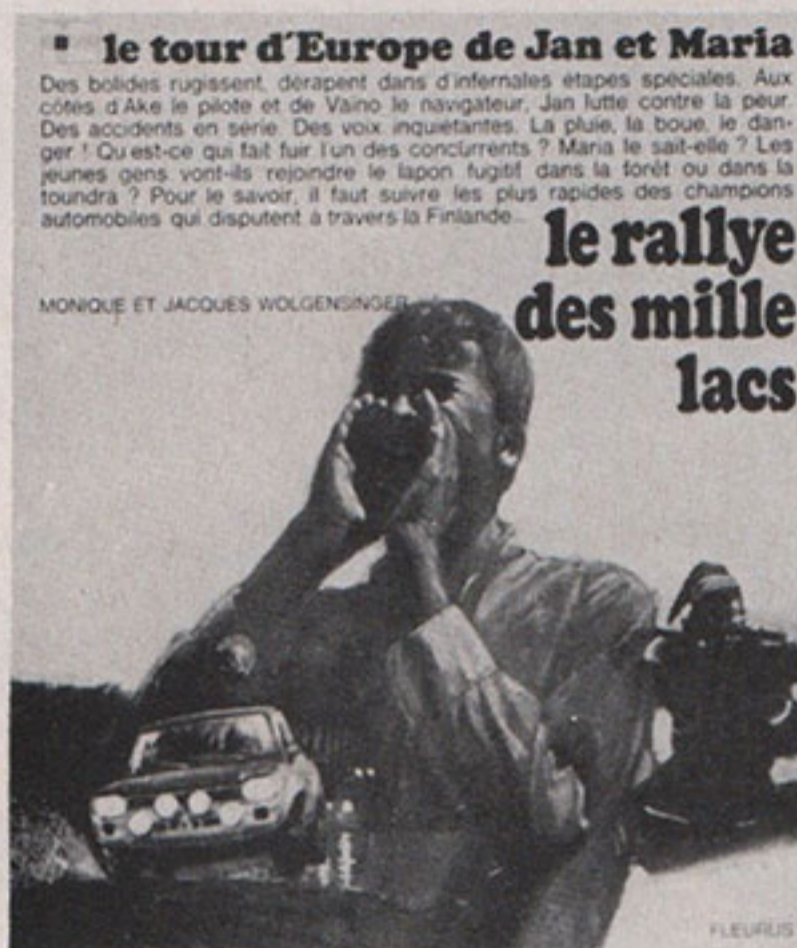
Il n'y a chaque année qu'une bonne demi-douzaine d'hommes, affirme Barrie Gill, qui soient capables de remporter un Grand Prix de Championnat du Monde. D'autres pilotes, sans aucun doute, possèdent des qualités remarquables, mais par malchance ou pour quelques raisons mystérieuses, ils ne se placent jamais parmi les super-grands. L'auteur s'est attaché à décrire la psychologie des uns et des autres, leurs réactions devant les obstacles et les mécaniques rebelles, la grandeur, les servitudes et les déceptions du métier. Dix huit Champions interviewés font ici leurs confidences... Que peut-on en conclure? Le lecteur jugera comme il l'entend, mais il ne pourra manquer de se poser la question : pour quel motif ces hommes choisissent-ils le métier de la peur et du danger quotidiens, alors que si peu d'entre eux en recueillent gloire et richesse? Il se peut, comme certains puristes le prétendent, que ce livre contienne quelques erreurs, mais le profane trouvera largement son compte et appréciera cette espèce d'intimité avec les champions qu'a essayé de créer l'auteur. Prix : 8,50 Francs.



LE RALLYE DES MILLE LACS
par Monique et Jacques Wolgensinger
Éditions Fleurus

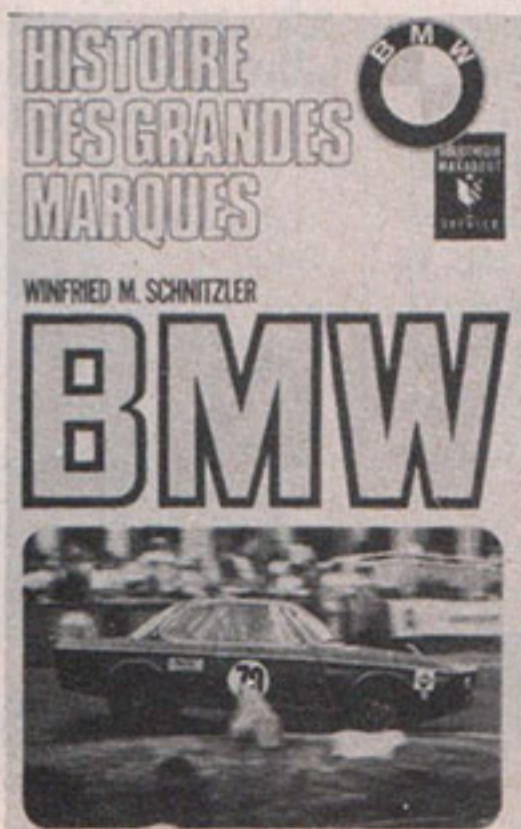
Les Éditions Fleurus viennent de lancer une nouvelle collection « Le Tour d'Europe de Jan et Maria », d'une formule tout à fait nouvelle qui lie au récit romanesque le plus palpitant, une documentation extrêmement vivante sur tous les pays d'Europe. Chaque détail mentionné est exact. Les auteurs, Monique et Jacques Wolgensinger ont, par goût et par métier (Monsieur Wolgensinger est responsable des relations publiques de Citroën), voyagé dans tous les pays dont il parlent. Les volumes sont illustrés de très vivants dessins en couleurs d'une particulière qualité. La collection est bâtie autour de la personnalité des deux héros, un garçon de 15 ans et une fille de 11 ans. Chaque volume est consacré à un pays différent que les jeunes

protagonistes de cette collection explorent à travers mille péripéties. En Irlande, Jan et Maria sont opposés à des bandits à la recherche du trésor des Rois Gaëls; au Portugal ils poursuivent un dauphin disparu; en Italie, ils dépistent des pilliers de Musées; en Finlande, ils participent au côté des plus grands champions à un rallye automobile dramatique. Pas une seconde le rythme n'est ralenti dans ces courses échevelées d'un bout à l'autre des pays où voyagent Jan et Maria. L'épisode du Rallye des Mille Lacs devrait particulièrement plaire aux plus jeunes de nos lecteurs. A conseiller pour 9,80 francs le volume.



HISTOIRE DES GRANDES
MARQUES : BMW
par Winfried M. Schnitzler
Éditions Marabout

B.M.W., la marque allemande aux mille victoires! depuis 1929 sur tous les circuits du monde, les plus grands noms du Sport automobile allemand, parmi lesquels Ernst Henne, Hans Stuck, Hubert Hahne et Alex Von Falkenhausen, ont fait triompher les motos et les voitures marquées des trois lettres prestigieuses. Ce livre décrit ces performances, mais s'attache également, dans un souci de vérité, à noter les défaites et les espoirs trop souvent déçus. Rien n'est caché non plus des recherches épuisantes et de la tenacité de ceux qui restent en bordure de piste : les mécaniciens, les directeurs de courses et les constructeurs. L'histoire de BMW, comme toutes les épopées est faite de sueur et d'angoisse, de gloire et de sang. Il est tout de même dommage, que chez Marabout, on ait commis l'erreur de faire figurer sur la couverture de cet historique intéressant, une 2 000 CS en circuit, alors que c'est assurément un des modèles les moins sportifs de la marque bavaroise. Prix : 8,50 Francs.



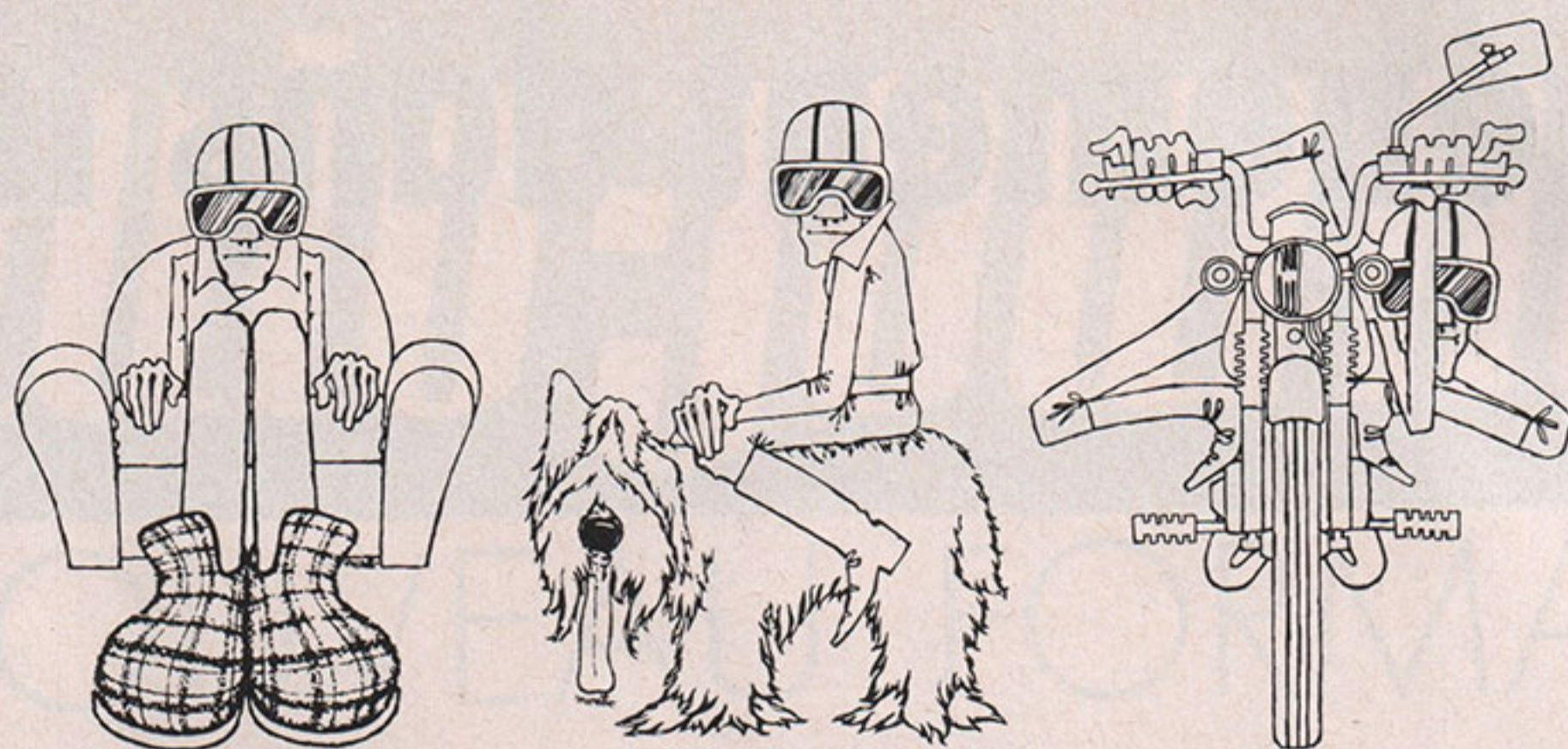
LES AUTOMOBILES A HELICE
par Gustave Courau
Paul Couty

Il ne s'agit pas à proprement parler d'un livre. C'est plutôt un petit fascicule qui a heureusement permis à Gustave Courau de nous livrer l'étendue de son savoir sur les voitures à hélice Leyat. L'auteur connaît bien son sujet non seulement pour avoir bien connu le constructeur Français, mais aussi pour avoir lui-même piloté l'Hélica D21. En 1921 cette automobile n'était pas comme on pourrait le croire une marque comme tant d'autres à verser dans le confidentiel, puisque Marcel Leyat enrégistrait près de six cents commandes dont une émanant d'un monarque féru d'automobile, Alphonse XIII. Si bien que ce qui peut prêter à sourire lorsque l'on ne connaît pas prend au fil des pages du poids, du sérieux et finalement une certaine importance. Merci Monsieur Courau, d'avoir tiré pour nous des « tiroirs de l'inconnu » ces curieux véhicules. Prix : 4 Francs.



LE MÉCANICIEN D'AUTOMOBILES
(Tomes 1 et 2)
par J. Maurizot et M. Delanette
Eyrolles

Les deux tomes du « Mécanicien d'Automobiles » que nous vous présentons ce mois-ci sont tout simplement des livres de classe à l'usage des collèges et lycées techniques et ils font usage de bréviaire pour les gens préparant le brevet de technicien de l'automobile. Inutile de chercher des photos ou des enluminures, il n'y en a pas. Le texte scolaire et rébarbatif est soutenu uniquement par des schémas et croquis. De toutes façons les auteurs concevaient au départ un volume dictatique et sur ce plan, force est de reconnaître qu'ils ont atteint leur but. La théorie est à votre portée pour seize (tome 1) et dix-huit (tome 2) francs.



il y a les pères tranquilles de la moto...
 il y a ceux qui préfèrent les bons, braves, gros toutous...
 il y a les kamikazes du guidon...

...et il y a les pilotes de KAWASAKI 500

Avec la KAWASAKI
 le pilotage découvre ses nouvelles frontières.
 Fouguese, nerveuse et robuste,
 elle vous reconnaîtra le droit d'être exigeant
 si vous savez la prendre.
 Les pilotes KAWASAKI se reconnaissent entre mille :
 ils sont toujours les premiers,
 et ils passent vite,
 très vite...

KAWASAKI



IMPORTATEUR SIDEMM 25 rue des Malmaisons Paris 13

un événement dans la press

• DES S

EN VENTE PARTOUT, LE NUMÉRO : 3 F

Dans le numéro qui vient de paraître

nos techniciens jugent

Les nouvelles RENAULT 12

A L'ESSAI

La Renault 10 1300

La nouvelle VW 411

Le dossier complet du Rallye de Monte-Carlo

le maggazi

e *l'auto-journal*

NOUVEAU FORMAT
UN JEUDI SUR DEUX

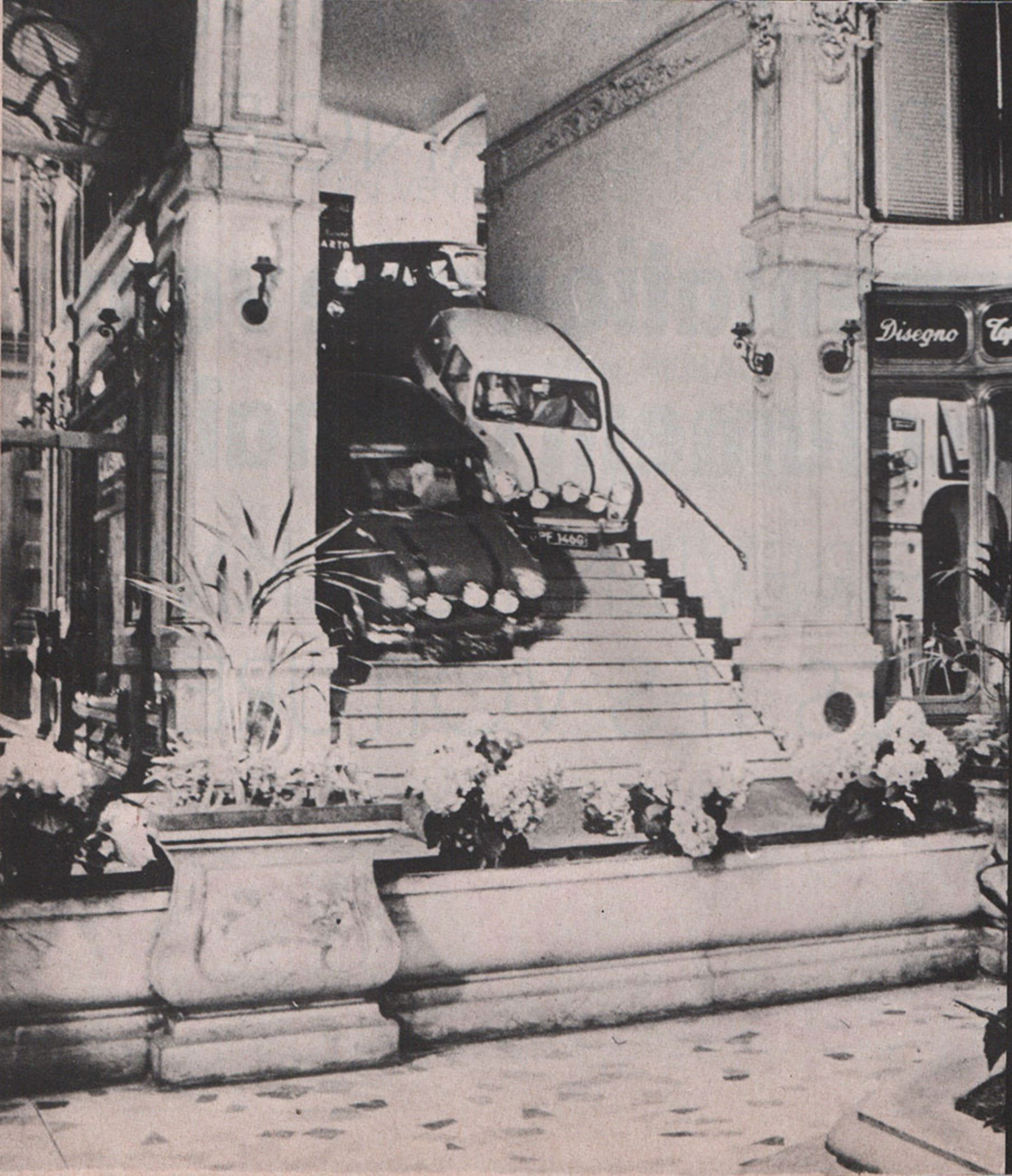
SOMMAIRES EXCEPTIONNELS

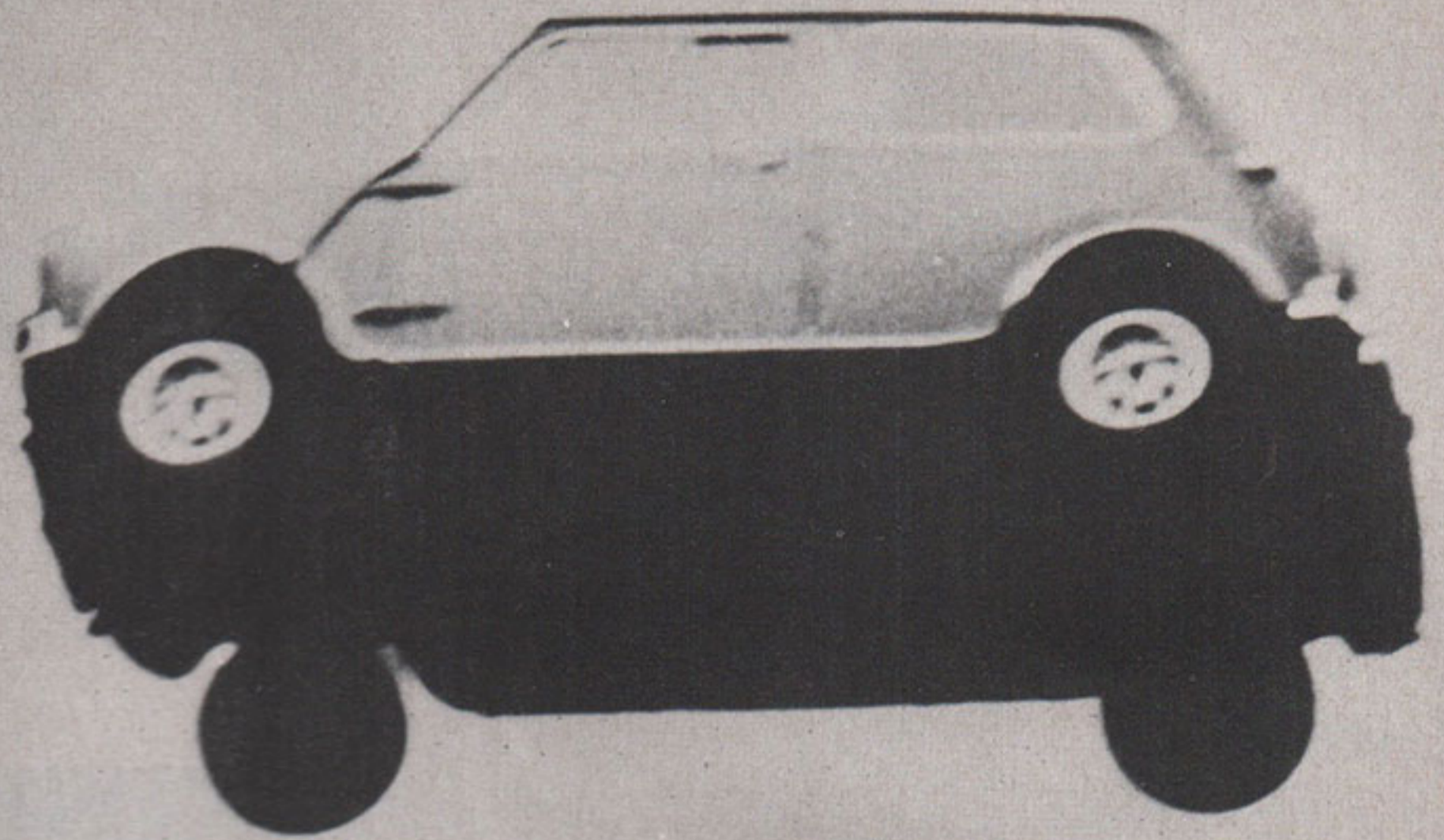
- UN PRIX INCHANGÉ

**une documentation que vous
devez absolument connaître**

LE PRIX DE REVIENT DU KM.
DE TOUTES LES VOITURES

ne Géant





Une Miura orange fonce à toute allure, avalant les lacets d'une route des Alpes. Elle se rue d'un virage à l'autre, pendant que le générique se déroule. Nous sommes au cinéma pour voir « The Italian Job », film Anglo-Américain dont le sous-titre français est « L'or se barre ». La Lamborghini roule toujours aussi vite, elle entre dans un des nombreux tunnels de ces routes Alpestres... Une gigantesque explosion, des flammes, du feu... Sort de l'ombre en marche arrière, un bull-dozer avec dans sa benne une épave aplatie de couleur orange. Et tandis qu'on précipite dans le ravin ce qui reste de la voiture et de son malheureux conducteur, des hommes de la Mafia lancent en grande pompe une couronne mortuaire qui s'en va rejoindre la Miura et son propriétaire Beckerman, gangster de grande envergure.

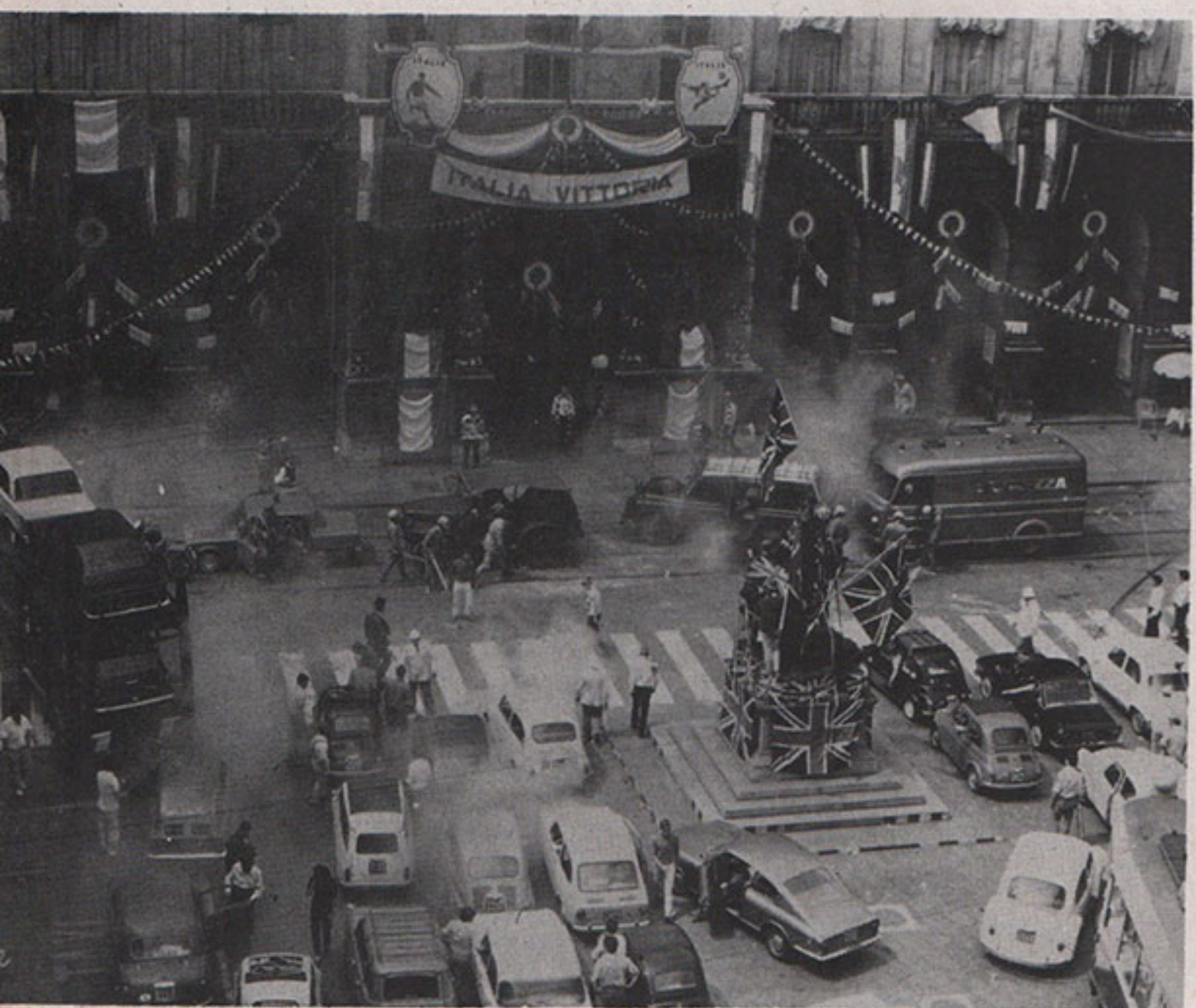
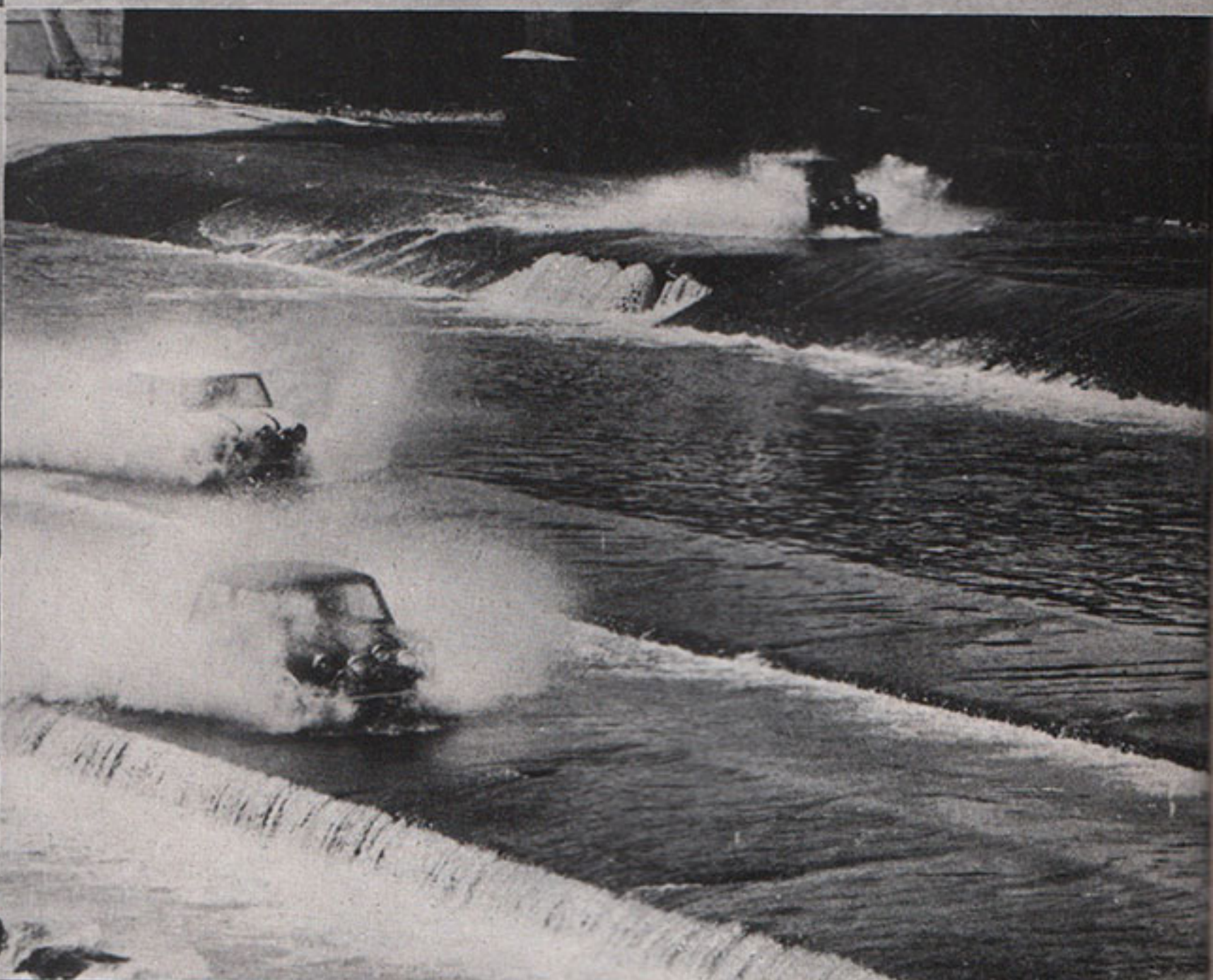
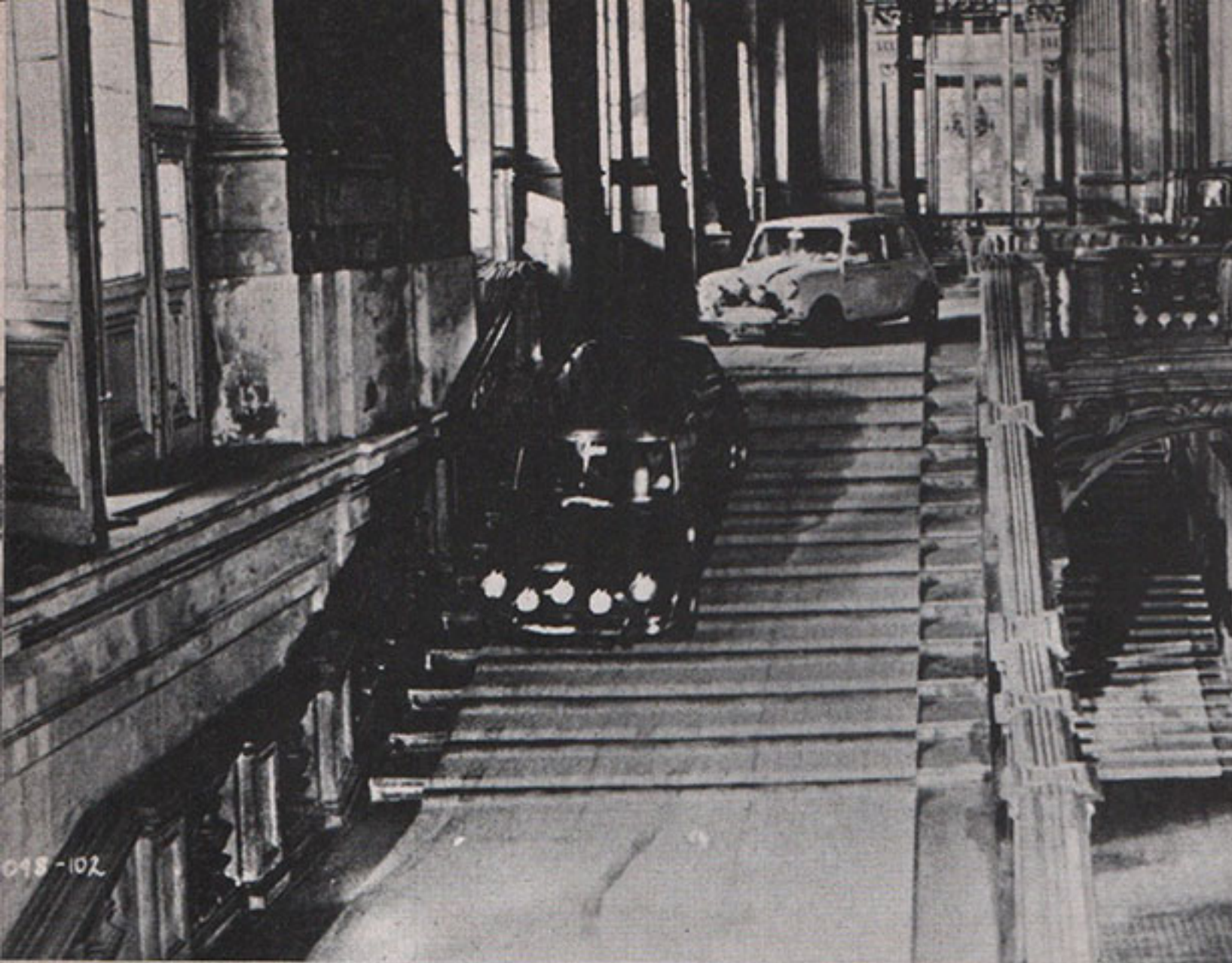
Pendant ce temps, en Angleterre, Charlie Croker (l'irrésistible acteur Michael Caine) sort de prison. Il est alors contacté par la veuve de Beckerman qui lui transmet un film : ce n'est ni plus ni moins que l'original testament du mort. Celui-ci donne à Charlie l'explication d'un coup énorme qu'il a préparé avec soin. Il s'agit de s'emparer d'un stock d'or appartenant aux Usines Fiat, et qu'un convoi blindé va transporter de l'aéroport au centre de la ville de Turin, la plus encombrée de toutes les agglomérations d'Italie !

Le plan consiste à provoquer grâce à la désynchronisation des feux de signalisation un embouteillage monstre dans la ville, à attaquer le convoi, à s'emparer des lingots, et, le plus difficile, à les mettre très rapidement en sûreté. Pour cela, une solution osée a été trouvée. Charlie transbordera l'or volé dans trois Austin-Cooper, qui s'échapperont grâce à un diabolique itinéraire composé de trottoirs, passages souterrains, cours intérieures, galeries etc... Puis les Mini rejoindront en dehors de l'agglomération un car spécialement aménagé dans lequel elles disparaîtront. Pour ce faire, Charlie recrute quelques as du volant et autres experts - es - acrobaties... Reste la réalisation.

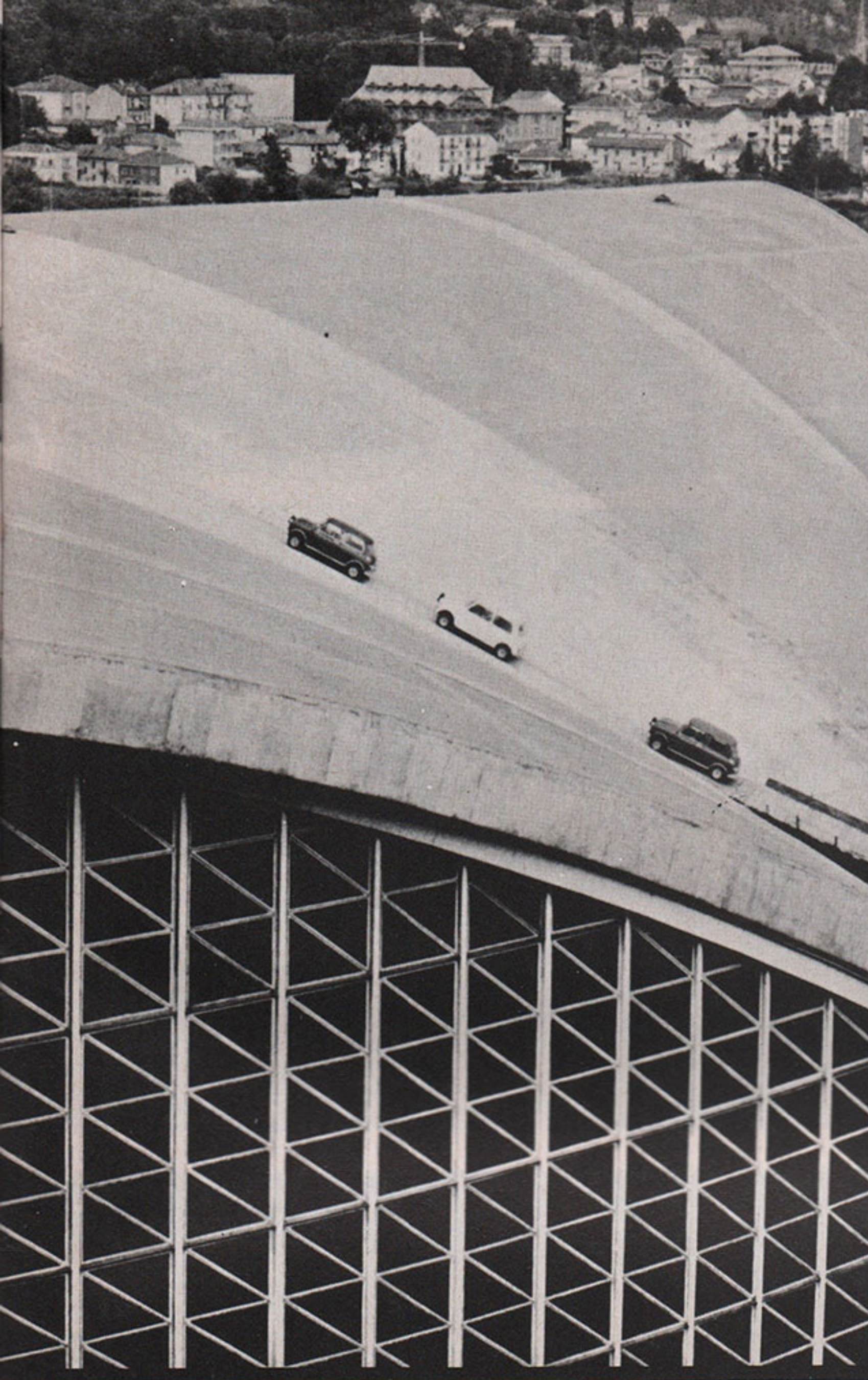
Et voilà donc nos casse-cous à l'entraînement sur un circuit anglais. Nombre de Cooper sont pulvérisées à vitesse grand V, et à voir les répétitions, on éprouve la fâcheuse impression que ces caisses à savon ne sont à l'aise que sur le dos. Ce sont Remy Julienne, que nos lecteurs connaissent et son équipe de cascadeurs qui en font voir de toutes les couleurs aux organisateurs de ces festivités. Non pas que, comme l'avait prévu la production, ces exercices soient quasiment irréalisables, mais pour le spectacle et pour le plaisir de ceux qui verront le film. Puis, à force de labeur, tout paraît au point et l'équipe anglaise au grand complet débarque en Italie.

Après quelques difficultés imprévues provoquées par la Mafia jalouse, le plan est mis à exécution. Le convoi est bien bloqué dans un embouteillage géant, les hommes de Croker arrivent bien à s'emparer de l'or de la Fiat, on le charge bien dans les Mini et... le festival commence. Elles disparaissent dans un dédale de ruelles, bousculent la lessive en train de sécher

**à
vous
couper
le
souffle !**



dévalent les escaliers, descendent dans le métro, remontent, sautent de buttes en trous. On joue à Cooper-voile. Elles se lancent sur les trottoirs dans de grandes glissades au frein à main, poursuivies par la police ce qui fût du reste le point de départ d'une anecdote amusante. Pendant le tournage, alors que les Cooper étaient déjà passées, Remy Julienne attendait de faire une cascade moto sous les arcades d'un trottoir semblable à celui de la rue de Rivoli. Habillé en gradé de la police locale, il se concentrait, assis sur la Guzzi avec laquelle il allait culbuter d'un moment à l'autre. La police turinoise, la vraie, empêchait les badauds de traverser, l'action étant imminente. Ce qui ne faisait pas les affaires d'une brave dame qui désirait rentrer chez elle et que retenait à grand peine un policier. Comme elle voyait que le représentant de l'ordre ne voulait rien savoir, elle s'adressa à Remy, le « gradé », impassible sur sa moto. Amusé par le flot de paroles de la femme véhémence, notre cascadeur lui fit alors signe de passer. Aussi la dame, forte de l'ordre du « supérieur hiérarchique », commença à traiter le policier de tous les noms, tandis que celui-ci tentait mais en vain de lui expliquer que Remy était un faux, et qu'il l'abusait sous un déguisement... Mais les Cooper étaient trop rapides et trop bien conduites pour les poursuivants à casquette plate qui pulvérisaient leurs Alfa-Roméo et leurs Guzzi à vouloir continuer la poursuite. On les voit gravir le toit d'un musée à la couverture semblable à celle du Palais du CNIT à Paris, on les voit traverser un



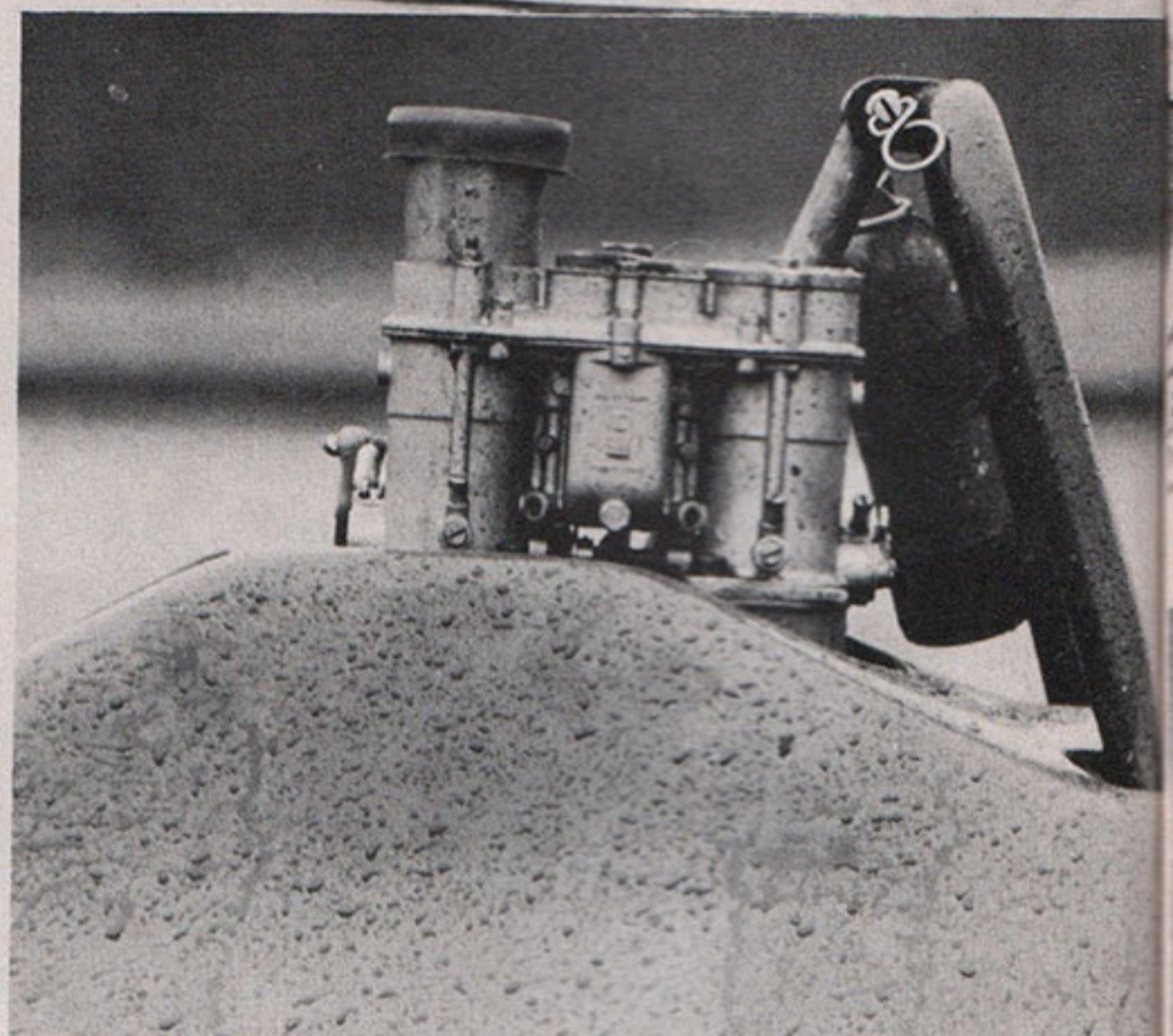
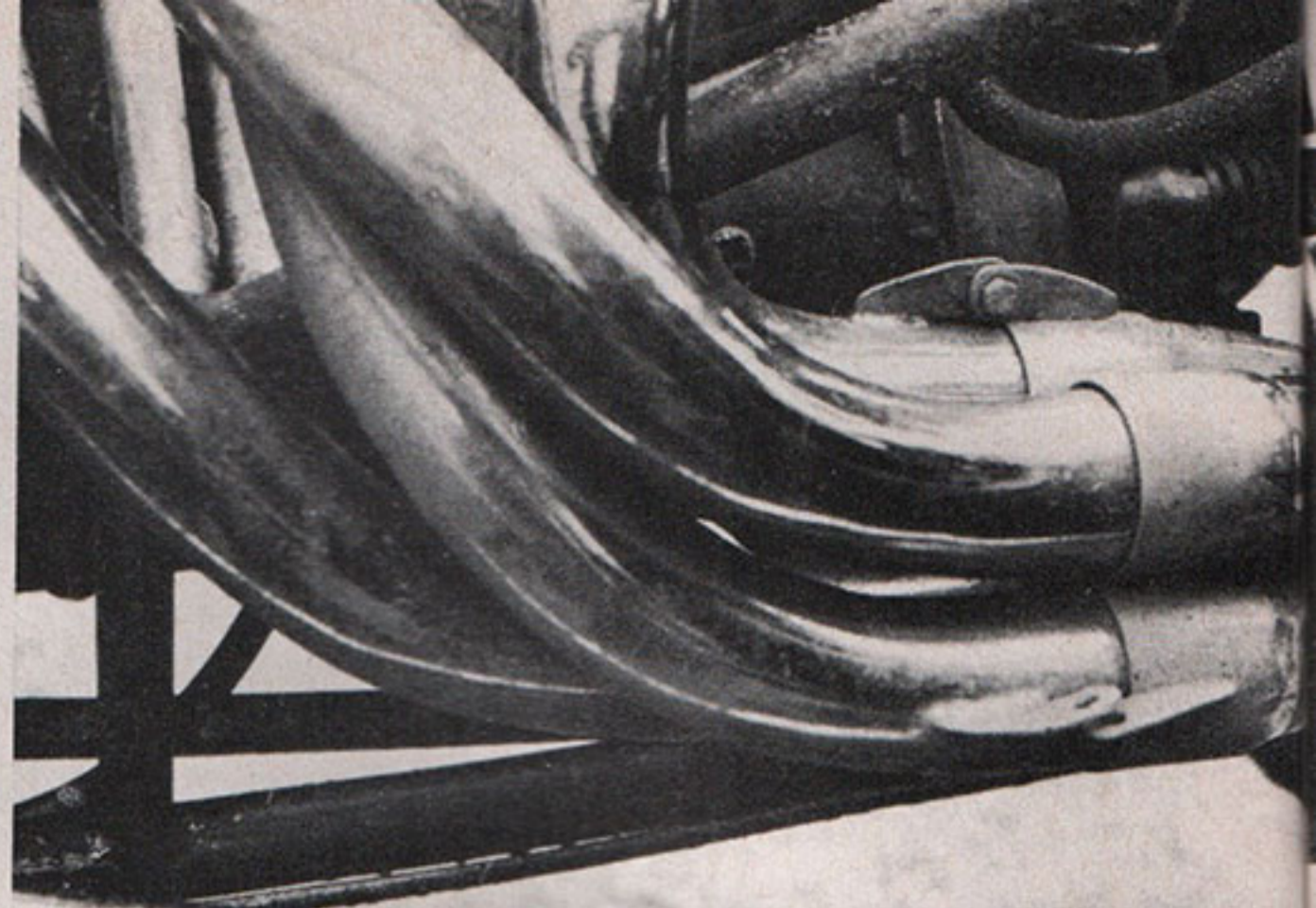
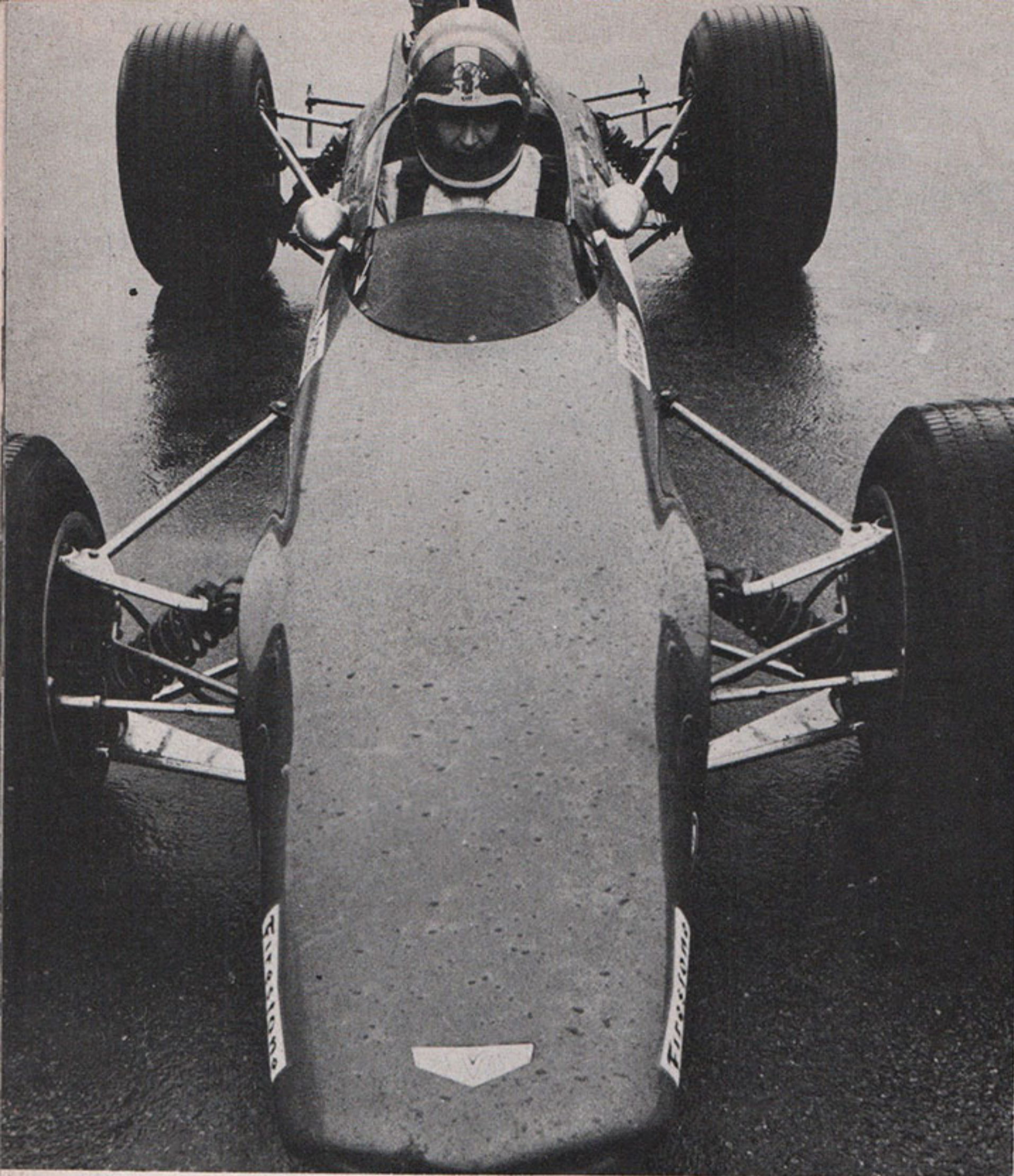
barrage sur le Pô malgré le courant violent, on les voit descendre dans les égoûts, on les voit, et c'est le morceau de bravoure du film, sauter plus de dix mètres d'un toit à l'autre. Comme l'équipe de cascadeurs de Remy avait réussi toutes les scènes d'action imaginées par le scénariste du film avec une apparente facilité, la production lui demanda de trouver quelques « gags » encore plus corsés et spectaculaires. Et Remy, à la grande terreur de la production du film, proposa de tenter de franchir d'un bond, à trente mètres du sol, une distance de près de quinze mètres avec les trois Austin en formation. Il eut également l'idée d'effectuer à bord d'une des autos un tour complet à l'intérieur d'un tuyau collecteur de trois mètres vingt de diamètre. Au cours de cette scène, Remy devait détruire trois fois la voiture avant de réussir partiellement la boucle, et sans voir piper mot qui que ce soit de la production. Depuis le coup du toit, celle-ci avait été tellement étonnée qu'elle vouait à l'équipe française une réelle admiration.

Il est du reste significatif de noter que pas un seul des cascadeurs ne fut blessé au cours des actions. Le seul incident corporel à déplorer fût celui survenu à René Mosconi, ancien crossman lui aussi, victime de... coups de soleil ! Par contre, deux Italiens se blessèrent assez gravement en tentant de faire eux aussi une des cascades. Comme quoi, il faut mieux apprendre et être professionnel dans ce métier. Nous y reviendrons.

O.L.G.

Rémy Julienne ▼





On ne peut pas dire qu'essayer une voiture de course dans la région parisienne en hiver soit une opération de routine qui tourne toute seule. Au contraire, il y a du souci à se faire...

D'abord, il n'y a pas le choix, il faut aller à Montlhéry. Si on veut faire des photos, cela n'est possible qu'entre midi et 1 heure et demie, en louant la piste au plus tard la veille si celle-ci est libre.

Bon. Mais la première fois, il neigeait, la seconde fois, il y avait du verglas, la troisième fois il pleuvait à torrent...

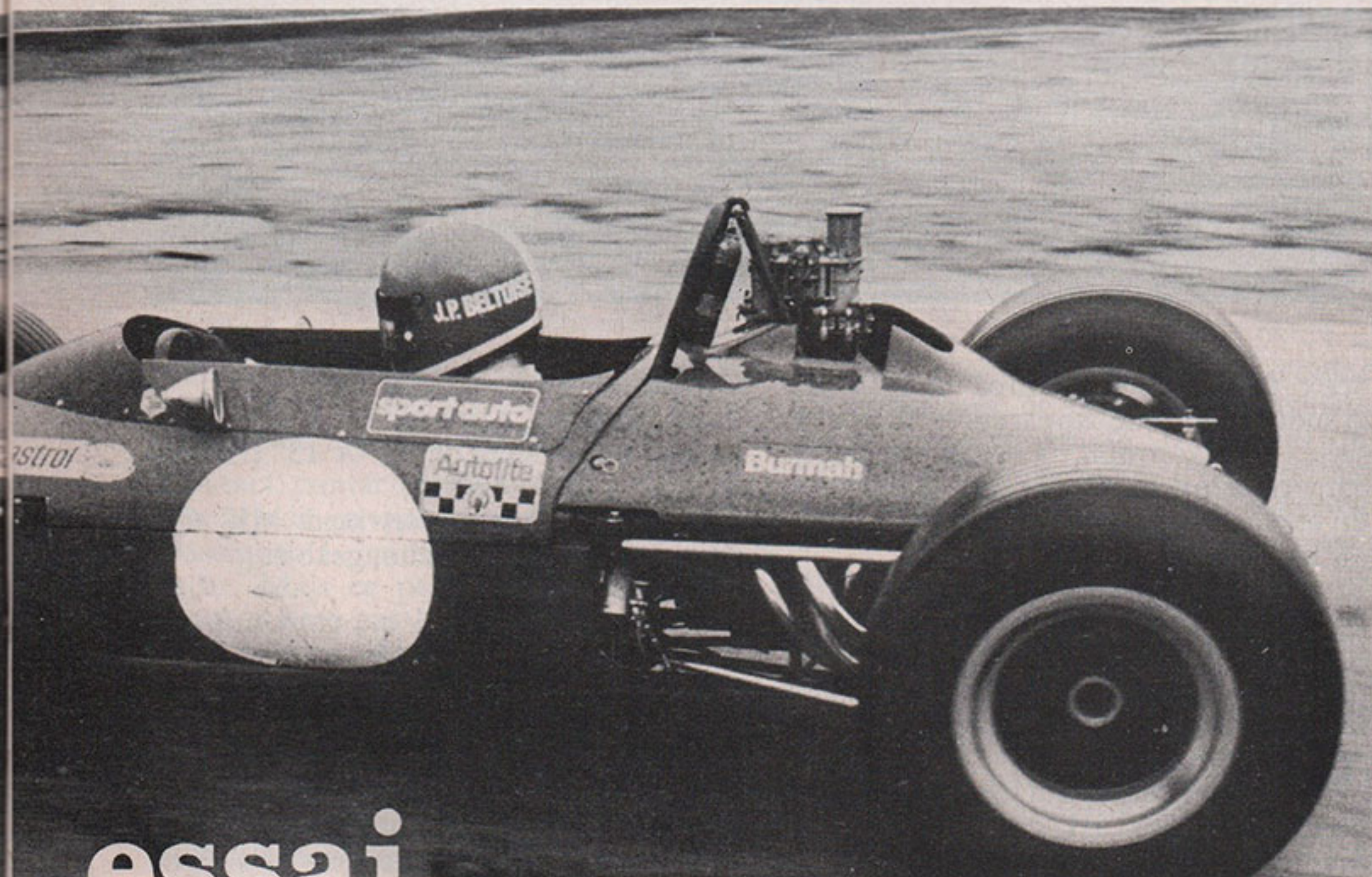
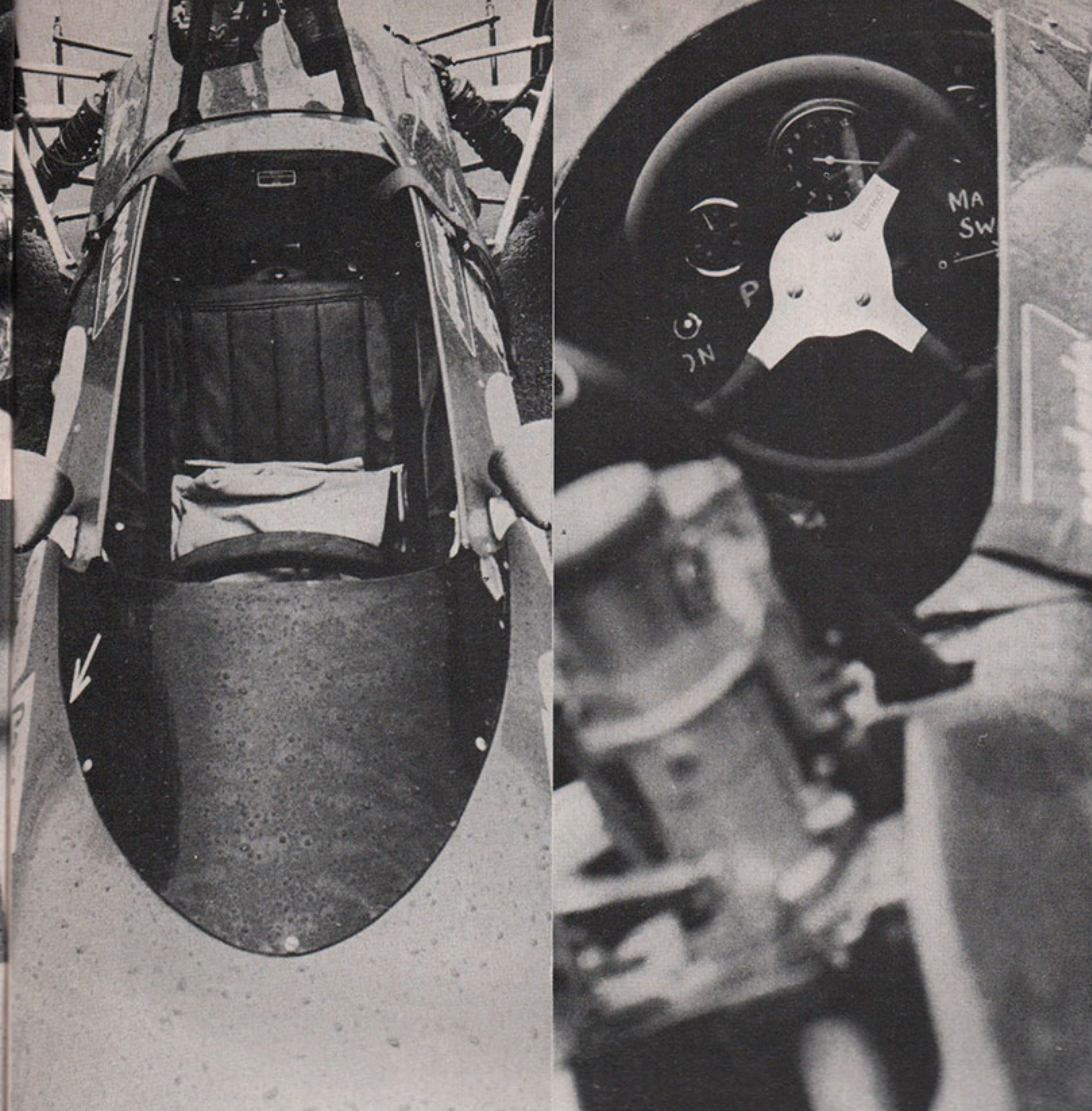
On a profité de cette occasion inespérée...

Nous étions tous au rendez-vous, René Ligonnet, la Chevron F III qu'il pilote et son préparateur Richard Belkechout, quelques amis, le photographe Jean-Claude Delanghe et votre serviteur.

Inutile de vous dire que sous le déluge, on n'a pas traîné et Richard s'est vite occupé de faire chauffer le « Novamotor » 1000 cc au bruit rageur pendant que je m'équipais, combinaison ignifugée et tout, comme pour un départ de course.



CHEVROLET



essai

par J.-P. Beltoise
de la

N FORMULE III

QUI EST « CHEVRON » ?

Mais avant tout, savez-vous qui est Chevron, connaissiez-vous les Chevron? Certainement si vous suivez la course automobile de près, puisque cette petite firme avait en 69 deux talentueux pilotes officiels, Reine Wisell en F III et Brian Redman en prototype 1600, ce même pilote qui conduisait une 3 litres Matra aux 1 000 kilomètres de Paris. Cela fait d'ailleurs très longtemps que Brian pilote pour Chevron, et je ne connaissais ni l'un ni l'autre quand un certain Redman dont un ami anglais m'avait beaucoup parlé, sur un joli petit coupé Chevron propulsé par un BRM 2 litres, obtint une sensationnelle victoire en 1967 à Crystal Palace devant la Lola T70 à moteur Chevrolet 5 000 cc - la même que celle de Bonnier aux 1 000 kilomètres de Paris - pilotée par Mike de Udy. Sur ce, on ne pouvait tirer que deux conclusions. Ce Brian Redman était un grand pilote, cette Chevron était une bonne voiture.

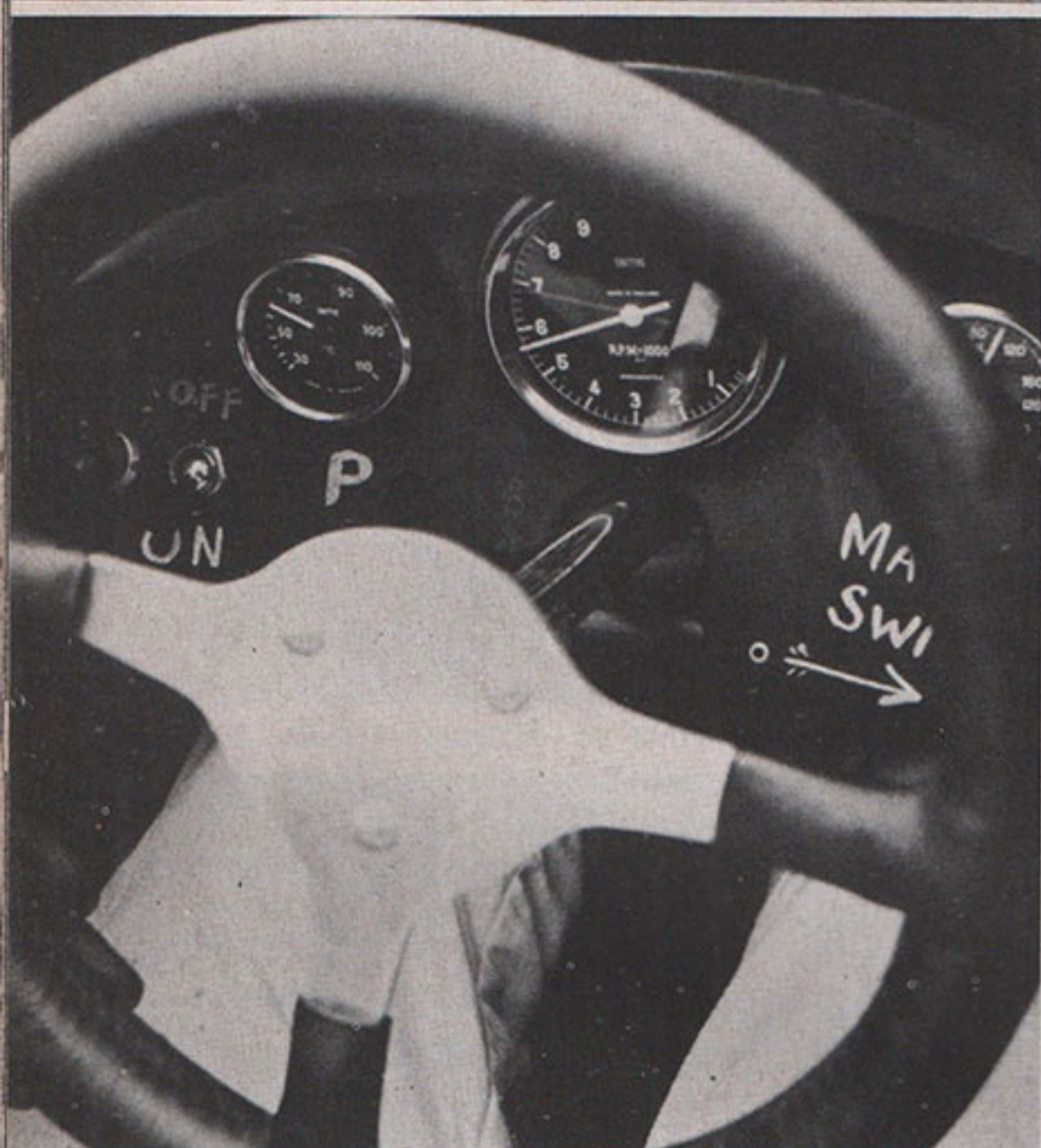
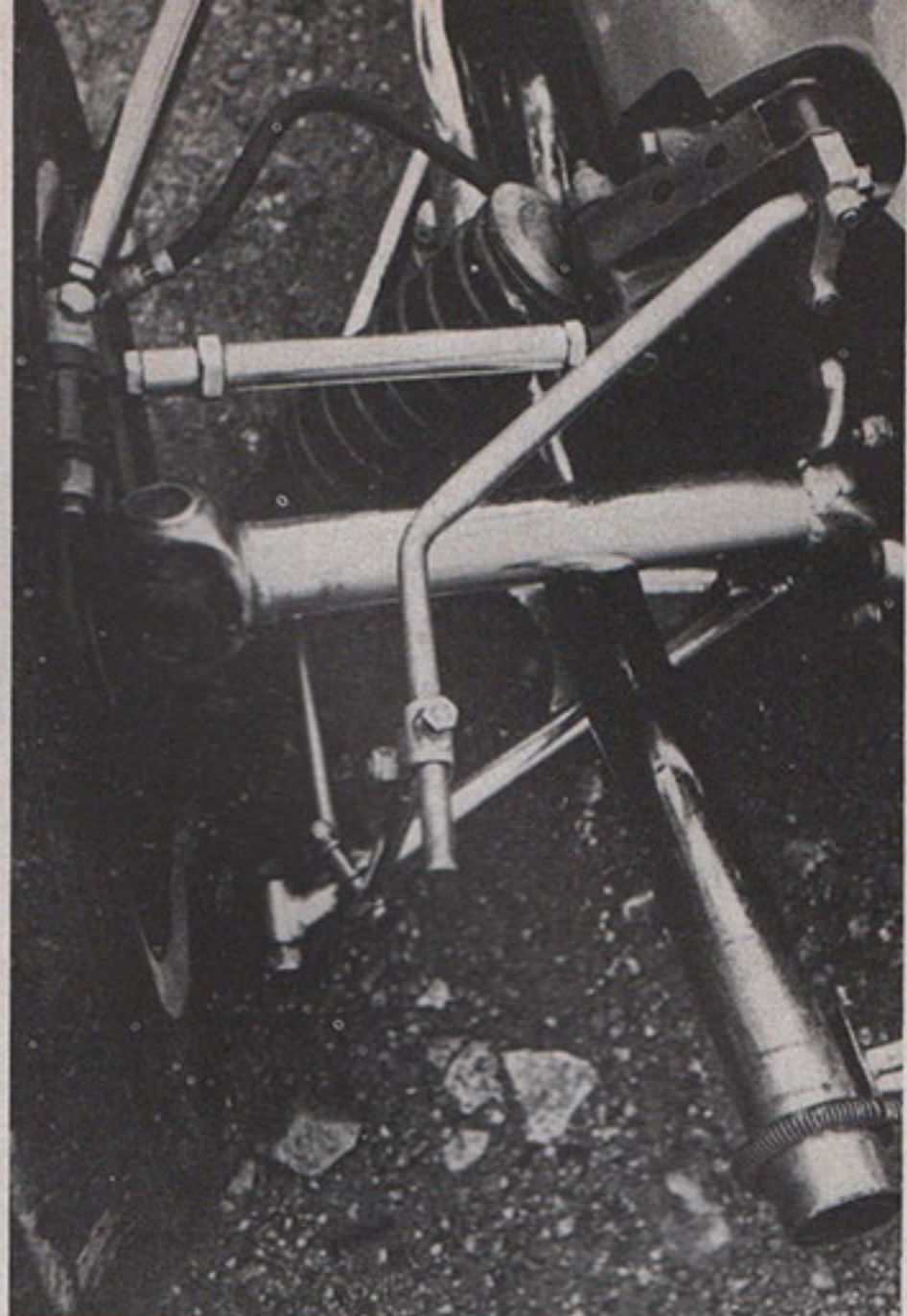
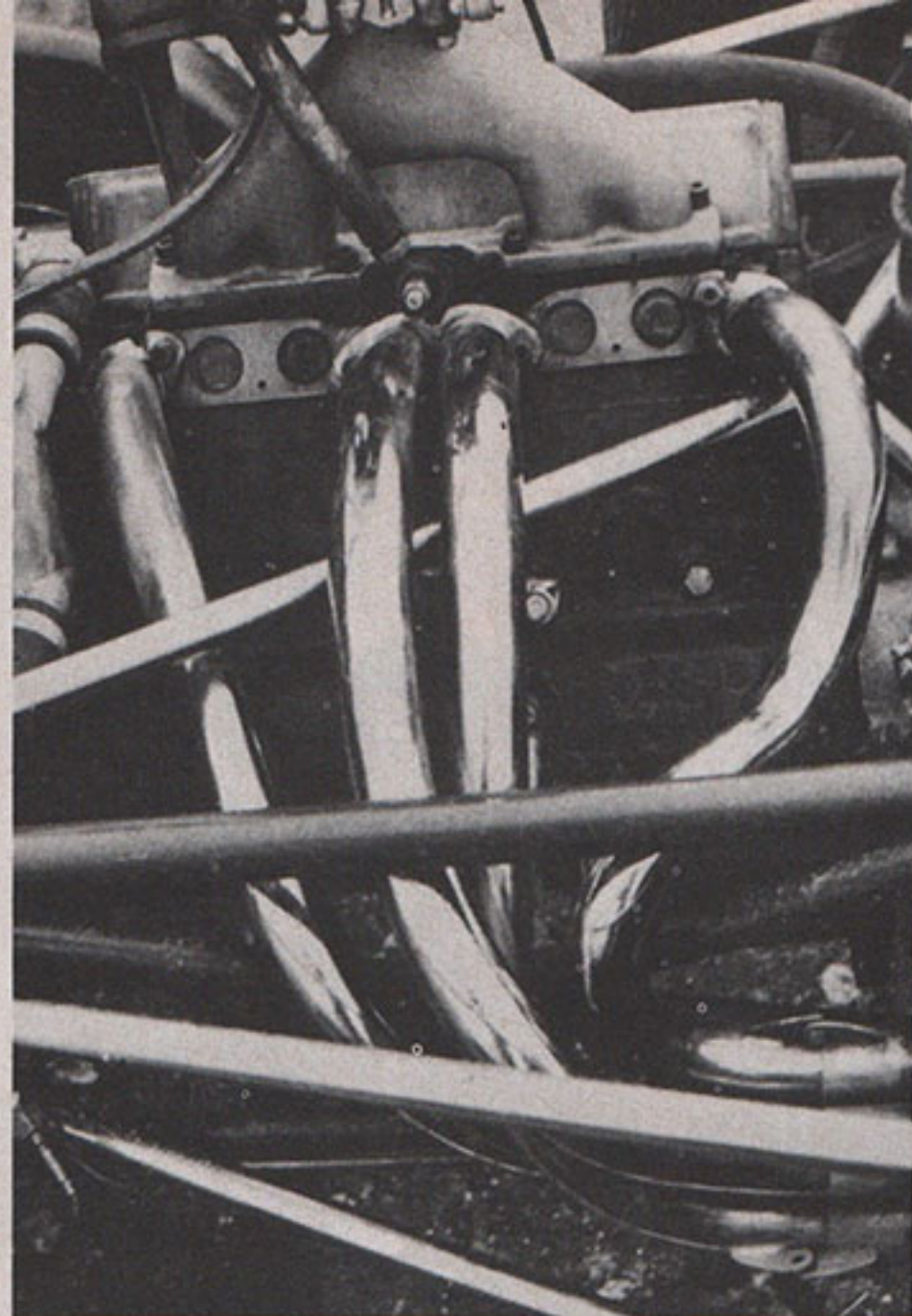
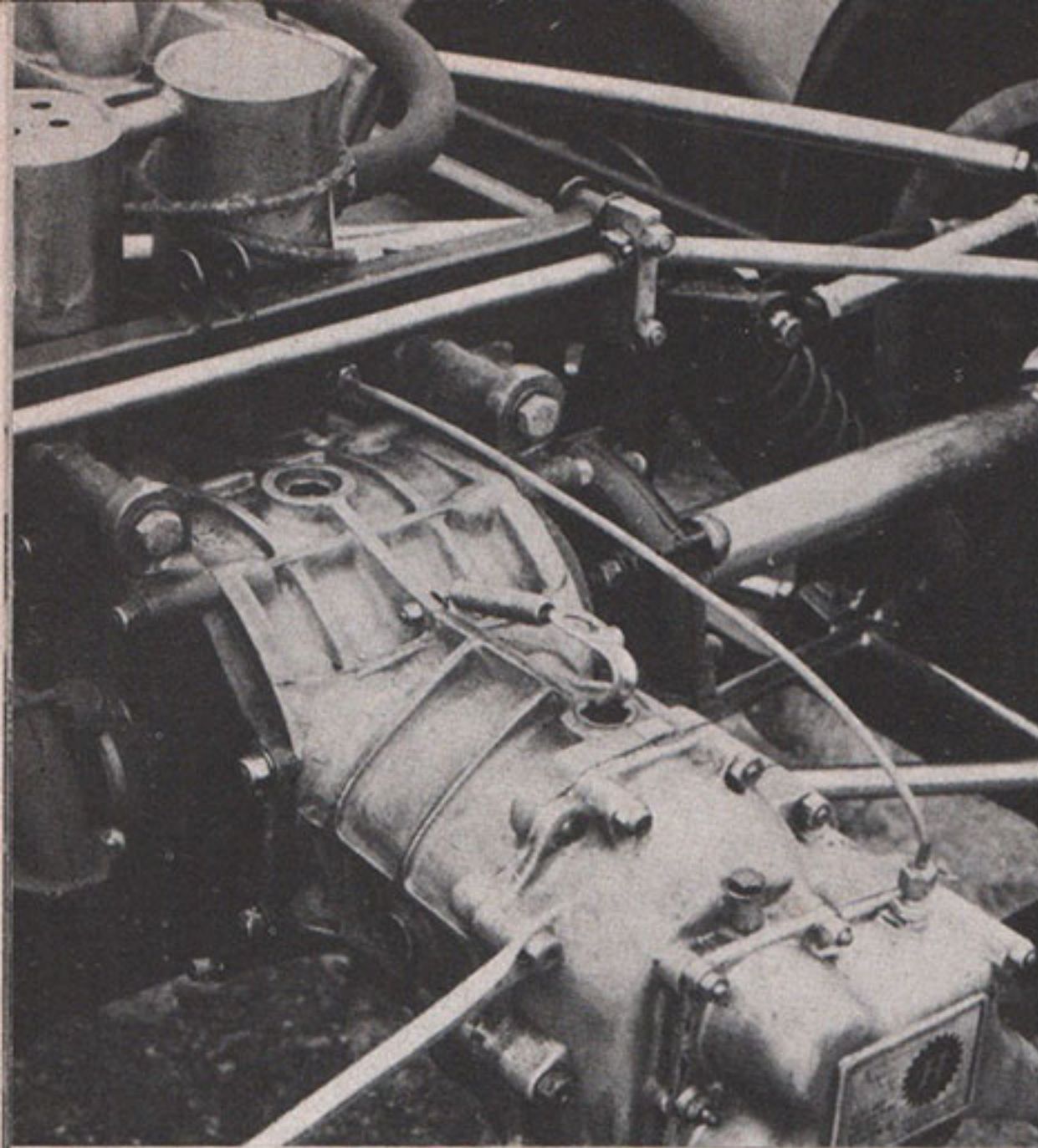
Le cerveau et l'âme de Chevron s'appelle Derek Bennett. Il a 35 ans, il est de Bolton dans le Lancashire. Comme beaucoup de célèbres constructeurs de voitures de course - Colin Chapman, Eric Broadley - il a commencé sa carrière en pilotant dans les courses de club des « spéciales » qui tiennent du gros « gokart » amélioré, ou du Sprint-Car à l'américaine. C'est ainsi qu'a débuté d'ailleurs un de nos plus jeunes constructeurs de voitures de course, Tico Martini, le moniteur de l'école de pilotage de Magny-Cours sur le circuit Jean Behra. Si Derek Bennett se découvrit dans les années 50 une réelle passion pour tout ce qui touchait quatre roues et un moteur, ce n'est qu'en 1965 qu'il devint officiellement constructeur et si cette année là, il ne construisit que deux voitures (les B1) sa production totale depuis lors dépassera bientôt 100 voitures, et son rythme est en constante progression.

Le dernier modèle, une 1600 GT groupe 6, s'appelle la B 16. C'est un très joli coupé, avec lequel Brian Redman a gagné les 500 kilomètres du Nurburgring et a signé un fantastique record du tour pour une voiture de cette catégorie en 8'32".

La F III de notre essai s'appelle la B 15. La production 1969 aura été de 15 voitures environ, chiffre qui n'a rien à voir en fait avec le type de la voiture. Voici donc la B 15.

LA VOITURE

Vous savez ce qu'est une Formule III, une monoplace avec d'énormes pneus « Racing » propulsée par un minuscule moteur de 1000 cc. Ce type de voiture fait des temps incroyables malgré une puissance relativement faible (120 CV) grâce à une tenue de route fabuleuse. C'est le meilleur rapport puissance-adhérence des formules de course actuelles. Si vous avez vu des courses de F III en 1969, vous avez dû remarquer qu'il y a



deux familles de voitures malgré une grande similitude apparente. Il y a le style Tecno, trapu, à voies larges et empattement court, et le style « anglais », fin et élancé comme la Lotus 59, la Titan ou la Chevron B 15.

Vraiment, la Chevron F III est très belle. La forme de la carrosserie, longue et fuyante, est d'un dessin particulièrement réussi et qui doit donner d'excellents résultats en soufflerie. La finition est également remarquable.

Ce sont là les détails qui font la différence avec les autres F III, car l'implantation est classique, c'est-à-dire :

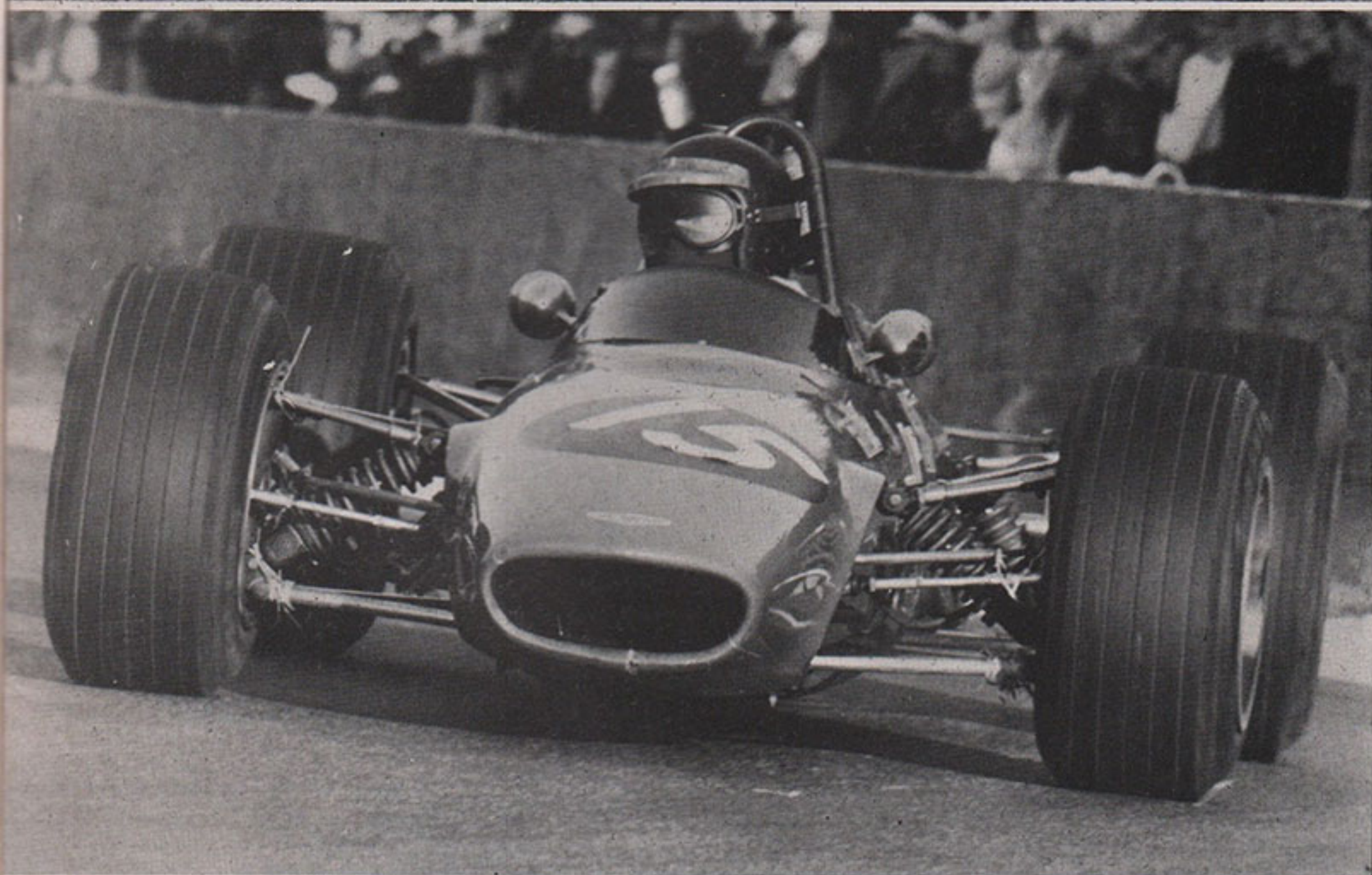
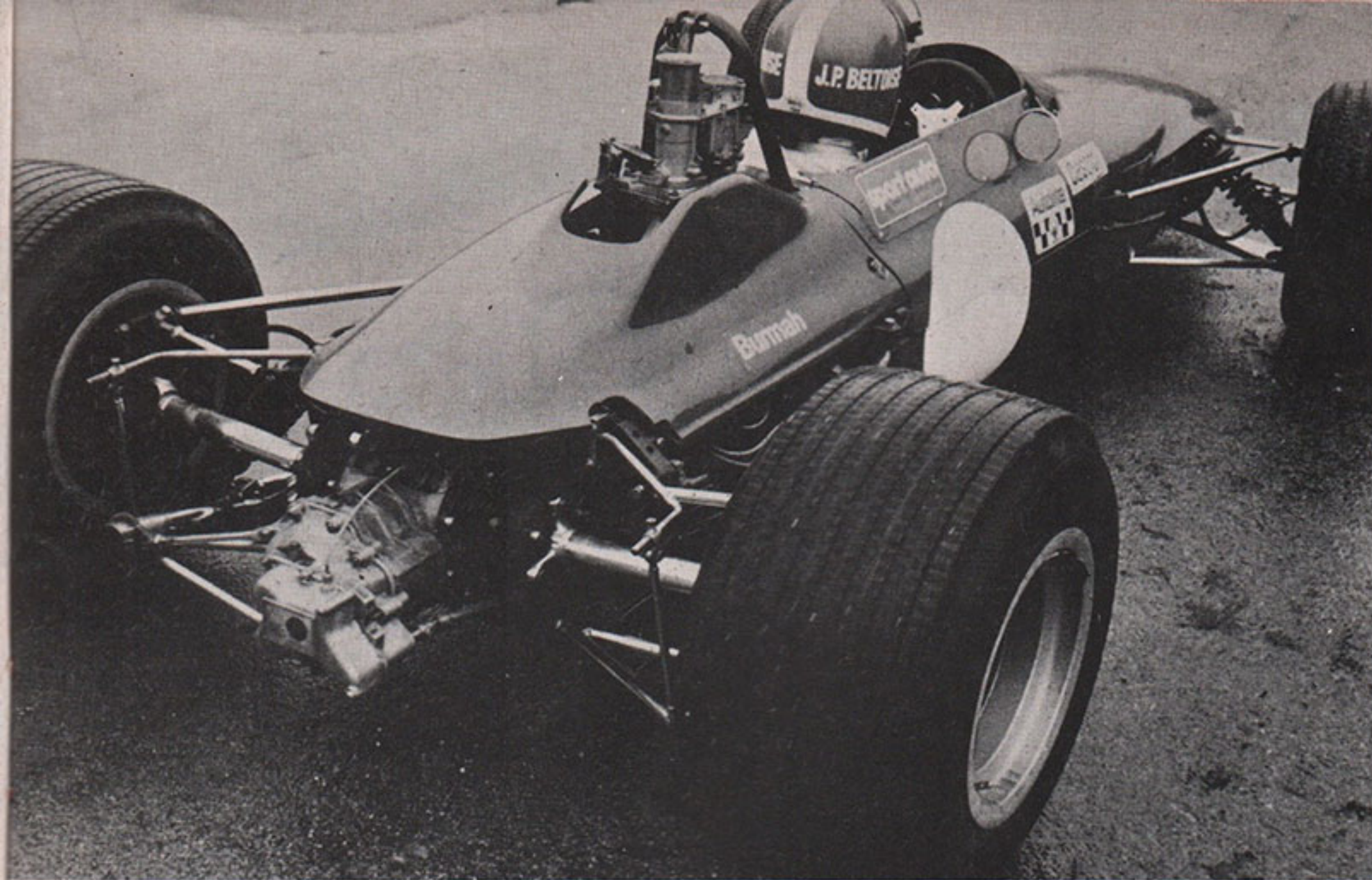
- châssis multitubulaire très rigide, renforcé monocoque au niveau du corps du pilote.
- suspension avant avec combinés ressorts-amortisseurs à l'extérieur.
- suspension arrière également classique (triangle inférieur, bras supérieur, barres de poussée)
- carrosserie en fibre de verre d'une très grande qualité de finition.

- direction à crémaillère.
- freins à disque Girling.
- roues magnésium de 10" x 13" (Avant) et 12" x 13" (Arrière).
- boîte de vitesses Hewland MK 6 à quatre rapports interchangeables.

L'ESSAI

Comme dans toute monoplace, il faut une certaine habitude pour s'installer dans la confortable chaise-longue-baquet que l'on appelle siège ou fauteuil dans la voiture du commun des mortels. Une particularité dans la Chevron, il ne faut pas être très large du bassin ou des hanches pour s'y installer, car l'habitacle est vraiment très étroit.

Devant soi, un petit volant cuir de 25 cms $\frac{1}{2}$ et un tableau de bord très propre avec compte-tours gradué jusqu'à 12.000 t/mn, température d'eau et d'huile. Les pédales et le levier de vitesses sont bien disposées, la note raffinée étant



donnée par le coupe-vent en plastique teinté vert foncé. La carrosserie de la voiture de Ligonnet est rouge vif.

Contact, contact de pompe électrique, et démarreur en pressant sur un bouton classique. Le moteur parle immédiatement. Mais ce petit 4 cylindres supercarré n'aime pas les bas régimes; il faut le tenir entre 3 et 4.000 tours minute avec des va et vient du pied droit sur la pédale d'accélérateur. Ce qui surprend le plus par rapport à une F1 une F2 ou une F.F., c'est le manque total de vibrations lors des montées en régime. De même, le renversement de couple du moteur si on accélère brutalement à vide est imperceptible.

C'est également la seule « Formule » où il faut faire patiner longuement l'embrayage pour réussir un beau départ arrêté.

La Chevron F3 est particulièrement facile et agréable à conduire. La direction est correctement démultipliée et docile à

souhait, avec toute la légèreté voulue. La commande de boîte est particulièrement douce et précise. Il est vrai que l'étagement des rapports très serré facilite la chose, mais je ne me souvenais d'avoir pu passer aussi vite des vitesses... qu'à moto.

Les accélérations sont très continues, du fait du passage ultra-rapide, et particulièrement agréables du fait de l'absence totale de vibrations et de la sonorité aiguë du moteur.

La première monte environ à 110 km/h sur un circuit moyennement accidenté, la deuxième à 140 la troisième à 170 et la quatrième à plus de 200 km/h.

Quant aux performances optima, le 400 mètres arrêté doit être couvert par temps sec en 13", le 1 000 m en 24" environ. En vitesse de pointe, avec un moteur de 120 chevaux, il faut compter sur 210-215 km/heure dans les meilleures conditions, mais deux voitures l'une derrière l'autre peuvent atteindre 225 km/h du fait de l'aspiration mutuelle et alternée.

Quant à la tenue de route, c'est là la caractéristique phénoménale d'une Formule III. La vitesse de passage en virage, due au faible poids de l'ensemble comparé à la taille des pneus, est fabuleuse. C'est pour cela que la voiture est facile à conduire à la limite, car il n'est pas besoin de prévoir la limite d'adhérence avec un léger excès de puissance : il n'y en a pas !

La Chevron B 15 m'a paru sur ce point particulièrement saine à conduire et bien équilibrée. Selon René Ligonnet, elle serait même meilleure sur ce plan qu'une Brabham.

Quant au freinage, il est absolument parfait. L'équilibre entre les quatre roues est très bien défini, et même sur mouillé, on a l'impression que la voiture est équipée d'un système anti-blocage. Voici une mesure approximative à titre indicatif : en déboulant à fond de l'anneau et en ne commençant à freiner que devant les stands de ravitaillement, la voiture peut-être immobilisée avant la fin de ceux-ci. Ceux qui parmi vous connaissent l'auto-drome apprécieront. Qui dit mieux ?

POURQUOI UNE CHEVRON B 15 ?

Oui, pourquoi René Ligonnet a-t-il choisi une Chevron, marque peu connue, pour courir en F 3 ?

« Parce qu'au départ il m'était plus facile de trouver une voiture en Angleterre qu'en Italie. Et que de toute façon, l'avantage des Tecno résidait surtout dans le fait que cette marque assurait en 1968 la préparation des meilleurs moteurs, ce qui n'était plus le cas en 1969 ou Novamotor régna en maître... »

Une fois en Angleterre, il s'avéra que bien que la Chevron coûtait 25 livres de moins qu'une Brabham, elle présentait quand même des avantages techniques sur cette dernière, entre autres des portemoyeux avant en magnésium. Et puis, les gens de chez Chevron sont d'une gentillesse étonnante. Ils vous prêtent du matériel pour vous dépanner s'ils ne peuvent vous vendre la pièce dont vous avez besoin, vous bénéficiez rapidement des améliorations apportées à la voiture d'usine... Bref, le service après-vente est remarquable.

Je ne regrette pas mon choix, je courrai avec cette voiture en 1970, et si je pouvais choisir un nouveau modèle pour la saison prochaine, je reprendrais une Chevron ».

CHEVRON

Derek BENNETT ENGINEERING LTD BOLTON LANCASHIRE, ENGLAND

CHEVRON B 15 Tarif Avril 1969 en Angleterre

Châssis complet - avec boîte de vitesses Hewland MK 6 et échappement

1,775 livres (env. 24.000 F)

Moteur : Lucas £825 (11.200 F)

Felday £ 820

Hobay £ 750

MONTE-CARLO :

MILLE MILLIARDS DE...

CLOUS

*Dans l'engagement total
et fabuleusement coûteux des grandes
formes au Rallye de Monte-Carlo, il est un
chapitre essentiel, tant au point de vue technique que
financier : ce sont les petits clous qui font les grandes victoires.
Alpine-Renault, Lancia, Porsche, Ford s'affrontent sur les routes
hivernales avec des chances égales fondées sur des budgets colossaux.
Leurs pilotes : Vinatier, Nicolas, Andruet, Therier pour l'équipe fran-
çaise, Kallstrom, Munari, Lampinen et Fall pour la squadra italienne,
Waldegaard, Larrousse et Ake Andersson pour la marque de Stuttgart,
Clark, Piot, Mikkola et Mäkinen pour le Team Ford — sont les plus
rapides du monde, leurs directeurs sportifs — respectivement Feret,
Fiorio, Steenemann et Turner sont les plus avisés. Tous ont préparé
avec un soin jaloux et même un luxe inoui, l'épreuve routière la plus
convoitée des constructeurs. Jean-François Rageys a été admis
au stage de préparation technique ultra-secret de l'équipe Alpine-
Renault. Il vous dévoile ce à quoi personne d'autre n'a
été admis à assister : ces journées du choix des
armes au cours desquelles se décide
la victoire... ou la défaite.*

par J.-F. Rageys

Chaque année c'est la même rengaine, chaque année c'est le même casse-tête : des clous pour quels pneus en fonction de quel terrain ? Et tout ça pourquoi ? Le Rallye de Monte-Carlo, cette épreuve que les directeurs sportifs aiment et redoutent à en perdre - parfois - le sommeil. Parce qu'une firme qui ne cache pas ses ambitions n'a pas le droit d'y perdre la face.

La préparation est capitale. Tous les responsables des services course le savent, de Turin à Boreham en passant par Paris et Stuttgart. Et si la préparation d'un Monte-Carlo donne tant de soucis à ceux qui s'en occupent, c'est que le problème de l'équipement pneumatique est particulièrement délicat et complexe.

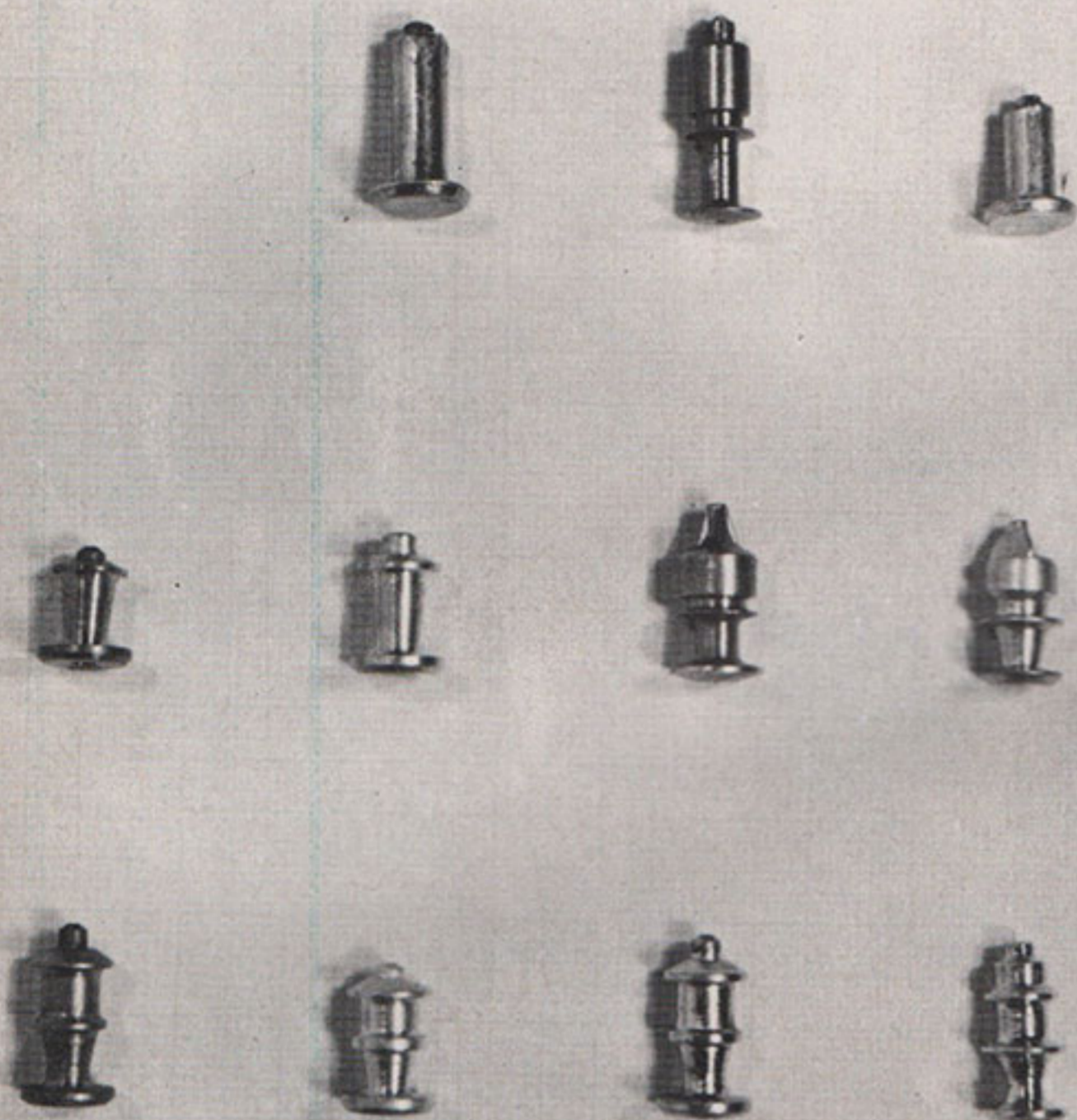
Contrairement au rallye de Suède par exemple, où bien souvent un seul type de pneu est utilisé (les conditions d'enneigement étant pratiquement identiques sur tout le parcours), le rallye de Monte-Carlo exige une très grande diversité et une utilisation judicieuse des pneus cramponnés, classiques, et Racing. Tout le problème est là : posséder au bon moment le profil et le cramponnage adéquats, qui s'adapteront le mieux à un revêtement donné.

Ces deux facteurs entraînent une véritable guerre à l'armement, onéreuse certes, mais riche en enseignements, que seules les usines sont en mesure de supporter d'ailleurs.

Posséder une excellente voiture, disposer de bons pilotes ne suffit plus, un mauvais équipement pouvant tout remettre en cause dans une épreuve comme celle-ci. Une erreur de cloutage, et toutes les chances de victoire disparaissent. Pour éviter qu'une telle chose se produise, les usines procèdent désormais à de longues séances d'essais sur des routes enneigées, ces essais précédant en général les reconnaissances des pilotes. Leur but est de connaître, étudier, et choisir les équipements qui répondront le mieux au service qu'on en attend. Il faut reconnaître que l'enjeu que représente une victoire dans une épreuve mondialement connue, au même titre que les 24 Heures du Mans, vaut bien ces sacrifices. Et le problème des pneus au rallye de Monte-Carlo est un problème qu'il ne faut pas négliger, tous les constructeurs en sont conscients et se penchent dessus avec l'aide des manufacturiers et fabricants de crampons. Que ce soit Porsche, Lancia, Ford, ou Alpine Renault chacune de ces marques a testé aux quatre coins de l'Europe les pneus qu'elle utilisera. Pour les unes, liées par contrat avec certains fabricants, le problème se limite davantage au cloutage qu'au profil même du pneu. Pour les autres, bénéficiant d'un éventail beaucoup plus large, un double choix est nécessaire : cloutage et profil.



MILLE MILLIARDS DE... CLOUS



*Voici tous les types de crampons
qui furent essayés.*

*Toutes les marques y sont...
mais le secret devait être gardé,
impossible de connaître la nomenclature.*

*Dunlop NVB, Hakkapeliita,
Michelin, Dunlop Duka...
un choix terriblement difficile.*



Nous avons voulu savoir comment une usine procédait à ces essais. Comme l'an passé Alpine-Renault nous a accepté parmi son équipe en tant qu'observateur. Contrairement à l'année dernière, les essais eurent un caractère beaucoup plus technique. Il ne s'agissait pas seulement de déterminer les meilleurs pneus, mais aussi de permettre à de nombreux fabricants de pneumatiques et de crampons d'effectuer de précises et intéressantes mesures. Les quelques jours que nous passâmes à Valloire nous en apprirent plus sur l'usage des clous et des profils neige que plusieurs rallyes de Monte-Carlo.

Située à quelques kilomètres de St Michel-de-Maurienne, la station de sports d'hiver de Valloire se trouve au pied du Col du Galibier. Les chances d'y trouver ce que nous cherchions (la neige !) étaient donc totales. D'autre part, l'éloignement de l'itinéraire du rallye lui-même limitait les risques « d'espionnage » si redoutés par les dirigeants d'Alpine-Renault. Le secret avait toutes les chances d'être gardé puisque la station n'était pas encore ouverte et que l'on dut faire ouvrir un hôtel pour loger pilotes, techniciens et mécaniciens.

La veille de notre arrivée, un splendide hôtel avait brûlé, et tout le village était encore sous le choc de l'émotion. Émotion que l'armada Alpine-Renault allait bien vite dissiper !

Trois berlinettes étaient venues par la route pour faire ces tests. Il s'agissait de voitures ayant déjà couru, notamment le criterium des Cévennes. Il y avait une 1600 « hémisphérique », une 1600 TS et une 1440 cc. En fait, la 1600 TS n'avait pas été essentiellement déplacée pour effectuer ces essais, mais plutôt pour parfaire sa mise au point. Deux berlinettes et une Gordini allaient donc servir d'outils de travail. Vinatier, Nicolas et Andruet devaient se relayer à leur volant pour effectuer le plus vite et le mieux possible tous les travaux qui leur étaient affectés. Estafettes et SB2 avaient depuis Dieppe amené toute une cargaison de pneus d'une diversité qui aurait ahuri le brave automobiliste immobilisé dans une côte à 2 % par une fine pellicule de neige...

Le premier travail consista d'abord à faire dégager au chasse-neige un tronçon de quatre kilomètres sur lequel s'établiraient les comparaisons. Le Col du Galibier étant fermé, il n'y avait aucun risque de voir débouler une voiture en sens inverse... une chance ! A la fois rapide et sinueux, ce parcours allait servir de base de travail. Parcouru dans un sens, puis dans l'autre (montée et descente), chaque aller et retour serait chronométré en fonction de points de repère bien précis.

Les essais purent donc commencer. Du profil neige normal légèrement clouté (pour le tout-venant) au profil spécial hérissé de 500 à 600 clous, tout y passa en une après-midi. Pilotes, co-équipiers, techniciens, et mécaniciens, personne ne chomait... Ne serait-ce que pour se réchauffer. Neige fraîche, neige dammée ou neige verglacée, le parcours donnait tout cet échantillonnage. Auparavant, les techniciens de chez Michelin, Sandvik, Ugine Carbone, Krupp est... avaient préparé plusieurs équipements en conséquence... qu'ils étaient prêts à modifier à tout moment, car machines à clouter et outils à gouger n'avaient pas été oubliés.

Pour tous, ces essais ne pouvaient être que bénéfiques. Les pilotes prenaient un premier contact avec la neige, les techniciens pouvaient comparer la concurrence, et les responsables d'Alpine-Renault commençaient à faire leur choix.

Durant toute une après-midi, Vinatier et Nicolas n'arrêtèrent pas de glisser, de freiner, de chronométrer pour connaître, comparer et juger tous les équipements mis à leur disposition. J'eus l'occasion d'effectuer quelques parcours tant avec Vinatier qu'avec Nicolas. Je savais que l'on pouvait aller très vite sur la neige, mais à ce point là je l'ignorais. Et puis une berlinette sur la neige c'est quelque chose, croyez-moi ! Dans ces cas-là, mon rôle consistait à manier le chronomètre, mais j'avoue que je me régalais plus (non sans quelques petites appréhensions à l'approche des ravins) à admirer la fantastique maestria avec laquelle ils maniaient l'un et l'autre leur voiture. Que tout ça paraissait simple pour eux : anticiper, accélérer, contrebraquer, freiner, glisser ne leur posaient plus aucun problème. J'étais tellement grisé de glissades qu'en rentrant à l'hôtel le soir, je ressentais les mêmes impressions qu'après plusieurs heures, sur une mer agitée. La houle et le tangage avaient seulement fait place à l'appel et au contre-appel.



Virage à gauche... le pilote anticipe et met la voiture en appui.



à peine dans le virage, il contrebraque...



... et c'est la glissade jusqu'au virage suivant.



Virage à droite... anticiper



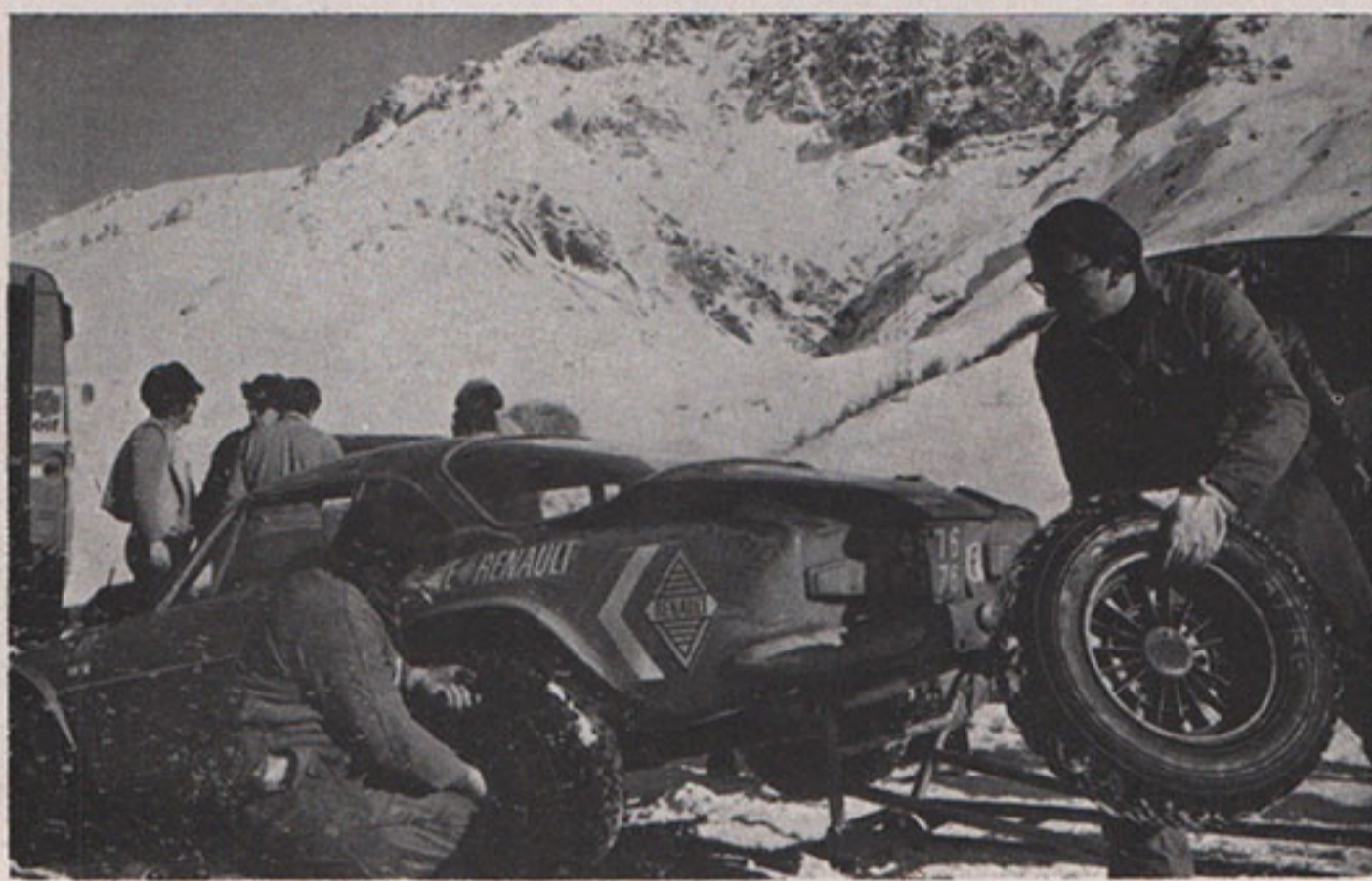
... contrebraquer...



... récupérer!



*Jean Vinatier...
l'homme qui venait de Valloire.*



*Personne ne chômait,
surtout pas les mécaniciens.*

Sans être moi-même en mesure d'établir une réelle différence entre les divers équipements, j'arrivais cependant à percevoir les qualités évidentes de tel ou tel pneu, notamment à l'occasion de freinages assez impressionnants.

Le soir, remarques, critiques et temps furent consignés par Jacques Feret, responsable du service course Alpine-Renault. Déjà les premières conclusions apparaissaient. Un premier choix ressortait. Il fallait maintenant qu'il se confirme par d'autres essais, car si les conditions d'enneigement du rallye de Monte-Carlo étaient si simples, il n'y aurait aucun problème.

Le lendemain, le test consistait essentiellement à juger les qualités des pneus à l'accélération et au freinage. Pour ce faire, une portion de route de plus d'un kilomètre avait été choisie et balisée. Les 500 premiers mètres servaient à l'accélération et les 500 derniers à la vitesse de pointe et au freinage. En moins de 800 mètres, les berlinettes frôlaient le 190 km/h dans un louvoiement impressionnant. Vous imaginez les sensations ressenties lors des freinages, qui s'achevaient parfois par un inévitable et spectaculaire tête à queue ! Les 500 mètres départ arrêté, le temps réel du freinage et le temps du kilomètre départ et arrivée arrêtés étaient seuls pris en considération. Là encore, les résultats furent du plus grand intérêt pour tous. Et de nouveau, du Michelin RS 448 clous OT 318 Sandvik au Goodrich, en passant par l'Hakkapeliita et le Rengassala, tout y passa. Une berlinette n'avait pas plutôt terminé son essai que l'autre repartait, après être passée entre les mains des mécaniciens qui n'ignoraient plus rien des profils et des clous.

Peu à peu, les choses s'éclaircissaient encore que là, tout soit relatif. En effet, si ce genre d'essais permet d'étudier dans des conditions bien précises le comportement de tel ou tel pneu,

ils ne permet pas de déterminer le pneu idéal pour Monte-Carlo. Finalement, le problème, ce n'est ni la neige, ni le verglas, mais le macadam, la neige et le verglas mélangés. Ce qui revient à dire que pour ce terrible rallye, il faut trouver un compromis : un pneu cramponné qui tient à la fois sur le sec et sur la neige. C'est tout le fond du problème. Sélectionner de bons équipements pour un enneigement constant ne présente aucune difficulté, mais par contre, choisir un bon pneu cramponné solide sur le macadam et brillant sur la neige, ça c'est une autre paire de manches. Il est donc nécessaire d'effectuer d'autres essais pour tenter d'élucider une partie de ce casse-tête. Pour cela, il faut trouver une route sèche dans une portion, enneigée dans l'autre, conditions fréquentes pendant le rallye. Certains pneus qui s'avèrent particulièrement efficaces sur la neige, s'usent avec une telle rapidité sur le sec que toutes leurs qualités ont disparu lorsqu'ils atteignent l'élément qui leur convient. Moyennant quoi les pilotes perdent du temps sur la partie sèche à cause des clous, et en perdent encore davantage sur la neige, ne disposant plus d'un cramponnage suffisant. En effectuant ces essais, on parvient à connaître très précisément en combien de kilomètres les clous s'arrachent (et dans quelles proportions) et de combien il faut les enfoncer dans la gomme pour qu'ils deviennent efficaces au bon moment.

C'est seulement à l'issue de ces tests complexes qu'un choix peut intervenir. Toutefois, si la décision finale revient aux responsables sportifs, le pilote n'en donne pas moins son avis. Mais il ne faut pas oublier que le pilote ignore les conditions d'enneigement qu'il va rencontrer, et que c'est toujours une tierce personne qui le conseille, après avoir parcouru auparavant le tronçon en observateur. C'est pourquoi il devient presque indispensable que les « ouvriers » utilisés par les constructeurs (souvent des pilotes ayant déjà couru le Monte-Carlo) connaissent tout aussi bien la gamme des pneus utilisables, et leurs conditions d'utilisation.

Un bon équipement pneumatique pour disputer le rallye de Monte-Carlo est indispensable pour un constructeur. Certes avec d'énormes moyens, certains pourraient disposer d'une gamme phénoménale de pneus cloutés, mais imaginez le volume que cela représenterait en fonction du nombre de voitures engagées ! Un choix est nécessaire, et ce n'est vraiment pas facile. Du Racing au pneu spécial, tous doivent être prévus... dans les limites du raisonnable. Et déjà ici, le raisonnable coûte très cher. Une grosse partie du budget englouti dans une épreuve comme celle-ci disparaît dans l'achat de pneumatiques : des chiffres de l'ordre de 30 à 50 millions d'anciens francs sont avancés. Cela vous donne déjà une idée. Et puis, bien souvent, ils ne servent que pour le rallye de Monte-Carlo. Mais pour le gagner c'est de nos jours indispensable.

Le choix des pneus étant un problème, il en est un autre presque aussi important, c'est celui de la quantité à prévoir. Et parfois les fabricants ne sont plus en mesure d'approvisionner, car bien souvent, lorsqu'un pneu a donné satisfaction, tout le monde se précipite pour en avoir. Et comme il s'agit la plupart du temps de matériel de pré-série, les soucis des directeurs sportifs s'abattent sur les fabricants. Mais, comme par un miracle, tout finit par s'arranger et la qualité finit par surmonter la quantité.

Pour les pilotes, les journées d'essais ne sont qu'un préambule à leurs reconnaissances... une mise en train en quelque sorte. Durant le mois qui précède le rallye, ils sillonnent les épreuves de classement, parvenant à les connaître mètre par mètre. Un rude travail, parfois anéanti à quelques kilomètres du départ par un stupide ennui mécanique. Affaires des rallyes certes, mais tout de même guère appréciées.

En fait le rallye de Monte-Carlo n'est pas un rallye comme les autres. Du « pékin » au fanatique, personne ne l'ignore, et c'est une des raisons pour lesquelles les constructeurs y viennent en si grand nombre. Une victoire, c'est un rapide remplissage des carnets de commande et une notoriété quasi légendaire. Qu'est ce qu'une marque peut demander de plus ? Si... que la neige soit totalement de la partie où complètement absente. Ce qui éviterait sans doute à bien des gens de finir ou commencer (comme vous voulez) l'année par des tracas. Cette semaine à Valloire, croyez-moi, n'avait rien de commun avec huit jours de sports d'hiver... ●

MARCHAL

Chat, P. M. : 1 F
 G. M. : 2 F
 Affichette, 26 cm : 6 F
 Affichette, 44 cm : 12 F
 Bas de caisse, 70 cm : 6 F
 Préciser la couleur
 (rouge ou bleu)



DUNLOP

Course, 19 cm : 3 F
 Course, 28 cm : 6 F
 Bas de caisse, 46 cm : 5 F
 SP. Sport ovale, 16 cm : 3 F
 SP. Sport rond, 33 cm : 12 F



REDEX

P. M., 9 cm : 1 F
 M. M., 16 cm : 3 F
 G. M., 28 cm : 7 F



ELF

Mini, 2 cm, par 5 : 2 F
 Casque, 4 cm, par 5 : 3 F

 G. M., 28 cm : 9 F
 Coupe ELF-FRANCE : 7 F
 Plaques Rallye, 35 cm : 9 F

WYNN'S

M. M., 23 cm : 5 F

 G. M., 36 cm : 9 F



CIRCUITS

Nurburgring, Monaco
 Targa Florio, Reims
 Zandvoort, Monza

 Le Mans, Indianapolis
 P. M., 10 cm : 4 F
 G. M., 18 cm : 8 F



**BON DE COMMANDE - A retourner à
 O. I. D., 10, rue Grange-Batelière, PARIS-9^e**

Monsieur
 Adresse

1970 novembre							décembre						
lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
29	30	31											

Calendrier « GRAND PRIX 70 »

6 photos couleur
 Format 40 cm X 43 cm
 Prix : 15 F

Quantité	Désignation	Prix
TOTAL		

Chèque
 C. C. P. 30.825 11
 Mandat



***D*RA*G*STERS**

PAR J.-C. GRAMAIN

***G*O!**



Lorsque dans le numéro 42 de Champion, nous vous avons présenté quelques aspects d'un sport ici inconnu, les Dragsters, c'était à la demande de quelques-uns d'entre vous. Or, ils se trouve que « Dragsters en Folie » nous a valu un courrier ministériel ou chacun nous signifiait son désir d'en savoir plus. C'était plus qu'une manifestation d'intérêt, cela tenait de la passion.

DRAGSTERS GO!

La Californie étant le paradis de ces curieux véhicules, je me retrouvai un beau jour bombardé correspondant particulier de Champion à Los Angeles et autres lieux de cet état béni des sports automobiles. Mes occupations très sérieuses ne m'empêchant pas de fréquenter les pistes et circuits locaux. J'avais, en bon Européen qui se respecte, des tas d'idées préconçues sur les drags qui, de loin, me paraissaient jeu de cirque, un peu stupide, sans raffinement, n'ayant d'automobile que le nom. Par contre, je savais qu'Outre Atlantique, la tendance au sport-spectacle de qualité était sensible aussi pour les courses de voitures ou de formules, comme les installations sont avant tout destinées à attirer le public et à lui donner l'envie de revenir : installations permanentes, parkings gigantesques et d'accès facile; pistes ovales que l'on embrasse dans leur totalité du haut des tribunes; speedways tels que Daytona pour atteindre les vitesses les plus impressionnantes (gros argument publicitaire). Tout est conditionné par cette nécessité d'attirer le public et de lui plaire : les stock-cars ressemblent — au moins par leur carrosserie — aux voitures de production, et les voir rouler à 180 mph ne peut manquer de flatter l'amour-propre ou de piquer la curiosité du spectateur propriétaire de la voiture de série « identique ». Même les monoplaces de Formule A ont des moteurs dérivés de blocs de série.

On fait donc courir ici par priorité tout ce qui est spectaculaire. C'est d'ailleurs facile à trouver au pays où le V8 de production le plus débile développe 350 CV en sortant de chez le constructeur... Inutile de dire que les rallyes ou courses sur route style Targa Florio n'existent pas, mais on a le choix : les Midgets se battent sur des pistes de terre battue de... 250 m de circonférence ! Quand ce n'est pas en salle, si on peut appeler une salle l'Autodrome de Houston (Texas). Plusieurs catégories de Sprint Cars, allant de 250 à 400 CV (moteur Offy) courent sur des pistes de terre battue de 400 m seulement, ou encore sur des ovales goudronnés de 1/2 ou 3/4 de mile. Les monoplaces type Indy ou Formule A courent le Championnat USAC sur des pistes aussi variées que le circuit routier de Riverside ou les pistes de 1 mile de Hanford ou de Langhorne et, bien sûr, le fameux speedway d'Indianapolis.

Et il y a enfin les Dragsters pour lesquels la règle du jeu est de parcourir le quart de mile (402 m) départ arrêté le plus rapidement possible. Cette formule a évidemment suscité l'établissement de règlements particuliers destinés à juguler l'imagination débordante des compétiteurs dans la modification des voitures de série ou la fabrication d'engins très spéciaux.

La mode du Dragster est évidemment très récente puisque rien aux États-Unis ne peut être très vieux. Cela remonte à

peu près à la seconde guerre mondiale lorsque quelques excités, fatigués de la limite de vitesse à 55 miles, se sont mis à fabriquer des voitures à moteurs gonflés, les « Hot rods », et à improviser des courses de vitesse nocturnes sur les routes du désert. C'était initialement parfaitement hors la loi, puis cela s'est peu à peu normalisé : les gens allaient sur les lacs desséchés du désert Mohave, et sur le Lac Salé, celui de Bonneville, pour établir des records de vitesse. Puis tout cela a fait boule de neige.

Les voitures étaient préparées dans de petits garages de l'agglomération de Los Angeles, et on allait les essayer nuitamment. Les teen agers, à l'instar de leurs idoles, commencèrent à raboter les culasses de leurs vieilles Ford, sauvées des chantiers de démolition, et à faire Vroum-Vroum en ville. Puis la mode naquit : comme il n'était pas question de dépasser la vitesse limite en ville (les contraventions sont trop chères) et qu'au fond, le passage d'un feu du rouge au vert est un excellent signal de départ, les fans de Hot rods se provoquaient aux carrefours à qui battrait l'autre au démarrage jusqu'au prochain feu. Ce petit jeu prit le nom de « to drag ». Ainsi vit-on des engins ultra gonflés « draguer » autour des pâtés de maisons, à la recherche d'un duel et d'une victoire...

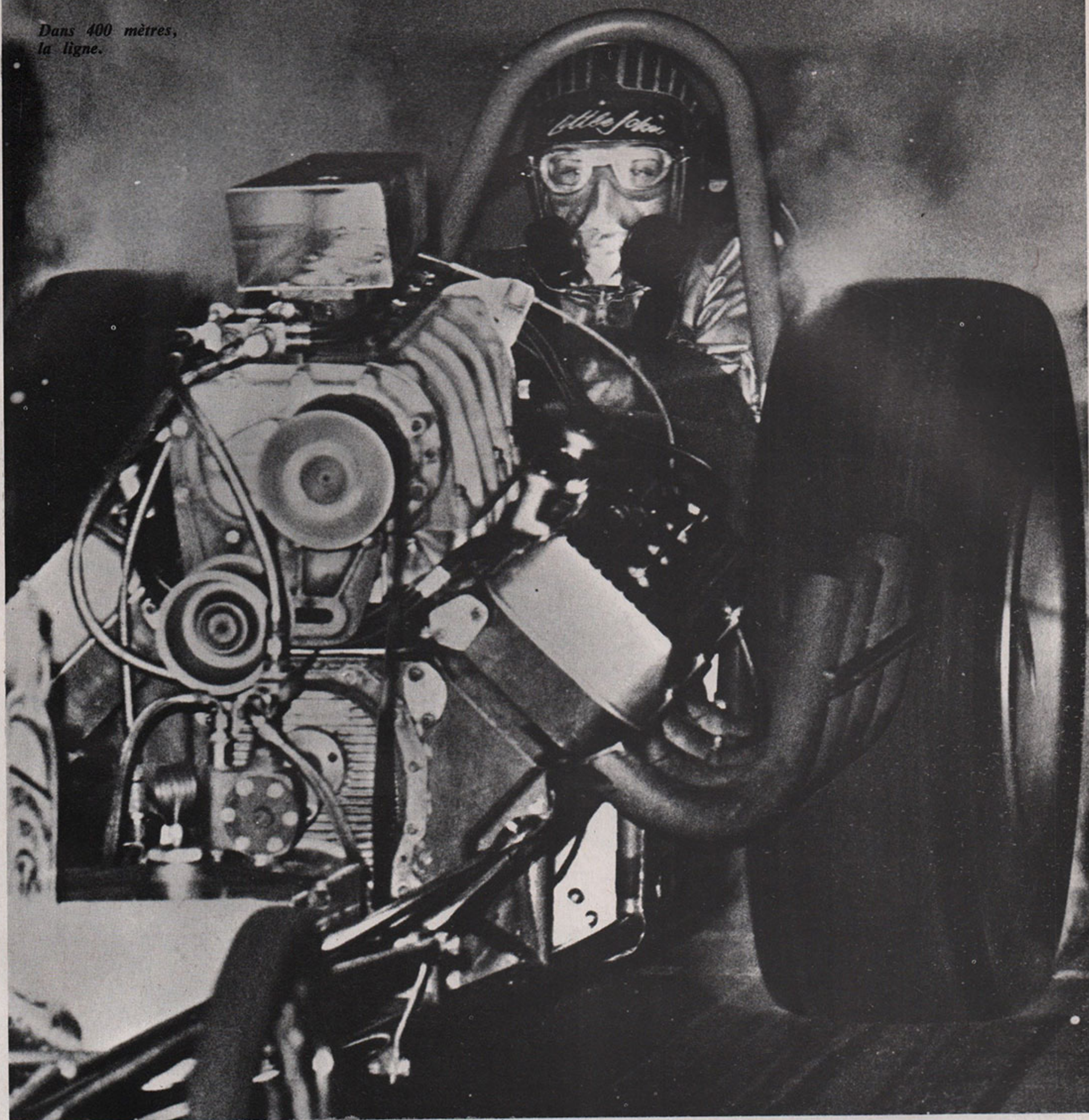
Tout cela aurait pu mal tourner, car la police ne voyait pas d'un bon œil les perpétuels départs éclairs de ces fous lâchés dans la circulation urbaine. D'autant plus que les fous en question alignaient déjà un nombre impressionnant de chevaux. Pour l'Histoire, il semble que la première vraie course de drags se soit déroulée en Avril 49 à la suite d'un défi lancé à Fran Hernandez, une vedette des records de vitesse, par Tom Cobbs, transfuge des lacs salés et vainqueur d'un nombre considérable de duels de feux rouges dans la région de L.A. Le théâtre en fut une route désaffectée, à deux voies, menant à un aérodrome. Tom Cobbs était au volant d'un roadster Ford 1934 à compresseur, Hernandez avait son coupé Ford 1932, style taxi londonien, mais déjà muni de gros pneus à l'arrière et surtout d'une arme secrète, qui allait plus tard se généraliser : 25 % de nitrométhane dans le carburant. Ce fut Hernandez qui l'emporta, d'une longueur de voiture et à plus de 100 mph, devant quelques centaines de fans qui vinrent se mesurer à leur tour sur le premier strip (1) des USA. La mode était lancée : quelques jeunes gens dynamiques allaient former un club, jeter les bases d'un règlement, chercher des strips utilisables sur des terrains d'aviation désaffectés, aidés d'ailleurs par une police trop heureuse de débarrasser les rues de ces Drags bruyants et encombrants. C'est ainsi qu'en 1950 la police de Pomona participait à la création du premier strip officiel et qu'en 1951 le NHRA (National Hot Rod Association) voyait le jour, normalisait la longueur des strips à 1/4 de mile (402 m et quelques centimètres), développait l'équipement électronique à base de cellules photo électriques destinées à donner le signal de départ et à mesurer les « e.t. » (elapsed time : temps mis pour parcourir le 1/4 de mile départ arrêté).

En 1954, Wally Parks, Président du NHRA (il l'est toujours d'ailleurs, et toujours aussi dynamique) prenait le volant et parcourait les États-Unis, organisant les premières rencontres officielles sur des pistes d'aérodrome, assisté des deux ou trois membres du Bureau faisant office à la fois de Commissaires Sportifs et Techniques, de Chronomètres etc... Tout cela en remorquant la caravane qui servait de tour de chronométrage, et souvent de logement. Participaient à cette épopée des compétiteurs, qui allaient devenir célèbres : Mickey Thompson, qui gagnait le premier championnat annuel du NHRA à Phoenix (Arizona) en 55, A. J. Foyt, mais oui, et surtout Don Garlits, dit « Big Daddy », la figure la plus légendaire du drag, toujours à la pointe du combat puisqu'il allait gagner pour la troisième fois le Championnat annuel en 1968.

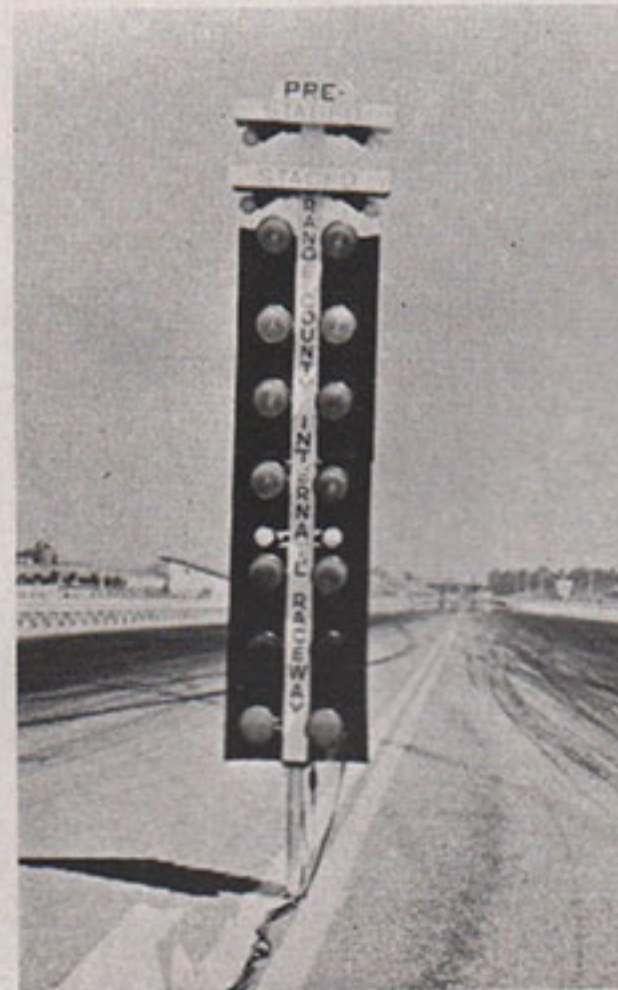
Le Drag Racing a donc commencé comme un sport amateur et il a, grâce au NHRA, su conserver sa vocation. Au fur et à mesure que les courses de Drags sont devenues populaires et ont attiré un public de plus en plus nombreux, certains

(1) Voir lexique, à la fin de l'article.

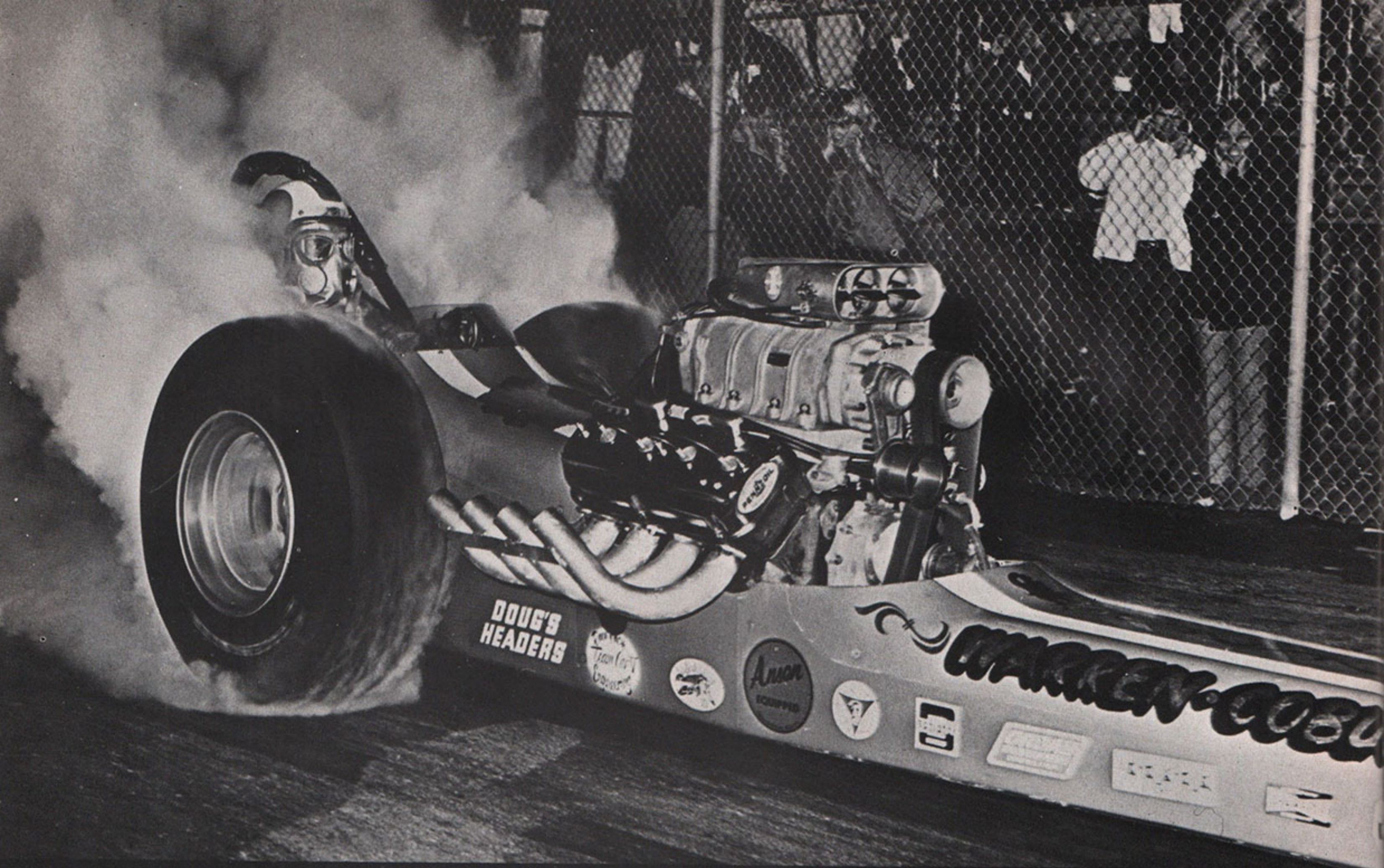
Dans 400 mètres,
la ligne.



Dans la tour de
contrôle, les
chronomètres
électroniques
d'un des deux
couloirs. En haut
« l'elapsed time »
temps mis pour
parcourir le 1/4 de
mile, en bas la
vitesse de pointe en
mph chronométrée
sur une base de
40 m à cheval sur
la ligne d'arrivée.



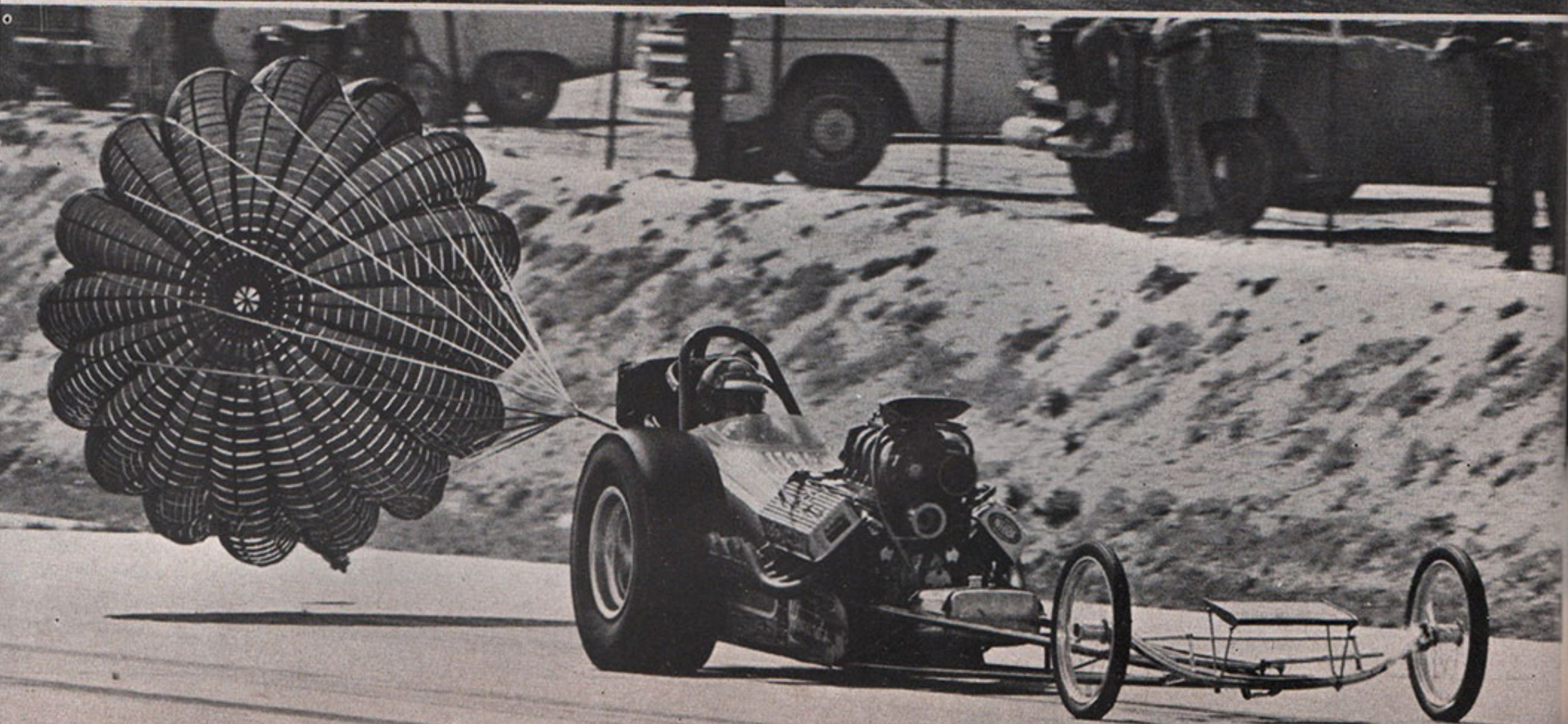
Le fameux Arbre de Noël qui fait qu'un strip est un strip situé entre les deux couloirs et à 15 m de la ligne de départ. Une colonne par concurrent. En haut les petites lampes « prestaged » et « satged » s'allument quand le pilote s'est correctement placé dans le faisceau des cellules photo-électriques. Le starter déclenche alors la séquence automatique de départ : les cinq lampes jaunes s'allument de bas en haut l'une après l'autre et à 1/2 seconde d'intervalle suivies toujours à 1/2 seconde par la sixième lampe, verte celle-là, qui donne le signal du « GO ». La dernière, ampoule rouge, c'est le redlight. Elle s'allume si le pilote vole le départ.



James Warren
pilote
son warren coburn
ans Mitter
n des premiers rails
à être équipé
l'une marche arrière
permettant
les « burn out ».

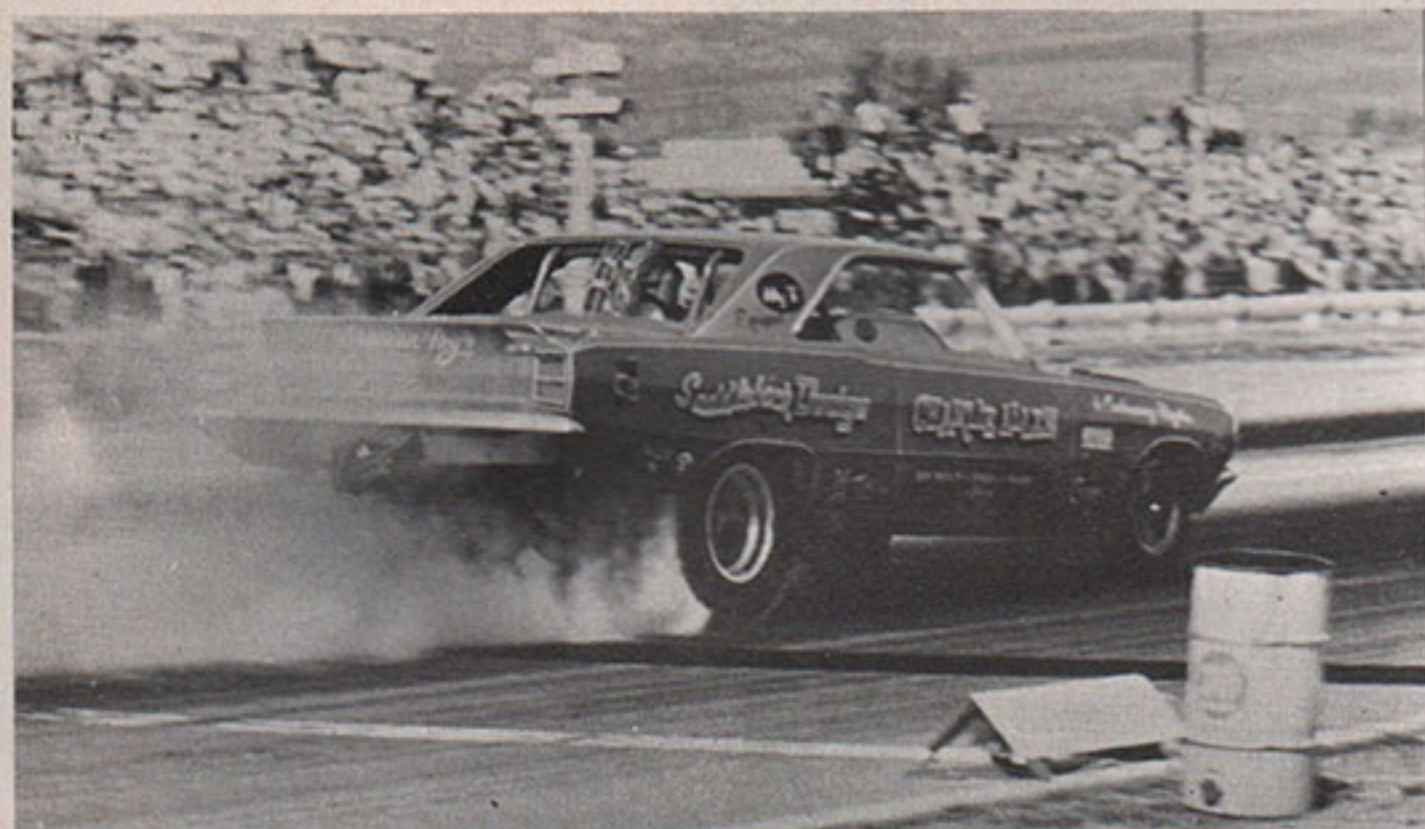
Barracuda « Funny
car » à moteur
arrière dans un
spectaculaire et
éclatant
wheelstand.

Altered coupé,
Topalina à moteur
chevrolet 7,2 l
compresseur...

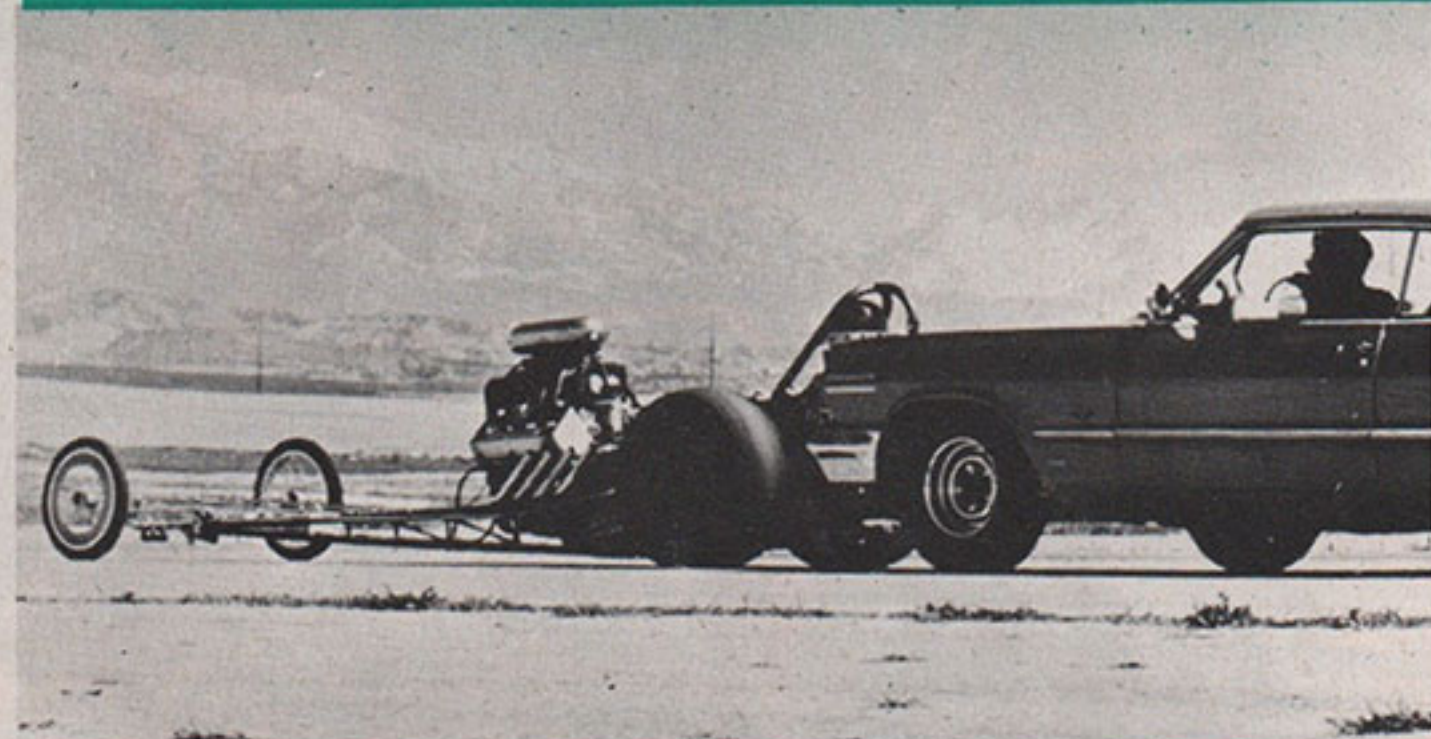


Riverside.
Top fuel
sur la ligne.

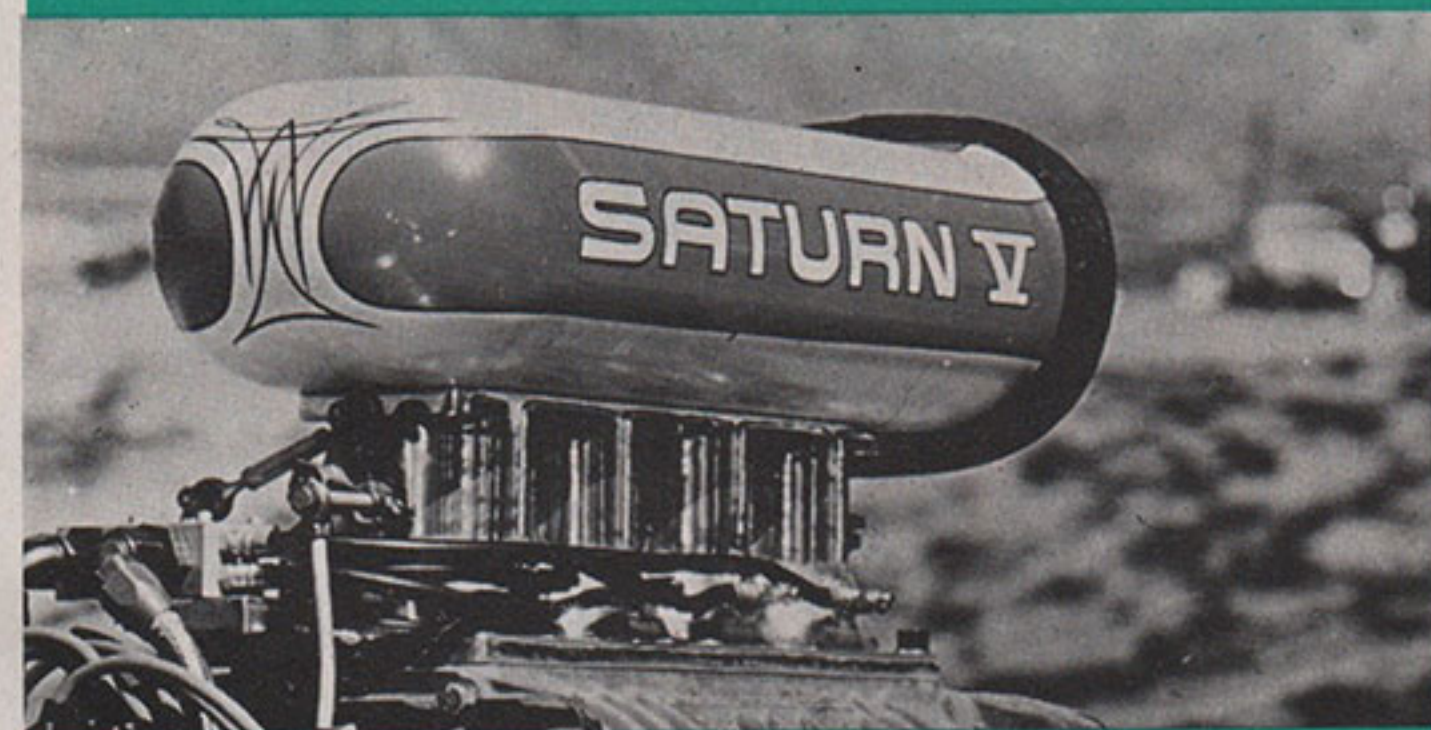
DRAGSTERS GO!



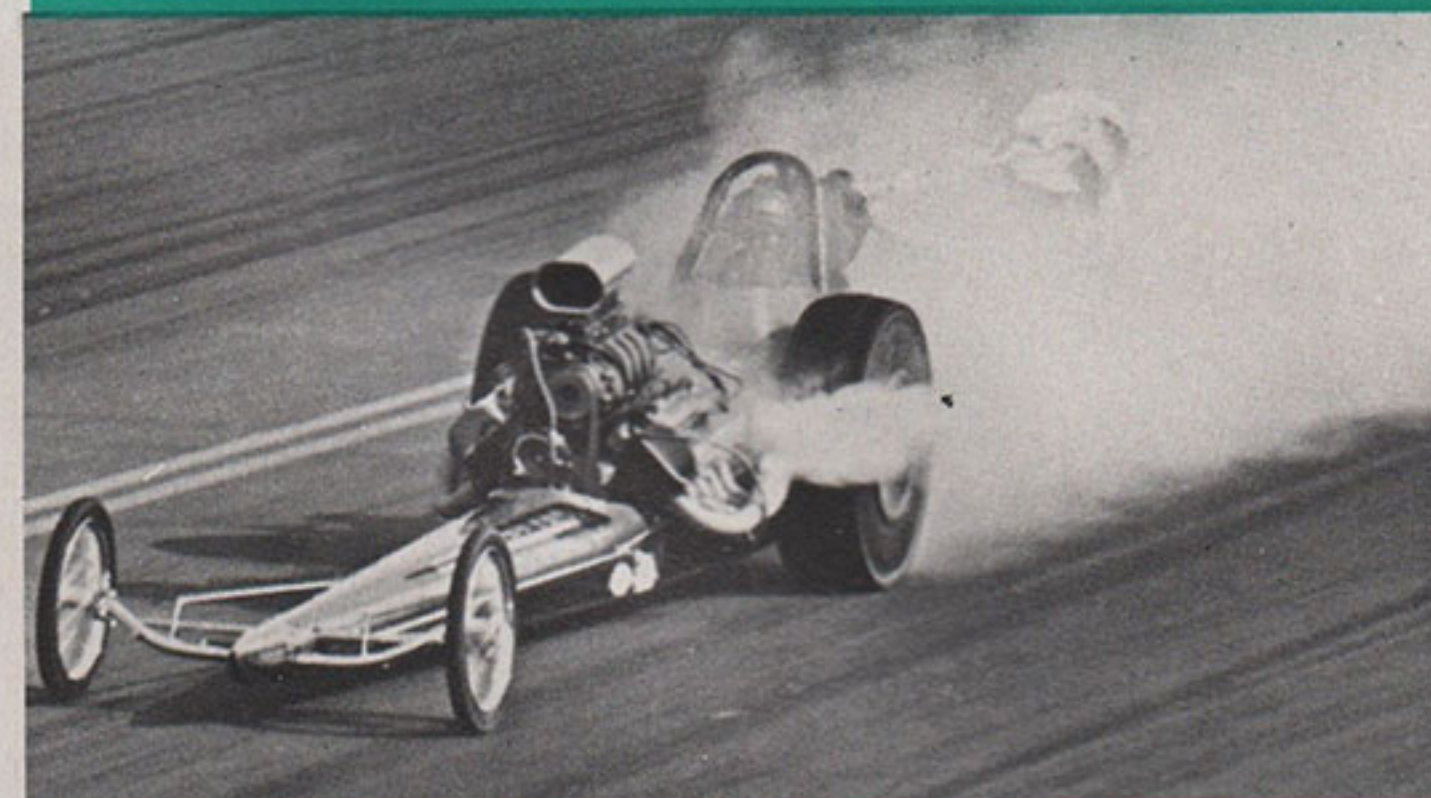
Charlie Allen décolle puissamment son Funny Car de la ligne. Le calage bizarre de la suspension est destinée à surélever le centre de gravité pour augmenter l'adhérence du train arrière au départ, alors que le nez plongeant doit empêcher l'engin de décoller à haute vitesse (plus de 300 km/h).



Départ à la poussette, en route pour un nouveau run à Riverside.



Une prise d'air dynamique surmonte les impressionnants injecteurs d'un moteur de rail sans compression.



Une belle explosion de moteur sur la ligne d'arrivée dans une enveloppe de parachute.

pilotes sont devenus professionnels, mais les amateurs sont restés les plus nombreux compétiteurs et le système de classes leur laisse toujours une chance de gagner. Car on peut faire courir n'importe quoi sur un strip : il n'y a pas moins de 94 classes reconnues par le NHRA pour les compétitions de dragsters, allant de la voiture pratiquement de série au « All Out » Top Fuel AA, en passant par toute une série de monstres plus ou moins modifiés. Inutile de dire que l'annexe J est squelettique à côté de l'épaisse bible que les Commissaires Techniques ont sous le bras au moment des vérifications et qu'il est bien difficile de s'y retrouver au milieu de ces 94 classes et sept catégories...

Cela n'a d'ailleurs aucune importance, car l'organisation des courses est des plus simples : le principe même de la compétition entre deux voitures qui avait donné naissance au « Dragstérisme » est conservé.

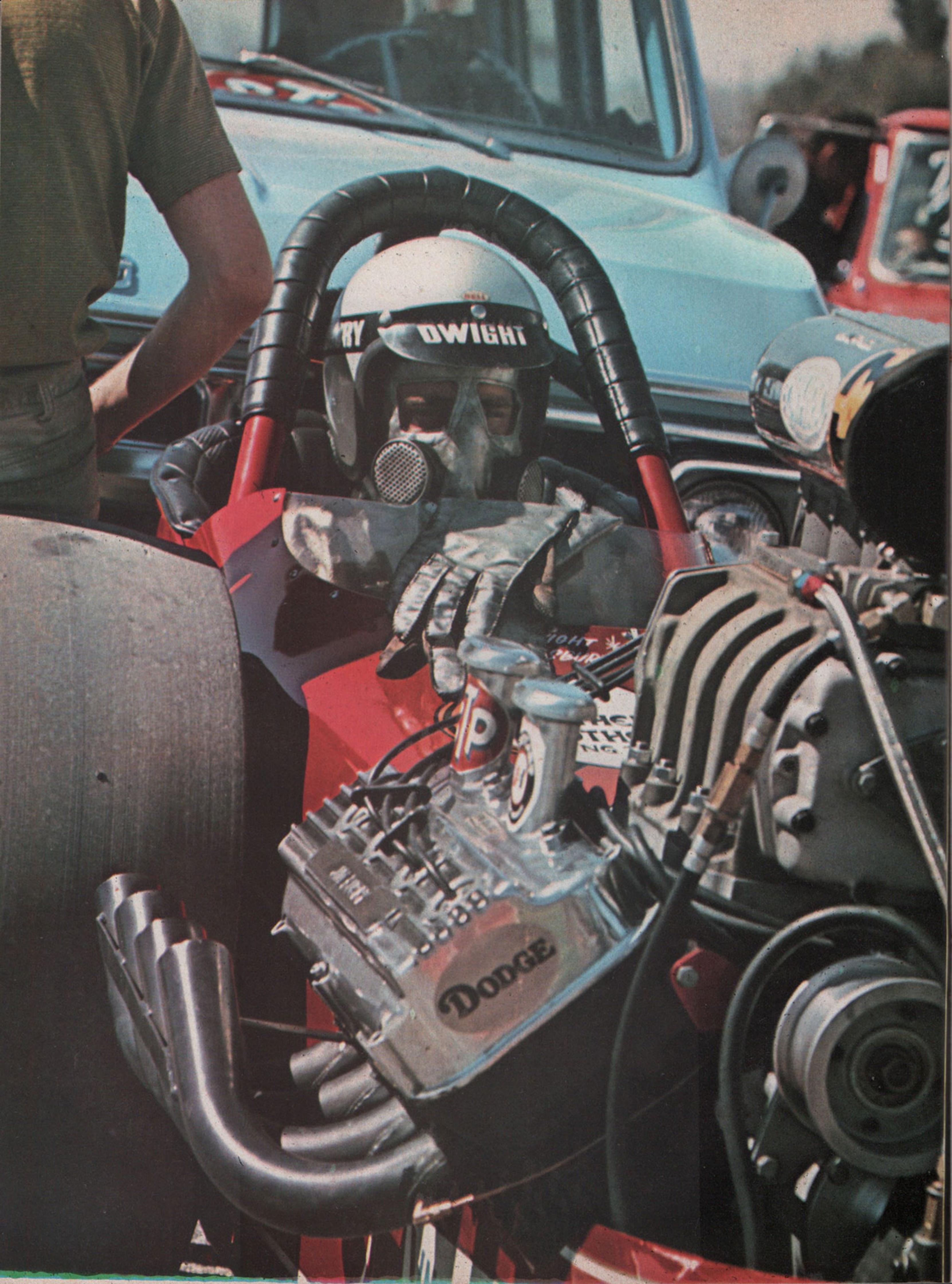
Les strips sont, si l'on peut dire, à deux voies, chaque couloir étant muni de l'équipement de chronométrage complet. Deux voitures partent ensemble de la ligne de départ, le premier aux 400 m gagne la manche, le « Run », le vaincu est purement et simplement éliminé.

Dans chacune des catégories supérieures : Top Fuel, Top Gas et Funny Cars (Top Fuel et Gas sont aussi appelés en raison de leur châssis arachnéen et non carrossé « rails » ou « slingshots ». Fuel signifie carburant libre, Gas signifie essence) on organise, suivant le nombre d'engagés et de qualifiés une compétition qui ressemble à un tournoi de tennis 1/16 de finales, 1/8, 1/4, 1/2 et finale qui détermine le vainqueur du meeting.

On procède donc à des rencontres par élimination dans chacune des nombreuses classes existantes, puis les vainqueurs règlent leur compte dans leur catégorie. Ceci n'est pas la partie la moins spectaculaire des courses de drags : les voitures se mesurent toujours deux par deux, mais comme elles appartiennent à des classes différentes, et ont donc souvent des performances très dissemblables, on leur donne un départ avec handicap. Ce dernier est calculé à partir des records nationaux de classe ce qui rétablit l'équilibre. Si les records diffèrent, par exemple, de 1''23, un dispositif spécial permet d'allumer l'Arbre de Noël du côté de la voiture la plus lente avec 1''23 d'avance sur celui de son adversaire. Le conducteur de la voiture rapide piaffe d'impatience en voyant son concurrent s'éloigner de plus en plus vite et très souvent la tentation est trop forte : il allume le « redlight », c'est-à-dire qu'il vole le départ, et c'est l'élimination instantanée. Sinon, on voit l'avance de l'escargot fondre progressivement, le suspense restant total jusqu'à la ligne d'arrivée. De toute façon le public se lève et hurle son approbation ou sa désapprobation.

Comme vous le voyez, cela suppose, même pour une réunion de moyenne importance, un nombre impressionnant de runs, donc une organisation impeccable et fonctionnant à toute allure : les runs se succèdent à moins de 30'' d'intervalle.

Pas question de caler à proximité de la ligne ou de n'être pas prêt : le délai de grâce est inconnu. Les autres attendent derrière et cela fait aussi partie de la règle du jeu. Dès que deux voitures ont passé la ligne d'arrivée et, après avoir ralenti, sont sorties du strip par la route de retour, le départ est donné aux deux suivantes qui ont déjà été alignées dans les cellules photoélectriques de la ligne de départ. Inutile de



RY DWIGHT

DODGE

IGHT
R

THE
TAK
196

dire que le personnel est entraîné ! Un starter sur la ligne déclenche la séquence de départ, ou le count-down si vous préférez. Son assistant fait déjà approcher les voitures suivantes. Dans la tour, l'équipe de chronométrage de trois ou quatre personnes affiche les handicaps, remet les compteurs à zéro, note les temps et les vitesses, manipulant autant de fiches qu'il y a de concurrents et lisant le numéro de la voiture, sa classe et le record national correspondant peint en blanc sur une vitre latérale, les « décals » et autres inscriptions publicitaires ne laissant guère de place ailleurs.

Un circuit spécial met en liaison la tour et le parc où les pilotes apprennent dès leur retour leur temps, celui de leur adversaire et, s'ils ont gagné, l'heure de leur prochaine série. Derrière les chronomètres se tient le speaker officiel que le fait de mâcher son chewing-gum n'empêche nullement de parler haut et fort et le directeur du meeting qui synchronise les opérations. Tout ce monde est coiffé du casque téléphonique et muni d'un ou plusieurs micros pour communiquer qui avec le parc, qui avec la ligne d'arrivée ou de départ : un vrai-régal de voir l'efficacité d'une telle organisation mettant en jeu si peu de personnel.

Mais, côté concurrents, il se déploie aussi une agitation fébrile derrière la ligne de départ où les équipes mettent la dernière main aux voitures et dans le parc où l'on essaie souvent de réparer l'irréparable. Ces extraordinaires moteurs de rails et de Funny Cars, et leurs transmissions, sont toujours à la limite de l'explosion ! Disons que pour les fanas de ce genre de chose il y a deux zones privilégiées : les 50 premiers et les 50 derniers mètres du strip. Au départ, les incidents les plus fréquents sont les ruptures de transmission, demi arbres broyés, ponts AR édentés. J'en ai vu au démontage dans lesquels il ne restait plus que les axes de satellites, et... pas mal de limaille. On peut aussi voir ces rares mais fantastiques incendies de transmission sur les Funny Cars. C'est que, tout simplement, la puissance développée est telle que si le carter de boîte lâche, l'huile du convertisseur de couple prend instantanément feu tout en étant projetée alentour par la force centrifuge. Vers la ligne d'arrivée, c'est en général différent. Là, le moteur est à la limite d'un surrégime difficilement contrôlable, puisqu'il dépend essentiellement du patinage des roues. La moindre erreur de dosage, et-c'est l'explosion; souvent celle du compresseur, qui tourne à plus de 10.000 t./mn, ce qui a pour conséquence un carnage mécanique indescriptible : blocs perforés, carrosseries de Funny Cars transpercées... En général, toute l'huile se vaporise en un fantastique nuage de fumée bleue qui voile la scène du désastre. On a même vu, assez récemment, des embrayages éclater sous l'effet de la force centrifuge, découpant littéralement le châssis en deux ! Heureusement, maintenant, des carters blindés limitent le danger de tels accidents. Quand on songe que ce genre de chose se produit souvent à plus de 300 à l'heure, on ne peut que tirer son chapeau à ces pilotes qui gardent le contrôle de leur engin enveloppé de fumée. Lorsque pareil inconvenient arrive, une seule chose à faire : ouvrir instantanément le parachute dont la traînée stabilise la trajectoire tout en diminuant la vitesse d'une façon formidable. En réalité les seules pertes de contrôle définitives se produisent à l'accélération et le système de rails protecteurs, roll bar, harnais etc... à maintes fois prouvé son efficacité. Mais quel dommage de voir un de ces merveilleux Funny Cars réduit à l'état d'épave.

Enfin, et comme il y a toujours une part de chance, disons qu'un boulon de bielle peut lâcher n'importe quand, transformant instantanément en écumoire ce qui était un bloc de sept litres... Mais, tout n'est pas toujours aussi dramatique, sinon le combat se terminerait faute de combattants. Les mécaniciens de rails ou de Funny ont en général trente minutes pour préparer la voiture pour le run suivant, à moins que le moteur n'ait explosé alors que le pilote passait en vainqueur la ligne d'arrivée. Cela leur laisse juste le temps de vidanger l'eau du bloc pour le faire refroidir, de vérifier l'huile, la transmission, de refaire le plein d'explosif, de vérifier la tension de la courroie de compresseur, et surtout de refaire le jeu des culbuteurs. Et il faut encore démonter les bougies, leur jeter un coup d'œil ainsi qu'aux têtes de piston (pour voir

DRAGSTERS GO!

si la richesse est correcte), éventuellement modifier aussi quelques gicleurs, vérifier les précieux pneus (175 \$ la paire, ils font de six à douze runs), replier le parachute. Il est déjà temps de se faire pousser sur la ligne de départ.

Un dernier coup de chiffon en attendant son tour et on reprend le cérémonial de départ : combinaison, cagoule, bottes, gants, casque, poussette, pression d'huile O.K., magneto. Puis tout s'accélère : le drag s'approche de la ligne. Il faut que le départ soit donné moins de 20" après le démarrage du moteur, sinon les culasses chauffent trop et il y aura des ennuis de soupapes et de piston. Prestaged, staged, 5, 4, 3, 2, 1, GO. Deux nuages de fumée bleue, un bruit dément, une foule survoltée qui hurle tout en se bouchant les oreilles. Une lampe s'allume, là-bas au bout du strip, et la tension retombe aussi vite qu'elle était montée, mais pas pour plus de trente secondes : déjà deux autres rails s'approchent...

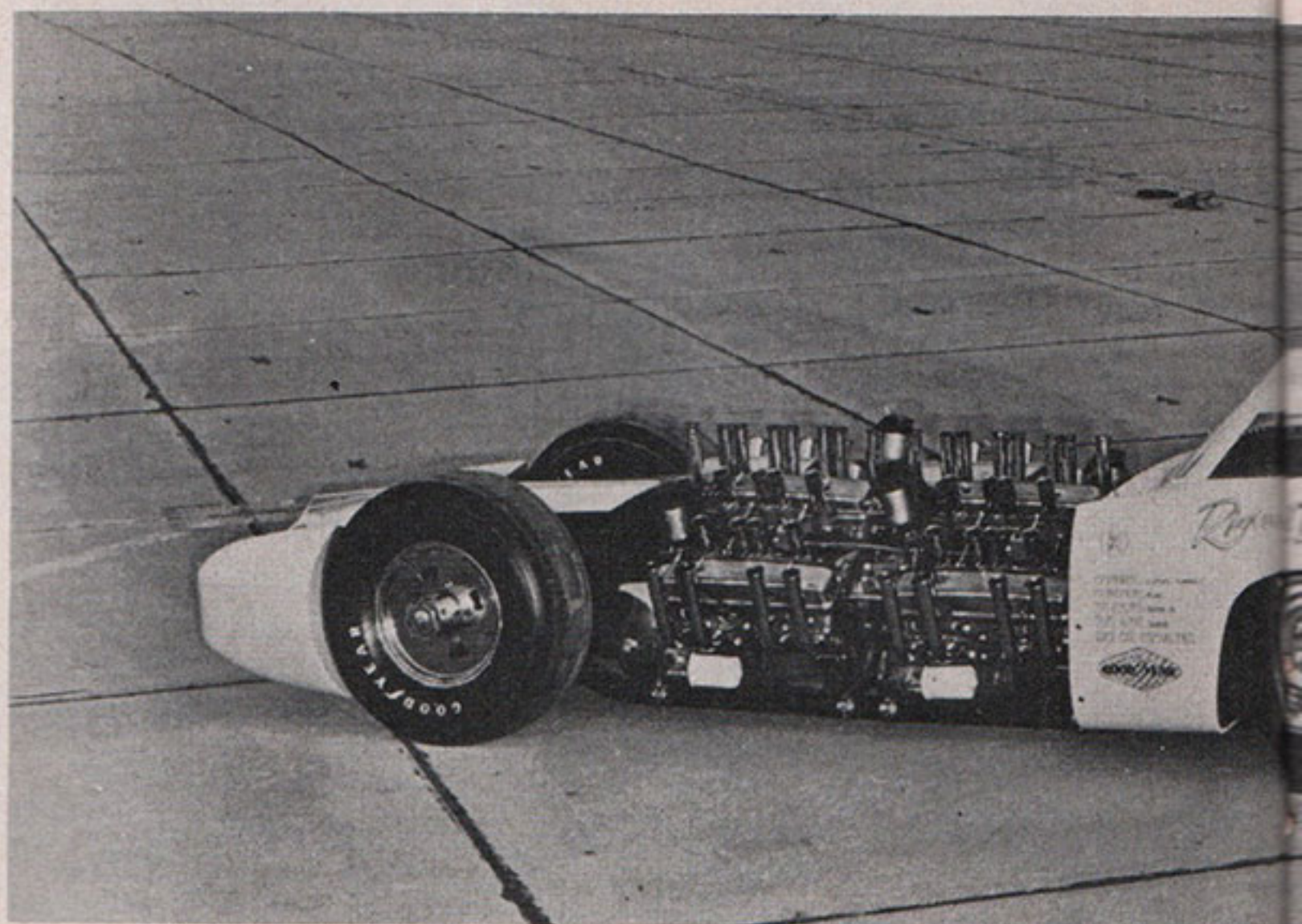
Mais, le summum, c'est le Funny Car : leur boîte automatique avec marche arrière leur permet de faire deux essais, deux « burnouts » pour tâter l'adhérence du strip. Le moteur est démarré avec une batterie auxiliaire (pas de poussette) vingt mètres avant la ligne on nettoie les pneus selon une technique que vous ne pourrez hélas pas employer sur votre R8G : 1/2 litre de Clorox (sorte d'eau de javel du commerce) est versé sur le bitume juste devant chacune des roues AR. Le pilote avance un peu. Un coup d'accélérateur en première, les roues patinent une seconde dans cette mare et le précieux liquide décape la gomme chaude, augmentant son adhérence. Chacun avance vers la ligne, le « ralenti » faisant tressauter chaque voiture sur ses suspensions et, d'un coup, un bruit énorme, délirant, démentiel, et un fantastique nuage de fumée : l'un des pilotes vient de faire son premier essai de départ sur vingt mètres, pour essayer l'adhérence du strip et faire chauffer la gomme. Son collègue en fait autant. On recule, on recommence. Tout le monde s'agite beaucoup, dans un bruit indescriptible. Il faut guider le pilote qui recule car la visibilité vers l'arrière est... réduite, et puis comment tourner la tête dans ce harnachement ? La fumée des burnouts se dissipe, on s'approche, Prestaged, Staged. Le régime des moteurs monte, monte et GO. Sans faire fumer les pneus, merci au convertisseur de couple et à la boîte hydraulique, ils se ruent, en se dandinant un peu d'un côté à l'autre de leur couloir, vers le bout du strip, vers la fin de ce quart de mile. Double corolle de parachutes.

En plus de toutes les berlines et coupés plus ou moins modifiés, se mesurent sur les strips les monstres spéciaux qui sont un peu les Formules libres ou les Formules 1 du drag, les dieux du strip. Les deux catégories les plus spectaculaires et les plus populaires sont les Top Fuel AA et les Funny Cars. Vous avez vu des photos des deux : des monstruosité différentes mais des moteurs identiques. C'est toujours un gros V8 de sept litres dont le bloc et les culasses sont de série, ou du moins des dérivés, mais il y a de la pièce spéciale : vilebrequin sur paliers à quatre boulons, pistons, bielles, arbres à cames, soupapes, culbuteurs. Ces éléments sont capables de résister à 1500 CV et plus de 8.000 t./mn pendant quelques secondes... L'engin est surmonté d'un énorme compresseur à engrenage du genre Rootes, mais a quatre palettes si j'en

DRAGSTERS GO!

ai bien jugé... par les débris de rotor qui jonchaient la piste après un run malheureux. En haut, une prise d'air dynamique, et en avant, la grosse courroie qui entraîne le compresseur avec une surmultiplication de 1,1 à 1,2. L'échappement est des plus libres : huit tubes recourbés vers le haut crachent indifféremment fumée ou flammes. Très souvent le graissage est à carter sec et il n'y a pas de radiateur d'eau. Le moteur ne tourne guère plus de trente secondes consécutives aussi le contenu du bloc s'avère suffisant. Pourtant, par mesure de sécurité, certains constructeurs augmentent la capacité du circuit en ajoutant un réservoir d'eau de sept à huit litres à l'avant. Enfin le carburant, dit Fuel, est à base de nitrométhane (CH_3NO_2) et de méthanol (aux USA l'essence s'appelle gas). L'utilisation de 80 % de nitrométhane permet de doubler la puissance par rapport à l'essence, mais pose quelques problèmes de dosage. Certains pilotes ont essayé il y a quelques années de doper ce mélange avec quelques % d'hydrazine (carburant de fusée !). Hélas le résultat était imprévisible et si c'était parfois la victoire, c'était beaucoup plus souvent l'explosion totale du moteur, phénomène spectaculaire mais ruineux. Avec ce carburant, et en raison de la présence du compresseur, le taux de compression du moteur doit être gardé très bas, de l'ordre de six à sept, mais par contre le mélange doit être très riche : il faut compter dix à quinze litres par run. Inutile de dire que les pompes sont largement dimensionnées, et le fuel est directement injecté par de véritables rampes d'arrosage placées au dessous du compresseur. En dessous de lui, se trouve une espèce de chambre d'admission, commune aux huit cylindres, et agrémentée d'autres injecteurs, plus petits (ou moins gros), destinés à corriger l'homogénéité du mélange et que l'on modifie après lecture de la couleur des bougies et des têtes de piston ! Comme en Californie on court très souvent la nuit, la couleur des flammes sortant de l'échappement donne aussi une bonne indication de richesse : rouge sombre, trop riche; flamme presque incolore, réglage trop pauvre. De toutes façons si les flammes disparaissent dans la partie finale du run, il n'y a plus qu'à commander un nouveau jeu de pistons.

Dans le cas des Top Fuel, les Rails, les vrais drags, cet ensemble moteur est monté sur un châssis tubulaire à l'empattement démesurément long, de quatre à cinq mètres, et dépourvu de suspension. A l'avant deux roues, genre landau d'enfant, montées avec une chasse variant de quarante à quarante-cinq degrés, sur un essieu rigide faisant un mètre vingt de voie. A l'arrière les deux roues aux pneus énormes, ventrus, tout plats, très peu gonflés, dotés d'un fabuleux pouvoir d'adhérence, sont également montées sur un essieu rigide solidement boulonné au châssis, et encadrent étroitement le cockpit, la voie n'étant que de soixante-cinq centimètres. Poids total... moins de 600 kg, moins qu'une Alpine 1440cc et... 1500 CV !



LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES

La répartition des voitures dans les différentes classes d'une catégorie dépend :

- De la présence ou non d'un compresseur (dans les catégories où il est autorisé).
- De l'utilisation du « fuel » ou du « gas » comme carburant.
- Du rapport poids/puissance annoncé par le constructeur dans les catégories « Stock » ;
ou du rapport poids/cylindrée dans les autres catégories.

Catégorie	Classes	Caractéristiques
DRAGSTERS	12	« Rails » gassers ou fuelers avec ou sans compresseur. Les rois sont les Top Fuel AA/F
COMPÉTITION ALTERED	3*	7 Carrosserie modifiée sur châssis libre Fuel ou gas avec ou sans compresseur
MODIFIED	4	Comme nos GT spéciales, mais le compresseur est autorisé
SPORTS CARS STREET ROADSTERS	4	Des Altered, mais équipées de phares et de garde-boue souvent... symboliques
GAS COUPÉS et SEDANS	11	Carrosserie de série, en général style Topolino ou Ford d'entre les 2 guerres, modifications de châssis autorisées (Trains AV et AR) mais moteurs pratiquement libres : gas seulement mais compresseur autorisé
MODIFIED PRODUCTION	6	Comme les Stocks, mais on peut monter 2 carburateurs quadruple corps, changer les rapports de transmission et quelques autres bricoles
EXPERIMENTAL STOCK	9	Très spécial : Les FUNNY CARS appartiennent à cette catégorie
STOCK CARS	34	Analogues aux Tourisme améliorées
STOCK SPORTS CAR	4	Analogues à nos GT

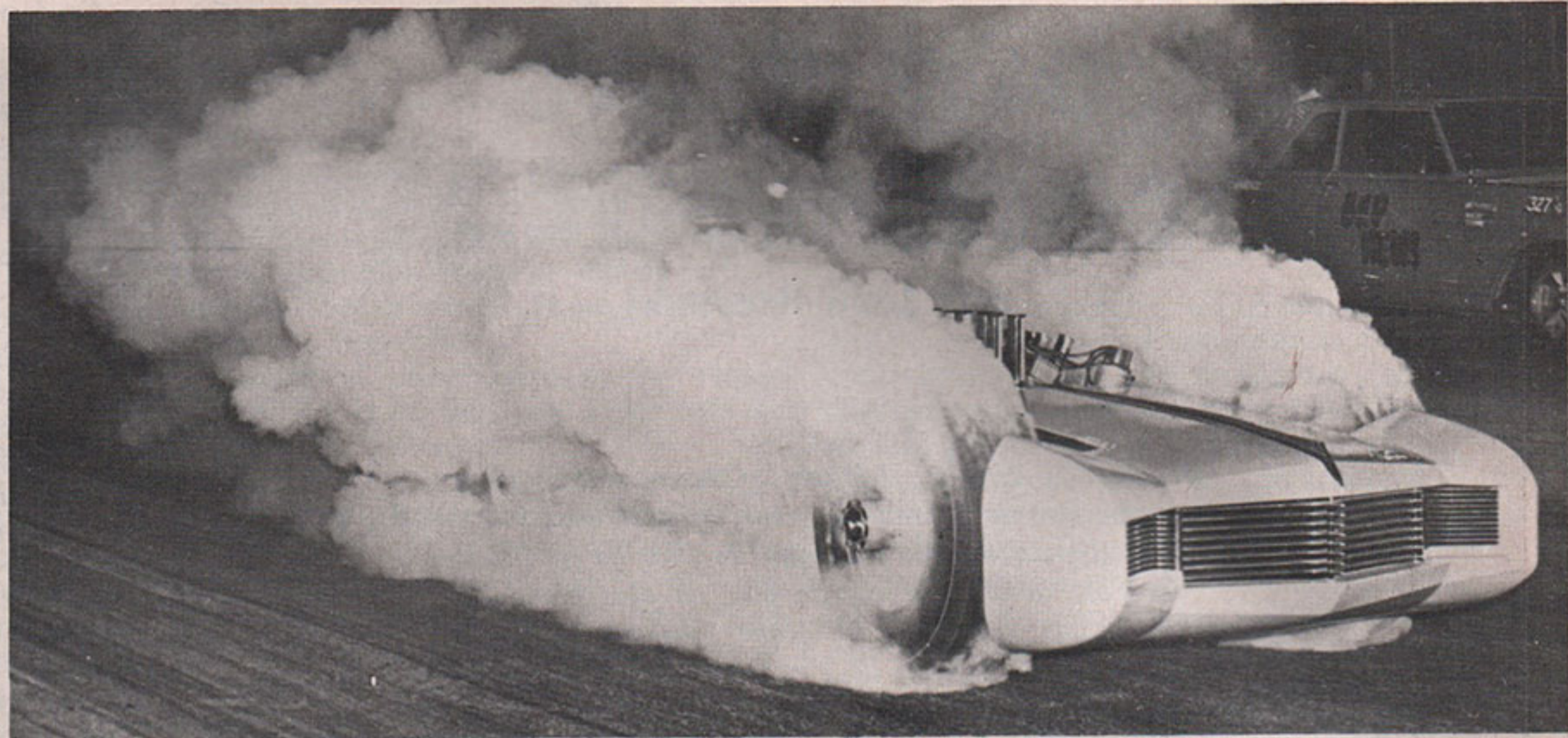
* Chassis et carrosseries expérimentales avec ou sans compresseur.

Ces 94 classes sont regroupées pour les compétitions en 7 catégories dites « Eliminator » : TOP FUEL et TOP GAS pour les classes supérieures des Dragsters à qui on donne un départ simultané, puis COMPÉTITION, SUPER, STREET, SUPER STOCK et STOCK, pour lesquels on utilise le départ avec handicap.

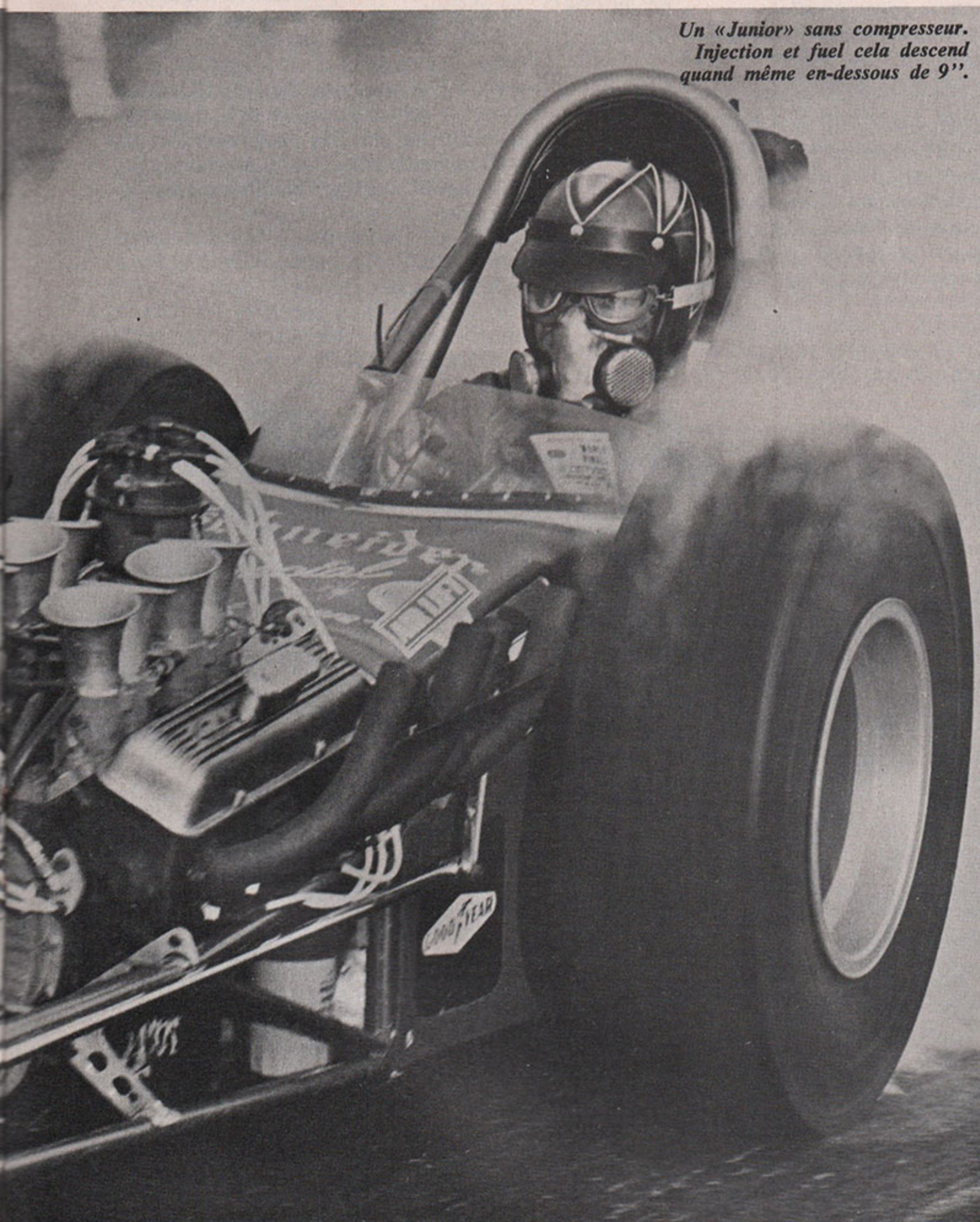
Enfin les FUNNY CARS constituent une catégorie à part.



Tom McCourry.
Buick Riviera à l'arrêt.



Tom McCourry. Special Buick Riviera sur la ligne de départ.
Quatre moteurs V8 expliquent le nuage de fumée.



Un «Junior» sans compresseur.
Injection et fuel cela descend
quand même en-dessous de 9".

Petit glossaire à l'attention des apprentis Drag-Men

- gasser** = drag utilisant l'essence (gas)
fueler = drag utilisant le fuel (nitrométhane-méthanol)
e.t. = elapsed time — temps sur le 1/4 de mile départ arrêté
all out = tout dehors — une R8 Gordini all out devrait faire dans les 140 CV
run = une manche sur 1/4 de mile
slingshot = lance pierre
red light = lampe rouge, départ volé : vous transforme instantanément de vainqueur potentiel en perdant définitif
prestaged et staged = pré-position de départ et position de départ
burn out = essai de démarrage, destiné à faire chauffer la gomme et à dissimuler la ligne de départ dans un épais nuage de fumée.
flame suit = l'épaisse combinaison de protection contre huile brûlante
sponsor = les généreux donateurs qui vous ont honoré d'un contrat
decal = l'affichette publicitaire des susnommés
engine swap = l'échange de moteur qui doit vous faire gagner
Beetle, Bug = Scarabée, punaise. En Europe coccinelle ou VW
speed in the trap = voir texte
wheelie, wheelstand = ce qui se passe quand on sous-estime l'adhérence du strip ou des pneus
tear down = déshabillage, démontage. Inspection technique du NHRA. Tear veut aussi dire larme!
Count down = depuis qu'on lance des fusées à Cap Kennedy vous devez savoir ce que c'est...
1 mile = 1609 m et quelques centimètres
1/4 mile = 402 m et quelques centimètres
60 mph = 96 km/h et des poussières
100 mph = 160,9
200 mph = 321,8 ect.
Pomona, Long Beach, Irwindale, etc., villes de l'agglomération de Los Angeles
L.A. = Los Angeles, pour les intimes
1 \$ = 5,7 francs (pour l'instant)
1800 \$ = 1 million ancien

courir, oui mais comment ?

par José Rosinski

Jeunesse... Argent... Métier... Courses automobiles...

Autour de ces quatre facteurs, rarement accordés entre eux, se cristallise l'espoir.

*C'est devenu un lieu commun de dire qu'en France,
le sport automobile est de plus en plus populaire.*

*Que, chaque jour, davantage de jeunes garçons éprouvent l'envie,
si ce n'est le besoin, de s'exprimer volant en mains.*

*Pour répondre à l'assaut de cette « nouvelle vague »,
des formules dites d'initiation ou de promotion*

*— Coupe R8 Gordini, Formule Bleue, Volant Shell, Formule France principalement —
ont été imaginées, afin que les portes
soient aussi largement ouvertes que possible.*

*Mais comment réussir ou, tout au moins, comment un débutant doit-il faire
pour mettre toutes les chances de son côté ?*

*C'est ce que nous avons demandé à une nouvelle étoile du sport
automobile français, François Mazet, dont l'ascension fut météorique,
et qui a accepté de mettre son expérience toute fraîche
à la disposition des jeunes loups qui vont le lire.*

*Mazet se propose ici de faire gagner beaucoup de temps
et beaucoup d'argent aux candidats champions.*

*Vous comprendrez mieux que tenter de devenir coureur,
c'est en tout cas renoncer à la facilité et voir les choses en face, crûment.*

— Je suis un jeune. Je veux courir.
Comment commencer en partant de zéro ?

— Ça dépend. Prenons par exemple mon cas. Je me suis d'abord fait quelques amis dans les milieux sportifs. Un jour, Schlessler m'a conseillé de faire le Volant Shell. J'étais en effet plus intéressé par le circuit que par le rallye. J'ai suivi ce conseil, j'avais alors 24 ans. Je me demandais ce que je valais au volant, en réalité. Par ailleurs, j'exerçais déjà la profession d'assureur, et je n'envisageais pas de la négliger, encore moins de l'abandonner sans être sûr que je pouvais réussir dans la course. Dans ces conditions, si par exemple j'avais tout de suite acheté une voiture et effectué une saison avec les risques que cela comporte pour un néophyte, j'aurais dû sacrifier excessivement mon argent et mon temps, sans savoir si cela en valait la peine.

En revanche, la formule du Volant Shell a ceci d'excellent qu'elle permet à un débutant d'établir sa valeur sans lui faire perdre le moindre temps. En outre, sur le plan financier, on sait au départ, et avec précision, à quoi on s'engage.

— Mais il n'y a que peu d'élus au Volant Shell...

— Ça ne fait rien. En élargissant le problème, je suis sûr que même si on ne gagne pas, on n'a pas perdu son temps, car l'enseignement d'une bonne école de pilotage profitera dans la conduite rapide sur route.

— Donc, il faut avant de se lancer dans l'aventure passer par cette filière ?

— Absolument.



— **Mais les formules de promotion, coupe R8, F. Bleue, F. France?**

— Je suis persuadé qu'en 1970, la concurrence dans ces formules, comme dans celles qui sont plus élevées, sera encore plus dure, car le sport automobile attire de plus en plus de jeunes, et la base de recrutement s'élargissant aussi, l'élite est de plus en plus nombreuse.

— **Mais supposons qu'un jeune suive tes conseils, s'inscrive dans une école de pilotage, semble doué, mais échoue au concours final. Que doit-il faire s'il veut persévérer?**

— Choisir une formule monoplace de toutes façons, et la F.F. de préférence. Monoplace, pour profiter directement de l'enseignement qu'il vient d'acquérir. Je crois qu'à ce stade, sans aucune expérience, le fait d'avoir été bon en monoplace-école n'indique pas que cette valeur sera immédiatement transposable au volant d'une R8G par exemple.

— **Cela semble paradoxal, car on pourrait croire qu'un débutant sans expérience éprouverait moins de difficultés à être dans le coup et à entretenir une voiture de série qu'une monoplace.**

— Je crois que c'est le contraire, et qu'en l'espèce, la compétition au niveau Coupe R8 exige plus d'astuces et de connaissances techniques pour la préparation qu'en exige la F. France. A mon avis, pour une première saison, un débutant ne peut raisonnablement espérer remporter l'une ou l'autre. Disons que s'il est doué et s'il s'organise bien, il peut terminer dans les cinq premiers du classement général. Et je pense qu'il est plus rentable pour l'avenir de se classer 5^e du critérium F. F. que 5^e de la Coupe R8G.

— **Soit. Mais il existe deux formules monoplaces, en plus de la Coupe R8. Quels sont les éléments qui doivent déterminer le choix?**

— L'élément primordial, c'est l'argent. En F.F., je pense que pour pouvoir faire une bonne saison, c'est-à-dire mettre tous les atouts de son côté, il faut réunir au départ une somme de 50.000 F. Ça paraît élevé, mais je crois que c'est le minimum. En effet, par principe, je suis opposé à l'achat d'une monoplace d'occasion. Ceci risque d'être une source d'ennuis supplémentaires qui handicaperont encore plus un débutant qu'un pilote expérimenté. La voiture neuve coûte 27.000 F. environ T.T.C. Une bonne préparation du moteur revient à 4.000 F. Un moteur de rechange, moins affûté mais permettant en cas de casse du premier de participer et terminer une course est indispensable. Chiffrons cette dépense à 4.000 F. aussi. On en est déjà à 35.000 F. Il faut une remorque (1.000 F.) et une voiture de trait qui ne rentre pas vraiment dans ce budget. L'outillage nécessaire et les pièces de rechange peuvent être estimés à 3.000 F. environ. Nous sommes presque à 40.000 F. Et j'ai parlé de 50.000 F. Pourquoi cette différence? Parce que si on a un accident, ou une succession d'ennuis mécaniques sérieux en début de saison, il faut être sûr d'être en mesure

de continuer, de pouvoir réagir instantanément. Autrement, la perte est totale. Si l'on ne peut compter sur 50.000 F., il est préférable de renoncer à la F.F. et de se rabattre sur la Coupe R8, qui exige un budget plus modeste, mais qui ne doit cependant pas être évalué à moins de 30.000 F. Quant à la F. Bleue, je n'y suis guère favorable, car si elle paraît séduisante sur le plan financier, elle ne prouve rien sur le plan sportif. Donc, ses débouchés sont bouchés!...

— **Ainsi, si on n'arrive pas à réunir 30.000 F., il ne faut pas à ton avis se lancer dans la course?**

— A mon avis, non. Dans ce cas, je préconise de tenter un nouvel essai au Volant Shell. Il faut se souvenir que celui-ci ne coûte que 3.000 F., plus les frais de déplacement. Et si l'on échoue à nouveau, c'est qu'on n'est pas fait pour devenir coureur automobile.

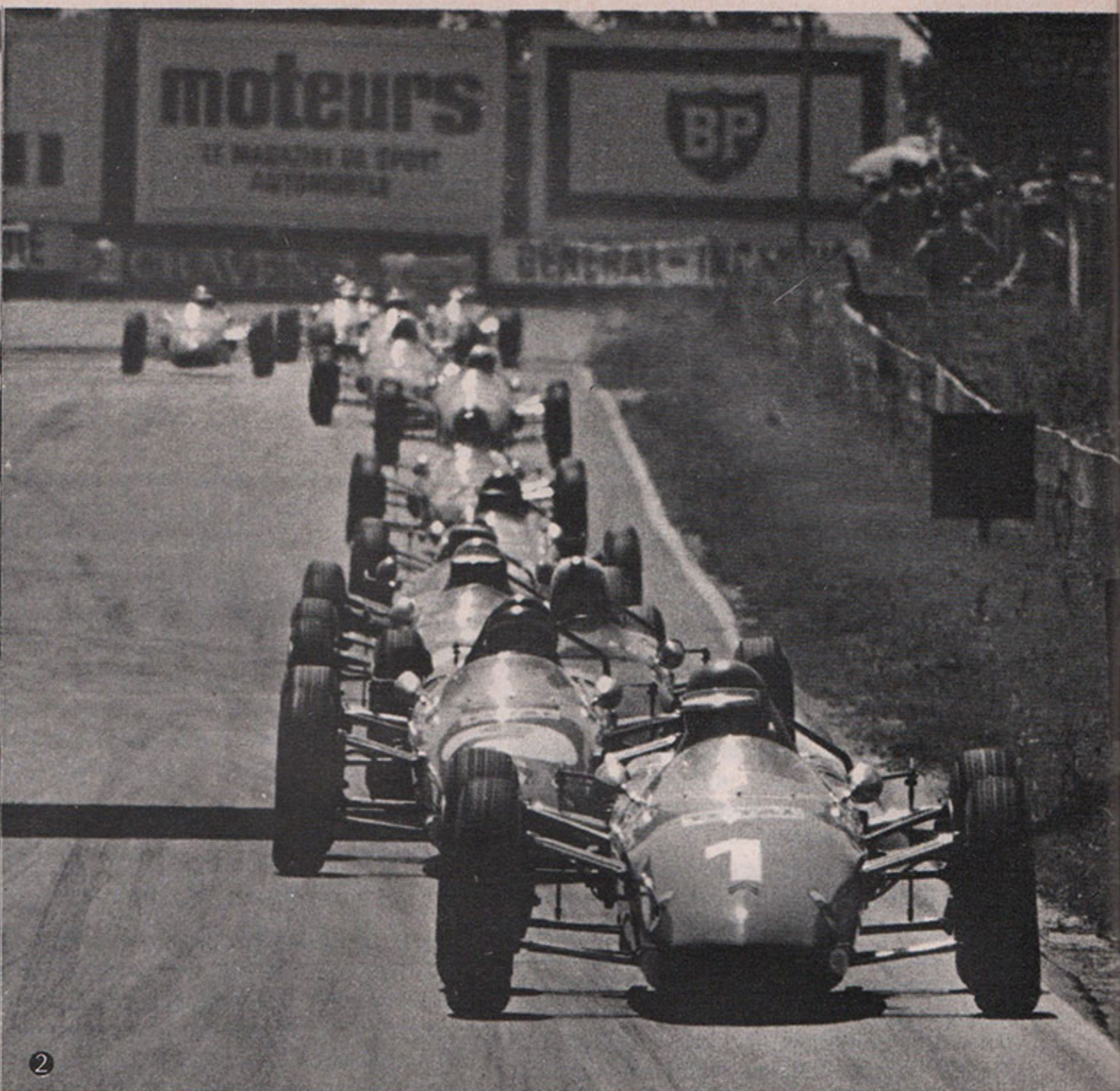
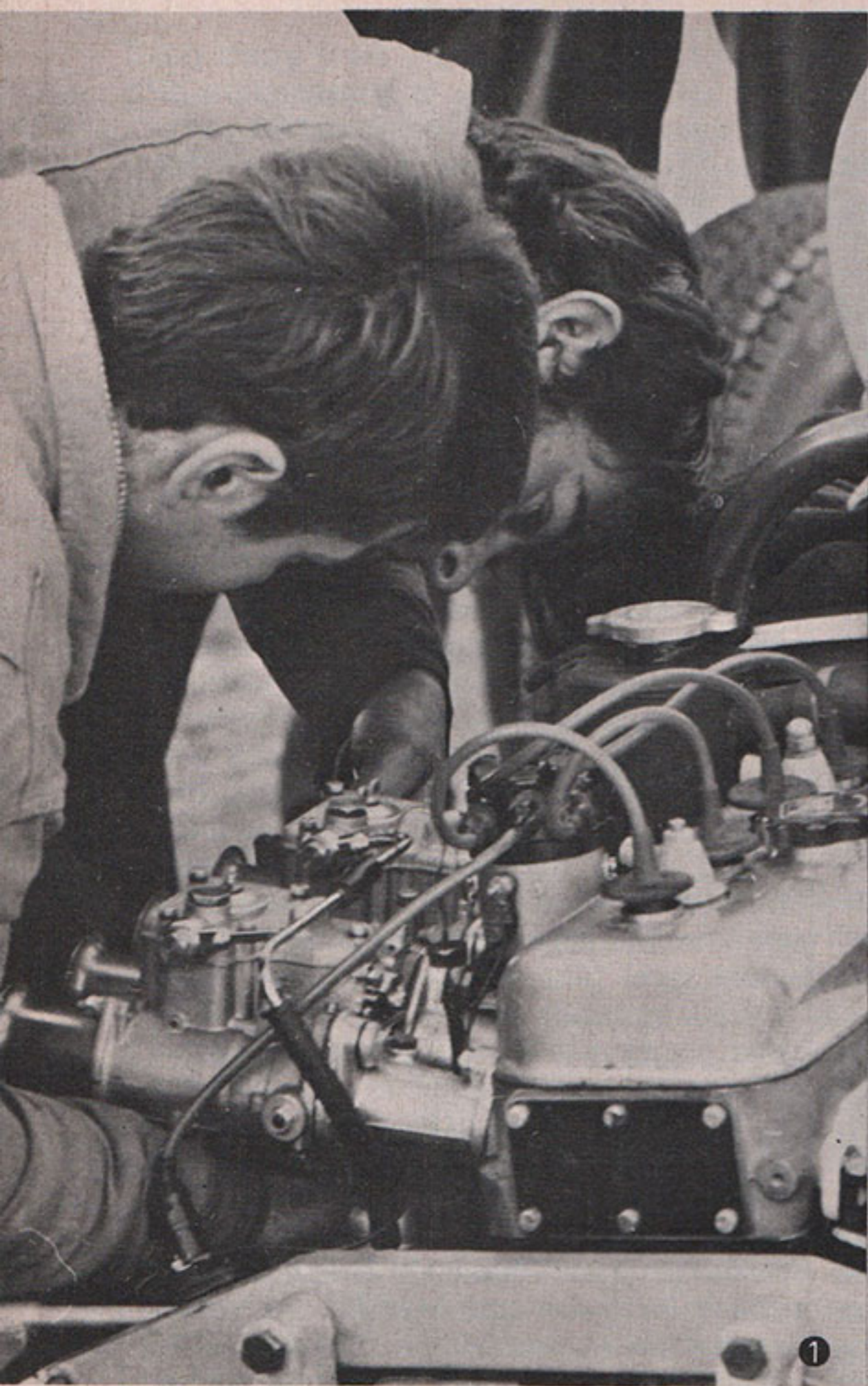
— **Mais tu disais tout à l'heure : il est indispensable de bien s'organiser. Supposons qu'un jeune achète une monoplace, de F.F. par exemple, que doit-il faire, prévoir, etc...**

— Il y a d'abord le problème du choix de la voiture, une fois que les fonds sont réunis comme nous l'avons dit plus haut. Le critère le plus important, c'est de choisir la marque dont le constructeur vous aura assuré les perspectives d'accord les plus sérieuses au point de vue technique et entretien. Donc, première indispensable démarche, faire la connaissance des principaux constructeurs et voir avec eux dans quelle mesure l'un ou l'autre sera plus disposé à vous suivre, à vous aider en cas de pépin, et à vous conseiller. Ceci dit, je ne crois pas qu'un débutant ait intérêt à choisir une marque

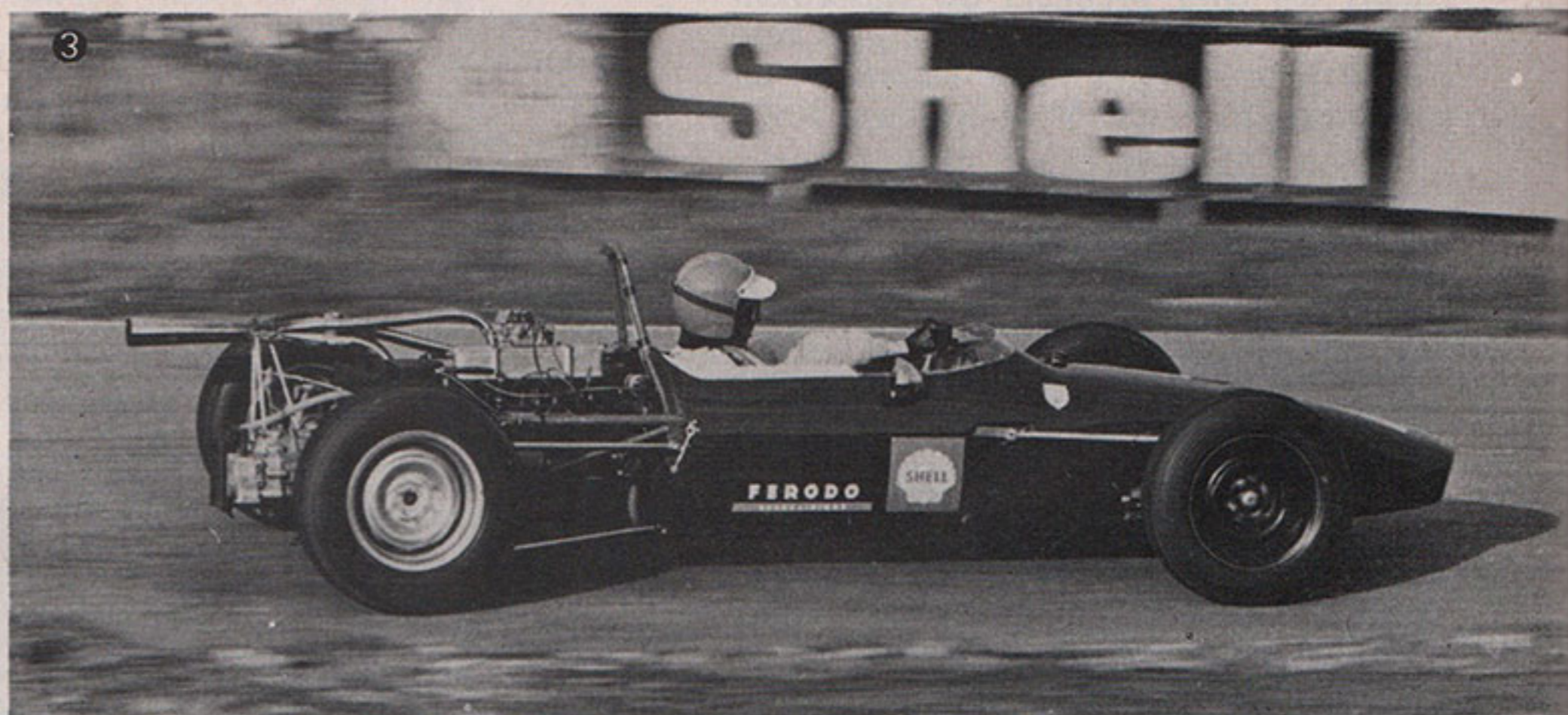
qui ne soit pas connue, ou n'ayant pas fait ses preuves dans la construction de voitures-clients. Un constructeur artisanal autorise certainement un contact plus étroit, mais la garantie de disposer d'un châssis compétitif n'est pas forcément assurée, et il ne peut donc s'agir dans ce cas que d'un pari. Pari qu'un débutant n'a à mon sens pas le droit de faire.

Il faut donc rechercher un terrain d'entente avec les projets d'organisation d'un constructeur établi. Parmi ceux-ci, on choisira toujours de préférence celui qui ne fera pas courir une équipe officielle. Dans ce cas en effet, le constructeur devient par la force des choses un concurrent de plus. Toutes les modifications qui interviennent en cours de saison sont ou bien exclusivement réservées aux voitures d'usine, ou bien répercutées très tard, et donc trop tard : l'action technique, en course automobile, doit être immédiate. Cependant, l'information est en cette manière primordiale aussi. C'est ainsi qu'il faut naturellement se baser sur les résultats qu'une marque a obtenue pendant la saison précédente. Mais cela n'est pas forcément un élément certain. Un constructeur qui se lance peut réussir du premier coup. Ce fut par exemple le cas de Martini en F.F., pour la saison 69. Partant exclusivement de ce que nous venons de dire, il n'aurait pas fallu choisir une Martini, qui représentait un risque. Mais ce risque était-il calculable? Oui, dans la mesure où un observateur attentif du monde de la course pouvait savoir que Tico avait déjà obtenu de surprenants résultats avec un kart en Angleterre; et, s'il avait pris la peine de bien le connaître, puis d'observer





- ① *L'entraînement méthodique est le secret de la mise au point, non seulement pour le pilote et sa voiture, mais pour toute l'équipe, chronométrateur et mécanicien compris*
- ② *Sur le plan sportif, la Formule Bleue n'a pas fait ses preuves*
- ③ *Le Volant Shell permet d'étalonner sa valeur en limitant au maximum les pertes de temps et d'argent*
- ④ *La Coupe R8 G : ne vous y trompez pas, il faut envisager un budget de l'ordre de 30.000 francs*



ver son châssis, il aurait pu se convaincre de sa technicité et de son sérieux. Il ne faut donc jamais rien tenir pour définitivement acquis, et ne négliger aucun aspect du problème à priori. Il faut en conséquence prendre le maximum de contacts, ne pas craindre de se renseigner auprès du plus grand nombre de spécialistes connus que l'on peut atteindre : constructeurs évidemment, mais aussi coureurs expérimentés, journalistes, etc...

— Bien. La voiture est choisie, achetée. Tout est prêt. Comment prévoir et organiser sa saison.

— D'abord, se renseigner au maximum sur les résultats de la saison précédente : qui a gagné ici ou là, comment, quels ont été les raisons, les temps réalisés. Ceci afin de déterminer quel fut le meilleur dans la formule considérée. Pourquoi? Pour calquer une partie de sa future saison sur celle de son « modèle » : aux points de vue calendrier, méthode d'entretien de la voiture et de la mécanique, etc... Ensuite, renoncer par principe à toute autre catégorie que celle que l'on a choisie. Il faut se concentrer absolument sur la F.F., si c'est la F.F. que l'on a choisie, ou la Coupe R8G, et refuser toute possibilité qui pourrait s'offrir de courir dans une autre discipline. Au stade du débutant, ce genre d'occasion ne peut pas être suffisamment intéressante, de toutes façons.

— Faut-il s'entraîner?

— Absolument, c'est peut-être le plus important. On ne s'entraîne jamais assez. Plus on avance, plus on se rend compte combien la pratique du volant est déterminante. Ainsi, j'ai raté mon début de saison parce que j'ai eu ma voiture trop tard. Et bien que ma « débrouillardise » soit en passe de devenir proverbiale paraît-il, j'ai mis deux mois à mettre ma voiture parfaitement au point. Donc, il faut s'arranger pour avoir la certitude d'être livré assez tôt, disons un mois avant la première course. Et il faut prévoir toutes les difficultés qui peuvent survenir avec assez d'avance. Ainsi, en F.F. par exemple, il faut contacter le préparateur choisi assez tôt pour être sûr que son moteur sera compétitif dès la première course, en se mettant d'accord avec lui pour ne pas se retrouver à ce moment avec un bon châssis, mais un mauvais moteur qui ne pourra être opérationnel qu'un mois plus tard... S'il en était ainsi, ce sont deux courses qui sont perdues par avance.

— Mais on ne s'entraîne pas n'importe comment, ou alors cela revient à user la voiture pour rien.

— Il y a deux sortes d'entraînement. Pour soi d'abord, pour perfectionner son style, entretenir et améliorer ses réflexes, connaître sa voiture et les circuits permanents à fond. Ensuite, on passe au stade des essais techniques, qui seront à double effet. Le bénéfice « conduite » continuera de se faire sentir, et en plus, on procédera à une mise au point minutieuse de la voiture.

Il faut agir avec méthode : c'est-à-dire, s'assurer que les enseignements

recueillis sont vrais et ne pourront être oubliés. Un principe déjà : ne procéder qu'à une seule modification à la fois. Celle-ci faite, on mesure les temps obtenus, qui seront pris par un chronomètre sérieux, disposant d'un cahier sur lequel seront notés : l'état du circuit, la modification opérée, le temps obtenu.

Sur quoi peut-on jouer? Sur le moteur, il n'y a pas grand chose à faire sinon de s'assurer que tout est parfaitement en ordre. Sur le châssis, il y a les réglages des barres anti-roulis, le gonflage des pneus. Il faut aussi être parfaitement à l'aise dans la voiture : la position de conduite ne doit présenter aucun problème. Régler ou modifier en conséquence, avec minutie, levier de vitesses, pédalier, volant, siège, rembourrer où il faut, etc...

Ensuite, on sera en mesure de comparer valablement ses temps — que l'on aura obtenu avec tel ou tel réglage, tel ou tel gonflage — avec ceux qui ont été officiellement établis auparavant par les meilleurs pilotes de la Formule.

— Bien. La saison commence. Quelle doit être l'attitude d'un jeune coureur inconnu ou peu connu vis-à-vis de la presse, et des personnalités influentes du sport? (annonceurs, pétroliers, organisateurs etc...).

— Entre deux bons pilotes, dont la valeur est sensiblement équivalente, celui qui saura se créer les meilleurs contacts a toutes chances de construire une carrière beaucoup plus vite et plus facilement que l'autre. Il faut accorder le plus grand soin et tout le temps nécessaire à nouer de bonnes relations avec les gens vraiment influents, qu'il faut essayer de discerner et d'approcher aussitôt que possible. Et il faut éviter à tout prix de se créer parmi ces gens des ennemis, car si l'on sait par exemple que la saison qui vient, on bénéficiera de l'appui d'X et Y, on aura peut-être affaire à Z l'année d'après. Ce chapitre des « relations publiques » est donc très important pour un jeune. L'expérience a montré que des pilotes doués, mais dépourvus de relations, éprouvaient les pires difficultés à évoluer dans leur carrière à cause de ce manque de contacts qui fait que l'on ne pense pas à eux au moment crucial. En substance, l'essentiel est bien sûr d'être bon pilote. Mais c'est insuffisant.

— Mais tout cela, c'est une vue très « professionnelle » des choses, peut-être trop, non? Tout le monde ne veut pas forcément le devenir.

— Moi non plus, je ne suis pas sûr de devenir professionnel. Mais on doit dès le départ agir comme si c'était le but visé, presque comme si on l'était déjà, si l'on veut être dans le coup.

— Mais comment concilier le « métier » de coureur et celui qui permet, au début tout au moins, de vivre?

— Il faut essayer de choisir une profession assez libérale, et si possible proche de l'automobile. C'est-à-dire qui laisse suffisamment de liberté lorsque c'est nécessaire (pas d'horaires trop contraignants, pour pouvoir aller aux essais, etc.). Ce qu'il faut en somme, c'est un métier



Un débutant est souvent confronté au problème de la conciliation entre la course et son métier. J'ai essayé la banque en Angleterre : trouvez-vous que j'avais la tête à ça?

qui permette en travaillant dur de faire en trois jours ce que d'autres feraient en cinq plus tranquillement. Le temps ainsi gagné peut être mis à profit pour la course. En somme, il faut être le contraire d'un « flemmard »...

— Mais le don est-il indispensable pour réussir, ou peut-on y arriver à force de travail, de persévérance, etc...

— Le don est indispensable, mais je pense que beaucoup de jeunes sont doués. Ce qui départage les uns et les autres, c'est le sérieux avec lequel ils courent. Si doué qu'on soit, on n'arrivera à rien en course automobile sans le maximum de persévérance et un peu d'intelligence, comme dans le reste d'ailleurs. Ceci est un sport si coûteux, et où la concurrence est devenue si vive, que je déconseillerais à qui que ce soit de s'y lancer en « amateur », c'est-à-dire sans y consacrer le maximum de réflexion et de temps, et sans préjudice des buts visés. Pour s'amuser, il faut quand même être dans le coup. Et pour être dans le coup dès le départ, il faut s'y consacrer à fond. En outre, il ne faut pas oublier que si l'on ne pratique pas le sport auto très sérieusement, les risques d'accident augmentent dans une vertigineuse proportion.



remise des Prix des **TROPHÉES** **SPORT-AUTO** et **CHAMPION**



REMISE DES PRIX DES TROPHÉES SPORT-AUTO ET CHAMPION

Le vendredi 19 décembre, c'est dans le beau cadre de la Terrasse Martini aux Champs-Élysées que Sport-Auto et Champion, les revues jumelles, fêtaient leurs pilotes. En effet, on récompensait les lauréats des Trophées Sport-Auto (F3) et Champion (FF), trophées qui ont été l'occasion de somptueuses bagarres, sur tous les circuits disputés la saison passée. Et c'est au milieu d'une foule de spécialistes et d'amis que Jean Lucas, directeur des deux revues, et Len Salles, directeur des relations publiques de Martini, remirent à François Mazet et Jean-Pierre Jaussaud d'une part, Robert Mieusset et François Lacarrau de l'autre, les chèques et coupes que leur ont valu une excellente saison.

Classement du Trophée Sport-Auto		Classement du Trophée Champion	
1. F. Mazet	94 pts	1. R. Mieusset	88 pts
2. J.-P. Jaussaud	73 »	2. F. Lacarrau	86 »
3. J.-P. Jabouille	57,9 »	3. A. Serpaggi	72 »
4. P. Depailler	38,3 »	4. P.-F. Rousselot	51 »
5. J.-P. Cassegrain	9,6 »	4 ex. C. Éthuin	51 »

Si Mazet s'est nettement détaché pour s'attribuer le Trophée Sport-Auto, la lutte entre Mieusset et Lacarrau en Formule France fut terriblement indécise jusqu'au bout, deux petits points seulement sur un total de près de 90 séparant en fin du compte les deux rivaux.

Ces deux compétitions mises sur pied par nos revues pour aider les jeunes pilotes ayant remporté un grand succès, nous avons décidé de les reconduire cette saison. Leurs règlements, qui dans les grandes lignes suivront ceux de l'an dernier, sont actuellement à l'étude, et nous en publierons l'essentiel dans un prochain numéro.

CROSS DES IMPORTATEURS

**PAR
GILLES
MONTVALENT**

Pour l'an prochain il faudrait faire ceci... modifier cela... changer cette règle... on va en discuter cet hiver. Voici en gros la conversation type qui anime les coureurs, importateurs et organisateurs, lorsque la saison de cross ou de vitesse touche à sa fin. Mais l'hiver venu, chacun reste chez soi, bien au chaud, et les graves problèmes soulevés restent suspendus jusqu'au printemps prochain où, à nouveau et par manque de temps, ils seront repoussés jusqu'à l'hiver suivant. Aussi, pour mettre fin à ce cercle vicieux et permettre aux crossmen un entraînement supplémentaire, M. de Crécy importateur des Husqvarna a eu l'idée de créer le cross des importateurs. Cette réunion a eu lieu à la mi-décembre sur le terrain d'Argenton-sur-Creuse. Robert Vanesse, l'actuel champion de cross inter-police-armée, fut chargé de l'organisation de ce cross qui réunissait toutes les marques importées, ou presque toutes les Montesa étant absentes. Il y avait là les CZ 250 et 360, les Bultaco avec la nouvelle 250 pur-sang et la 360, les Ossa 250, les Husqvarna type 70 en 250 et 400, les AJS 250 (la 360 arrive bientôt), une BSA Victor 441 (celle de Barbara) les Greeves avec la toute nouvelle 380, et enfin, amenées par l'ineffable Marius Soullignac, les Maico 400 dernier modèle. Côté concurrents, on notait : le champion de France 500 Inter Jacques Vernier (CZ), le champion de France national Michel Combes ayant remporté son titre sur Husqvarna et qui court maintenant pour AJS. L'ex-champion de France 250, Joël Queirel (Husqvarna), le jeune et talentueux Novack (Husqvarna) et l'excellent pilote Maïco, Corroy. Manquaient à l'appel dans cette liste de champions, Jacky Porte (Montesa), Denis Portal (Maico) et Serge Bacou (Bultaco). Ce dernier était bien à Argenton, mais un début de grippe le relégua au rang de spectateur.

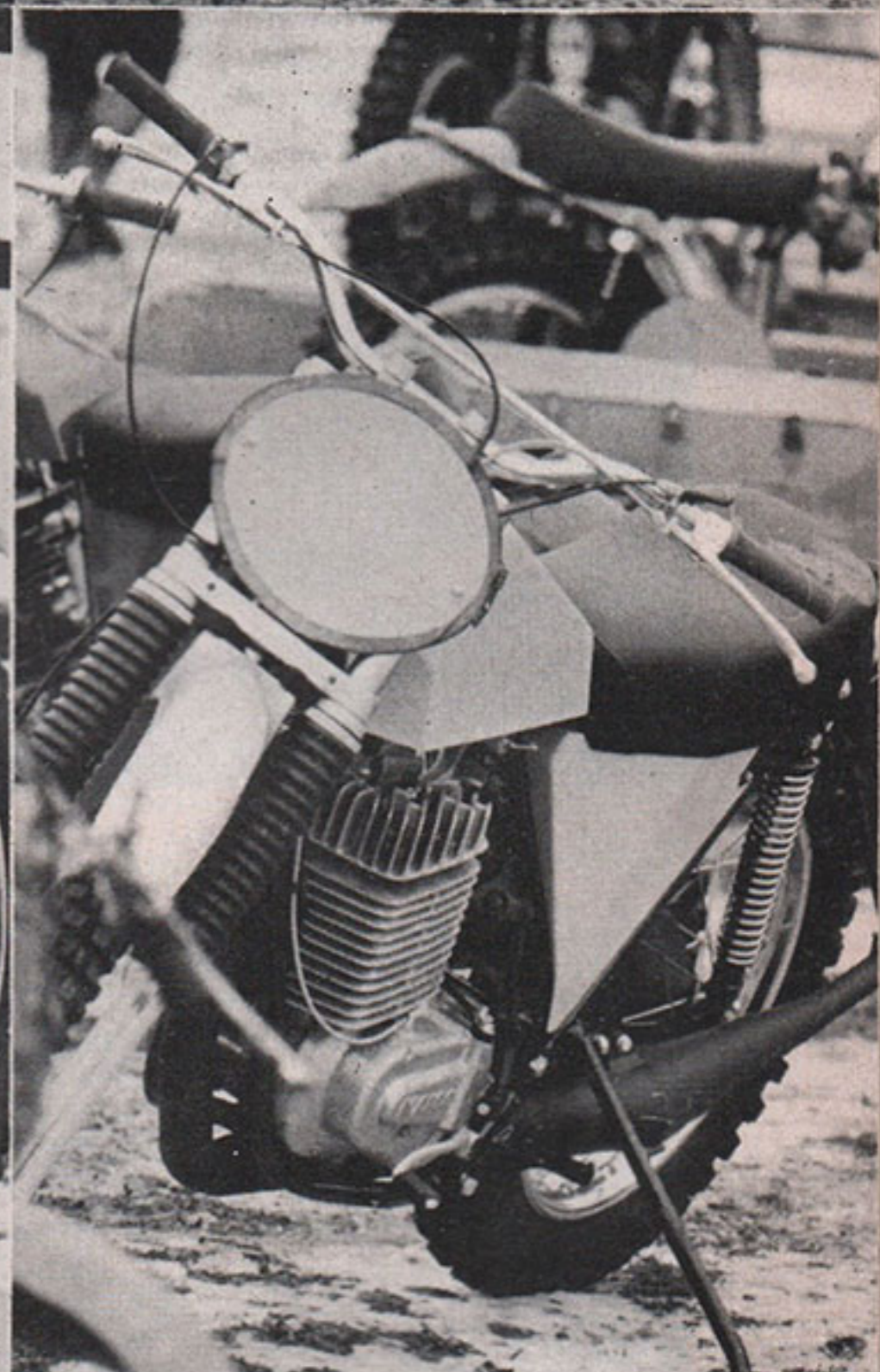
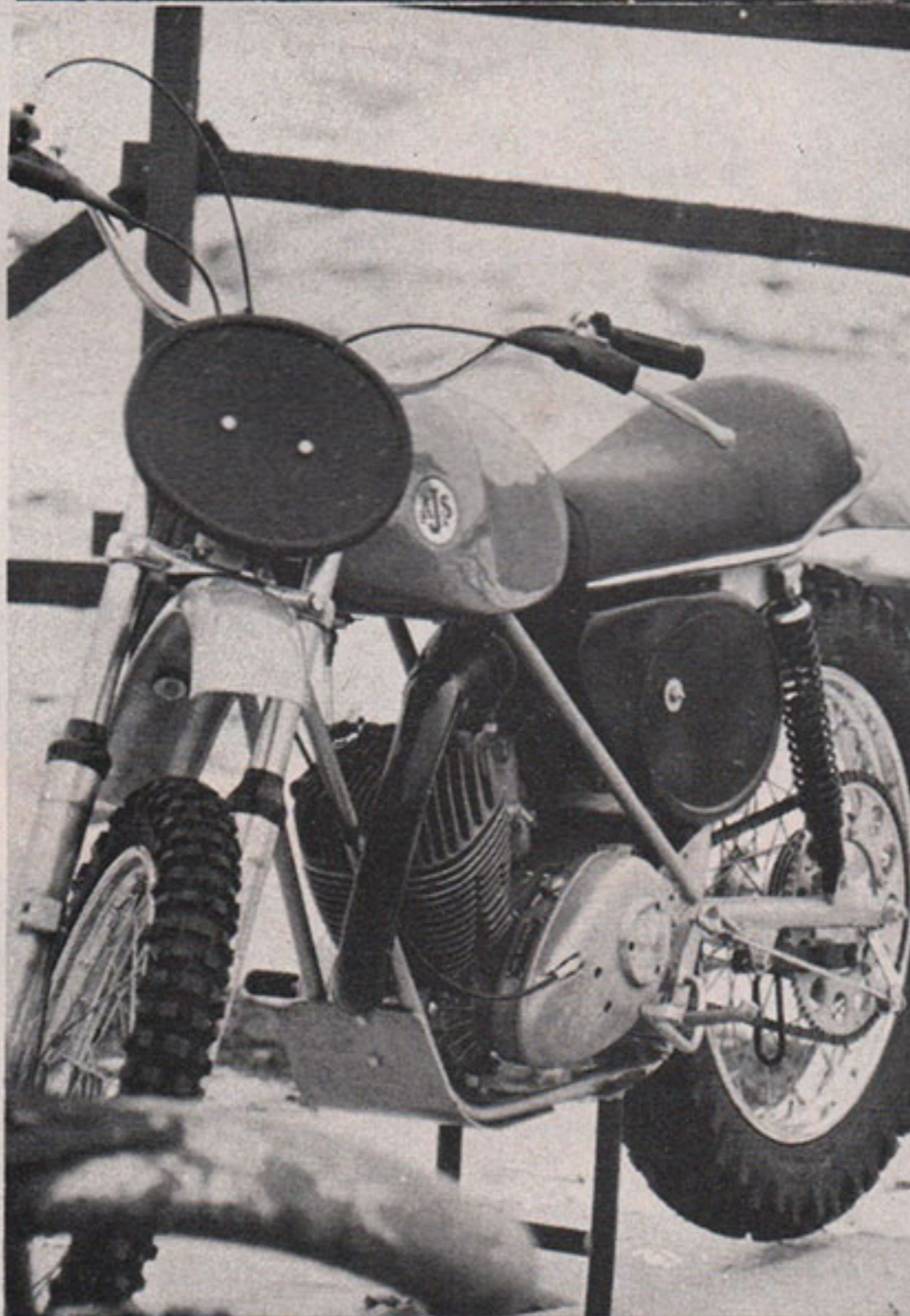




En elles-mêmes, les courses n'avaient pas grande importance, nous l'avons dit. Il s'agissait plutôt d'un entraînement, et l'occasion pour certains d'essayer de nouveaux modèles. Ainsi, nous avons vu Novak tester la 380 Greeves et Vernier la 400 Maico. Les vainqueurs de cette journée furent en 500 Inter Novak (Husqvarna), 500 National Corroy (Maico) et 250 national, Combes (AJS). Le terrain rendu super-glissant par le gel se transforma petit à petit en borborygme et comme vous pouvez le constater sur les photos « statufia » les concurrents.

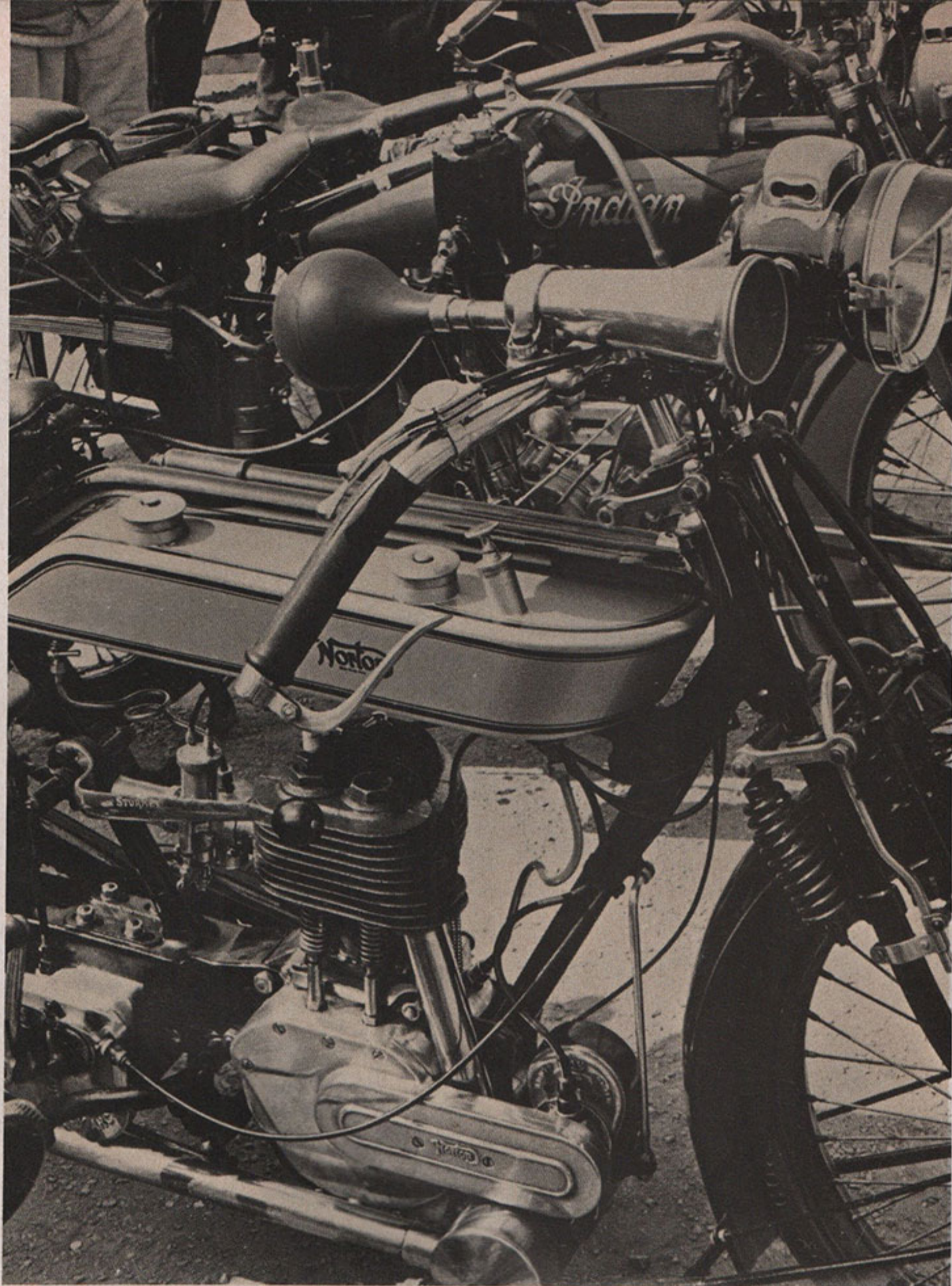
A l'ordre du jour de cette sympathique réunion était inscrit la création d'un syndicat professionnel des importateurs de machines de cross. En effet, jusqu'à présent, ces importateurs travaillaient d'une façon très artisanale, le commerce de la moto de cross étant alors peu développé. Désormais ce sera différent : les crossmen seront sûrs de trouver aide et compréhension auprès des importateurs. Certains même se déplacent sur les circuits avec une camionnette d'assistance, pleine à craquer de pièces de rechange et d'accessoires. De plus, les prix de ces pièces et des machines sont calculés au plus juste et les meilleurs pilotes se voient liés par des contrats qui leur offrent le matériel et des primes plus que substantielles.

Toujours dans le but de défendre les intérêts des coureurs, l'U.N.M.C. (Union National des Moto-Crossmen), bien représentée à Argenton, proposait à tous les crossmen des cartes de membres actifs. Lorsque l'U.N.M.C. se jugera assez forte, ce qui ne saurait tarder, elle demandera son officialisation à la F.F.M. pour faire aboutir ses revendications. Ces revendications portent sur les points suivants : les sanctions prononcées contre certains coureurs au tempérament bouillant (mais oui, ça existe) seront pesées plus objectivement avant d'être appliquées; les textes fédéraux en préparation seront soumis à l'U.N.M.C. afin qu'elle ait son mot à dire; les garanties et couvertures de risques seront établies sur des bases moins obscures et plus efficaces; les coureurs français se verront réserver un minimum de cinq places dans les épreuves internationales françaises; une réglementation plus stricte et plus équitable régira la délivrance des licences inter-seniors. La F.F.M. se mettra en rapport avec l'Institut National des Sports pour organiser des stages de préparation physique. L'U.N.M.C. demande aux clubs organisateurs de faire un effort pour engager les jeunes débutants. La sélection des coureurs de l'équipe de France doit être revue et sera établie à l'aide d'épreuves où les sélectionnés et les sélectionnables seront confrontés. Comme par hasard, ce même jour à Magny Cours se tenait la réunion de l'A.C.I.F. (Association des Coureurs Inter Français) qui, elle, est déjà



reconnue par la F.F.M. pour représenter les intérêts des coureurs de vitesse. Là, les revendications portent sur le prix des licences qui a presque doublé pour 1970, et ceci, en grande partie, du coût de l'abonnement au bulletin fédéral qui est automatiquement inclus dans le prix de la dite licence. Autre sujet de discussion, la formation de l'Équipe de France. Là, rien n'est encore décidé et l'on demande une aide financière à la F.F.M. La sécurité des circuits fut aussi

débatte et l'A.C.I.F. demande qu'avant chaque épreuve un de ses membres puisse faire un tour de circuit pour vérifier les dispositifs de sécurité. Le système d'attribution des points pour les championnats devra être revu et corrigé. Comme vous pouvez en juger, cet hiver aura été mis à profit pour réaliser une bonne refonte de certains règlements. Espérons que ces revendications aboutiront sur des faits concrets. ●



Ces « vieux tas de ferraille roulants » sont chevauchés par des jeunes gens comme vous et moi, ayant quelquefois vu le jour 50 ans après leurs motocycles. Ces amateurs ne sont pourtant pas fous, ils ne nient pas les bienfaits du progrès, et beaucoup possèdent aussi une moto récente, de technique moderne.

Non, ils sont tout simplement mordus pour les « vintages » comme vous pourriez l'être pour les vieilles pierres ou les meubles de style. Cela leur fait plaisir d'oublier un temps les engins de série, de s'échapper un moment de l'uniformité de notre époque, de s'évader du skaï et du plastique pour, laissant derrière eux la vie trépidante, retrouver le plaisir de rouler lentement sur une machine construite à l'âge d'or par de merveilleux artisans. Mais, ce ne sont pas des collectionneurs, au vrai sens du terme, ils n'en ont ni le temps, ni l'argent, ni la place. Ils se bornent à rechercher « la merveille », à la remettre en état, et à rouler avec. C'est un genre d'opération « chefs-d'œuvre en péril ».

La première chose à faire, si vous vous sentez aussi gagné par cette passion, c'est de vous armer de patience et de relire les ouvrages sur la persévérance. Il vous faut en effet, pour traquer le gibier, commencer une véritable enquête. Ne croyez pas qu'on trouve une Griffon 1905 ou une Werner 1895 à chaque coin de rue!... Il faut la chercher en interrogeant toutes les personnes susceptibles d'en avoir vu à une époque ou à une autre. Passez au crible la famille, les relations, les gens avec qui vous travaillez, en vous attardant plus spécialement sur les personnes âgées. Si la chose les intéresse, et s'ils ont encore de la mémoire... N'hésitez pas également à visiter les motoristes, certains peuvent encore posséder de vieilles machines dans le fond de leur remise, et ils seront contents de les transformer en monnaie sonnante et trébuchante.

Pour une première moto, nous ne saurions trop conseiller de vous tourner vers les grosses cylindrées populaires du genre 500 Terrot culbutée, 750 ou 1.000 René Gillet au joli

“Chefs-d'œuvre en péril”

Depuis déjà un certain temps, on peut remarquer lors de manifestations, motocyclistes, de pimpantes motos anciennes amoureusement entretenues par leurs propriétaires.

N'allez pourtant pas croire que ces ancêtres appartiennent à des vieillards chenus ayant l'âge vénérable de leurs machines, à de vieux nostalgiques des gloires d'antan. Que non pas.

moteur en V, super culasse Motobécane en 350 ou 500, Peugeot P 116 ou 117, voire une Monet-Goyon ou une Gnome-Rhone. Toutefois, si en matière de vieilles motos, votre patriotisme n'est pas trop exacerbé, vous pourrez avantageusement vous rabattre sur une Norton 16 H, remarquable 500 monocylindre à soupapes latérales dont la solidité légendaire se vérifie chaque jour encore, alors que de nombreux exemplaires de cette « antiquité » sillonnent toujours les routes du monde entier.

Côté performances, vous ne serez pas, rassurez-vous tout de suite, ridicules, une 500 Terrot RSSE, restaurée soigneusement et correctement réglée doit vous permettre d'atteindre 120/130 avec des accélérations surprenantes pour une moto des années 30. De plus, la mauvaise réputation de tenue de route dont sont affublées la plupart des machines de l'entre-deux-guerres n'est pas complètement fondée. Si vous ne lésinez pas sur la qualité des pneus (essayez de monter des Continental ou des Avon, marques ayant toujours les dimensions adéquates), vous n'aurez aucune crainte à avoir, vous roulez tranquilles. La poignée dans le coin ne s'agrémentera plus alors de chaleurs monumentales destinées à vous faire passer le goût du pain... ou des vintages.

Donc, vous êtes prêts à acheter. Permettez encore un conseil. Pensez bien qu'une épave n'est jamais qu'un tas de ferraille rouillée ou tordue et qu'il est mille fois préférable de payer plus cher une machine correcte plutôt que d'entreprendre un travail quasi impossible surtout s'il s'agit d'une « première ». C'est pourquoi si, lors de la recherche de l'engin, vous avez recours à la voie des petites annonces, exigez une ou deux photos. Une photographie ne peut mentir et ne cache que

peu de choses. Il est également primordial que la moto soit complète, car vous ne trouverez pas chez le marchand du coin les pièces nécessaires à la remise en état d'une Soyer à arbre à cames en tête par exemple. A la rigueur, on peut refaire souder ou réaliser quelque chose de cassé, mais il reste toujours délicat d'inventer un système pour pallier à un manque quelconque.

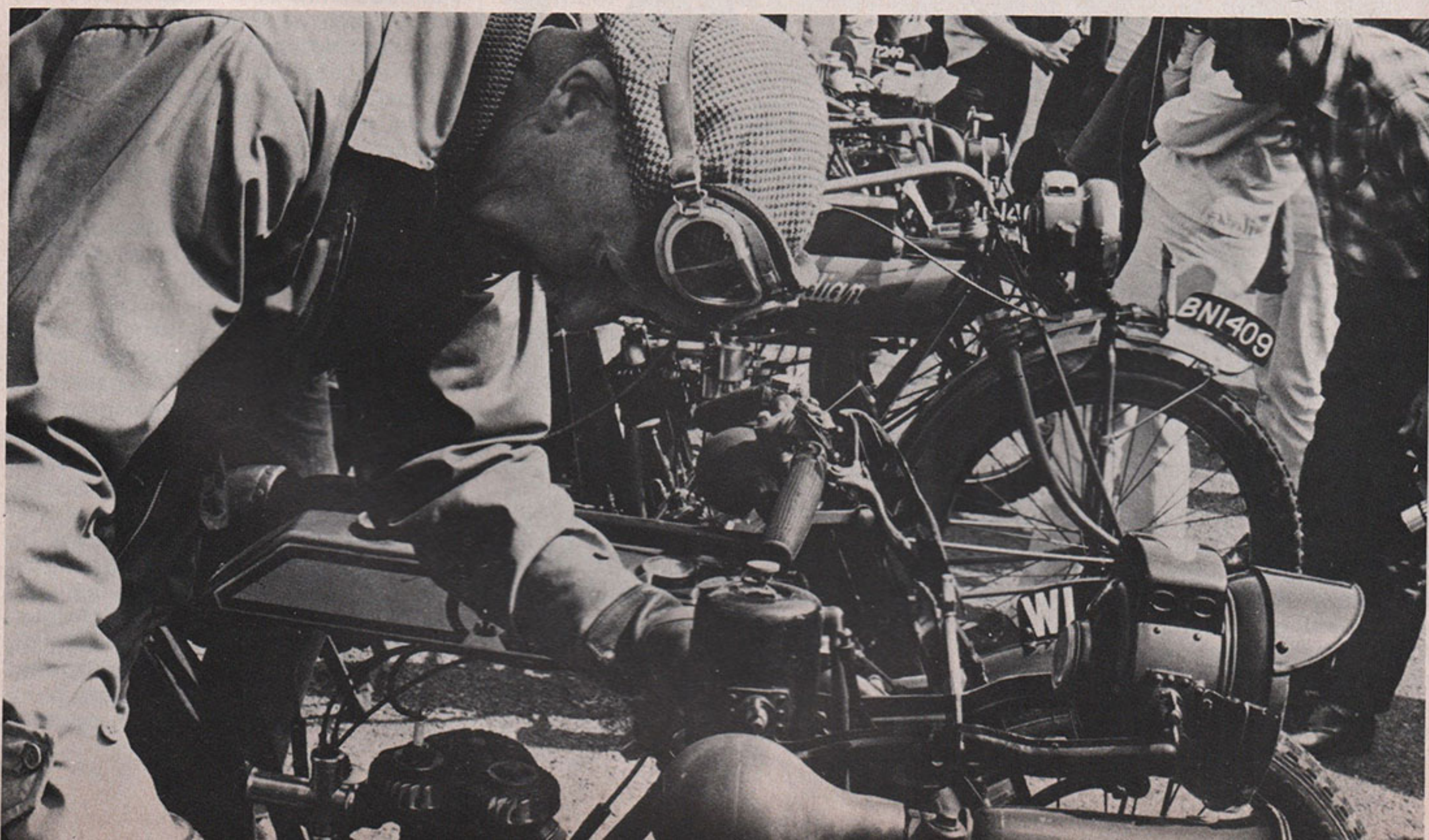
Les prix se font généralement à la tête du client, mais ont hélas, fâcheuse tendance à monter. En effet, certaines personnes ayant entendu dire que l'on rachetait de vieilles motos se font des illusions, et ont l'audace de demander 5 ou 600 F. pour une 350cc à soupapes latérales en mauvais état... Persuadées de posséder un joyau plus précieux que la Joconde ou la Vénus de Milo, sûre que « leur os » est l'objet de la convoitise des collectionneurs, elles vont le cacher dans une grange, le remiser dans la cave ou l'humidité achèvera de désintégrer leur poule aux œufs d'or. Surtout, si vous êtes sur les traces d'une machine intéressante, évitez de montrer votre enthousiasme. Sans quoi, il y a de fortes chances pour que le prix de la dite merveille se mette à monter à la manière de la petite bête, l'éventuel vendeur croyant avoir enfin trouvé le « pigeon ». Dès que le commerçant se voit ou se croit le plus fort, il a recours à toutes les ruses, à toutes les ficelles et immédiatement l'antique deux roues devient un bolide presque neuf, qui n'a même jamais appris à rouler. Encore heureux s'il n'a pas appartenu à un quelconque Président de la République... On vous fera peut-être le coup 13 bis, celui du sentiment : « c'est un souvenir de famille, et mon arrière grand'tante alla sur ce tand-sad-là à l'église pour ses noces »... On ira peut-être aussi jusqu'à sortir le

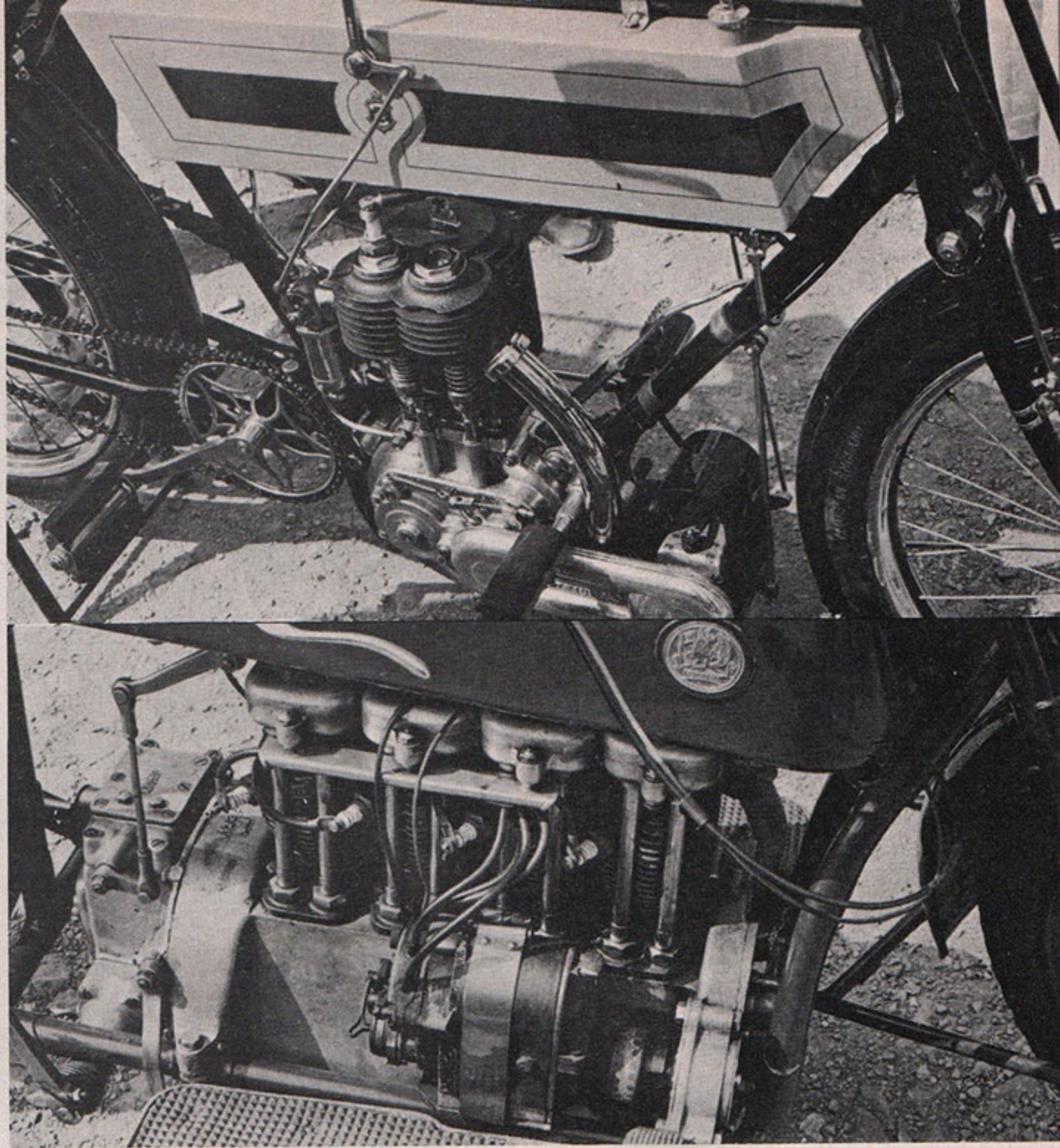
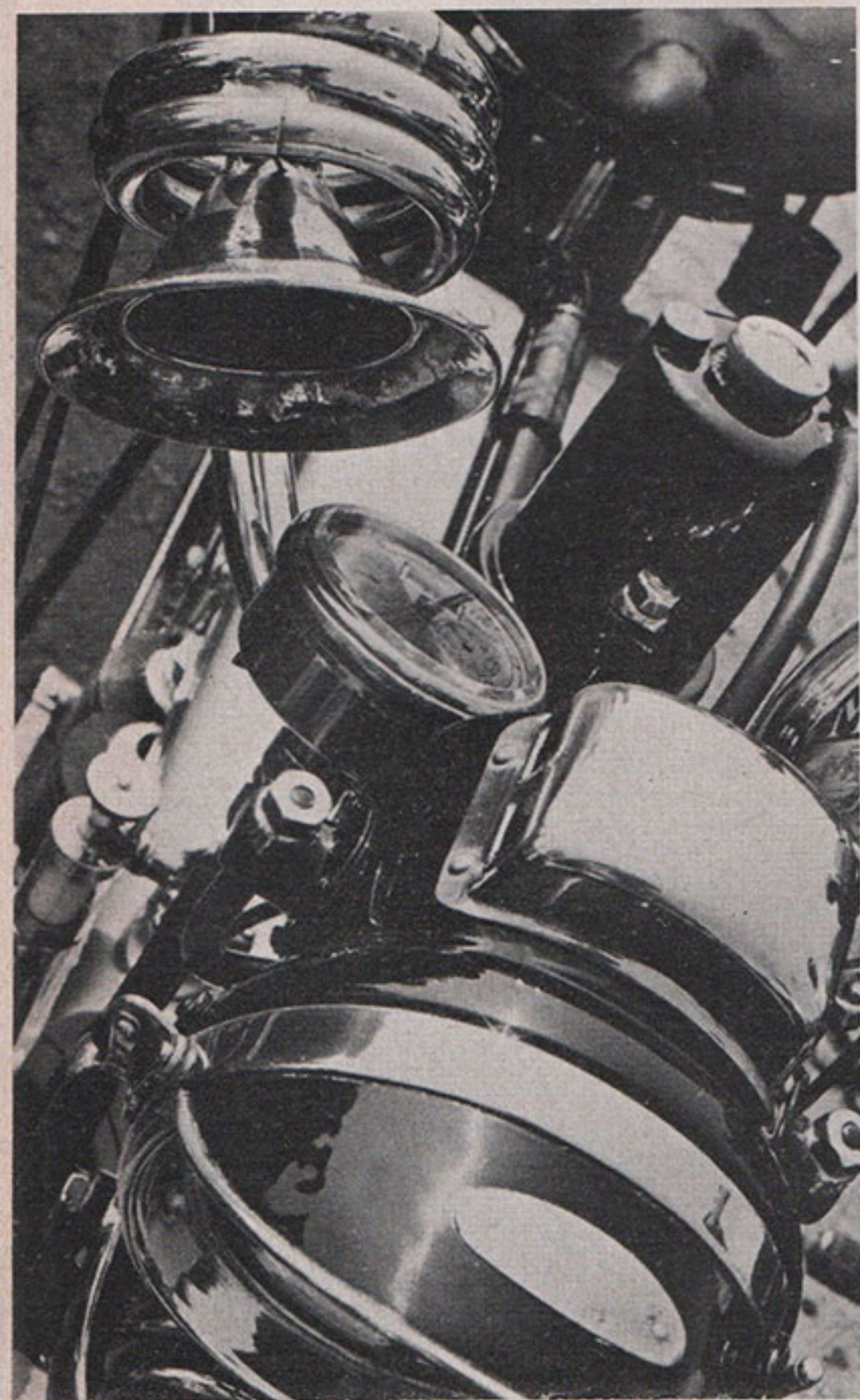
mouchoir en compressant les glandes lacrymales... Bref, vous risquez fort de vous trouver en présence de comédiens méconnus qui, sur leurs talents, auraient pu faire les beaux jours du Théâtre Français.

De toutes façons, il vous faut éviter d'emmagasiner à tort et à travers une multitude d'épaves, si c'est pour continuer à les faire dormir dans une remise. Laissez ce rôle aux fossoyeurs et autres accumulateurs qui achètent tout sans jamais rien remettre en état, ne vendant rien mais ramassant toutes les vieilles ferrailles. Ce genre de triste sire est persuadé que dans une vingtaine d'années les ruines de 16 H, M20, ou R21, le guidon rouillé du vieil oncle, la paire de jantes du grand-père (il les lui a arrachées au prix de mille ruses), vaudront de l'or... Gardez vos morceaux de cadres, messieurs, vos fourches tordues et vos réservoirs défoncés...

Il faut s'imprégner de l'idée qu'il vaut mieux posséder une ou deux motocyclettes anciennes, même modestes, plutôt que d'être à la tête d'un cheptel de dix débris, paniers à huile ambulants, tous plus ratatouillants les uns que les autres. Pensez au jour où votre moteur, après des années de sommeil, se réveillera dans un nuage de fumée bleue, pensez à ce jour où vous aurez la sensation de revivre la merveilleuse aventure des pionniers...

Oui, mais en attendant, vous avez du pain sur la planche et du travail pour les longues soirées d'hiver. Pour entamer valablement une restauration, il vous faut tout d'abord un local. Si vous n'en disposez pas, vous avez deux solutions : soit, si votre portefeuille n'est pas semblable à une feuille de papier à cigarette, celle de louer un box; soit, dans le cas infiniment plus probable où vous êtes démunis, celle de transformer votre cave en





atelier. Pour l'aménagement, il vous faudra de la patience, un bon balai, quelques ampoules électriques pour y voir clair, et deux ou trois kilos de peinture pour travailler dans une officine plus pimpante. Pour le reste, laissez la bride sur le cou de votre ingéniosité sans toutefois oublier qu'il est capital de bien ranger ses outils. Ainsi, n'hésitez pas à les disposer sur une paroi de bois où vous tracerez à la peinture leurs formes respectives. Le local correctement équipé, vos soins jaloux devront aller au bolide lui-même. Il vous faudra tout démonter, gratter, décaper, nettoyer, vérifier si aucun organe mécanique n'est cassé, grippé ou bloqué; il vous faudra revoir le système d'allumage et de graissage, faire un rodage de soupapes... Vous avez peur de vous perdre, de ne pas savoir, de tout briser. Suivez alors les conseils de Patrick Negro, le dynamique et jeune président de l'A.A.M.A. (Amicale des Amateurs de Motocyclettes Anciennes).

Si votre pompe à huile est à débit réglable, mieux vaut qu'elle débite un peu trop. Même chose pour la carburation, où il est préférable d'être réglé un peu trop riche plutôt que de risquer de percer un piston en étant trop pauvre. En démontant, veillez à repérer le calage de la distribution, sinon en remontant il vous faudra procéder ainsi : amenez le piston au point mort haut (échappement) et les deux soupapes doivent être alors fermées en « bascule », celles d'échappement venant de se fermer, celles d'admission

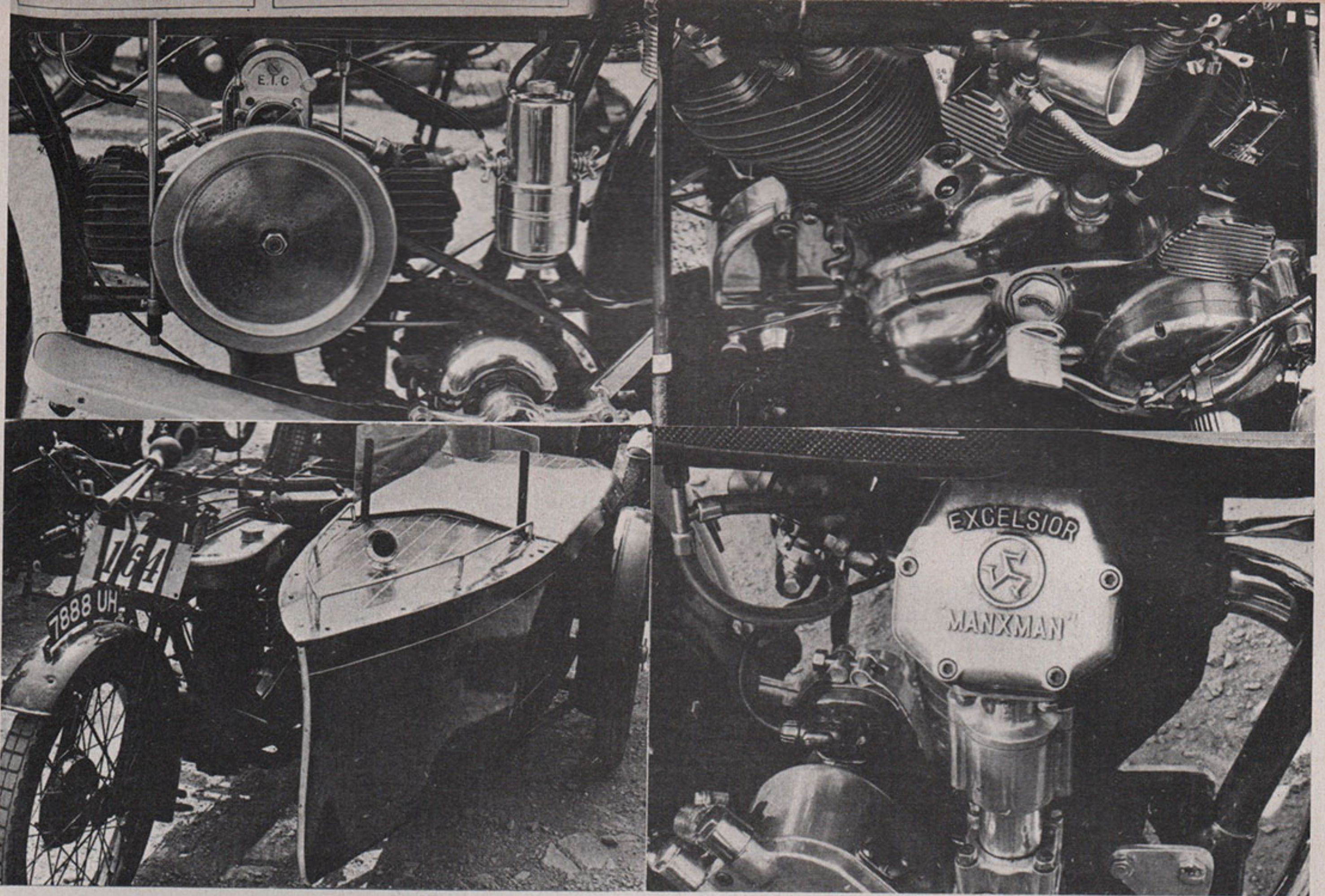
allant s'ouvrir. Avec un réglage approximatif de ce style vous ne tirerez peut-être pas la quintessence de votre moto, mais cela vous permettra de rouler convenablement. Attention également au jeu des soupapes qui à chaud doit être de $2/10^e$ à l'admission et de $3/10^e$ à l'échappement. En ce qui concerne l'allumage, si vous connaissez le calage, rien n'est plus simple : mettez le piston au point mort haut (compression), puis faites tourner le moteur en arrière du nombre de degrés indiqués par le constructeur. Ensuite, tournez la magnéto dans son sens normal de rotation jusqu'à ce que les vis platinées se séparent. Il ne reste plus alors qu'à bloquer les pignons de magnéto et à serrer l'écrou du pignon. Mais si vous ignorez les données du constructeur, n'allez pas vous suicider pour autant. L'opération est presque aussi simple : piston au point mort haut, manette d'avance au tiers de sa course, il vous suffira de tourner la magnéto jusqu'au moment où les vis se séparent et de bloquer alors le pignon. Facile, non?...

Veillez aussi à ce que tous les filtres à huile et essence soient propres. D'autre part, si votre bécane est munie d'une pompe extérieure à débit réglable avec viseur en verre, ne vous cassez pas la tête pour la réamorcer et utilisez ce petit truc. Cela consiste à remplir le réservoir d'huile (de la bonne, n'économisez pas sur les lubrifiants) et d'attendre la sortie du liquide par la durite pour l'introduire alors dans la pompe. N'oubliez pas non plus que le

caoutchouc vieillissant perd de ses facultés, aussi est-il préférable de changer carrément les conduits. Autre avantage, vous serez à peu près sûrs que votre carburateur nettoyé avec soin restera propre.

Si votre magnéto ou votre dynamo ne sont pas en parfait état, ne cherchez pas à bricoler. Il existe des spécialistes dont le métier consiste précisément à remettre à neuf ce genre d'accessoires. Allez les voir, cela vous évitera une longue perte de temps, d'innombrables ennuis et des pannes... inopportunes. Regardez également votre embiellage. Là encore la réparation est moins coûteuse que ce que l'on pense généralement et on peut encore trouver des artisans sérieux qui vous font pareille opération contre un billet à l'effigie de Mazarin. N'hésitez pas non plus à réaléser si votre cylindre est par trop ovalisé; on arrive toujours à adapter un piston neuf.

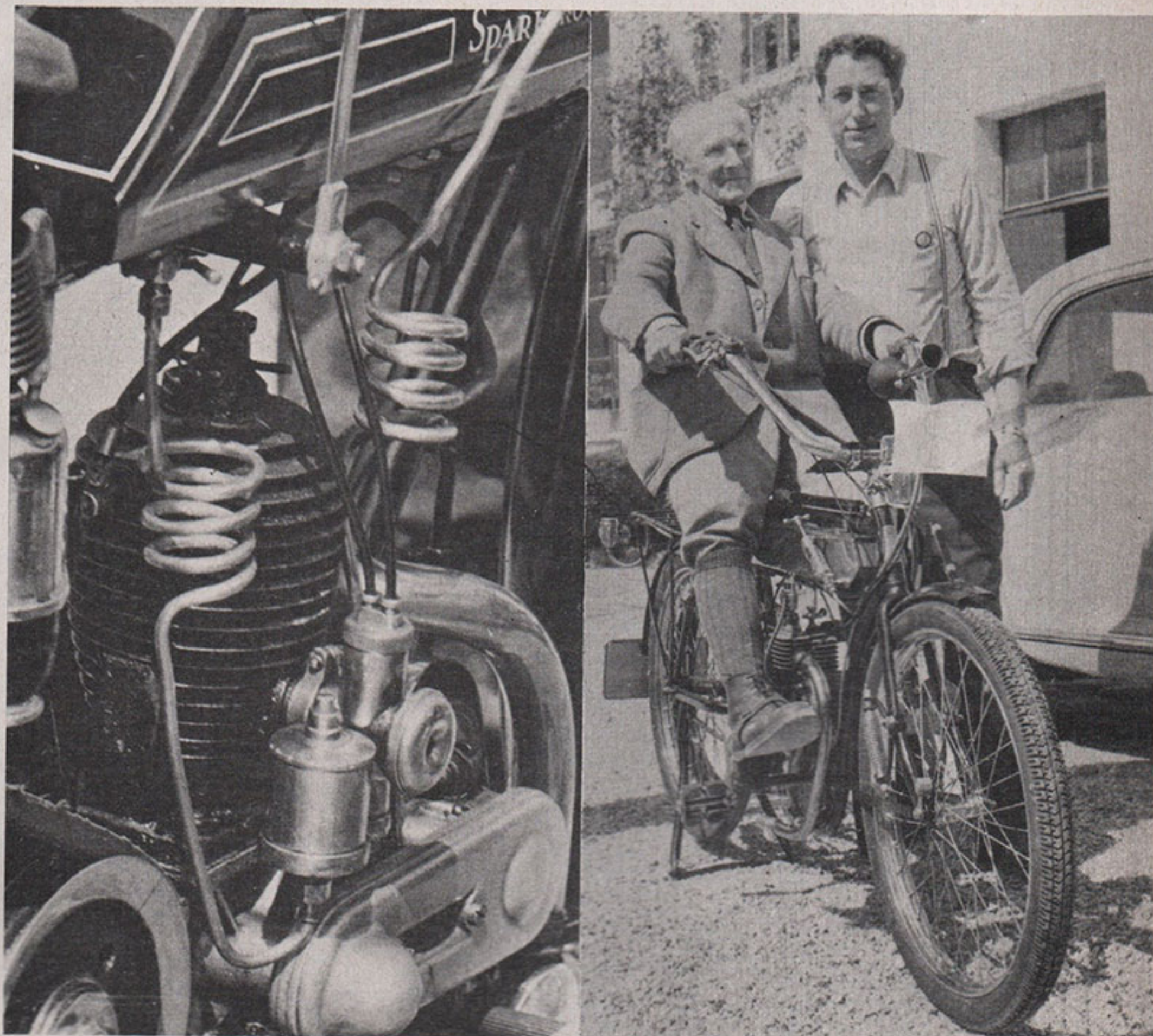
Quant à l'aspect extérieur, c'est avant tout une question de minutie. Le fait de polir les carters ou de passer au noir le cylindre d'un moteur peut être fait par n'importe qui, mais ces petits travaux doivent être soignés. Il y va de la beauté de l'ensemble. Un sablage suivi d'un émaillage ne sont pas à la portée de toutes les bourses, mais on peut toujours utiliser la peinture nitrocellulosique qui s'avère très satisfaisante et qu'on applique au pistolet. Si vous n'avez pas le matériel adéquat, vous pouvez employer la peinture en bombe, voire une bonne vieille poire Sprido. Mais ne commettez pas l'er-



reur (vécue) de vous servir de glycérophthalique, vous seriez déçu. Respectez aussi les couleurs d'origine. Le noir était la dominante des robes de ces dames, et comme il nous est difficile de passer en revue les teintes de toutes les marques existantes, nous ne pouvons que vous conseiller cette sombre couleur, si vous n'êtes pas sûrs de la teinte originelle.

Reste le problème des papiers qui n'en est peut-être pas un, si vous avez eu la chance d'acheter le véhicule avec sa carte grise. Sinon, deux cas se présentent ; ou votre moto est conforme au code de la route et il vous suffira de la faire réceptionner par le Service des Mines, ou elle ne l'est pas du tout et cela devient un peu plus compliqué. Il faut alors vous procurer une attestation d'un club spécialisé précisant bien qu'il s'agit d'une motocyclette de collection. Muni de ce document et du certificat de vente délivré par le précédent propriétaire de l'engin, vous pourrez ainsi solliciter une carte grise spéciale qui sera agrémentée de la mention « véhicule de collection » et qui ne vous autorisera à vous servir de votre moto qu'au cours de manifestations réservées aux ancêtres et à l'entraînement de ces épreuves... ce qui est large.

Et maintenant, il ne reste plus qu'à vous mettre en chasse, qu'à traquer une antique machine, qui après vous avoir fait connaître les joies de la restauration, vous procurera les plaisirs, pour beaucoup inconnus, de faire de la route sur une bécane deux fois vieille comme vous. Allez, roulez...



LES HEROS OSSA-HERRERO

*Un homme, une machine,
espagnols tous deux.
Très peu de moyens, mais beaucoup de talent,
une excellente mécanique.
Et durant 11 Grands Prix sur 12,
cet homme, cette machine
mèneront le championnat du monde
des 250. Ceci est l'histoire
du mini-team Ossa.*

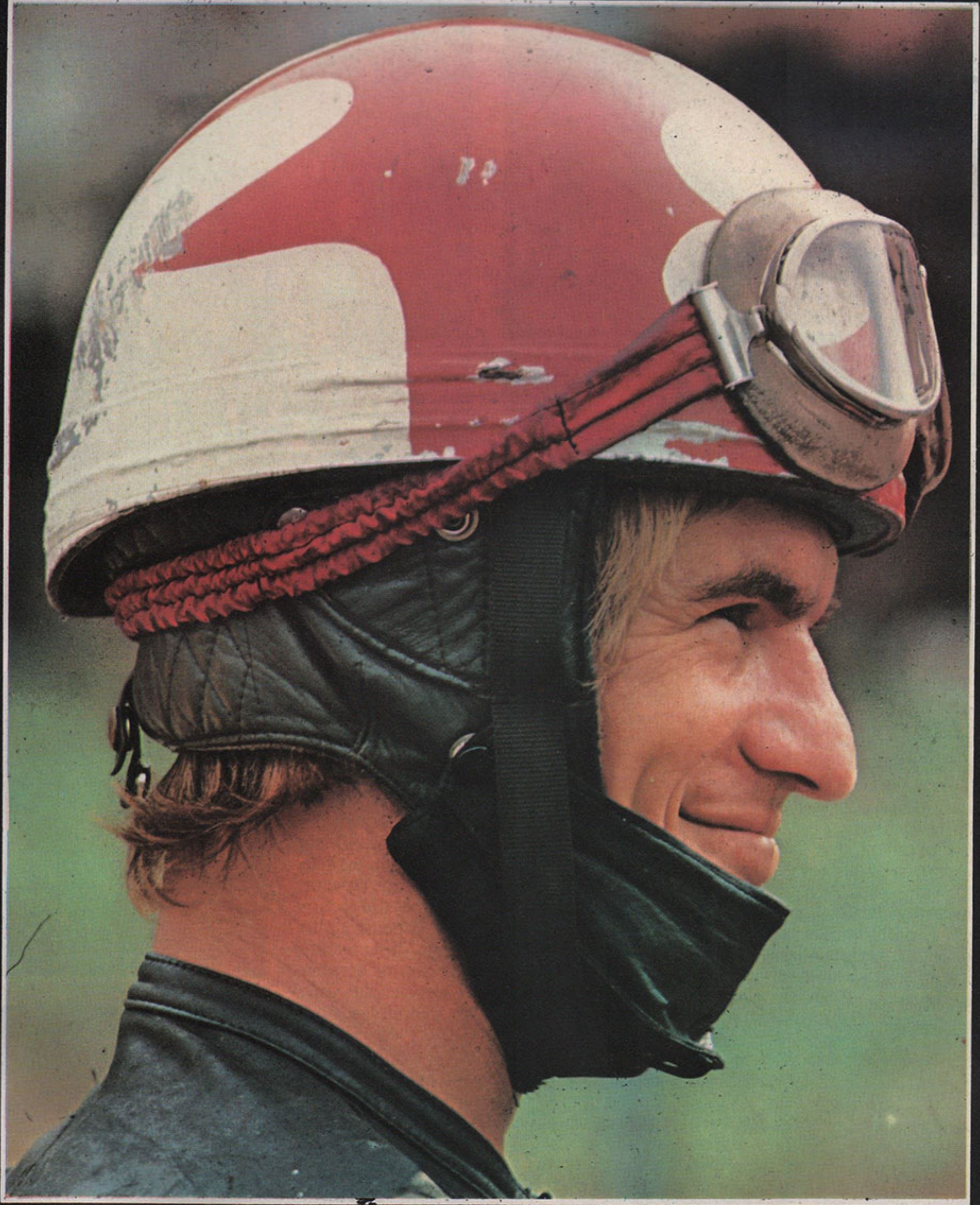
PAR C. LACOMBE

Pour leur seconde participation aux championnats, et encore celle de 1968 fut-elle très épisodique, Herrero et sa Ossa tinrent l'an dernier la dragée haute à la puissante écurie Benelli qui disposait pour chaque course de 4 machines, au moins, et deux pilotes. Cet exploit, car c'en est un, entre dans les annales du sport motocycliste.

Première course à Madrid, sous la pluie, Herrero remporte sa première victoire en Grand Prix. Ensuite, l'Allemagne... et un petit fil qui se dessoude alors que la Ossa était très bien placée. En France, nouvelle victoire. Au T.T., sur le plus dur circuit du monde, Herrero finit troisième, il gagne ainsi deux places par rapport à 1968. En Hollande, la Ossa termine derrière les deux Benelli. Sur le très rapide

tracé de Francorchamps, en Belgique, nouvelle victoire. En Allemagne de l'Est, Pasolini (Benelli) devance Herrero de 3 dixièmes de seconde. La semaine suivante en Tchécoslovaquie, première et seule grosse panne de la saison, un trou dans le piston. Alors qu'il était largement en tête, Herrero chute bêtement dans une épingle au G.P. de Finlande.

La malchance poursuit le team Ossa en Irlande. Là, la chute est plus grave, Herrero se casse le poignet. Mal remis de ses blessures, il ne finira pas mieux que 5^e au G.P. d'Italie, mais mène encore par un point au championnat du monde. Puis, dans la dernière épreuve en Yougoslavie, alors qu'une fois de plus il était en tête, c'est la chute et la fin des espoirs...



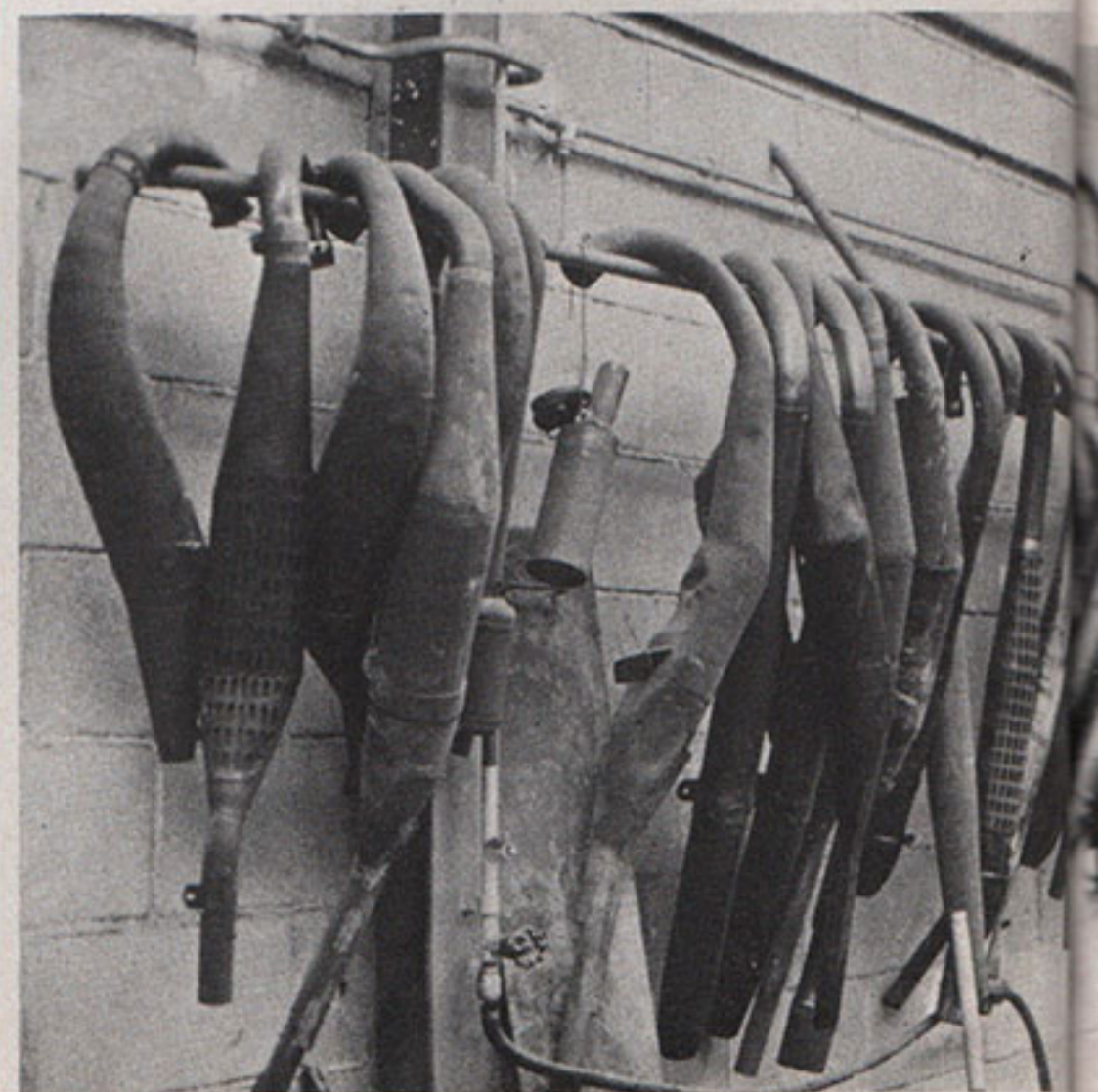
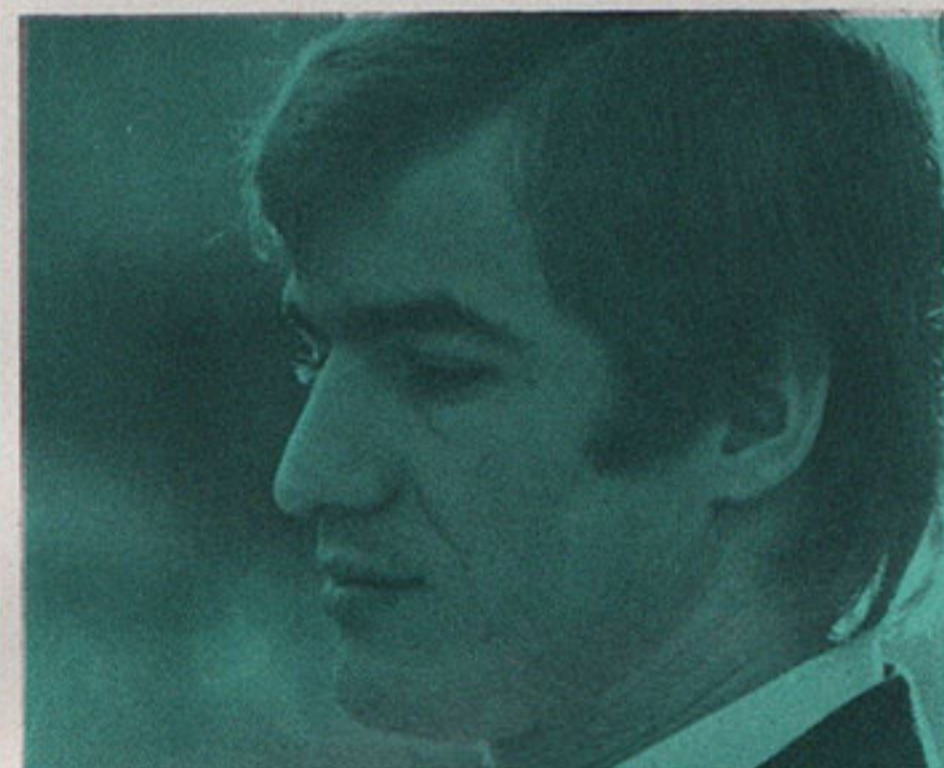
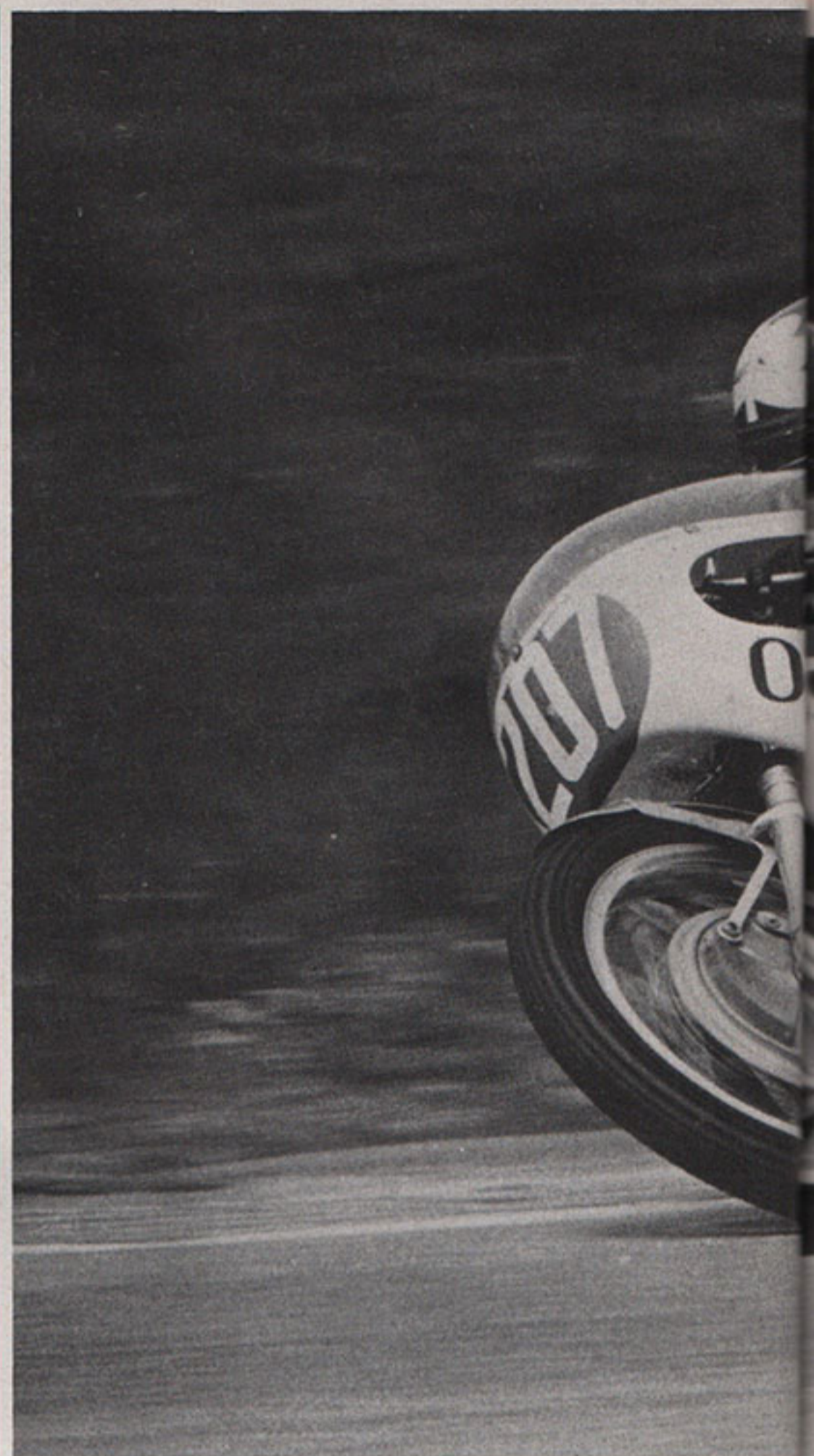
HERRERO

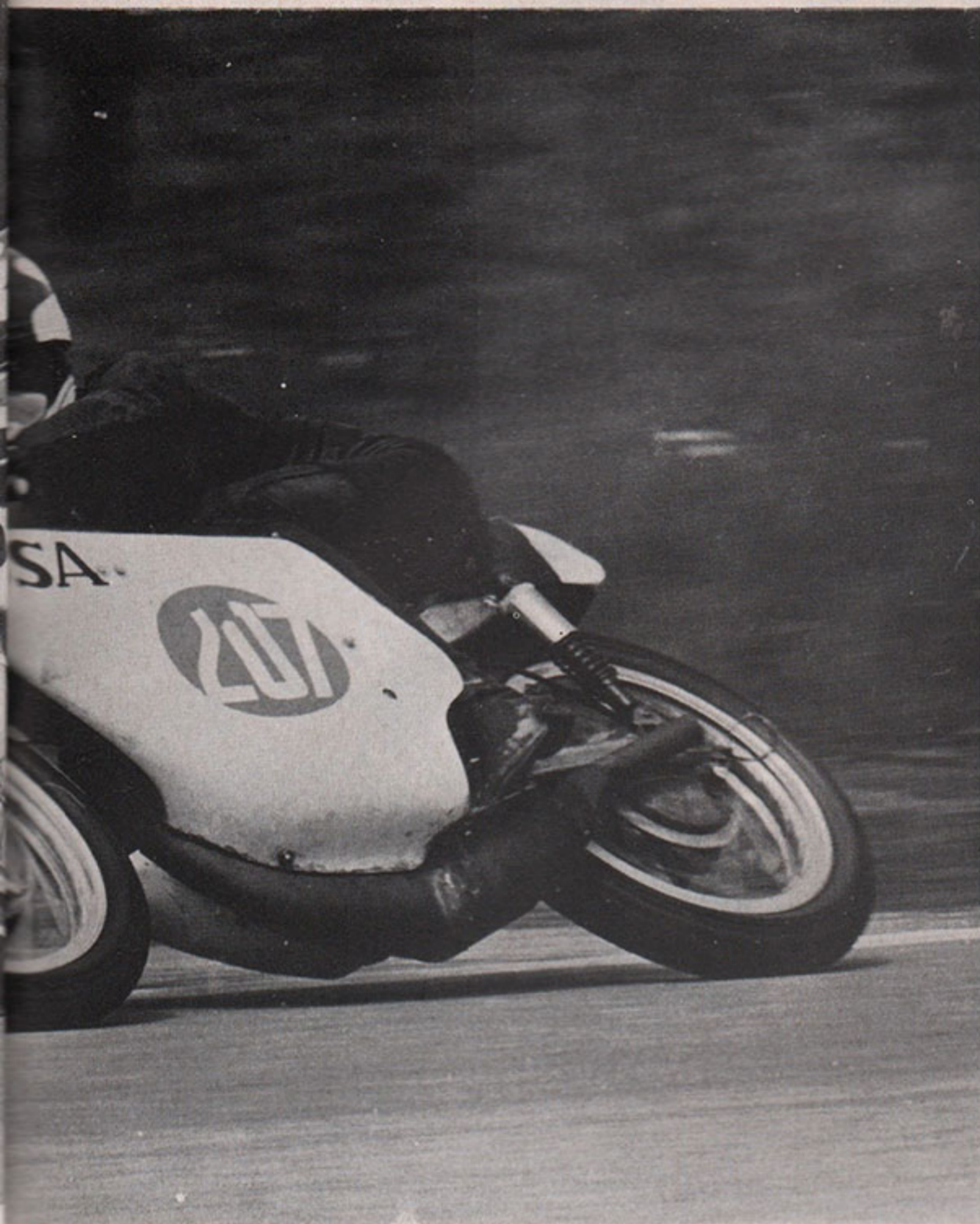
LA TÊTE D'OSSA : EDUARDO GIRO

Tout au long de la saison, Herrero pilota la même machine, d'ailleurs il n'avait que celle-là à sa disposition. La seconde à refroidissement par eau, sera confiée à Carlos Giro, pour la mise au point. Cette 250 Ossa est fantastique, par sa simplicité, sa robustesse et ses performances. Un cylindre, un distributeur rotatif, une boîte de 6 vitesses, rien de plus... Et une quarantaine de chevaux sur le banc d'essai Ossa. Les performances de ce monocylindre deux temps sont ahurissantes, jugez plutôt... Au T.T. la 250 Ossa a réalisé 214 km/h en pointe, ce qui équivaut à un bon 230 sur le circuit de Spa. Ainsi ce quart de litre est peut-être, toutes cylindrées confondues, le plus rapide monocylindre qui ait jamais été construit. Il est l'œuvre du docteur-ingénieur en mécanique industrielle Eduardo Giro. A lire sa carte de visite, on imagine très bien un monsieur d'un certain âge, cheveux blancs, un peu bedonnant... En vérité, Eduardo Giro est un jeune de 29 ans, grand, sec, très sympathique et tout simplement génial. Ses réalisations le prouvent. A 16 ans, il construit de toutes pièces son premier moteur. Il s'agit d'une mécanique d'avion modèle réduit. Pour cela, il avait installé un tour... dans sa chambre ! Aidé par son professeur d'alors, Eduardo s'attaque aux records de vitesse pure pour modèles réduits et en 1959, il est champion du monde.

La compétition le passionne, et lorsqu'il rentre chez Ossa en 1963, il ne désire qu'une chose, créer des motos de course. Avant, Ossa ne s'intéressait guère à la compétition, tout juste au tout terrain avec des modèles plutôt périmés. En 1963, Eduardo Giro qui a donc 23 ans, n'a pas encore terminé ses études, et il travaille à mi-temps chez Ossa où il dessine, pour le plaisir, un moteur de course qui est en tous points semblable au modèle actuel. A cette époque, la direction de l'usine Ossa jugea ce projet irréalisable, et les dessins de Giro restèrent dans un carton. Si cette mécanique avait vu le jour en 1963, Ossa aurait déjà remporté à coup sûr un titre de champion du monde. Giro se contente donc de modifier des mécaniques de série et dès 1965, la marque est championne d'Espagne. En 66 enfin, Giro a le feu vert pour construire son fameux moteur, et après un mois de travail au

banc d'essai, il en sort 40 CV à 10.000 t./mn. Cette puissance le déçoit un peu, les 250cc de G.P. du moment affichaient des puissances de 50 CV et plus... Qu'allait-il faire avec ses petits 40 CV?... Ainsi Giro est prêt à abandonner son enfant chéri et réalise un moteur encore plus simple, le 230cc. L'année suivante, juste pour voir, il monte son fameux moteur de 40 CV dans une partie cycle de 230cc. Cette machine fera deux courses et connaîtra d'énormes problèmes de tenue de route, les 40 CV semblant particulièrement virulents et difficiles à dompter. Pour cela Giro réalisera de suite une partie cycle révolutionnaire, un châssis coque pour moto. Ce cadre qui contient le réservoir d'essence, celui d'huile et la selle pèse... 7 kg, un record. Pour sa première sortie, dans sa version presque définitive la Ossa choisit le circuit français de Nogaro... Ce fut un désastre, les suspensions arrière oléopneumatiques rendaient la machine inconduisible. Par la suite, une fourche Ceriani et des Girling élimineront les problèmes de tenue de route. L'an prochain, la 250 Ossa de course sera très peu modifiée, un peu plus puissante peut-être avec 42 CV, mais des chevaux Ossa. Plus légère aussi, 90 kg au lieu de 100 kg. Le refroidissement par eau n'apporte pas un grain de puissance intéressant, mais le moteur à eau est plus léger que celui à air. Pour l'avenir, Eduardo étudie un système d'injection pour moteur deux temps, il pense qu'un monocylindre deux temps de moyenne cylindrée peut encore être considérablement amélioré, ce qui semble plus difficile à obtenir avec les cylindrées supérieures. Aussi la 500 Ossa est-elle une bicylindre. Ce moteur, commandé par le constructeur américain Yankee, doit être employé à toutes les sauces. Dans sa version route il développe 54 CV, pour le cross 48 CV, en enduro 34 CV et enfin en compétition 70 CV. La boîte de vitesses est à 6 rapports, et il suffit d'une demi-heure pour changer un pignon de boîte, le moteur se démonte comme un mécano. Enfin, ce qui est appréciable, la machine complète ne pèsera pas plus de 130 kg. En 1970, nous verrons certainement une 500 Ossa dans les championnats du monde avec une partie cycle identique à celle de la 250 et le pilote présumé pourrait être... Phil Read. Dans ce cas, Agostini trouvera enfin à qui parler... La 250, elle, sera pilotée par Herrero.

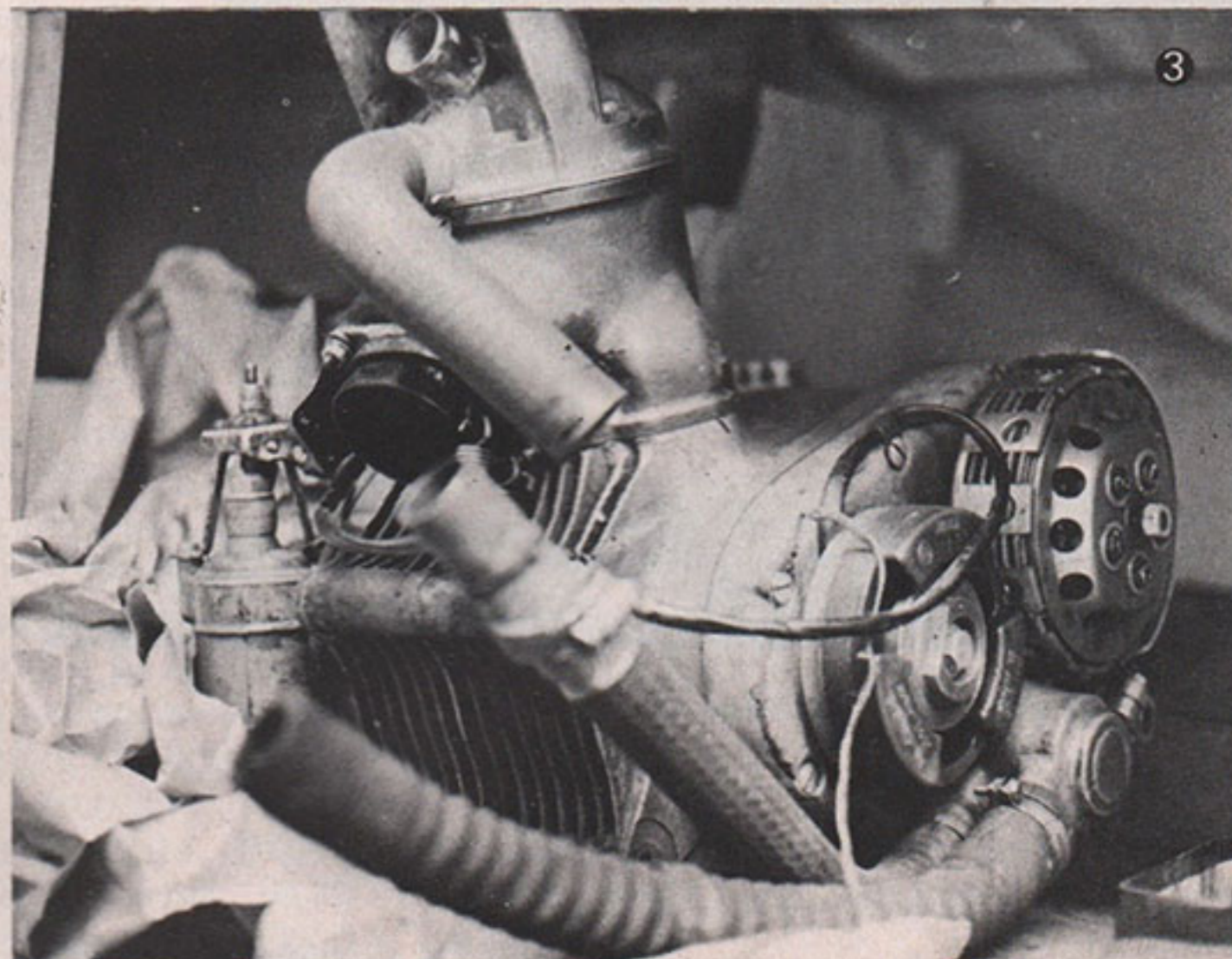
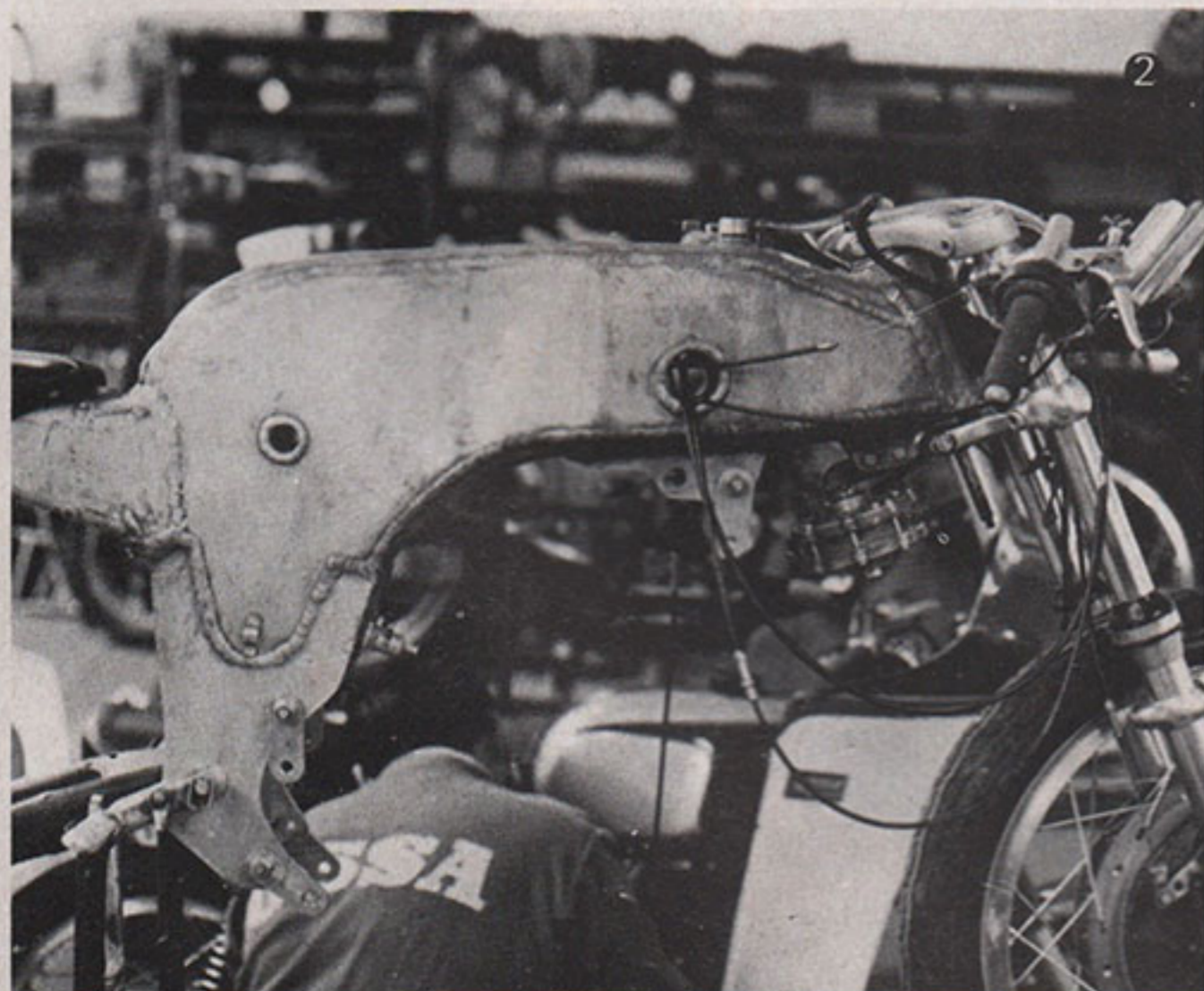
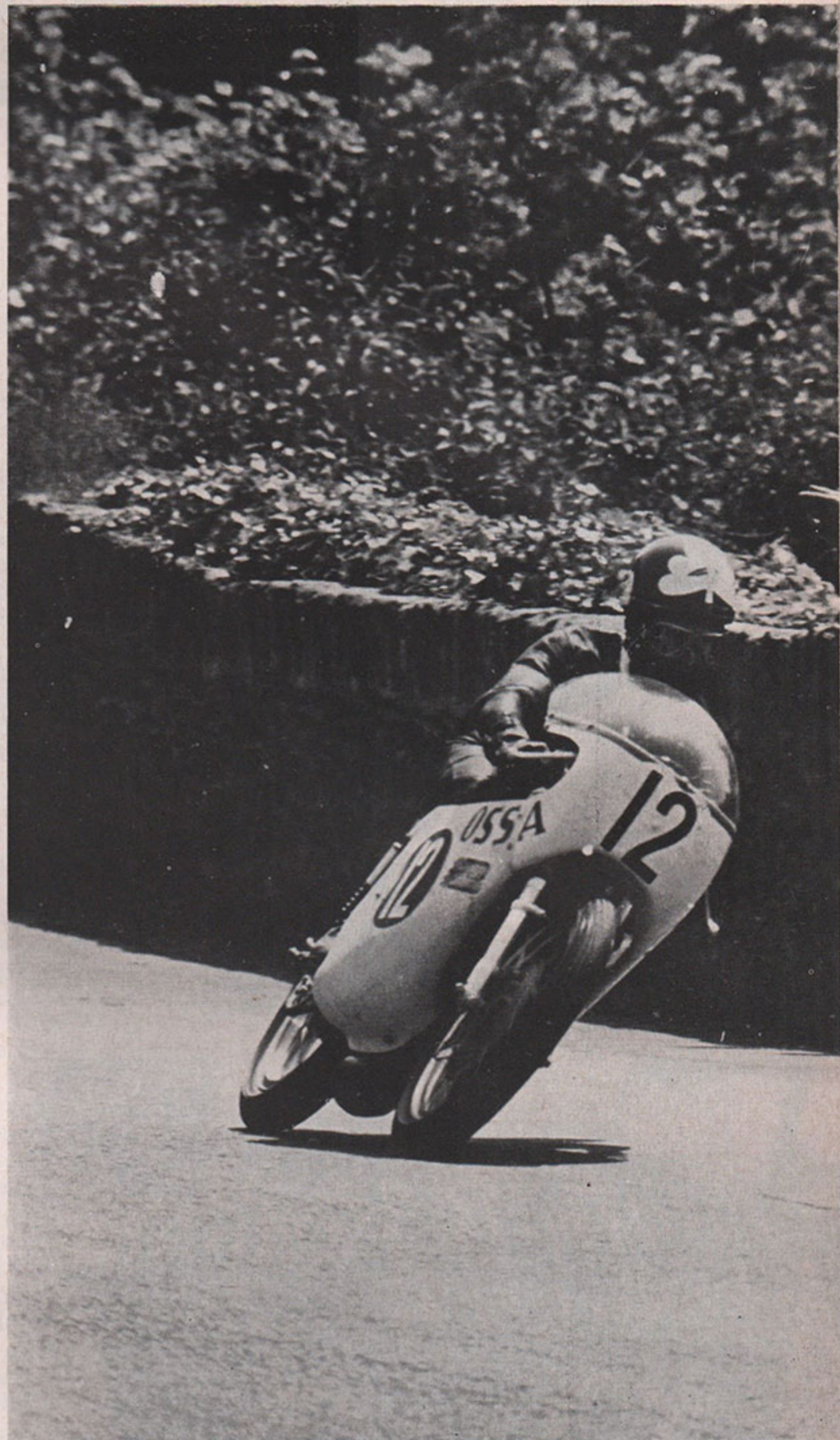


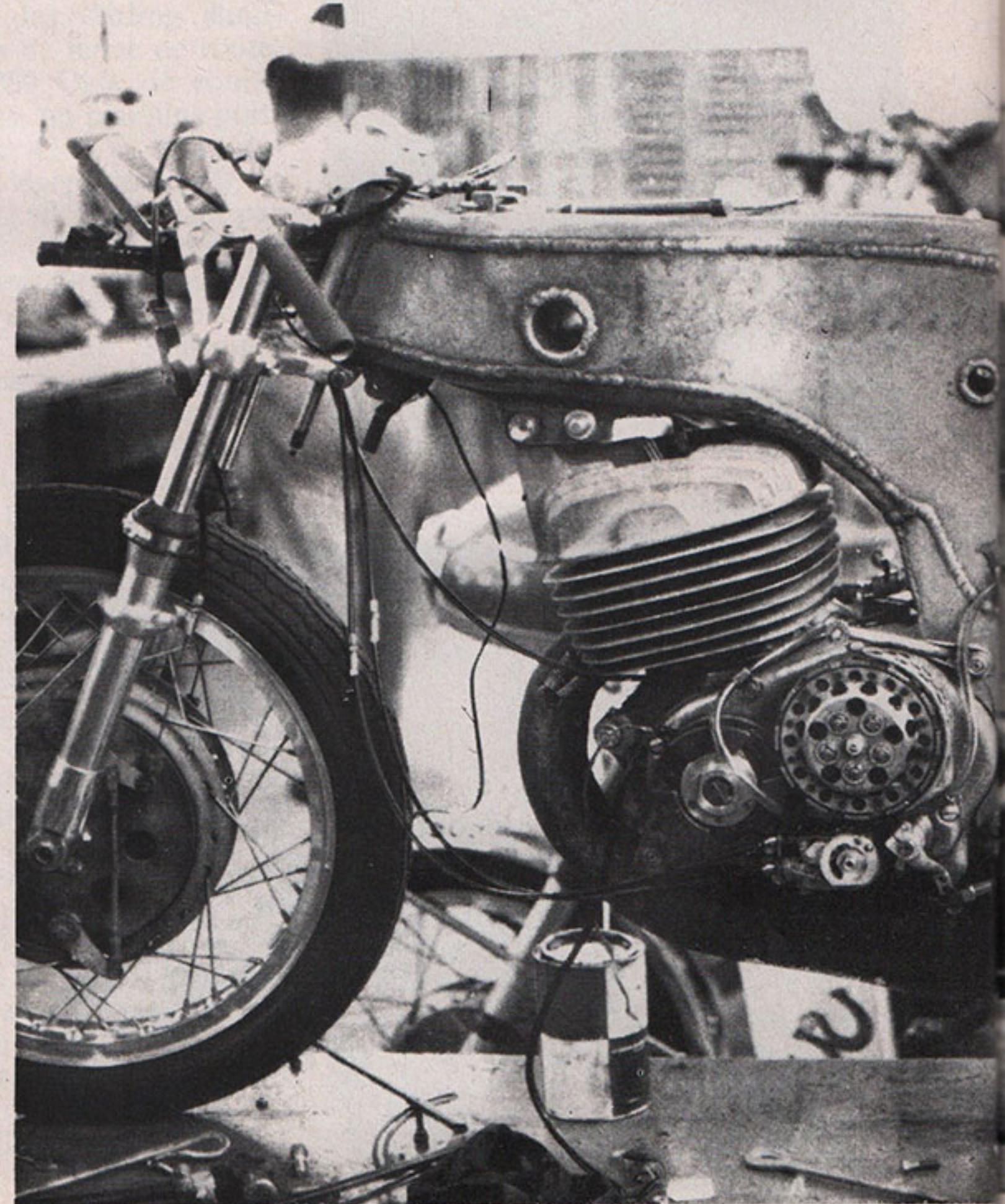
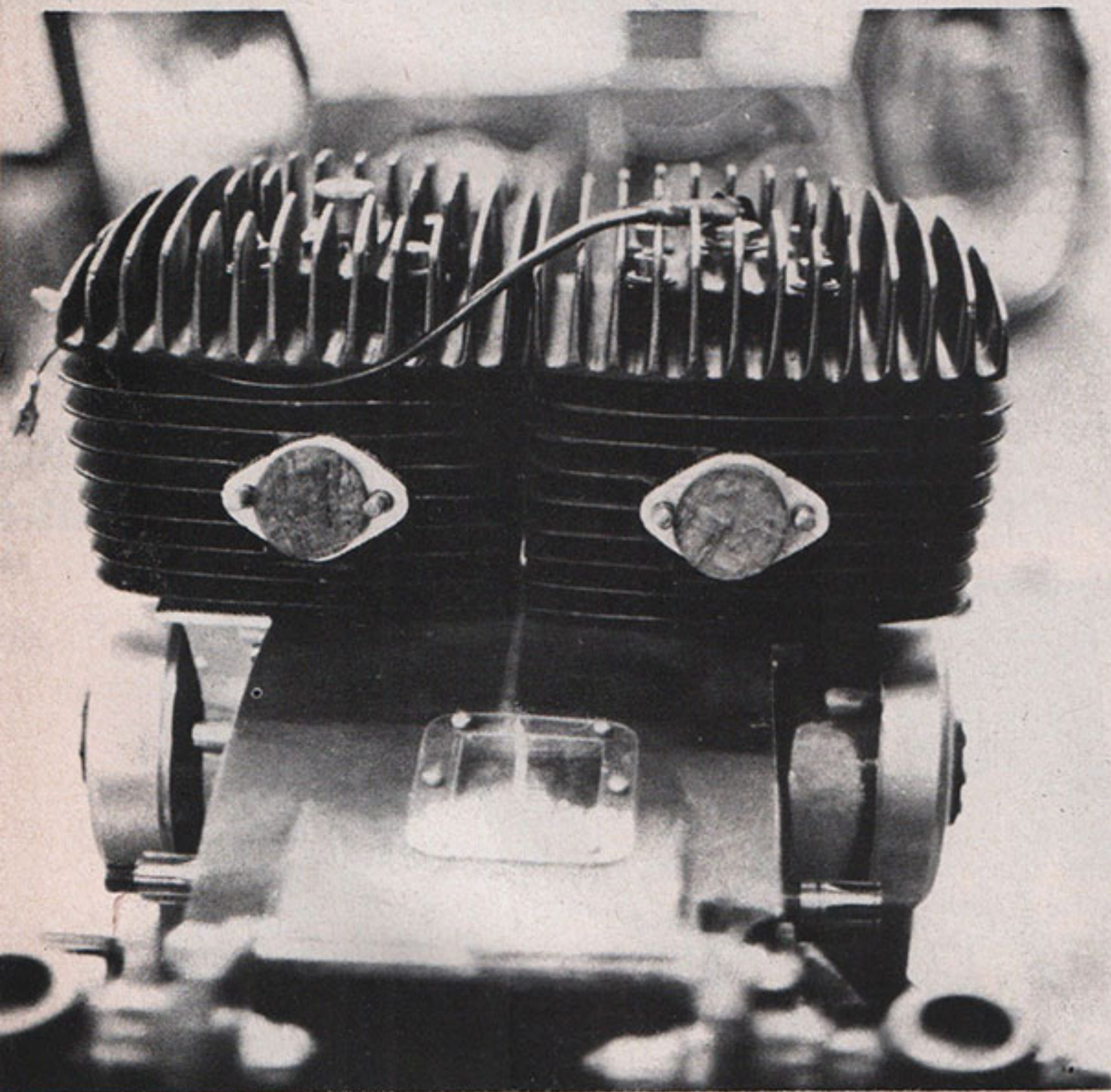
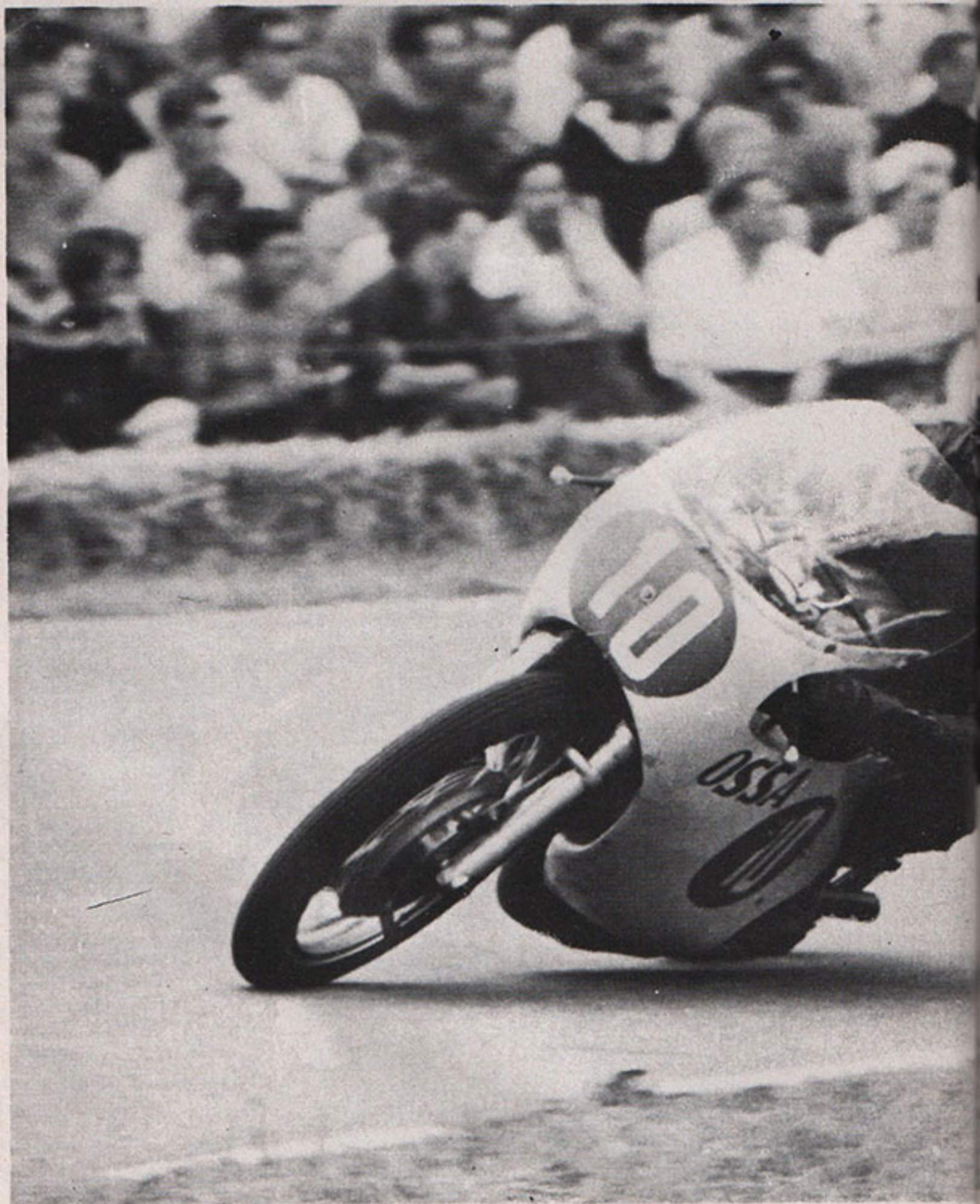


① *Dans la chambre d'essai
une collection
de pot de détente.*

② *Le cadre monocoque.*

③ *Le moteur à refroidissement
par eau.*





Le moteur de la 500 Yankee.

La machine complète.

HERRERO

LES JAMBES D'OSSA : SANTIAGO HERRERO

Santiago Herrero, « Santi » pour les intimes, est né le 2 Mai 1942 à Madrid, dans la maison de ses parents qui se situe à 200 mètres du circuit de Retiro. Était-ce un signe du destin?... Toujours est-il que dès son plus jeune âge, Santi se passionna pour la compétition, de moto bien sûr. En se rendant à l'école, Santi passait tous les jours devant un magasin de motos et à chaque fois il s'arrêtait longuement pour admirer les machines en devanture, ce qui lui causait bien des ennuis, car il était souvent en retard en classe. A dix ans, il voulut abandonner ses études pour travailler dans le magasin de motos ! Mais ses parents s'y opposèrent. Alors, en cachette, durant les jours de congés, il travailla dans l'atelier du motoriste, importateur des MV en Espagne. Et c'est là qu'il rencontra pour la première fois les mécaniciens du racing team MV. Ils venaient chez l'importateur préparer les motos de course. A l'époque le pilote numéro 1 MV était John Surtees, et pendant longtemps ce grand champion fut l'idole de Santi. Les mécanos du team MV prirent en sympathie le jeune Herrero, ils l'emmenaient sur tous les circuits espagnols et lui proposèrent même de venir avec eux en Italie pour apprendre la mécanique. Encore une fois, les parents ne furent pas d'accord. A 14 ans, Santi acheta son premier deux roues, une 50 Setter qui ne passait pas le 30 km/h. Vittorio, le chef mécanicien MV, donna à Santi quelques conseils de gonflage pour son cyclo et bientôt le fameux Setter transformé course « tapait facile » le 40 km/h.

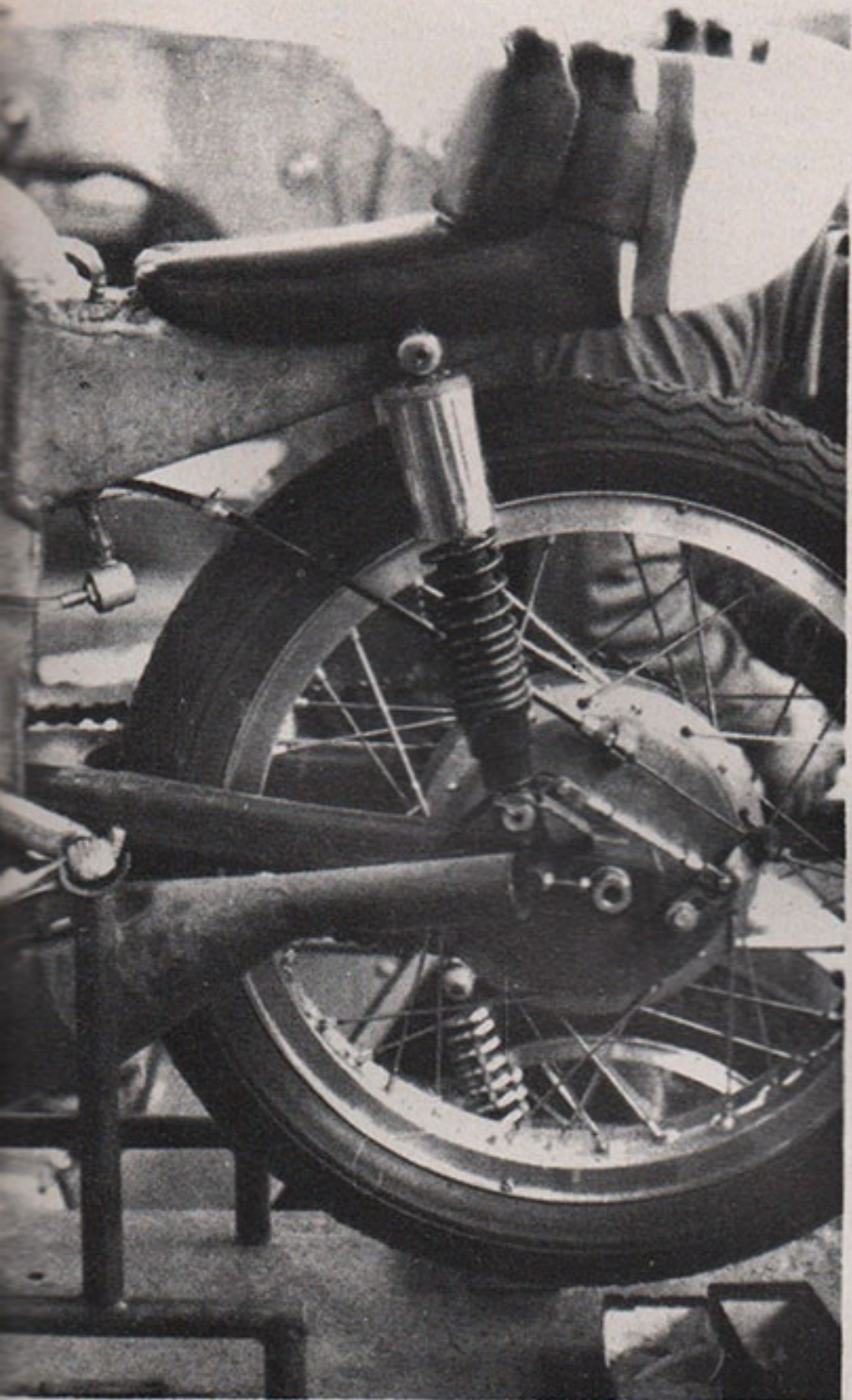
Faire des ronds dans les rues de Madrid ne l'amusa qu'un moment, il voulut courir, mais une fois de plus la famille motophobe opposa son véto. A grand renfort de ruse, Herrero parvint à s'inscrire à la course de Castellon qu'il disputa sur un 50 Derbi acheté avec un copain. Là, il finit troisième. Santi avait alors 17 ans. Cette première course le subjuga, il avait trouvé sa voie et était prêt à tout pour continuer à courir. En râclant les fonds de tiroir, il s'offrit une 125 Bultaco Tralla avec laquelle il remporta le championnat de Castille. Ses parents ignoraient toujours que leur fils courait. Un jour, après une chute où il se froissa un nerf du cou, Santi rentra chez lui engoncé dans un gros cache-col, il déclara avoir un rhume... Mais les parents ne furent pas dupes, et le drame éclata. Plutôt que de céder à l'ordre paternel, Santi préféra partir de chez lui et suivit à

Bilbao le constructeur des Lube qui lui offrait une machine pour courir, c'était en 1960. Durant 6 années, Herrero travailla dans l'usine Lube qui construisait des NSU sous licence. Il était pilote officiel de la 125, une machine très rapide lorsqu'elle ne cassait pas. Sa plus belle victoire avec Lube fut acquise en France sur le circuit de Pau où il devança J. P. Beltoise.

En 1966, Lube abandonna la compétition et le pauvre Santi voyait son avenir de pilote bien compromis. Heureusement ses prestations passées l'avaient fait remarquer par Eduardo Giro qui, aussitôt, lui proposa une Ossa. Depuis, Herrero est resté fidèle à la marque au trèfle à 4 feuilles, et même si vous lui offriez un gros contrat pour piloter une autre machine, il n'accepterait pas... A moins que la dite machine soit de beaucoup supérieure à sa Ossa.

Santiago vit toujours à Bilbao, il dirige un magasin de voitures de sport et un slot racing. En dehors des courses de motos, il fait du tout terrain pour s'entraîner et aussi du vélo. De temps à autre, il participe à un rallye automobile. La compétition automobile ne l'intéresse pas encore, pourtant une grosse écurie lui a déjà proposé de piloter une Porsche 911 R.

Actuellement, pour Santi, le meilleur pilote moto se nomme Phil Read, puis vient Agostini. Lui s'est aperçu qu'il pouvait être l'égal des meilleurs au Sachsenring cette année. Ce circuit n'avantage pas la Ossa, et il lui a fallu vraiment se sortir les tripes pour se maintenir dans le sillage de la Benelli de Pasolini qui ne le battit que d'une longueur de machine. Santi déclara aussitôt que dans les mêmes conditions, il n'aurait jamais pu suivre Read. Les courses les plus marquantes de sa carrière furent le Retiro en 1967... Pour la dernière organisation sur le circuit madrilène, Santi battit au guidon d'une 230 Ossa le record du tour absolu détenu depuis 1960 par Surtees sur la MV4. En 1968, sa 5^e place au T.T. reste mémorable, c'était la première fois que le blond Espagnol courait à l'Ile de Man. Enfin en 1969, son exploit a eu lieu à Spa. Dans le dernier tour, talonné par Gould, il dut prendre à fond une grande courbe de la remontée vers l'Eau Rouge, alors qu'il pensait être à la limite de ses possibilités. Il se surpassa, garda la poignée dans le coin, et gagna. Depuis, Francorchamps est le circuit de prédilection de Santiago. Des projets, il en a bien sûr. Mais les deux plus chers sont, pour lui-même, de gagner le T.T., et, pour Ossa, le championnat du monde.





essais des **BULTACO** tout terrain

par C. Lacombe

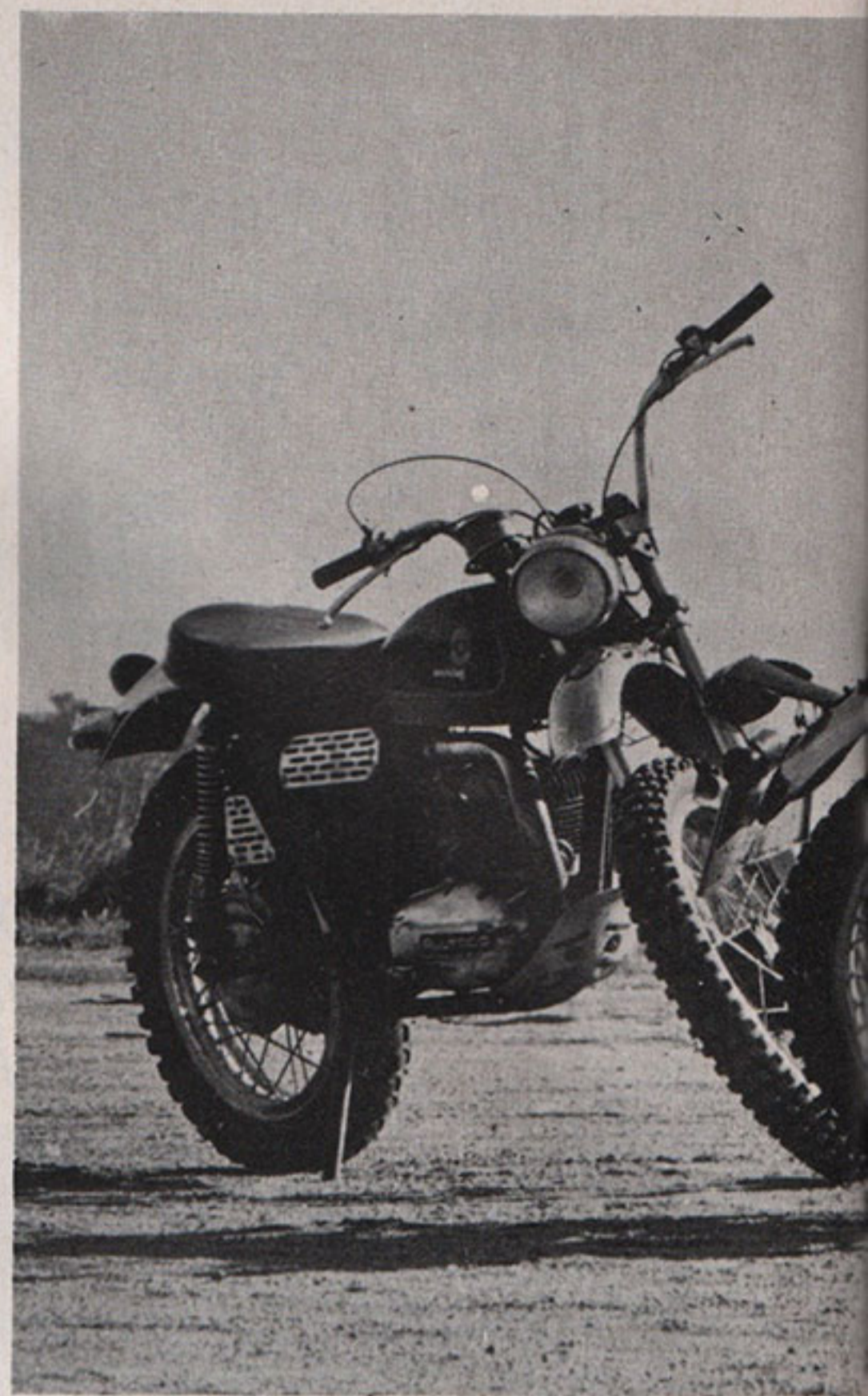
Quitte à exaspérer quelques-uns de nos lecteurs fanatiques de vitesse, je clamerai à nouveau les mérites des motos tout terrain.

Si l'on y a goûté, il est impossible de ne pas apprécier cette discipline. D'ailleurs, je crois même que les mordus du tout terrain sont encore plus « fanas » que ceux de la vitesse !

Chose curieuse, les amateurs de vitesse qui possèdent des motos de route ignorent presque ostensiblement ceux qu'ils appellent « les paysans de la moto ». Et vice versa, les « tout terrainistes » ne portent pas grand intérêt aux vitesses de pointe, pneus triangulaires et autres carénages. Le fossé qui sépare ces deux clans est si profond que vous ne verrez pas des masses de motocyclistes dans les motocross, surtout s'il y a le même jour et à proximité le plus minable circuit de vitesse. L'hiver, faute de mieux, ces motocyclistes, en nombre restreint parce qu'il fait froid, se rendent sur les Trials. L'été, les « paysans de la moto » vont au cross ou se promènent dans la campagne, mais il ne feront pas des centaines de kilomètres pour assister à une course de vitesse. Cette sorte de divorce peut s'expliquer par le fait qu'un cheval pur-sang (la vitesse) dédaignera toujours un peu le rustre percheron (le tout terrain) et que cette brave bête de labour n'enviera pas et se moquera de la fragilité et de la délicatesse du pur-sang. Sans prendre parti pour l'un ou pour l'autre, je pense que ces deux façons de faire de la moto sont complémentaires. L'hiver, le tout terrain remplace avantageusement la route; on se moque de la neige et du verglas et de plus, on n'a absolument pas froid. Ensuite la conduite sur terre développe certains réflexes bénéfiques pour la vitesse. C'est pour cela que les grands champions de vitesse pratiquent le tout terrain. Donc, l'idéal serait de posséder les deux, le *Racer* pour

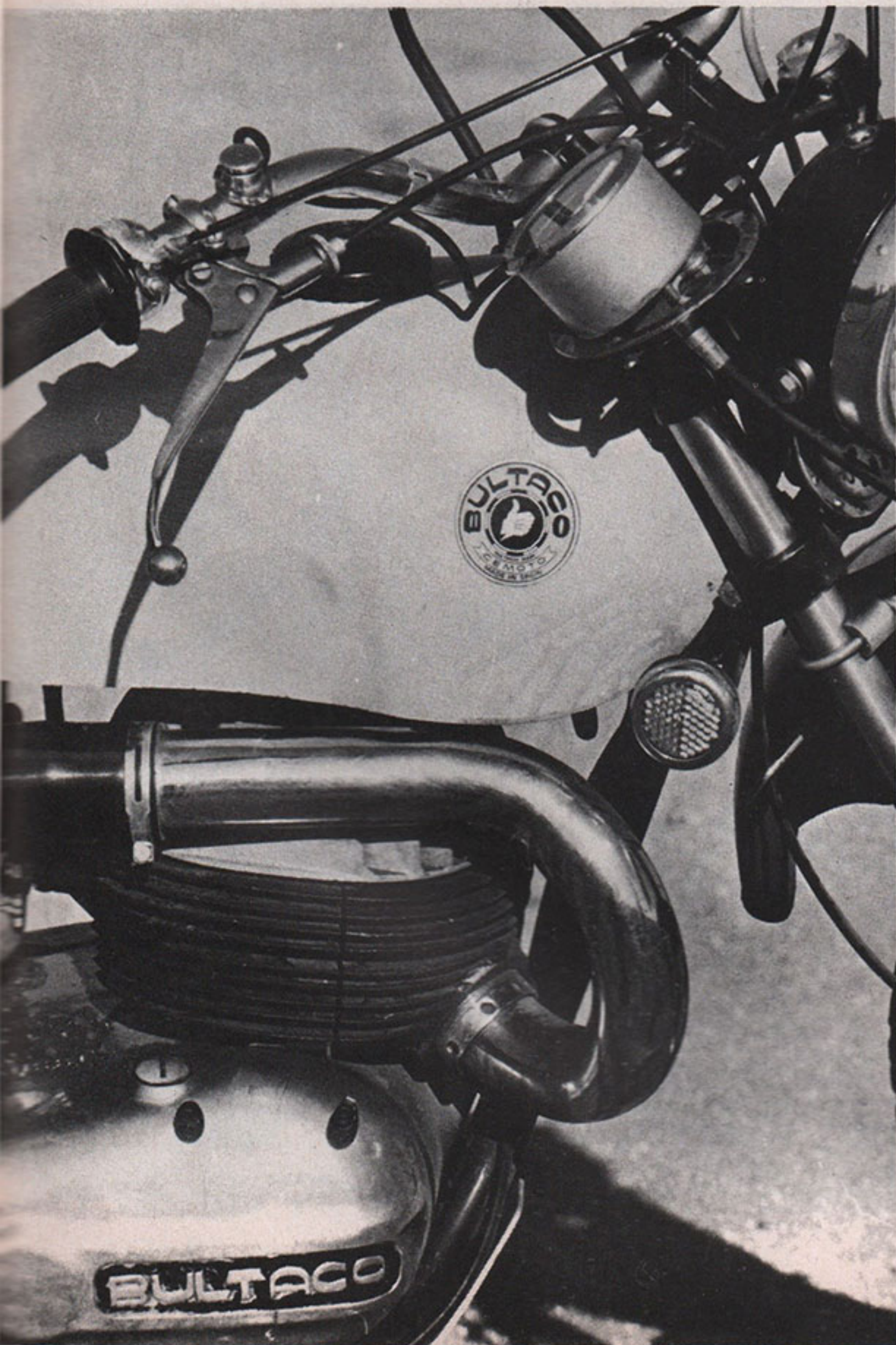
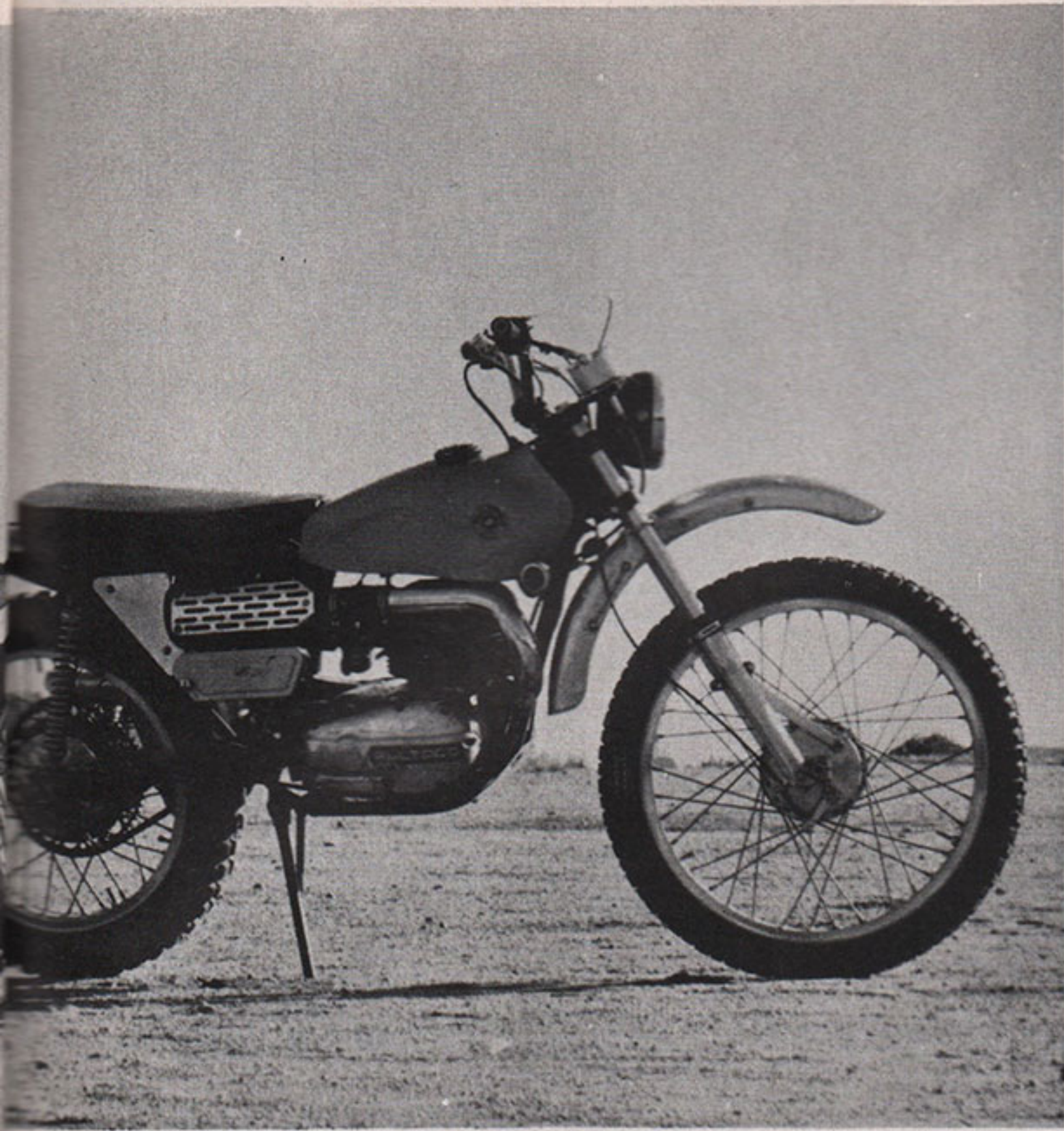
la grand'route et le *Trail Bike* pour la promenade dans les bois. Maintenant, pour ceux qui ne désirent pas faire de longs voyages à moto, je signale qu'il est très possible de rouler sur route et en ville avec une machine de tout terrain alors que vous ne ferez pas cinquante mètres dans les champs avec un *Racer*. A vous de choisir.

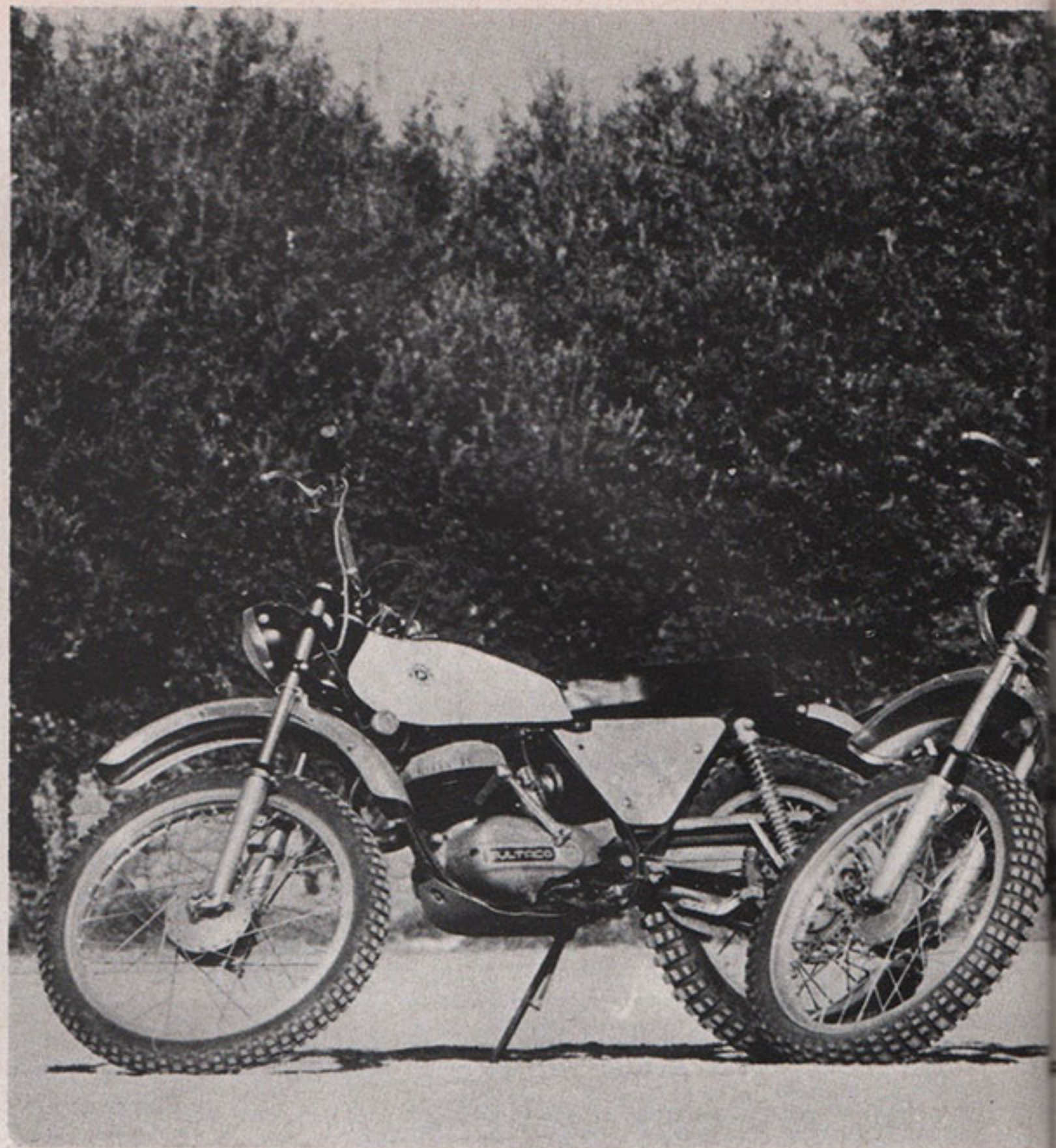
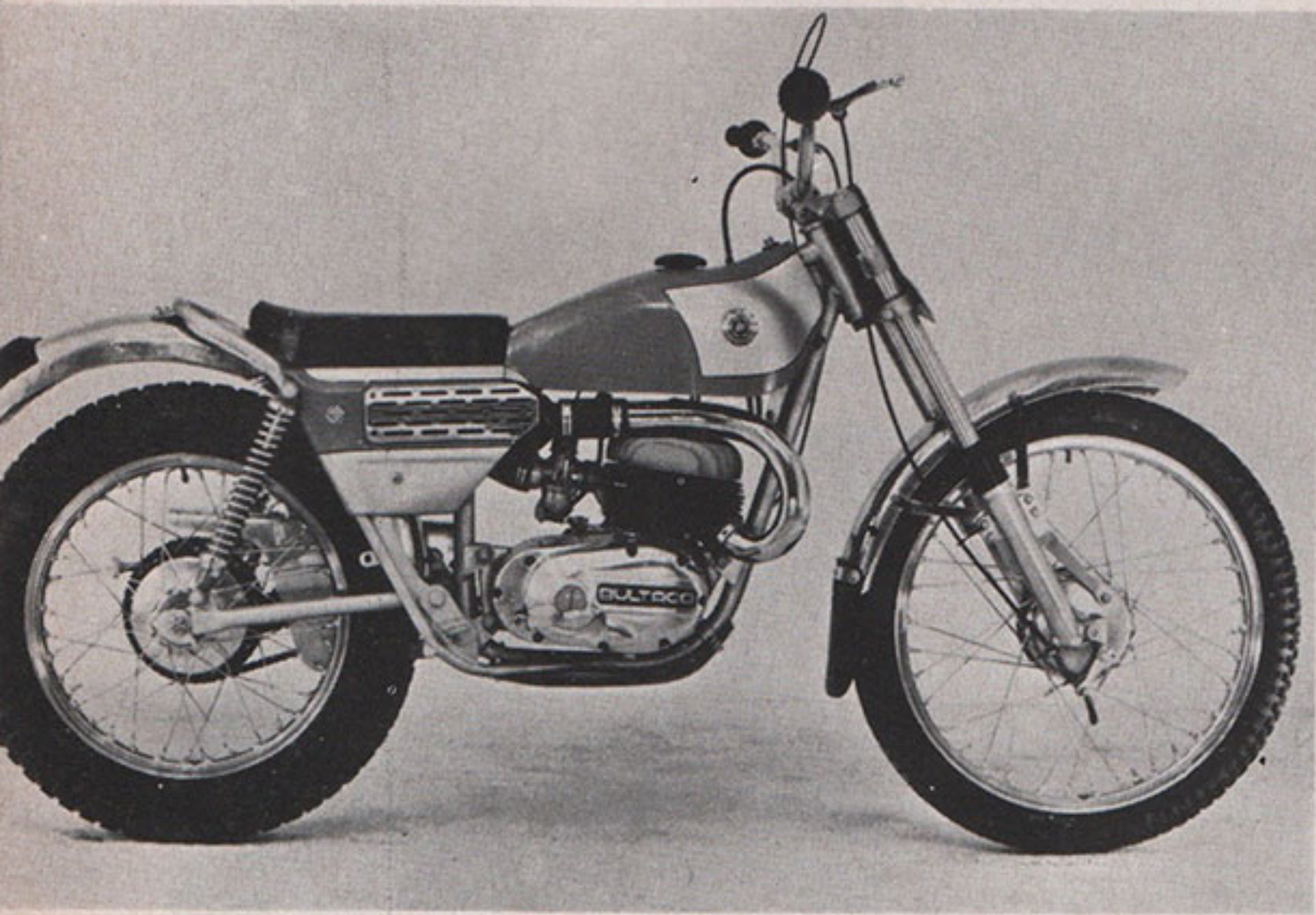
Plus haut, je vous ai parlé de l'amélioration des réflexes par le tout terrain, voici comment. Un débutant, sur la route en ligne droite, pourra tirer à fond sur sa machine, cela ne pose pas de problème de conduite, il sera seulement impressionné par la vitesse. Dans un chemin forestier, tirez à fond sur une *Matador* ou quelque chose d'équivalent, vous verrez que la roue avant décolle, l'arrière fait des écarts, parfois les deux roues glissent... Tout ça, il faut le contrôler par de légers contre-braquages. Dans les virages, ce même débutant, sur son *Racer*, n'osera pas trop pencher par peur de tomber. En tout terrain, les chutes sont courantes, on apprend à tomber et par conséquent on va continuellement à la limite de ses possibilités qui s'accroissent avec l'expérience que l'on acquiert ainsi rapidement. Enfin, l'imprévu du tout terrain (bosses et trous cachés) nous met couramment dans des situations catastrophiques dont il faut bien se sortir sans s'affoler. Pour résumer, monter un percheron offre au jockey de pur-sang la décontraction et la science du dérapage contrôlé sur deux roues. Enfin, il arrive parfois, en course

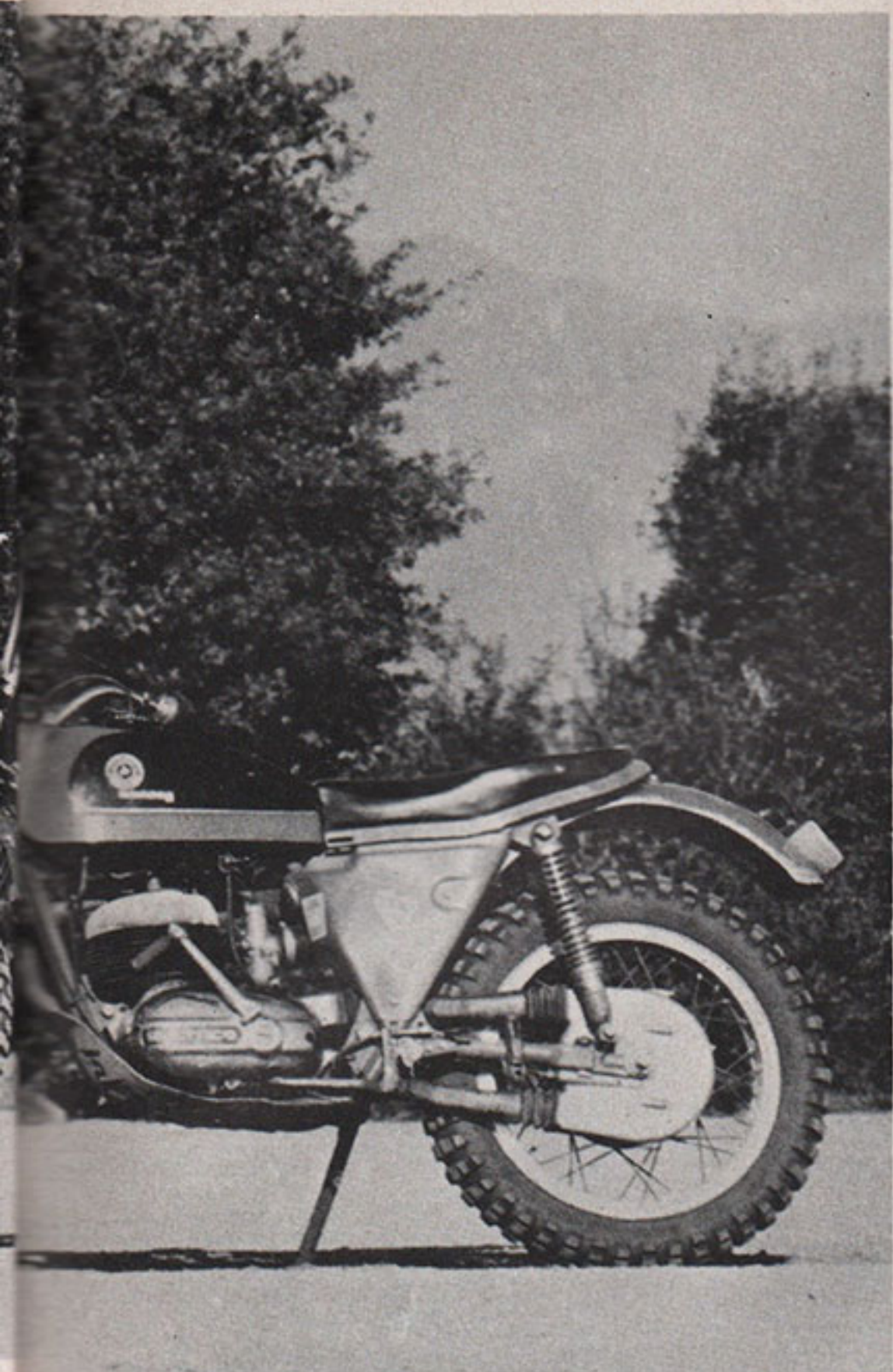


ou sur route, que la piste ne soit pas assez large. Alors, le bas-côté de terre battue n'est plus une limite critique pour celui qui a déjà fait du tout terrain. A ce sujet, voici une anecdote qui m'a été contée par Marcel Seurat. Il courait en cross mais aussi en vitesse, et un jour à Marseille dans le parc Borély... Pour suivre Chevalier et Barbaroux, il devait passer une grande courbe à fond et invariablement, à chaque tour, il quittait la piste un instant pour rouler dans la terre au ras des fusains. L'ex-champion de France, Jean-Claude Serre, voulut voir le spectacle, mais un brave gendarme lui interdit l'accès de la fameuse courbe. Il déclara à Jean-Claude qu'il y avait là un fou qui passait dans les fusains pour surprendre les autres coureurs !!!

Je me suis rendu en Espagne, à l'usine Bultaco, afin d'essayer leurs modèles tout terrain. Ce genre de moto est une spécialité de Bultaco qui en produit depuis la création de l'usine, il y a de cela douze ans. Comme vous voyez, cette firme est récente. Avant d'être constructeur, M. Bulto était coureur chez Montesa. Il fut d'ailleurs champion d'Espagne et lorsque cette usine abandonna la compétition en 1958, M. Bulto quitta l'usine pour fonder Bultaco. En neuf mois, la première Bultaco voyait le jour. Deux ans plus tard, une Bultaco battait des records du monde de vitesse pure. L'année suivante la marque était championne d'Espagne en moto-cross. Elle allait ensuite participer à de nombreux six jours et remporter quatorze médailles d'or dont un maximum grâce au pilote Puig Oriol Bulto, qui n'est autre que le neveu du grand patron.







Il fut aussi champion de cross en 1961, 1963 et 1964. Oriol n'est plus le seul coureur de la famille, il y a maintenant le jeune Ignacio Bulto, fils de Francesco Bulto. Cette année, pour ses dix-sept ans, il a été sacré champion d'Espagne de Trial. Ignacio a neuf frères et sœurs... et tous font de la moto.

Puig Oriol et un jeune trialiste m'ont accompagné dans les montagnes de Mataro où nous avons emmené une Sherpa T dernier modèle, un 125 Lobito et une 250 Matador MK111. La première machine citée, vous la connaissez tous (Champion n° 39), il s'agit de la célèbre moto de trial avec laquelle Sammy Miller est pratiquement imbattable. Il faut dire que Miller a en grande partie contribué à la réalisation de cette reine du trial. Pour un néophyte comme moi, la Sherpa T est un objet merveilleux qui m'a permis de réaliser l'impossible. Des buttes que je pensais infranchissables se sont effacées sous mes roues et non à cause d'un pilotage efficace, mais bien grâce aux possibilités de cette moto. Sa légèreté est stupéfiante, sa maniabilité incroyable et la puissance à bas régime inouïe. En première, à deux à l'heure, lâchez l'embrayage, le moteur ne calera pas. Et s'il se présente une côte, accélérez un peu, la Sherpa grimpe sans faiblir. Les suspensions sont étudiées pour que les pneus collent au sol comme des ventouses. Si la Sherpa excelle dans les zones de Trial, par contre dans les inter-zones, autrement dit sur les chemins de terre qui relient les zones, elle frétille de l'arrière et remue de l'avant. Rien d'anormal à cela, elle est prévue pour le trial, uniquement, avec une partie cycle et



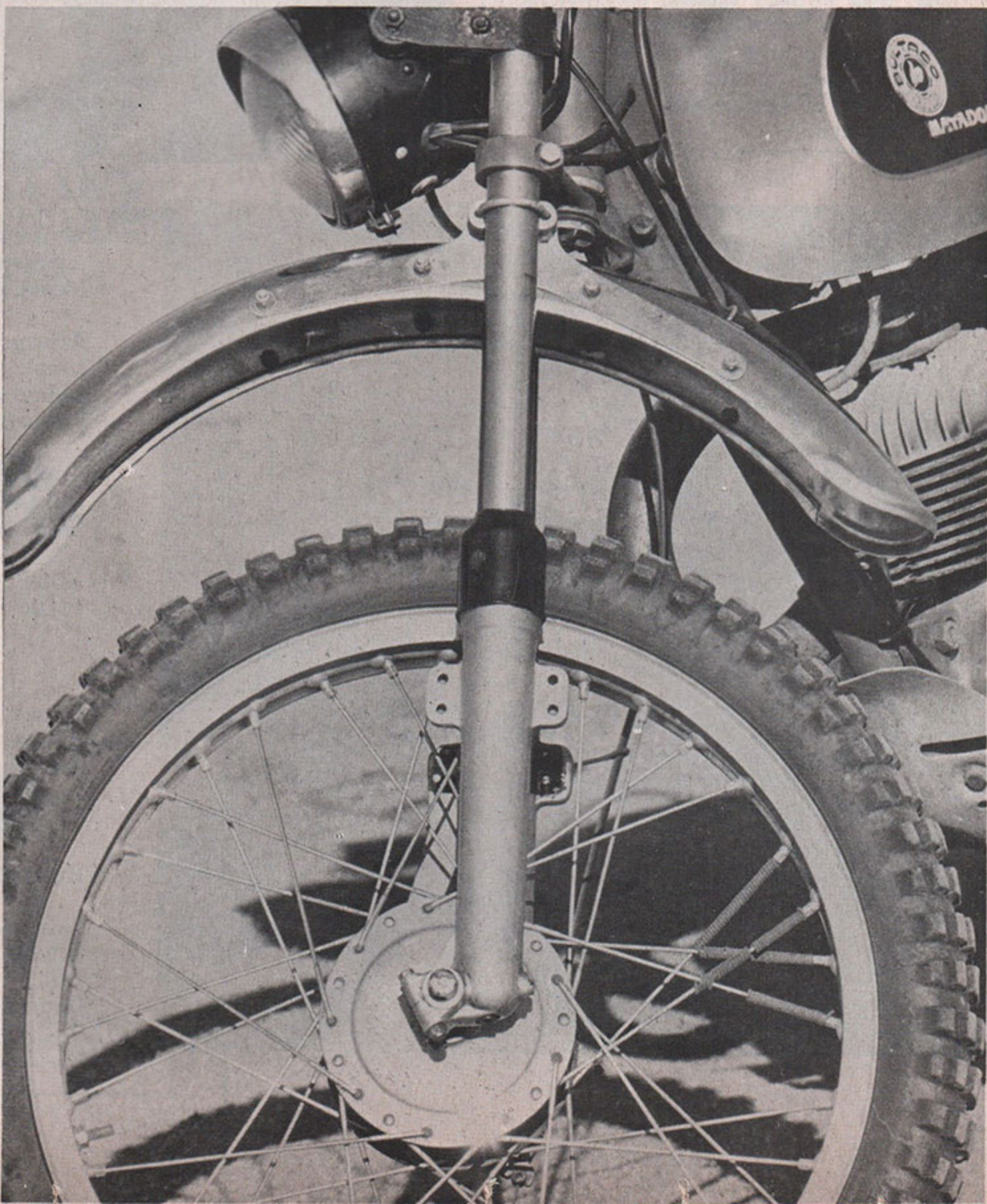
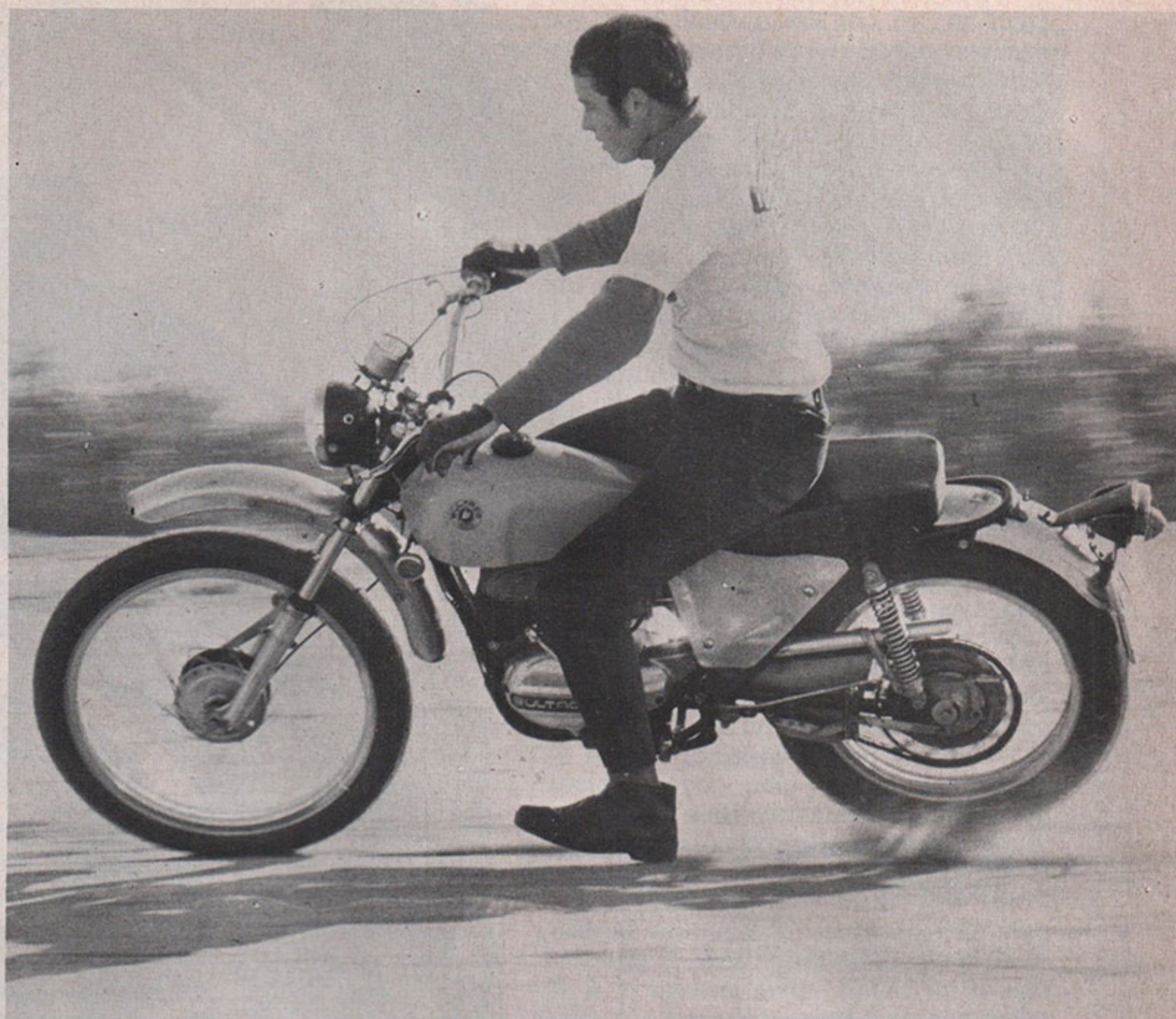


une chasse de fourche adéquate. Pour rouler « plein pots » dans les inter-zones, il vaut mieux prendre une Matador.

La Matador est une réplique de la machine qui a gagné des médailles d'or aux six jours, une foule d'astuces le prouve. La chaîne secondaire est enfermée sous un carter étanche muni d'un guide. Ainsi, plus de problèmes de chaîne encrassée par la poussière et pour le réglage de cette chaîne, un excentrique en coquille facilite et rend beaucoup plus rapide cette opération. Toujours pour la roue arrière, on note un amortisseur de transmission dans le moyeu et, bien sûr, une broche à démontage rapide. Dans une épreuve comme les six jours, les passages de gué sont courants et c'est pour cela que l'ouverture du filtre à air est placée très haut sur la Matador; elle débouche juste sous la selle, à l'abri de la poussière. Cette selle est double et permet le transport d'un passager dans de bonnes conditions de confort. Le réservoir d'essence en plastique peut contenir treize litres de mélange. Seul un compteur orne le tableau de bord. Les suspensions ont un débattement de 163 mm à l'avant et 100 mm à l'arrière, avec les amortisseurs réglables en trois positions. Les jantes en aluminium supportent le pneu cross de 300×21 à l'avant et 400×18 à l'arrière. Pour le tout terrain mené tambour battant les pneus cross sont préférables aux pneus trial. Les freins d'un diamètre de 160 mm possèdent d'excellentes qualités de ralentisseurs; ils ne bloquent jamais, surtout le frein avant, ce qui serait désastreux en tout terrain. Un cadre simple berceau dédoublé sous le moteur assure une bonne rigidité à la partie cycle.

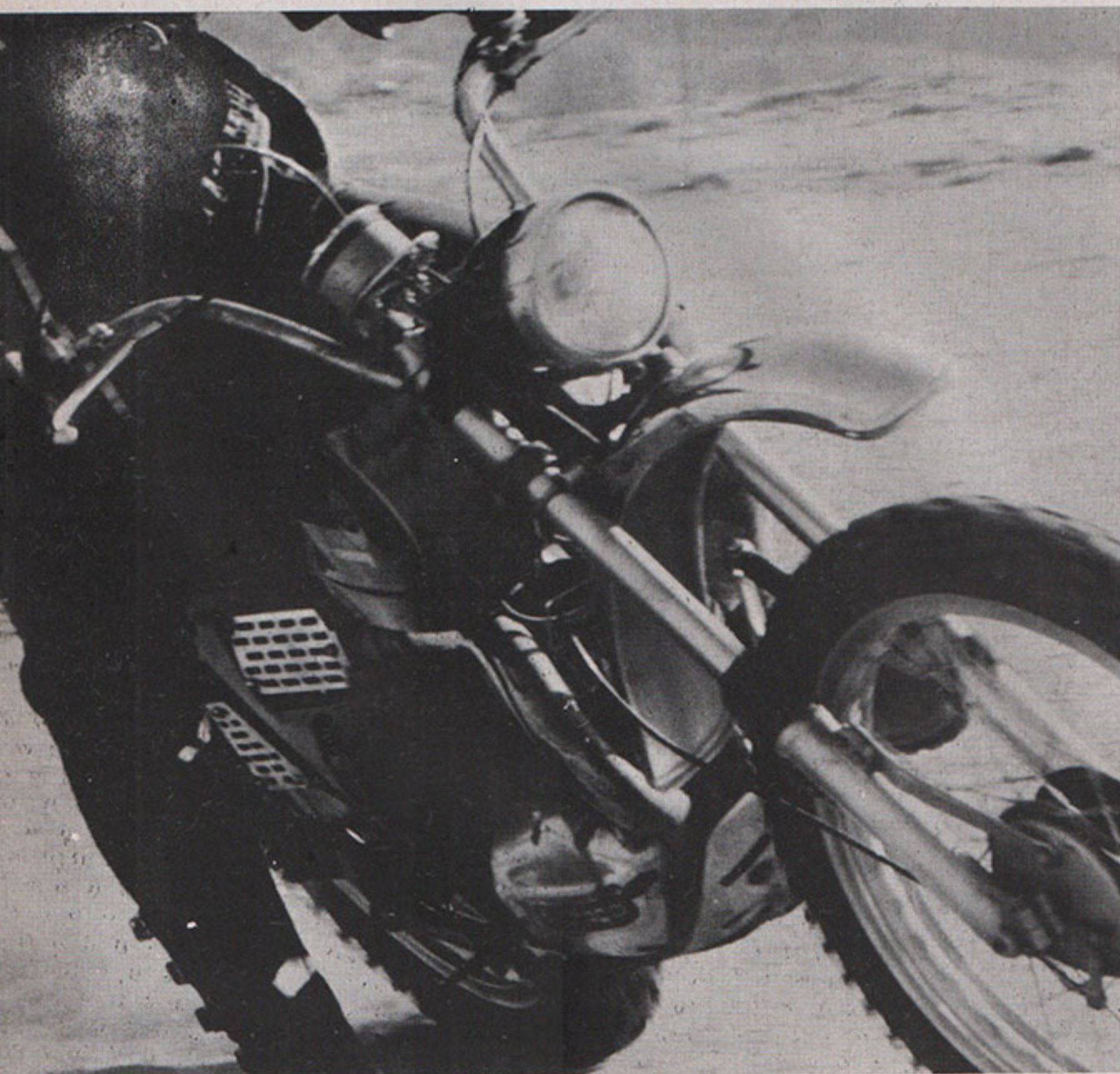
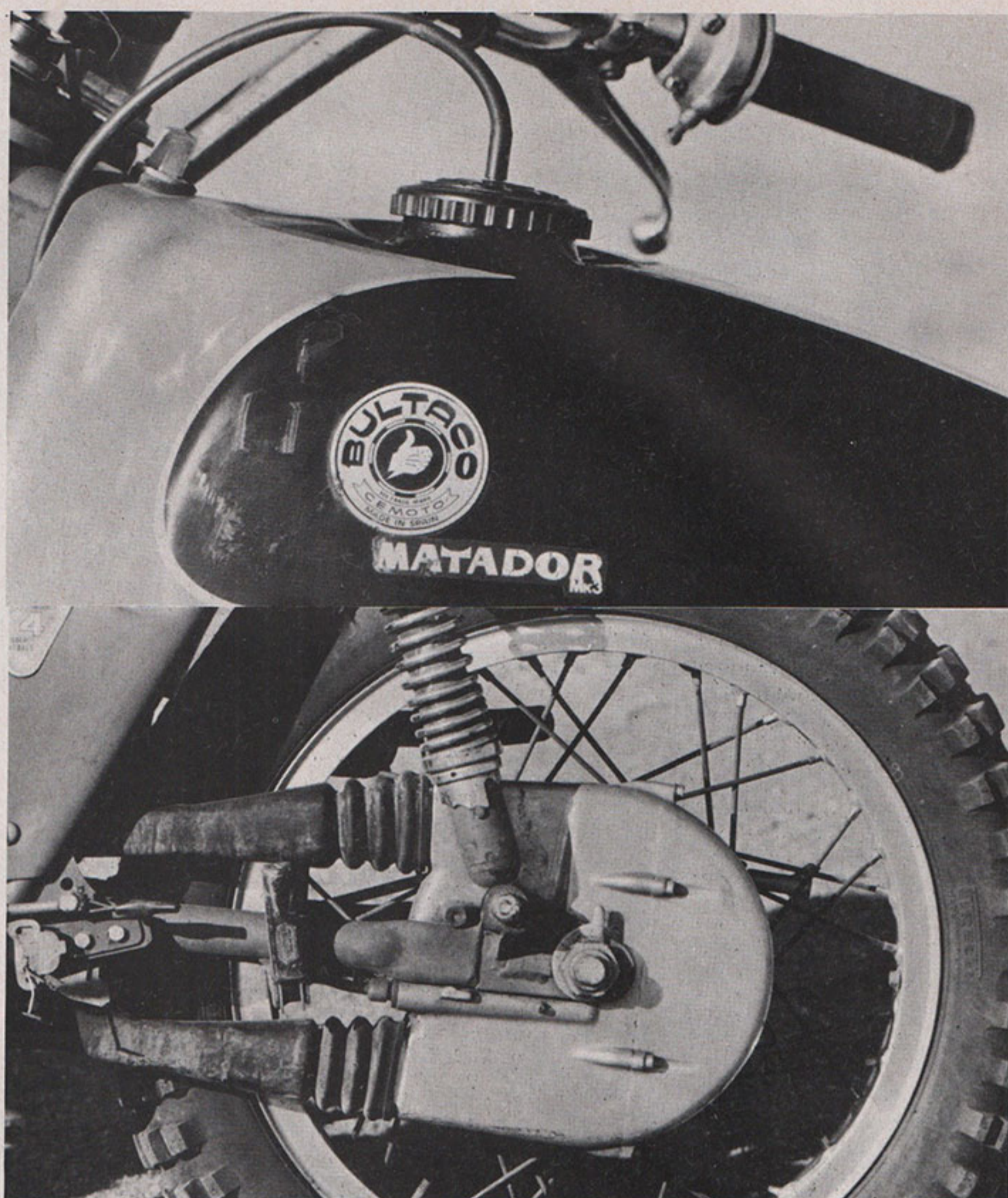
Le moteur est le fort connu monocylindre deux temps à admission classique par un carburateur Amal de 32 mm de diamètre. Il développe 23 CV à 5.500 t./mn, ce qui, allié à une boîte cinq vitesses, confère une intéressante plage d'utilisation de ces chevaux.

Esthétiquement, la Matador a de l'allure; de plus, elle est très bien finie et « fait » vraiment sérieuse. La position de conduite peut être comparable à celle d'une moto de route équipée d'un grand guidon, alors que sur la Sherpa on est assis comme sur une machine de course munie d'un grand guidon. Le sélecteur est à mon goût un peu loin du repose-pied, et il faut déplacer le pied pour changer de rapport. Il est vrai qu'en tout terrain, on monte et descend les vitesses avec le talon, une habitude à prendre. Le moteur démarre très bien si l'on prend soin de noyer la cuve du carburateur. La Matador est assez silencieuse; on apprécie ce silence lorsque la conduite sportive fait place à la promenade tranquille. Ces deux façons de conduire sont possibles avec une Matador et dans les deux cas, elle se comporte admirablement. Toutefois, en utilisation sport, j'aurais souhaité une sélection plus précise des rapports et une course plus réduite du sélecteur. Le confort est



excellent, ce qui est normal pour une machine apte à faire les six jours. Par rapport à une Sherpa T qui pèse 20 kilos de moins, la maniabilité est un peu moins bonne, mais pour moi qui suis un habitué des motos de route, je l'ai trouvée fantastique. La souplesse du moteur m'a sidérée. Sur les chemins de terre j'ai osé rouler à fond de gaz... et ma foi, je me suis senti en parfaite sécurité. A plus de 100 km/h sur la terre battue entre deux futaies, on a l'impression de rouler beaucoup plus vite et là, plus que sur route, la vitesse est grisante. Ceux qui désirent foncer encore plus peuvent monter le kit ISDT qui leur fait gagner 7 CV grâce à une culasse à rapport de compression élevé et un pot de détente. Troisième moto essayée : le Lobito (petit loup). C'est une Matador en réduction, avec une partie cycle identique mais faite en tubes de plus petit diamètre. Le Lobito est par excellence la machine du jeune débutant. Sa grande légèreté le rend aussi maniable qu'une Sherpa T, et le rapport poids-puissance permet de s'exprimer aussi bien sinon mieux qu'avec une Matador. Bien sûr, il ne faut pas que le pilote accuse 90 kg sur la balance...

Pour finir cette journée d'essais, j'ai parcouru quelques 20 km tout terrain, en compagnie de Puig Oriol. C'était ma fête, il me fallait suivre le train et si au début, j'y suis parvenu sans trop tomber, à la fin, par contre, complètement exténué, je ne faisais plus dix mètres sans me retrouver par terre. Le lendemain, j'étais perclus de courbatures... Amusant, et bougrement sportif aussi, le tout terrain !



FICHE TECHNIQUE

SHERPA T MATADOR LOBITO

Moteur	1 cylindre 2 temps	1 cylindre 2 temps	1 cylindre 2 temps
Alésage connu	72 × 60	72 × 60	51,1 × 60
Cylindrée	244,24 cc	244,24 cc	124,98 cc
Puissance	19 cc à 5.500 t./mn	23 cc à 5.500 t./mn	12 cc à 8.000 t./mn
Compression	10/1	9/1	10/1
Boîte Embrayage	5 vitesses Multi-disques	5 vitesses travaillant dans l'huile.	5 vitesses
Allumage Partie cycle	Volant magnétique. Cadre simple berceau, fourche avant télescopique, suspension ar- rière à bras oscillants avec amor- tisseurs réglables.		
Roues			
Avant	300 × 21	300 × 21	300 × 19
Arrière	400 × 18	400 × 18	350 × 18
Freins	simple came	simple came	simple came
Réservoir	160 av. ar. 7 litres	125 av. ar. 13 litres 7 litres	140 av. ar.
Poids	92 kg	112 kg	87 kg
Vitesse		110-120	
Prix	5.450 F.	5.550 F.	3.950 F.
Importateur	Frank Lucas	81-Puylaurens ou Cemoto France	58, Boulevard Sylvio Trentin 31-Toulouse

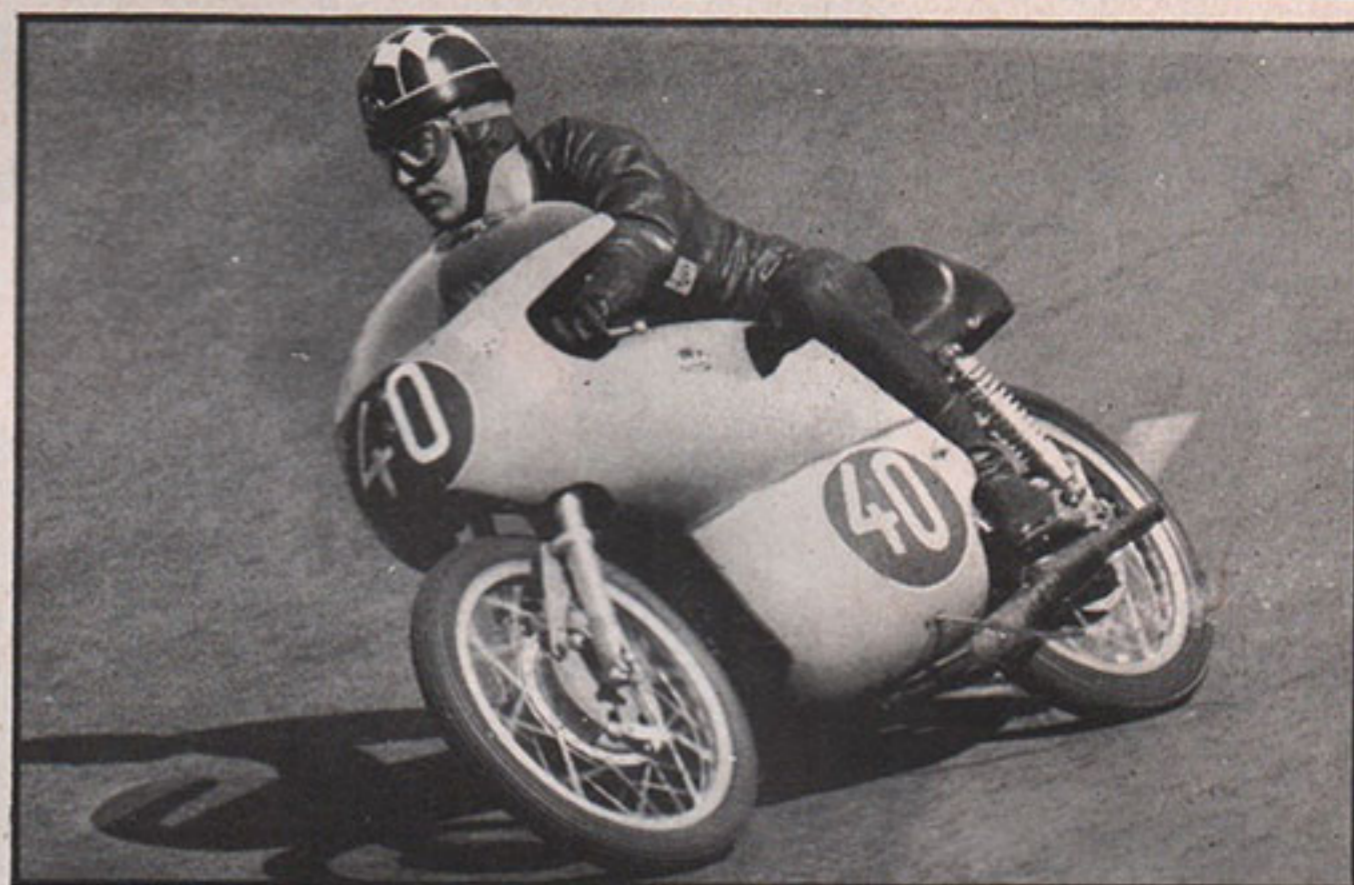
nouveau OSSA moteur

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



C.S.M.

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



en compétition,
 a la ville...

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



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

(UNE RELIURE PAR ANNÉE)
 la reliure : France, 14 F; Étranger, 15 F



BON reliure champion

nom : _____ prénom : _____

rue : _____ n° : _____

ville : _____ dépt : _____

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

- chèque bancaire à l'ordre de **champion** chèque postal ou
 mandat à Champion C.C.P. Paris 22-887-23 - Pas d'envois contre remboursement
 Précisez ici l'année choisie : 196_____

Bulletin d'abonnement à **Champion**

A RETOURNER à **champion**

14, rue Brunel PARIS 17^e

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

Je désire m'abonner pour un an (12 n°) à partir du n°

Nom : _____

Rue : _____

Ville : _____ Dépt : _____

Je joins la somme de 30 F (France) ou 35 F (Étranger) :

par chèque bancaire à l'ordre de **CHAMPION**
 par virement postal : C.C.P. - PARIS 22.887.23.

TECHNIQUE ALLEMANDE 1970

PAR ANDRÉ
CAM

Il est bien loin le temps où il fallait simplement franchir le Rhin pour tomber en plein émerveillement technique. Il fut une époque pas si lointaine où des firmes comme Maico, Victoria, Adler, TWN faisaient assaut d'esprit inventif... et de risques financiers pour représenter dignement l'industrie allemande au côté des ténors qu'étaient BMW, Zundapp, NSU, DKW. De cet assaut pour conquérir le « bastion moto » bien peu de constructeurs revinrent vivants, et l'industrie allemande passa de nombreuses années à panser ses plaies.

Aujourd'hui l'industrie allemande de la moto est structurée de telle sorte que chacun possède à peu près sa chasse gardée, et cela s'est traduit par un manque d'émulation inévitable. Seulement, comme aucune industrie ne peut plus se contenter de son seul marché intérieur, les industriels allemands se sont fatalement trouvés dans l'obligation de riposter face aux pressions venant de l'extérieur.

Le dernier Salon de Cologne avait témoigné d'un grand effort dans la catégorie 50 cc. Mais dans un domaine qui nous intéresse beaucoup plus, celui des grosses cylindrées, nous étions restés sur notre faim, d'autant plus que le salut ne pouvait venir que d'un seul constructeur : BMW.

Vous connaissez aujourd'hui les nouvelles BMW, d'autant mieux que Christian Lacombe est allé les essayer pour vous en Allemagne. A vrai dire, ces trois nouveaux modèles cachent leur jeu, car sous un apparent « air de famille » se dissimulent en réalité des machines entièrement nouvelles mais qui doivent, qui devront toujours se conformer à la « loi » telle qu'elle fut édictée en 1923 par l'ingénieur Max Fritz, père de la première BMW.

Cette nouvelle gamme de motos BMW est due à l'ingénieur von der Marwitz et à son équipe. La conception des moteurs a été nettement influencée par les dernières réalisations de la marque en matière d'automobile.

La chambre de combustion des culasses se signale par plusieurs caractéristiques : d'une part elle est d'un diamètre légèrement inférieur à l'alésage du cylindre, ceci pour obtenir une turbulence en fin de course du piston (ce fameux « squish

effect » dont nous avons parlé lors de nos articles consacrés à la technique japonaise) et d'autre part les soupapes sont moins inclinées que sur les précédents modèles. L'angle formé par les soupapes entre elles est de 70°, ce qui donne une chambre de combustion plus compacte. Cette technique procure les avantages suivants :

- plus grande rapidité dans l'inflammation des gaz;

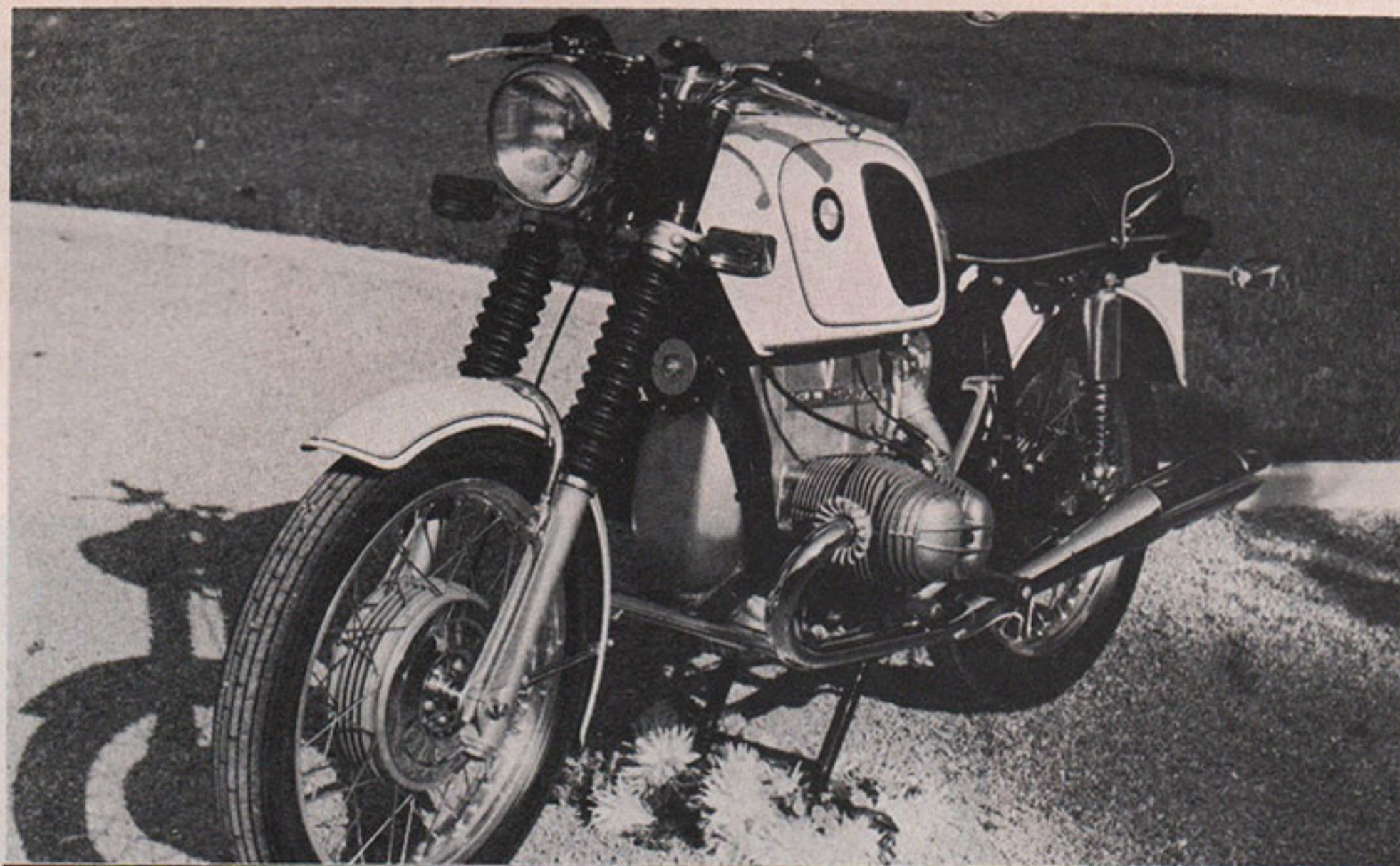
- piston ayant moins besoin d'être bombé à taux de compression égal, ce qui diminue son poids, permet une évacuation de la chaleur plus rapide, etc...

Par contre, avec un angle plus fermé, le diamètre des soupapes est proportionnellement moins grand par rapport à l'alésage; toutefois, les techniciens de BMW sont arrivés à garder sur ces nouveaux moteurs les mêmes diamètres de soupapes que sur les anciens moteurs. Cet angle plus fermé permet encore d'avoir des levées de soupapes plus grandes sans risque de voir celles-ci s'accrocher, et c'est pourquoi nous trouvons des levées de soupapes qui passent de 7,75 à 8,4 mm et même de 7,5 à 9,2 sur la 750 par rapport à l'ancienne R 69 S.

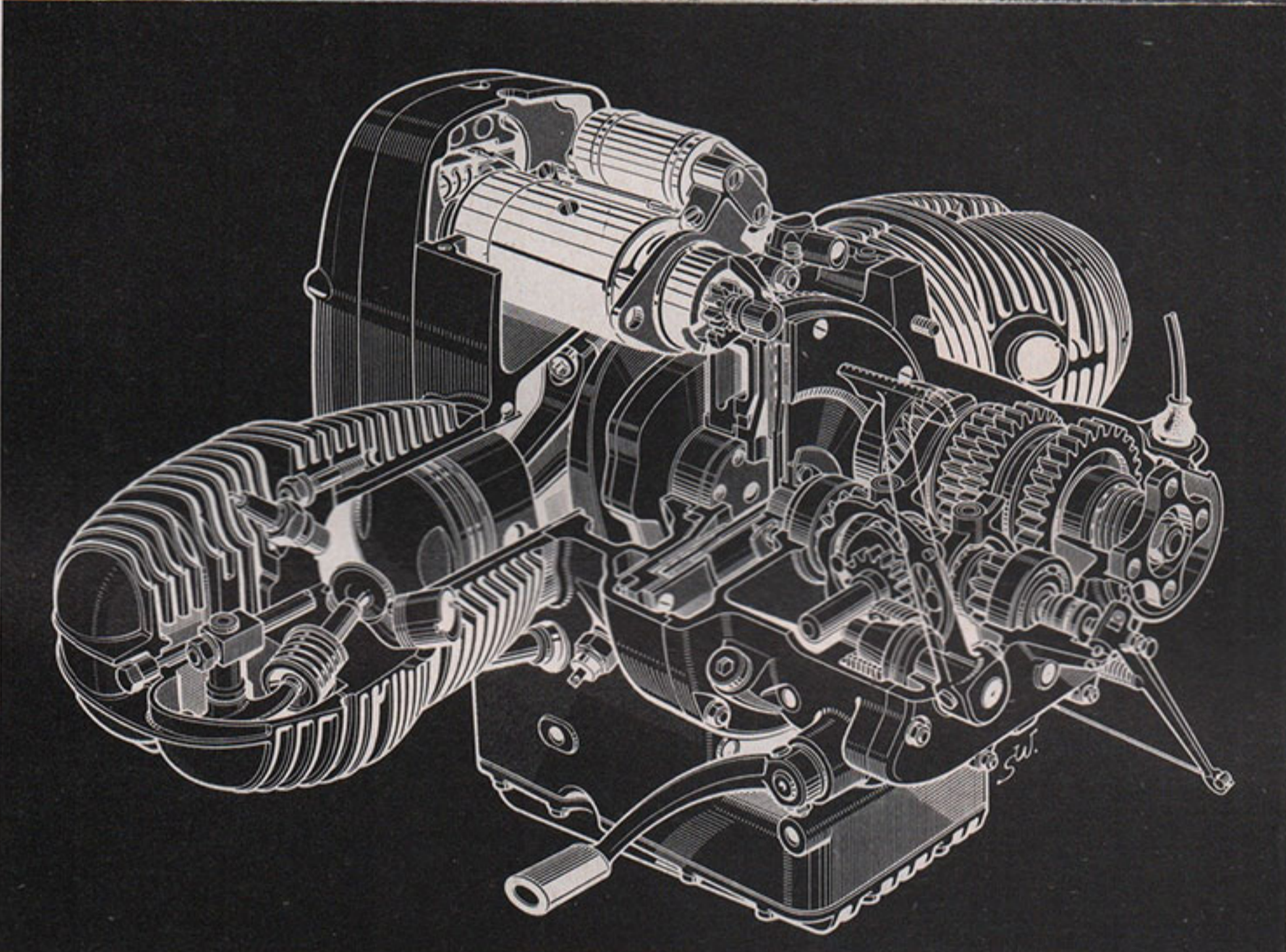
Comme de ce fait la quantité de gaz admis est plus grande lors de chaque temps d'admission, on a pu réduire le temps d'ouverture des soupapes (avance et retard par rapport aux points morts) ce qui ne peut qu'améliorer la souplesse du moteur.

Avec des taux de compression légèrement plus élevés que ceux des moteurs des précédents modèles (sauf la R 75/5 qui est moins comprimée que la R 69/S) mais aussi avec des diamètres de carburateurs légèrement plus grands (+ 2 mm) ces nouveaux moteurs sont nettement plus puissants, grâce encore aux nouvelles culasses qui donnent une meilleure turbulence, grâce aussi aux nouvelles levées de soupapes et au nouvel embiellage qui permet de tourner plus vite sans fatiguer davantage le moteur.

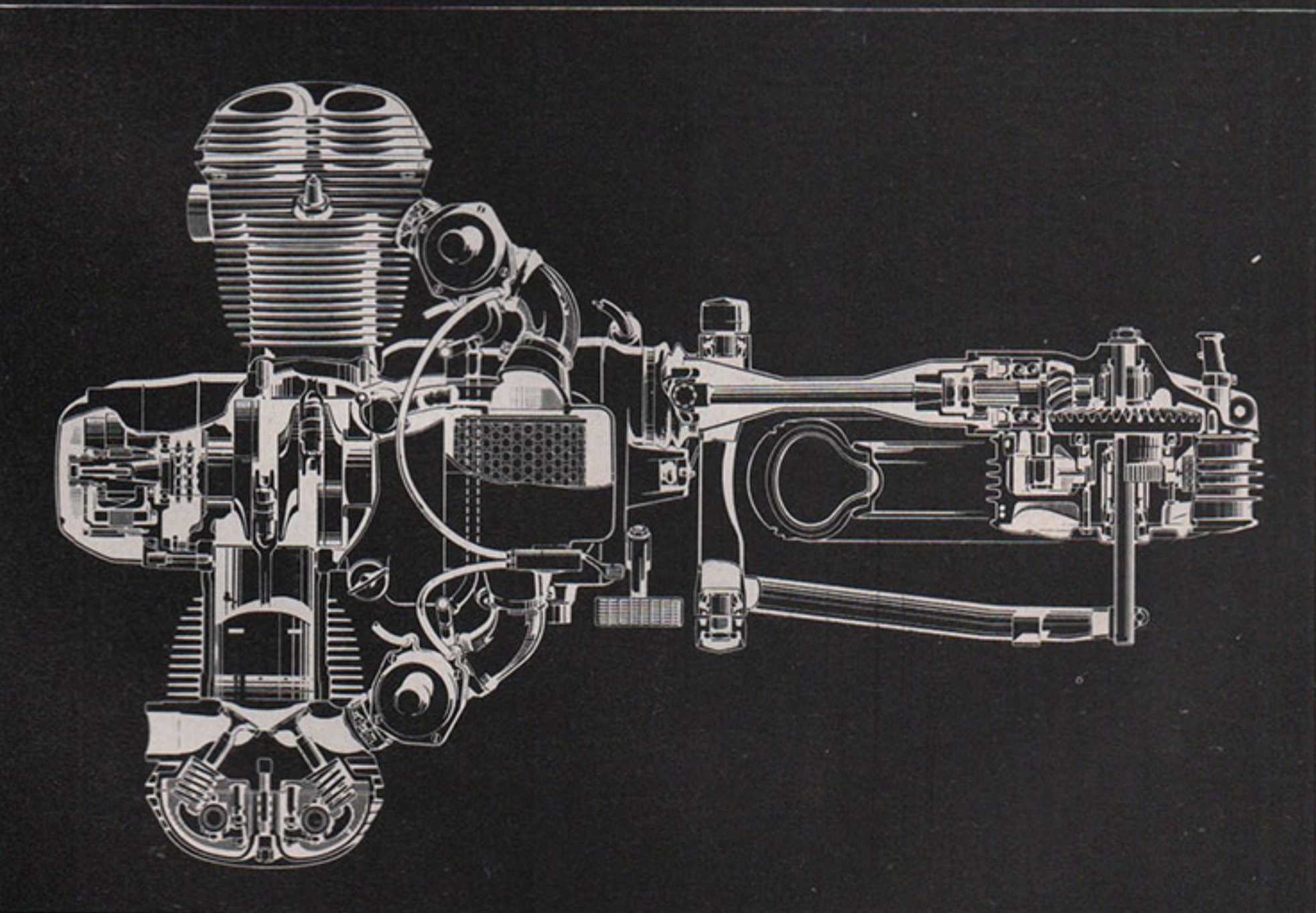
C'est ainsi que par rapport à la R 50, la R 50/5 gagne 6 ch avec 6.000 t./mn de plus seulement, le gain étant porté à 10 ch toujours avec 600 t./mn de plus pour la 600 cm³. Parallèlement, les moteurs ont gagné en couple et ne sont pas devenus plus « pointus » à la conduite.



La hauteur de la fourche télescopique apparaît sur cette vue trois-quart avant.



L'arbre à cames étant désormais sous le vilebrequin, le démarreur électrique se trouve sur le dessus du bloc-moteur : remarquez les embouts de pipe d'admission vissés dans la culasse, les arbres de boîte montés sur roulements à billes, etc.



Le moteur et la transmission forment un tout particulièrement homogène.

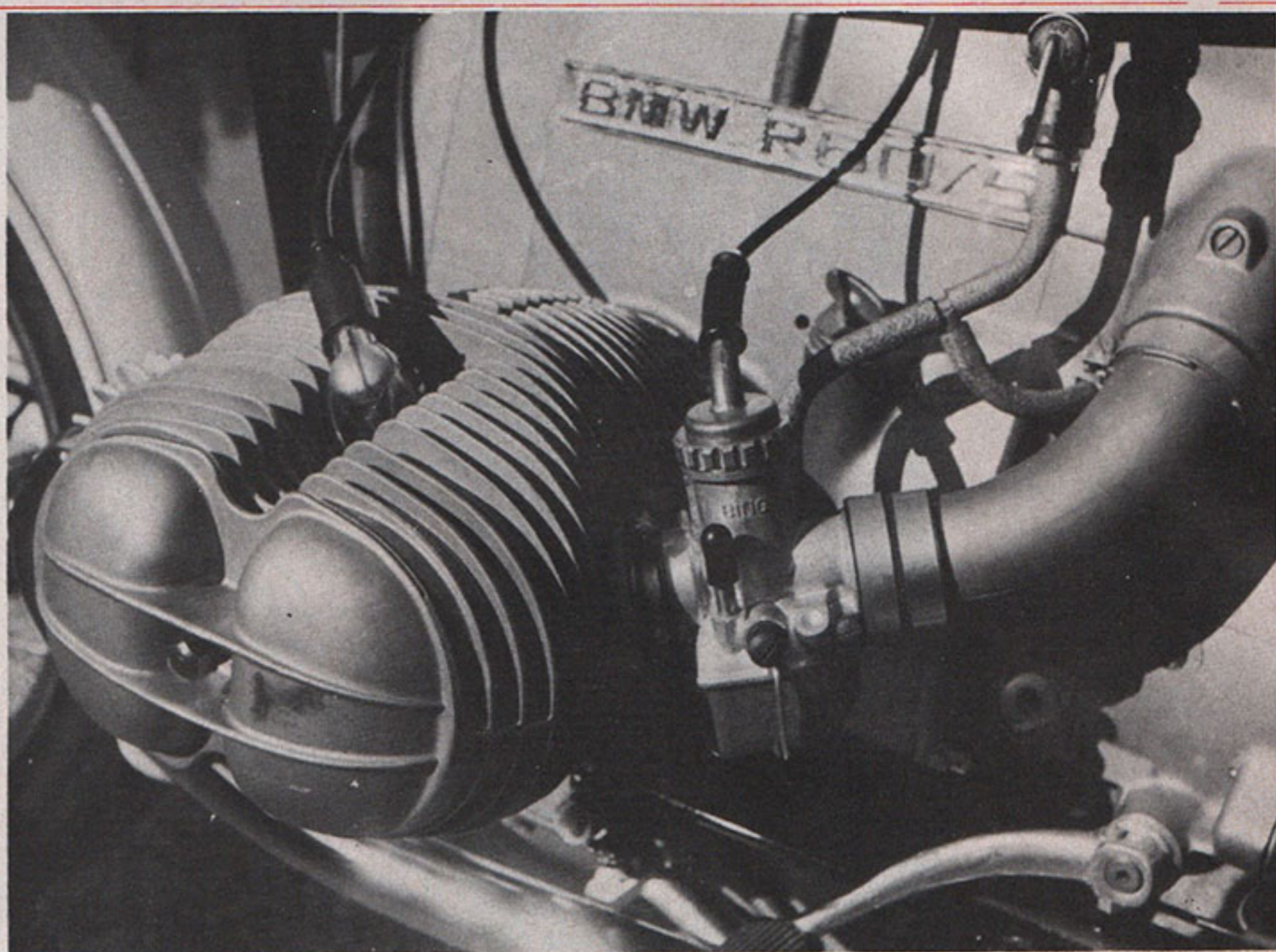
TECHNIQUE ALLEMANDE 1970

Nous venons de parler de l'embellage et nous touchons là un des points les plus caractéristiques de ces nouveaux moteurs. D'abord, cet embellage est, en gros, ni plus ni moins qu'un morceau de l'embellage que l'on trouve sur les moteurs des voitures BMW de 2,8 litres; c'est le même embellage qui donne une course de 70,6 mm que l'on retrouve sur les trois moteurs, c'est donc le même embellage qui « encaisse » une puissance de 42 ch sur la R 75/5 que l'on retrouve sur la R 50/5 de 32 ch ! La longévité de ce dernier moteur promet donc d'être exceptionnelle, car finalement, tout est commun sur ces moteurs, à l'exception des cylindres, des pistons des culasses et du rapport de démultiplication du couple conique de la roue arrière.

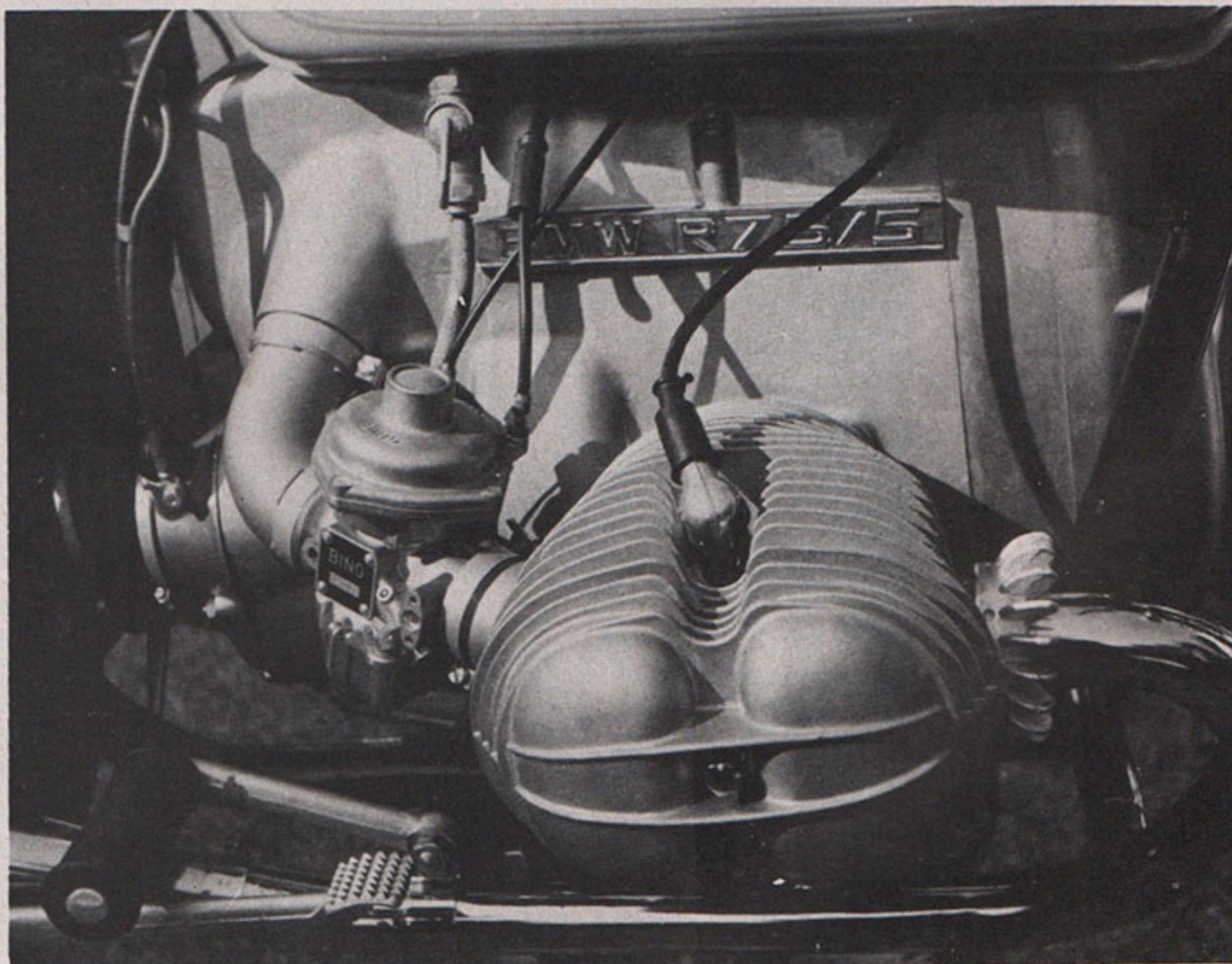
Par rapport à ce que nous trouvons sur les précédentes motos BMW, cet embellage est entièrement nouveau. Il est formé d'une seule pièce forgée qui a une rigidité exactement deux fois supérieure à celle des modèles antérieurs. Étant d'une seule pièce, cet embellage nécessite des bielles démontables (à chapeaux), bielles d'ailleurs identiques pour les trois moteurs. Ces bielles tournent sur des coussinets (technique que l'on retrouve sur de nombreux moteurs anglais, sur la 750 cm³ Honda etc...) Ces coussinets trimétal sont réalisés comme ceux des voitures BMW en bronze, plomb et couche d'indium. Un tel montage donne une marche plus silencieuse et peut supporter des contraintes plus élevées, mais il requiert, pour une évacuation suffisante de la chaleur dont les coussinets sont le siège, un système de graissage à grand débit. La classique pompe de graissage à engrenages est ici remplacée par une pompe type Eaton (pompe que l'on retrouve sur les voitures BMW) dont le débit atteint 800 l par heure à 6.000 t./mn, si bien qu'à ce régime de rotation les 2,25 l d'huile que contient le carter sont entièrement recyclés en 10 secondes seulement.

Par ailleurs, comme les cylindres fonte ont été remplacés par des cylindres en alliage léger chemisés en fonte perlitique moulée, l'évacuation de la chaleur est beaucoup plus rapide, mieux répartie, tant et si bien que malgré les puissances accrues, l'huile atteint une température maximum de 20° inférieure à ce qu'elle était sur les précédents moteurs.

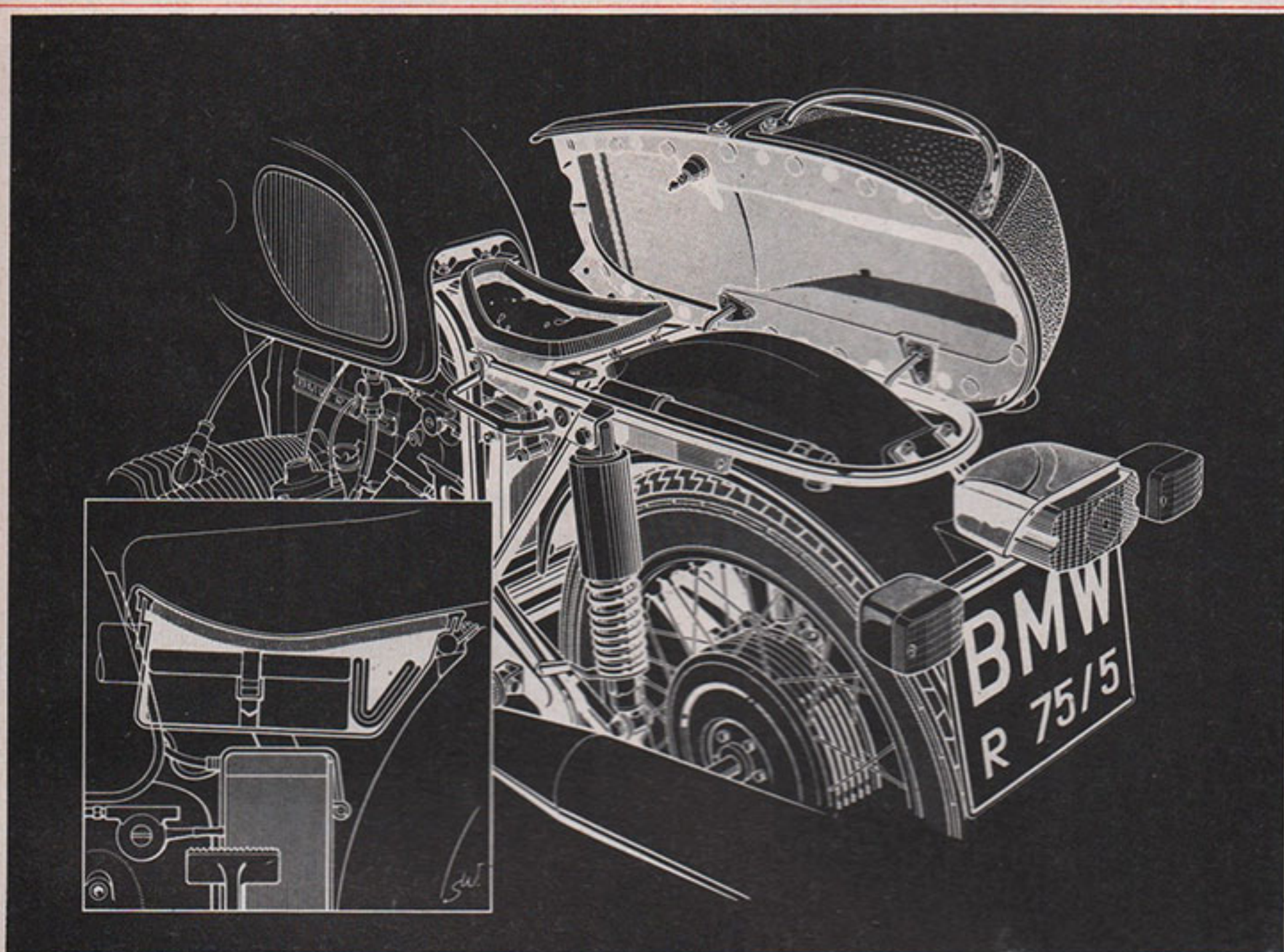
Côté carburation, Bing a également réalisé du nouveau. Nous trouvons deux types de carbus sur ces BMW : un clas-



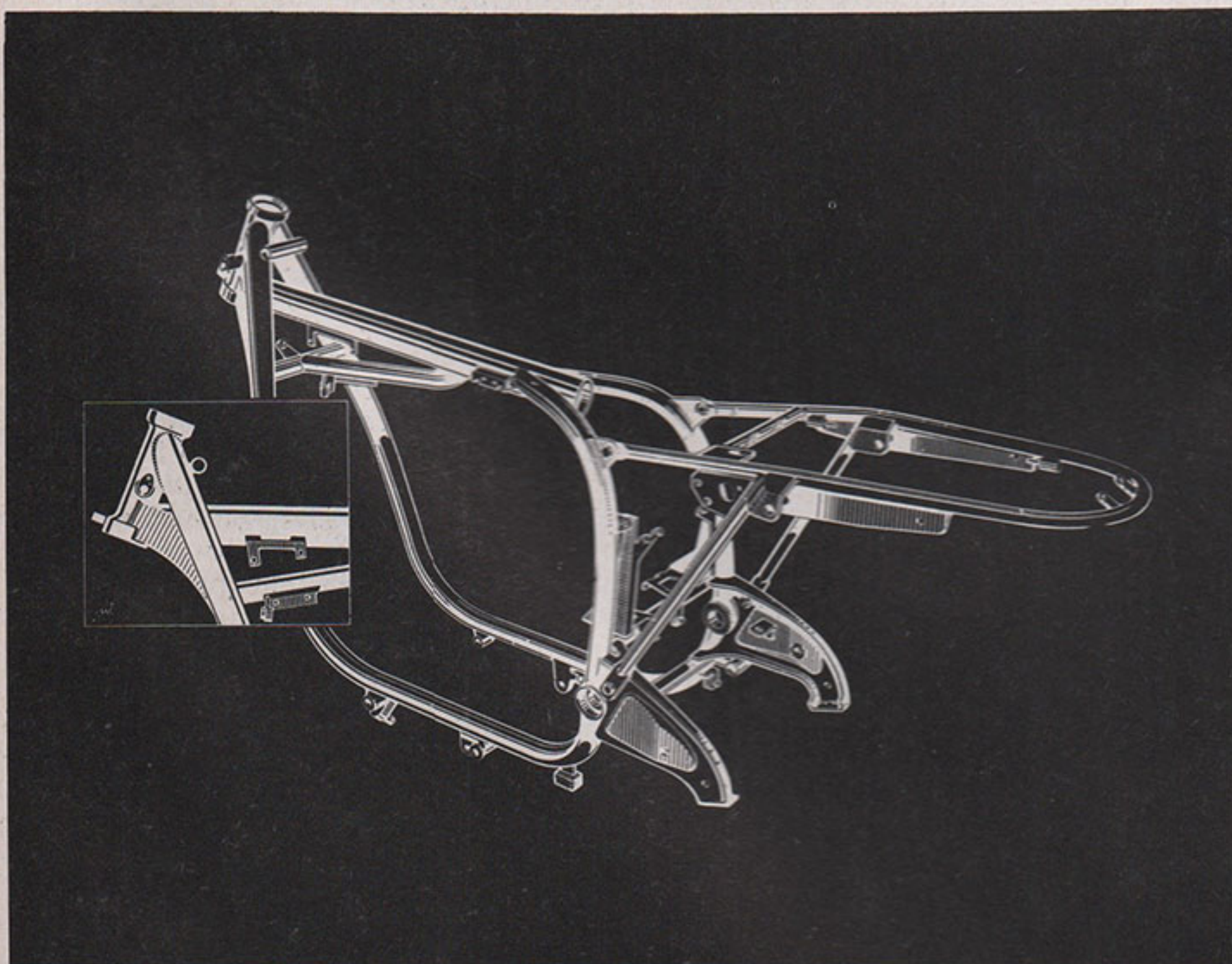
Sur les 500 et 600 cmc on trouve des carbu Bing à cuve centrale maintenue par un étrier formant ressort.



Voici le carburateur à équipression qui est réservé à la seule 750 cmc.



*La selle double pivotante est verrouillable à clé :
la pompe se trouve également à l'abri du vol.*



*Le cadre tubulaire
avec sa partie arrière boulonnée.*

sique carburateur à boisseau pour les 500 et 600, mais à cuve centrale, ce qui donne une meilleure alimentation quelle que soit l'inclinaison sous laquelle le carburateur travaille. Ils possèdent une pompe de reprise qui enrichit légèrement le mélange à chaque fois que l'on ouvre brusquement les gaz. Plus élaboré nous apparaît le carburateur de la R 75/5 puisqu'il est à membrane, comme certains carburateurs anglais SU ou japonais Keihin. Nous ne reviendrons pas sur les avantages de cette formule, chose que nous avons faite lors de nos articles sur la technique japonaise.

Au point de vue allumage, on note la disparition du combiné magnéto-dynamo au profit de la seule dynamo qui assure donc l'éclairage comme l'allumage. Par ailleurs, ces motos sont pourvues de série (sauf la R 50/5) d'un démarreur électrique d'une puissance de 0,5 ch qui attaque la couronne d'embrayage comme sur une automobile.

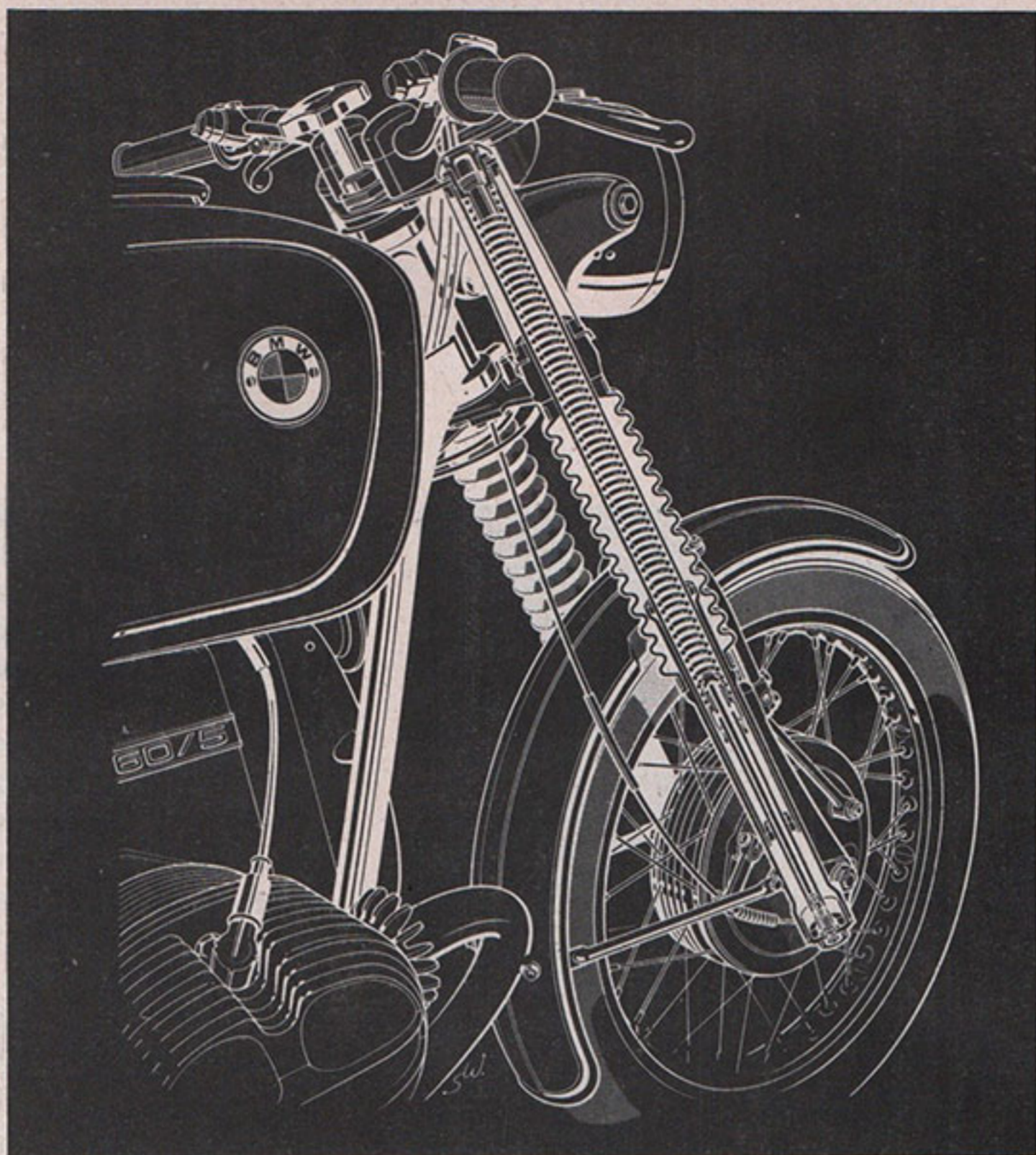
Pour le cadre, BMW est restée fidèle aux tubes, mais il s'agit ici de tubes de section ovale, de forme tronconique vers la colonne de direction de manière à accroître la rigidité. Par rapport à d'autres cadres de motos de grosse cylindrée, la triangulation à la colonne de direction est beaucoup plus simple, ce qui ne veut pas dire qu'elle soit moins efficace pour autant. Ce cadre se signale encore par :

- sa partie arrière boulonnée, ce qui est un avantage en cas de réparation;
- ses axes d'articulation (colonne de direction et bras arrière oscillant) montés sur roulements à rouleaux coniques, ce qui permet le rattrapage de jeu;
- son poids moins élevé que celui du précédent modèle bien que la rigidité soit accrue (13 au lieu de 17,5 kg).

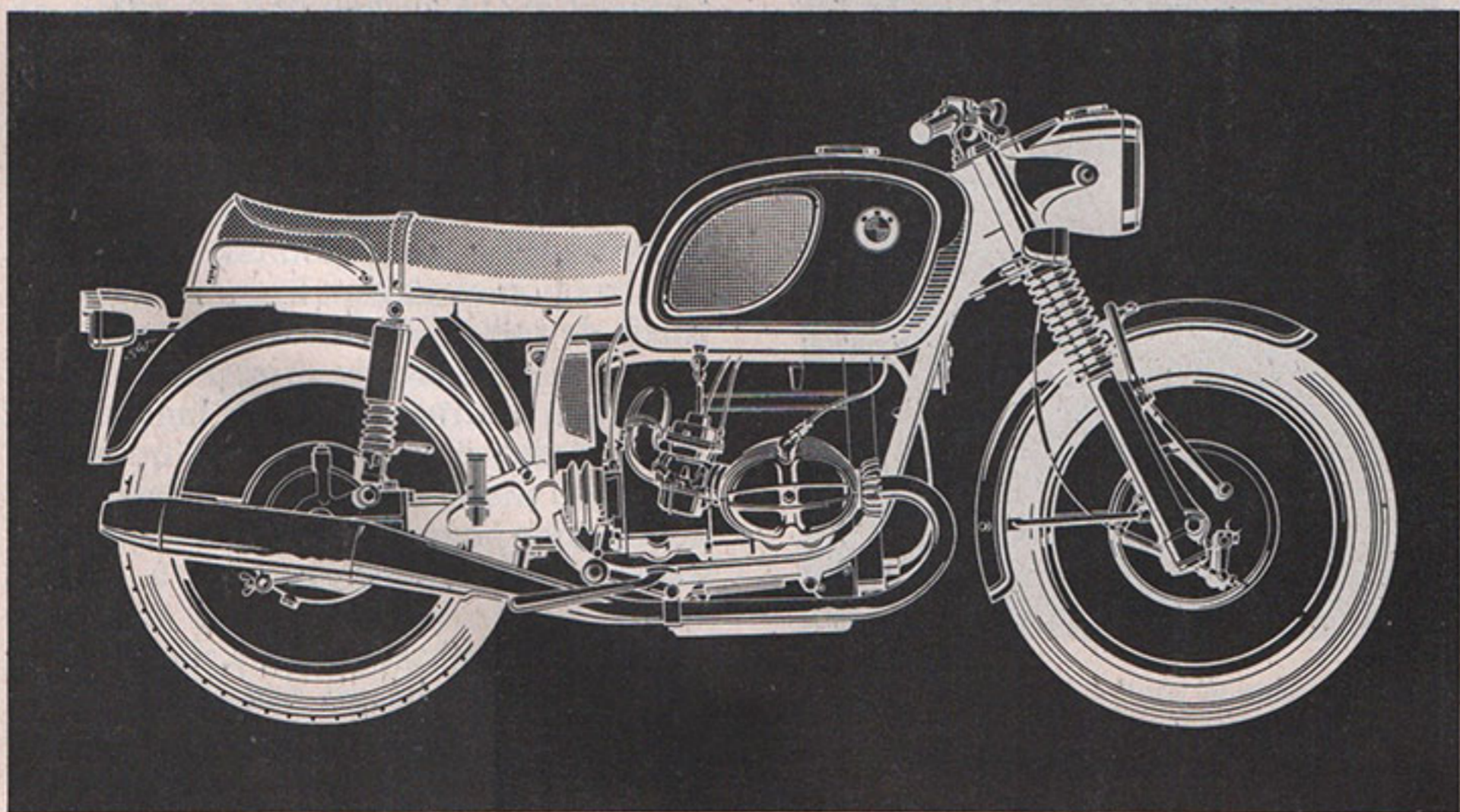
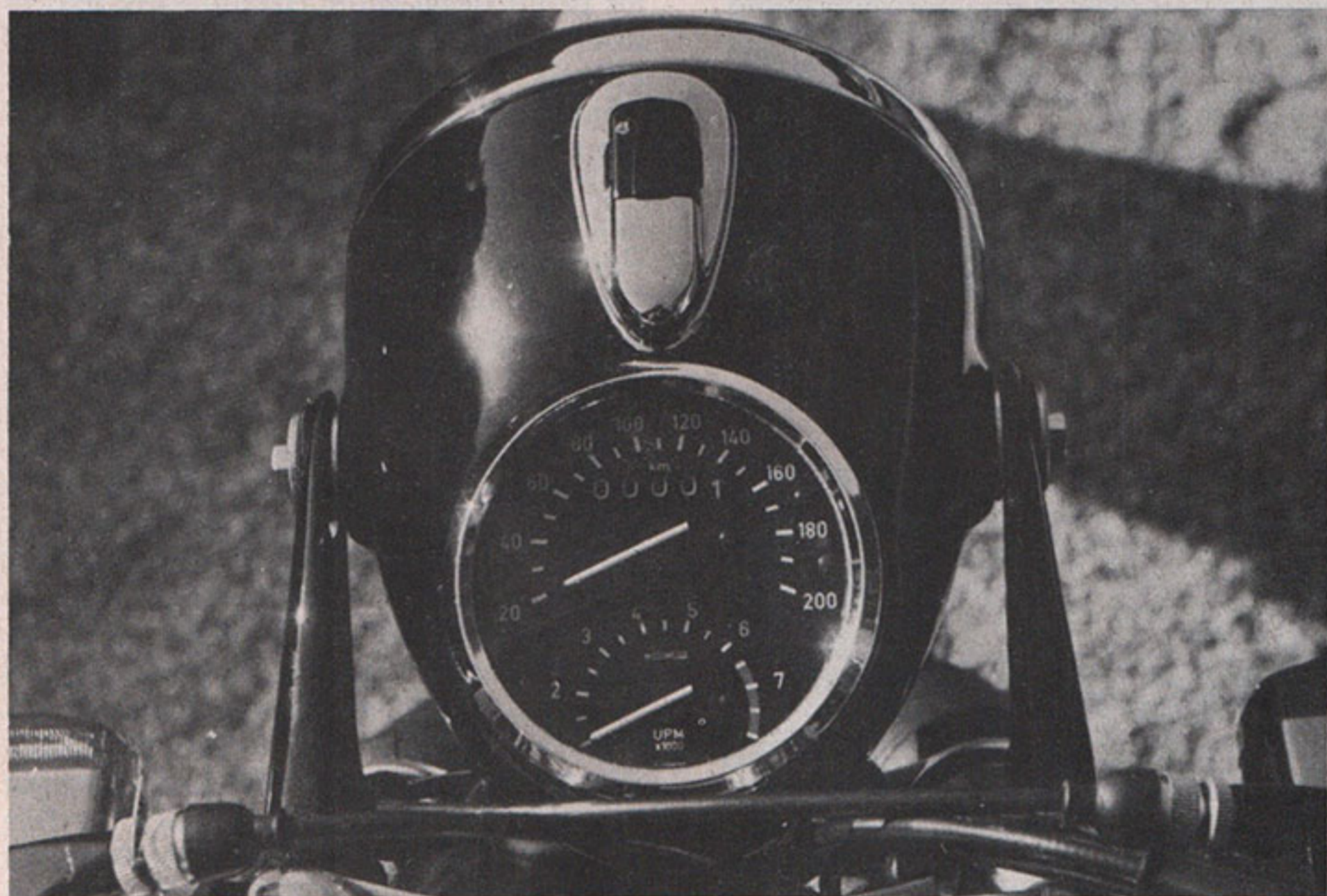
Pionnier de la fourche télescopique (dès 1935) BMW était venu à la fourche avant Earles parce que celle-ci donnait un meilleur guidage de la roue et un plus grand débattement de suspension. Malheureusement, cette fourche lourde de construction et surtout ayant une grande partie de son poids très désaxée par rapport à la colonne de direction donnait assez peu de maniabilité à la machine à basse vitesse, d'autant plus qu'un tel type de fourche réclame une chasse plus importante pour combattre les effets de shimmy qui peuvent survenir à grande vitesse.

BMW est donc revenu à la fourche télescopique, mais en l'améliorant très sensiblement. D'abord, on lui a donné une valeur de débattement digne d'une

Les tubes de la fourche télescopique sont chromés dur et coulissent directement l'un sur l'autre.



Tachymètre et compte-tours sont réunis dans le même cadran.



machine de trial : 214 cm soit environ 40 % de plus que ce que l'on trouve généralement. Ensuite, les tubes de cette fourche sont chromés dur et coulissent directement l'un sur l'autre; cette suppression des bagues se traduisant par un accroissement considérable de la surface de contact, d'où moindre usure et meilleur guidage. Et c'est à cause de ce débattement de suspension très important que ces nouvelles BMW semblent « relever du nez » à l'arrêt. Cette fourche télescopique, beaucoup plus légère que la fourche Earles (11,7 au lieu de 14,5 kg) donne une direction beaucoup moins lourde et diminue également le rayon de braquage (4,30 au lieu de 4,75 m).

Côté suspension arrière, celle-ci demeure toujours oscillante, mais le débattement a été augmenté, passant de 105 à 125 mm. On ne saurait parler de technique allemande sans consacrer quelques lignes à la transmission finale par arbre et couple conique, solution que reprend aussi une partie de l'industrie italienne pour ses grosses cylindrées. (Guzzi et M.V.).

Dans le cas des dernières BMW, il n'y a que des modifications mineures par rapport aux modèles précédents : on retrouve un arbre, travaillant d'ailleurs à la torsion, ce qui lui donne un rôle d'amortisseur, monté côté sortie de boîte avec un cardan, tandis que côté couple conique il y a un emmanchement à cannelures en tonneaux destiné à absorber, par coulissement, les variations d'entraxe résultant du débattement de la roue arrière. Le pignon d'attaque du couple conique est monté sur roulement à billes double. Ce mode de transmission réunit évidemment toutes les qualités : propreté, longévité etc... Mais pour que son rendement soit bon, il faut une grande précision d'usinage, un montage soigné. C'est donc un mode de transmission onéreux qui, lors de réparations — très rares il est vrai — ne s'accommode pas d'un travail bâclé.

Plus que jamais, cette nouvelle gamme BMW « sent », la technique automobile, l'ensemble moteur-transmission étant plus près de celui d'une voiture, que celui d'une 750 Honda, pourtant au moteur 4 cylindres.

Exception faite de la Munch, vraiment trop confidentielle pour qu'elle permette de tirer des conclusions, exception faite de quelques machines de cross ou de quelques belles 125 cm³, force nous a été de puiser uniquement au sein de la production BMW pour parler de technique allemande de la moto. Heureusement ce constructeur ne manque pas d'originalité, et il est même curieux de constater aujourd'hui qu'il demeure le seul à produire des motos à moteur flat-twin, une conception qui semble cependant tout indiquée pour une moto; une conception qui avait connue une certaine vogue dans tous les pays — y compris au Japon — et que l'on reverra un jour de nouveau « à la mode ». L'histoire de la moto étant elle aussi bien souvent un éternel recommencement...

André CAM

En hiver, le "coup de fouet" qui compte c'est celui de... la batterie.

Les batteries Bosch n'ont pas besoin de remontant.

Si au premier tour de clé les ennuis commencent et s'il vous faut passer de longues minutes inutiles autour de votre voiture : c'est votre batterie qui est malade.

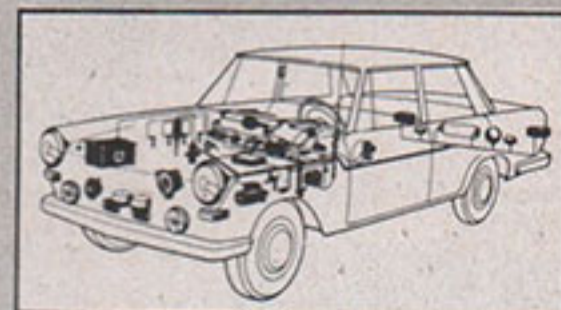
Préoccupez-vous de sa "bonne forme" avec Bosch.

Ses batteries préchargées sèches remplies d'eau distillée à l'instant du montage sur votre voiture, sont insensibles aux brusques variations de température.

Même par -15, un seul coup de démarreur suffit.

Chez Bosch, les normes sont plus sévères que partout ailleurs.

Dès demain, équipez votre voiture d'une batterie Bosch.



**toute l'électricité
et l'électronique
automobile**

BOSCH

ROBERT BOSCH (FRANCE) S.A.
32, AVENUE MICHELET
93 - SAINT-OUEN

**PROGRAMME COMPÉTITION
RENAULT en 1970 : LA ROUTE**

Les nombreux succès remportés cette dernière saison par Alpine Renault amènent la Régie Nationale des Usines Renault et la Société des Automobiles Alpine à élargir sensiblement leur programme commun de participation aux rallyes pour 1970. C'est vers une véritable confrontation internationale que vont tendre leurs efforts, appuyés par la collaboration de Elf. La valeur de « banc d'essais » de ces grandes épreuves étant indiscutable, la politique qui sera suivie en 1970 permettra d'éprouver, dans les pays et sous les climats les plus divers, des véhicules qui sont tous construits à partir d'éléments de série des véhicules de la Régie Renault. Voici le programme routier établi avant saison pour les voitures bleues qui feront :

- MONTE-CARLO
- ROUTES DU NORD
- SUEDE
- NEIGE ET GLACE
- SAN-REMO
- LYON-CHARBONNIERES
- CRITERIUM ALPIN
- MAROC
- TULIPES
- LORRAINE
- RONDE CEVENOLE
- MONT-BLANC
- DANUBE
- COUPE DES ALPES
- ESPAGNE
- CORSE
- GRANDE-BRETAGNE
- CEVENNES

**LA FIAT 128 VOITURE DE
L'ANNÉE**

Le jury international de la revue automobile hollandaise « Auto-Visie », composé de 44 experts de Grande Bretagne, Belgique, France, Suède, Italie, Autriche, Allemagne,

CANELLAS CHAMPION TS

L'excellent coureur espagnol ex-officiel Bultaco a participé cette année à la coupe R8 TS, la coupe Gordini espagnole. Il a pratiquement remporté toutes les épreuves et bien sûr le championnat et il envisage sérieusement de continuer sur quatre roues.

CHAMPIONNAT ENDURANCE

Plus que jamais un championnat du monde d'endurance s'avère nécessaire. Les usines désirant y participer sont légions et pour cause, ce genre d'épreuve revenant beaucoup moins cher que l'entretien d'un vrai service course. Il suffit de modifier les machines de route. Voici une liste, certes incomplète, des marques qui seraient alors en lice : Norton avec la Commando 750, Triumph avec ses Trident et T120, BSA avec la Rocket 3, Kawasaki avec la 500 3 cylindres, Suzuki avec la T500, Honda avec la 750, Yamaha avec la nouvelle 650, BMW avec la R 75/5, Guzzi avec la 750, Laverda avec la 750, Ossa avec la 500 Yankee, Bultaco avec une bonne 360...

Toutes ces marques étudient ou ont déjà réalisé une machine pour ce championnat et d'autres suivraient tel que MV avec sa 750 ou Benelli avec sa 650. Alors ! qu'attend la F.I.M. pour officialiser ce championnat, les circuits organisateurs ne manquent pas. En France 4 courses d'endurance sont inscrites au calendrier : Reims-Magny cours - 1000 km du Mans - le Bol d'Or. Alors qu'attend la F.F.M. pour créer une catégorie 750 afin que nos pilotes s'entraînent pour ces courses d'endurance !

LE QUATRIEME

Le finlandais Leo Kinnunen, 26 ans, vient d'être engagé par John Weyer pour compléter l'équipe de pilotes du team Gulf-Porsche qui s'alignera en 1970 avec les Porsches 917, 4,5 litres, 12 cylindres. Leo Kinnunen rejoint donc l'équipe internationale formée de l'arglais Brian Redman, du suisse Jo Siffert et du mexicain Pedro Rodriguez. Il fera équipe avec Pedro Rodriguez dans les courses longues distances dont la saison commence avec les 24 heures de Daytona le 31 janvier. Leo Kinnunen a débuté en compétition en participant aux courses sur glace organisées par les finlandais sur les lacs gelés de leur pays. Il s'est orienté ensuite vers les rallyes, notamment sur Porsche et en 1968, il démontra ses capacités de pilote avec une Titan Formule 3. Puis, en



La nouvelle Porsche 917

1969, avec une Porsche 908, 3 litres, dans les séries de la Nordic Cup qu'il remporta brillamment devant de grands pilotes internationaux. Dans la dernière course de la série à Anderstorp il réussit à battre avec sa Porsche 908 les Lola 5 litres de Brian Redman, Herman Muller, Jo Bonnier et Richard Attwood, gagnant avec 26"9 d'avance.

FORMULE BLEUE

La commission « Formule Bleue » qui s'est réunie le 16 Décembre 1969 au Siège de la F.F.S.A. a reconduit pour 1970 le Critérium National de « Formule Bleue » qui sera doté de près de 10 millions d'A.F. de prix.

Il est précisé à cette occasion qu'un nombre limité de voitures « Formule Bleue » reste disponible, et que les candidats intéressés par l'acquisition de cette monoplace doivent se faire connaître, dans les plus brefs délais, à la F.F.S.A. - 136, rue de Longchamp - Paris XVI^e - Service Formule Bleue ou le règlement du Critérium et les conditions de participation aux épreuves peuvent leur être communiqués.

TROPHEES 70

La General Motors a créé un trophée, réservé aux pilotes français utilisant des voitures de sa construction. Il s'appuie sur les rallyes, et se divise en deux compétitions distinctes : l'une réservée aux pilotes disputant le championnat de France des rallyes, c'est-à-dire les chevrons GT Greder, se quatre suivants se partageront 16.500 F de prix. L'autre est basé sur le critérium national des rallyes, réservé aux débutants : les cinq lauréats seront récompensés par 12.000 F de prix. Les filles ne sont pas oubliées : 1000 F à la meilleure d'une part, 500 F de l'autre. L'inscription est gratuite, le règlement s'obtient en écrivant à GM France, Promotion de Ventes Automobiles, 56 Av. Louis Roche, 92 Gennevilliers.

CONTESTATION...

Cette requête a été présentée à Mr le Président de la F.I.M. pendant le congrès d'Octobre 1969, par les coureurs de Grand Prix. Les coureurs désirent :

- 1) Que la F.I.M. reconnaisse le coureur en tant que professionnel et délivre certaines licences « Grand Prix » en regard des places faites au championnat du monde des deux années antérieures.
- 2) Ne serait-il pas possible de fixer les dates comptant pour les « Grands Prix » les unes par rapport aux autres, pour éviter parfois de faire 2000 km d'un Grand Prix à l'autre en un temps très court.
- 3) Demander aux organisateurs de confirmer les engagements *deux semaines* avant la course, le retard du courrier étant fréquemment l'autant envisager d'autres déplacements et penser aux retards provoqués par les postes même (grèves par exemple).
- 4) Que trois coureurs de classes différentes soient invités à visiter le circuit avant les entraînements et la course.
- 5) Signaler clairement le nom du coureur manquant pendant un entraînement et la course; à plusieurs reprises, à cause de la difficulté des langues.
- 6) Qu'un camion se déplace après entraînements et courses afin de récupérer coureur et moto. Certains coureurs font une course l'une après l'autre et n'ont guère le temps de revenir au parc à temps pour se préparer pour la course suivante.
- 7) En cas d'immobilisation, à l'hôpital, que le coureur touche sa prime de départ, car c'est à ce moment qu'il en a le plus besoin.
- 8) Lorsque le jury décide de

Champion

ACTUALITÉS

Suisse, Hollande, USA, Luxembourg, Finlande, Danemark, a choisi pour la septième fois la voiture de l'année, en tenant compte de la conception technique, de l'esthétique et de la « value for money » des nouveaux modèles présentés en 1969. La FIAT 128 s'est classée 1^{re} avec 235 points sur 660 et l'Autobianchi A 112 deuxième avec 96 points; la 3^e place revient à la Renault 12 avec 69 points, la 4^e à la Ford Capri avec 77 points et la 5^e à l'Audi 100 avec 49 points.

AGO-STAR

Pour cet hiver Giacomo n'est pas en chômage, il est la vedette d'un film italien dont le titre sera « Formule 1 ». Ce sera l'histoire d'un champion motocycliste qui se tourne vers la voiture de course... l'histoire de son histoire en quelque sorte.

VILLA COMPETITION CLIENT

Les frères pilotes constructeurs Francesco et Walter Villa modifient leur production de compétition client pour l'an prochain. La 125 a refroidissement par eau pourrait se transformer en refroidissement par air. La 250 4 cylindres (non commercialisée) augmentera de cylindrée afin de courir en 350. La 250 monocylindre sera commercialisée.

NOUVELLES AERMACCHI

Après avoir tiré le maximum de leur monocylindre culbuté, Aermacchi se tourne vers le twin deux temps. En premier lieu ces nouvelles machines de course sont destinées aux U.S.A. N'oublions pas que Aermacchi est en grande partie financée par Harley Davidson.

BULTACO TWIN

Lors de notre visite aux usines Bultaco nous avons rencontré Ginger Molloy qui « planchait » sur une table à dessin et les croquis sur lesquels il se penchait représentaient le tout nouveau moteur 250 deux cylindres. Ginger pense pouvoir piloter cette machine à la fin de la saison prochaine.

CEUX QUI PRÉPARENT LA SAISON...

Le pilote de F3 Bernard Plaisance a eu la désagréable surprise de s'apercevoir que son matériel (moteur, boîte complète de rapports, etc...) lui avait été dérobé dans le garage de Richard Belkechout, qui lui prépare sa mécanique. L'atelier avait d'ailleurs été soigneusement vidé par des cambrioleurs que les pièces de F3 semblaient avoir particulièrement intéressé...

UN NOUVEL INTEGRAL !...

Réalisé dans des feuilles polarisantes, celles-là même qui sont utilisées pour protéger les hublots des véhicules spatiaux de la NASA de l'extrême intensité du soleil dans la haute atmosphère, le heaume Polaroid préfigure la nouvelle ouverture sur le monde et annonce l'an 2000.

La simplification est totale. Les nouvelles lunettes en forme d'écran, de bandeau, de casque, sont, en effet, adaptées à l'homme comme



à la femme. Le champ de vision est « tous azimuts » et les différentes parties du heaume sont mobiles.

Cette nouvelle collection « Pol-

POMPIERS MOTOCYCLISTES

Marseille comme Paris est très souvent paralysée par de gros embouteillages et afin d'intervenir en première urgence, les pompiers de Marseille font appel à la moto. Une escouade de 4

SERVOZ CHEZ KEN TYRRELL

Johnny a pris une décision qui sera grosse de conséquences pour lui : il quitte Matra et a signé un contrat de deuxième pilote en F1 avec Ken Tyrrell. Il sera donc le coéquipier du champion du Monde Jackie Stewart, au volant de l'inédite March dessinée par le talentueux ingénieur britannique Robin Herd. Johnny conduira aussi un March en F2. Pour les prototypes, à l'heure où nous mettons sous presse, rien n'est encore fixé, et il pourrait demeurer avec Matra, encore que ceci paraît compliqué, pour des questions de contrats notamment. Si l'accord ne pouvait être réalisé Johnny pourrait alors avoir le volant d'une Porsche. Quant à l'équipe Matra, elle est d'ores et déjà en pourparlers avec de très grands pilotes étrangers pour venir épauler Beltoise et Pescarolo dans les grandes épreuves d'endurance 70. François Cevert, quant à lui, est aussi sur les rangs, et peut être verrons-nous une originale équipe familiale (Jean-Pierre et François sont beaux-frères) se constituer...

Par ailleurs, nous apprenons que le Trophée Alpine sera reconduit en 70, de même que le Trophée Simca dont le règlement suivra les grandes lignes de celui de l'an dernier. Porsche a décidé à son tour de soutenir ses clients sportifs, et distribuera cette année l'équivalent de 300.000 Francs.

DANS LE BAIN !

La Société des Bains de Mer, propriétaire du Casino de Monte-Carlo, qui a été à l'origine de la création du Rallye Monte-Carlo qu'elle a financièrement aidé depuis 1911, engage aujourd'hui sur les parcours du « Plus grand Rallye du Monde », une voiture conduite par deux de ses collaborateurs, M. Ambrosini, pilote et M. Peri, navigateur.

MM. Ambrosini et Peri, du service de sécurité du Casino, passionnés de sport automobile et véritables amateurs, piloteront donc au départ de Francfort une Ford Escort GT 7 CV, 2 portes, 1300 cm3 de cylindrée, d'un modèle rigoureusement de série, sans aucune modification.

CASCADE MOTO

La Paramount tourne actuellement aux U.S.A. un film sur la moto. Précisons tout de suite que ce film n'a rien à voir avec ce que nous connaissons déjà genre « Les anges Sauvages » ou « Les anges de l'enfer ». Là, il s'agit de vraies courses de moto, dirt-track, cross et enduro. Ces séquences sont tournées par des professionnels de la moto. Ajoutez à cela des cascades incroyables et un budget de 3 millions de dollars. Le titre « Little faus and big halsy ». Pour l'instant il est encore impossible de savoir quand cette super production sera projetée en France. Nous vous en reparlerons.

prendre une décision au sujet d'un coureur, faire en sorte que celui-ci soit prévenu immédiatement, et lui donner l'opportunité de plaider sa cause ou que son représentant de Fédération s'il est présent fasse le nécessaire.

9) Installer un grand tableau dans le parc des coureurs pour indiquer clairement les entraînements, courses et autres modifications s'il y a lieu.

10) Que le parc des coureurs soit gardé jusqu'au lendemain de la course, afin de permettre aux coureurs et amis d'assister à la distribution des prix, sans crainte de laisser leur matériel.

11) Placer des extincteurs et sacs de sable dans le parc en cas d'incendie.

12) Par hygiène installer des toilettes, disposer des poubelles et une citerne d'eau potable; sur certains circuits l'eau n'est pas courante et beaucoup de coureurs voyagent avec leurs enfants.

13) Tracer des emplacements précis dans le parc des coureurs pour que celui-ci installe sa tente, caravane et camion ensemble. Il a besoin de son camion et de ses outils pour travailler et de sa tente ou caravane pour surveiller son matériel quand il ne travaille pas.

14) Que les primes de déplacements soient prêtes avant la course; il ne reste aux organisateurs qu'à ajouter les prix dans l'enveloppe et éviter ainsi aux coureurs de faire la queue pendant 1 heure, parfois plus hélas !

15) Les organisateurs pourraient-ils accorder des prix jusqu'au 13^e ou 15^e, ceci pour encourager les privés qui ont à éliminer certaines places à cause des « usines », mais que de toutes façons il y ait 10 prix, la 10^e place comptant pour le championnat du monde.

16) Les pilotes réguliers de G.P. devraient au moins avoir un droit de vote pour chaque décision technique concernant les machines de G.P. (règlement de sécurité) et un siège à la commission technique.

PARIS - BANLIEUE

Ets DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre
75-Paris 2^e tél. : 488-19-30

Ets LADEVEZE, 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 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 -
LES MILLE MILLES, 33, route d'Orléans 91-Monlhéry

5 vitesses, 130 à l'heure, 2 cylindres



P. BONNET

78 A
92 B

LE MEILLEUR SERVICE

PROVINCE

Ets ALEXIS, 3, rue Jean-Jaurès 69-Lyon

Ets ELRI, 119, avenue de Saxe 69-Lyon

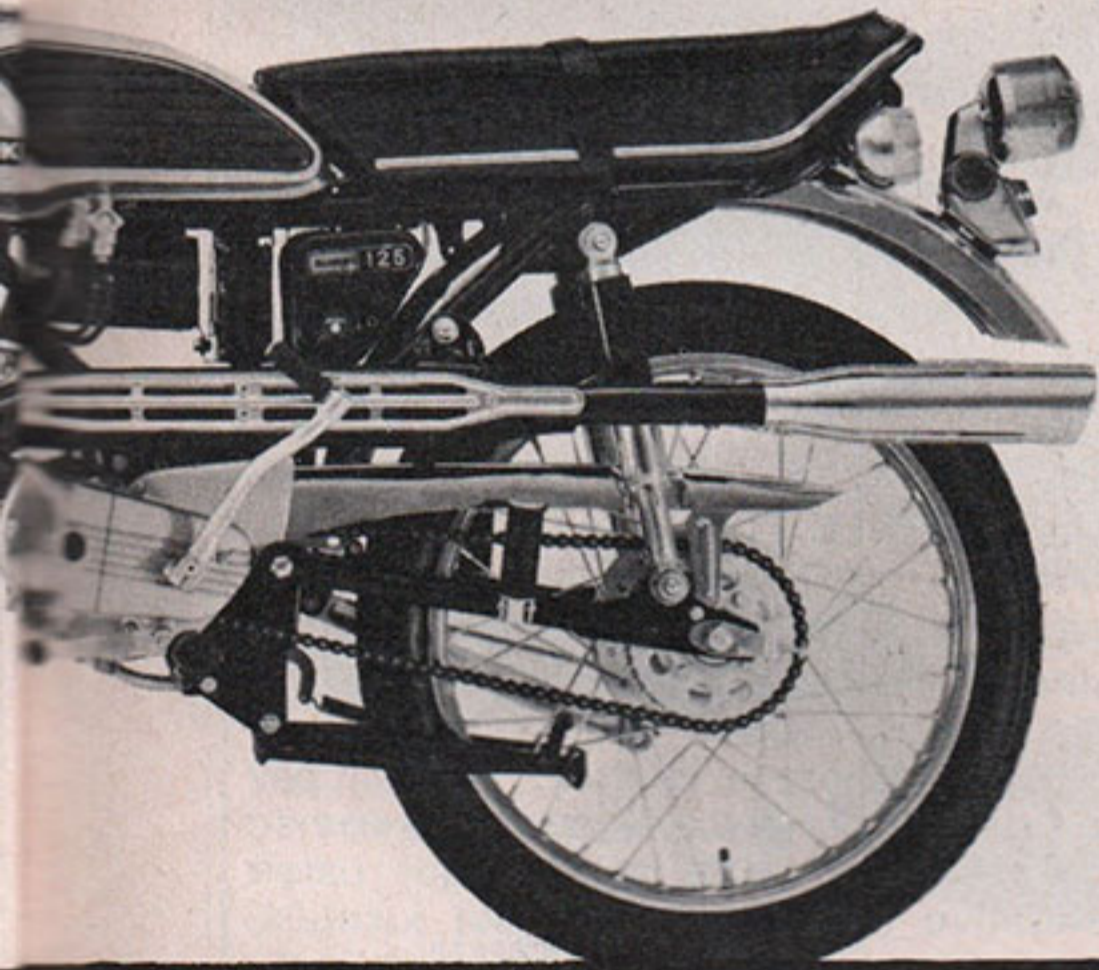
Ets GIOANNI, 16, rue de Merle 06-Cannes

Ets GUIGNABODET, 9, avenue De-Lattre-De-Tassigny 83-Toulon

Ets MOTORAMA, 2, avenue Félix-Viallet 38-Grenoble

A LA 500
...res, 2 carburateurs, compte-tour

500 Frs + transport



Ets PUJOS, 254, boulevard du Président-Wilson 33-Bordeaux
Ets VYNCKE, 2, rue de Cambrai 59-Lille
Ets WOLF, 10-12, rue du Faubourg-De-Saverne
67-Strasbourg



du Général Leclerc
oulogne Billancourt

825.47.11



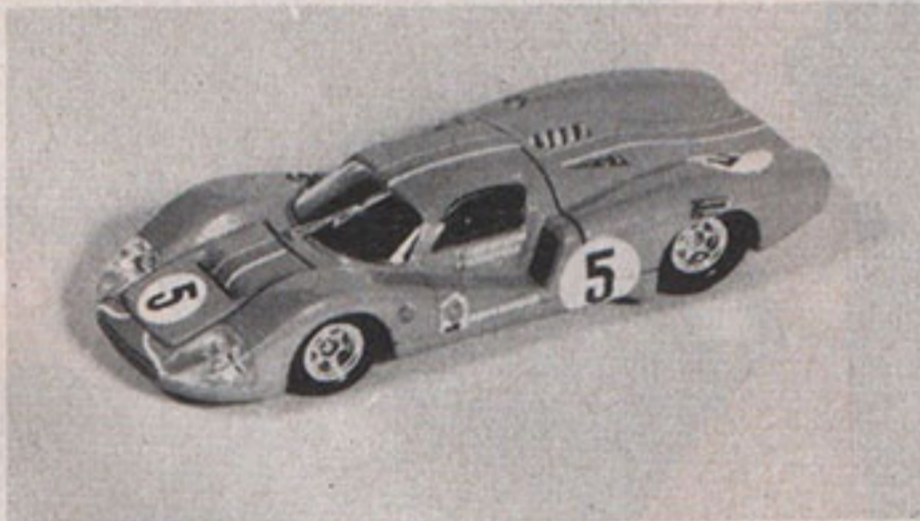
APRÈS-VENTE - LES MEILLEURS AGENTS - CATALOGUE CONTRE 0,50 Fr, EN TIMBRES.

MODELISME

A l'occasion de Noël, nous nous étions évadés un instant du 1/43^e pour jeter un œil sur le 1/24^e et les maquettes à construire. Mais pendant ce temps le monde des miniatures ne restait pas inactif et sortait des nouveautés dont plusieurs nous ont semblé très belles et une carrément merveilleuse. Commençons donc par voir cette nouvelle venue fantastique : la Porsche 908 de Solido.

MATRA 630 DINKY TOYS

On s'insurge souvent, et malheureusement à juste titre, sur la médiocrité actuelle des modèles Dinky Toys; mais parfois, comme dans un sursaut, la marque qui faisait les joies du 1/43^e autrefois, nous redonne un aperçu du lustre d'antan que l'on voudrait bien lui voir totalement récupérer. Cette Matra 630 est un exemple, un bon, de ce que sait faire Dinky. Il s'agit d'une bonne reproduction de celle que dans les milieux autorisés on n'hésite plus à surnommer « la grand-mère ». Coffre avant et capot moteur s'ouvrent et nous nous en félicitons. A l'avant nous avons ainsi droit de regard sur le radiateur tandis que l'arrière levé nous laisse entrevoir les entrailles du monstre : le V12 Matra, dont les trompettes sortent à l'air libre une fois le capot baissé comme dans la réalité. Les roues sont fidèlement reproduites tout comme le bouchon du réservoir à essence sur l'aile avant droite, ce qui est à noter, n'étant pas si commun. Un effort a été également accompli pour l'essuie-glace en dur et les décalcomanies qui peuvent agrémenter réellement cette bonne réalisation qui est malheureusement affligée du prix rébarbatif de 17,50 F.



PORSCHE 908 SOLIDO

Je ne sais pas si il s'agit de la 908 coupé 031 qui termina deuxième aux 24 Heures du Mans cette année aux mains de Hans Herrmann et Gérard Larrousse mais, si ce n'est elle, c'est donc sa sœur : une sœur jumelle qui serait passée par les mains d'un indien réducteur de tête. La dernière réalisation de Solido est criante de vérité. Il faut savoir gré à la marque de Versailles d'avoir, outre réussi une justesse de fabrication peu commune, prévu les décalcomanies exactes qui ornaient la voiture qui fit une si belle course au Mans.

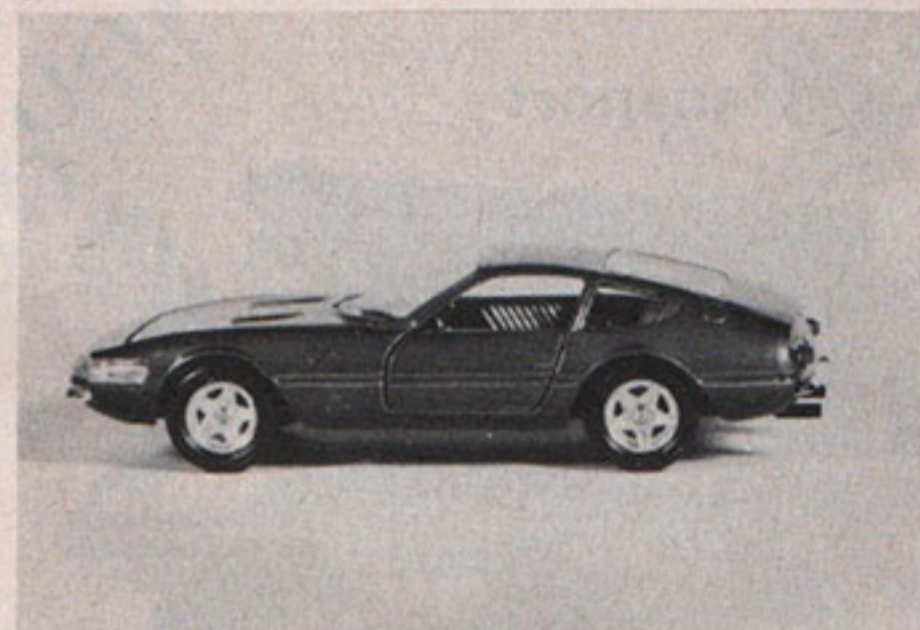
Mais qui nous donnera une bonne GT 40 bleue et orange? En l'attendant, on peut toujours admirer le modèle de sa rivale dont les portières s'ouvrent d'arrière en avant, dont le débattement du volet mobile n'a pas été bloqué (tant pis pour la C.S.I.) et dont les roues en étoile ont été parfaitement rendues. A acheter immédiatement avant que les boutiques n'en soient dévalisées (Prix : 12 F.). Pour ceux qui ne sauraient où placer les décalques, précisons que le panonceau Dunlop prend place sur le côté des ailes avant, que la publicité Shell doit être située à hauteur et devant la découpe de portière sur laquelle est apposé un numéro tandis que les placards Cibié et Bosch sont relégués l'un sous l'autre entre la dite portière et l'aile arrière. Quant aux bandeaux Porsche ils sont à placer de chaque côté de la voiture à l'arrière, les drapeaux Français et Allemands étant situés sur le montant des portes et les flammes rouges à l'avant dans le prolongement des phares.



FERRARI 365 GTB 4 SOLIDO

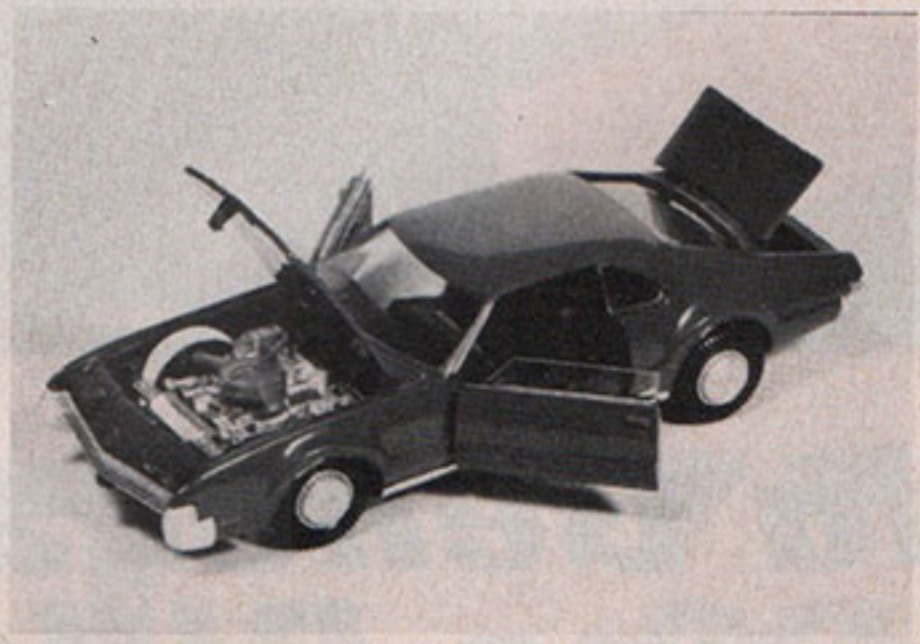
La fille de Maranello, en rapetissant, n'a rien perdu de sa race et on sent encore hennir le cheval cabré. Magnifique engin de classe, il est descendu de la réalité dans les vitrines des magasins par l'intermédiaire de Solido sans rien perdre ou presque. La Daytona a hérité de la F1 les roues en étoile que les spécialistes s'étaient plu à admirer. La ceinture lumineuse avant est parfaitement rendue tout comme l'habitacle que l'on peut découvrir en ouvrant les deux portières. Et finalement, comme la forme générale de l'auto

elle-même est quasi parfaite, cette magnifique Daytona ne pêche que par le moteur... ce qui est un comble pour une Ferrari. La mécanique manque de relief et, malgré le gigantesque filtre à air, cache à grand mal son... volume anémique. Lorsqu'en plus, vous saurez qu'il a été nécessaire de laisser un espace vide entre la calandre et le capot, pour que celui-ci puisse s'ouvrir, vous comprendrez aisément que nous aurions préféré les seules ouvertures latérales. Néanmoins, on peut payer 13 Francs sans sourciller une maquette de cette qualité. Solido pratique des prix très étudiés et on a toujours l'agréable sensation en achetant un de leurs modèles d'en avoir pour son argent. Ce n'est pas si fréquent...

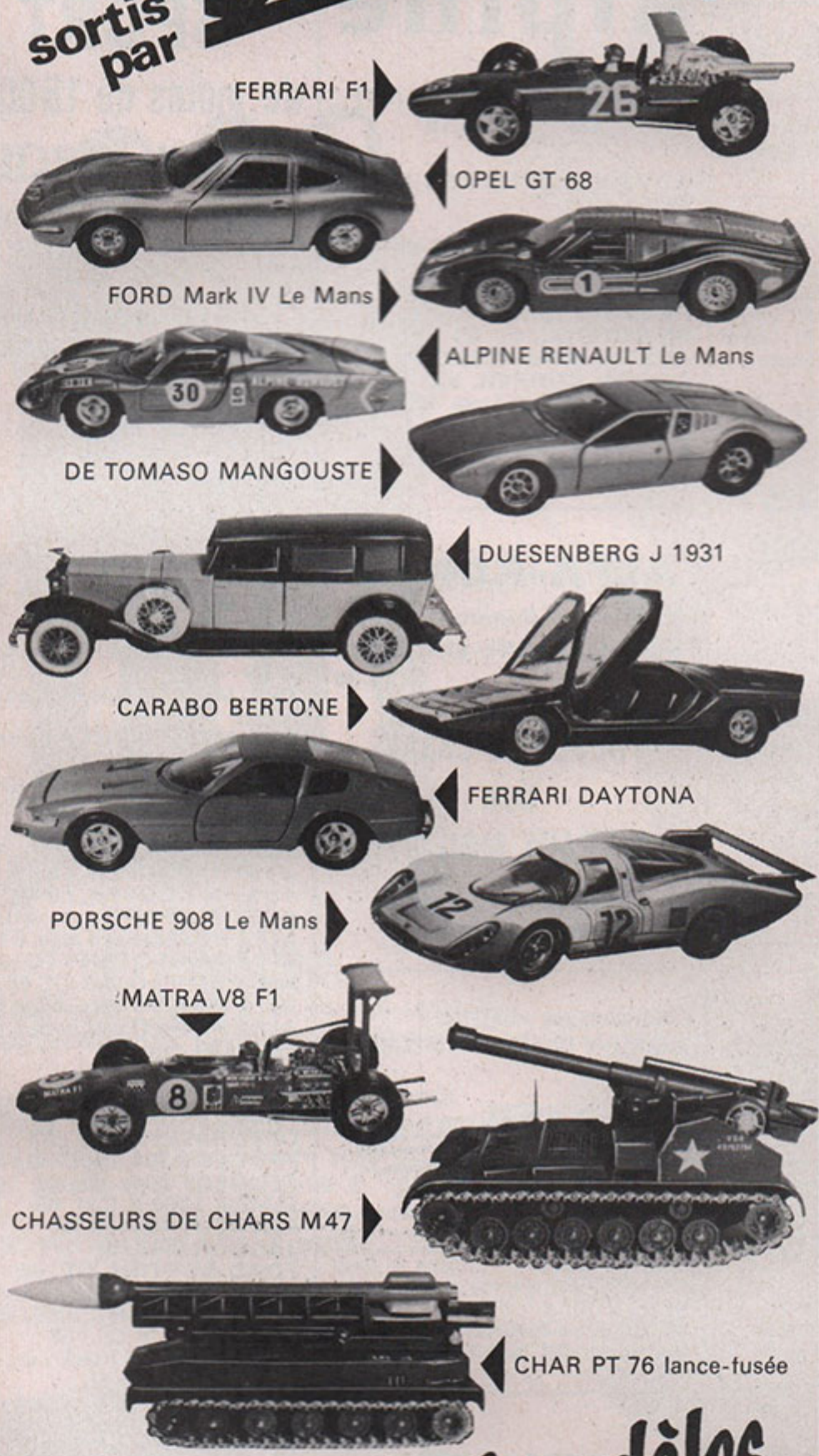


OLDSMOBILE TORONADO TEKNO

Grosse et imposante, telle qu'elle l'est en réalité, elle a bien été rendue par Tekno. Mais il convient de préciser que cette Toronado, lourde à souhait, ne doit pas son prix de 20 Francs au poids du zamac employé. Non, cette somme qui paraît prohibitive de prime abord est justifiée, lorsque l'on sait que l'Oldsmobile venue du Nord est entièrement démontable. Or, en règle générale, les miniatures que tout un chacun se plaît à mettre en pièces sont peu réussies, le problème majeur étant de concilier authenticité et démontage. Mais, les techniciens de la firme danoise sont passés maîtres dans l'art, et force est de reconnaître que leur Toronado est réussie sur tous les plans. D'autant plus que le capot, le coffre, et les portes s'ouvrent d'autant plus que le moteur est correctement reproduit. Bon point donc, pour Tekno.



les
 connaissez-vous
 les 12 modèles 69
 sortis par **SOLIDO?**



**12 "terribles" modèles
 à voir de près!**

DEMANDEZ A
 VOTRE FOURNISSEUR
 LE DERNIER
 CATALOGUE EN
 COULEURS

Husqvarna 

*c'est une
 assistance
 en course*



Husqvarna 

*n'a pas de moto
 "SPECIAL USINE"
 c'est la moto de
 m' tout le monde
 avec laquelle
 tous les
 champions gagnent.*



Husqvarna 

*a remporté
 4 championnats
 nationaux
 sur 5*



Husqvarna 

*championnat inter-armée-police -
 1^{er} Robert Vanesse
 trophé national des espoirs -
 1^{er} Michael Lepad
 championnat de France junior -
 1^{er} Roger Barbara
 championnat de France national -
 1^{er} Michel Combes, 2^e J Broutin,
 3^e M Lepad, 4^e J-P Servais, 5^e J Gabillat.*



Husqvarna 

*1^{er} championnat
 du monde 500 cm³
 BENGT ABERG*

*LE MATERIEL
 SUEDOIS
 111, rue d'Ermont
 sur
 951ST PRIX
 Husqvarna 400 cm³ Tél. : 960-38-31*

La méthode Déméco, ou comment disposer du premier réseau national de déménagement.

Le transport.

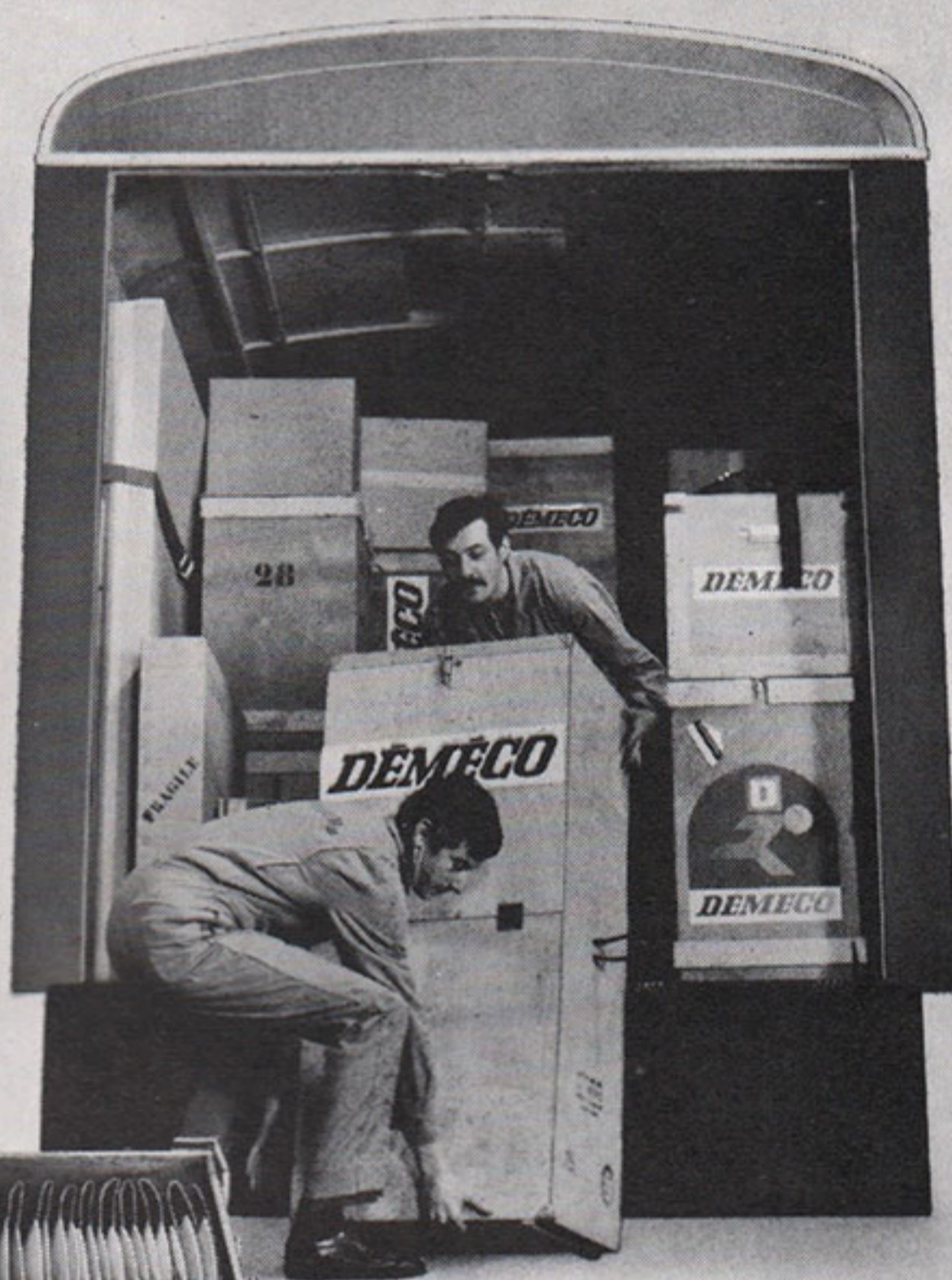
Le réseau français Déméco simplifie les problèmes de déménagement de ville à ville.

Le transport est plus économique car l'organisation Déméco évite les frais de retour à vide des camions; et de ce fait peut vous offrir un meilleur matériel et une technique moderne sans majoration de prix.



L'équipe.

Avec ses agents répartis sur tout le territoire, Déméco peut mettre à votre disposition, où que vous habitez, une équipe de déménageurs professionnels spécialistes de la technique exclusive à Déméco le "Clean Pack". Cette équipe vous décharge de tout souci, vous n'avez plus à "préparer" votre déménagement, c'est elle qui fera tout le travail.



L'emballage.

Il procède d'une technique absolument exclusive en France et que seul Déméco peut vous proposer: le "Clean Pack" (papier, carton ondulé qui isole des chocs, ruban adhésif très résistant et des containers tout spécialement étudiés). "Clean Pack" est une marque déposée.



Téléphonez à Déméco.

Avec ses agents répartis sur toute la France, vous pouvez utiliser Déméco où que vous habitez.

Déméco a inventé le déménagement moderne, sans paille, sans poussière, sans casse et sans crise de nerfs. Du papier, du carton ondulé, du ruban adhésif, des emballages "Clean Pack" et des "circuits organisés" voilà ce qui permet à Déméco de vous procurer un service plus propre, plus pratique et plus économique.

Renseignez-vous aujourd'hui en remplissant et en renvoyant le bon de documentation ci-contre

à Déméco B.P. 134-07 Paris 7^e Tél. 243 13.93
"Clean Pack" est une marque déposée.



Je désire recevoir sans aucun engagement de ma part une documentation gratuite sur la méthode Déméco. Je suis éventuellement intéressé par un déménagement de _____ à _____
Nom _____ Tél. _____
Adresse _____

Buvez la Kronenbourg avec les yeux.



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

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

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

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

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

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

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

Ce n'est pas un hasard.

Les brasseurs de Kronenbourg ont de bons yeux.

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

Kronenbourg