

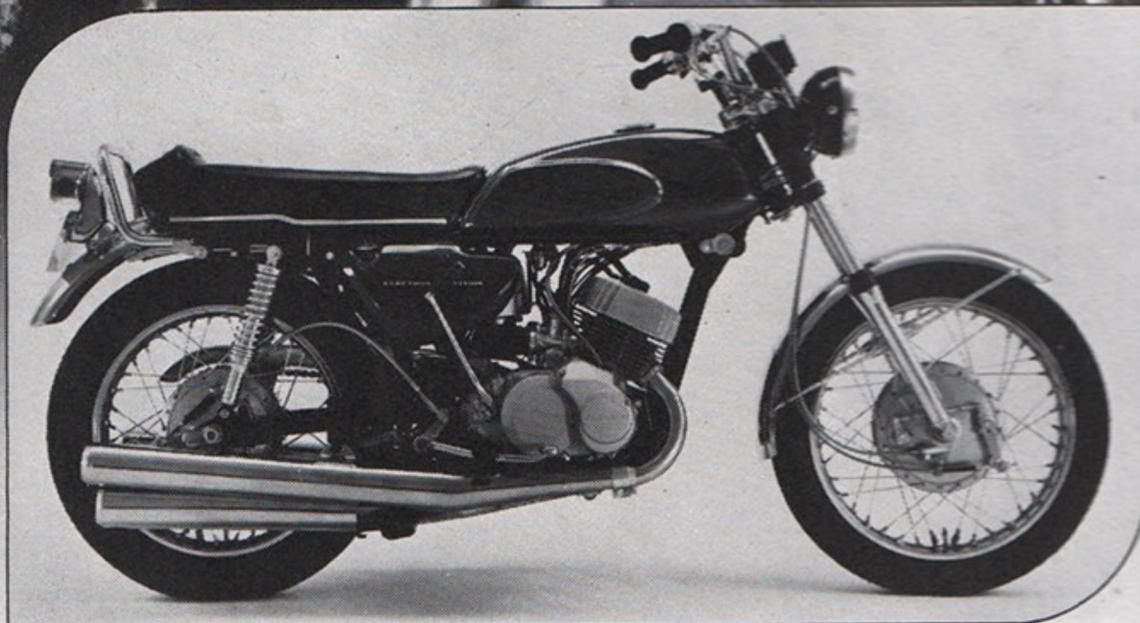
champion



Reportages
au pays de Fangio

Essais :
Mazda birotor
BSA Rocket 3

LE TEST KAWASAKI



KAWASAKI ouvre la route des années 1970.
Avec des machines de tourisme imbattables.
Etudiées et fabriquées par un constructeur d'avions de 1^{er} plan.

MACH III 500 cc la plus rapide du monde.

On n'a pas fini de parler d'elle dans le monde de la moto. **MACH III 500 cc**, la machine la plus nerveuse du monde sur deux roues: 12,4 s aux 400 m départ arrêté. 60 CV, pur-sang, une vitesse de 200 km/h. Le moteur trois cylindres dispense son énorme puissance avec la souplesse d'une turbine. Une fantastique 500 cc qui surclasse des machines de cylindrées bien supérieures. Un vrai fauve à la tenue de route exemplaire, équipé d'une nouvelle fourche qui supprime toute fatigue sur les grands parcours. Bien sûr, il y a des machines plus chères, mais où est donc la meilleure? Vitesse, accélération, incomparable pureté de silhouette, et toute une avalanche de qualités. C'est le **test KAWASAKI MACH III**. Faites-le subir à d'autres machines de série. Vous ferez la différence.

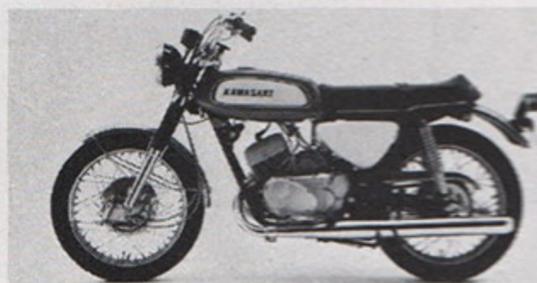
AVENGER et SAMOURAI les machines de la série A, bourrées de dynamite.

Un duo qui domine les moyennes cylindrées. Avec des performances de « gros cubes ». Des moteurs alimentés par distributeurs rotatifs comme les meilleures machines de compétition. Des cylindres en alliage léger (meilleure répartition du refroidissement) chemisés en fonte spéciale. 43 CV pour la **350 AVENGER**, 31 CV pour la **250 SAMOURAI**. Injection d'huile automatique. Un cadre double berceau tubulaire dessiné pour la compétition.

Un excellent rapport poids puissance.

Une accélération qui arrache le bitume: vous êtes très vite à la vitesse maxi.

Faites le test Kawasaki, vous ferez encore la différence.



A1 SAMOURAI



A7 AVENGER

Kawasaki

IMPORTATEUR

Société S.I.D.E.M.M.

25 Rue des Malmaisons Paris (13^e) France
Tél. 588-22-76

Jeker, Haefeli & Cie. SA

4710 Balsthal So Suisse Tel. 062-71-32-21

Fritz Hintermüller

8051 Zürich Schwamendingen Suisse Tel. 051-41-37-85



Courses sur Glace
(Photo C. Lacombe)

SOMMAIRE - N° 50 du 15 février au 15 Mars 1970

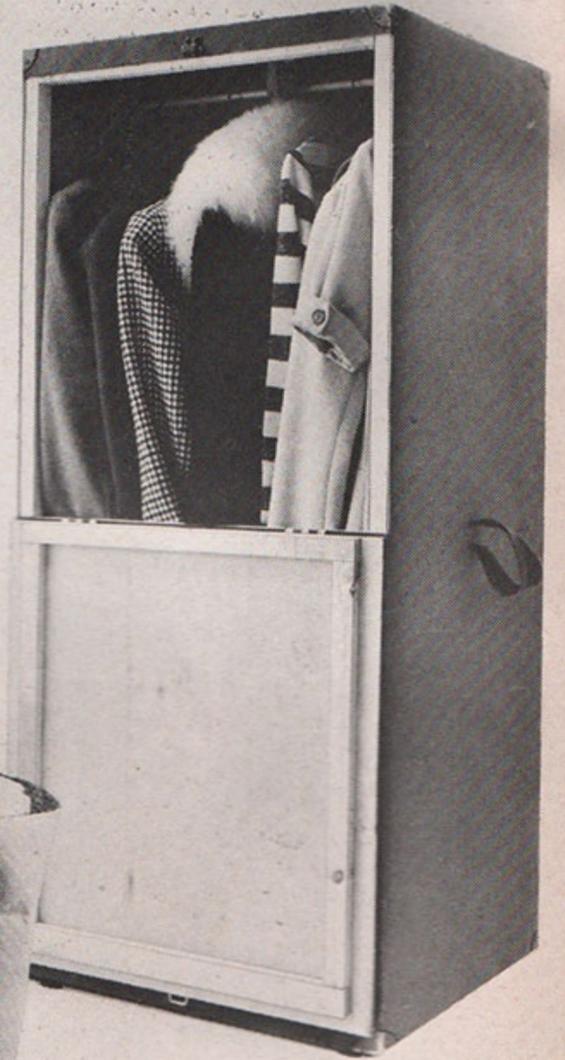
ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			5
CHAMPION A LU		F. Tainturier	7
ESSAI AUTO : MAZDA bi-rotor	J.P. Beltoise	J.C. Delanghe	10
MONTE-CARLO 1970	P. Veilletet	F. Tainturier - D.P.P.I.	16
DRAGSTERS GO 2 !	J.C. Gramain O. de la Garoullaye	J.C. Gramain - D.P.P.I. O.C.I.R. Dessins : Ph. Starck	22
LA TEMPORADA	J. Rosinski	V. Bonnard	28
" LES MONSTRES ARGENTINS "	Orlando Rios	O. Rios	34
LE SALON DE LA VOITURE DE COURSE			43
RETOUR SUR BAHIA	Cycle World	Cycle World	44
LES ÉLÉPHANTS NE SONT PAS TOUJOURS ROSES	C. Lacombe	Dessins : D. Pieri	50
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE TRIAL	O. de la Garoullaye	Ph. Starck	54
ESSAI MOTO : B.S.A. 3 cylindres	C. Lacombe	C. Lacombe	56
MISE EN CONDITION D'UN CROSSMAN	C. Lacombe	C. Lacombe	63
GRAND PRIX DES NEIGES	J. Rosinski	Y. Debraîne - Da Costa	68
CHAMPION ACTUALITÉS			72
DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			75
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	76
ENCART : Alfa Roméo 33/3 pilotée par Rolf Stommelen		V. Bonnard	40

31 janvier : 24 heures de Daytona Beach. 7 mars : Grand Prix d'Afrique du Sud. La saison 70 est partie. A cette époque de l'année, c'est un lieu commun d'annoncer « que la saison sera passionnante ». Mais cette fois, il nous semble que cette perspective est plus vraie que jamais. Il est sûr que nous serons vraiment gâtés en assistant à la gigantesque lutte Porsche-Ferrari en sport, qui culminera aux 24 Heures du Mans, et à un Championnat du Monde des conducteurs en F1 qui n'a jamais, peut-être, été aussi ouvert. En attendant que les grandes joutes automobiles reviennent en avril sur notre vieux continent, « Champion » a découvert... les Amériques. Rosinski revient d'Argentine, qui n'est pas, vous le verrez, le pays de Fangio pour rien : si l'Angleterre est le paradis de la course automobile en Europe, l'Argentine est celui de l'Amérique latine, car les bons pilotes, les constructeurs et les courses y abondent. Remontant au nord, Jean-Claude Gramain termine ce mois-ci le maxi-panorama qu'il avait commencé en janvier sur les dragsters : vous connaîtrez maintenant tout sur ce sport étrange, mais excitant, qui a attiré plus de 5 millions de spectateurs aux USA en 1969. Enfin, c'est au Mexique que s'est déroulée la déjà célèbre course tout-terrain appelée Mexican 1000, qui présente — outre ses diaboliques difficultés — l'insolite intérêt d'opposer directement autos et motos : de quoi vous passionner tout spécialement, vous, lecteurs de « Champion ». Cette année, les motards n'ont pas fait la loi ; mais, vous le verrez, ils se sont « défoncés » quand même. D'un coup de jet, nous vous transportons au Japon, où est construite l'une des (encore) rares voitures de production animées par un moteur rotatif, la Mazda R100 : Jean-Pierre Beltoise l'a essayée pour vous. Lacombe, pour sa part, aurait aussi pu choisir de vous parler d'une moto originaire du Soleil Levant : mais c'était trop logique, et pour embêter son rédacteur en chef, sans doute, il n'a voulu essayer qu'une machine anglaise. La BSA Rocket 3 fait donc l'objet de son examen. Par ailleurs, il vous conte en riant jaune — la revanche des Japonais ? — comment il n'a pas pu atteindre le Nurburgring des Eléphants. Marcel Seurat, lui, vous explique quelle doit être la préparation d'un crossman sérieux. De la Garoullaye vous rend compte du trial de Dison, quatrième épreuve du Championnat d'Europe. Et il nous est à peine resté le temps de faire un saut au Grand Prix de Villars, voir les pilotes de course dévaler les pentes en ski-bobs et en scooters des neiges : malgré leur ardeur, aucun n'a atteint 300 à l'heure, mais ça allait vite tout de même.

La méthode Déméco, ou comment déménager sans paille, sans poussière et sans rien casser.

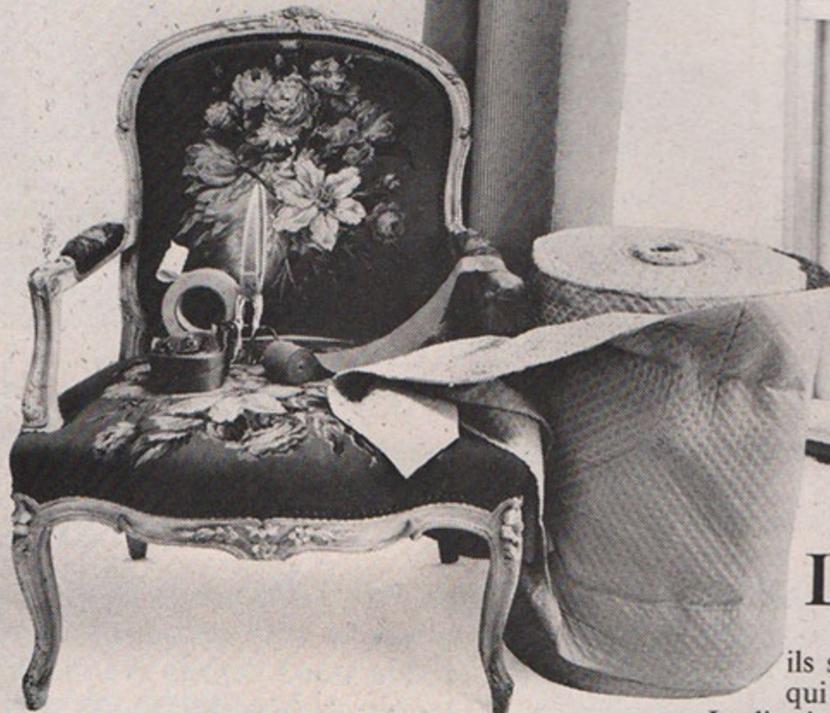
Les vêtements :

Soigneusement rangés dans les caisses-penderies Déméco, les vêtements sont transportés sur leurs cintres à l'abri de la poussière.



Les tableaux :

Déméco a étudié un système d'emballage "Clean Pack" spécial pour les tableaux et les glaces. Ceux-ci sont d'abord enveloppés dans un épais papier molletonné puis logés dans un double carton protecteur.



Les meubles :

Déméco prend soin des meubles, ils sont enveloppés dans un épais molleton qui les isole de la poussière et des chocs. La literie sera protégée par des emballages exclusifs "Clean Pack" soigneusement étudiés.



La vaisselle :

Pas de paille, pas de caisses rudimentaires. Déméco a étudié un système de rangement particulier pour la vaisselle. Les verres protégés séparément, sont placés chacun dans un alvéole de carton ; les assiettes et les plats sont conditionnés un à un et non pas en pile dans un emballage "Clean Pack" qui les isole des chocs. L'ensemble est placé dans des cartons eux-mêmes protégés par un container en bois. Pas de paille, pas de poussière, pas de perte et pas de casse.

Laissez faire Déméco.

Un déménagement peut être un cauchemar ou une simple formalité...

Déméco a inventé la solution moderne du déménagement, sachant que vous ne pouvez plus admettre de déménager comme en 1900.

La méthode Déméco vous permettra de déménager sans poussière, sans casse, sans crise de nerfs et avec le sourire (vous n'avez plus besoin de "préparer" le déménagement).

Seul Déméco avec son réseau national d'agents peut vous faire bénéficier de ses services où que vous habitiez.



Votre prochain déménagement sera plus propre, plus pratique et plus économique.

Vous vous adresserez à Déméco. Renseignez-vous en envoyant dès aujourd'hui le bon de documentation ci-joint 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 _____



COURRIER

O. Patrick de 67 - Strasbourg aimerait avoir des détails sur l'Alfa-Roméo Tubolare telle qu'on la voyait en course dans les années 64-65.

De son vrai nom Alfa-Roméo GTZ (pour Giulia Tubolare Zagato) cette magnifique auto à carrosserie en aluminium avait un châssis multitubulaire à quatre roues indépendantes. Le moteur était un 4 cylindres en ligne en alliage léger, à deux arbres à cames en tête, refroidi par eau. Sa cylindrée ressortait à 1570cc pour 82 x 78 d'alésage course. Il était alimenté par deux carburateurs double corps horizontaux Weber 45 DCOE et développait 157 CV à 7000 t./mn. Avec cette voiture, Sport Auto avait réalisé 15''6 aux 400 m DA et 26''8 aux 1.000 m DA. La vitesse de pointe avait été alors chiffrée à 220 km/h. Rappelons pour mémoire que c'est sur pareille voiture que Jean Rolland réalisa le doublé Coupe des Alpes-Critérium des Cévennes en 1964, avant de l'emporter de nouveau aux Cévennes l'année suivante tandis que Consten gagnait aux Alpes. La Tubolare obtint également de jolis succès de catégorie en circuits. Maintenant, il est assez difficile de s'en procurer une, mais vous pouvez néanmoins essayer de dénicher, l'oiseau rare par le biais des petites annonces des journaux spécialisés.

Anne-Marie Hanel de 78 - Tillypar Dammartinen Serve désire savoir si le permis de conduire B peut également servir pour les motos et s'il est possible de passer le permis A avant l'âge requis pour obtenir son permis B.

Le permis de conduire B n'est valable que pour les véhicules de moins de 10 places et d'un poids total en charge n'excédant pas 3.500 kilos ou pour les véhicules de plus de 50cc sans excéder 125cc. Donc, pour pilo-

ter une moto, il est nécessaire d'avoir obtenu le permis A qui est valable pour les motocycles avec ou sans side-car et qu'il est possible de passer dès seize ans.

Christian Léon de 95 - Osny voudrait savoir quand sera publié le règlement de la Coupe Gordini 1970.

Mais, c'est déjà fait. Les organisateurs de l'épreuve, notre confrère Moteurs, ont d'ores et déjà établi leur règlement que vous pouvez obtenir en le demandant à : Moteurs, 5, rue de la Baume, Paris 8^e.

Jacky Moreau de 28 - Chateaudun nous écrit pour nous demander de lui trouver une TR2 ou une Spitfire dans les 2.000 Francs.

N'étant ni commerçants, ni marchands d'automobiles, nous ne nous chargeons pas de trouver des voitures ou des motos pour nos lecteurs, mais il vous est toujours possible, pour trouver votre bonheur, de passer une petite annonce dans notre revue au prix de 6,79 Francs la ligne de 27 signes ou espaces.

Christian Gaulier de 92 - Rueil-Malmaison nous demande quelles sont les différences permettant de reconnaître extérieurement une 350 cc MV d'une 500 cc de la même marque.

Lorsque les machines de course sont munies de leur carénage, il n'est bien sûr pas possible de les différencier par leur mécanique, mais il existe un moyen simple et astucieux pour ne pas se tromper. Les plaques de course des 350 cc sont toujours bleues et les chiffres y sont tracés en blanc, tandis que les 500 cc portent des plaques jaunes, les numéros étant inscrits en noir. C'est le plus sûr moyen de reconnaître une 350 cc d'une 500 cc MV.

Hervé Bussy de 94 - Maisons-

Alfort voudrait savoir si, à la suite des accords signés entre Matra et Simca, le moteur Ford de la Matra 530 sera remplacé par un groupe Chrysler.

Les accords passés entre ces deux firmes avaient été l'occasion d'une conférence de presse donnée par des dirigeants des deux maisons, et un certain nombre de journalistes spécialisés avaient posé cette question. Il leur fut répondu que le moteur de la 530 n'allait pas, pour l'instant, être remplacé. Il est du reste à noter qu'il y avait déjà eu un précédent avec la Sunbeam Tiger, qui bien qu'équipée d'une mécanique Ford, fut tout de même distribuée par Chrysler, après l'absorption du groupe Rootes par le géant américain. Quant à l'avenir...

François Hylak de 91 - Montgeron voudrait assister au Bol d'Or 1970 et il nous demande la date de l'épreuve.

La trente quatrième édition du Bol d'Or aura lieu les 12 et 13 septembre prochain. Comme en 1969, l'épreuve doit se dérouler à Montlhéry, mais cette année la course est ouverte aux internationaux, ce qui laisse espérer la venue en France des meilleurs guidons étrangers.

Guy Blampain de Namur en Belgique, Olivier Cruzilles de 64 - Pau, Christian Coffin de 78 - Les Mureaux et Jean-Pierre Mazoyer à 84 - Orange Air ont été passionnés par l'essai de l'Anglia groupe 5 de Lionel Belkechout (CHAMPION N° 48) et ils voudraient se mettre en rapport avec le propriétaire-préparateur-pilote.

Vous pouvez écrire à Lionel par notre intermédiaire, nous lui ferons suivre sa correspondance, car nous ne pouvons vous communiquer son adresse personnelle.

Jean-Claude Baron de 35 - Vitry ne sait pas s'il est autorisé de monter sur une moto des phares à iode, et il nous demande ce qu'il en est.

En ce qui concerne les projecteurs, les motocycles sont tenus aux mêmes réglementations que les automobiles, sauf, bien entendu, pour le nombre, et de ce fait, vous pouvez parfaitement monter un phare à iode sur votre deux roues. A ce sujet, il est à noter que les machines les plus rapides, durant la nuit du Bol d'Or, étaient toutes équipées ainsi.

Daniel Bugnoli de 13 - Marseille ne sait où se procurer la maquette Heller de la R8 Gordini que nous avons présentée dans notre avant dernier numéro.

Il vous est sûrement possible de trouver à Marseille un magasin de jouets dépositaire de la marque en question. Sinon, vous pouvez charger votre fournisseur habituel de vous la commander à la maison mère, 58, rue d'Hauteville à Paris 10^e. Si cette deuxième solution vous paraissait difficile à employer, vous pourriez éventuellement commander cette maquette de R8 G à un spécialiste parisien comme Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris-3^e.

Gilles Orsini de 54 - Piennes a cassé le démarreur de son scooter Manurhin et ne sait chez qui trouver cette pièce détachée.

Manurhin fut fondée en 1919 et à l'origine la marque ne fabriquait que des machines outils. Puis, en 1957, un département de la société fut créé pour construire des scooters. Les nouvelles réglementations des assurances et des permis de conduire des années 1960 allaient porter un coup sensible aux scooters qui disparurent alors les uns après les autres. Néanmoins, il est toujours possible de se procurer des pièces de Manurhin, le stock de la marque ayant été transféré en Allemagne à l'adresse suivante : Manurhin Deutschland, D.7844 Neuenburg, Allemagne.

Renée Michoud de 74 - Saint Julien en Genevois cherche à se renseigner sur des voitures anciennes et aimerait connaître les noms de toutes les marques françaises ou étrangères.

En écrivant à l'album du Fanatique de l'Automobile, 103, rue La Fayette à Paris 10^e, vous devriez pouvoir obtenir tous renseignements utiles sur les voitures anciennes. Quant à la liste de noms de marques que vous souhaitez obtenir, nous vous conseillons de vous référer à un livre anglais édité par G.N. Georgano qui s'intitule « The Complete Encyclopedia of Motorcars » et que vous vous procurerez à la Librairie Technique Automobile au prix de 105 Francs.

Xavier Privat de 68 - Mulhouse voudrait remplacer le moteur de son Anglia par une mécanique de Cortina, mais il se demande si l'opération est faisable.

Un échange de moteur de ce genre a déjà été fait, et vous pouvez donc essayer une transformation comme celle-ci sans trop de crainte. Néanmoins, nous attirons votre attention sur le fait que les freins qui étaient suffisants pour votre Anglia de série, ne le seront peut-être plus, compte tenu du surcroît de puissance et de l'accroissement de la vitesse qui en résultera.



Challenge Simca. Entrez dans la course.

1970. Un second départ pour le challenge Simca. Une formule de promotion unique qui peut vous aider à devenir d'authentiques champions.

Les volants avec lesquels vous pouvez vous lancer sont nombreux. Leurs prix très bas, leur entretien raisonnable. Simca, Chrysler, Rootes, C.G., quel sera le vôtre pour cette saison? Tous ont leur chance.

15000 F ou une voiture au vainqueur final. 10000 F au

second. 8000 F au troisième, etc. Avec des primes tout au long des épreuves. Alors si vous avez la passion du sport automobile, courez votre chance. Le règlement du challenge se trouve chez tous les concessionnaires Simca et au Département Compétition Simca, 78-Poissy.

Le Challenge Simca est placé sous le patronage du Ministère d'Etat à la Jeunesse et aux Sports avec le concours de la Société Shell Berre.



Et la participation de l'Equipe, Sport Auto, Jaeger, Koni, Radiomatic, Abex, Jean-Louis Marnat, Klippan, Mod'plastia, Barclay, Autoradio Ara, Cibié, Enicar, Kléber, Good Year, Autobleu, S.E.V. Marchal, Dunlop.





**ANNUAIRE
DU SPORT AUTOMOBILE
F.I.A.**

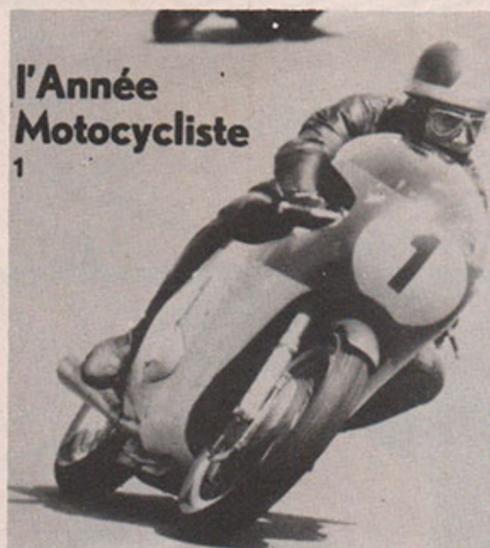
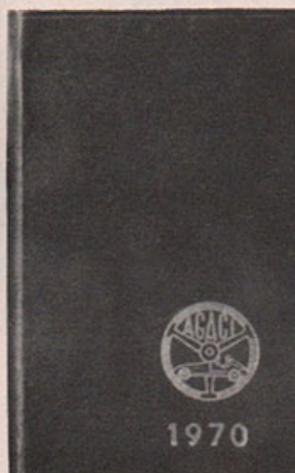
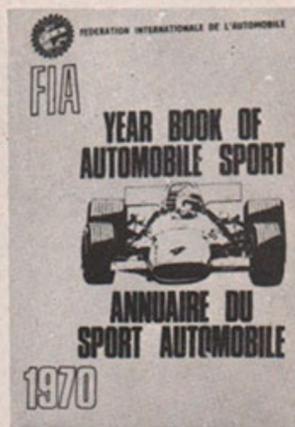
Au rayon des parutions annuelles figure aussi le petit livre jaune de la F.I.A. qui contient les pensées les plus secrètes de la toute-puissante Fédération. Dans ce recueil à la couverture en plastique, vous trouverez une multitude de renseignements; vous aurez pour 21 F les adresses des constructeurs, des écoles de pilotage, des experts dans la mise au point des moteurs, des stockistes d'accessoires de compétition, vous aurez les plans des principaux circuits ou courses de côte, les règlements des championnats internationaux... Vous saurez aussi comment la F.I.A. régit le sport automobile, quels sont les modèles homologués pour cette saison... Vous trouverez aussi dans ce très complet fascicule le palmarès 1969, une galerie des pilotes les plus connus et de leurs voitures... Et vous posséderez chez vous la trop fameuse annexe J... Document à ne pas manquer.

**AGENDA CARNET DE BORD
DE L'AUTOMOBILISTE**
Association Française
des Coureurs en Automobile
ou tout simplement
« l'Agenda de l'AGACI »

Sous un nom des plus pompeux se cache un des ustensiles les plus utiles à la vie de ceux qui vivent pour, dans, par ou grâce à la compétition automobile. En effet, les premières pages de ce sympathique petit carnet sont réservées à un répertoire des plus complets, où figurent toutes les bonnes adresses. Trop souvent, on cherche soit un nom de rue, soit un numéro de téléphone en maudissant une mémoire infidèle... Ceux qui savent ont dans la poche l'agenda de l'AGACI et s'y réfèrent immédiatement. Les barèmes des vitesses à Montlhéry, le palmarès complet de la saison dernière, les développements des différents circuits, le prix des licences, la liste des associations sportives... tout y est. C'est l'indispensable « vade mecum » qu'il faut se procurer toutes affaires cessantes pour 12 F.

GRAND PRIX AUTO 70

Ce n'est pas un bouquin. Il s'agit d'un calendrier enluminé de magnifiques photos de course, un livre d'images en quelque sorte, que nous avons admiré. Six pages couleur vous aideront à animer l'année, et les mois affichés sous de pareilles reproductions vous paraîtront bien courts. Ce calendrier dû à l'objectif de Manou Zurini, le reporter photographe bien connu de l'agence D.P.P.I., dont vous voyez souvent les œuvres dans *Champion*, mérite de remporter un franc succès d'autant qu'il est vendu 15 F.



L'ANNÉE AUTOMOBILE
n° 17
Edita Lausanne

Ce doit être le livre que l'on attend le plus impatientement lorsqu'arrive la fin de l'année. « L'Année Automobile » est un peu comme la bible, sa réputation n'est plus à faire. Tous les amateurs connaissent bien désormais ce volume édité en Suisse, et qui en est maintenant au n° 17. L'année dernière, certains fanatiques avaient paru quelque peu déçus, on avait même parlé de baisse... L'édition 1969-70 est un bon cru, un très bon même. L'illustration toujours aussi excellente est encore plus copieuse du fait que le catalogue des voitures, qui faisait double emploi avec ceux d'autres publications, a été heureusement remplacé par des pages de reportage. Dans ce dernier numéro, 1969 est passé au microscope, disséqué au jour le jour. Puis vient un historique de Jaguar parfaitement bien fait, et la revue des voitures de l'année. Après, bien sûr, c'est la saison en F1, les protos, la Can-Am, les Rallyes, la F2, avec, pour récapituler le tout, un tableau des résultats. Il n'y manque rien ou presque, sinon la F3. On trouve même la « perle » qui ajoute un charme supplémentaire: Michèle Dubosc, la chronométreuse de Matra, a dû être surprise d'apprendre qu'elle était devenue Mme Beltoise...

L'ANNÉE MOTOCYCLISTE
n° 18
Éditions Pratiques Automobiles

Tous les ans, les amateurs de moto ne dédaignant pas pour autant les autos refermaient nostalgiquement les ouvrages tels « l'Année Automobile » ou « Autocourse » en espérant une hypothétique « Année Motocycliste »... Or, 1970 nous amène un cadeau, le rêve est devenu réalité. Le n° 1 de l'« Année Motocycliste » vient de paraître. Le nouveau-né n'est pas encore bien gros avec ses quelques cent cinquante pages, mais il s'étoffera sans nul doute dès l'an prochain. Pour un coup d'essai, ce n'est pas encore un coup de maître, mais, le monde s'étant fait en sept jours, il convient d'être patient. Dans la deuxième édition, on saura effacer des erreurs que l'on veut attribuer à la jeunesse et nous n'aurons plus d'énormes fautes d'orthographe (Yvi ou Kawasaki...), ni d'erreurs dans les légendes... Ce n° 1 a le grand mérite d'exister, et même s'il n'est pas irréprochable, même s'il est relativement cher (57 F), il se doit de figurer impérativement dans toutes les bibliothèques de motocyclistes. Souvenez-vous des premiers numéros de « l'Année Automobile » que beaucoup de collectionneurs cherchent à acquérir maintenant à prix d'or, alors qu'ils sont devenus introuvables...

Vous trouverez tous ces livres et bien d'autres encore à la Librairie Technique Automobile, 83, rue de Rennes, Paris-6°.

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

5 vitesses, 130 à l'heure, 2 cylindres
© DE LA 50



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-Monthéry



P. BONNET

**78 Av
92 Bc**
LE MEILLEUR SERVI

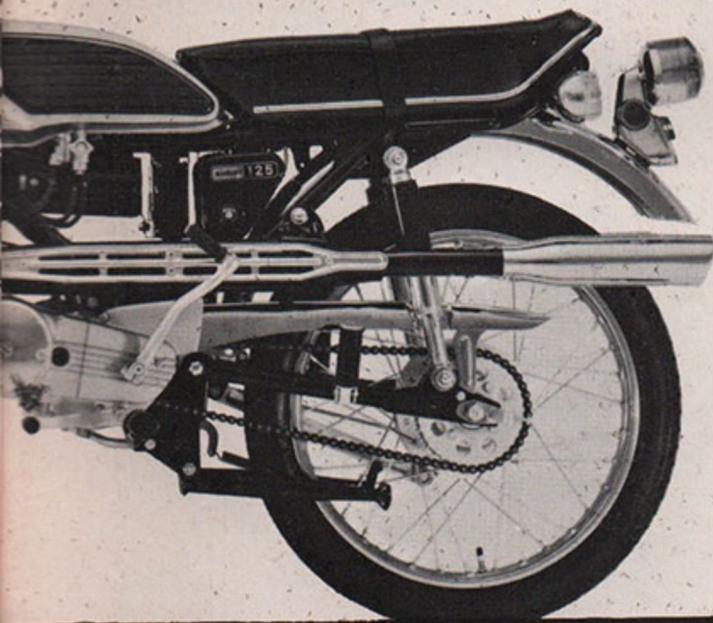
PROVINCE

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 ©
 dres, 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



r. du Général Leclerc
oulogne Billancourt

825.47.11



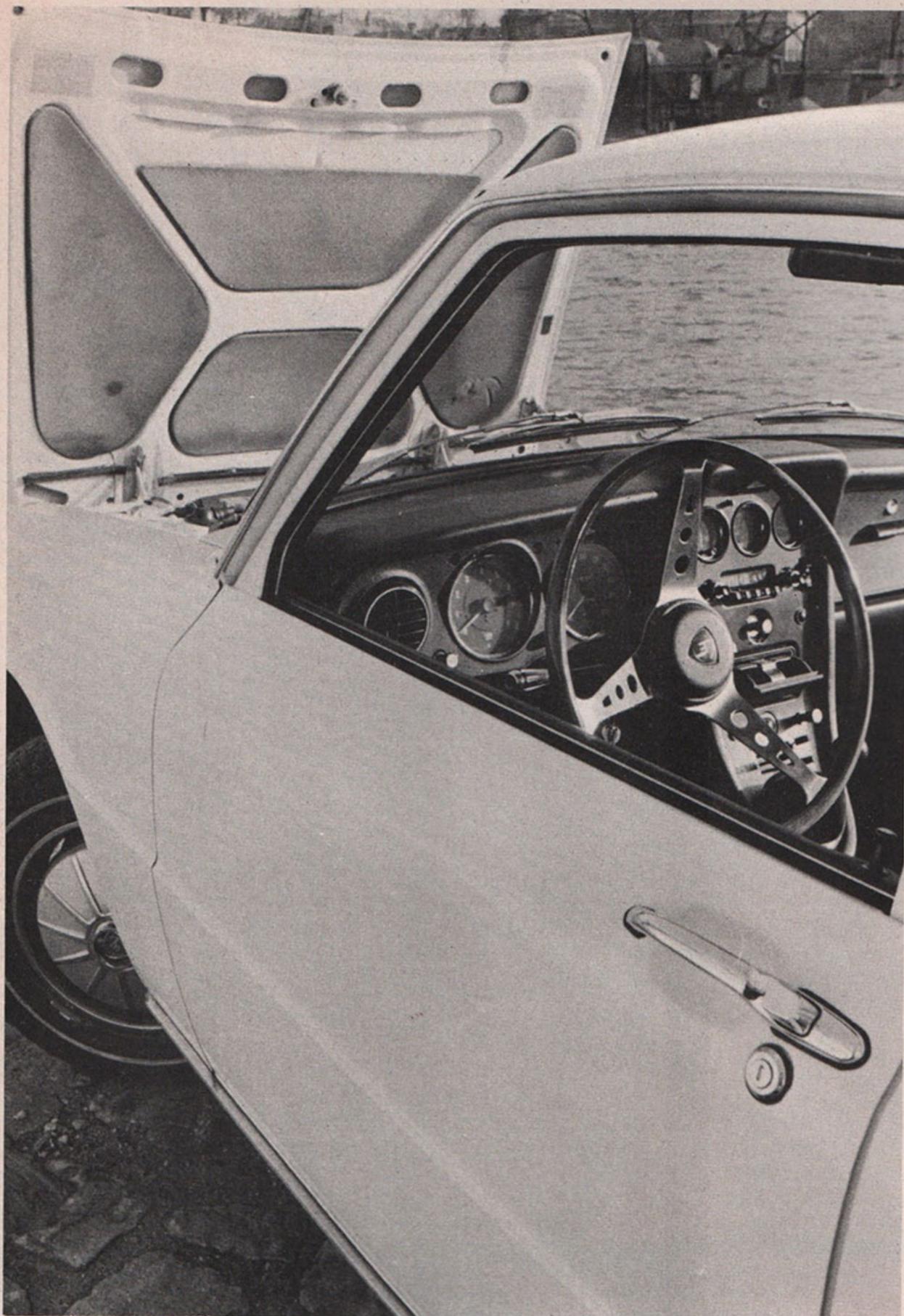
CE APRÈS-VENTE - LES MEILLEURS AGENTS - CATALOGUE CONTRE 0,50 Fr, EN TIMBRES.

essai

MAZDA

R 100

par Jean-Pierre Beltoise



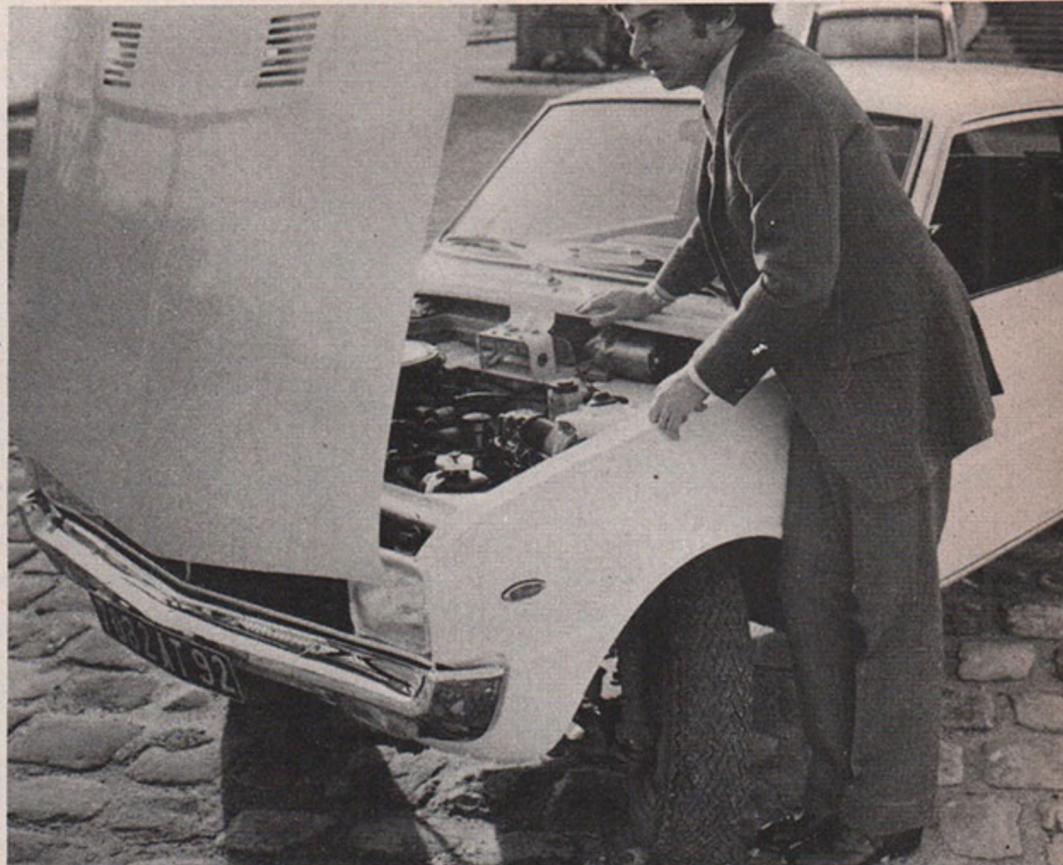
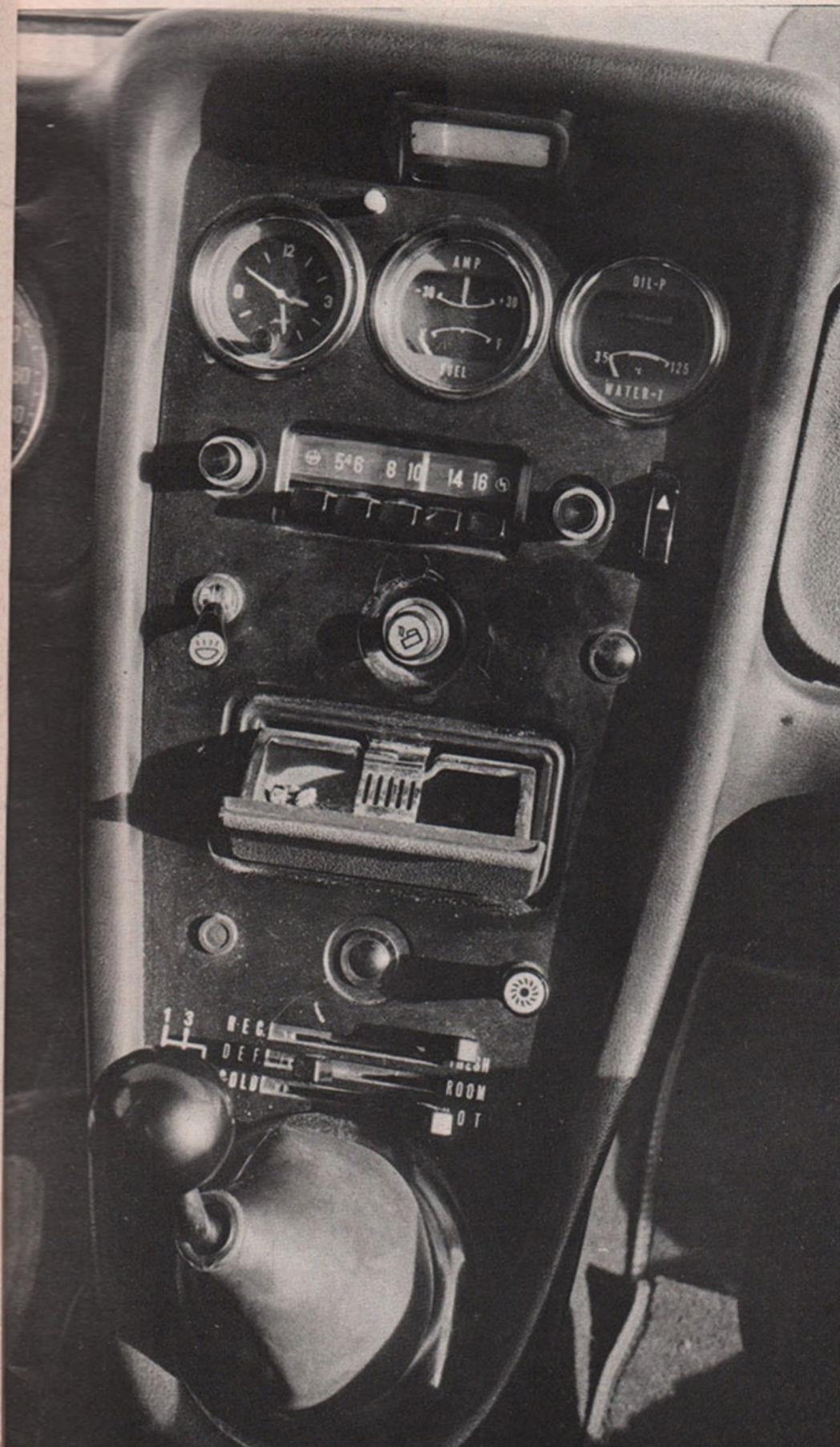
C'est aux dernières 24 heures de Spa Francorchamps que les Mazda ont commencé à faire parler d'elles en Europe et de quelle façon. Par une magnifique performance d'ensemble dans l'épreuve reine des voitures de tourisme, une sorte de 24 heures du Mans, mais sur un circuit encore plus difficile. Or, ce qui a passionné les observateurs spécialisés et les spectateurs de cette épreuve probante entre toutes, c'est que ces voitures étaient propulsées par un moteur rotatif type Wankel, que l'on voyait pour la première fois affronter les rigueurs de la course. Voilà. Encore une preuve que la compétition sert la voiture de M. Tout le monde, puisque dans ce cas précis, si certains avaient des doutes, les Mazda ont prouvé que le moteur rotatif avait largement dépassé le stade de la mise au point, et qu'il était désormais aussi sûr en endurance et au fil des kilomètres que le moteur à piston.

CARACTÉRISTIQUES

Le moteur rotatif bi-rotor de la Mazda développe une puissance de 110 chevaux SAE (un peu moins de 100 CV DIN) à 7.000 t/mn dans la voiture livrée aux clients. Quand on sait que les voitures alignées aux 24 heures de Spa disposaient de 190 chevaux SAE environ — d'après Claude Ballot-Lena, elles accélèrent aussi fort que les Porsche 911 R ! — on ne peut que croire au sérieux du moteur rotatif pour l'utilisateur dans le domaine de l'endurance. Ce moteur a un déplacement de 491 cc par rotor, soit une cylindrée totale de 982 cc qui ne correspond d'ailleurs pas exactement à la cylindrée d'un moteur à piston. Ceci équivaut en tout cas à une puissance fiscale de 12 CV. Le couple maxi se situe à 4 000 t/mn, et le régime maximal d'utilisation semble être 7 000 t/mn si l'on en croit la zone rouge du compte-tours. Côté châssis, la Mazda R 100 se présente sous forme d'un accueillant petit coupé certes, mais aux caractéristiques beaucoup moins passionnantes que le moteur lui-même.

D'abord, ce coupé a un peu l'allure générale de l'Opel Kadett, c'est-à-dire qu'il semble plutôt étroit et haut sur pattes, avec





une ceinture de caisse très haute. Par contre, la découpe arrière est très jolie, du même style sobre et harmonieux que celui de la Simca 1200 S.

Techniquement, il s'agit d'une coque autoporteuse avec suspension type Mc Pherson à l'avant, articulée en bas par une biellette et barre de poussée venant directement de fonderie, d'un dessin assez analogue à celui de la plupart des voitures de courses actuelles.

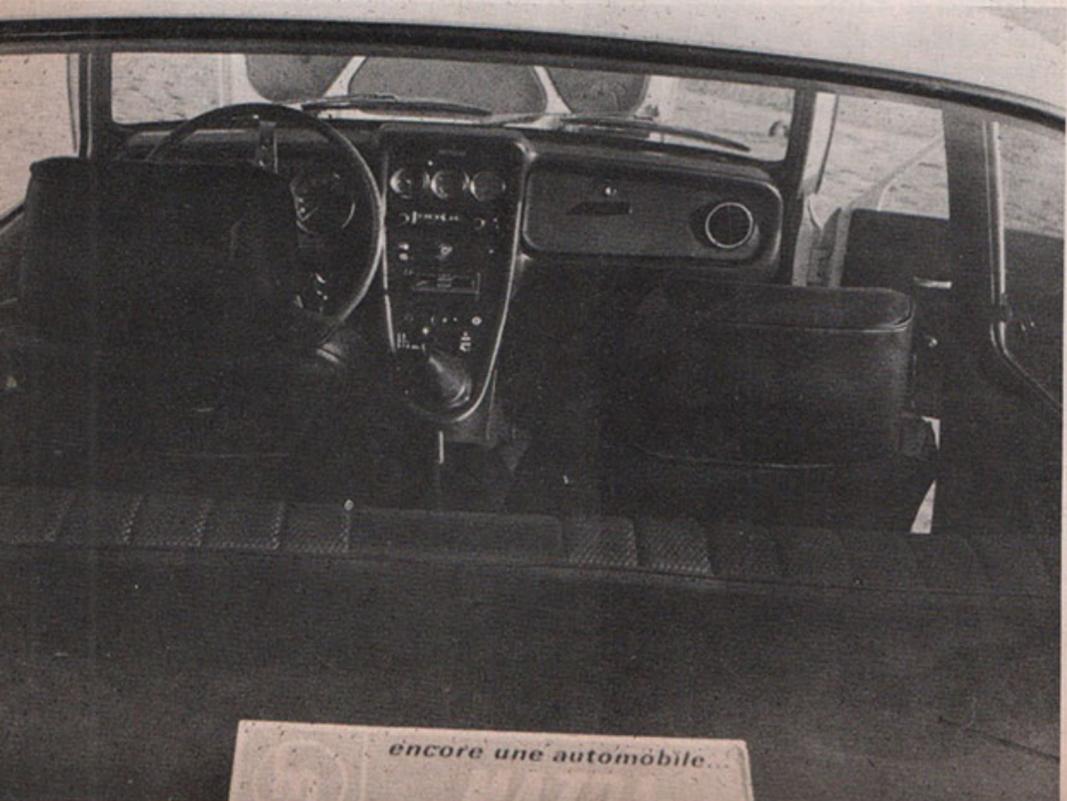
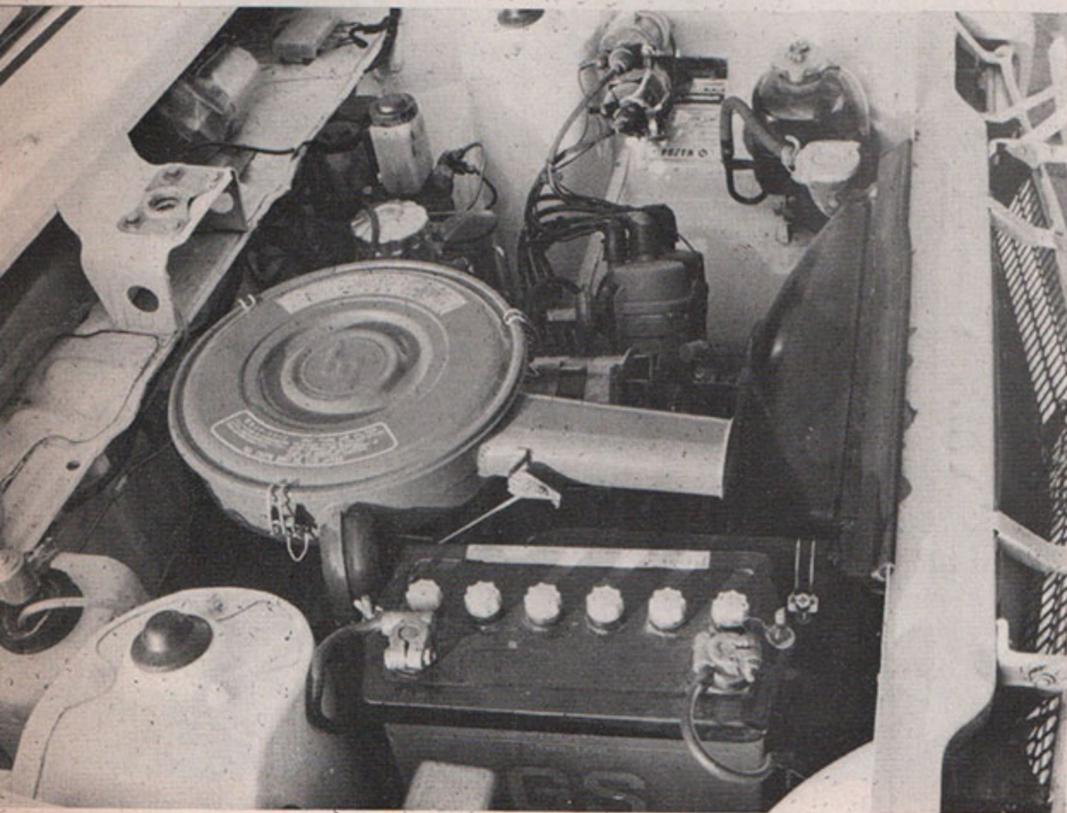
Jusque là, mise à part la hauteur surannée de la caisse, tout va bien. Mais ce qui m'a déplu, c'est le pont arrière rigide maintenu par des ressorts à lames et la direction à vis. Ce sont là deux solutions antiques qui handicapent beaucoup cette voiture par ailleurs très séduisante.

AU VOLANT

Déjà, rien qu'à la regarder, on voit que la Mazda est une belle voiture, nette et bien finie. Bien sûr, la finition est très « grande série » américano-nipponne, mais c'est propre, de bon goût, et il n'y a vraiment rien à redire sur la présentation générale. Intérieur noir, tableau de bord réellement « type Aviation »,

comme le vante la publicité de la marque. Seulement, il y a un petit ennui... En effet, il n'y a rien de plus beau et de plus impressionnant qu'un poste de pilotage d'avion, et dans la Mazda, on retrouve vraiment cette ambiance. Or, dans un avion, petit ou grand, il faut toujours lever la tête et tendre le cou pour voir devant soi. Eh bien, dans la Mazda, c'est un peu la même chose, et c'est bien embêtant ! Donc, un très mauvais point pour la visibilité, et pas question de conduite rapide « relax », surtout par temps de pluie. Autre inconvénient du poste de pilotage type Aviation de la R 100, on ne voit jamais le capot ni les ailes de la voiture, et de plus le volant est trop haut et trop grand, dernière chose à laquelle il est évidemment facile de remédier en adaptant un des nombreux petits volants cuirs en vente dans le commerce (ne voyez là aucune tentative de publicité de ma part. Si ces accessoires sont en vente, c'est justement parce que les constructeurs commettent de telles erreurs).

La Mazda R 100 est une 2 + 2 confortable au point de vue sièges et espace pour les passagers avant, pouvant réellement accepter deux personnes à l'arrière lors de courts déplacements.



ments. Le coffre à bagages possède une capacité non négligeable pour un petit coupé de ce genre.

Ce qui est agréable, maintenant, en dehors du tableau de bord très complet et de la bonne finition générale, ce sont des détails comme une clé de contact réversible qui ouvre le reste de la voiture y compris la trappe de l'orifice pour le réservoir d'essence, l'éclairage de la boîte à gants, un avertisseur sonore quand on atteint le régime maxi de 7 000 t/mn, un levier de vitesses très agréable et bien en main, des pédales bien disposées et une grande qualité générale de l'équipement, comme l'illustrent un essuie-glace à deux vitesses sérieux et le lave-glace électrique.

EN ROUTE

Après quelques centaines de kilomètres de route, j'en suis arrivé à conclure que la voiture était vraiment très agréable à conduire... à condition de rouler sans forcer. En effet, dans ces conditions, la douceur et le silence de fonctionnement sont remarquables, surtout pour un petit coupé sportif de cette classe de cylindrée, et l'on prend un réel plaisir à « se promener » dans ces conditions.

La Mazda est très plaisante aussi pour rouler sur les autoroutes, au maxi de ses possibilités, à la condition expresse cependant qu'il n'y ait pas de vent latéral.

Mais par contre, en conduite sportive ou même rapide, elle accuse trop fortement la présence de son pont arrière rigide et de sa direction à vis, assez imprécise, donnant toujours une impression de flou dans la conduite. C'est ce qui explique notamment que, par vent latéral important, il est difficile de conserver la vitesse maximum en ligne droite.

Bien sûr, à défaut de facilité de conduite rapide et de vraie efficacité, la voiture est amusante, ne prend que très peu de roulis vue la relative dureté de la suspension, et est tout de même dotée d'un bon équilibre de base : elle n'est jamais malsaine. Paradoxalement l'adhérence précaire du train arrière concourt à la rendre nerveuse à souhait dès que l'on sollicite l'accélérateur, cette tendance paraissant également due à un amortissement un peu faible. Ce qui est finalement le plus gênant, dès que l'on utilise les possibilités du moteur, c'est le fait qu'il y a toujours un retard entre le moment où vous enfoncez la pédale d'accélérateur et celui où le moteur accélère réellement, la réciproque étant d'ailleurs vraie quand vous levez le pied. Cette caractéristique est très désagréable, et augmente dans une énorme proportion l'imprécision de conduite, étant donné que vous ne contrôlez pas immédia-



tement le couple transmis aux roues motrices. Cet inconvénient est fondamental, et les ingénieurs japonais se doivent d'y remédier au plus tôt.

Le freinage, pour sa part, est assez particulier. Mais il est finalement sans autre reproche que celui d'avoir une pédale particulièrement dure, ce qui vous donne l'impression de ne pas ralentir... En fait, c'est une bonne chose, car la répartition étant d'autre part bien étudiée, il est très rare de bloquer les roues. Donc, en général, impression de mollesse et de paresse pour les freins, alors qu'ils sont d'une bonne efficacité.

PERFORMANCES

Certainement parce que c'est voulu, la Mazda R 100 « tire long ». Si la puissance est de 110 CV SAE à 7 000 t/mn, elle n'est plus que de 100 à 6 000 t/mn. Or, c'est un régime qu'on a du mal à accrocher sur l'autoroute, car il faut pour cela trouver une bonne demi-douzaine de kilomètres parfaitement dégagés.

A 6 000 t/mn, on roule à 170 chrono. Sur l'anneau de Montlhéry, la piste étant mouillée, mais le vent faible (2 à 3 m/s), j'ai relevé les chiffres suivants :

0-400 m : 17''8/10

0-1 000 m : 33''6/10

Ce qui doit bien correspondre à 17''6 et 33''3 par temps sec, soit des chiffres valables. Le meilleur tour d'anneau a été bouclé en 55''7/10 soit exactement 165 km/heure. A ce moment-là, le compte-tours affichait en moyenne 5.800 t/mn, et le compteur 175 km/h.

Quant à la consommation, en tourisme rapide, elle est de 18 litres aux 100 km, ce qui est normal pour un moteur rotatif. Mais je dois ajouter qu'en contre partie, le moteur est prévu pour fonctionner normalement avec de l'essence ordinaire.

En conclusion, je dirai que la Mazda R 100 est une très belle voiture qui vaut certainement les 22.000 F et quelques qu'elle coûte, par la qualité de sa construction et de sa finition générale, l'originalité, le rendement et la douceur de sa mécanique. En revanche, elle présente quelques défauts de base concernant la suspension arrière, la direction, le temps de réponse à l'accélérateur, et la visibilité médiocre et dépassée. Au total, le bilan est tout de même positif, et ceux qui s'intéressent aux voitures qui ne sont pas celles de tout le monde, tout en restant relativement abordables à l'achat, trouveront là de quoi se satisfaire.



Fiche technique Mazda

Chassis : Coque autoporteuse en acier, coupé 2 portes 2 × 2
Roues AV indépendantes par système Mc Pherson. Suspension
AV par ressorts hélicoïdaux. Suspension AR par ressorts à
lames et pont rigide.

Freins avant à disque et arrière à tambour. Direction à vis.
Roues de 14". S. Réservoir 60 litres.

Moteur : Pistons rotatifs licence Wankel, bi-rotor, refroidis-
sement par eau. Cycle 4 temps. Cylindrée 982 cc (2 × 491 cc).
1 carburateur Stromberg. Puissance : 110 CV SAE à 7 000 t/mn.
Taux de compression 9,4. 13,5 mkg à 3 500 t/mn.

Transmission : Boîte à 4 rapports tous synchronisés, levier au
plancher, 1^{re} : 3,737 - 2^e : 2,202 - 3^e : 1,435 - 4^e : 1,000.
Embrayage à sec à diaphragme. Rapport de pont : 3,700.

Dimensions : Empattement : 2260 mm - Longueur HT :
3830 mm - Largeur HT : 1480 mm - Hauteur : 1345 mm -
Poids : 825 kg.

Performances : 0-400 m : 17"8
0-1 000 m : 33"6

Vitesse maxi (à Montlhéry) : 165 km/h

Consommation : 18 l/100 km

Prix : 22 000 F.

Importateur : France-Motors - 166, avenue de Neuilly - 92-
Neuilly-sur-Seine.

LISTE DE CONTRÔLE



MOTEUR

Démarrage	excellent
Bruit	de sirène
Vibrations	aucune
Nervosité	bien
Souplesse	excellent

TRANSMISSION

Embrayage	excellent
Synchronisation	excellent
Passage de vitesses	bien
Étagement boîte de vitesses	bien

DIRECTION

Précision	imparfaite
Braquage	bien
Démultiplication	bien
Légèreté	extraordinaire
Réaction sur mauvaise piste	très très bien

FREINS

Pression sur pédale	très dur
Fermeté pédale	très bien
Efficacité à froid	très bien
Résistance au fading	excellent
Progressivité	excellent
Stabilité	extraordinaire
Répartition AV-AR	extraordinaire

SUSPENSION

Résistance au roulis	bien
Souplesse	très bien
Amortissement	faible
Adhérence train propulseur	précaire

TENUE DE ROUTE

Sécurité	très bien
Équilibrage	neutre
Vitesse en virage	très bien

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité	médiocre
Instrumentation	très complète
Volant	trop grand
Disposition pédales	bien
Position de conduite	assez bien
Confort siège	mauvais

AGRÈMENT DE CONDUITE

Maniabilité	très bien
Confort général	moyen
Maintien pilote	moyen

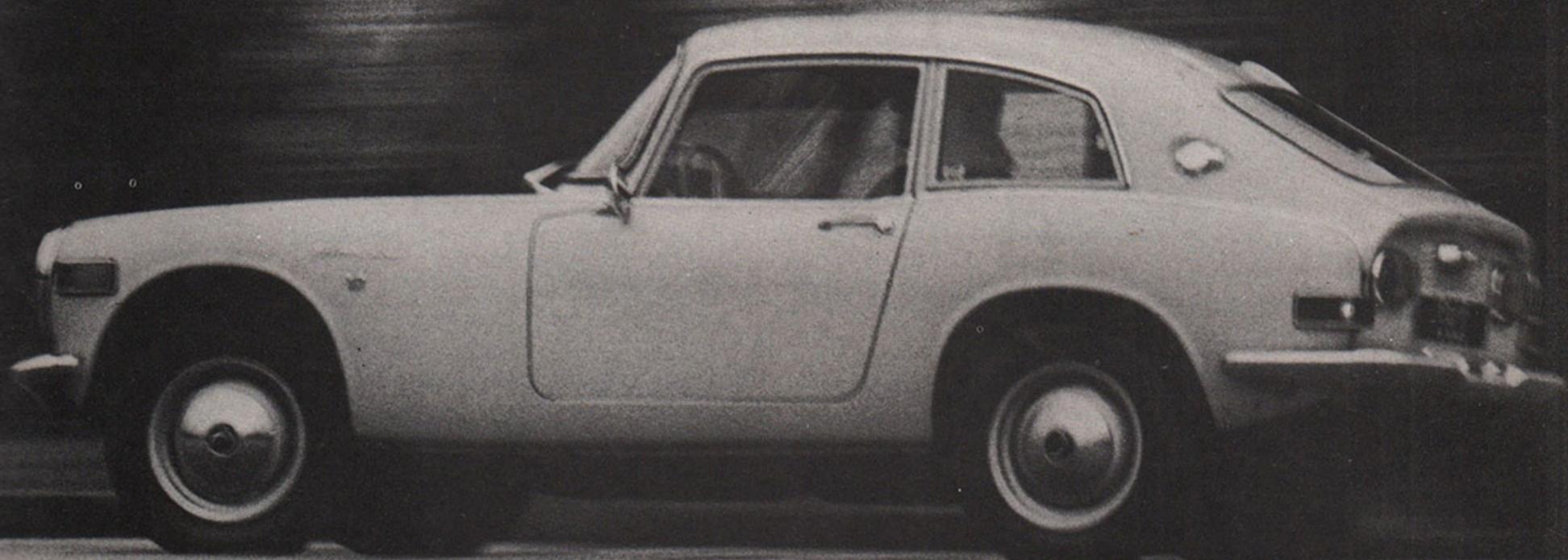
ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot	bien
Habitacle	très bien

CONTRÔLE QUALITÉ

Intérieur	très bien
Extérieur	excellent

Une voiture cinglante.



Benson-Neer

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 ».

Cadrans 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
pour recevoir une splendide documentation S 800.
Nom :
Adresse :
Profession :
HONDA-FRANCE
20 rue Pierre-Curie
93-BAGNOLET

MONTE-CARLO 70 comme MONTE-CARLO 69 :



*Il s'appelle
Bjoern Waldegaard,
tout le monde le
connaît. Il n'entre
aucun hasard dans
sa victoire...*

la dynastie Porsche et le règne de Waldegaard

par Pierre Veilletet

C'est un anglais... Vingt siècles de dignité sur le visage, et dix ans de couperose sur les pommettes... Il vient de pointer au contrôle du col du Turini. L'étape spéciale n'a pas modifié d'un pouce l'inclinaison de sa régale. Le col de sa chemise reste strictement boutonné. Gordon King porte le numéro 212 — le numérotage est défini par la notoriété — ce qui ne vous avance guère, non plus que de savoir que, pour être sujet de Sa Très Gracieuse Majesté, il n'en conduit pas moins une très républicaine Gordini. Qui s'intéresse à Gordon King, concurrent du 39^e rallye de Monte-Carlo? Personne depuis Douvres, sinon les chronométreurs et les commissaires, obligés de se pencher professionnellement sur ses temps pour les additionner. Ils l'ont déclaré apte, au terme du parcours commun Monaco - Chambéry - Monaco, à prendre le départ de l'épreuve complémentaire. Il fait donc partie des « soixante ». C'est une anonyme bénédiction, un secret privilège. Personne ensuite ne connaîtra les raisons de l'abandon de Gordon King... Traversant la France et le Channel, il rentrera comme il était venu: quelques pneus sur la galerie du toit, le reste derrière lui, un thermos de thé, une chemise propre de temps en temps à portée de la main... Une médaille et des souvenirs constitueront son frêt de retour. La première décorera quelque vitrine du cottage, les seconds

huileront la charnière qui vous bascule vers le grand âge. Dans ces souvenirs, tout concerne le sort de l'équipage n° 212. Fors le 211 et le 213, Gordon King ignore vraisemblablement tout de ses adversaires. Il n'a peut-être jamais vu Waldegaard s'engouffrer dans une série de « esses ». Ils sont plus de cent dans le cas de Gordon King. Ils ressortissent aux gentlemen-drivers de vieille tradition. Ils disputent un rallye au sens routier du terme, ils participent à une aventure délicieuse. Tout leur est difficulté. Pour eux, la navigation n'est pas un vain mot et l'assistance ne fournit, le plus souvent, qu'une sorte de relais symbolique où l'on trouve plus de sympathie que de matériel.

Il arrive toutefois que le hasard, le talent, la géographie et la conjoncture astrale les propulsent, contre leurs propres espérances, aux avant-postes du hit-parade. Ainsi pour Roland Charrière, cette année. Voué, depuis son premier rallye, le Monte-Carlo 59 sur Dauphine, à la bonne figuration, ce garagiste clermontois décroche un premier rôle à quarante trois ans avec son Alpine 1600 personnelle. Mais la destinée commune est plutôt celle d'un Gordon King: on participe d'un décor vivant et laborieux qui sert à mettre en valeur des trajectoires autrement fulgurantes.

Waldegaard, le Stewart des rallyes

Maintenant, c'est un suédois..., 27 ans, de la blondeur et des angles nets, l'innocence bleue et inquiétante du G.I. Il s'appelle Bjoern Waldegaard. Tout le monde le connaît. D'ailleurs, il porte le n° 6, frappé sur sa Porsche 911 S Rallye, de couleur orange, engagée par l'usine. Il a gagné l'année dernière. Il figure une sorte de Jackie Stewart du rallye: c'est-à-dire une assurance-perfection, et des prédispositions à la victoire. Sur la place de La Bollène, petit village de l'arrière-pays niçois au pied du Turini, où se tiennent les assistances, il capte tous les regards. Du reste lors de cette dernière fameuse nuit, la place de La Bollène ressemble vaguement à un plateau de tournage. Les assistances ont braqué les projecteurs, et le décor, composé par la mairie à arcades de couleur saumon, le « Bar de la Pétanque » aux chaises de fer et le « Café de la Place », paraît trop typique pour ne pas avoir été reconstitué. Waldegaard est la vedette du film. Il discute avec Gérard Larrousse, premier second-rôle, adossé à une pile de pneumatiques de 550 clous. Il est en combinaison; il est calme; il a le temps. Dix mécaniciens s'empresent autour de la Porsche. Waldegaard vient d'accomplir un bel exploit: le Turini en racing, malgré huit bons kilomètres glacés. Cette fois, on change ses pneus. Au dernier moment, le Suédois pénètre dans l'habitacle et démarre, laissant derrière la Porsche un sillage de poussière, une admiration muette et la perplexité des équipes rivales...

Bjoern Waldegaard est l'anti-Gordon King. Il ressortit à la petite élite des rallyemen modernes. L'aventure est leur ennemie parce qu'elle symbolise l'imprévu. Or, ils ont tout prévu. La navigation est une sorte de pense-bête accessoire. L'assistance, non pas tant ce qui fait gagner une course, mais ce qui peut la perdre. Voué, depuis ses débuts, aux premiers rôles, Waldegaard a 27 ans. Après cette deuxième victoire à Monte-Carlo, obtenue avec une aisance assez confondante, il est installé dans le vedettariat. C'est un pilote de course. Il entre probablement peu de motivations sentimentales dans son engagement à l'épreuve. Et aucun hasard dans sa victoire.

Tout ceci pour dire qu'il y a deux rallyes de Monte-Carlo. Le premier, celui de Gordon King, perpétue la tradition et fournit un rendez-vous annuel à de nostalgiques amateurs. Quelques espoirs y aiguisent leurs armes. D'autres y trouvent une consécration: ainsi le jeune transporteur de Carpentras Jean Ragnotti. Imposer en tourisme de série une Opel Kadett 1900 n'est pas une petite chose, surtout lorsqu'elle fait suite à des performances de même envergure, obtenues à la Coupe des Alpes et au Tour de Corse.

Le second, celui de Waldegaard, est devenu une course de vitesse pure. Il s'est joué entre quelques-uns. On pouvait, d'ailleurs, sans hésiter, en dresser la liste au départ... Cette ségrégation entre l'usine et l'indépendant n'est pas nouvelle. Mais le Monte-Carlo (et le Monte-Carlo 70 sur-

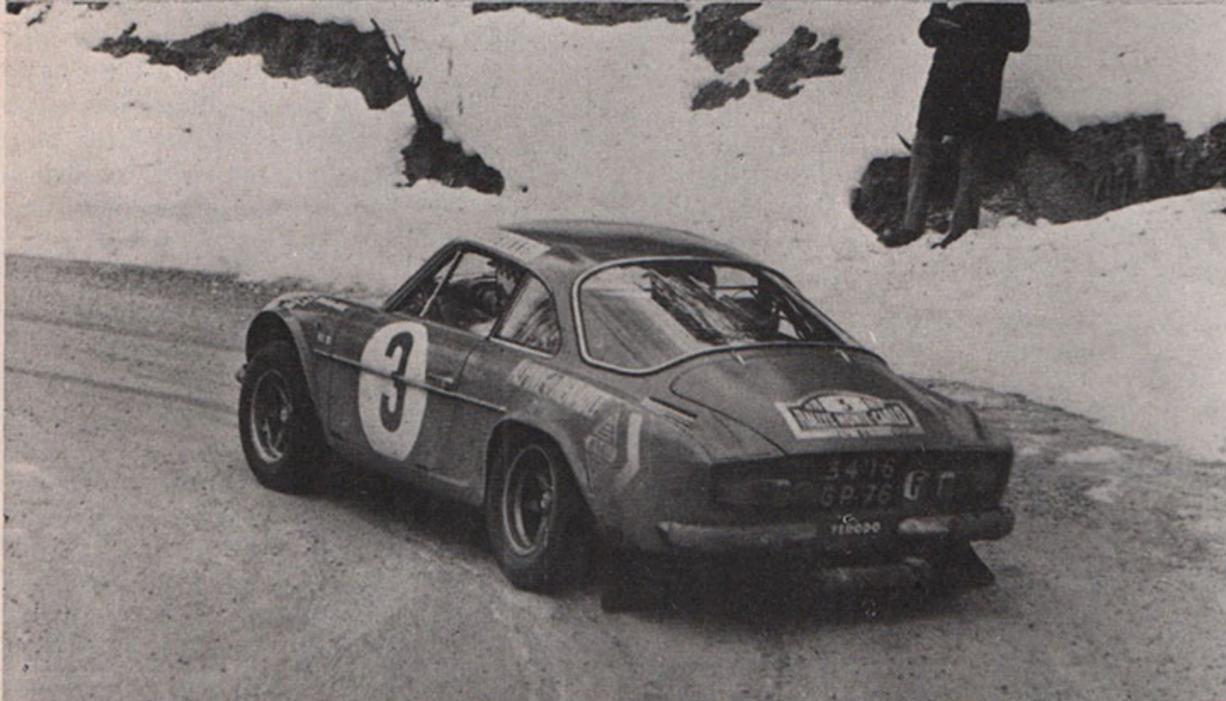


*Ils s'appellent
King-Marlowe.
Personne ne connaîtra
les raisons de leur
abandon. Ils ont vécu
une grande aventure...*

*Pour les rallyemen
d'élite, l'assistance
n'est plus ce qui peut
faire gagner une course,
mais ce qui peut la
faire perdre...*

*Jean Ragnotti et son
Opel Kadett : il a
trouvé une consécration.*



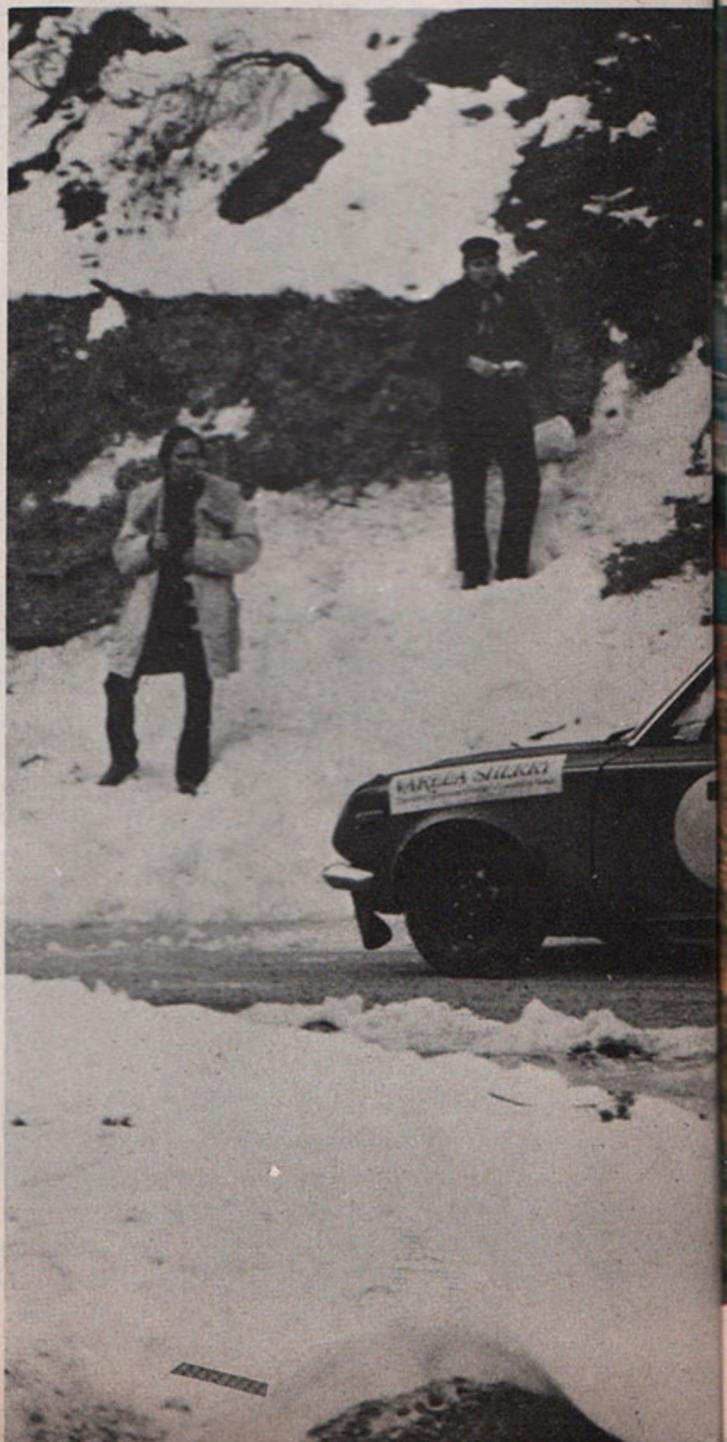


tout, sans doute parce qu'il était sec) en accuse davantage les contrastes. C'est pourquoi l'on y salue mieux qu'ailleurs les exploits inattendus, les infiltrations de la tradition ou de l'empirisme dans l'univers mathématique du sprint...

Monte Carlo comme un Grand Prix

Il est aussi arrivé, cette année, que le premier rallye et son petit côté jeu de piste jouent des tours aux sprinters. L'élimination de Jean-Claude Andruet, sur erreur de parcours dans l'itinéraire de concentration, ressemble à une disqualification qu'on aurait prononcée à l'égard d'un athlète avant qu'il n'ait atteint ses starting-blocks. Moyennant quoi, lorsque la course commença, Alpine-Renault avait déjà perdu son élément le plus rapide et une de ces 1600 T.S. sur la souplesse et la puissance desquelles (170 CV environ) elle comptait beaucoup. Dès la première étape, en donnant de l'avant contre un rocher, Jean Vinatier mettait un terme à sa réputation d'invulnérabilité, éliminant la seconde 1600 et ne laissant face aux 911 S.R. de Waldegaard, Larousse et Andersson que deux 1300 aux mains de Therier et de Nicolas. Effectif bientôt réduit à la seule

◀ *Vinatier et Andersson : le ballet bien réglé de la conduite sur neige a réservé quand même de mauvais tours aux sprinters.*



berlinette du marseillais.

Dès lors, le Monte-Carlo 70 allait se dérouler avec la limpidité d'un Grand Prix. Devant, un cavalier seul de Bjoern Waldegaard, ressemblant comme un frère à son échappée de 1968. Immédiatement derrière lui, un duel Larrousse-Nicolas. Et, pour les miettes, une bataille farouche entre les Lancia, les Ford, et la dernière Porsche.

Waldegaard, dans le parcours commun, avait pris assez de large pour ne pas être handicapé par le seul véritable avatar hivernal de ce rallye: les trois cinquièmes de la Chartreuse enneigés. Trop cloutées, les trois Porsche furent assez nettement dominées par la Lancia de Lampinen et l'Alpine. On notera néanmoins que la suprématie des Porsche fut telle que Larrousse (5 victoires sur 7 étapes dans la dernière nuit) put perdre une première fois près de deux minutes (dans la Chartreuse) et une seconde fois une minute (dans le Turini) sur Nicolas, et terminer cependant avec près d'une minute d'avance sur l'Alpine. Ces deux contre-performances s'expliquent par un mauvais choix de pneumatiques. Notons qu'Alpine, bien servi par Michelin, et Lancia par Pirelli, ont toujours su jouer de leur gamme.



*Jean Pierre Nicolas
et l'Alpine 1300 :
Larrousse
l'a trouvée coriace.*



*Lampinen (Lancia)
s'apprêtant à doubler
Elford (Toyota) : deux
tonneaux dans la
Couillole mirent fin à
une brillante
performance.*



Le grand Timo passa son temps à doubler des amateurs dans les étapes spéciales. Cela lui coûta cher.

Jean Luc Salomon : étourdissant jusqu'au dernier virage... L'injection a permis à Citroën de réussir son retour.



Celle de Porsche était plus réduite, et réclamait des décisions moins nuancées. La science de Waldegaard en la matière — il disserte brillamment tungstène et implants entre le café et le Cointreau — n'a pas résolu tous les problèmes. C'est qu'on avait supputé un Monte-Carlo 70 tout blanc, ou tout sec. Il fut gris, bâtard, surnois. Propice aux compromis; mais, finalement, pas défavorable du tout à la puissance.

Si bien que les 140 CV (pour 850 kg) des H.F. 1600 n'ont pas suffi, surtout que les moteurs ont paru fragiles. Fall, Munari (surrégime) et Kallstrom abandonnant tour à tour, Lampinen, très brillant, fit longtemps figure de leader, jusqu'à ses deux tonnes dans la Couillole alors qu'il déroba sa quatrième place à la Porsche d'Andersson. Ce sont finalement les Italiens, Ballestrieri (6^e), Barbasio (8^e) et le privé Pianta (10^e) qui se montrèrent les plus endurants.

Chez Ford, il a paru que le bon rapport poids-puissance (170 CV pour 750 kg) n'offrait pas le rendement qu'on aurait pu en attendre. Manque d'homogénéité ou maladie chronique, due à leur architecture conventionnelle (moteur avant, propulsion

arrière, essieu rigide)? De surcroît la transmission a beaucoup souffert: Mikkola (boîte bloquée en marche arrière) et Jean-François Piot (pont) ont dû renoncer, le premier assez tôt, le second à quelques kilomètres de l'arrivée.

Roger Clark a dominé Makinen de 5 mn, mais ce dernier, pénalisé d'un inexplicable n° 130, a passé son temps à doubler les concurrents qui le précédaient sur la route... Voilà pour la tête d'affiche.

Heurs et malheurs

Mais le Monte-Carlo 70, c'est aussi le retour (presque) réussi de Citroën au premier rang, grâce à l'injection. Classées en tourisme et spéciales (alors qu'elles incarnent vraiment l'image de la voiture de série), les DS 21 de Salomon et de Verrier, après une course remarquable (le premier surtout fut étourdissant sur la neige dans la Chartreuse) s'apprêtaient à terminer 10^e et 11^e. Salomon « sortit » en regagnant Monaco; et Verrier perdit 18 mn sur une touchette (bras de suspension). Ogier avait abandonné sur ennui de freins et, finalement, Poudroux termina quatorzième et premier de l'équipe de René Cotton...

C'est aussi la malchance de Jean-Pierre Hanrioud. S'il laisse la victoire en tourisme de série à Jean Ragnotti, c'est que dans la dernière étape spéciale, sa B.M.W. 2002 T.I. heurta une voiture particulière qui montait en sens inverse...

C'est l'habituelle coupe des Dames à Marie-Claude Beaumont...

C'est la cabriolette de Titi Greder. Jusque-là, l'Opel GT préparée par ses soins faisait pratiquement jeu égal avec la Toyota de Vic Elford, autre éliminé prématurément (moteur).

C'est aussi la présence massive de Fiat et sa bonne performance d'ensemble (7 voitures classées dans les 37 premières). Les 124 S. et les 125 S. étaient pilotées par de jeunes Italiens quasiment inconnus. Les meilleurs d'entre eux, tout au moins, ne devraient pas le demeurer longtemps...

C'est enfin la première entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Principal laissé pour compte: le groupe 3, grand tourisme de série. On y a vu triompher un coupé 124 Sport!

Mais, pour dire le vrai, Monte-Carlo 70 est surtout résumé par une image: au dernier matin, sur le quai Albert-1^{er}, un an après, à la même heure, les quatre mêmes vainqueurs posent pour la même photo. Le temps ne s'est pas arrêté. Simplement, la suprématie routière de Porsche en Principauté commence à prendre des allures dynastiques. Il suffit de voir passer, en dérapage sur la neige du Turini, ou, précis et coulé, dans les enfilades de la Roquette, la 911 S.R. de Waldegaard — pied gauche sur le frein, à l'entrée du virage, dérapage, correction instantanée, la voiture en contre-braquage dérive jusqu'au rocher qu'elle frôle, puis disparaît — pour comprendre pourquoi, dans cette dynastie, le règne du Suédois n'est pas de ceux qui s'éteignent du jour au lendemain.



De 0 à 100 en 12 secondes... «elle déménage»

La Renault 8 Gordini est un petit bolide puissant (103 chevaux à 6 750 tours/minute), rapide (175 km/h chrono), nerveux (de 0 à 100 en moins de 12 secondes) et sûr (freins à disques assistés et phares à iode). Mais c'est aussi une grand-tourisme dont l'aménagement intérieur n'a rien à envier aux routières les plus confortables. Essayez-la, vous qui aimez vraiment l'automobile...

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES -

Moteur : Cylindrée : 1255 cm³/rapport volum. : 10,5 - Vilebrequin à 5 paliers / culasse en aluminium à chambres de combustion hémisphériques - filtre et radiateur d'huile / 2 double corps horizontaux Weber 40 DCOE / puissance maximale à 6750 tr/mn : 103 che-

vaux SAE (nouv. norme). Couple à 5000 tr/mn en m/kg : 11,9 SAE (nouv. norme) / Boîte de vitesse : 5 rapports tous synchronisés / Suspension à 4 roues indépendantes : ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques (2 à l'avant et 4 à l'arrière) / Freins : à disque sur les 4 roues / servo-

frein / limiteur de pression / Alternateur 12 volts / Réservoirs carburant : normal : 38 litres. Supplémentaire : 25 litres.

* La Renault 8 Gordini court maintenant en "tourisme de série" : plus de 5 000 exemplaires.

RENAULT  **8 GORDINI**



DRA GSTERS

PAR J.-C. GRAMAIN

GO!



Dans notre dernier numéro, nous avons entrepris un gigantesque panorama sur ce sport passionnant, excitant et peu connu en France, qu'est le dragster. Aujourd'hui, nous finissons de lever le voile sur ces bolides aux fulgurantes accélérations...

Pendant toute la semaine, donc, on prépare son drag, on bricole avant de faire des essais sur les strips qui, ainsi, servent pratiquement sept jours sur sept. L'atmosphère est besogneuse en général, quand les "pros" s'entraînent; mais pour qui aime la bonne franquette, c'est le mercredi soir, jour d'entraînement libre pour amateurs. Ceux-ci pour \$ 2 obtiennent un billet d'entrée pour eux, leur "petite amie" et leur bolide et dans une ambiance détendue on saucissonne entre deux runs...

DRAGSTERS GO!

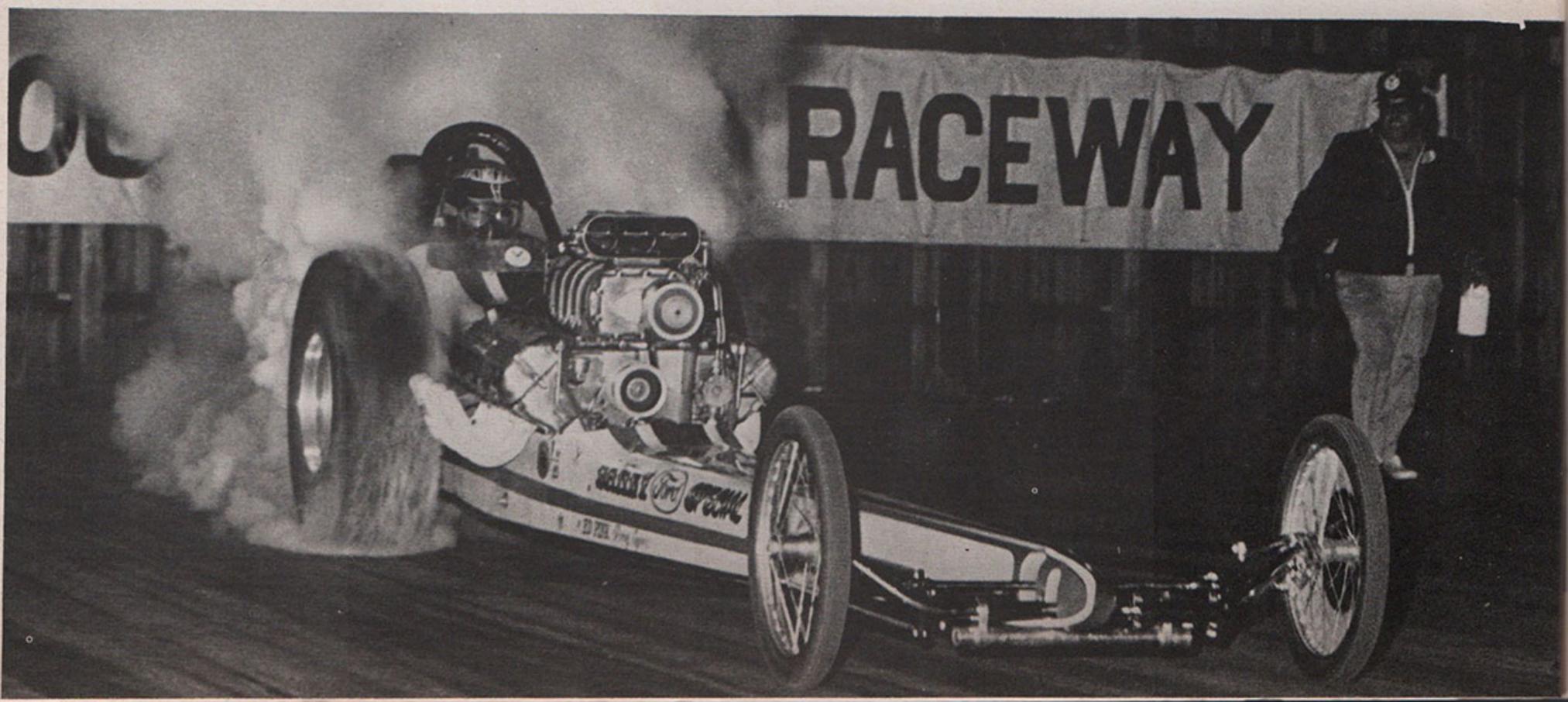
Évidemment, le samedi, l'ambiance est quelque peu plus tendue. L'après-midi est consacré aux sacro-saintes qualifications, dont les Américains ont fait quelque chose de souvent plus spectaculaire et dramatique que la course elle-même (voir Indy). Et puis, il y a aussi, au-dessus de la meute des amateurs, les Top-Fuel et les Funny-Cars dont les runs démentiels couvrent même le bruit des jets décollant de la base militaire toute proche. Les qualifications sont libres jusqu'à six heures, les courses elles-mêmes commençant le plus souvent à sept heures du soir et se déroulant en nocturne, sans doute afin d'éviter les coups de soleil toujours possibles dans ce pays... Elles servent à trouver les meilleurs réglages moteurs et pneumatiques, car l'adhérence varie d'un strip à l'autre, et toute erreur dans la pression des pneus est sévèrement sanctionnée soit par un wheelie, soit par un patinage démentiel qui ruine l'e.t. Et puis, il faut aussi se qualifier, et les places sont souvent chères dans le haut du tableau. Au fur et à mesure que l'heure tourne, l'excitation des qualifiés dans le bas du tableau monte, et la queue s'allonge derrière la ligne de départ pour essayer de prendre une place plus confortable ou pour retrouver rang parmi les élus.

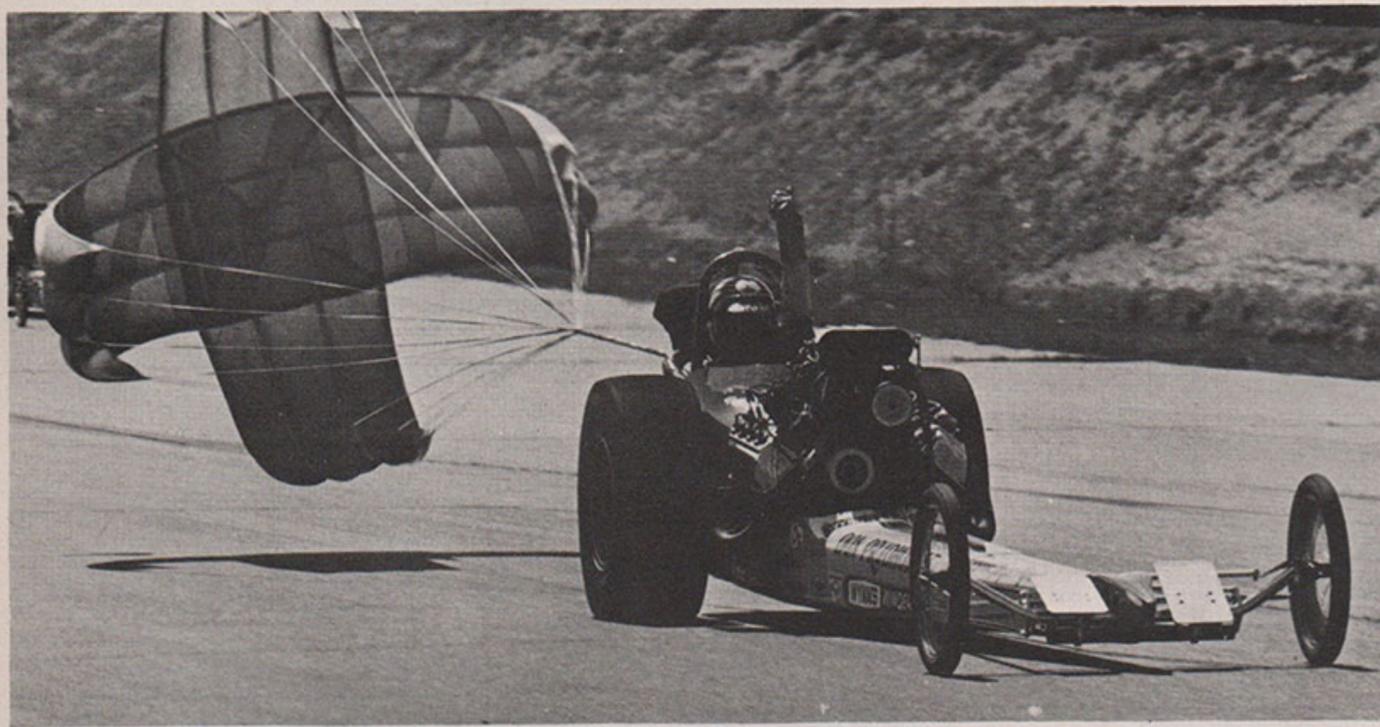
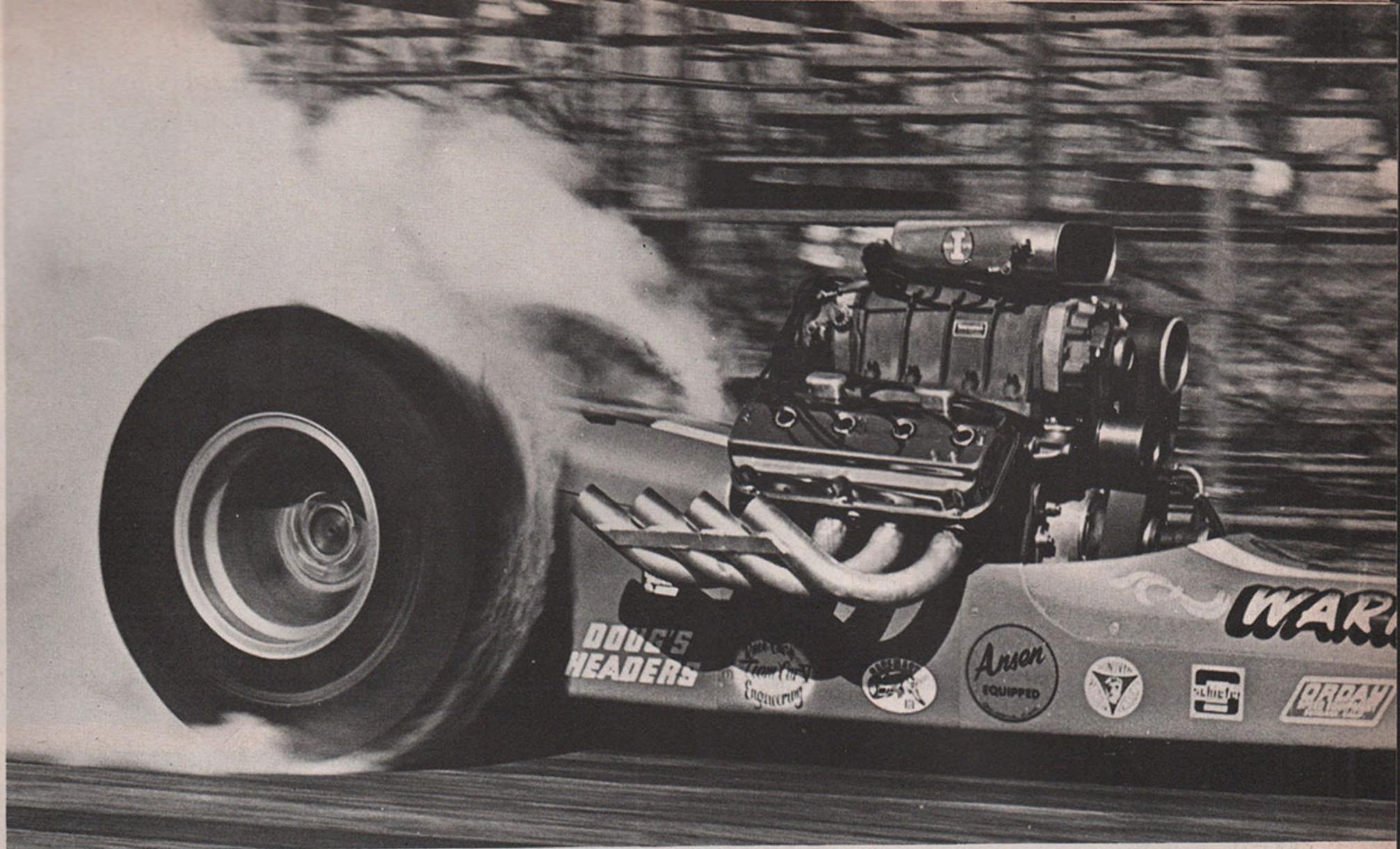
Le parc, indissociable de l'adjectif « fermé » en Europe, est ici ouvert (moyennant un \$ supplémentaire !). C'est là qu'on découvre toutes les merveilles mécaniques et que l'on peut discuter avec mécaniciens et pilotes. On y trouve aussi, comme en Europe, ces groupes pensifs réunis autour des restes macabres d'un pont arrière ou d'un compresseur, et d'autres engagés dans ces opérations désespérées qui consistent à changer un moteur en moins de quarante minutes pour essayer d'arracher une qualification de dernière seconde. Et, alors que les projecteurs s'allument et que la foule remplit les tribunes placées de part et d'autre des lignes de départ et d'arrivée, commence le suspense des premiers runs. Car, surtout dans les catégories supérieures, c'est d'un véritable suspense qu'il s'agit quant à l'issue de ce duel. Rien n'est jamais gagné avant la ligne d'arrivée, mais tout peut se perdre sur la ligne de départ, soit par un redlight signalant le départ volé, soit par un wheelie qui oblige le pilote à couper pour reprendre le contrôle : la position debout sur les deux roues arrière n'est pas très favorable à la rectitude de la trajectoire, sans parler d'une visibilité qui devient, disons... médiocre ! Et dans chaque réunion, on voit de ces runs fantastiques qui font hurler les foules.

Ce qui ne concourt pas peu à l'ambiance des strips, c'est la présentation parfaite, impeccable de tous ces engins. Pas une



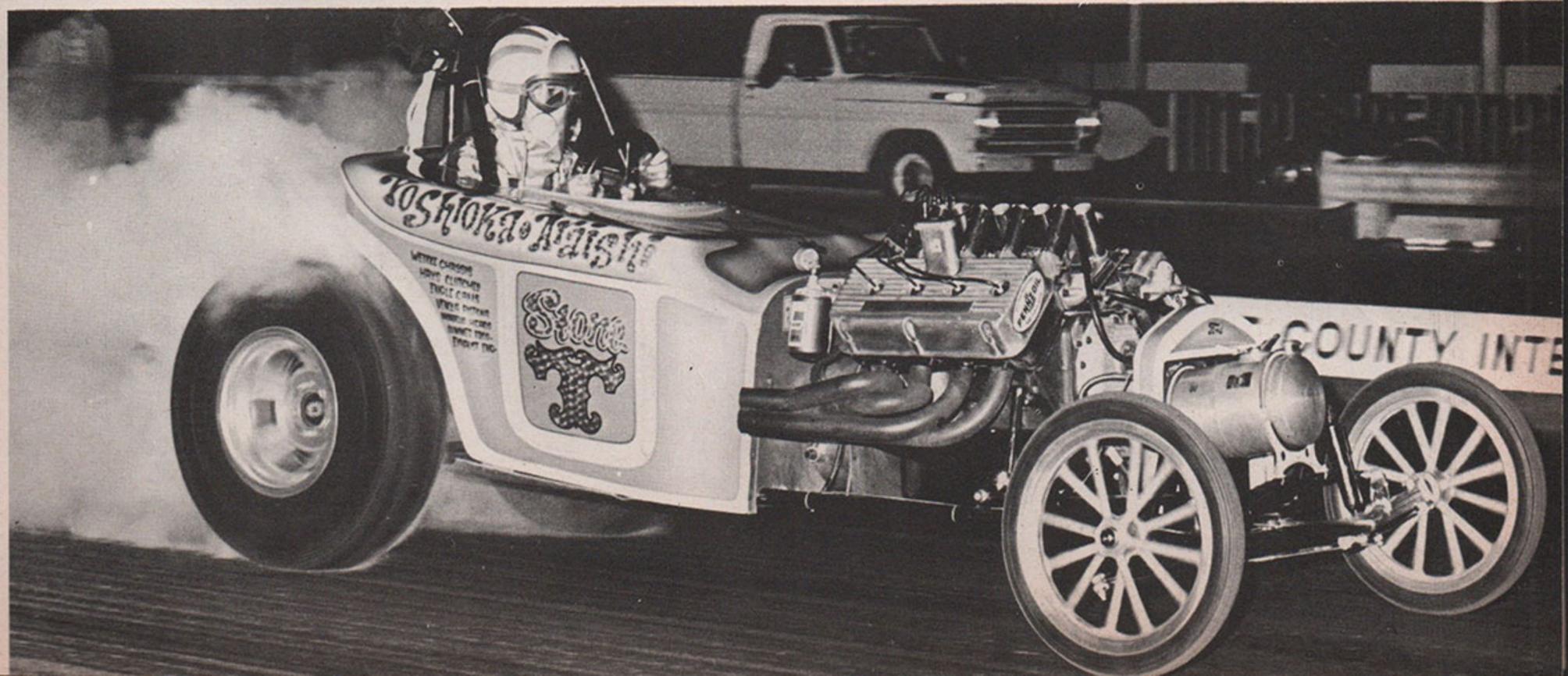
Burnout dans le clorox avant la ligne pour ramollir la gomme





*Don Prudhomme
vient une fois de plus
de passer la ligne
en vainqueur*

*Un Altered Roadster,
même sans compresseur
descend en dessous de 10".*

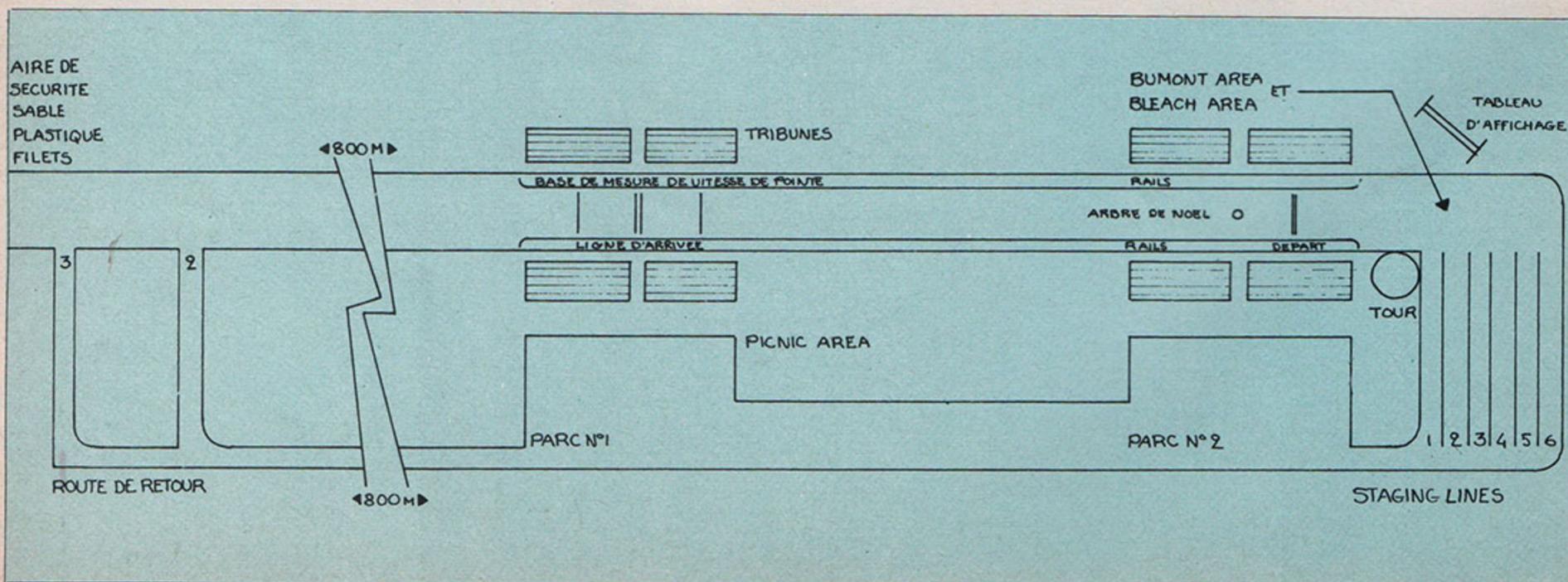
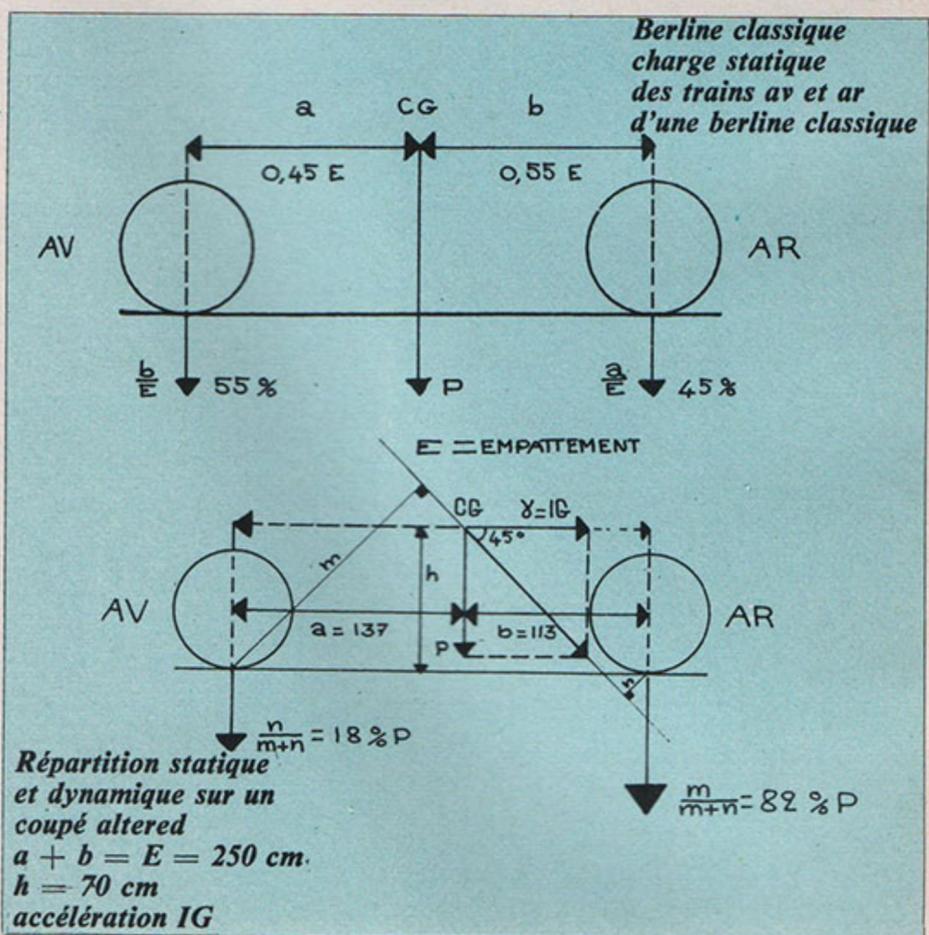
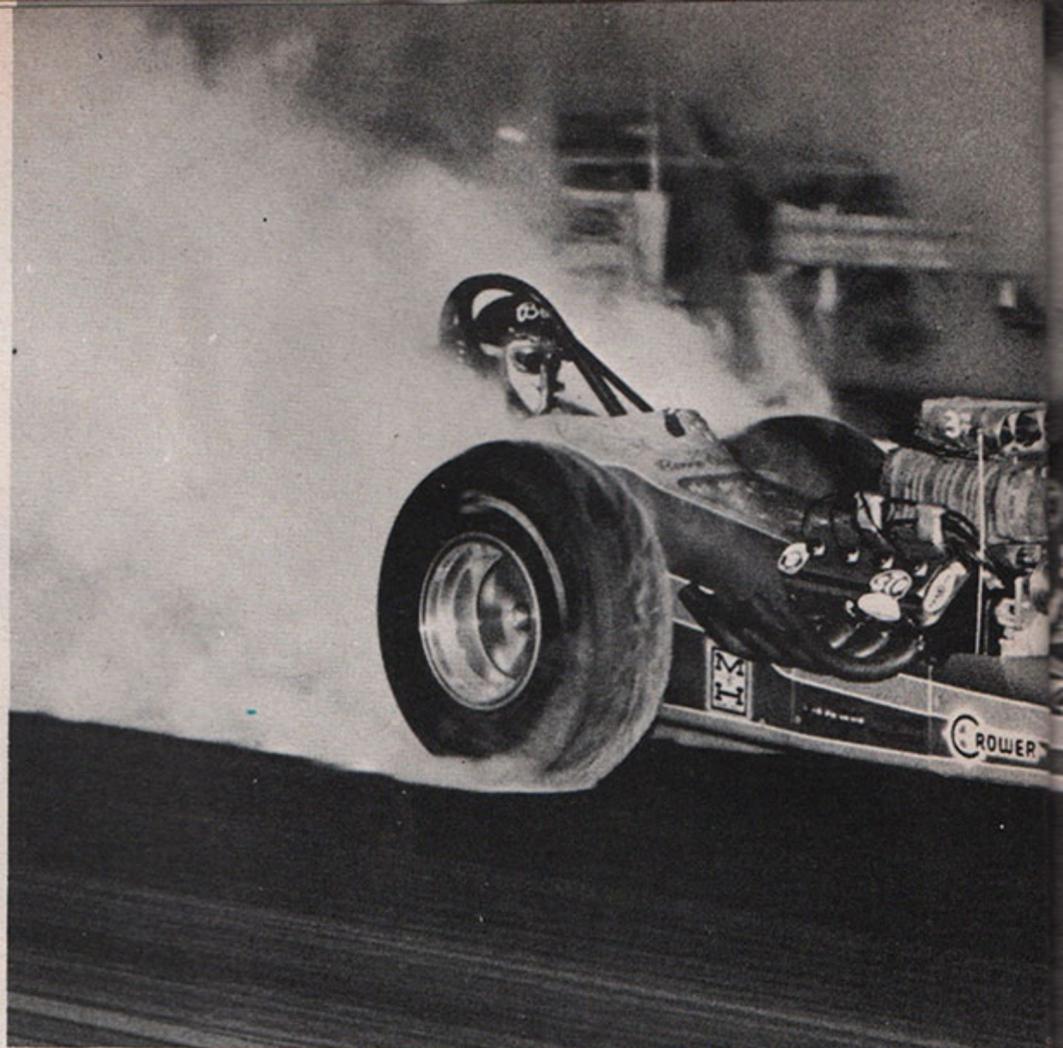


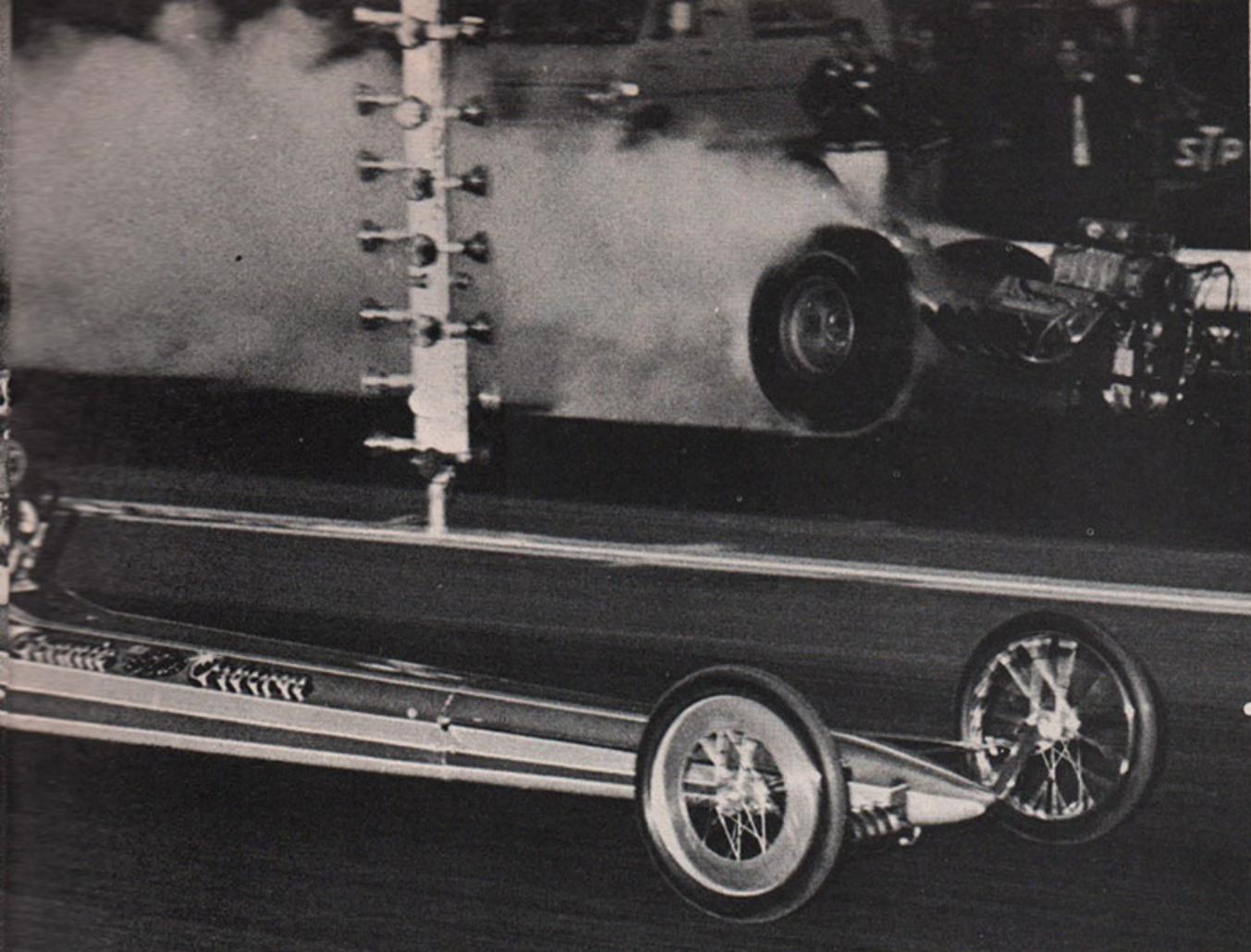
DRAGSTERS GO!

tache de graisse, des blocs dont on jurerait qu'ils sortent de la chaîne. Tout ce qui est démontable est chromé. Le reste est peint par des artistes spécialisés dans le psychédéisme avec des couleurs à faire hurler un Européen, des dégradés, des tons sur tons, et les inévitables « décalés » publicitaires, la liste des « sponsors » (mécènes) et fournisseurs. Malgré des transformations souvent radicales, châssis sciés, bâtards de train avant à essieu rigide et de pont arrière de Ford 47, rien ne sent le bricolage hâtif. Les soudures sont impeccables, les montages rigoureux, la propreté absolue. Un grand coup de chapeau à ces amateurs américains qui tirent le maximum d'une mécanique que nous avons toujours eu tendance à considérer comme un peu frustré. Pensez-donc, ces V8 à grosses gamelles font un bruit si peu civilisé...

Les pilotes, pour qui on peut avoir une admiration sans borne, sont harnachés de façon impressionnante. D'abord ils enfilent une combinaison classique, style nomex, puis un pantalon et une veste en tissu de fibre de verre et d'amiante aluminisé, d'au moins 1/2 cm d'épaisseur. Plus une espèce de cagoule avec plastron qui incorpore les lunettes, et un masque respiratoire à deux cartouches filtrantes : les vapeurs de nitrométhane brûlé sont atroces à respirer, sans parler des vapeurs d'huile, des fumées d'incendie de transmission ou autres... L'équipement est complété par des bottes et des gants énormes toujours faits des mêmes tissus et par un casque, classique cette fois. Tout cela est donc très justement motivé. Mais, car il y a un mais, l'on doit cuire à l'étouffée là-dedans, si l'on en juge par la célérité des pilotes à jouer les stripteaseuses sitôt le run terminé...

Ils leur faut ensuite se caler dans l'étroit baquet, et l'un de leurs assesseurs les aide à boucler leur harnais de sécurité. Alors, le pilote assis dix centimètres derrière le pont AR (blindé) se fait minuscule dans sa roll cage qui passe à ras au-dessus de son casque. Derrière lui, le parachute. Dans le cockpit, ce qui sert de volant, c'est-à-dire deux espèces de poignées papillon, de larges pédales avec cale-pieds, accélérateur à droite et embrayage à gauche. A portée de main, le levier du parachute, celui du frein qui actionne les disques sur les roues arrière, l'interrupteur de la magnéto et le robinet de fuel. Pas de boîte de vitesses, mais l'embrayage est très élaboré. Au départ, régime moteur 3.500 t./mn, au bout d'une seconde, 6.000 t./mn. Le moteur continuera à prendre ses tours pour atteindre 8.400 t./mn sur la ligne. Quant au patinage des roues, il est impressionnant... Converti en km/h,





Départ de run :
l'arbre de Noël
vient de passer au vert

Une Corvette en wheelie

TOP FUEL AA

Grand empattement
bas centre gravité
grosse charge statique
à l'arrière peu de
transfert dynamique

Coupé altered
à compresseur
faible empattement
haut CG
Très important transfert
de poids dynamique

Un modèle
d'équilibre
et
d'efficacité
le funny car

Le Drag de l'avenir
boîte automatique
transfert de poids
dynamique relativement
important



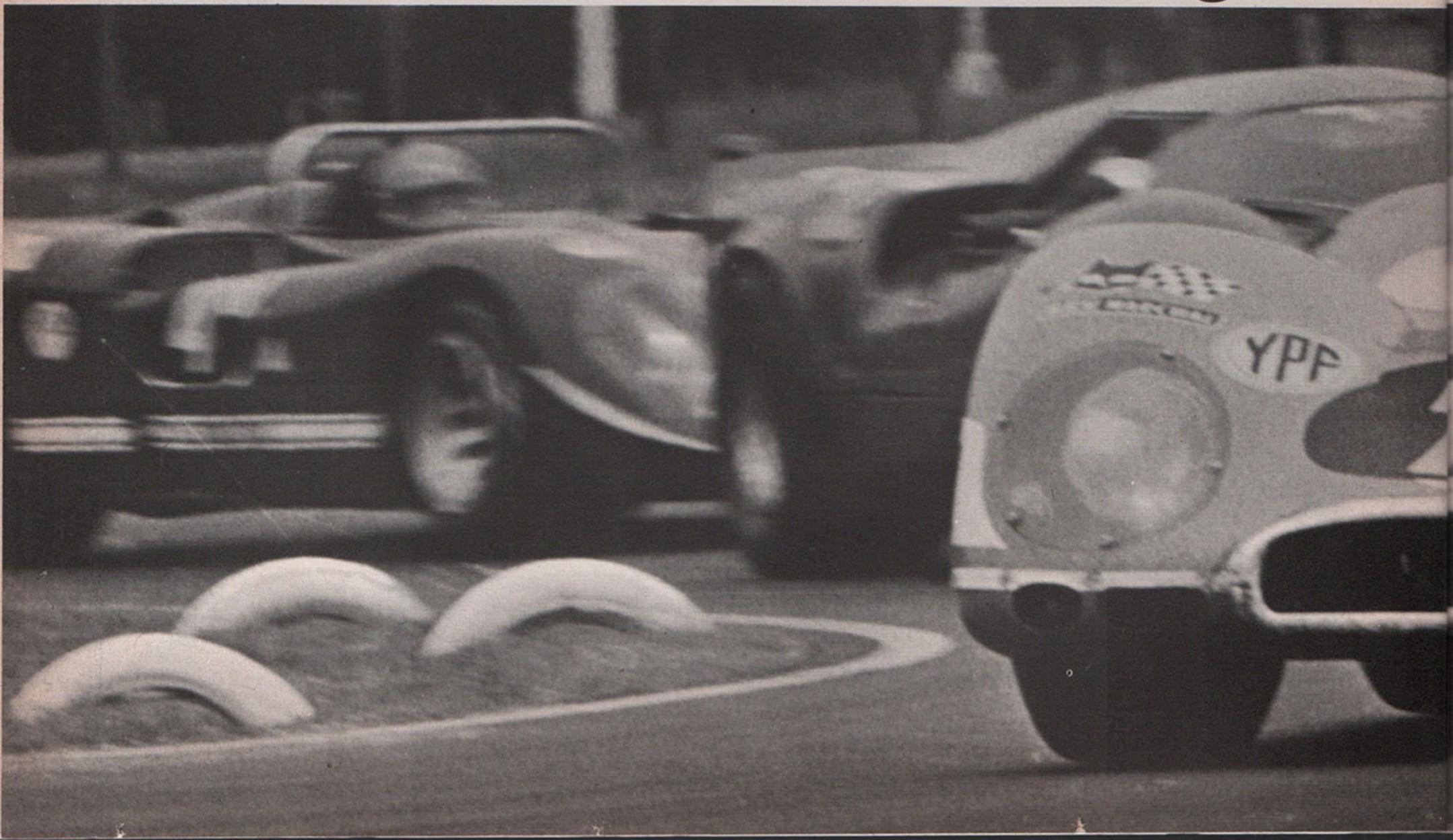
Avant un départ
en nocturne la carburation
est bonne

TEMPORADA MATRA-ALFA

par
José Rosinski



ou la
Nouvelle victoire de Fangio



Dans le monde automobile, le grand titre de gloire que l'on reconnaît à l'Argentine est d'avoir produit Juan Manuel Fangio, l'un des rares hommes dont on puisse sérieusement se demander s'il ne fut pas le meilleur pilote de tous les temps. Le quintuple champion du monde s'est retiré en pleine gloire depuis quelques douze ans, mais il n'a pas oublié le sport qui fit de lui une célébrité universelle, dont le nom est connu même de ceux qui se soucient des voitures de course comme de leur première patinette.

Fangio connut la consécration en Europe, mais puisqu'il était devenu un héros national, l'Argentine organisa alors des courses « à l'Européenne », afin que ses innombrables et enthousiastes supporters puissent le voir de leurs yeux en action. Ainsi naquit la Temporada, la Saison Argentine, qui ne survécut que deux ans à la retraite de l'idole.

Naturellement, le mythe Fangio avait suscité beaucoup de vocations dans le pays, et le sport automobile était populaire. Cependant, le genre de compétitions qui s'y déroulait n'avait rien à voir avec les courses en circuit et les voitures sophistiquées qui y participaient sur le vieux continent. Là-bas, on courait sur routes plus ou moins fermées, avec de pittoresques véhicules appelés Turismo de Carretera (littéralement : tourisme de course) le plus souvent à base de coupés américains d'avant-guerre ultra-renforcés (les « routes » sont généralement d'épouvantables piste en terre) et archi-gonflés. Fangio retiré, les ponts coupés avec l'Europe, l'espoir de voir un nouveau champion argentin s'imposer mondialement s'évanouissait à tout jamais. Juan Manuel en était le premier conscient, et il s'attela à la tâche de ressusciter la Temporada. Modestement d'abord : elle fut réorganisée en F3. L'an dernier elle eut lieu en F2,

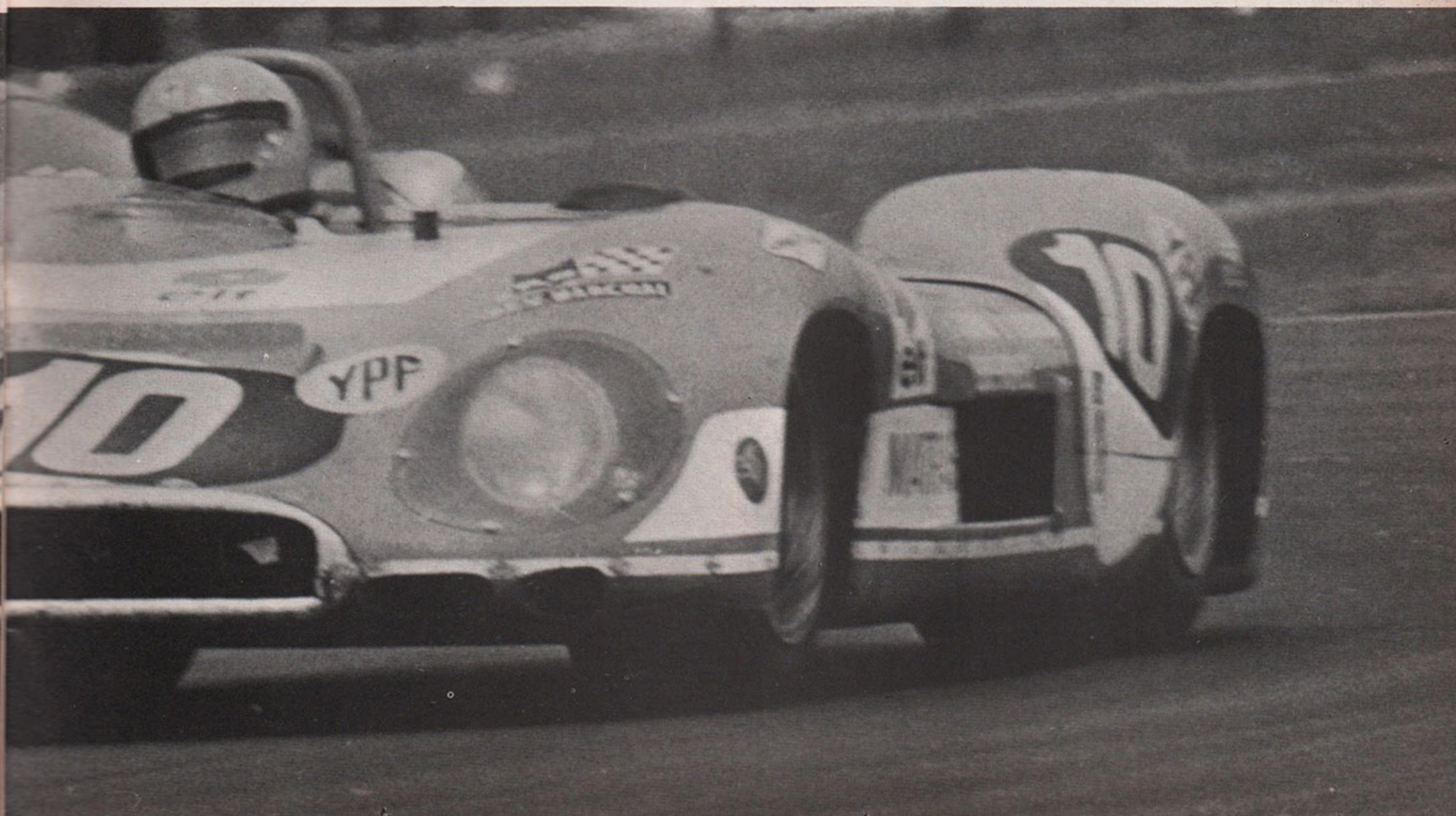
avec la participation des meilleurs pilotes et des meilleures écuries de la formule. Cette année un nouveau pas a été franchi avec l'invitation des sports-prototypes. En 1971, les 1.000 kms de Buenos-Aires compteront probablement pour le Championnat du Monde des constructeurs, et les Argentins espèrent bien mettre sur pied dans un proche avenir un Grand Prix de F1. Ainsi, les fils sont renoués. Et déjà, les effets s'en font sentir.

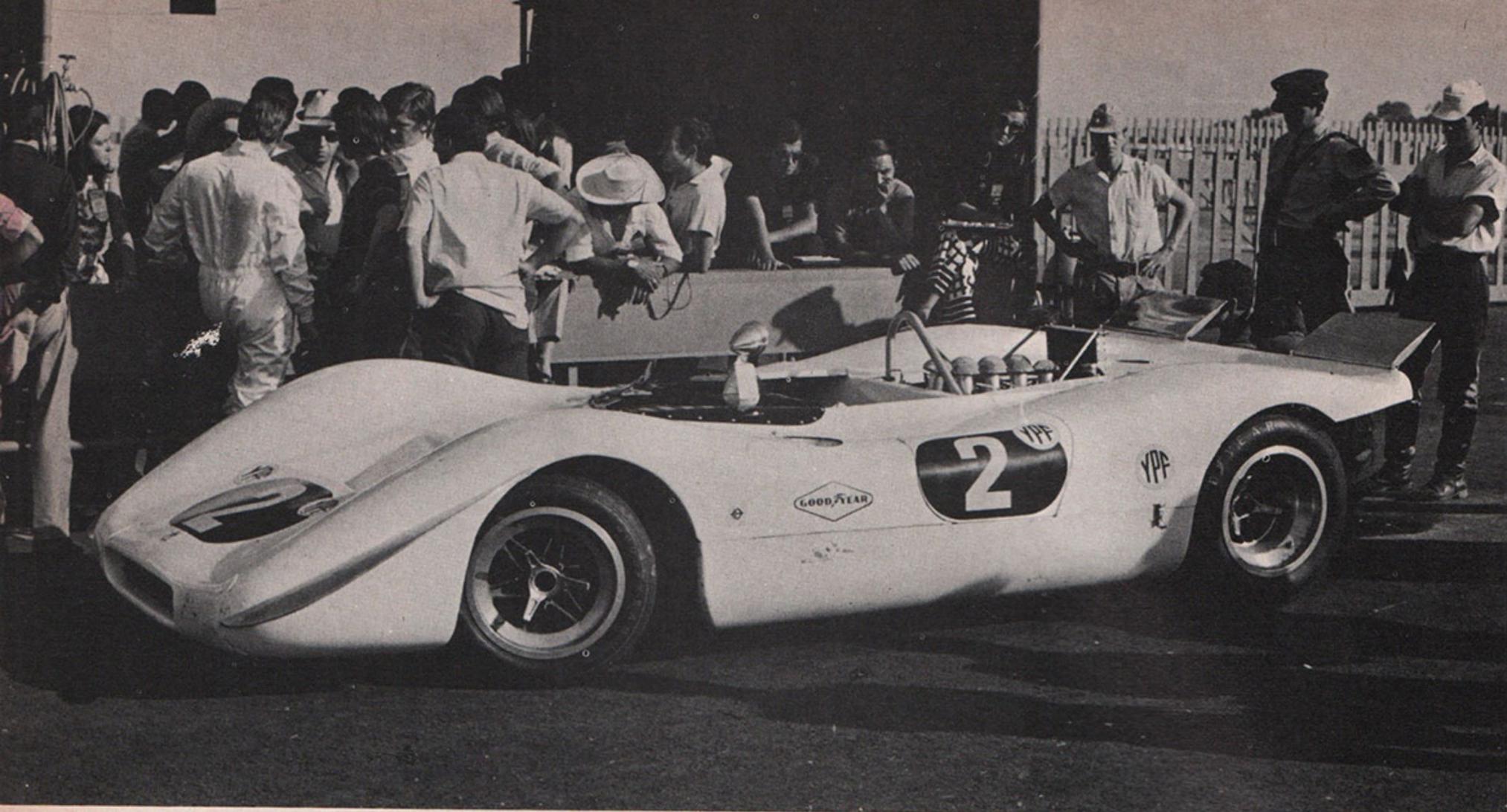
La Temporada de 70 était composée de deux épreuves à disputer sur la très belle piste de l'autodrome de Buenos-Aires : les 1.000 kms le 11 janvier, les 200 miles (en deux manches) le 18 janvier. Sans doute en avez-vous retenu l'essentiel, à savoir la victoire de la Matra 630-650 conduite par Beltoise et Pescarolo, dans la première de ces courses, et celle de l'Alfa-Roméo 33/3 de Courage-de Adamich dans la seconde. Les Argentins ont poliment salué ces succès, mais au fond, ils les ont considérés comme des péripéties. Ce qui les a enthousiasmés, ce qu'ils ont acclamé, ce pour quoi ils ont trépillé, hurlé, pleuré, — je n'exagère pas — c'est la Berta LR et ses pilotes Di Palma et Marinovich. Une voiture construite par un artisan local, deux jeunes pilotes certes connus du public argentin, mais complètement inexpérimentés au plan international, ont fait vibrer tout le pays, rempli les premières pages de ses journaux comme au temps de Fangio. Juan Manuel, lui, rayonnait de fierté en parlant de ses « muchachos ». « Tu as vu comme ils vont fort, ces petits ? Tu as vu notre voiture, si elle est belle ? » C'est vrai que la Berta LR n'a gagné aucune des courses. Mais il avait tout de même raison, Juan Manuel : elle était la preuve tangible que le sport automobile argentin est une vigoureuse réalité, et potentiellement une pépinière de talents. Aucun de ceux qui

ont eu la chance d'être invités par le club YPF — les établissements pétroliers de l'état — à la Temporada ne peut en douter.

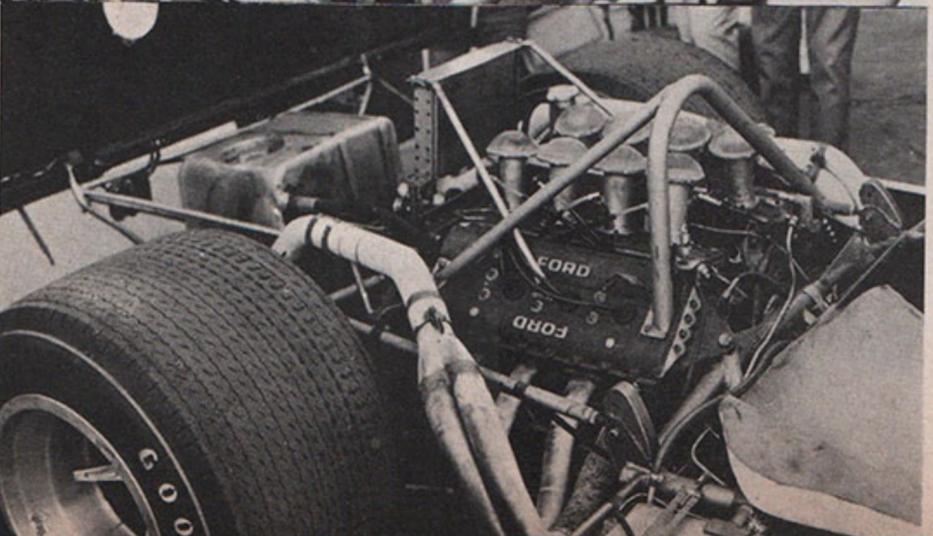
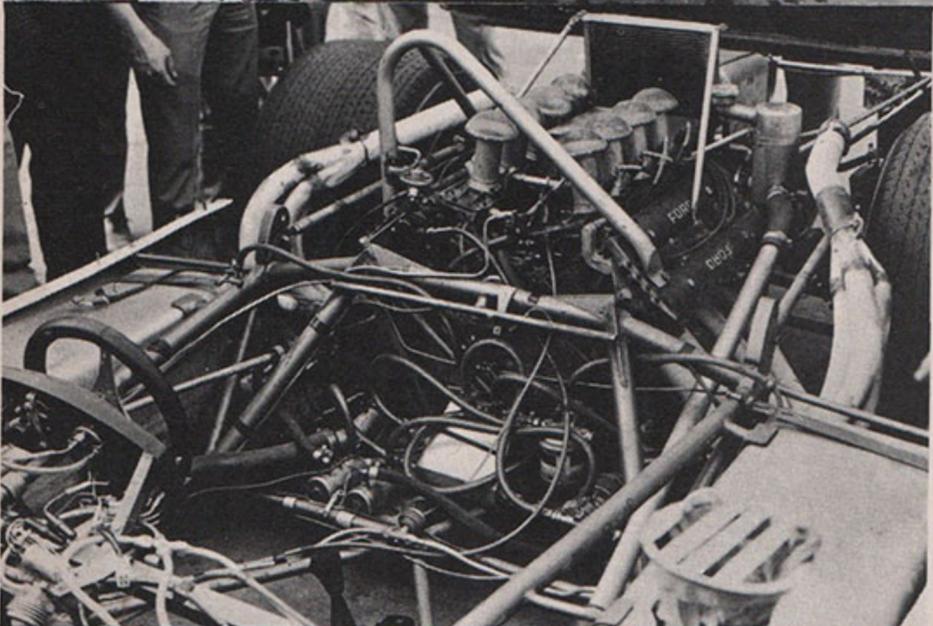
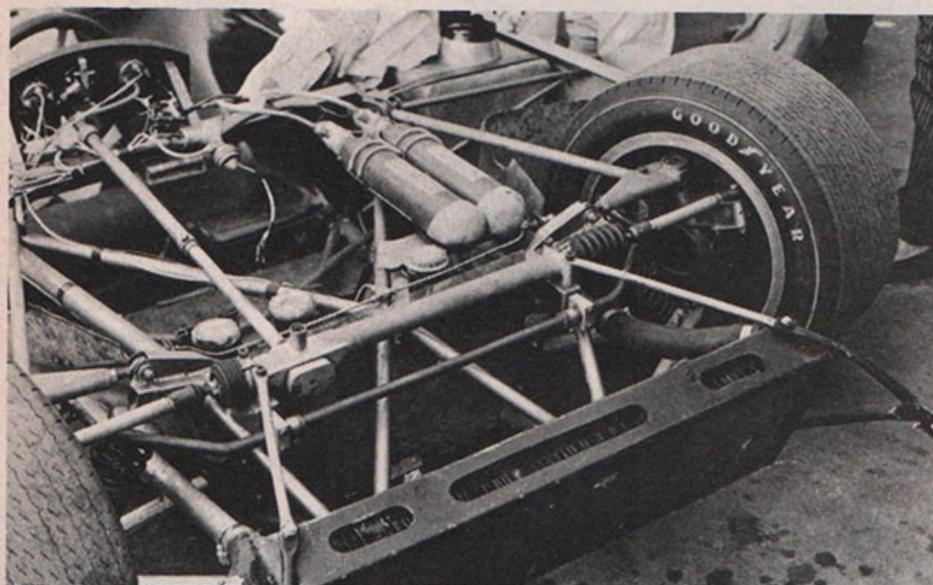
L'aventure de la Berta L.R.

Mince, cheveux longs, visage avenant, œil malicieux, l'air de ne pas se prendre au sérieux, Berta porte en souriant le fier prénom d'Oreste. Il est jeune — 31 ans — décontracté, presque nonchalant, et plein d'humour. Sa spécialité, c'est la préparation des moteurs, ceux qui équipent les Torino construites en Argentine par Ika — Renault en particulier, dont il a la charge de l'écurie de courses. Mais il avait aussi construit deux Turismo de Carretera qui marchaient fort, avant d'être choisis pour construire le prototype qui allait devoir se mesurer aux européens. Le projet, financé par le quotidien de Buenos-Aires La Razon — d'où les initiales LR accolées au nom du constructeur — s'est établi autour de l'achat d'un V8 3 litres F1 Ford-Cosworth et d'une boîte Hewland. En moins de soixante jours, Berta dut construire le prototype 3 litres autour du V8 Ford. Ce n'était pas la première tentative : en Angleterre, par deux fois, Alan Mann échoua complètement, tandis que la Mirage de John Wyer connut une longue et laborieuse période de mise au point avant de donner satisfaction. En soi, le V8 anglais n'est pas fragile, quoiqu'il n'ait pas été conçu pour les épreuves d'endurance, mais spécifiquement pour les brefs et violents efforts de la F1. De sérieux témoignages de sa solidité, si le régime maximal utilisé ne dépasse pas 9.500 t/m, avaient été donnés, tel celui de Stewart qui accomplit 2.000 kms d'essais de pneus à Kyalami début 69 sans connaître le moindre ennui. En revanche, on sait qu'un moteur à vilebrequin plat tel que





La Berta LR, la SP argentine qui fit sensation et son jeune constructeur.



celui-ci engendre d'intenses vibrations qui, se répercutant sur le châssis, provoquent à la longue des dégâts.

Quoiqu'il en soit, Berta et son équipe ont, du premier coup, construit une voiture valable. Ils ont opté raisonnablement pour une conception classique et, vu le temps très réduit dont ils disposaient, ils ont produit un châssis tubulaire d'apparence robuste, et des suspensions dont les pièces moulées, c'est-à-dire les porte-moyeux — ainsi que les roues — ont été achetées à Lola. Ils ont profité bien sur de l'architecture spéciale du Ford-Cosworth pour lui faire jouer le rôle de structure portante arrière, et l'ensemble de la voiture apparaît très compact, sans aucune place perdue. Une carrosserie spider en plastique, très légère, très basse et très jolie habille le tout, qui rappellerait plutôt une mini-Can-Am qu'une Sport-prototype européenne prévue pour les grandes courses d'endurance.

D'entrée, cette Berta dont ils n'avaient jamais entendu parler stupéfia les observateurs venus du vieux continent. Démarrant de son stand surpeuplé sous les ovations d'un public très « chaud » qui, des tribunes, peut suivre les évolutions

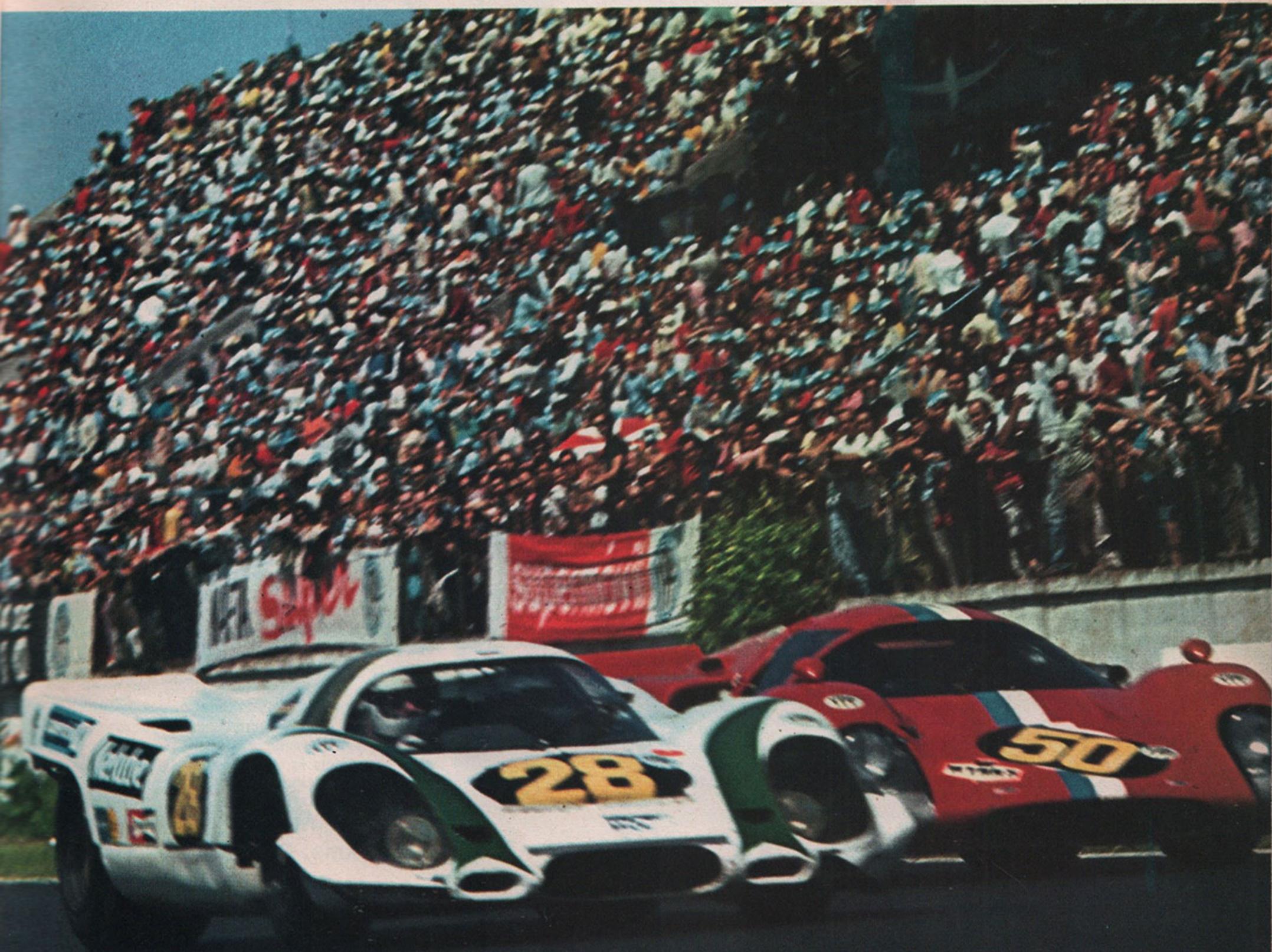
des voitures sur la moitié des 6 kms du circuit, et donc ponctuer de ses clameurs d'enthousiasme ou de réprobation les évolutions heureuses ou malheureuses de sa favorite (aussi de Adamich, en tentant de prendre Di Palma au freinage et en frôlant la blanche carrosserie de la Berta, faillit-il se faire lyncher...) la voiture argentine s'avéra tout de suite l'égale en vitesse des meilleurs prototypes européens. Et, à l'issue des essais, seul un suprême Brian Redman au volant de la 917 4,5 litres de Piper, et un très brillant Piers Courage à celui de l'une des deux nouvelles Alfa-Roméo 33/3 litres, étaient parvenus à devancer le jeune pilote local Di Palma, qui précédait des pilotes de l'importance de Rindt (908) Galli-Stommelen (Alfa) et Beltoise-Pescarolo !

Ceux-ci avaient emmené à la Temporada la 630-650 qui avait terminé seconde aux 1.000 kms de Paris 69, conduite par Rodriguez et Redman. Cette voiture au châssis déjà ancien n'a de 650 que la carrosserie, sa tenue de route, son freinage sont dépassés. En outre, elle est lourde (750 kg, contre 650 environ aux 908, 670 à la Berta, 710 aux Alfa-Roméo) et ne disposait pas d'un moteur particulièrement puissant (390 CV, contre les 430 de la Berta, les

420 des Alfa et, il est vrai, les 350 des 908). Ses atouts étaient son bon profilage et une solidité exceptionnelle qui n'allait pas se démentir pendant toute la Temporada : 500 kms d'essais, trois courses de 1.000, 160 et 160 kms sans que l'équipe de Gérard Ducarouge ait à effectuer une seule intervention importante sur aucun organe.

La squadra Alfa-Roméo était venue en force à Buenos-Aires, le pittoresque ingénieur Chiti en tête, avec deux voitures toutes neuves d'aspect extérieur très différent de ce que nous avons pu voir (rarement) la saison dernière. En fait, le châssis-coque, les suspensions, le moteur V8 à injection et la transmission n'ont pas changé, mais les nouveaux modèles ont des freins plus puissants, qui ne sont plus accolés à la boîte à l'arrière, des carrosseries plus séduisantes (quoiqu'assez hautes) et mieux finies, et sont maintenant équipés de pneus Firestone en place des Dunlop utilisés auparavant. Les pilotes furent unanimes à louer la tenue de route et le freinage de ces voitures, mais constatèrent que si en reprises, elles pouvaient

Redman et la Porsche 917 jouèrent leur rôle de lièvre avec brio.

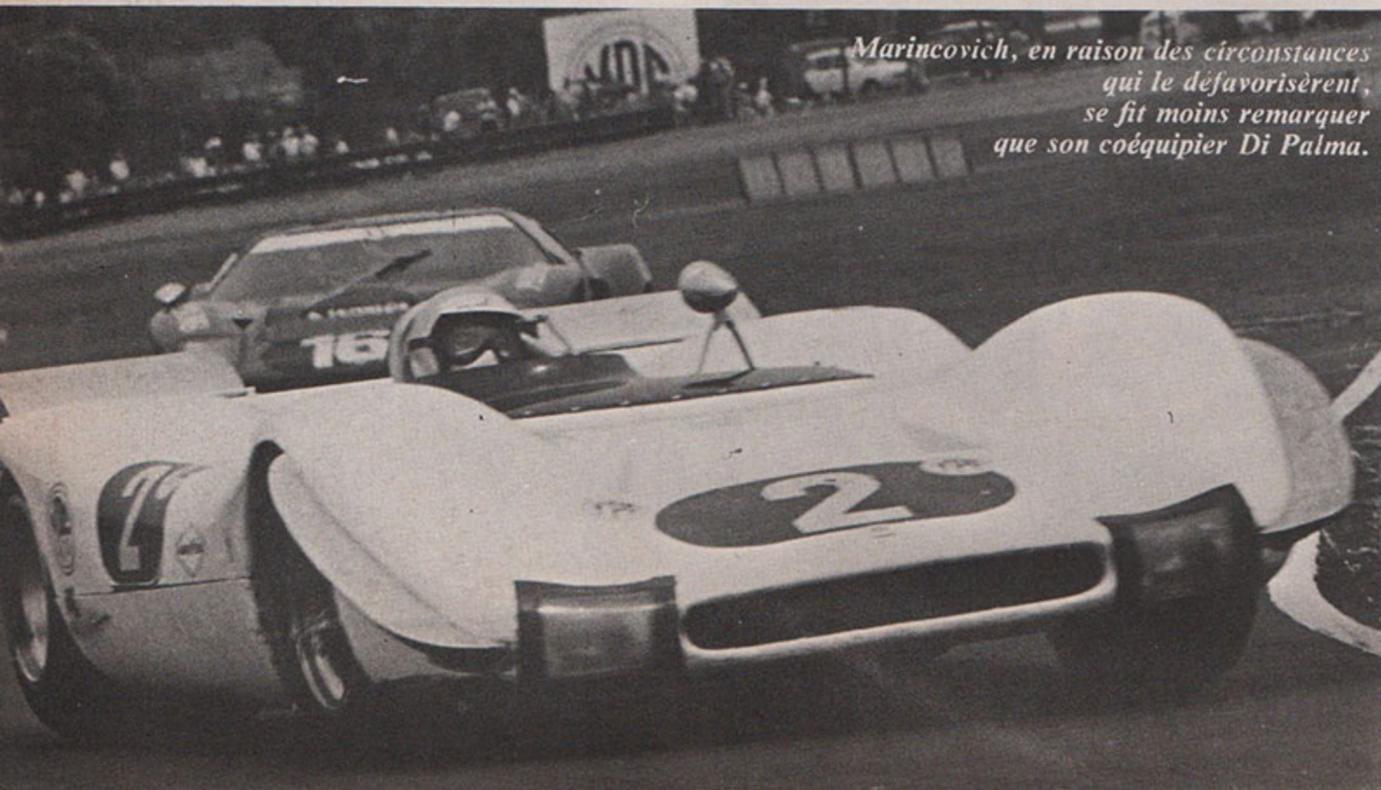


Masten Gregory fut le plus brillant des pilotes de 908, et il est dommage qu'on n'ait pu le voir directement opposé à Rindt. Il est ici attaqué par Di Palma, les deux Alfa et, tout au fond, la Matra de Beltoise, alors qu'il a pris la tête au premier tour des premiers 100 miles.



Très beau styliste, Andrea est également un subtil metteur au point.

Marincovich, en raison des circonstances qui le défavorisèrent, se fit moins remarquer que son coéquipier Di Palma.



lâcher la Matra, elles ne pouvaient par contre poursuivre leur avantage en vitesse de pointe.

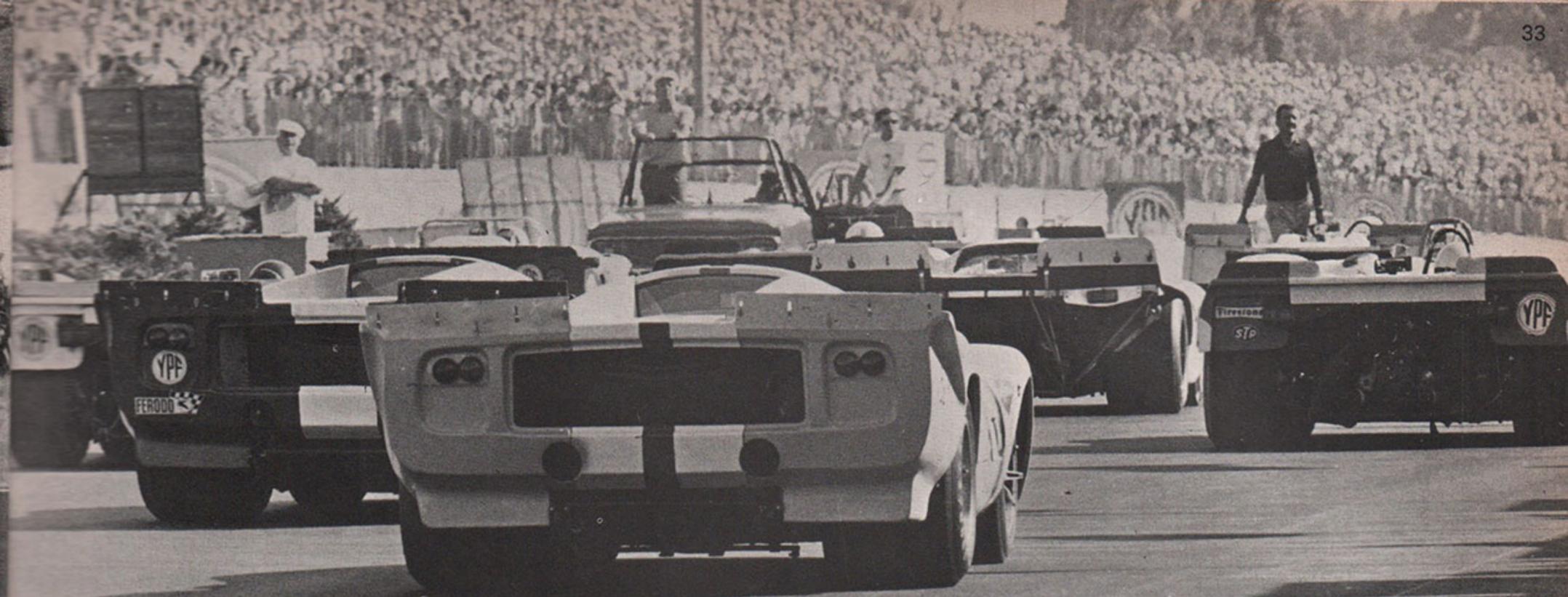
Quant à la 917 de Piper et Redman, qui faisait figure d'épouvantail, elle apparut très modifiée par rapport à ce que nous avons connu en 69. La partie arrière de la carrosserie est maintenant d'inspiration Lola, de nombreux goussets soudés renforcent le châssis, des freins Girling ont remplacé les ATE. Le moteur 4,5 litres développait 590 CV (?) selon David Piper. Celui-ci les conduisait à un galop léger, mais nettement insuffisant pour rivaliser avec les Alfa, la Matra, la Berta et les meilleures 908. Par contre, Redman les domptait admirablement, malgré une tenue de route très déséquilibrée produisant un sous-virage excessif se changeant en brutal survirage sous l'action énergique de l'accélérateur. Brian obtint ainsi le meilleur temps aux essais des 1.000 km, mais les pneus avant ne pouvaient résister à ce traitement, car, pour contrer le sous-virage, on avait dû accroître le contre-carrossage des roues, ce qui faisait exagérément chauffer les Goodyear par ailleurs trop tendres (G 18) dont l'équipe anglaise était équipée.

Outre les marques déjà citées, on dénombrerait dix Lola-Chevrolet T 70 engagées, dont deux n'auraient jamais dû être admises au départ : l'ancêtre affreusement bricolé de David Prophet, qui il est vrai a au moins le mérite de ne jamais encombrer la piste longtemps (c'est ce que les anglais appellent une « Starting money spécial », une spéciale-prime-de-départ) et celle, toute neuve de Jacques Rey qui fut directement responsable de l'accident (qui provoqua l'abandon) de Redman et de la sortie de route d'Oliver. Les deux vieilles Ford GT 40, qui complétaient le plateau, mal préparées et trop lentement conduites, suscitent d'ailleurs les mêmes réflexions.

Enfin, nous avons aperçu la Serenissima 3 litres. Pour la dernière fois sans doute, nul ne s'en plaindra.

1000 kms : Caramba Beltoise !

Dans une ambiance indescriptible, 23 voitures effectuent un départ lancé derrière la Torino rouge conduite par Juan Manuel Fangio. Brostrom-Gregory (908,



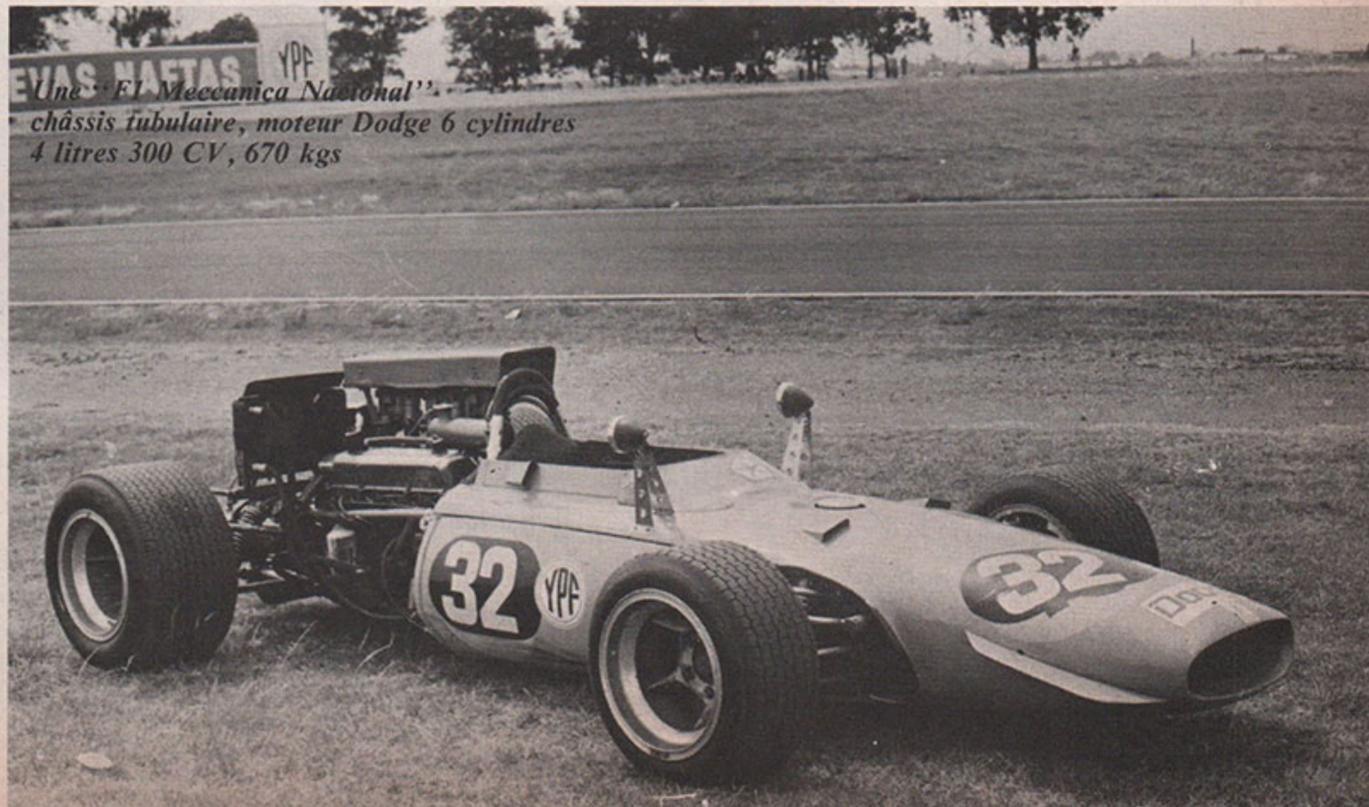
accident du premier nommé aux essais) et Williams-Montagnani (Sérenissima, moteur cassé) sont spectateurs, cependant qu'Oliver (Lola) ne peut mettre son moteur en route : et pour cause, le coupe-circuit extérieur, on le découvrira quelques minutes plus tard, est resté en position fermé... Redman s'envole comme prévu, lâchant un groupe formé de Adamich, Stommelen, Beltoise, Soler-Roig (coéquipier de Rindt) et Van Lennep (908). Tout de suite, la Berta LR stoppe à son stand, à la grande fureur des spectateurs : on découvre que les plombs d'équilibrage d'une roue se sont décollés. Elle repart après quelques secondes d'arrêt, sous les acclamations que vous devinez.

Bonnier (Lola) doit s'arrêter à son tour (câble d'accélérateur) ainsi que Dean (908, crevaison). Bientôt J.-P. B. terriblement résolu attaque les Alfa et les passe l'une après l'autre, tandis que deux autres 908 (Van Lennep et l'espagnol Fernandez) doivent observer un arrêt à leurs stands. Beltoise accélère encore l'allure, mais ne lâche pas les Alfa, tandis que Soler-Roig est distancé. Derrière lui, on trouve un brillant Teddy Pilette (Lola) et Di Palma qui remonte à toute allure, au grand ravissement de ses supporters. Stommelen passe alors de Adamich, et cette phase permet de comparer le pilotage très différent des deux hommes, l'Allemand agressif et spectaculaire, l'Italien fin et classique.

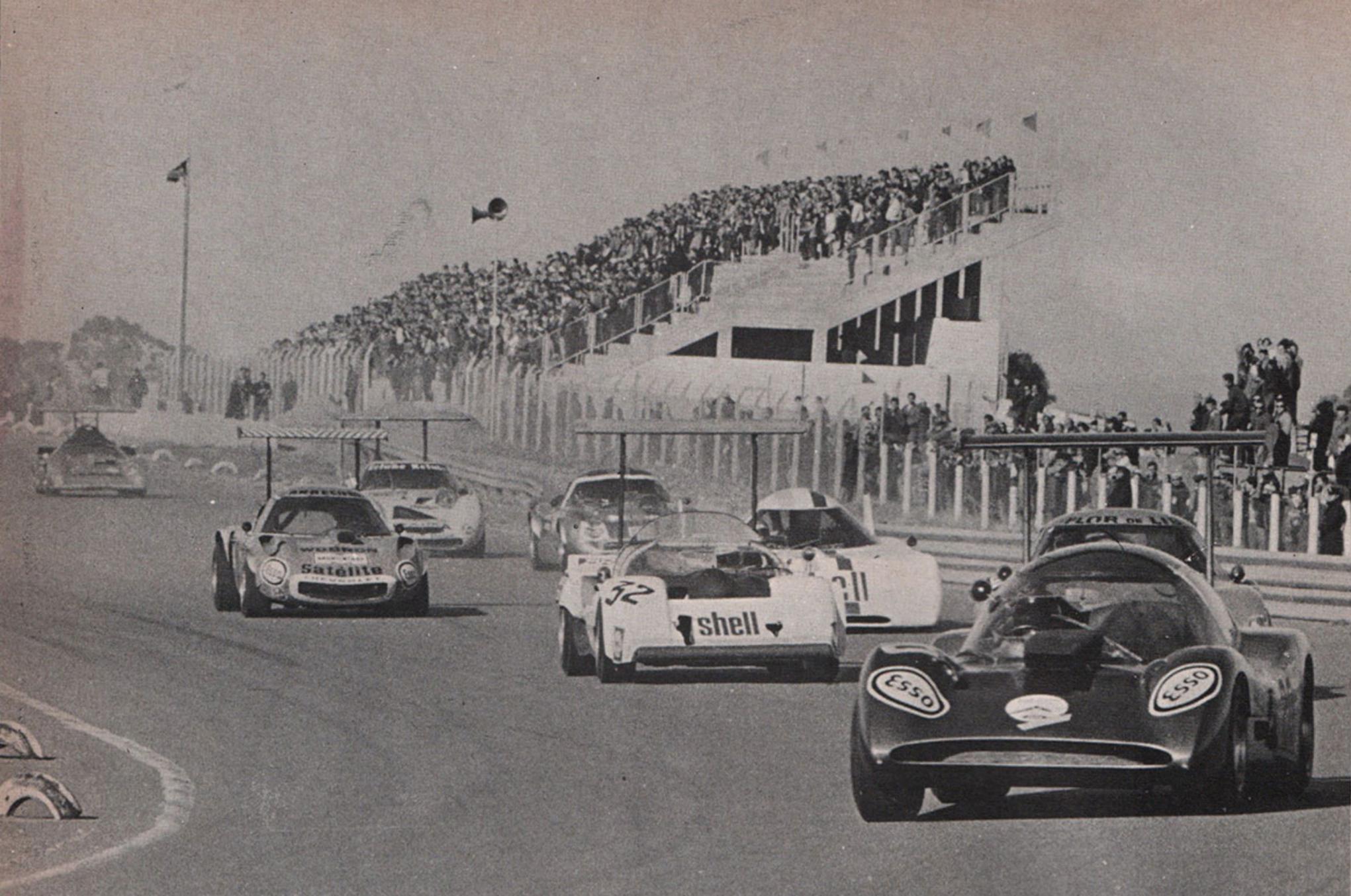
Au bout d'une demi-heure de course menée tambour battant par ce groupe, Redman qui a quelque peu ralenti après son départ-éclair possède 28" d'avance sur J.-P. B. C'est alors que la Berta stoppe une seconde fois : un réservoir d'essence fuit. Elle restera un quart d'heure au stand, puis abandonnera. La première heure est sur le point de s'achever quand soudain, Redman, stoppe, un pneu complètement arraché. La Matra prend alors la tête. Pas pour longtemps. C'est le moment que choisit la GT 40 de Forester-Martin pour lâcher son huile dans la très difficile, longue et ultra-rapide (220-230 km/h) courbe du fond du circuit... J.-P. B. part dans un interminable et fantastique tête-à-queue, suivi de Stommelen...

Heureusement, les abords de la piste sont dégagés, les deux voitures s'arrêtent après plus de 200 mètres de travers, cependant que de Adamich, qui a eu le temps de

Teddy Pilette, qui effectuait ses véritables débuts au volant d'une grosse cylindrée, se montra très à l'aise, toujours en tête du peloton des Lola.



Une "El Meccanica Nazionale" : châssis tubulaire, moteur Dodge 6 cylindres 4 litres 300 CV, 670 kgs



Reportage au pays de Fangio

Par Orlando Rios

LES “MONSTRES ARGENTINS”

Qui n'a entendu parler des fameuses “Turismo de Carretera”, les tourisms de course qui dévalaient à 200 Km/h de moyenne les routes de terre du Grand Prix routier d'Argentine ? Vieux châssis américains, carrosseries de série de l'époque 38-50 aux ailes rognées à l'état de moignons, moteurs modernes archi-gonflés.

Ces étranges véhicules ultra-rapides en dépit de leur aspect curieusement démodé, au volant desquels Fangio, Oscar Cabalen, Galvez forgèrent leur popularité, déchaînaient l'enthousiasme des populations argentines, et aussi l'angoisse des autorités qui finirent par leur interdire de courir.

Le Grand Prix routier est désormais réservé aux “Tourisme Groupe 2” contemporaines, conformes à l'annexe J. Les monstres, qui ne courent plus qu'exclusivement sur piste, sont baptisés Sports-Prototypes, mais répondent à un règlement spécifiquement local.

Nous avons demandé à un journaliste argentin de vous présenter ces “SP de Carretera”, et leurs meilleurs pilotes.

En 1968, le sport automobile argentin fut à son tour victime d'une maladie que les autorités sportives européennes et américaines connaissent bien : la querelle des anciens et des modernes.

Dans un pays où le potentiel industriel et technique est en plein développement, les modernes soutenaient qu'il fallait en finir avec les voitures et les courses traditionnelles, les Turismo de Carretera. À l'inverse, les anciens défendaient cette tradition vieille de trente ans, tradition qui mit encore en compétition cette année-là sur les routes ouvertes soixante-dix coupés Chevrolet ou Ford, pouvant atteindre 260 km/h, et se battant féroce-ment pour la victoire ! Mais cela était devenu si dangereux, et causa un tel nombre d'accidents tant parmi les concurrents que dans le public, que le gouvernement alarmé décida d'interdire purement et simplement les courses sur route.

La querelle se trouva ainsi arbitrée : il fallait faire du neuf pour 1969. C'est ainsi que fut créée la catégorie Sport-Prototypes argentine, qui est un compromis entre les vieux règlements Turismo de Carretera et le Groupe 6 de l'annexe J. Cette décision put apparaître comme une gageure, dans un pays où l'importation est pratiquement interdite et où l'on ne dénombrerait en 1968 que dix ou onze Turismo de Carretera techniquement avancés. Mais en une année seulement, on assista à une véritable génération spontanée de nouveaux constructeurs qui produisirent plus de trente voitures ! Par ailleurs, des circuits permanents poussèrent comme par enchantement, et une série de quatorze courses permit à la nouvelle catégorie de s'exprimer

pleinement dès sa première année de mise en vigueur.

Enfin, les courses de SP en Circuit rencontrèrent immédiatement un grand succès auprès du public, qui apprécie le caractère vraiment spectaculaire des grosses 4 litres à moteur avant, développant 300 CV, et conduites par les meilleurs pilotes argentins. Il s'aperçut que le spectacle offert par ces courses était autrement intéressant que celui, forcément limité, des courses sur route de Turismo de Carretera, où l'on ne pouvait voir chaque voiture qu'une fois, pendant deux ou trois minutes dans le meilleur des cas.

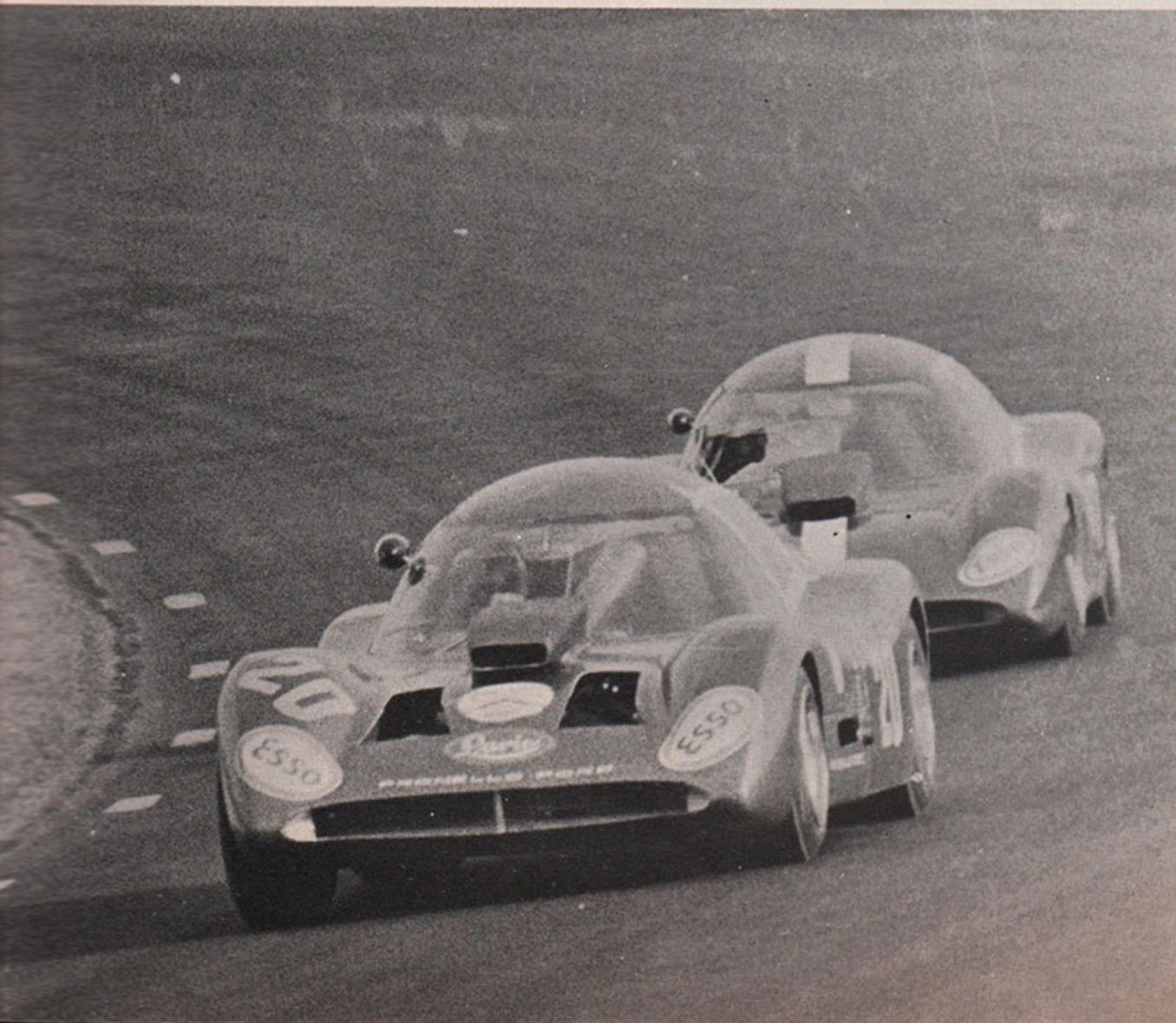
LES VOITURES

Carlos Pairetti, le Champion Turismo de Carretera 1968, commença la saison 69 avec la Compétition Prototype, la machine qui lui avait donné le titre l'année précédente. Son moteur était le Chevrolet 6 cylindres 4 litres qui équipe la Chevy Nova, produite en Argentine par la filiale General Motors (1). Malgré ses 290 CV propulsant son châssis tubulaire à suspension indépendante à l'avant et essieu rigide à l'arrière, la voiture de Pairetti s'avéra complètement dépassée dès la première course sur l'autodrome de Buenos Aires.

Que s'était-il passé ? Simplement, pendant les trois mois d'inter-saison, près de dix nouvelles voitures avaient été construites suivant le nouveau règlement. L'empattement était libre; la hauteur devait être de 1,27 m (y compris 12 cm obligatoires de garde au sol); le poids était fixé à 1 000 kg; mais surtout, l'aérodynamisme avait été plus sérieusement étudié qu'auparavant. Sur ce plan, les Huayra étaient

probablement les plus efficaces. Construites par l'ingénieur Pronello pour le compte d'une équipe créée par l'association des agents Ford, elles furent conduites durant toute la saison par Jorge Ternengo et Carlos Pascualini. Ce dernier remporta la course la plus rapide de l'année à Rafaela, et signa plusieurs records du tour. Mais il fut souvent victime d'incidents mécaniques. Les Huayra ont un châssis tubulaire, une suspension avant indépendante par triangles et un pont rigide à l'arrière. Le moteur Ford, préparé par l'usine d'Argentine, est un V8 « 292 » réduit à 4 litres, cylindrée maximale autorisée. Ce fut le groupe le plus puissant en 69, mais il connut des problèmes de résistance; il avait la plus étroite des plages de régime utilisable, et une mauvaise pompe à huile. Cependant, l'alliance de ce moteur puissant et de la carrosserie bien dessinée, étudiée en soufflerie de la Huayra, produisit la SP argentine la plus rapide; et c'est pourquoi elle triompha sur la piste ovale de 5,2 km de Rafaela, similaire à Indianapolis. Dans cette course, Carlos Reutemann (2), pour l'occasion au volant d'une Huayra, établit le record du tour à 225,533 km/h.

Mais si les Huayra étaient des lièvres souvent fragiles, il en allait tout autrement des voitures d'Eduardo Copello et Carlos Ruesch. Le premier remporta finalement le championnat, dont l'issue fut décidée lors de la toute dernière course entre Copello, Cupeiro et Marincovich. Copello conduisait la Numa, construite par Ruesch. Cette voiture utilisait pour châssis une plateforme de Torino (3), sous une carrosserie de style McLaren. Financé par Shell, le team Copello utilisa deux

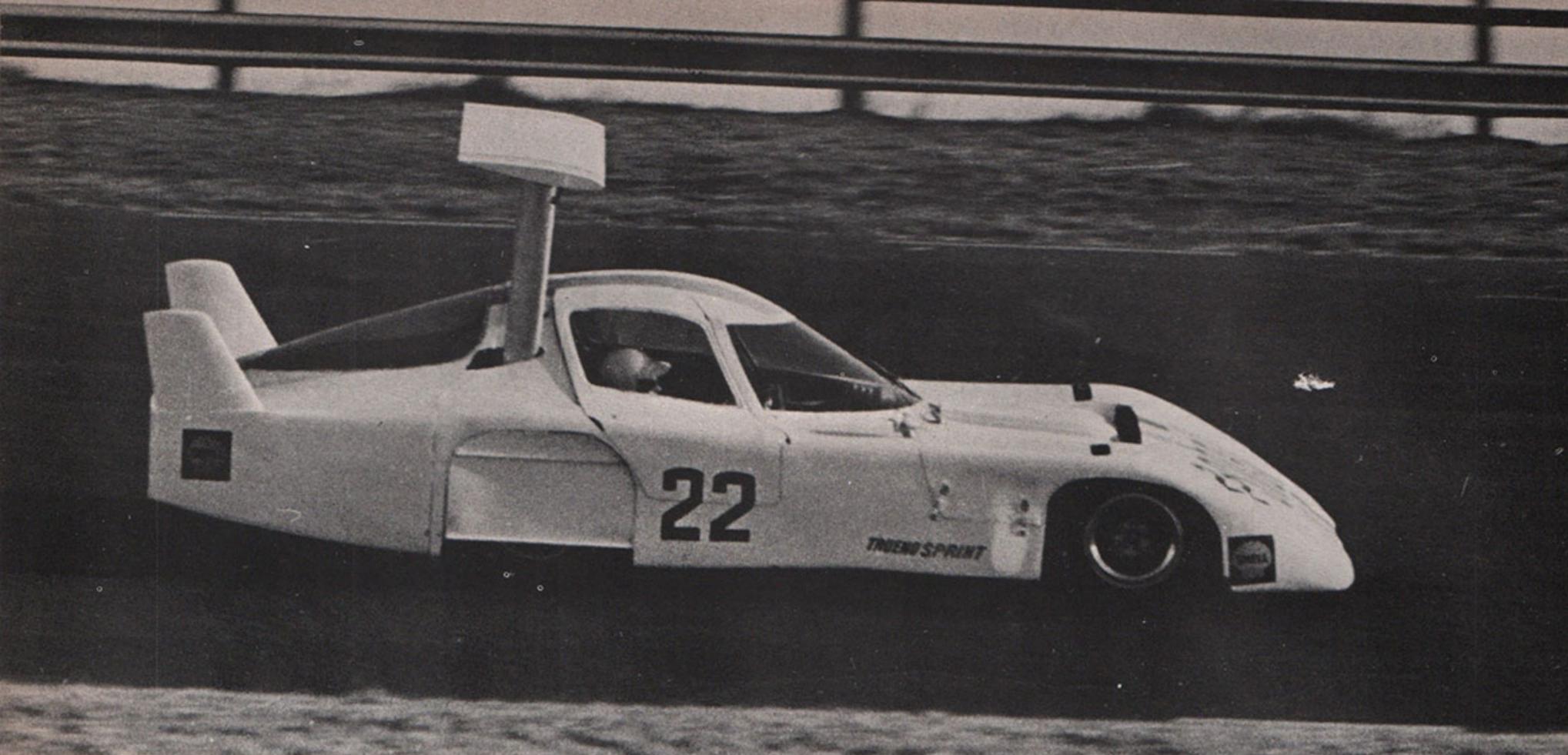


(1) N.D.L.R. Rappelons que les moteurs doivent être de construction locale, l'importation étant en Argentine réduite au strict minimum.

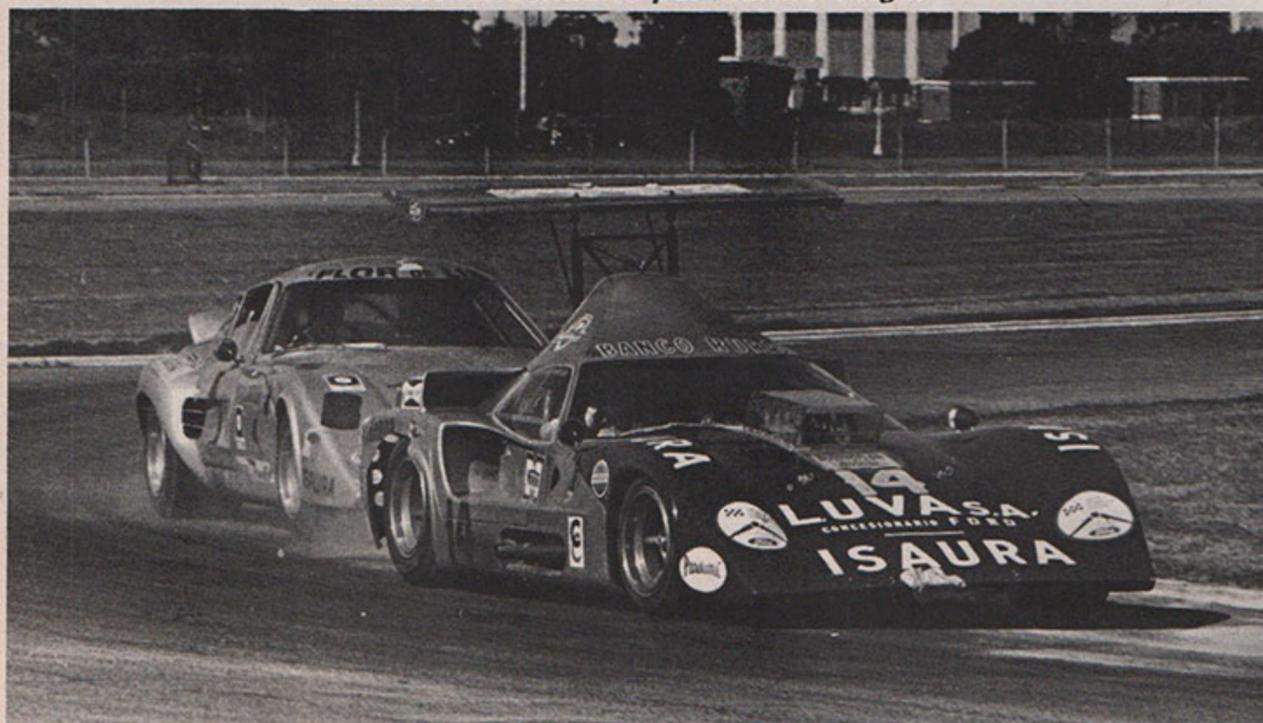
(2) N.D.L.R. Que nous verrons en Europe cette saison, au volant d'une F2 Brabham.

(3) Voiture de production argentine, construite par la filiale Renault. Châssis plate-forme de Rambler soudé à une carrosserie dessinée par Pinin Farina, moteur Willys Tornado, 6 cylindres 1 ACT, boîte ZF, c'est la voiture argentine la plus chère et la plus sportive. Elle remporta le championnat TC 1967, toutes les courses Tourisme Gr 2 en 69 et finit 4^e au Marathon de la Route sur le Nurburgring en 69, tout en ayant couvert la plus grande distance.

**Les Huayra-Ford :
des lièvres,
mais souvent fragiles.**



La Trueno-Sprint, très bien profilée, sur l'ultra rapide autodrome de Rafaela. Elle est ici conduite par Garcia Veiga.



La Fortino-Martos de Cupeiro, équipée d'un pont de Dion.



Une course à Cordoba: l'arrière des Huayva (les plus proches) rappelle beaucoup celui des Alfa Tubolare Zagato à moteur avant des années 64-65.

voitures à moteur Tornado et suspensions Torino d'origine (essieu arrière rigide). Les techniciens argentins ont réalisé des culasses spéciales en aluminium, à chambres de combustion hémisphériques, pour augmenter le rendement de ce 4 litres qui, comme tous les autres moteurs SP argentins, est alimenté par des carburateurs double-corps Weber (dans ce cas, trois). Ce sont les seuls éléments non-argentins de ces voitures qui doivent être, à cette exception près, entièrement construites avec des pièces d'origine locale. Cette règle explique pourquoi toute comparaison avec les SP européens, pouvant utiliser des éléments de toutes provenances, est hors de propos.

Mais pour remporter le championnat, Copello dut faire appel à Oreste Berta. En effet, il ne put gagner aucune course jusqu'à ce que ce dernier, le meilleur préparateur des moteurs Tornado, lui ait fourni des moteurs spéciaux. Dès lors, Copello remporta trois courses, une seconde place, et s'adjugea le titre.

Les deux autres prétendants, Cupeiro et Marincovich, eurent des problèmes au cours de la dernière course décisive sur le circuit de Parana. Cupeiro conduisait une Fortino-Martos à châssis tubulaire et moteur Chevrolet. Cette voiture, en forme de « coin », semblait bien profilée et portait un aileron à l'arrière. Elle se signalait aussi par l'utilisation d'un pont de Dion : avec quelques modèles Can-Am, elle est l'une des seules voitures de course au monde à expérimenter actuellement ce vieux système, avec jusqu'ici d'excellents résultats.

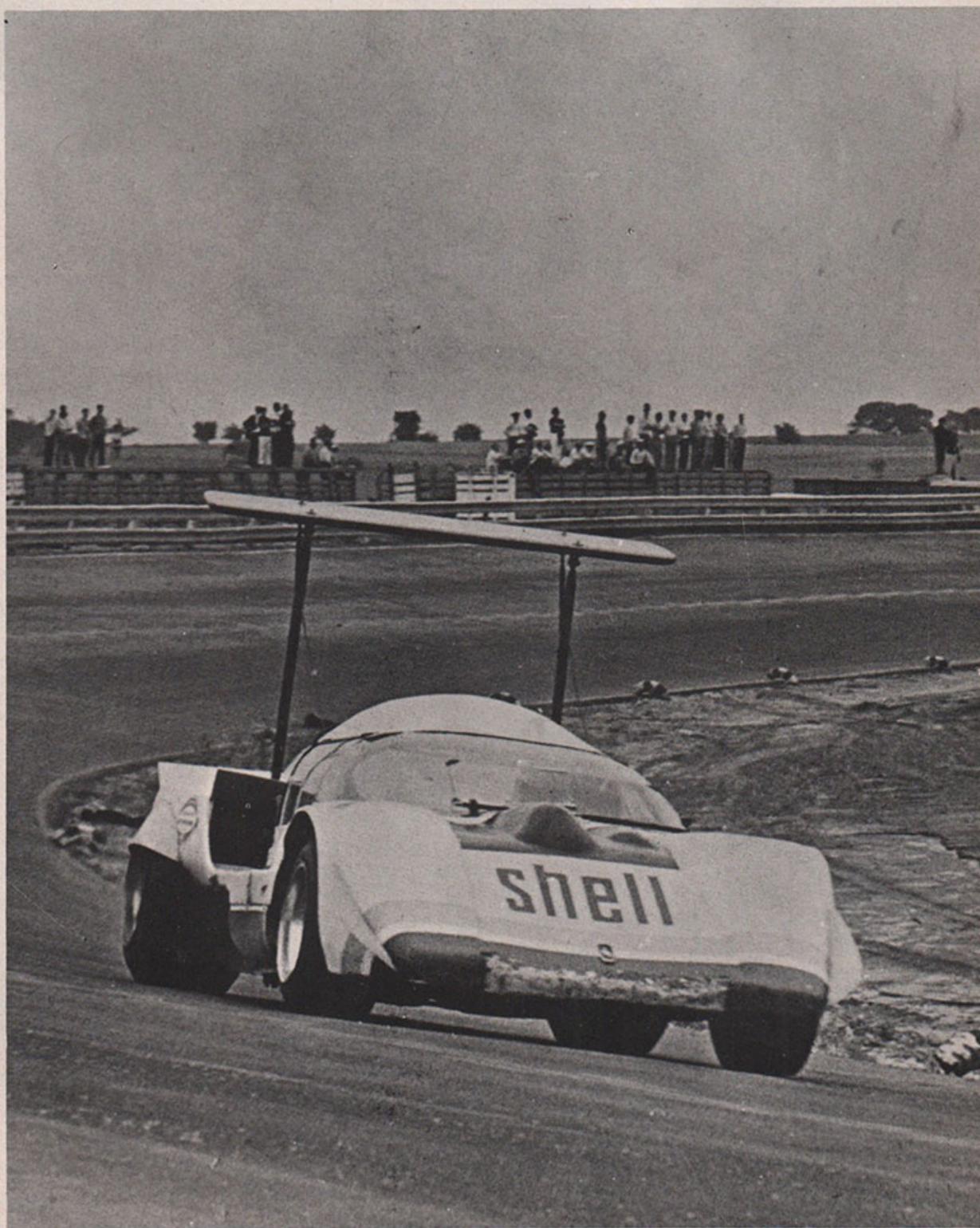
Comme en F1 ou à Indianapolis, on élit en Argentine « le débutant de l'année ». En 1969, ce fut Nestor Garcia Veiga, un jeune de 24 ans, protégé de Pairetti qui, en une seule saison, passa du rang des spectateurs à celui de l'un



Di Palma, au volant de la "grand'mère" Berta TC modifiée, tente de dissuader Garcia Veiga de le presser d'aussi près...

des meilleurs pilotes du pays. Il le doit, outre à son talent exceptionnel, à la Trueno Sprint, qui est après la Huayra la plus fine et la plus aérodynamique des SP d'ici. Son constructeur, Pedro Campo, s'est inspiré des formes des Porsche et a utilisé des théories aéronautiques. La carrosserie fut passée au tunnel, et le tout produisit un très curieux monstre. Grâce à la Trueno, à la Huayra, à la FM et à quelques autres, l'Argentine peut s'enorgueillir d'avoir créé les plus laides certainement, mais les plus aérodynamiques aussi des voitures à moteur avant jamais construites! La Trueno avait sans doute la meilleure tenue de route de la catégorie, avec ses très classiques suspensions — triangles superposés à l'avant, essieu rigide à l'arrière — Elle était équipée d'un moteur Chevrolet 6 cylindres préparé par un ingénieur de la GM, Ricardo Joseph.

Côté moteurs, Chevrolet, Ford, Tornado et Dodge se battirent pour la victoire en 1969, comme ils le feront cette saison. Ils développent tous quatre entre 310 et 330 CV, qui sont obtenus pour le Ford à 7 200 t/mn, pour le Chevrolet et le Dodge (Valiant) à 6 200 t/mn et pour le Tornado à 5 800 t/mn. En 1970, ces régimes seront sûrement augmentés. D'une part parce que la résistance de ces 4 litres sera accrue. Mais surtout parce que le nouveau règlement autorise les SP à moteur arrière de 3 litres. Ceux-ci, pourvu qu'ils soient de construction argentine, peuvent non seulement être dérivés de la série, mais spécialement construits pour la course, avec double arbre à cames en tête et système d'admission libre (injection). Seul le compresseur est interdit. Pour ce qui concerne le châssis et la carrosserie, ces trois litres se conformeront au règlement international SP. Elles ne seront donc pas concernées par la règle de la hauteur minimale d'1,27 m.



La Numa-Tornado du champion 69, Copello.



*Copello le champion (à g.)
et Garcia Veiga le comingman.*

LES PILOTES

Depuis dix ans et plus, les pilotes argentins n'étaient guère estimés dans leur propre pays. On doutait qu'ils fassent le poids par rapport aux professionnels européens. Mais la récente Temporada fut l'occasion de se débarrasser de tout complexe d'infériorité. Les pilotes locaux se sont montrés les égaux de leurs coéquipiers ou adversaires européens, ce qui fut une très agréable surprise.

Cet accroissement du niveau du pilotage doit être porté au crédit de la nouvelle catégorie SP. Pendant toute la saison 69, l'élite des argentins qui a participé à la Temporada a pu courir pratiquement chaque semaine en circuit, en SP bien sûr; mais aussi au volant d'autres voitures comme par exemple les F1 « Meccanica Nacional », monoplaces à moteur central-arrière 4 litres de 300 CV plus lourdes (650-700 kg) et moins puissantes que les F1 internationales certes, mais semblables à celles-ci par la conception et le comportement.

Quelques uns de ces pilotes sont devenus aujourd'hui des semi-professionnels. Carlos Pairetti, par exemple, vit de la course. Il est l'un des rares pilotes qui ont réussi à s'extraire des Turismo de Carretera pour prendre

place dans le cercle des meilleurs volants de Sports-prototypes. En 1969, il a eu beaucoup de malchance, et conduisait une voiture peu compétitive. Cependant, il s'en est bien tiré, appliquant tous les « trucs » qu'il a appris en Italie lorsqu'il y effectua une saison en F3. C'est lui qui a découvert Garcia Veiga, considéré comme le grand espoir argentin des années à venir. Il a déjà gagné deux courses de SP et une de F1 en 1969. Dès sa première course, au volant de la voiture de Pairetti, il battit tous les chevronnés dans une manche!

Comme Garcia Veiga et Pairetti, Carlos Marincovich est né à Arrecifes, une petite ville d'Argentine que l'on surnomme « la capitale du sport automobile ». Il a 25 ans et a conduit avec Luis de Palma (encore un originaire d'Arrecifes) la Berta LR de construction argentine, à moteur Ford-Cosworth 3 litres, à la Temporada. Marincovich a un style coulé et est un bon essayeur. De Palma pour sa part est très agressif. C'est un gagneur forcené, qui aime la lutte, même à armes inégales. Son tempérament explique pourquoi il est parvenu à gagner deux courses SP en 69, bien qu'il conduisait une Berta Turismo de Carretera vieille de trois ans, ayant déjà 5 000 km de course sur route dans les jambes, et très lourde...

Mais le plus « professionnel » de tous, celui qui se consacre le plus à fond à la course automobile des pilotes argentins c'est probablement Carlos Reutemann. A la Temporada 68, ce garçon de 26 ans dépourvu de toute expérience internationale parvint à ne pas se faire lâcher par Henri Pescarolo dans la course de F2 disputée à Buenos Aires. Nous pensons que sa prochaine campagne européenne avec le Team de l'Automobile Club d'Argentine confirmera tous les espoirs mis en lui.

LES ÉQUIPES, L'ORGANISATION, LES PRIX

L'Association des Agents Ford a financé le team Pronello, c'est-à-dire les Huayra conduites par Reutemann, Pascualini et Pronello, qui se sont assurés la première ligne au départ de presque toutes les courses. Cette équipe reçoit aussi une aide d'Esso. Pour sa part, la Shell subventionne le team Copello, avec Ruesch et Nasif Estefano, un pilote qui a déjà couru en Europe où, en compagnie d'Andrea Vianini, il a notamment remporté sa catégorie aux 12 heures de Reims 1964.

L'Association des Agents Dodge soutient deux voitures, conduites par Vianini justement, et Gradassi. Cupeiro Pairetti, Marincovich et le fils de Fangio, « Cacho », se font donner les moteurs par l'Association des Agents GM, et touchent des primes de départ de plusieurs firmes.

Cette aide, ces primes sont indispensables, car une Sport-Prototype compétitive coûte environ 80.000 Francs. Aussi, les pilotes et les écuries ont également besoin de courses bien dotées. La moyenne des prix distribués par course (d'une distance inférieure à 300 km) ressort à 80.000 Francs.

Si les courses sont courtes, c'est que les moteurs sont tous fragiles, les organisateurs et les concurrents s'en sont aperçus à leurs dépens... Aussi le schéma d'organisation est-il généralement le suivant : deux ou trois manches et classement par addition des temps, ou deux séries qualificatives et une finale.

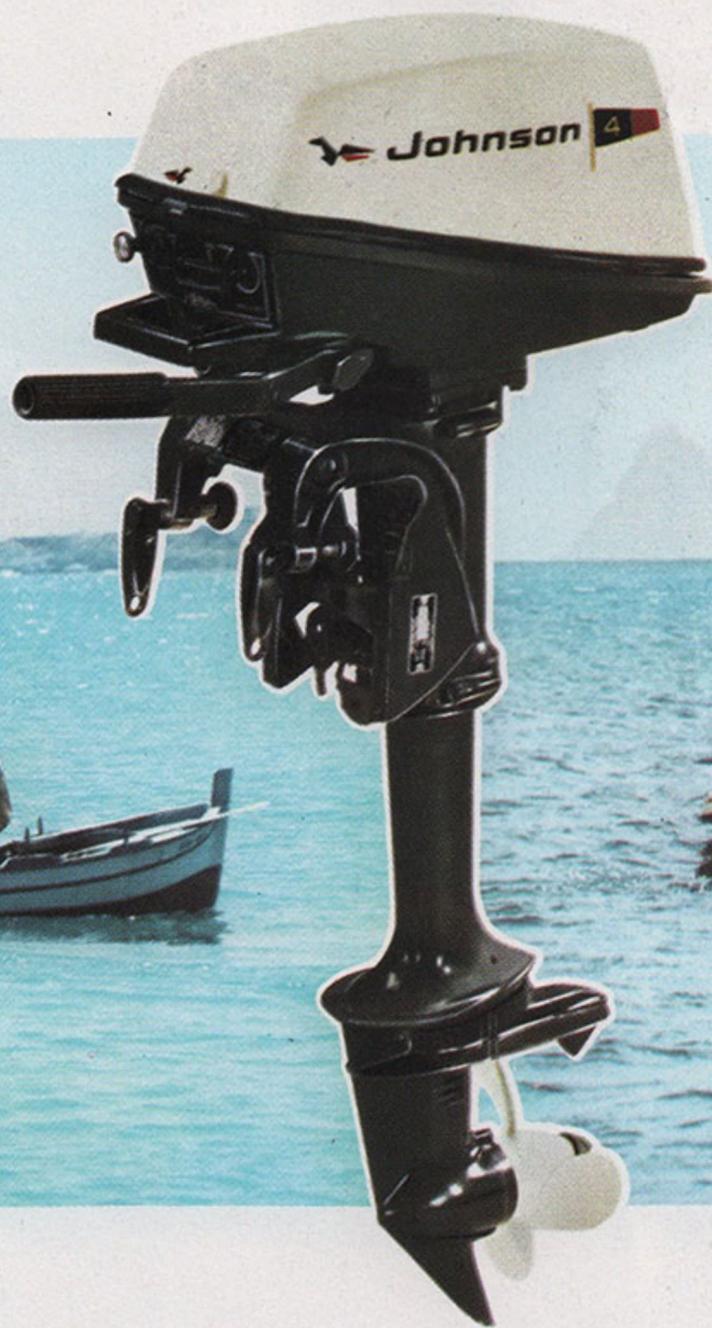
Cependant, cette saison, on organisera sans doute une course d'endurance sur douze heures, et quelques unes de quatre ou six heures, dans le but d'inciter les constructeurs argentins à mettre au point des voitures comparables sur ce plan aux machines européennes.

Actuellement, une seule voiture, la Berta LR, a été construite selon les normes internationales, notamment en ce qui concerne la hauteur. Bientôt, il y en aura beaucoup d'autres et ainsi, il est possible qu'un jour l'Argentine « investisse » de nouveau l'Europe, comme au temps de Juan Manuel Fangio, quand les victoires allaient au drapeau bleu et blanc de notre pays. O.R.

Il y a des moteurs moins chers :
ils n'ont qu'un seul cylindre.
Johnson sait que c'est plus sûr avec deux.

Johnson présente :

Le bi-cylindre



C'est le seul 4 ch avec 2 cylindres. Double sécurité pour vous ! Il a été conçu par un homme très prudent, qui n'a voulu prendre aucun risque. Il savait déjà que chaque pièce du 4 ch Johnson est de la plus haute qualité mais, pour votre tranquillité, il lui a donné deux cylindres et deux bougies. Ainsi, s'est-il dit, ce cylindre supplémentaire fournira une plus grande douceur de marche et si, un jour, une bougie s'encrassait, il augmentera la sécurité.

Quoique connaissant bien les hélices anti-herbes, il a voulu que ce moteur soit capable de remonter les rivières les plus impraticables. Il a donc monté un boîtier spécial anti-herbes qui traverse toute flore sous-marine.

Ainsi, avant d'acheter n'importe quel moteur, étudiez-le et réfléchissez ! Vous pourriez un jour vous trouver échoué au milieu de la rivière, le moteur en panne. Et vous maudiriez votre fausse économie. Alors, payez un peu plus pour avoir le meilleur : le 4 ch Johnson, le seul avec deux cylindres et un boîtier anti-herbes.

Johnson vous offre les mêmes avantages exclusifs avec tous ses moteurs : de 1,5 ch à 115 ch. Plus une garantie de deux ans et un service après-vente mondial.

Distributeur pour la France : FENWICK Département Marine, 28 Bd Biron, 93-Saint-Ouen - Tél. 606.17.79.

 **Johnson**
Le plus sûr de tous.



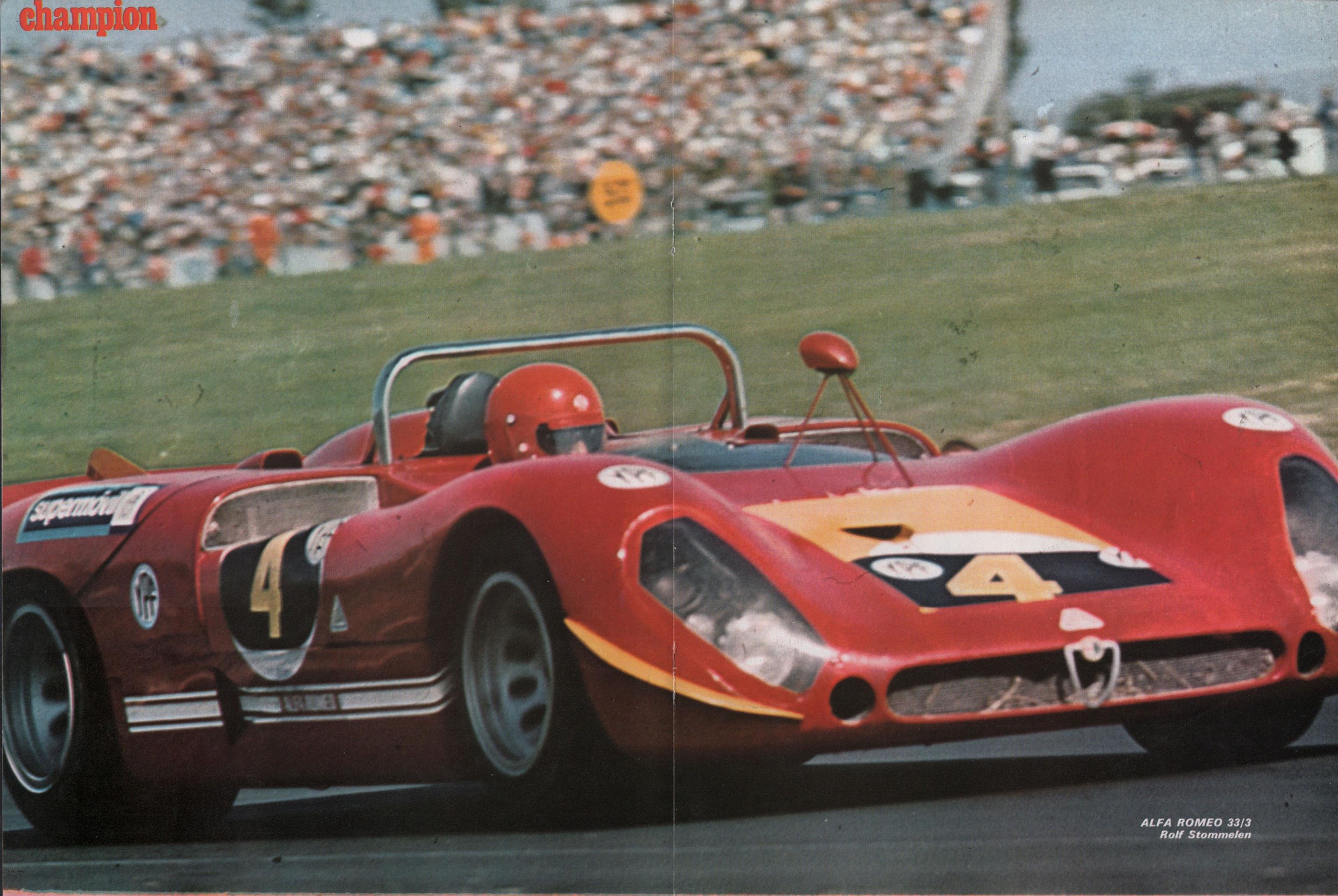
Pour recevoir gratuitement
catalogue et tarif, adressez ce coupon rempli
à l'adresse ci-dessus.

Nom _____

Adresse _____

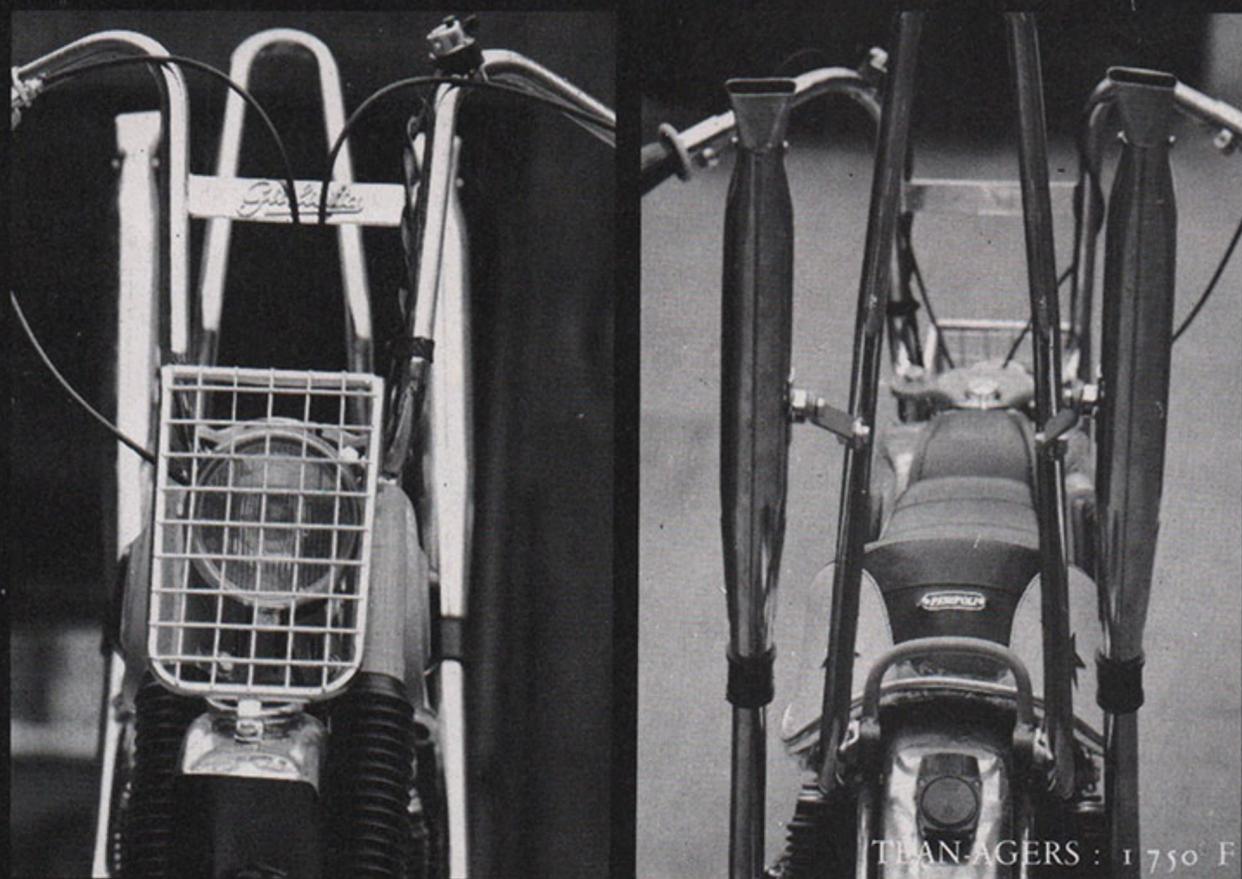
Ville _____ Dépt. _____

champion



ALFA ROMEO 33/3
Rolf Stommelen

P. BONNET PRESENTE SA GAMME



GIULIETTA

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



LE SALON DES HALLES

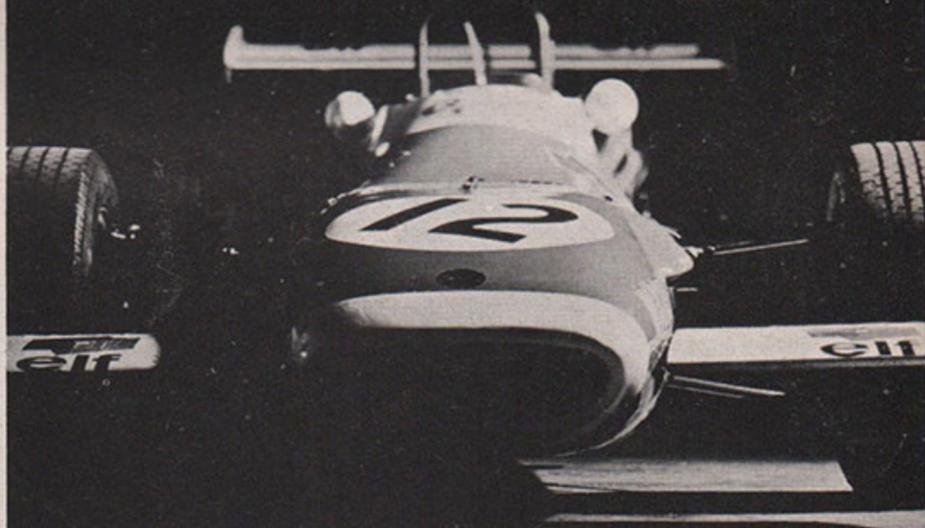
**L'ex-ventre
de Paris va
voir défiler de
curieux
gastronomes.
Pendant dix
jours, ils vont
satisfaire une
fringale de
voitures de
courses plutôt
que de s'offrir
une
indigestion
de soupe
à l'oignon.**

Grâce à l'initiative de Johnny Servoz-Gavin, les sportifs français vont enfin avoir « leur » Salon, comme Londres, Vienne, Turin, Stockholm et d'autres capitales européennes. Il aura lieu aux Halles, de Paris du 21 Février au 2 Mars. A l'heure où nous mettons sous presse, toutes les tractations menées par Servoz ne sont pas terminées, et il est fort possible que d'autres modèles viennent se joindre à la liste des voitures et motos de course que nous publions ci-dessous. Les vedettes de l'exposition seront évidemment la Matra MS 80 championne du monde, la Lotus 63, à 4 roues motrices, et une BRM V12, soit trois F1 de 1969. Côté sports-protos, on verra certainement une McLaren M12 type Can-Am version « client », une Porsche 908, une Lola T70, et la très belle Chevron B16 équipée du nouveau Ford, Cosworth FVB 1800cc, l'Alfa 33 deux litres. Section F2, nous pourrons admirer une Brabham BT30, une Lotus, et la Matra qui mena Johnny lui-même à la victoire au Trophée d'Europe. Nous verrons probablement un quatuor de F3, Brabham, Tecno, Chevron, Lotus. Toutes les Formules France 70 devraient être présentes en principe, ainsi qu'une ou deux F 5000, un couple de dragsters et une Ford Falcon « Saloon ».

Ce Salon réservera également une place importante aux accessoiristes, et il y aura une très belle exposition de voitures anciennes : Guyot Spéciale Indianapolis, Maserati 250 F, Amilcar, Delahaye, Bugatti, Ferrari, ERA et Bentley 4,5 l. Pierre Bardinon amènera la Ford Mk 2 sept litres au volant de laquelle Guy Ligier et notre regretté Jo Schlesser remportèrent les 12 Heures de Reims 1967.

Quant aux motards, qu'ils se rassurent, ils ne seront pas oubliés. En 1969, ils ont été sevrés de Salon, Johnny y a pensé, et ils trouveront les stands d'Honda, Kawasaki, Ossa, Yamaha... Il y aura aussi une section historique grâce à Serge Pozzoli où l'on admirera Guzzi, Velocette, Norton et autres Jonghi. En somme, de quoi plaire à tous ceux qui sont les amoureux de la compétition, à deux ou à quatre roues. Donc, en premier lieu aux lecteurs de Champion. Amusez-vous bien, et venez nous voir à notre stand.

1^{er} SALON DE LA VOITURE DE COURSE AUX HALLES DE PARIS



Présenté par
J. Servoz Gavin

**21 FEVRIER
2 MARS 70**

AUDIAS ET TALAMONI

ENTREE RUE PIERRE LESCOT. PAVILLON XII, DE 11 A 22 H

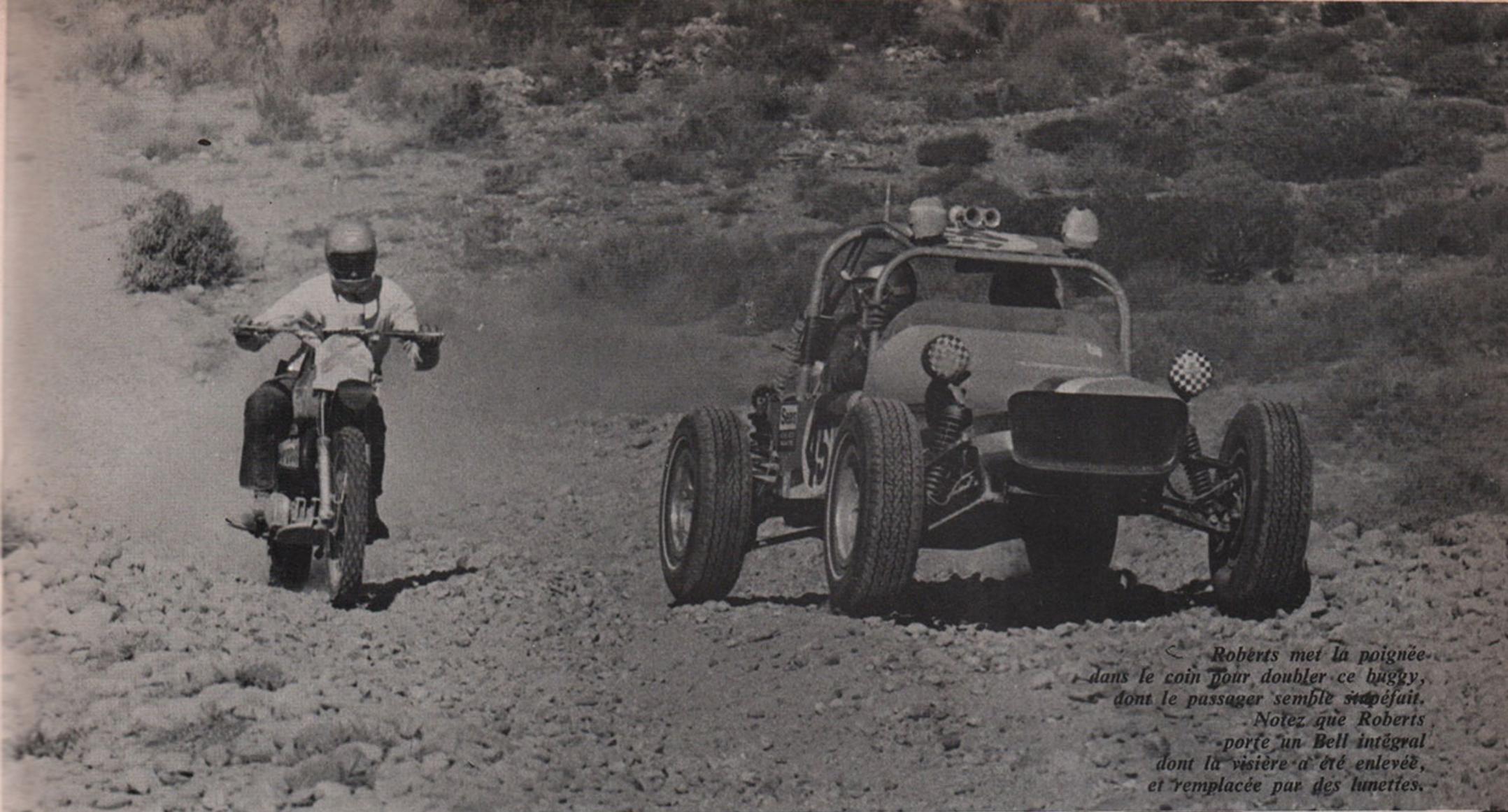
Retour
sur la

Baja 69



les motos ont perdu
mais gardent le record

La Mexican 1000,
la fameuse et meurtrière course tout terrain
qui s'est disputée le 30 Octobre dernier
est l'occasion chaque année
d'une confrontation directe entre voitures
et motos.



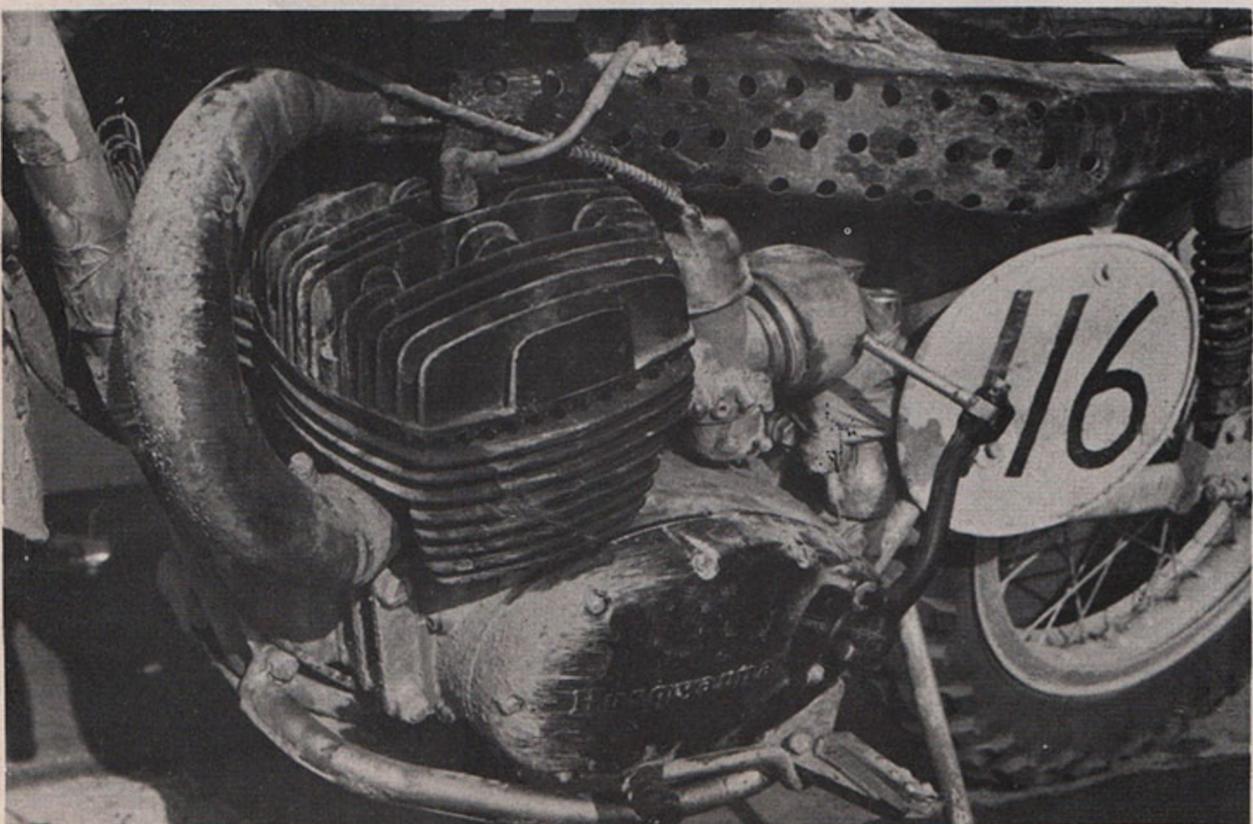
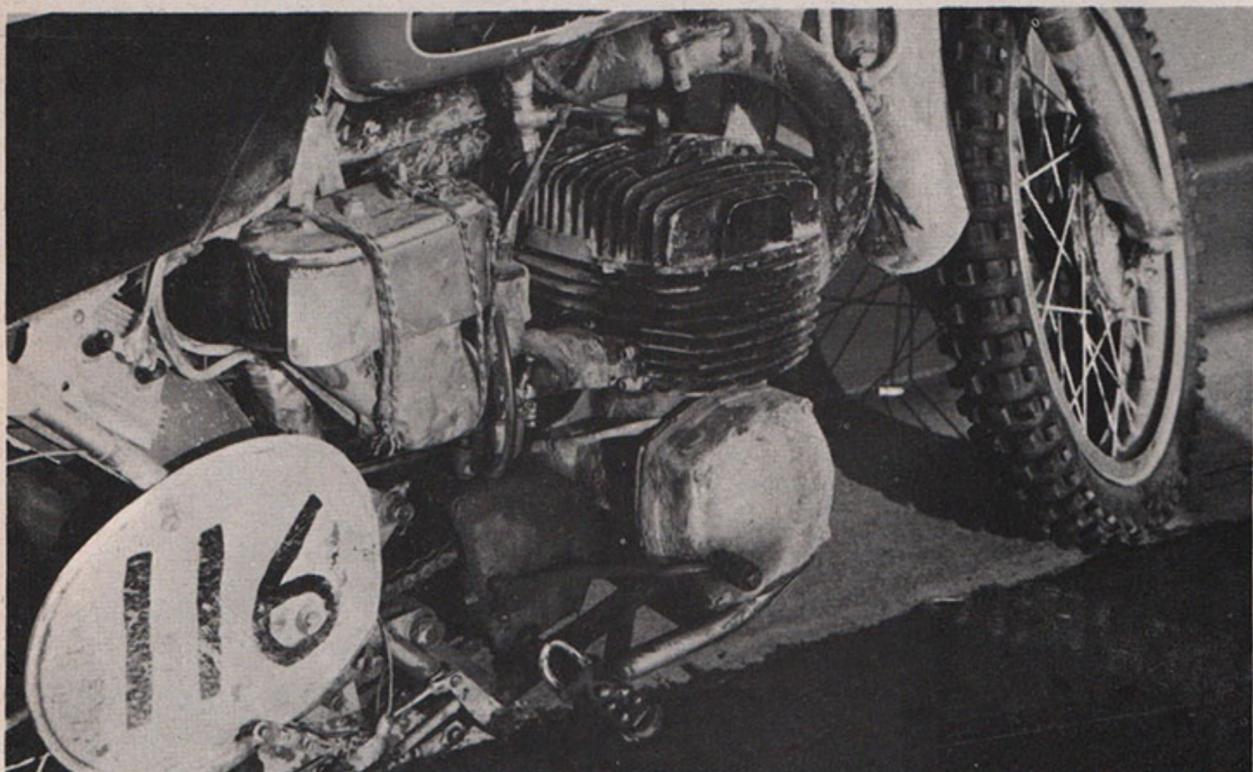
Roberts met la poignée dans le coin pour doubler ce buggy, dont le passager semble stupéfait. Notez que Roberts porte un Bell intégral dont la visière a été enlevée, et remplacée par des lunettes.



Baja 69



*Nilsson (à G.) et Roberts (casqué)
ont été les motards les plus rapides...*



*...ils se sont partagés le guidon
de cette 504 Husqarna Twin, 62 cv à 8000t m, 120 kg*

Deux cent quarante sept concurrents prirent le départ, dont vingt sept motards. Ceux-ci étaient répartis en deux catégories : jusqu'à 250 cc, et au-dessus. Bien qu'en situation d'infériorité numérique, les deux roues ne font pas figure de parents pauvres dans cette course, puisqu'elle fut remportée en 1968 par une 350 Honda pilotée par Preston et Berquist, qui établirent le record de l'épreuve en couvrant les 832 miles (1340 km) en 20 heures 38 minutes.

Certes, on peut penser qu'un parcours aussi démentiel que celui de la Baja favorise avant tout la maniabilité, donc la moto par rapport à l'auto. C'est sans compter avec le problème de la navigation, très difficile sur les nombreux parcours complètement désertiques qu'emprunte la course. C'est sans compter avec l'avantage que représente un coéquipier qui peut, dans une voiture, lire au pilote des notes de reconnaissance. C'est sans compter également que presque la moitié de la course se dispute de nuit, ce qui avantage encore les voitures pourvues d'un éclairage plus puissant.

C'est donc non pas tout à fait une auto, mais plus exactement une puissante « camionnette de course », à 4 roues motrices, le Ford Bronco préparé dans les ateliers de Holman-Moody et Stroppe (un spécialiste des tout-terrain) et piloté par Larry Minor et Rod Hall, qui a remporté cette troisième édition du Mexican 1000. Victoire indiscutable, mais le Bronco a mis dix minutes de plus que la 350 Honda l'année précédente. L'honneur des motards est donc sauf ! Cependant, il est juste de dire que le parcours fut cette année particulièrement dur, car un ouragan s'était justement abattu entre Ensenada (ville de départ) et la Paz (arrivée) quelques jours avant la course, dévastant et tourneboulant tout sur son passage. D'ailleurs, la proportion d'abandons fut la plus élevée jamais enregistrée : moins de 40 % des concurrents purent terminer, et dans quel état... Les vainqueurs eux-mêmes ne furent pas épargnés, qui finirent avec les seules roues arrière motrices, à la suite de l'accident « classique » dans ce genre d'épreuve disputées sur la terre : ils entrèrent en collision avec un dune buggy qu'ils rattrapaient, mais qu'ils virent trop tard dans l'épais nuage de poussière soulevé par celui-ci.

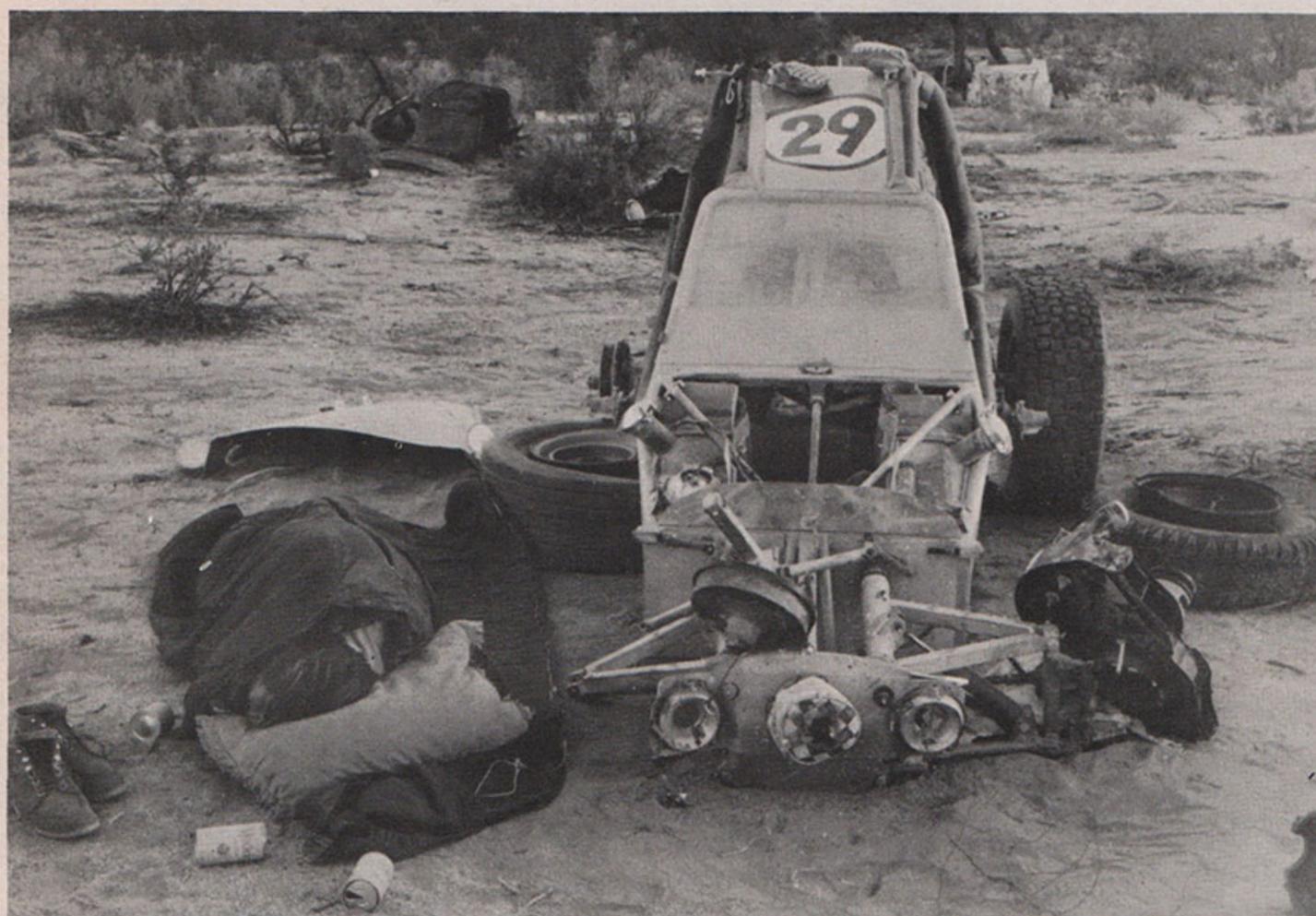
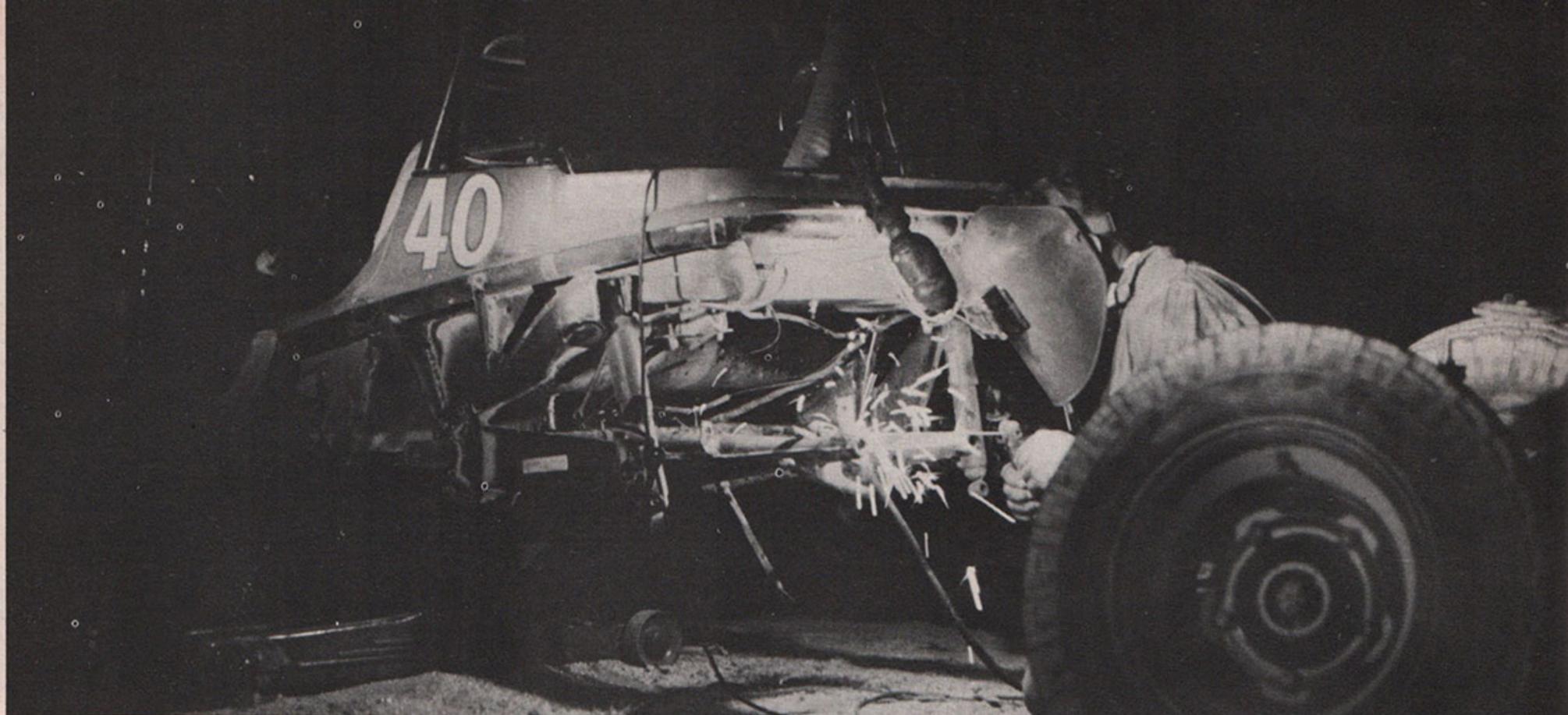
La rivalité auto-moto est l'une des attractions majeures de la Baja. Quelquefois, elle tourne à l'aigre : c'est ainsi qu'Eddie Day, qui courait sur Triumph, raconta qu'un pilote de Bronco l'avait volontairement balancé hors de la piste tandis qu'il s'apprêtait à le doubler ! Cependant, un tel comportement est heureusement exceptionnel, et les faits d'armes sont généralement plus sportifs. Parmi eux, on peut citer l'incroyable exploit de Dick

*Malcolm Smith
(Husquarna 250)
fonce vers
Rancho Santa Inez
Il va remporter
la classe 250.*



*...un peu trop
de chevaux
à la reprise...*





*Scène nocturne typique
à un point d'assistance :
les mécaniciens
au travail
pour que leur voiture
de course
continue à courir...*

*...mais là, à l'aurore,
il n'y a plus rien à faire.
Cette épave
de ce qui fut hier
encore un bel engin
ne peut plus servir
que de trésor
de pièces détachées
à d'autres concurrents
en difficultés.*

*Il y a eu un « truc ».
Mais les ossements épars
autour du buggy renversé
ne sont pas ceux du pilote...*

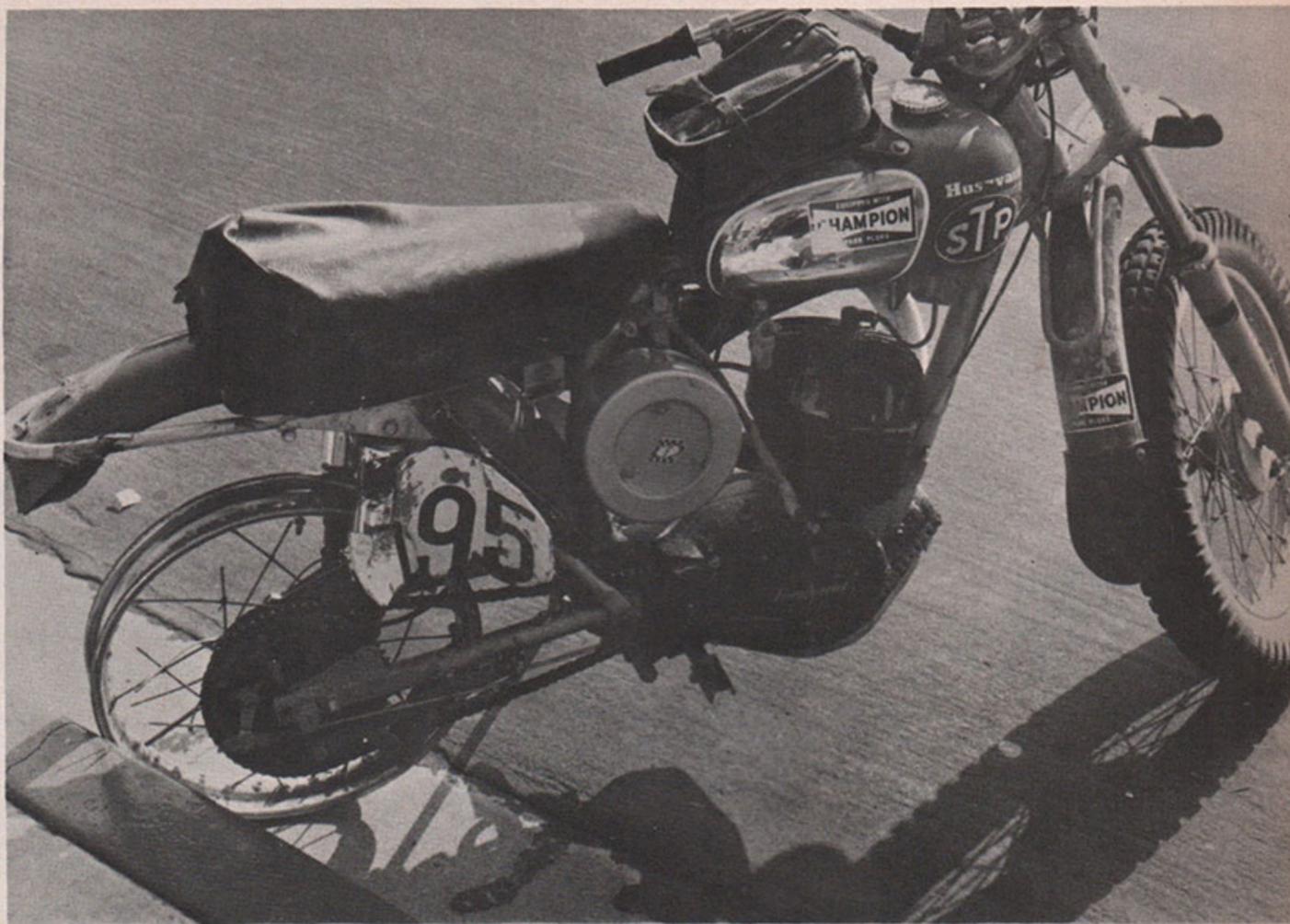


Baja 69

Miller (Husqvarna) qui roula pendant 370 km avec un pneu à plat, les 100 derniers étant parcourus sur la jante !

Les motards sont aussi handicapés par l'impossibilité dans laquelle ils se trouvent d'emmener pièces et pneus de rechange. Beaucoup crevèrent, et s'ils ne durent pas tous rouler à plat aussi longtemps que Miller, ils n'en perdirent pas moins un temps précieux.

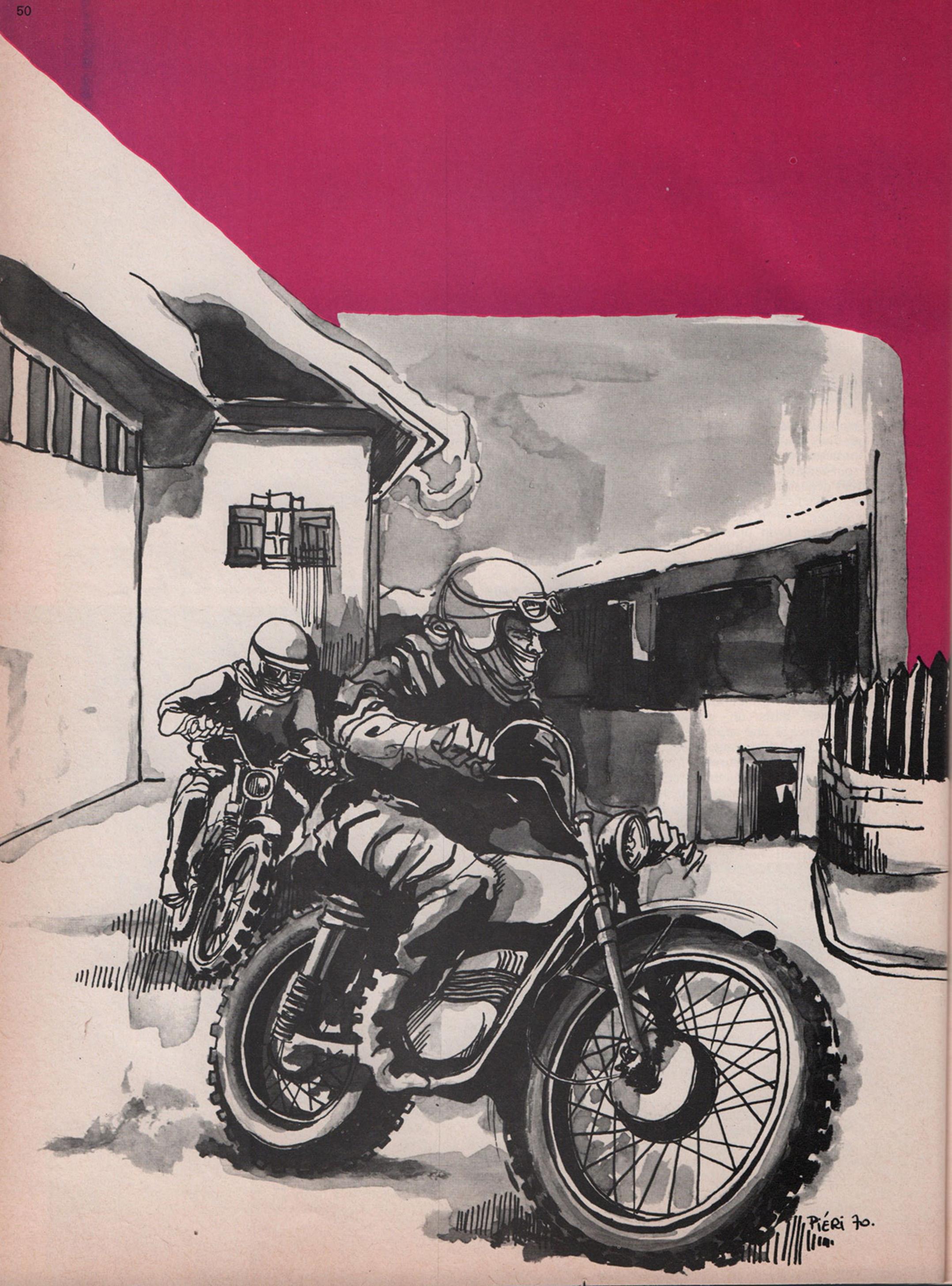
Mais la raison principale pour laquelle les spécialistes s'accordent à penser que les motos ne gagneront plus le Mexican 1000, c'est leur manque de vitesse de pointe. Sur les 832 miles du parcours, en effet, 280 sont macadamisés et 100 sont en terre régulière. Il faudrait que les motos puissent atteindre 160 km/h sur ces sections pour pouvoir ne pas se laisser trop distancer et profiter de leur avantage dans les zones accidentées, où elles sont nettement plus rapides. Or, les motos tout-terrain ou de cross utilisées ne peuvent dépasser 120-130 km/h. Dans ces conditions, elles sont battues d'avance. La plus rapide d'entre elles d'ailleurs, la 500 Husqvarna Twin pilotée par T.N. Roberts et le Suédois Gunnar Nilsson, n'est arrivée que cinquième au classement général, battue par quatre voitures. Dans la section motos, Husqvarna remporte un triomphe total, puisque la marque suédoise a gagné non seulement la classe + de 250 cc avec Roberts et Nilsson, mais aussi la classe inférieure avec Malcolm Smith et Whitey Martino (250 cc 8 vitesses). Or, les Husqvarna n'étaient pas favorites au départ : en effet, Bultaco, dans un gigantesque effort, avait engagé une super-puissante équipe officielle : Sept machines (des Bandido 360 Mk2 et des Pursang 250, de série) trente sept mécaniciens et techniciens, treize postes de ravitaillement, et deux avions, dont l'un se « crache » dans le désert, une impressionnante armada qui, comme son illustre devancière espagnole, fut pourtant vaincue. Mais avec les honneurs : une Bultaco est seconde dans chaque classe, et l'esprit sportif de la marque s'est manifesté lorsque, à mi-parcours, on vit les mécaniciens espagnols donner de l'essence aux futurs vainqueurs sans se faire prier : chapeau ! A part les Husqvarna et les Bultaco, d'autres usines avaient engagé des machines : Harley Davidson et MZ qui voulait faire courir son pilote Werner Salarsky sur un modèle ISDT. Malheureusement, le gouvernement mexicain refusa son visa au pilote est-allemand... L'échec (glorieux) de Bultaco, pourtant supérieurement organisé, tient aux caractéristiques de cette course unique qu'est la Baja, où les concurrents lâchés seuls dans la nature ont souvent davantage besoin de fil de fer, de super-scotch et d'expérience que d'une montagne de pièces de rechange qu'ils ne peuvent atteindre...



*Voici comment la machine de Dick Miller termine la Baja.
Il avait déjà crevé cinq fois avant...*

*Ils ont cassé... Bill Scott et Tom Davey font face à la moitié
de la population de Santa Inez, tandis qu'ils font le plein pour le voyage de retour.*





PIERI 70.

tous les ELEPHANTS ne sont pas roses...

par Christian Lacombe

Pour moi, les Eléphants 70 faillirent être les meilleurs Eléphants que j'aie jamais faits... Les conditions atmosphériques étaient parfaites... Beaucoup de neige, un peu de verglas... Un froid assez vif... Tout pour plaire, quoi... Seule ombre à ce tableau alléchant, une multitude de pannes qui me firent échouer à 30 kilomètres du but.

Pour changer, je suis parti cette année sur une moto tout-terrain. Un copain m'accompagne, qui possède la même machine que moi. Le vendredi 2 janvier au matin, nous quittons Paris. Il ne fait pas très froid et nous sommes sérieusement équipés. Notre vitesse de croisière ne dépasse pas le 80 km/h, le temps nous paraît bien long sur cette route parfaitement sèche. Premier incident à 160 km de Paris, l'ami tombe en panne d'essence. Comme nous avons fait le plein ensemble et que nous avons roulé à la même vitesse, je crains aussi la panne sèche. C'est avec un réservoir quasiment vide et un moteur ratatouillant que j'atteins une pompe. Sauvé, pour cette fois... Puis la route continue, droite comme un I, monotone jusqu'à Metz où nous rencontrons un peu de neige. Nos montures équipées de pneus cross se comportent admirablement, pas une seule voiture ne nous double, l'euphorie nous gagne. A la frontière, nous quittons la route pour nous enfoncer dans les bois. Là, plus que jamais, nous apprécions la valeur de nos machines tout terrain. Les sillons gelés dans les champs fraîchement labourés sont parfaitement digérés par les suspensions ultra-souples, et il faut bien une trentaine de centimètres de neige poudreuse pour que les motos soient bloquées. Durant cette pérégrination extra-routière, nous rencontrons un petit chemin enneigé qui serpente sous les bois. Mis en confiance par nos débuts en tout-terrain verglacé, nous accélérons un peu l'allure, lorsque... Boum, derrière moi, le copain s'affale... Je m'apprête à m'esclaffer... Et pan... Je me retrouve sur le dos en glissade... Forts de cette expérience, nous regagnons la route. Trois kilomètres plus loin, ma moto s'arrête, suivie aussitôt par

l'autre: 500 mètres de poussette et nous arrivons au petit village de Burg. Après un changement de bougies et de nombreux coups de kick, les machines daignent repartir... Pas pour longtemps... Elles s'arrêtent à nouveau, ensemble, un kilomètre plus loin. La nuit tombe... Pas d'éclairage... Repoussette jusqu'au village, et cette fois ça monte. Complètement épuisés, nous atteignons un café ouvert. Pas question de réparer ce soir, nous désirons seulement un bon repas et un lit douillet. L'aubergiste du pays déclare ne pas avoir de chambre chauffée et refuse de nous accueillir. Pour ne pas abandonner là nos machines, nous sommes prêts à coucher dans une grange, mais les paysans du coin nous refusent même ce modeste abri. Dernière solution : prendre un car et nous rendre dans une petite ville voisine qui possède cinq hôtels. On se fait proprement éjecter des quatre premiers. Il faut dire que notre tenue vestimentaire n'a rien d'engageante : on fait peur à voir. Mais tout de même, nous serions en voiture, l'accueil serait différent... Enfin, le 5^e hôtel daigne nous loger dans une chambre glaciale où nous nous couchons tout habillés.

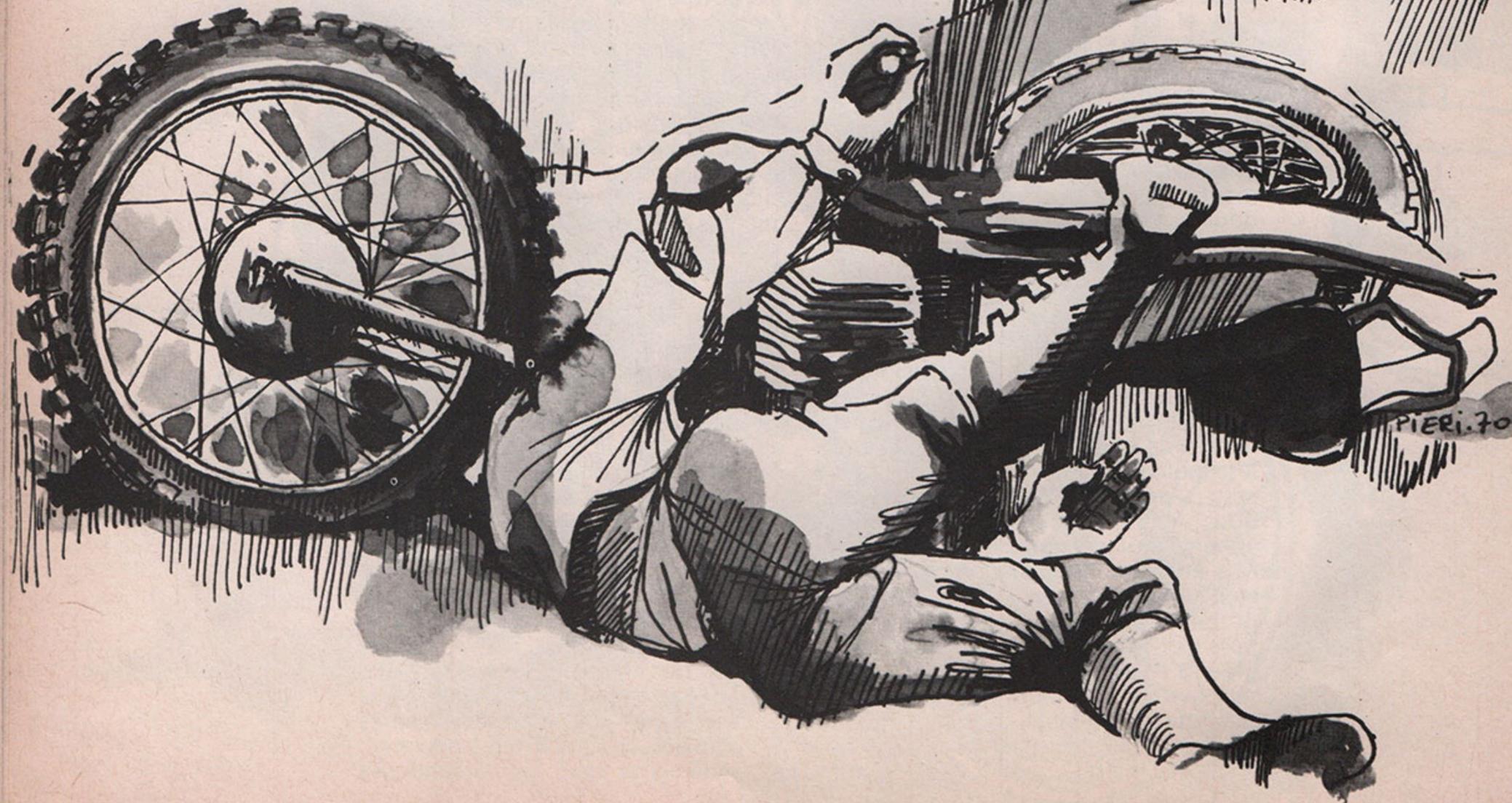
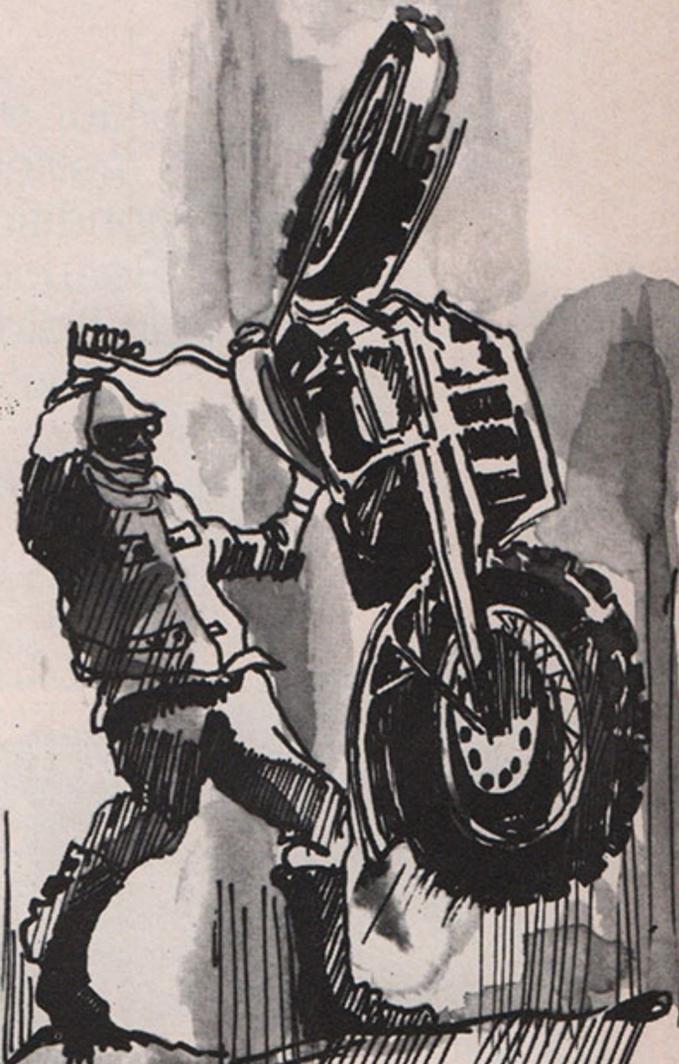
Le lendemain, séance de mécanique de 8 à 12 h, l'allumage est en cause : nous pensons que les bobines sont mortes. Pour nous dépanner, un brave homme, manifestement le seul habitant sympathique de Burg, n'hésite pas à enfourcher sa 100 Yamaha pour se rendre, sous la neige, chez un concessionnaire Bosch. Peine perdue, les bobines ne vont pas, mais par contre nos machines redémarrent! Trop contents, on ne pense même pas à déjeuner... Dix kilomètres après Burg, ma machine s'arrête à nouveau, on redémonte tout, on arrache des

fils électriques, on en isole d'autres. Après deux heures d'efforts, cette sacrée bécane repart enfin... pour retomber en panne 40 kilomètres plus loin, à Bitsburg. Encore une bonne heure de bricolage, et c'est reparti. Il fait presque nuit, la neige tombe à gros flocons... Puis il fait tout à fait nuit, nous continuons quand même, sans éclairage. La neige sale de la route nous sert de repère par rapport à la blancheur des bas-côtés. Ainsi, nous allons bon train... Pourvu que ça dure. 25 kilomètres après Bitsburg, en pleine nature, alors que nous traversons une forêt particulièrement inhospitalière, la moto du copain refuse à son tour tout service. Écœuré, il la jette carrément dans le fossé et nous continuons à deux sur la mienne. Deux kilomètres plus loin, il fallait s'y attendre, ma machine stoppe, juste à la hauteur de deux amis luxembourgeois qui s'efforcent de remettre en route leur BSA. Ladite BSA rejoint donc ma monture au beau milieu d'une cour d'un hôtel, qui bien entendu, n'a pas de chambre disponible. Entre temps, le second Luxembourgeois, le bien connu Georges Theissen, emmène mon copain récupérer sa bête. Après être restée deux bonnes heures vautrée dans la neige, la damnée tout-terrain redémarre au premier coup de kick... Incroyable. Enfin, nos deux motos sont réunies. Je tente une dernière fois de redémarrer la mienne en me faisant tirer par la BMW de

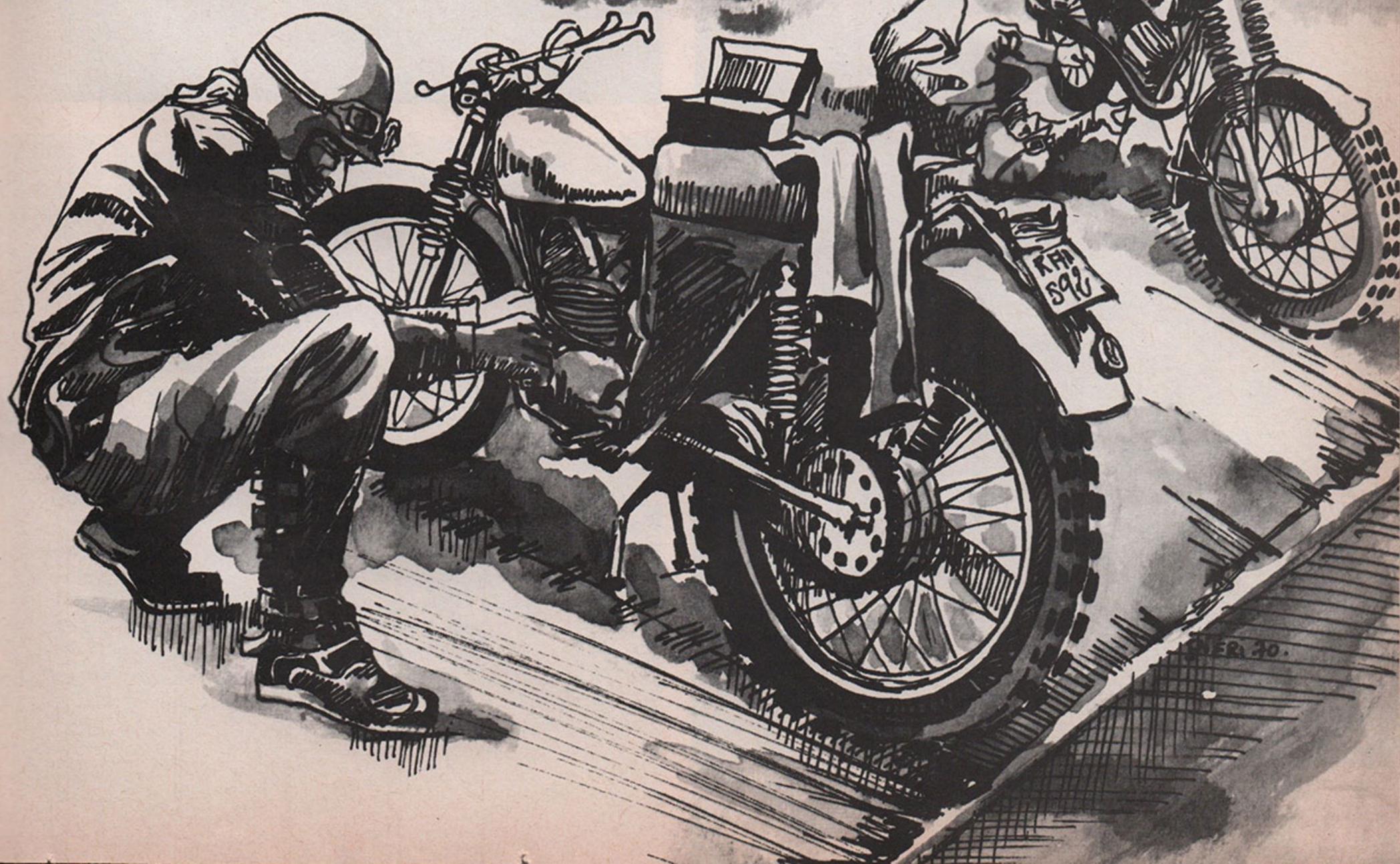
Georges, manœuvre extrêmement fatigante et sans résultat positif. A la suite de quoi nous tenons une conférence au sommet. Premier objectif : trouver à se loger, pour ce faire il faut retourner sur nos pas jusqu'à Bitsburg. La tout-terrain rescapée précède l'attelage BMW de Georges qui supporte gaillardement quatre passagers! L'épouse de Georges dans le side et, sur la selle de la moto, le conducteur bien sûr, le propriétaire de la BSA et moi-même...

Bitsburg, tout le monde descend. Coup de chance, le second hôtel visité nous accueille presque aimablement. Georges, qui lui est arrivé jusqu'au Nurburgring, nous racontera les Éléphants 70...

Il y avait plus de monde que l'an dernier, 10.000 personnes environ, mais cette masse d'Éléphant's men n'était pas seulement composée de motocyclistes, les automobilistes viennent de plus en plus nombreux. Georges, qui est un pur entre les purs, est révolté par cette évolution. On le comprend, et il a préféré rentrer chez lui plutôt que de participer au spectacle d'une curieuse ménagerie. Le lendemain dimanche, on fait une dernière tentative pour rejoindre le Nurburgring. Elle commence par une partie de mécanique, car la machine valide qui marchait si bien la veille ne veut plus rien savoir. Changement de bougies, vérification de l'installation électrique, dizaines de coups de



kick, on connaît... Pour nous récompenser de nos efforts, elle consent à redémarrer et roule parfaitement l'espace de 4 kilomètres. La suite, vous la connaissez... On ne sait plus à quel saint se vouer. On supplie celui de l'allumage, on implore celui de carburation, on retourne la moto en tous sens, on lui donne quelques bons coups de pieds... Et elle repart, mais oui... Pour 500 mètres. Cette fois, les coups de pied n'ont plus d'autre effet que de soulager nos nerfs. On l'abandonne et fait du stop pour aller récupérer ma moto qui a passé une nuit sous la neige. Sans conviction, on démonte le carburateur, tandis que le propriétaire de la BSA, accompagné de son frère, vient récupérer sa machine avec un break 204. Toutefois, avant de l'enfourner dans la voiture, il tente une dernière réparation... qui réussit. Au moment précis où le mono 500 fait entendre sa grosse voix de baryton, mon petit deux temps, lui répond par des crépitements secs. Inutile de continuer vers le « Ring », il n'y aura plus personne lorsque nous y arriverons, si l'on y arrive... Bien nous en a pris, mon moteur n'a crépité que 10 mètres. Cette fois on a laissé définitivement tomber, on a jeté les motos dans le break qui nous a conduit jusqu'à la gare de Longwy. Têtes basses, nous rentrons à Paris par le train. On s'en souviendra de ces Éléphants et tout ça pour... 2 petits fils dénudés.



TRIAL EN BELGIQUE

PAR
OLIVIER DE LA GAROULLAYE



*Le casque
Sherlock Holmes
de Charlie Harris*

Le 18 janvier, les organisateurs des différents trials ayant lieu en Angleterre s'arrachaient les cheveux. Presque toutes les vedettes manquaient à l'appel. Seuls restaient en perfide Albion, Rathmell, Adsett, les officiels Greeves, Gaunt, Sandiford, Wilkinson et consorts... Harris, Miller, Farley, Peplow, Telling, Smith, Knight et compagnie étaient absents. Ce même jour, en Suède, les fanatiques de trial suivaient d'un œil désabusé les évolutions de leurs coureurs. Il manquait à ces spectateurs l'attrait du meilleur Bjorck, Benny et Lars Sellmann, Anderson, Lundgrenn n'avaient pas envoyé leurs engagements. En Finlande, Versterinen et Luhtasuo étaient forfaits. Les plateaux étaient maigres partout, partout sauf en Belgique, sauf à Dison où le Royal Motor Club avait mis sur pied son dix-septième trial comptant pour le challenge Henry Groutars, véritable championnat d'Europe de la spécialité.



Toute l'aristocratie trialiste avait fait le déplacement, sauf les Espagnols restés au soleil sans doute, et les Suisses probablement aux sports d'hiver. Les Pays-Bas avaient délégué leur champion national, le géant à lunettes de Graaf et Hester, un de ses suivants. Linz sur une Bultaco au bruit tonitruant et Kranhstover sur une très belle 250cc Zundapp représentaient l'Allemagne. La Pologne comptait sur Rechul et Szczerbakiewicz équipés de leurs curieuses WSK produites au-delà du rideau de fer.

Les Français venus en force la semaine précédente à Aywaille n'étaient que peu nombreux et la pauvre Marianne ne pouvait compter que sur quatre coureurs dont Rayet, le champion en titre, et Yves François le pilote du MC Nord. Quant aux Belges qui accueillait tout ce beau monde, ils avaient soigné ce que l'on pourrait appeler le comité d'accueil. Vanstenagen, Marcel Wiertz, Gigot, Lejeune, Tiquet, Puttemans, pour ne citer que ceux-là, semblaient pouvoir jouer un rôle et permettre à leurs couleurs de bien figurer au classement inter-nations.

Ce sont donc quarante coureurs qui partirent de minute en minute, peu avant midi, après avoir satisfait à la vérification technique des machines. Outre-Quévrain, où le port du casque est obligatoire, le règlement présente certains points particuliers. En plus de l'examen minutieux des motos, de l'obligation du casque, les concurrents disposent d'une heure de plus que le temps ailleurs imparti avant la mise hors course, et les pénalités pour retard n'excèdent pas le dixième de point par minute. A l'heure du marché commun, il serait souhaitable que ces trois intéressantes particularités se retrouvent partout. Tout le monde y gagnerait.

De la place de la ville où avaient lieu les opérations de départ au premier non stop à trois kilomètres de là, les trialistes empruntaient des rues pavées typiquement régionales, et une petite route joliment sinueuse avant de descendre à travers prés. Cette première difficulté très naturelle et coriace devait donner le ton à une course qui allait s'avérer ouverte et intéressante. Seuls six pilotes (Harris, Smith, Miller, Vesterinen, Farley et Telling) réussissaient le sans faute dans cet étroit boyau en terre grasse agrémenté d'un virage à gauche en devers sur pierres glissantes en diable. Les zones 2, 3 et 4 étaient elles-aussi situées sur le terrain de cross, permettant ainsi aux spectateurs de suivre les ténors dans quatre non-stops différents. En sortant de ce premier groupe, soit pratiquement

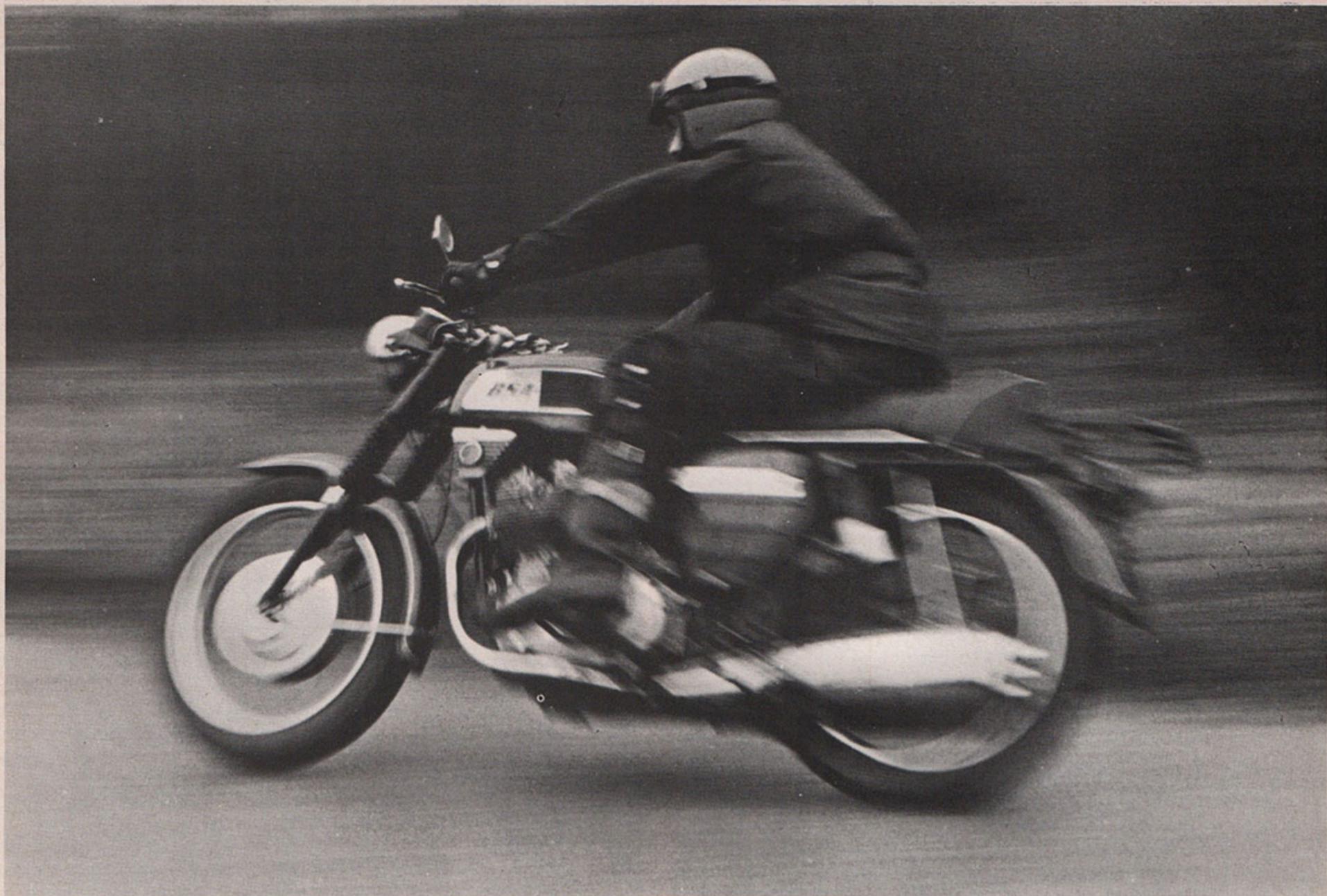
suite page 74



Même Sammy Miller arrive à faire la faute... Ici dans la zone 16



Le polonais Szczerbakiewicz à l'assaut de la marche de la zone 17



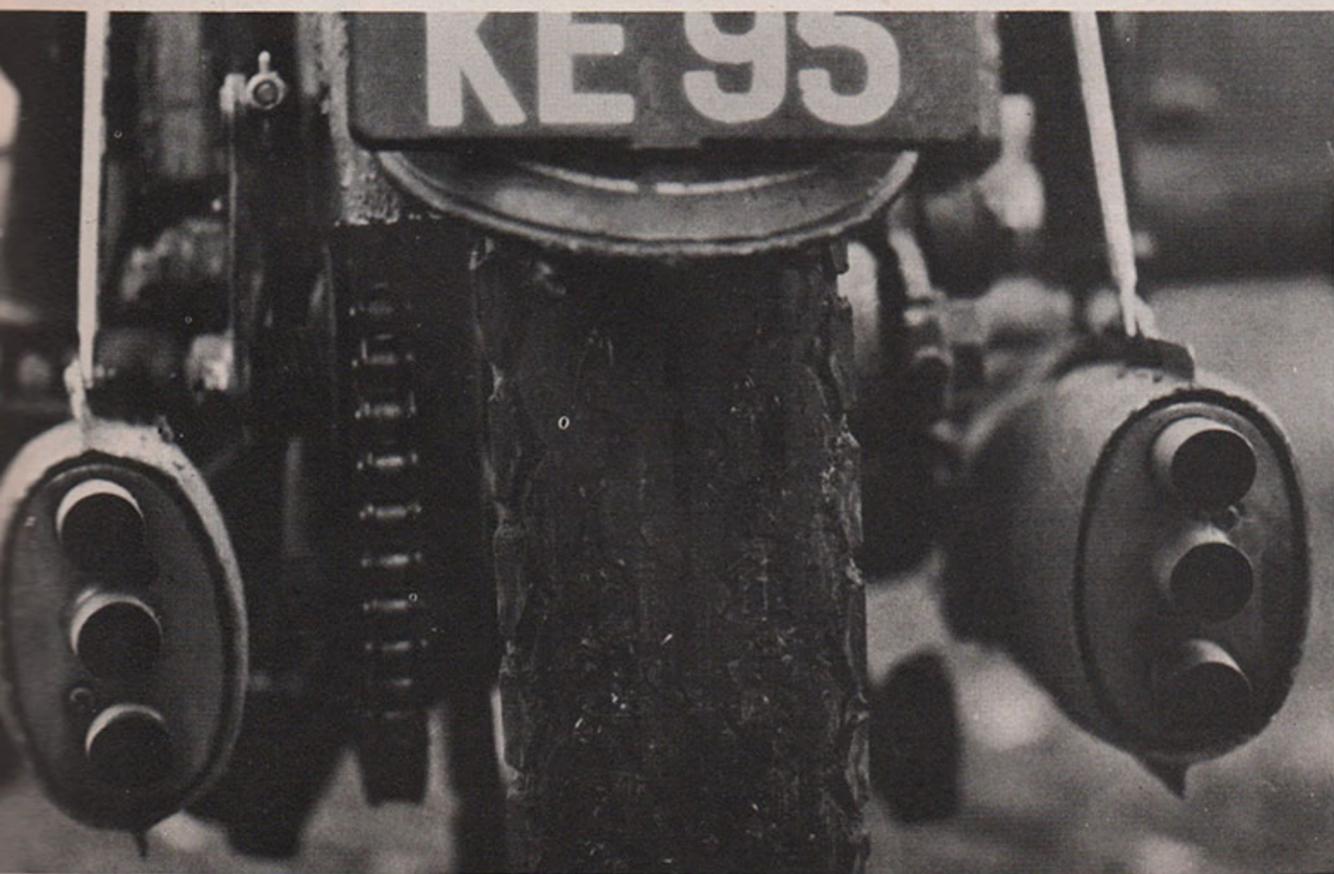
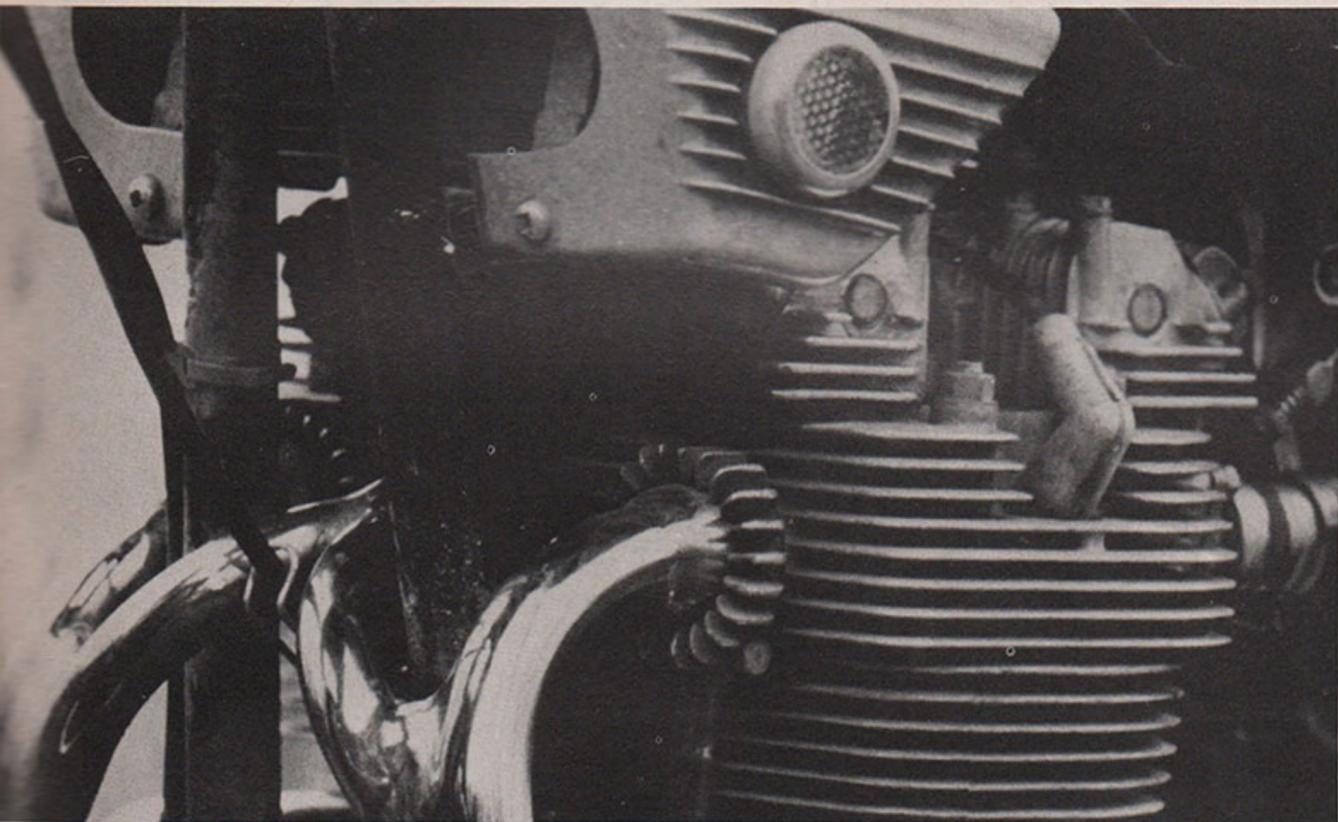
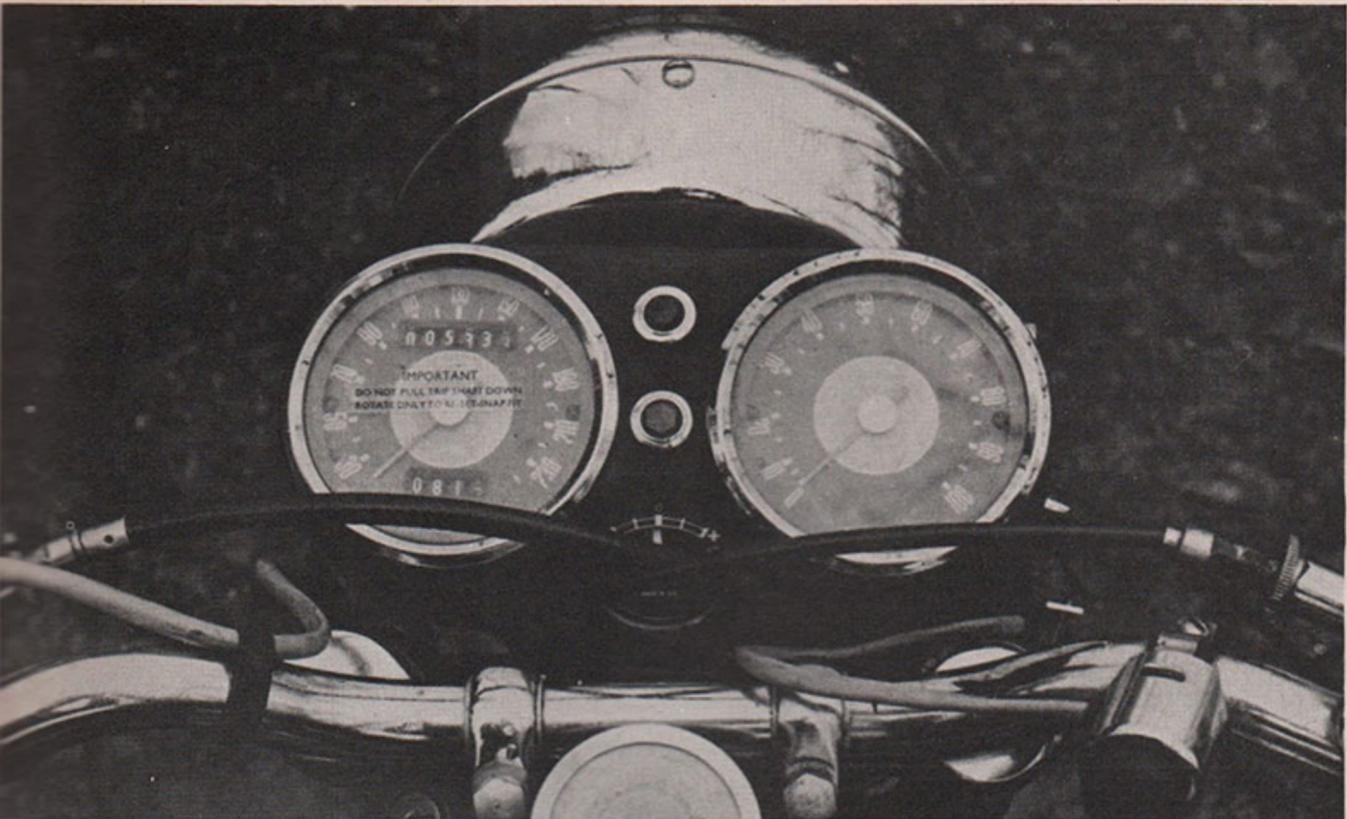
essai

BSA ROCKET 3

par Christian Lacombe



L'an dernier, à cette même époque, j'avais essayé la Triumph 3 cylindres (Champion n° 37) qui d'ailleurs m'avait fort impressionné. La Trident et la Rocket 3 possèdent la même mécanique, un 750 cc 3 cylindres, donc logiquement les mêmes performances. C'est ce que j'ai voulu vérifier en essayant la grosse trois pattes de la British Small Armory.





L'an passé, ce fut l'usine Triumph qui me prêta une machine. Pour la BSA, je me suis adressé à l'importateur Français qui me confia la moto d'un client, Joël Jarjat. Le propriétaire de cette BSA, a déjà parcouru quelques 8 000 kilomètres au guidon de sa machine, et ceci à vive allure. Elle était donc parfaitement rôdée. Ces conditions d'essais sont idéales, et je souhaiterais chaque mois pouvoir disposer de la machine d'un motocycliste comme Joël Jarjat.

La première grande réalisation commune du groupe BSA-Triumph fut de créer le moteur 3 cylindres. Cette tâche fut confiée à l'ingénieur de Triumph, Doug Hele. Des impératifs industriels et commerciaux lui dictèrent la marche à suivre pour la réalisation de son œuvre. Il fallait une mécanique originale, même révolutionnaire, pour servir d'argument de vente. Mais il ne fallait pas que le moteur revienne trop cher à la construction et à l'entretien. Enfin, si possible, il fallait faire en sorte que les pièces du nouveau moteur servent aussi bien pour les monocylindres 250 et Twin 500. Doug Hele s'accommoda de sa tâche en pensant 3 cylindres.

Ce type de moteur est original, sinon révolutionnaire. A part la MV3 de course, il n'y avait guère de précédent connu (la Kawasaki n'existait pas encore). D'autre part, un 3 cylindres est moins onéreux à construire qu'un 4 pattes. De plus, c'est un classique culbuté, d'un entretien facile. Enfin, la cylindrée unitaire du 3 cylindres est légèrement inférieure à 250 cc. Donc, un piston du 3 cylindres ira très bien dans un 250 et dans un 500 twin. Sur le plan technique, le 3 cylindres présente aussi quelques avantages : l'embiellage est obligatoirement calé à 120°, ce qui élimine beaucoup de vibrations. La largeur du moteur n'est guère plus importante que celle d'un twin, et de ce fait ne pose pas de problème pour le logement de la transmission primaire. Je ne reviendrai pas en détail sur la description technique de ce moteur (voir Champion n° 37). Rappelons toutefois que l'embiellage fait d'une seule pièce repose sur quatre paliers (deux lisses, deux à roulements), que les manetons de bielles sont graissés sous pression, que le circuit d'huile comprend une pompe à double engrenage et un radiateur d'huile, que la chaîne primaire est triple, que l'embranchement est à diaphragme du type Borg et Beck, que les trois carburateurs Amal sont commandés par un palonnier, que l'installation électrique est en 12 volts, enfin que la boîte de vitesses à quatre rapports est celle de la Bonneville pour la Trident, celle de la 650 Lightning pour la Rocket 3. Signalons que ces boîtes de vitesses sont, dans une tradition purement Anglaise, séparées du moteur. Malgré leur fusion, Triumph et BSA font toujours preuve pour leur boîte de vitesses d'un chauvinisme exacerbé, et c'est pour cela que sur la 3 cylindres, chacun a voulu garder sa propre boîte,

ce qui explique les différences de carter-moteur sur le côté droit des deux machines.

Mais là où ça change sérieusement, c'est dans la partie cycle et les accessoires. Le réservoir d'essence, analogue dans les deux cas, possède un bouchon à ouverture rapide chez BSA. La selle de la Rocket est immense, large, confortable, mais franchement laide. Par contre, le petit garde-boue façon Rickmann a de l'allure. On retombe dans le vulgaire avec l'espèce de cache en fer blanc qui



protège le radiateur d'huile. Les Amortisseurs arrière, d'origine, sont des Girling à ressorts apparents, mais ils avaient été remplacés par des Le Laurain sur la machine d'essai. La fourche avant signée BSA équipe aussi bien la Trident que la Rocket. Même chose pour le tableau de bord qui se compose d'un compteur équipé d'un totalisateur journalier et d'un compte-tours. Le freinage est assuré à l'arrière par un simple came de 177 mm de diamètre et à l'avant par un double came de 203 mm. Vu du côté droit, ce double came est très beau, avec ses ouïes d'aération, mais par contre, à gauche, c'est un désastre. Un enjoliveur chromé percé de fausses ouvertures d'aération le recouvre ! C'est du genre mauvaise imitation de roue racing...

La partie fondamentale qui différencie la Triumph de la BSA est le cadre. Sur la première, il s'agit d'un simple berceau

dédoublé sous le moteur, comme sur la 650 Bonneville. La BSA, elle, emprunte celui de la Lightning, un robuste double berceau dans lequel on a monté le 3 cylindres légèrement incliné vers l'avant. La finition de l'ensemble de la machine est d'un bon niveau, sans plus.

L'ESSAI

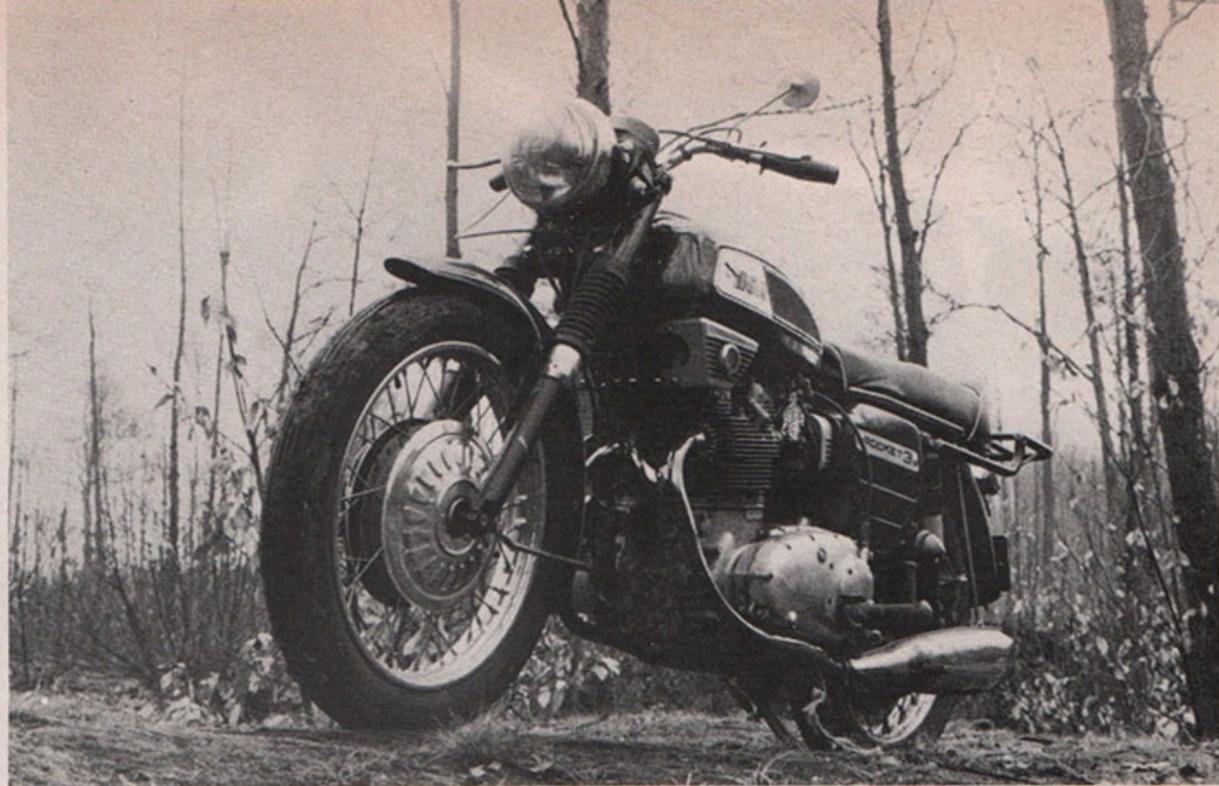
Bien qu'elle soit un très gros cube, la Rocket n'est pas énorme et un pilote de taille moyenne peut sans trop de difficultés mettre les pieds à terre. La mise en route du moteur ne pose aucun problème du moment que l'on noie copieusement les cuves des carbus extérieurs. La faible cylindrée unitaire rend le maniement du kick enfantin. Le moteur émet un joli bruit, assez proche de celui d'un 4 cylindres. On ne peut pas dire que le levier d'embrayage soit doux, pas plus que dur... Mettons, ferme. Les rapports passent très bien, mais sans douceur. Ainsi, pas de danger de rater une vitesse. Aux petites allures, en ville par exemple, le 3 pattes ne tourne pas parfaitement rond, utilisé en dessous de 3 000 t/mn. Au-delà, ça va. C'est à ce régime que les chevaux entrent en scène. D'abord quelques uns, puis d'autres à 4 000 t/mn, et dès 5 000, la « horde sauvage » de pur-sang. Elle fait tout pour vous arracher le guidon des mains... Fameuse accélération, en vérité !

La maniabilité de la Rocket m'a agréablement surpris, ainsi que la tenue de route. J'ai beaucoup moins aimé la faible garde au sol qui réduit considérablement l'angle d'inclinaison dans les virages. Dommage, car sans cela, la Rocket est très plaisante à piloter. Avec les amortisseurs arrière d'origine, la grosse BSA est confortable, mais avec les Le Laurain, elle est très confortable. Toute publicité mise à part, je pense que les Le Laurain sont actuellement les meilleurs amortisseurs existant pour la moto routière. Autre petite transformation qui mérite d'être soulignée, la pose d'un ensemble optique code-phare à iode, fantastique. Avec ça, on roulerait de nuit pour le plaisir. Combien de temps faudra-t-il attendre encore pour que les motos soient équipées ainsi d'origine ?

Revenons sur terre, ou plutôt sur la BSA, pour constater l'excellent étagement de la boîte de vitesses. En quatrième, l'accélération se fait encore franchement sentir. Les vibrations du moteur sont pratiquement nulles, à quelque régime que ce soit. Si le frein arrière est sans reproche, le frein avant, lui, est excellent au premier freinage, très bon au second, bon au troisième, moyen au quatrième et ainsi de suite... Pour tout dire, il n'oppose pas une résistance farouche au fading. Il ne fait pas de doute que, pour une grosse cylindrée qui dépasse allègrement le 180 chrono et pèse plus de 200 kg, le frein à disque à commande hydraulique est la meilleure solution. Qu'on se le dise...

PERFORMANCES

Nous voici arrivé au point crucial, où la comparaison entre la Triumph et la BSA



s'impose. Je rappelle que toutes deux disposent du même moteur, un 3 cylindres développant 60 CV, que les rapports de boîte sont pratiquement identiques, que le poids total est sensiblement le même. Rappelons encore que la Triumph était une machine d'usine et que la BSA pourrait très bien vous appartenir. Avec la Triumph j'avais réalisé 198,7 km/h en vitesse de pointe et 13''5/10 au 400 mètres départ arrêté. La BSA a parcouru cette distance en 13''9/10 et a atteint 190 en vitesse maximum. Voyez, la différence n'est pas énorme, et ceci prouve que si vous achetez ou possédez une 3 cylindres Triumph/BSA, vous serez sûr que votre machine accroche le 190 et frise le 14 secondes au 400 mètres. Voilà qui devrait vous rassurer !

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 3 cylindres, 4 temps, culbuté refroidi par air.

Alésage course : 60 × 70, cylindrée 741 cc.

Puissance : 60 CV à 7 500 t/mn, compression : 9,5 à 1.

Carburateurs : 3 Amal concentrique de 27 mm de diamètre.

Boîte : 4 vitesses, étagement : 1^{re} : 11,95 à 1, 2^e : 8,3 à 1, 3^e : 5,83 à 1, 4^e : 4,87 à 1.

Embrayage : monodisque à diaphragme travaillant à sec.

Allumage : batterie 12 volts, alternateur 110 watts.

Cycle : Double berceau.

Suspension : Fourche avant télescopique, bras oscillant à l'arrière avec amortisseurs hydrauliques réglables.

Roues : 3,25 × 19 à l'avant, 4,10 × 19 à l'arrière.

Freins : Double came de 203 mm à l'avant, simple came de 177 mm à l'arrière.

Réservoir : Essence : 19 litres, Huile : 3 litres.

Poids : 214 kg (à vide).

Prix : 11 416 F T.T.C.

Importateur : Éts Movéa 25, rue Marceau 92-Nanterre.



LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Démarrage facile
Vibrations aucune
Souplesse excellente
Nervosité très bien

TRANSMISSION

Embrayage bien
Passage de vitesses bien
Étagement excellent

FREINS (sur route)

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

SUSPENSION

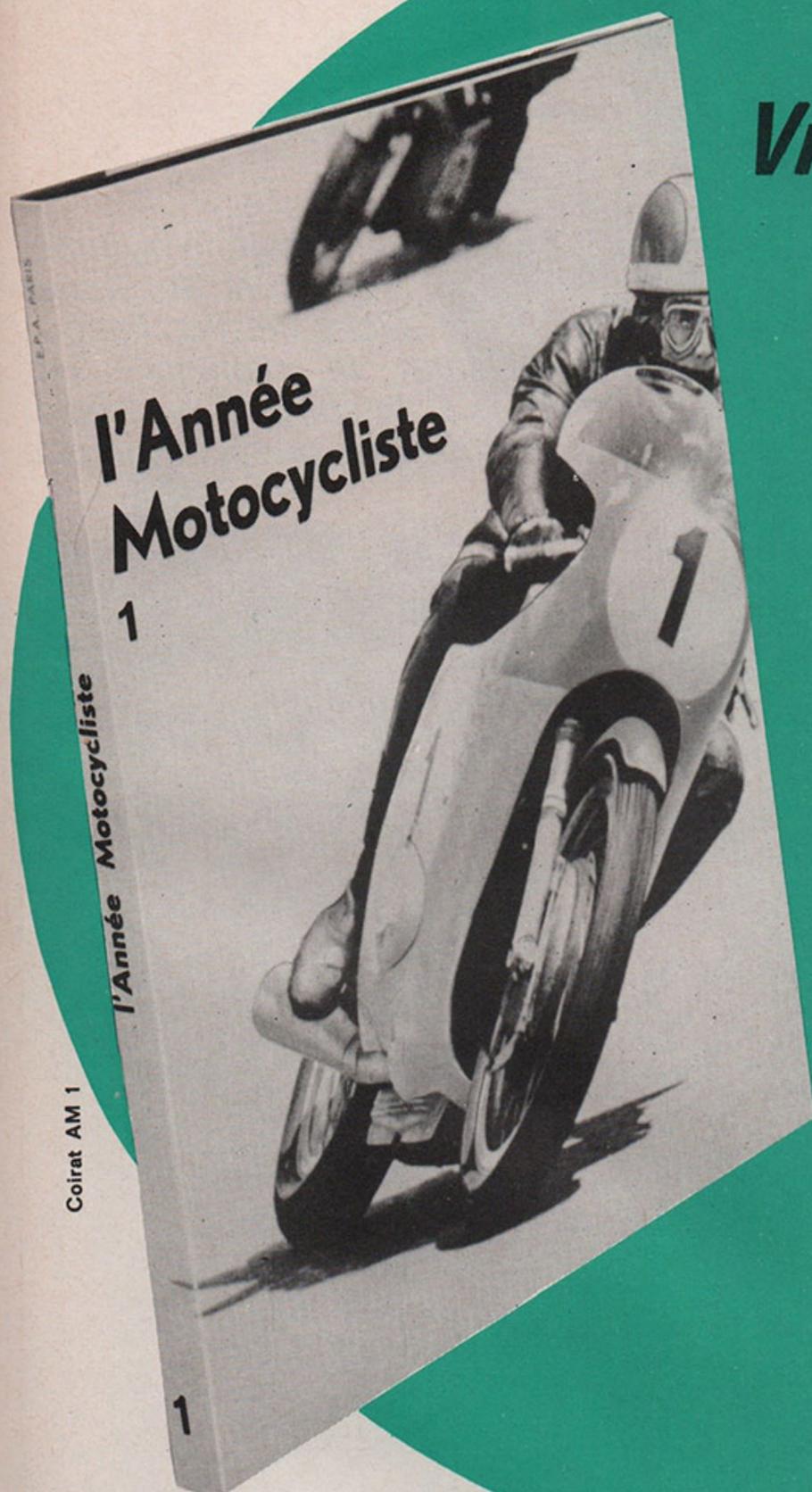
Souplesse excellente
Amortissement excellent
Adhérence très bien
Réaction aux mauvais revêt. très bien

TENUE DE ROUTE

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

DIVERS

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



Vient de paraître

l'année motocycliste

PRESTIGIEUX OUVRAGE DE LUXE

140 PAGES 25 x 32

150 PHOTOS

en noir et couleurs

Reliure pleine toile

Jaquette en
quadrichromie

57^F

- PANORAMA TECHNIQUE DES NOUVEAUTES DE L'ANNEE
- PANORAMA DES EVENEMENTS SPORTIFS
- LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE VITESSE
Tableau global historique - Les Grands Prix - Les moyennes et records de l'année
- LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE MOTO-CROSS
Les Grands Prix du Championnat des 500 CC - Les Grands Prix du Championnat des 250 CC
- LES VEDETTES ET LES CHAMPIONS
- HISTOIRE D'UNE GRANDE MARQUE ...

LIBRAIRIE AUTOMOBILE

83, Rue de Rennes - PARIS 6^e - Tél. 548.15.14

la grande forme...

par C. Lacombe

Le moto-cross est un sport très éprouvant, certainement le plus dur des sports jamais inventés. D'un bout à l'autre d'une course, soit 45 minutes, le poulx bat à plus de 100 avec bien souvent des pointes à 200. Seuls des hommes en parfaite condition physique

et bien entraînés peuvent tenir le rythme, et ceux-là, seulement, sont sûrs de figurer aux places d'honneur. Jacky Vernier, le coureur, et Marcel Seurat, le manager, l'ont compris. Et tout deux se sont sérieusement penchés sur le problème de « la grande forme ».



Joël Queireil, un autre espoir Français



Jacky Vernier est actuellement l'espoir numéro un du moto-cross français. Il a 23 ans et fait du cross depuis quatre ans. Avant, il roulait sur route avec une 350 Jawa mais la vitesse ne l'intéressait pas du tout... Peut-être, cependant, le side-car l'aurait tenté... Puis un jour, à 18 ans, il assista au cross de Sens, ce fut une révélation. Bien entendu, les parents se firent un peu tirer l'oreille, ce sport ne leur plaisait guère. Mais Jacky n'est pas basque pour rien, et lorsqu'il a une idée derrière la tête... Il finit par se faire offrir une vieille 500 Ariel de 1955 et un antique camion P3A Peugeot pour la transporter, le tout pour 1 700 F. Ainsi équipé, Jacky alla tenter sa chance dans le trophée des espoirs où il finit 3^e National.

Puis un jour, alors qu'il était militaire et rentrait chez lui en permission, Jacky trouva (presque) dans ses souliers... une 360 CZ toute neuve, cadeau des parents. Notre jeune crossman eut l'impression de vivre un rêve. Maintenant qu'il a la bonne machine, il lui faut prouver de quoi il est capable. Et il attaque, comme une bête, chute quelquefois, mais obtient aussi des places. En fin de saison, le bilan est positif avec une seconde place au championnat militaire et un droit de passage dans la catégorie « inter ». Pour son avenir, ces résultats ne sont certes pas négligeables, mais le plus important est d'avoir rencontré Marcel Seurat.

L'année suivante, donc en 68, Jacky va au Grand Prix, toujours au guidon de la CZ; il se rend bien compte de son infériorité, et se rabat sur les championnats de France où il finit 5^e des « inter ». 1969, les jours de gloire sont arrivés. Jacky est sacré Champion de France « inter », il finit deux Grands Prix en septième position, et se voit accorder une assistance de l'usine CZ pour cette saison.

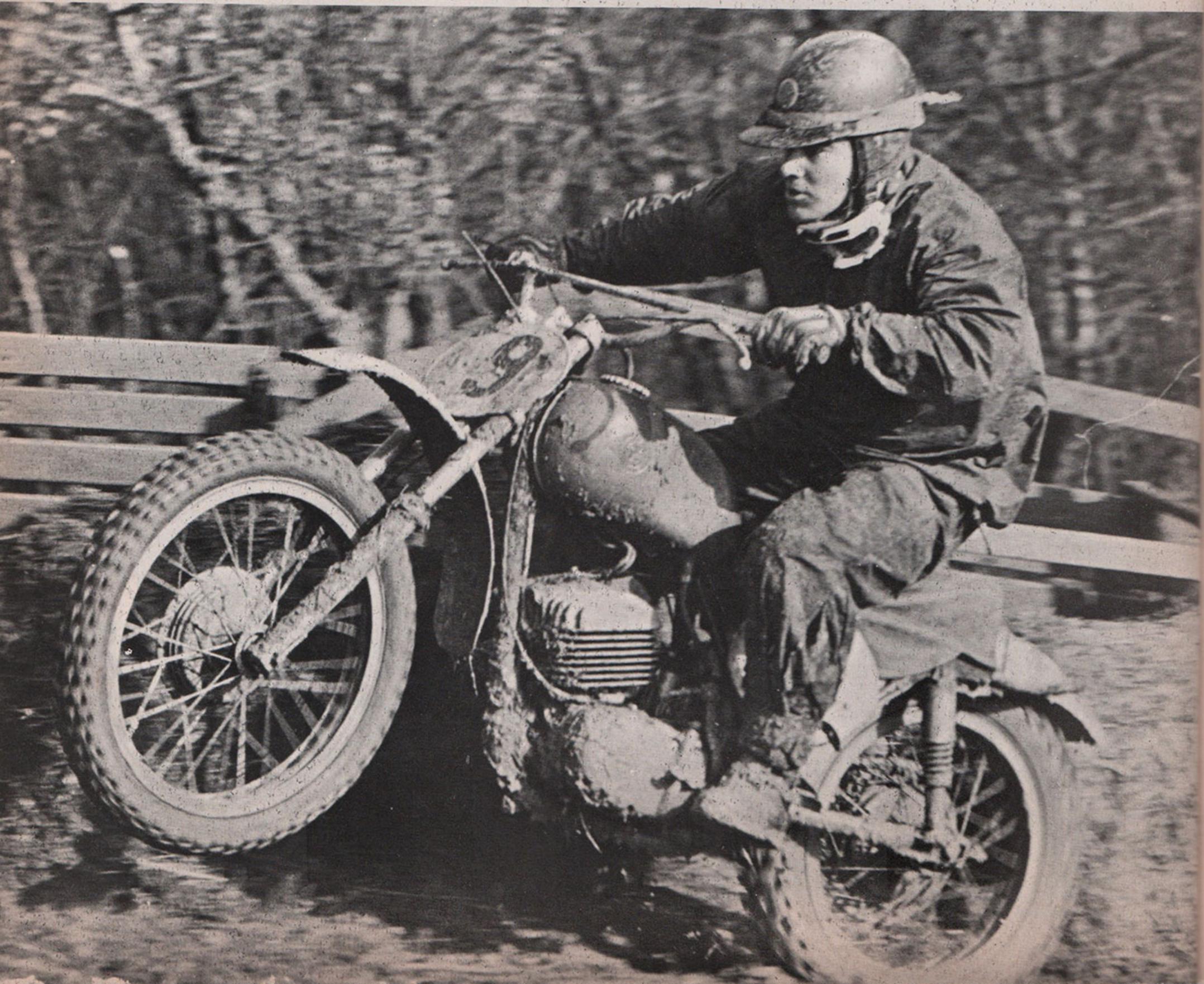
Aujourd'hui, Vernier arrive à un tournant de sa carrière de crossman. Il n'a plus rien à apprendre en France, mais peut accumuler les titres et les plus alléchantes primes de départ dans les cross français. Par ailleurs, il peut aussi se lancer dans le grand bain des championnats du monde et se battre, encore, toujours, pour faire mieux...

La parole est au manager, mais d'abord, qui est-il ce manager ? Marcel Seurat. Grand, fort, ultra-sympathique, âgé de 35 ans et mordu « jusqu'au sang » de moto. Avant de s'intéresser au cross, il faisait de la vitesse et certains se souviennent peut-être du fameux Racing Team Velocette composé de Cogniard, du regretté Vigreux et de Seurat. Puis la vitesse l'ennuya, l'ambiance de camaraderie n'y était pas et Marcel se tourna vers le cross. Il apprit à piloter en cross... par correspondance téléphonique. Ce n'est pas un gag, Marcel téléphonait longuement à son ami Rémy Julienne, l'ex-crossman; maintenant cascadeur bien connu, pour lui demander des conseils sur la conduite en tout terrain. Il lui importait bien peu de devenir un caïd; Marcel voulait juste mesurer d'une façon concrète les difficultés du cross. En 1967, à la Ferté-sous-Jouarre, il remarque un débutant qui « marche comme un avion », il s'agit de Vernier. Depuis, Marcel s'est découvert une vocation de manager, il s'occupe plus particulièrement du poulain Vernier, et ceci d'une façon on ne peut plus désintéressée puisque Seurat importe les Ossa et que Vernier court sur... CZ!

Pour 70, Jacky fera 10 Grands Prix 500 sur 12. (c'est Marcel qui parle) et quelques importantes courses inter à l'étranger. En France, il défendra son titre. Pour mener à bien ce programme, il faut la grande forme et ça, on ne l'obtient pas dans une pochette surprise. Il faut travailler pendant tout l'hiver.



**la
grande
forme...**



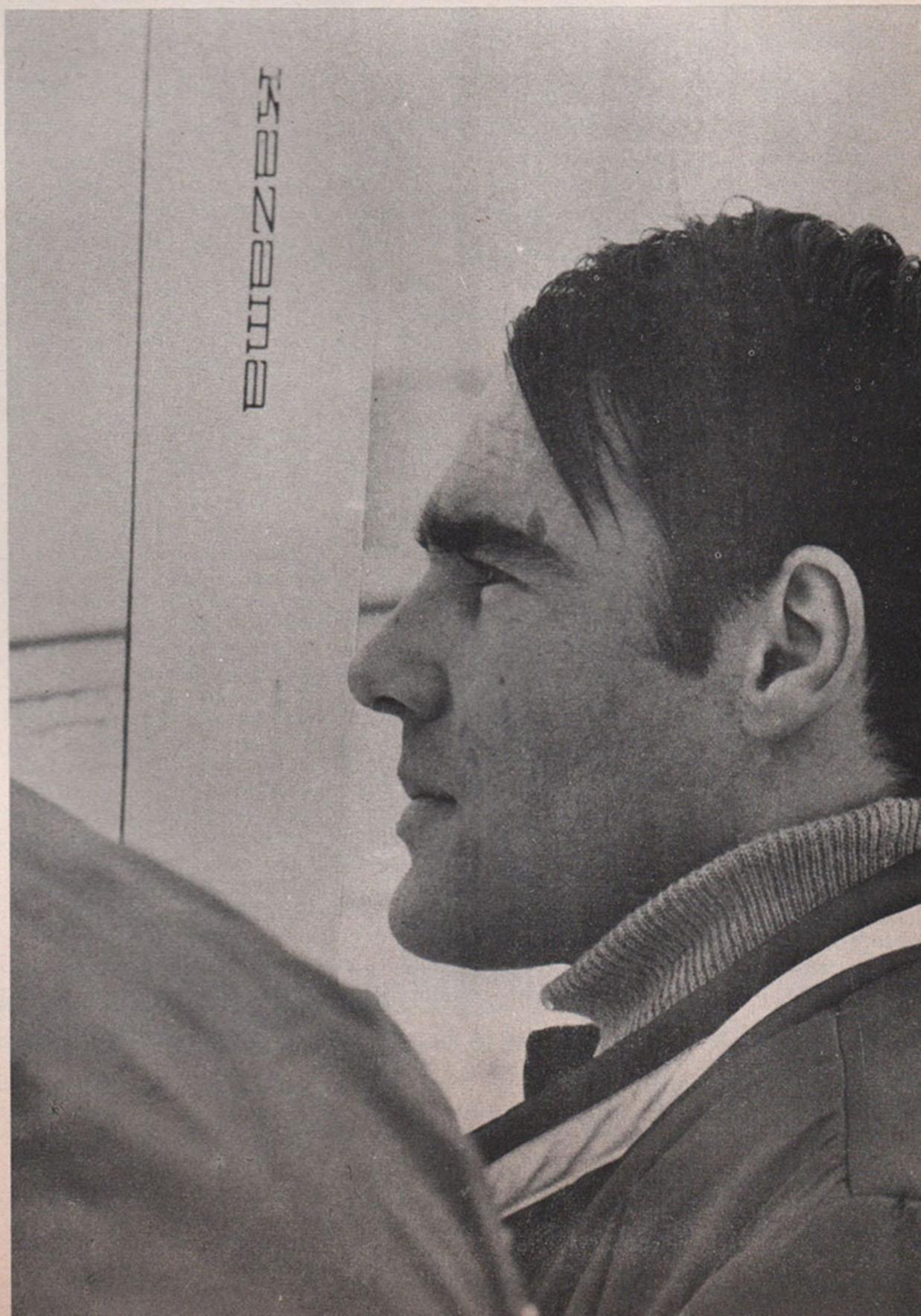
En cross, la forme physique a plus d'importance que le pilotage; bien sûr, il ne s'agit pas de se traîner, mais un excellent pilote qui n'a pas de souffle se fera battre à tous les coups par un moyen qui, lui, est inépuisable, surtout sur des manches de 45 minutes. Le crossman fatigué ne voit plus les embûches du terrain, il n'a plus les réflexes pour les éviter et se fatigue encore davantage au passage des trous et sur les bosses. Au contraire, celui qui reste frais modifiera son pilotage en fonction de l'évolution de l'état de la piste qui varie tout au long de la course. Ainsi, il évitera au maximum les épuisantes inégalités du sol. Jacky est un bon pilote, il a une convenable résistance physique, mais pas encore suffisante pour être dans le coup en Grand Prix. J'entends par là finir régulièrement dans les sept premiers.

Il y a quatre parties du corps à travailler concurremment : les cuisses, les reins, le cœur et les poumons. Pour les cuisses, il faut faire du vélo, 20 minutes à trois quarts d'heure par jour, sur un home-trainer car l'hiver, dehors, le froid diminue la capacité pulmonaire. Toujours pour les cuisses, grimper des escaliers et faire des flexions de jambes avec une haltère sur le dos, et ceci jusqu'à épuisement. Pour le cœur, du saut à la corde et du footing. Pour les poumons, de la gymnastique respiratoire afin d'augmenter la capacité thoracique. Enfin pour les reins, de nombreuses flexions du tronc, et du bûcheronnage; de plus, ce dernier exercice est aussi très bon pour les bras et le souffle. Quinze jours de ski « intensif » complètent le programme de base.

Un problème bien connu des skieurs accable aussi les crossmen, il s'agit de la perte d'acuité visuelle due à la fatigue nerveuse ou physique, on ne sait pas très bien. Pour combattre cela, l'entraînement consiste à jouer au ping-pong ou au tennis, nous verrons le résultat... Jacky ne suit pas de régime diététique particulier, une nourriture saine, pas d'alcool, pas de cigarettes et beaucoup de sommeil, 10 heures par nuit.

Voici, à quelques variantes près, une journée d'entraînement. Lever, 9 h, travail en salle de gymnastique de 10 h à 12 h, repos jusqu'à 15 h, séance de mécanique (très important aussi) de 15 h à 17 h. Ensuite une heure de footing ou de tennis, coucher à 10 h : ceci dure depuis octobre et se prolonge jusqu'en février. Ensuite, l'entraînement physique sera réduit de moitié, mais on commencera celui du pilotage.

Voyez qu'il ne faut pas être fainéant pour être « managé » par Marcel Seurat! Vernier ne s'en plaint pas. C'est un basque, et il a décidé de gagner au moins un Grand Prix, alors... ●





Suite de la page 33

ralentir, passe. La rage au cœur, J.-P. B. repart tout de suite et continue la ronde de plus belle, tandis que Stommelen redémarre aussi, mais va s'arrêter au stand pour vérification.

Au bout d'une heure quinze, ce sont les premiers ravitaillements des 3 litres, la 917 ayant déjà refait le plein depuis longtemps. Les pompes n'étant pas dans les stands, et le changement de pilote ne pouvant s'effectuer qu'à ceux-ci, les substitutions coûtent un double arrêt. Or, si Courage remplace de Adamich et Galli Stommelen, J.-P. B. continue et se retrouve donc avec 30" d'avance sur l'anglais. Cependant, on s'aperçoit que ce dernier attaque avec une verve extraordinaire, et prend d'abord 1", puis 2" et même 3" au tour à Jean-Pierre qui n'a plus son rythme de tout à l'heure. On le croit fatigué, et le sort de la course semble basculer en faveur d'Alfa-Roméo. Redman ramène définitivement au stand une 917 (alors en 4^e position) couverte de poussière et remplie de gravats : il a dû quitter la piste à près de 250 km/h alors que doublant Rey en ligne droite, il s'est fait tasser sur le bas-côté dégagé d'obstacle, mais non compacté, ce qui lui a valu une terrible séance de « saute-mouton » qui s'est miraculeusement terminée sans autres dommages que matériels...

Jean-Pierre résiste à Piers avec l'énergie du désespoir, mais l'écart continue de s'amenuiser. Au 68^e tour (400 km environ) il doit s'incliner et laisser l'Alfa s'échapper. Derrière, Rindt est troisième à un tour, Galli quatrième à deux tours.

Au 78^e passage, J.-P. B. s'arrête pour ravitailler et céder le volant à Pescarolo. Il compte alors 13" de retard sur Courage, qui va lui aussi procéder aux mêmes opérations cinq tours plus tard. L'arrêt de la Matra est horriblement long, les pilotes ont des difficultés avec les ceintures de sécurité; celui de l'Alfa se déroule normalement. Un tour après le départ de De Adamich, Pescarolo compte... 1'12" de retard. Les carottes paraissent cuites, quand, au 90^e tour, De Adamich stoppe avec un moteur ratatouillant : une soupape a lâché, l'Alfa continuera sur sept cylindres, et Pescarolo se retrouve en tête après ce nouveau coup de théâtre.

Mais ce n'est pas fini des émotions, car on s'aperçoit bien vite que le scénario Courage-Beltoise de tout à l'heure est en train de se répéter avec, cette fois, Stommelen et Pescarolo pour acteurs... Le pilote Allemand, qui compte 1'40" de retard, fond littéralement sur Henri à la cadence de 4" à 5" au tour... Les comptes sont vite faits : à ce train là, l'Alfa va gagner. Pescarolo, d'ailleurs, semble mal à l'aise, ses temps sont loin d'atteindre ceux que

Jean-Pierre alignait le matin. C'est normal et explicable, car la piste est maintenant en mauvais état, il fait chaud — ce qui nuit à la carburation — et la tenue de route de la Matra, nous a expliqué J.-P. B. s'est détériorée, au point de devenir très survireuse. Comme en outre, Henri n'a que très peu tourné aux essais, on comprend son désarroi et l'équipe Matra décide de faire repartir Jean-Pierre dès le prochain ravitaillement, contrairement à ce qui était prévu. D'autant que la Matra devra par la suite observer un ravitaillement de plus que ses adversaires... Et puis, nouveau bouleversement dans les prévisions Alfa-Roméo qui semblait en passe de rétablir la situation. Perd soudain tout espoir quand Stommelen stoppe au 107^e tour (650^e km) avec sa suspension arrière cassée, suite probable de son tête à queue du matin. Pescarolo se retrouve en tête, devant Rindt que le Stand Matra pointe dans le même tour, mais que les chronométreurs officiels annoncent compter un tour de retard... Dans le doute, J.-P. B. repart après ravitaillement en attaquant à fond. Rindt ravitaille aussi, et reprend la piste avec 1'20" de retard sur J.-P. Cet écart demeure stable, mais on sait que la Matra devra reprendre 50 litres d'essence, alors que la Porsche ira jusqu'au bout. Rien n'est fait, c'est encore un nouveau suspense qui s'installe, quand Rindt s'arrête en panique quelques secondes pour faire redresser son déflecteur avant-gauche... L'écart remonte alors à 1'43", quand au 150^e tour (900 km) J.-P. B. ravitaille... Il repart avec 38" d'avance, et il les maintiendra jusqu'à la fin, malgré son extrême fatigue que l'on conçoit aisément : il a conduit quelques 750 kilomètres sans arrêter de se défoncer.

Jean-Pierre aura donc été le grand bonhomme de cette course passionnante de bout en bout, et il aura été le grand artisan d'une victoire brillante, mais un peu inattendue de Matra qui avait envoyé en Argentine une voiture solide, magnifiquement préparée, mais un peu dépassée par les nouvelles Alfa-Roméo. Il ne faut pas non plus omettre de signaler que le nouvel associé de la firme française, Goodyear, a joué aussi un rôle important dans ce succès en fournissant des pneus (type Daytona) extrêmement résistants, quoique donnant une excellente adhérence, qui permirent à la Matra de faire toute la course sans changement de pneumatiques, au contraire des Alfa-Roméo et des Porsche équipées par d'autres marques. En somme, l'homogénéité de la petite équipe française, avec sa seule voiture au départ, ajoutée à la grande exhibition d'un Beltoise en super-forme, a mis en échec l'ambitieuse organisation nettement plus pléthorique d'Alfa-Roméo, qui ne démérita cependant pas, bien au contraire.

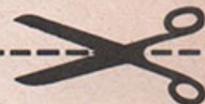
DEUX FOIS 100 MILES : VIVA COURAGE

L'écurie italienne devait d'ailleurs obtenir une nette revanche la semaine suivante. La formule de l'épreuve (deux brèves manches de 160 kilomètres chacune) convenait bien à ses voitures, plus brillantes que la Matra et les 908. D'ailleurs, l'ingénieur Chiti avait fait monter des

moteurs neufs et autorisé ses pilotes à tirer 800 t/m de plus (9.600 au lieu de 8.800 t/m pour les 1.000 kms). Des deux autres sprinters, la 917 avait perdu son dompteur Redman, et Piper n'allait obtenir que le septième temps aux essais, tandis que la Berta LR, très à l'aise, partageait la première ligne avec l'Alfa d'un impérial Courage. Quant au « revenant » Masten Gregory, déchaîné au volant de la Porsche 908 réparée de Brostrom, il s'intercalait entre De Palma et Nanni Galli. Venaient ensuite Beltoise et Laine. De toute évidence, la course allait se jouer entre ces six-là, les autres 908 et les Lola n'étant pas dans le coup.

Au premier passage, la foule se dresse, hystérique : la Berta est en tête. Et tandis que passe le peloton, Piper s'arrête, fourchette de troisième cassée.

Mais Courage n'allait pas, cette fois, laisser s'installer le moindre suspense : dès le second tour, il prend le commandement et, dominant tout le monde de la tête et des épaules, dans un style parfait, il entamait un cavalier seul qui allait enlever toute incertitude quant au sort de cette course. Dans la seconde manche son coéquipier De Adamich allait sagement se contenter, après avoir pris la tête, de vivre sur cette confortable avance pour donner à Alfa-Roméo une victoire sans bavures. La Berta livra une belle bataille, terminant troisième de la première manche bien que De Palma ait été privé de troisième vitesse sur la fin, et ait eu un amortisseur cassé. Dans la seconde manche, Marincovich devait hélas sortir spectaculairement de la route, sans doute à la suite d'une défaillance de la suspension arrière. J.-P. B., qui prit le premier départ, livra une belle bagarre à Laine, Gregory et Galli avant de repartir en tête à queue au même endroit que le dimanche précédent, ce qui le relégua à la cinquième place. Dans la deuxième manche, Pescarolo entièrement retrouvé devait assurer la troisième place derrière Courage et Gregory, ce qui était le maximum qu'il pouvait espérer. Stommelen, lui, devait déchaper, ce qui inquiéta le stand Alfa qui fit ralentir De Adamich, craignant le même incident sur la voiture de tête. Mais le style plus économe du jeune pilote italien lui aurait probablement, de toutes façons, permis d'éviter ce piège. Pour terminer ce reportage un peu inhabituel, je voudrais souligner le bon niveau de tous les pilotes argentins qui ont participé à la Temporada, au volant de voitures qu'ils ne connaissaient pas et qu'ils n'eurent dans l'ensemble que très peu le loisir de conduire aux essais « surveillés » qu'ils furent par les jaloux propriétaires des dits engins. Si ce furent bien sûr Di Palma et Marineovich, les pilotes de la Berta LR, qui se mirent le plus en évidence (le premier nommé en particulier) Copello, Reutemann, Garcia Veiga (qui courait avec Teddy Pilette) et Pairetti se mirent tous très vite dans le coup et malgré l'ambiance latine et l'exubérance de leurs supporters, ne commirent pas d'erreurs. Si l'on ajoute à cette constatation l'organisation très sympathique, le circuit sélectif et sûr, l'enthousiasme du nombreux public, on obtient un tableau plein de vitalité du sport automobile argentin. Fangio peut être content : ils vont fort tous « ses muchachos » ! Et la Temporada 71 s'annonce bien.



**Le meilleur plombier du monde n'y pourra rien.
Tant que votre eau sera calcaire, votre chaudière tombera en panne et les canalisations s'entartretront.**

Je sais que mon plombier fait ce qu'il peut. Je sais bien que mon eau est calcaire, qu'elle entartre mon chauffe-eau et ma machine à laver, et qu'elle dégrade ma chaudière...
J'inscris ici mon Nom _____

D'ailleurs, je suis sûr que mon plombier me conseillerait un adoucisseur d'eau Culligan. Alors, je demande une documentation ou une démonstration sur l'eau adoucie.
_____ mon Adresse _____

_____ mon Téléphone _____ ma Profession _____

Maintenant, j'envoie ce bon à  **Culligan** 4 av. du Pdt. Kennedy, 78-Les Clayes/s/bois.



Grandsire et Herbert Muller: un peu contractés au départ, mais ça s'arrangera...

REGAZZONI, **ROI** **DE LA GLISSE**

Le premier festival de la neige des pilotes de course, organise à Villars-sur-Ollon l'an dernier par l'Office du Tourisme de cette dynamique station suisse et Bernard Cahier, Président de l'Association Internationale de la Presse Sportive Automobile, avec le concours de nombreuses firmes dont Martini, Heuer, Rossignol, Goodyear, etc... avait été remporté par Jacky Ickx.

Clay en plein effort.





Malgré les apparences, c'est Bruce McLaren (N° 24) qui remportera cette série très disputée en coiffant de Adamich sur le poteau, après changement de machine!

Cette manifestation — de bonne humeur — ayant remporté tous les suffrages, a été reconduite cette année par ses promoteurs avec un égal succès. La seule ombre au tableau fut l'absence du précédent vainqueur qui, retenu à Bruxelles, déclara forfait in extremis. Le titre était donc à prendre, les ambitieux nombreux et de qualité pour tenter de s'en emparer : Bruce McLaren d'abord — à tout seigneur tout honneur — mais aussi Clay Regazzoni, Herbert Muller, Rolf Stommelen, Andréa de Adamich, Dick Attwood, Jackie Oliver... Jo Siffert était présent, mais son pied abîmé dans un accident de kart récent l'empêcha de prendre part à la compétition, sinon aux réjouissances. Betty Hill était venue à la place de Graham, autre éclopé provisoire. La France était représentée par Henry Grandsire, Jean-Pierre Jabouille, Patrick Dépailler et François Mazet. Enfin, une forte équipe de directeurs sportifs ou assimilés (Von Hanstein, Henry Taylor, Jochen Neerspach) était résolue à faire voir aux jeunes loups de quel bois se chauffe les « vieilles tiges ».

La formule de l'épreuve se composait d'une course en ski-bobs (disputée en deux manches) et d'une épreuve sur scooters des neiges avec un classement combiné. Les premiers, dessinés, par le Service Compétition de Porsche, les seconds, construits par Ghia-de-Tomaso. Vous voyez que la



Sans entraînement, Mazet a démontré tout de suite beaucoup d'aisance et d'agressivité : voyez comment, ayant perdu son ski-bob, il continue la descente en grand style.

course automobile mène à tout, à condition d'en sortir...

SKI-BOBS : TRIOMPHE SUISSE

Après un entraînement intensif, émaillé de gamelles absolument pharamineuses, tous les coureurs se retrouvaient sous les ordres du starter. Les ski-bobs Porsche étaient superbes,

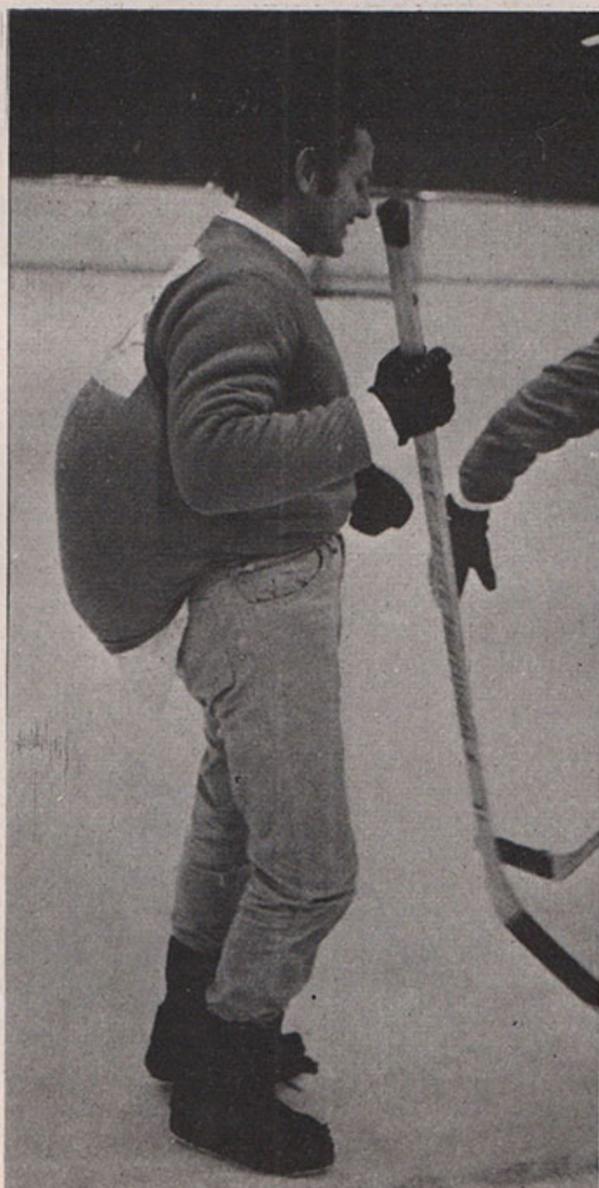
finement carénés bien sûr, suspendus sur deux amortisseurs. Cependant, ils souffraient d'une tendance excessive au sous-virage, selon des avis particulièrement autorisés. Regazzoni nous avait fort impressionné aux essais, et il confirma en course en s'adjugeant le meilleur temps dans un style volontaire, empreint d'une grande audace,



Jo Siffert, Team Manager, et sa "horde sauvage"



En prévision des représailles, Donatella s'était coiffée du casque d'Andréa de Adamich. Téméraire et galant de surcroît, J.P. Jabouille avait prêté le sien à Christiane Sallès, femme du P.R. de Martini.



Bruce McLaren avait pris quelques précautions bien rembourrées pour affronter la terrible équipe des journalistes au hockey.

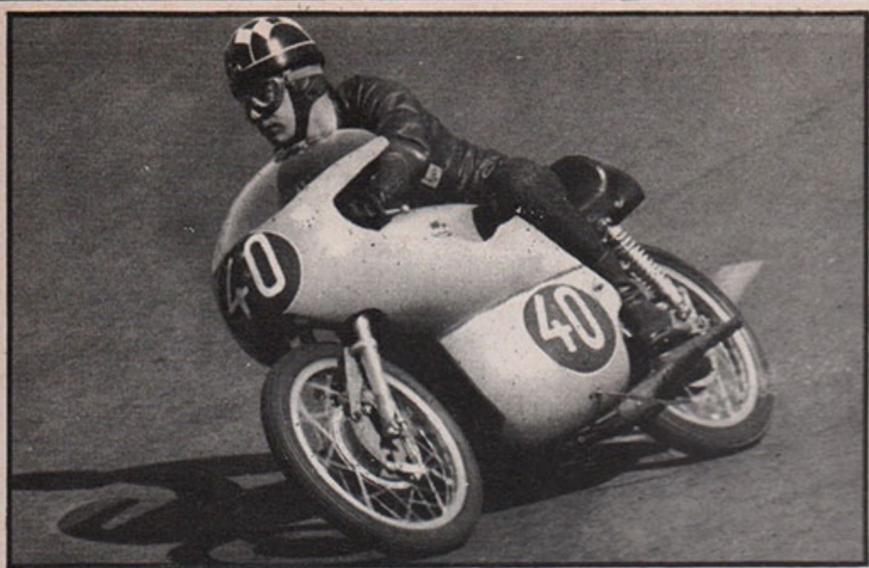
mais très sûr. Le départ était diabolique, dans une pente vertigineuse coupée d'une porte traîtresse à 120, qui fut en particulier fatale à Depailler, Mazet (voir photo) Oliver et d'autres. Le grand shuss mit un terme abrupt aux espoirs de Sir John Whitmore. Muller et Spoerri (l'ex-coéquipier du D.S. Porsche Rico Steinemann), en s'assurant les places d'honneur, complétant le triomphe suisse dans cette épreuve. Depailler en était la lanterne rouge (de honte), ne pouvant terminer aucune des deux manches...

SCOOTERS : LA REVANCHE DE GRANDSIRE

Le spectacle attendu fut, il faut bien le dire, quelque peu gâché par la piètre mise au point et la trop faible puissance des scooters Ghia. L'un d'entre eux, cependant était nettement plus rapide que les autres, et les pilotes rivalisèrent d'astuce, firent assaut de franche hypocrisie, voire de totale sournoiserie pour se le faire attribuer. On s'en était aperçu dès la première série éliminatoire au cours de laquelle Mazet, au guidon de cet engin, avait remonté tous ses concurrents et gagné haut la main après s'être trompé de parcours, et alors que le circuit mesurait moins de 3 km... Les autres poussaient désespérément dans la montée, tandis que François les doublait en faisant mine d'être préoccupé par le choix de sa ligne...

Heureusement, la finale allait être autrement spectaculaire, grâce à l'utilisation de scooter Yamaha 350cc deux carbus qui, eux, crachaient le feu. Au point que personne n'osait « ouvrir » à fond, de peur d'être proprement éjecté par ce pur-sang des neiges au tempérament ultra-nerveux. C'est ainsi qu'Henry Grandsire sortit de la piste pour avoir mis trop de chevaux à la réception d'une bosse. Il put heureusement conserver le contrôle de la situation, en coupant un peu un virage par la même occasion, et coiffer Regazzoni sur le poteau. Du beau travail...

Au combiné, Clay remportait ce second Festival de la Neige, qui se termina naturellement par une énorme bataille de boules de neige (dans le meilleur des cas), de tubes de lait (suisse) et, plus généralement, de tous projectiles tombant à portée de la main. Il est bon que les saines traditions se perpétuent, et si, lors de la distribution des prix, nous avons applaudi les vainqueurs des courses avec enthousiasme, nous avons regretté qu'une distinction spéciale ne vienne pas récompenser le plus chahuteur du week-end : nous aurions alors élu (à l'unanimité) et acclamé (sans réserve) Donatella, la charmante compagne d'Andra de Adamich. Méfiez-vous des blonds démons à l'air si candide et si doux...



en compétition,
à la ville...

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

*Le Guide indispensable
du pratiquant et du fanatique*

**La 22^e Édition du
CARNET de BORD-AGENDA
A G A C I
vient de paraître**

Il est disponible dès maintenant aux bureaux de
l'A. G. A. C. I., 212, bd Peireire, Paris 17^e, pour 12 F.
On peut vous l'expédier par poste. Franco de port
et recommandé pour 15 F.

Découpez ou recopiez ce bon de commande qui vous
donne un droit de priorité.

NOM _____
(en capitales)
Prénom _____
N° _____
Ville _____ Dépt. _____

Choix des couleurs : (Mettez une croix dans la case correspondante.)
 Rouge. Gold. Noir. Bleu.
Ci-joint règlement de 15 F par :
 Mandat. C. C. P. 3 volets. Chèque Bancaire.
à l'ordre de l'A. G. A. C. I. pour envoi recommandé.

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

**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.**

DU
15 FÉVRIER
AU
15 MARS

24 HEURES DE DAYTONA :
PORSCHÉ-WYER DEJA

L'association Porsche-Wyer-Gulf en sport-prototype semble vouloir être en 70 aussi heureuse que le fut en 69, et en FI, celle formée par l'équipe Matra-Tyrrell-Elf. Rodriguez et Kinnunen ont en effet remporté haut la main la première épreuve comptant pour le championnat du monde des constructeurs, au volant de la 917 dirigée de main de maître par John Wyer qui n'a pas raté son entrée. D'autant moins que l'autre voiture de l'équipe, conduite par Siffert-Redman, l'équipage-roi de la saison dernière, termine seconde (après bien des ennuis) devant l'unique rescapée des cinq Ferrari 512 engagées, celle que se partagèrent Andretti, Merzario et Ickx. Les voitures italiennes furent accablées par des ennuis de pneus, de suspensions et de carrosserie, et si elles s'avèrent presque aussi rapides que les 917, elles accusèrent le retard qu'elles comptent sur leurs rivales sur le plan mise au point. Mais leurs possibilités sont grandes, et nous aurons du spectacle dans les grandes courses d'endurance cette saison. Matra, malgré ses deux 650 3 litres conduites avec beaucoup de verve par Beltoise, Pescarolo, et le nouvel équipage Brabham-Cevert, n'a pu se mêler à cette lutte de titans en raison de la déféction d'une série de linguets de distributeurs, qui cassèrent tous les uns après les autres, ainsi que de la défaillance du démarreur de la voiture de Brabham-Cevert qui provoqua un arrêt de plus de deux heures au stand alors que la Matra était parvenue à se hisser jusqu'à la 3^e place.

500 KAWASAKI RACER

Un quarantaine de 500 3 cylindres compétition-client sont en construction au Japon. Mais d'ores et déjà il en existe quelques exemplaires finis. La partie cycle est grandement modifiée par rapport à celle d'origine. Le cadre est toujours à double berceau, mais « emprisonne » plus étroitement le moteur. Un énorme double-diamètre came de 250 mm de diamètre assure le freinage de l'avant. Le moteur, lui, a été travaillé pour sortir 75 cv à 9000 t/mn, la boîte reste à 5 vitesses mais l'allumage est un classique batterie bobine. Poids total de la machine : environ 150 kg. Vitesse : plus de 240 km/h. Trois ou quatre de ces fantastiques 500 devraient arriver incessamment en France. Deux sont déjà vendues; la première à Eric Offenstadt qui semble bien décidé à remettre « ça » en moto. La seconde est pour Michel Betemps, vainqueur des 250 au Bol d'Or... Une autre sera prêtée par l'importateur... peut-être à Christian Ravel.

CHAMPION ACTUALITÉS

Trois Yamaha TD2 semblables à celle que pilotait Auréal la saison passée ont été vendues en France pour la somme « modique » de 13000 Francs. Les heureux propriétaires de ces engins qui font d'ores et déjà figure d'épouvantails en 250cc sont MM. Latouche, Tchernine et notre confrère Ch. Bourgeois.

LA F3 1970 EN FRANCE

Mazet (chez Rodney Bloor avec une Brabham), Jabouille (peut-être chez Pygme), et Potocki (sur une Lotus, très probablement) gravissent un échelon et passent en F2.

DAYTONA 70

Le 15 Mars prochain, en Floride, à Daytona exactement, auront lieu les plus célèbres courses de vitesse moto des U.S.A. : Les 100 et 200 Miles de Daytona. Les 100 Miles sont une course de 250 cc, où Yamaha part favori avec comme outsider Suzuki. Les 200 Miles, eux, accueillent les grosses cylindrées jusqu'à 750cc. La victoire est à la portée de 7 marques. Harley Davidson aligne des 750 à soupapes en tête et non plus latérales. Triumph et BSA s'ils ne sont pas représentés officiellement, auront tout de même sur la ligne de départ quelques 3 cylindres méchamment préparés. Kawasaki vient avec ses 500 racer. Suzuki a sérieusement gonflé quelques 500 twin. Les 350 Yamaha ont toutes leurs chances. Enfin Honda enverrait des 750, 4 cylindres identiques ou encore plus puissantes que celles du Bol d'Or. Une épreuve à suivre de près.

DES NOUVELLES D'URS.

La marque d'Helmut Fath va tout faire pour s'octroyer un nouveau titre de Champion du Monde. Non seulement, le pilote constructeur s'alignera dans toutes les épreuves de la catégorie side-car, mais encore, il y aura deux URS en 500cc solo. Ces machines seront pilotées par Karl Hoppe et par Ferdinand Kaczor qui détient toujours le record du tour de la catégorie au Nurburgring. De belles bourres à attendre là aussi...

A NE PAS MANQUER :

L'exposition Bolide Design qui a été inaugurée le 30 Janvier, au Musée des Arts Décoratifs, 107 rue de Rivoli. Trente sept voitures de course sont présentées ainsi que des moteurs et un magnifique châssis de Maserati Birdcage. Vous pourrez admirer la Jamais Contente de Jenatton, une magnifique Alfa Disco Volante, la monoplace Lancia de

FI 70 : LE POINT

La saison des Grands Prix commençant le 7 Mars à Kyalami (Afrique du Sud), on peut maintenant dresser avec quasi-certitude la liste des participants au Championnat du Monde des Conducteurs.
Matra : deux nouvelles MS 120 pour Beltoise et Pescarolo.
Ferrari : deux nouvelles 312 B pour Ickx et un pilote à choisir entre Giunti, Schetty et Regazzoni.
De Tomaso-Ford : Courage.
B.R.M. : Rodriguez et Oliver.

March Ford : trois 701 pour Amon, Siffert et Andretti occasionnellement

Brabham Ford : deux nouvelles BT 33 pour Brabham et Stommelen
Mc Laren Ford : deux nouvelles M 14 A pour Hulme et Mc Laren
Lotus Ford : une nouvelle 72 pour Rindt
Team Surtees : une Mc Laren Ford M 7A pour Surtees

De Adamich : une Mc Laren-Alfa pour de Adamich

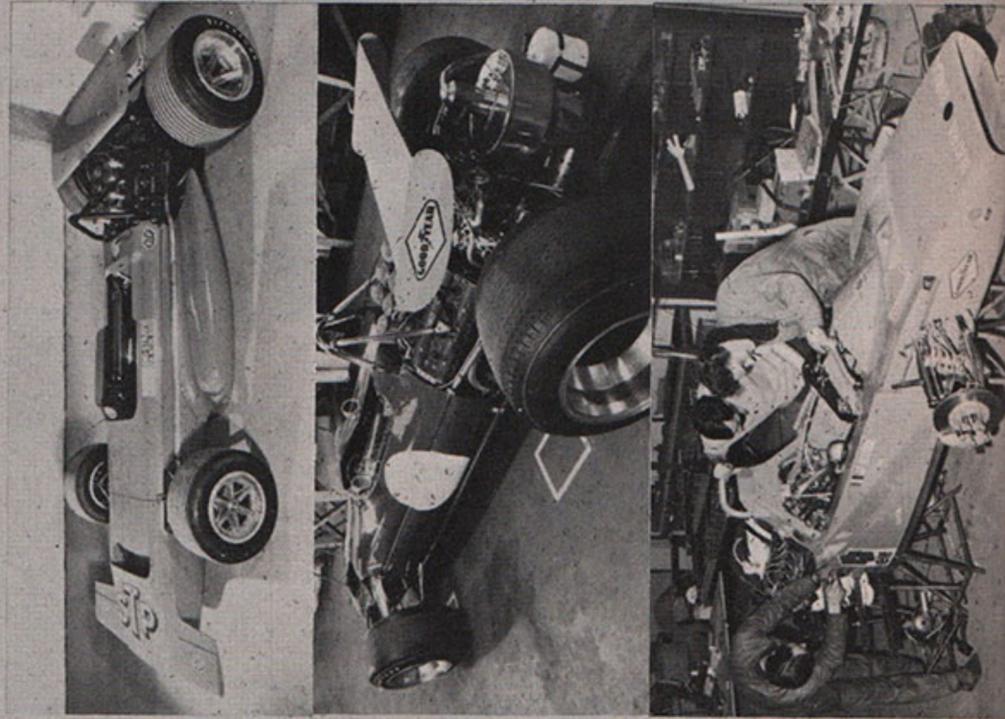
Rob Walker : une Lotus Ford 72 pour Graham Hill

March-Tyrrell : deux 701 Ford pour Stewart et Servoz Gavin

A cette liste de « réguliers » pourraient se joindre Wissell et Gethin chez Mc Laren, Moser, Bonnier.

Voici trois des nouvelles FI 1970 : de haut en bas, la mystérieuse March 701 dont cinq, et peut être six exemplaires (avec Peterson) seront en piste. Les réservoirs latéraux carénés et les grands déflecteurs avant faisant partie du museau sont caractéristiques.

La Brabham BT 33 est très classique, FI monocoque de la marque : elle est toute petite. La Matra MS 120 en revanche a un empatement et des voies accrues par rapport à la MS 80 : la carrosserie a été très étudiée aérodynamiquement.



LA
REVUE A
300 A
L'HEURE

Champion

ACTUALITÉS



*Très en forme
et en parfaite décontraction,
Don Smith*

*Rayer en pleine action
grimace sous l'effort*



au quart du premier tour, Miller avait déjà l'avantage sans aucune pénalité, devançant Vesterinen, Bjork, Harris, Smith et Telling avec un seul petit point. Puis un autre groupe de quatre non-stops attendait les pilotes à Mario-mont. Au terme de ces nouvelles difficultés, la hiérarchie établie au départ se trouvait quelque peu bousculée : Miller avec 3 (zone 7) était à égalité avec Harris et Vesterinen devant Smith, B. Sellman, Bjork, 4 points, les meilleurs belges Lejeune et Wiertz venant ensuite avec 6 points. Et les trialistes repartaient dans la nature passant par Hallen (six zones), par Royompré (cinq zones) pour aboutir à Hévremont, avant-dernière phase du parcours de soixante kilomètres à parcourir deux fois. A ce lieu-dit, juste à côté de Stembert, les organisateurs avaient trouvé un site merveilleux qu'ils surent exploiter au maximum. La première section proposée consistait en une montée ardue sur une petite crête parsemée de rochers de différentes grosseurs et qui mirent l'équilibre des concurrents à dure épreuve. Seuls passèrent sans faute le finlandais Vesterinen, le suédois Lars Sellman et les anglais Farley et Harris. La deuxième section de ce groupe de non-stop portait le numéro 17, et était aussi délicate à négocier que la précédente. Elle s'amorçait par une descente abrupte, continuait par un virage en devers autour de rochers, pour se terminer par une marche de roc assez gigantesque sur laquelle les fautes furent légions. Ici, trois pilotes tirèrent leur épingle du jeu sans poser pied, soit Farley, Telling et Gigot, tous sur Montesa. Ce qui fait qu'à trois zones de la fin de la première boucle, le classement s'établissait comme suit : Smith et Miller avec 7, Telling 11, Harris et Benny Sellman 13, Marcel Wiertz 14, Lejeune 15, Farley 16, Vanstenagen et Gigot 18...

Le groupe de non-stop sis à Bilstain n'allait que peu faire évoluer ce classement et les trialistes repartaient, après ravitaillement, pour la seconde boucle.

Au début de ce tour, la Belgique allait perdre un de ses meilleurs éléments, Vanstenagen, qui disparaissait victime de successifs ennuis de bougie et d'un choc avant faussant légèrement sa fourche. Quant à la pauvre France, elle avait déjà perdu toute chance de se classer par équipe ayant perdu ses deux hommes de complément. Aux trois quarts du parcours, Smith alignant une impressionnante série de sans faute et affichant une forme quasi olympique n'avait perdu que neuf points. Aussi se permettait-il, Craven au bec, de devancer de deux points Sammy Miller lui-même. Telling, troisième, essayait de limiter les dégâts et figurait à sept points, tout comme Benny Sellman quatrième à onze points...

Mais Don Smith n'allait pas infliger de défaite au grand Sammy, le trialiste de génie. En trois zones, il allait perdre bêtement onze points, et c'en était fait de ses chances de victoire. De plus, cette succession de petites erreurs permettait à Telling, auteur d'une très bonne fin de course, de lui souffler une seconde place que le très populaire britannique avait pourtant mérité. Benny Sellman, le plus adroit des audacieux suédois, se classait quatrième et premier des « non britons » devant Lejeune qui perdait le troisième accessit pour retard. Il est d'ailleurs significatif de noter que les nordiques furent les seuls avec Puttemans à terminer dans les délais et à ne pas subir de pénalités de retard. Rayner, meilleur Français, réussissait à prendre une méritoire quinzième place alors que, de toute évidence notre champion de France ne paraissait pas au mieux de sa forme. Au classement internationaux, bien entendu, et comme toujours (ou presque!), la Grande-Bretagne (Miller, Telling, Smith) l'emportait devant la Belgique (Lejeune, Wiertz et Gigot) et la Suède (Bjork, B. et L. Sellman). Au classement intermarques, Montesa battait Bultaco, les deux marques espagnoles étant du reste seules en lice.

Quant au championnat d'Europe, il semble d'ores et déjà devoir revenir à Sammy Miller qui est bien actuellement le meilleur trialiste. N'est-ce pas, messieurs les Américains, qui lui offrez des ponts d'or pour venir faire des démonstrations aux beaux jours ?

dictionnaire du sport automobile

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

Lurani comte Giovanni

Fut un des coureurs amateurs par excellence, qui conduisit très souvent des Alfa Roméo sport à compresseur de 1.500 cc et 1.700 cc. Puis, achetant une monoplace 1.500 cc Maserati, il anima de 1934 à la guerre, sa catégorie. Après guerre, il recourut sur diverses voitures avant que de se retirer pour s'occuper du sport automobile dont il est, en Italie, un des personnages influents. Il collectionne également les belles voitures de sport.

Majola

Petite firme française née au début du siècle pour laquelle l'ingénieur Doutrier avait dessiné un moteur très avancé pour l'époque. Il s'agissait d'un 1400 cc, quatre cylindres à un arbre à cames en tête commandé par chaîne et culasse en bronze hémisphérique. Avec cette mécanique furent préparées quelques voitures de course pour la Coupe de l'Auto 1914 qui n'eut pas lieu. L'on revit les voitures au Grand Prix du Mans en 1920 où, bien que barrées par les Bugatti, elles firent étalage de certaines qualités. Puis, de 1921 à 1927, date de l'extinction de la firme, il ne fut produit que quelques vilains torpédos à roues pleines d'allure très commerciale et qui, bien curieusement, étaient toujours équipés du joli moteur.

Major

Née en 1920, cette marque est l'une des nombreuses créations de l'ingénieur Violet. Il s'agissait de bicylindres deux temps à chambre commune, qui marchaient fort bien. Leur constructeur le prouva du reste en remportant au Mans le Grand Prix des Cyclecars en catégorie 1100 cc. Les mêmes voitures coururent également avec des moteurs dont la cylindrée avait été portée à 1400 cc. Mais la fabrication cessa dès 1924. Il est à noter également que les voitures Mourre étaient exactement semblables aux Major.

Le Mans

Le circuit du Mans est intimement lié à la grande course qui s'y déroule chaque

année: les 24 Heures. La première édition eut lieu en 1923 sur des routes pas même goudronnées, et sur un circuit qui n'avait pas tout à fait le même tracé que de nos jours. A l'époque, les voitures n'empruntaient pas la courbe Dunlop après le passage devant les tribunes, mais tournaient à gauche vers la ville, pour rejoindre la route de Tours en un virage en épingle à cheveux, le virage de Pontlieue. Les premiers vainqueurs, Lagache et Léonard, gagnèrent à 92 de moyenne sur une énorme Chenard et Walcker, le record du tour revenant à Clément sur Bentley à 107,328 km/h. Cette course qui déplace énormément de monde jouit d'un très grand prestige, et elle peut être considérée comme la plus grande course d'endurance au monde.

Le Palmarès:

1923 - Lagache et Léonard sur Chenard et Walcker à 92,064 km/h
1924 - Duff et Clément sur Bentley à 86,555 km/h
1925 - De Courcelles et Rossignol sur la Lorraine à 93,082 km/h
1926 - Bloch et Rossignol sur la Lorraine à 106,350 km/h
1927 - Benjafield et Davis sur Bentley à 98,740 km/h
1928 - Barnato et Rubin sur Bentley à 111,229 km/h
1929 - Barnato et Birkin sur Bentley à 118,492 km/h
1930 - Barnato et Kidston sur Bentley à 122,111 km/h
1931 - Howe et Birkin sur Alfa Roméo à 125,735 km/h
1932 - Sommer et Chinetti sur Alfa Roméo à 123,084 km/h
1933 - Nuvolari et Sommer sur Alfa Roméo à 131,001 km/h
1934 - Chinetti et Etancelin sur Alfa Roméo à 120,289 km/h
1935 - Hindmarsh et Fontès sur Lagonda à 125,283 km/h
1937 - Wimille et Benoist sur Bugatti à 136,997 km/h

1938 - Chaboud et Tremoulet sur Delahaye à 132,539 km/h

1939 - Wimille et Veyron sur Bugatti à 139,781 km/h

De 1939 à 1949, pour les raisons que vous savez, l'épreuve n'eut pas lieu.

1949 - Chinetti et Selsdon sur Ferrari à 132,420 km/h

1950 - Rosier et Rosier sur Talbot à 144,380 km/h

1951 - Walker et Whitehead sur Jaguar à 150,466 km/h

1952 - Lang et Riess sur Mercedes à 155,575 km/h

1953 - Rolt et Hamilton sur Jaguar à 170,336 km/h

1954 - Gonzales et Trintignant sur Ferrari à 169,215 km/h

1955 - Hawthorn et Bueb sur Jaguar à 172,308 km/h

1956 - Flockhart et Sanderson sur Jaguar à 168,122 km/h

1957 - Flockhart et Bueb sur Jaguar à 183,217 km/h

1958 - Phil Hill et Gendebien sur Ferrari à 170,914 km/h

1959 - Salvadori et Shelby sur Aston-Martin à 181,163 km/h

1960 - Gendebien et Frère sur Ferrari à 175,730 km/h

1961 - Gendebien et Phil Hill sur Ferrari à 186,527 km/h

1962 - Phil Hill et Gendebien sur Ferrari à 185,469 km/h

1963 - Scarfiotti et Bandini sur Ferrari à 190,072 km/h

1964 - Guichet et Vaccarella sur Ferrari à 195,638 km/h

1965 - Gregory et Rindt sur Ferrari à 194,880 km/h

1966 - Amon et McLaren sur Ford à 201,196 km/h

1967 - Gurney et Foyt sur Ford à 218,038 km/h

1968 - Rodriguez et Bianchi sur Ford à 185,536 km/h

1969 - Ickx et Oliver sur Ford à 208,250 km/h

MODELISME

Ce mois-ci, nous avons sélectionné pour vous, deux maquettes à construire, toutes les deux véritablement fantastiques de précision. Il s'agit de la « Ferrari 330 P4 » de Heller au 1/24^e et de la superbe « Harley Davidson Police Bike » réalisée par Revell au 1/8^e. Puis, ne voulant pas léser les toujours fanatiques de 1/43^e nous avons ajouté à notre sélection la Ferrari Can-Am Mebetoys, la Ford Capri Dinky Toys G.B. et la Triumph TR5 Norev.

FERRARI 330 P4 HELLER

La saison de courses 67 avait été en Sport Proto, le théâtre de luttes mémorables entre les Ferrari et les Ford. I.M.C. nous avait fort heureusement rendu la MK IV et nous attendions sa rivale. Elle est maintenant arrivée, sortie tout droit des cartons du styliste Ph. de Lespinay qui a su donner à Heller un souffle nouveau. La marque française nous fait maintenant réellement plaisir à chaque sortie de voitures de compétition. Celle-ci, bien montée, est belle à contempler comme la vraie de qui elle a gardé une certaine agressivité... Le montage de la réplique est excellent, et elle s'assemble beaucoup plus facilement que les précédentes réalisations de la firme. L'ajustage des glaces est tout bonnement sensationnel. Les détails mécaniques sont assez fidèles quoique peu fouillés. A noter au chapitre des satisfactions, les roues criantes de vérité chaussées de vrais pneus Firestone, et un tableau de bord quasi parfait. A celui des erreurs, celle, légère, d'avoir teinté dans la masse les échappements en rouge alors qu'il faut les peindre en blanc (le blanc prend mal sur le rouge) et les toujours aussi mauvaises décalcomanies qui gâchent toujours une partie de l'agrément que l'on peut avoir à décorer cette jolie voiture. Prix : 30 F.

HARLEY DAVIDSON POLICE BIKE REVELL

Une Electra Glide, même de police, reste une fabuleuse machine. Elle reste l'Harley Davidson, moto à part, celle que l'on aime ou que l'on déteste, mais qui ne laisse jamais indifférent. Or, celle de Revell ne pourra qu'enthousiasmer. Très réussie, cette Electra Glide traitée police, est vivante, une fois montée et bien peinte. Les pièces sont livrées en noir et chrome, elles sont exemptes de bavures et assez faciles à assembler. Les parties mécaniques, surtout, sont parfaites et le luxe des détails est inouï : toutes les canalisations, tous les câbles sont là. Il ne manque rien. Aussi, le prix de 47 F. 50 auquel est proposé cette maquette, est-il parfaitement justifié. Cette Harley ne décevra pas, elle devrait obtenir un franc succès.

FERRARI CAN-AM MEBETOYS

En regardant cette miniature, on est à première vue déçu. On a la fâcheuse impression que tout cloche, que les proportions

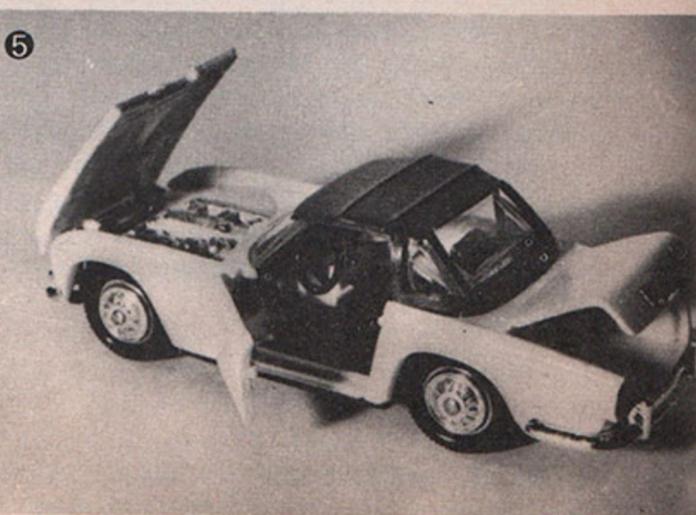
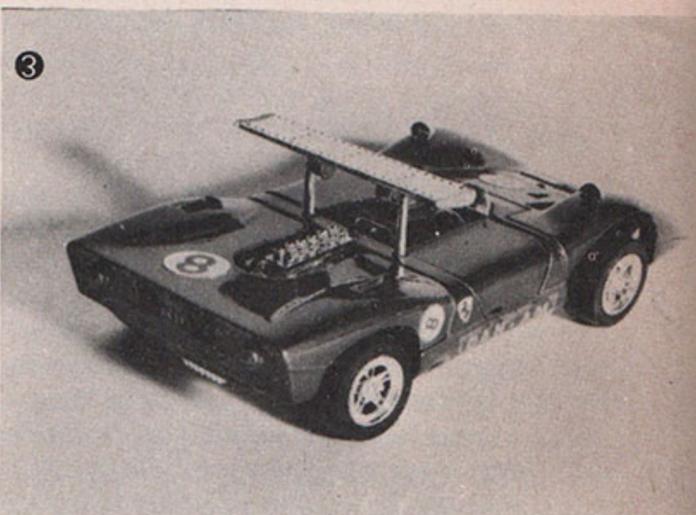
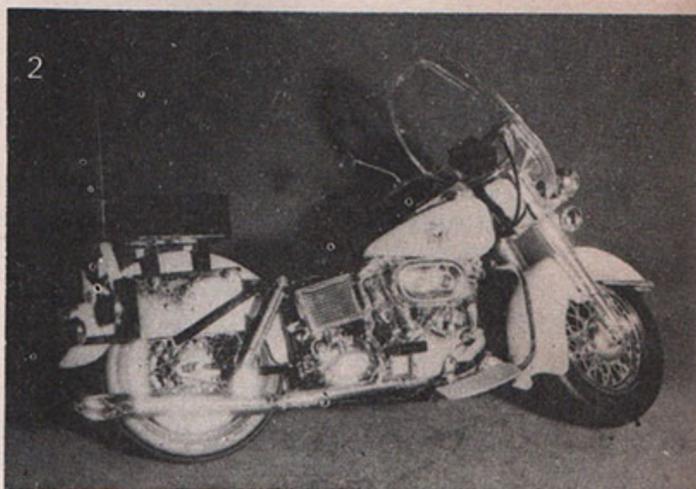
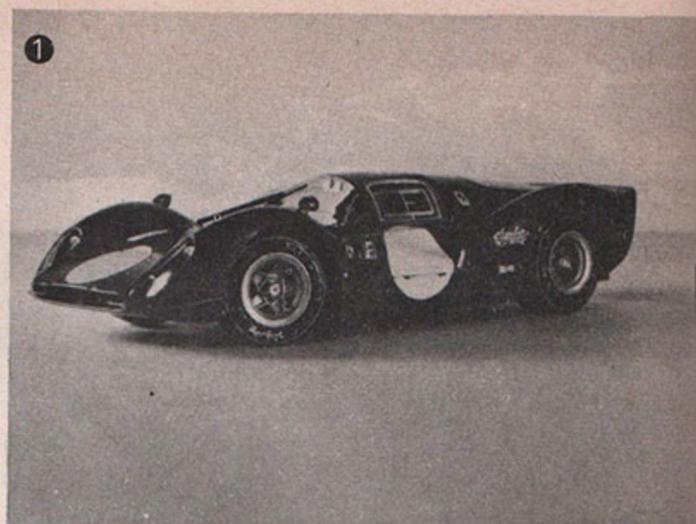
sont fausses et que ce que l'on nous présente comme une fille de Maranello, n'est qu'une mauvaise réplique d'une bi-place imaginaire. Et, en fait, en y regardant mieux, elle n'est pas « si moche que cela ». Ce qui hérisse l'amateur, c'est la couleur de cette voiture : le rouge Ferrari n'a jamais été un bordeaux métallisé. Ce qui choque le spécialiste, c'est la platitude de l'arrière : la Can-Am ne tenait tout de même pas du fer à repasser!... Ce qui gêne le professionnel, c'est le manque de galbe autour du poste de pilotage. Mais à côté de cela, la silhouette générale de l'auto est bien rendue, le radiateur avant est parfait, les roues sont bonnes, le positionnement de l'aileron est exact... Du bon et du moins bon pour 14 F., avec l'attrait de la nouveauté, celui de la première barquette Can-Am.

FORD CAPRI DINKY TOYS G.B.

Cultiver son gazon, jouer au cricket, ou boire du thé toutes les quatre heures, après tout ce n'est pas grave, c'est une certaine mauvaise manière de vivre. Mais présenter à la vente une miniature d'un violet parme métallisé avec un intérieur canari à peine soutenu, si cela peut plaire outre Manche, pour des gens défenseurs de ce que l'on appelle le bon goût français, cela paraîtra curieux. Et il est vraiment dommage que cette Capri d'excellente facture soit affligée d'une robe anglaise. Nous l'aurions préférée dans une autre teinte, elle aurait eu plus d'atouts. De la maquette elle-même, il n'y a rien à redire. Elle est d'une juste sobriété et le seul détail qui vaille la peine d'être remarqué réside dans les montants de portières réalisées en semblant de chrome. Jolie réalisation. Bel effet. Cette Capri vaut bien ses 13 F. malgré sa voie très étroite, trop étroite si on la regarde plein face ou plein arrière.

TRIUMPH TR 5 NOREV

La marque française qui traite en plastique le maquettisme vient de présenter la Triumph TR5. C'est la première fois que cette production de Coventry descend dans le monde du 1/43^e et force est de reconnaître que cette première est une réussite. Présentée en décapotable elle est assez juste de forme, mais manque un peu de précision. La capote, qui est à l'origine montée, se retire facilement sur un intérieur traité à la spartiate. Mais, il ne faut pas être plus royaliste que le roi, cette Triumph ne coûte que 3 F. 50...



DRAGSTERS GO!

SUITE DE LA PAGE 27

il correspond à 165 km/h au bout de 2,5 secondes et encore à près de 100 à l'heure sur la ligne d'arrivée. Vous imaginez facilement que garder un tel engin en ligne droite n'est pas à la portée de tout le monde : en drag, quand vous roulez à 130, les roues tournent comme si vous alliez à près de 300; et quand vous êtes à 300, les roues, elles, sont à 400...

Et pourtant, théoriquement le pilotage est simple, bien que le compresseur empêche pratiquement de voir devant soi. Le drag est démarré à la poussette par une voiture, le pilote embraye doucement et laisse monter la pression d'huile à la valeur idoine (c'est le seul cadran du tableau de bord). Il branche alors la magnéto et cela doit démarrer. Le ralenti est, disons cahotique.

Attention à ne pas encrasser les bougies. On approche de la ligne, les roues avant dans le faisceau des cellules. 5, 4, 3, le régime monte, 2, 1; vert, c'est parti, double nuage de fumée. Attention alors à ne pas décoller les roues avant. Pas trop de patinage. Rester sur le strip. Les cent premiers mètres sont un peu acrobatiques. Pas trop de glissades en travers. Tels sont les commandements du pilote que l'on imagine collé au fond du baquet par 1,8 G. Tout s'accélère... La ligne, à plus de 350. Il faut alors sortir le parachute, couper la magnéto, couper le fuel, tâter les freins, débrayer, et... reprendre sa respiration. Comme l'a dit un pilote. « Il faudrait trois mains pour faire tout ça, mais on a déjà l'air suffisamment affreux, déguisé comme on l'est ! »

UN PEU DE TECHNIQUE AVEC LES PROBLÈMES D'ADHÉRENCE

Le problème est d'obtenir le maximum d'adhérence pour les roues arrière motrices, donc d'avoir le maximum de poids sur les dites roues arrière, tout en évitant de décoller les roues avant au démarrage : il faut absolument éviter le wheelie. Car si le drag se dresse à 45° vers le ciel, le pilote n'a plus qu'à couper pour reprendre le contrôle et terminer un run qu'il a sans doute perdu sur la ligne de départ. A condition que la suspension avant ne se soit pas écrasée complètement à l'atterrissage...

A l'arrêt, les roues supportent le poids statique du véhicule qui peut avoir, pour une voiture classique, une répartition de 60 % sur l'avant contre 40 % sur l'arrière. Mais au démarrage, sous l'effet de l'accélération et à cause de la force d'inertie bien connue, on a un certain transfert dynamique de poids qui, tout en gardant constant la somme des poids appliqués aux quatre roues, augmente la charge des roues arrière et diminue celle des roues avant. Ce transfert de poids est d'autant plus important que l'empattement de la voiture est court, que son centre de gravité est haut et que l'accélération est plus importante. (Voir figures).

On voit donc que pour obtenir une charge des roues arrière maximale, c'est-à-dire la plus proche possible du poids total du véhicule, on peut choisir entre une répartition statique du genre 10/90 AV/AR avec un faible transfert dynamique, ou une répartition statique plus classique, voisine de 50/50, avec un fort transfert dynamique, ou encore toutes les combinaisons intermédiaires compte-tenu de l'adhérence des pneus utilisés, et donc de l'accélération possible. Ainsi par exemple, sur un stock-car de 3 mètres d'empattement dont le centre de gravité (CG) serait de 60 cm, et pour une accélération de 0,6 G, le transfert de poids est de 12 % et la distribution passe de 55/45 à l'arrêt à 43/57 sous l'effet de cette accélération. Suivant le même calcul, sur un rail qui aurait un empattement de 4,5 m, une hauteur de CG de 45 cm, et une accélération de 1,4 G, le transfert de poids serait de 14 %. Et si le drag est conçu avec plus de 86 % de poids statique sur les roues

arrières, les 14 % de transfert s'ajoutant le feront décoller de l'avant, son poids devenant alors négatif!... Tout cela peut paraître complexe, mais ne l'est guère en réalité, et l'on va voir comment ces principes sont utilisés pour la construction des rails et des funny cars.

Pour les rails, les constructeurs s'efforcent de placer une grosse charge statique à l'arrière, mais calculent simultanément un centre de gravité très bas et un très long empattement de l'ordre de 4 m 50, pour diminuer le transfert de poids et la tendance au wheelie. Le drame est que l'augmentation de l'empattement, si elle diminue le transfert de poids, augmente aussi la charge statique sur les roues arrière et donc la propulsion au wheelie. Infernal cercle vicieux...

Par contre, les Funny-Cars, avec leur répartition de poids plus classique, utilisent au maximum l'effet dynamique et constituent le meilleur compromis actuel châssis-pneus. Il est flagrant que malgré leur poids plus élevé (950 kg contre 600 à un rail), ils quittent la ligne plus vite qu'un rail et avec un patinage moins important que ce dernier, qui finalement dissipe en fumée une bonne part de la puissance. C'est ce qui donne à penser qu'un hybride rail-funny (chassis de rail, avec empattement de 3,20 m, un moteur assez haut et assez avancé dans le châssis, une boîte automatique, pas de carrosserie donc une diminution de poids) pourrait certainement frôler les 6 secondes et peut-être même les battre. Ainsi, verra-t-on peut-être réapparaître en raison de l'amélioration des pneumatiques ces rails à chassis court qui écumaient les strips à la fin des années 50.

LES PERFORMANCES

En ce qui concerne les e.t. et vitesses de pointes, le NHRA reconnaît les records, mais, curieusement, quand un drag bat un record, il lui faut, pour que ce record soit valable, effectuer ensuite un deuxième run qui doit lui aussi être inférieur au record!... De même, les records nationaux ne peuvent être établis que pendant les quatre grands meetings et par le vainqueur de classe. Un vrai cirque! Cela explique que de nombreux runs puissent être courus en dessous du record national sans l'améliorer. En réalité, ce qui compte, c'est de gagner dans chaque meeting la catégorie Eliminator correspondante. Le temps n'a que peu d'importance, et la vitesse de pointe encore moins. D'ailleurs, en Top Fuel et Funny les pilotes coupent sur la ligne pour économiser le moteur et ont déjà perdu beaucoup de vitesse quand ils passent la dernière cellule qui sert à la mesurer. De plus l'adhérence varie un peu d'un strip à l'autre, et de grands meetings peuvent se dérouler sans que des performances fantastiques soient établies. Les très bonnes performances de Funny se situent aux alentours de 7,70 — 8,10 alors que le record doit être actuellement de 7,29. Il est tout de même significatif de noter que, compte-tenu des règlements en vigueur, les 6,96 réalisés par la Mustang Mach I de Mickey Thompson ne sont pas considérés comme record, mais comme « best e.t. ». En Top Fuel, descendre en dessous de 7 est très bien tandis que la meilleure performance est actuellement de 6,10, le record officiel n'étant que de 6,65. Le même processus est valable pour les vitesses de pointe qui sont souvent 20 miles en dessous des records, même pour d'excellents runs.

Dans un grand meeting de Championnat comme celui de Riverside où 60 Top Fuel AA étaient engagés pour 32 places au départ, les temps de qualification étaient 6,824 — 6,902 — 6,948 — 6,961 et le 15^e qualifié était encore en 7,100. Sans commentaires. C'était d'ailleurs le dernier grand meeting dans l'ouest en 1969, les professionnels partant ensuite pour la côte est où ils courent pendant le printemps et l'été, ne revenant en Californie que pour l'automne et l'hiver. Là aussi il y a un grand Cirque, comme celui que nous connaissons en F1 ou pour les Grands Prix de Moto.

Mais vraiment, la compétition en dragsters est extraordinaire, du fait que la moindre erreur est fatale et que le système d'élimination ne permet pas de se rattraper. Cela revient à la loi de la jungle, où tout faux pas est mortel... Au fond, les drags sont l'aboutissement ou la caricature ultime de l'automobile américaine de production. Le 400 m en ligne droite en faisant fumer la gomme est la seule fantaisie légale que l'on puisse se permettre. Tout le reste n'est que détail secondaire...

**PETITES
ANNONCES
COUPLÉES
SPORT-AUTO**

CHAMPION

Prix de la ligne par
revue (T.T.C.) : 7,38 F

AUTOS

Vds. REMORQUE 4 Roues Idéale pour transport monoplace. François CHEVALIER, Circuit Paul Ricard. LE CASTELET - 83.

ABARTH : 850 TC "CORSA"
Moteur, embrayage neufs. Boîte cinq vitesses, Autobloquant. Roues Magnesium, Pneus Racing. Mr GALLEY, 23, Quai de la Marne. JOINVILLE - 94 - ALM 18.93.

Vds. ELINA av ou sans Méca. Pièces Remorque Voit trac ID. Très bon prix. Tél. 726.01.10.

Part. Vd. MATRA Jet V 1967. Prix à débattre. Tél. BLO 250.18.89.

Vd. TR3 T.B. ét. acc. 235.00.89.

Dunes Buggys 1800 F t.t.c. Kit adapt. sur châss. VW Elargis ailes R8, Simca 1000, Cooper, 35 F paire. Ecr. à CHAMPION ss N° 5010 qui tr.

Vds ou éch. contre FL FOURNIER ou autre 1300/1400 cm3 FL 1600 Gr PORSCHE JAILLANT 10 - PINEY.

Vds. JET 6 - 1968, bleue. Etat impeccable MICHAUD - LE BOUPERE - 85 - Tél. : 6.

Vds Techno F3 68 entièrement dédouanée 2 jeux de roues rapp. de boîte mot. refait à neuf en Angleterre. pns B 11 Tél. 647.76.49 - Paris.

ALPINE F III jamais couru - Sans moteur ni boîte - Idéal course de côte avec R16 TS par exemple ou 1440 Gordini. 8 jantes 9 pouces et 11 pouces - 3 trains de pneus Good Year, Firestone et Dunlop. Daniel GACHE 26 Bld Estiennes d'Orves - Avignon 84

A LOUER formule France pr saison 1970
Max AULAS 170, r. Ordener
606.82.20

Vds Brabham. BT 21 B, avec ou as mot. avec Bte. CASTAGNA 196, r. St Jacques. 5° ODE : 62-42

VD. Stock complet tts. pces. Occ. R8G = Bte 5 vit. F.F.J.M. HAU 9 Rue Lebacques 86 - POITIERS Tél. 41.01.26

Vds HONDA CB 125 K2 - 3.000 Km Px 2.800F - Tél. 333-43-29

Part. vd LOTUS EUROPE 68 Cse. paternité 27.000 km. Px. 14.500F Tél. 644-42-20

Vds chassis MARTINI FF 1969 avec BV - Tél. 954.69.83 H. Bureau.

Vds MEP 1969 peu couru avec remorque - moteur refait - 10.500 F Tél. 954.69.83 H. Bureau.

Vd Alpine 1300 S version Usine, tts options, jantes GT, pneus Racing. Peu roulé. Très belle. Jamais accidenté. Prête Saison 1970 (EX VIGNAUD) Vd R8 G 1300, 1968, 22.000 kms. Amortisseurs et pneus neufs. Etat exceptionnel. 1.9800,00 Frs. GARAGE FAUREL. SAINT-YRIEIX. Tél. 0.70.

Vds. SIMCA 1000 Gr.5 170 km/h Nbrx Accés. Et. Cherch. ou éch. ctre. 450 HONDA Tél : 970.16.78. ap. 20 H.

Vds Pygmée F.F 69 Ecr. DURANTE Jean-Louis 123 Rue de Reuilly Paris 12°.

Vds COOPERS 1300 Parf. état. Px : argus 1966 - Tél : Mr RUMIERI 345-18-52 apr 20 h.

MOTOS

V. 250 DUCATI 68 18000 km mot. neuf 160 km/h impec. SONNERY 14, r. J. Guesde 69 - VILLEFRANCHE 2800 F + Méga

YAMAHA 250 Res. Selle Polyes. Presenta. unique. Nbrx accés. 989.15.01 ou 793.28.15 H.B.

A vdr. HONDA SS. 125, 3.000 kms. 2000 F. SOL.25.84

Vds cdre NORTON Manxman pnx selle réser bt 4V. nbs pces prx déb. sp ou lot-TOULON 83 GALERIE 28 R. August. DAUMAS

DIVERS

Vds remorque porte-formule entièrement carénée Jacques FOUCTEAU 16 Gd Rue 86 - LENCLOITRE

KIT-KART 69 + BM jms couru. Etat neuf - 1 900 F - Garage FORD 5, Avenue Jean Jaurès - LE MANS (72) Tél : 28.55.20

Vds 4 Jantes Cosmic 4 1/2 x 13 Cortina : 420 F + 4 Jantes 4 1/2 x 10 Speed nues Austin 850 ou Cooper : 440 Frs. B. BEAU-CHAMP. 33 - LIBOURNE. Tél. : 51.09.56.

**PIÈCES
DÉTACHÉES
ACCESSOIRES**

FIRMIN DAUWE : Vds toutes pièces détachées LOTUS - ST MARTENS-LATEM - 188, Neersstraat - Tél : 09.52.54.09 près de GAND (Belgique)

BOITE 5 vitesses GORDINI neuve 472.05.61 Heures repas

Part. Cherche culasse R8-G 1100 - TARDIF - 41 SOUGE - Tél : 13

Vds elarg. voie SIMCA les 4100 F. Bte vit. TR 3 + o.d. Px à déb. Tél. 202.56.11 - 204

Vds. Mteur 1300 R8G avec Boîte 5V. 68. Et. imp. Ec. Claude OLLIVIER Lascours par Roquevaire 13.

EMPLOIS

J.H. 18 ans Cher. Pce Vendeur ds Mag. Acc. Auto. Tél : 522.32.88

GARAGES

Alpine

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

NOUS VENDONS 1 EX-USINE 69.

Berlinette BTF, 66-67-68-69
ALPINE GT4, 64-67
ALPINE cab., version 70, 67
RENAULT 16 TS, 69
R 8 GORDINI, 67
AUSTIN COOPER, 67
MATRA JET V Luxe, 68
VOLVO 122 S 66
FIAT Cépé 124 69
SIMCA 1200 S, 69

ALFA-ROMÉO

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

**PRÉSENT., ESSAIS
des
NOUVEAUX MOD. 1750**

nos occasions révisées
Garantie totale

CONSTRUCTEURS AMATEURS...
LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE



Selon la méthode K. W. VOSS, construisez BATEAUX, CARAVANES, etc... recouvrement de coque en bois. Demandez notre brochure explicative illustrée. "POLYESTER + TISSU DE VERRE", ainsi que liste et prix des matériaux. F. 4,90 + Frais port.

SOLOPLAST, 31, rue des Brioux, St-Egrève-Grenoble
Paris adam : 11, Bd E. Quinet-14° Tél. 326-68-53

MOTOS de CROSS RÉVISÉES

500 BSA Gold Star S... 1500 F
250 RICKMAN BSA 67. 2000 F
250 CHEEVES 68..... 2800 F
250 MVA 68 3000 F
250 MAICO 69 3500 F
250 BULTACO 68 3500 F
250 BULTACO 69..... 4000 F
250 CZ 69 4500 F
360 MVA 68 4000 F
360 BULTACO 68..... 4000 F
360 BULTACO 69..... 5000 F
500 RICKMAN METISSE MAT 3500 F

LUCAS - 81 - PUYLAURENS
Tél. 7



**SPÉCIALISTE
ALFA-ROMÉO**

SPORTS ET TOURISME

37, rue des Plantes.

Paris-14° LEC. 52.23

NOUVEAU !!

ROYAL BERRI

11, RUE DE BERRI
PARIS 8° BAL 52.80

dans sa nouv organisation
M. MALLIER Mécanic F3
Vous propose la préparation pr. R8 G, Alpine et ttes transf. jusqu'au groupe 5 Montage de KIT ttes marq. Devis sur demande

**SPÉCIALISTE
SPORT**

de moins de 15000 F

ALAIN MERCIER

Montmartre Garage

5, rue Dancourt (18°)

MON. 42.93

**PRIX SPÉCIAUX
POUR LA PROVINCE**

BENTLEY S2 1960
MERCEDES 190 SL ét. nf. 59
MERCEDES 230 SL cab., 65
MERCEDES 220 SE 1962 et 65
HONDA S 800 cpé, 67
HONDA S 800 cab., 67
TVR (mot. MGB 1.800) 67
MATRA 530 verte, 68
MATRA JET V S, 66
TRIUMPH TR 4 A bleue, 66
TRIUMPH TR 4 A verte, 65
TRIUMPH TR 4 63 jaune
TRIUMPH SPITFIRE cab., 67 et 68

TRIUMPH HERALD décap. 64 et 65
TRIUMPH Cépé, GT 6 blche, 63 67
TR 3 Mot. TR 4, 1957.
TRIUMPH BOND (mot. spit.), 67

MGB GT Cépé 67
MGB cab. vert 67
MGB cab. bleu 65
MG 1100, cond. int., 65
AUSTIN COOPER, 68
AUSTIN 1000 MK 2 70
AUSTIN 1000 MK 2 68
AUSTIN 850 66

ALFA ROMEO DUETTO cab., 67
ALFA ROMEO cpé GT, 66
ALFA ROMEO cab., 63 et 64
ALFA Cépé GT, 64
BMW 1600 4 portes 65
FIAT-850, cpé, 66
FIAT 850 berline, 65

FACELVEGA III 1964 Mot. volvo.
FACEL VEGA cpé, 9 CV., 63
OPEL RALLYE 6 CV., 67
PEUGEOT 204 cab., 69
PEUGEOT 204, cab., 68
PEUGEOT 404 cab. 62
SIMCA 1200 S Cépé, 68

JAGUAR 3,8 l. 61
JAGUAR 3,4 l. 63
FORD CORTINA GT, 66
FORD MUSTANG SHELBY, 66
ELVA Mot. MGB nf. 1960
SABRA cab. 9 CV., 65
SUMBEAM ALPINE cab., 63

PORSCHE 911, 65
PORSCHE 1600 S, mot. à ref. 63
PORSCHE 1600 blche, 1960
DODGE DART cpé GT, 63
ESTAFETTE CAMPING impec. 62

ACHAT TOUTES SPORT

ID-DS SPORT

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

204 - 504

Expéditions tous montages
BOSSAERT à 59-Meteren
Tél. 10

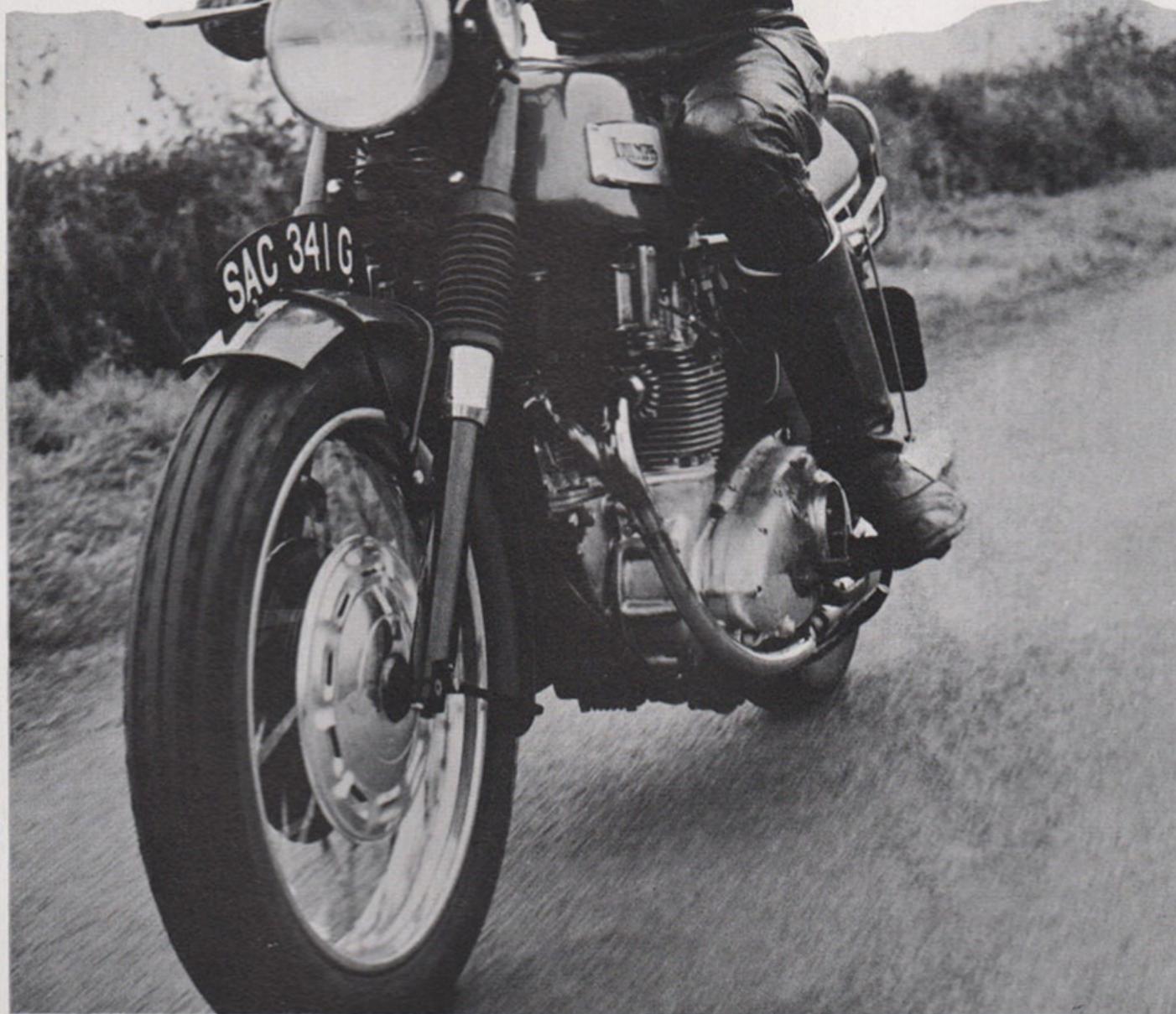
**PETITES
ANNONCES
champion**

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

Nombre de signes
(ou espaces) par ligne 27

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

... Êtes-vous homme à conduire une Triumph ?...



Palmarès de Thruxton

- 1^{er} - P. H. Tait/M. Uphill 650 Triumph
- 2^e - J. H. Cooper/S. Jolly 650 Triumph
- 3^e - L. Phelps/C. Carr 650 Triumph

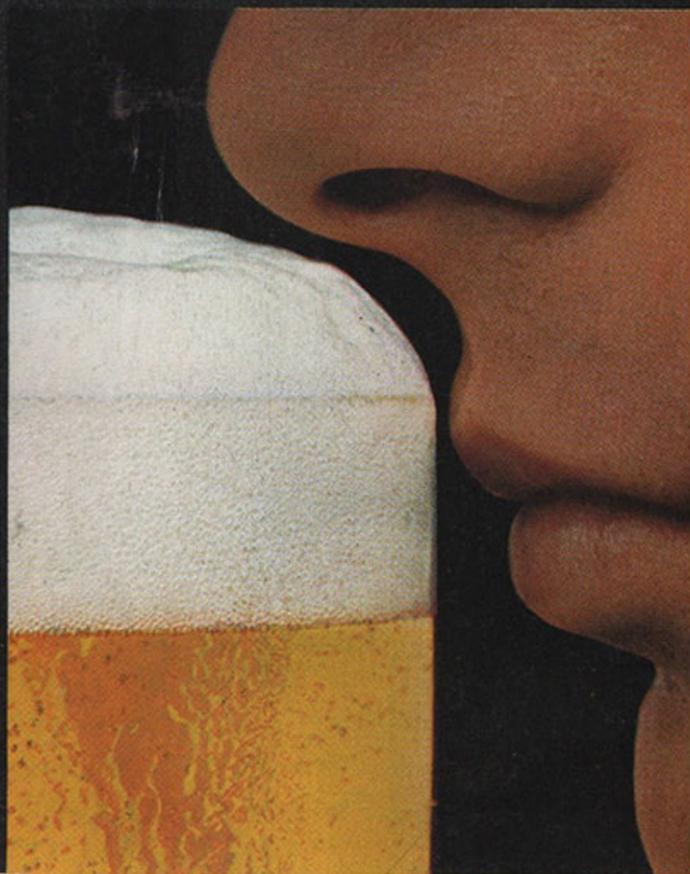
Palmarès du Tourist Trophy

- 1^{er} - M. Uphill (649 Triumph)
- 3^e - D. Pendlebury (649 Triumph)
- 5^e - S. Jolly (649 Triumph)
- 7^e - M. Carney (Triumph Trident)
- 9^e - P. A. Butler (649 Triumph)
- 10^e - L. Phelps (649 Triumph)

...Et maintenant, les Agents Triumph vous attendent.

**Liste sur demande chez l'importateur exclusif
C. G. C. I. M. 72 av. de la Grande Armée 75-Paris 17
Tél. : 754 89-12**

Buvez la Kronenbourg avec le nez.



Le nez, c'est fait pour sentir. Et la bière, si c'est une bonne bière, ça sent bon.

Il y a beaucoup de gens qui ne le savent pas.

Il y a beaucoup de gens qui boivent la bière comme ça. Juste comme ça. Comme de la grenadine.

C'est triste à dire mais cela arrive très souvent, même à la Kronenbourg. C'est dommage. Vraiment dommage.

Parce que la Kronenbourg est une très bonne bière. Qui sent très bon.

Certaines bières sentent trop le malt. Certaines bières sentent trop le houblon. Certaines bières sentent le pain brûlé. Certaines bières ne sentent rien.

La Kronenbourg sent bon. Et c'est normal.

En Alsace, à la brasserie de Kronenbourg, on ne perd jamais de vue

le nez des buveurs de Kronenbourg.

On déguste, on contrôle, on vérifie, on redéguste.

Pour que la Kronenbourg sente toujours la Kronenbourg.

Buvez votre prochaine Kronenbourg avec le nez. Mais n'oubliez pas d'ouvrir la bouche.

Kronenbourg