

Champion





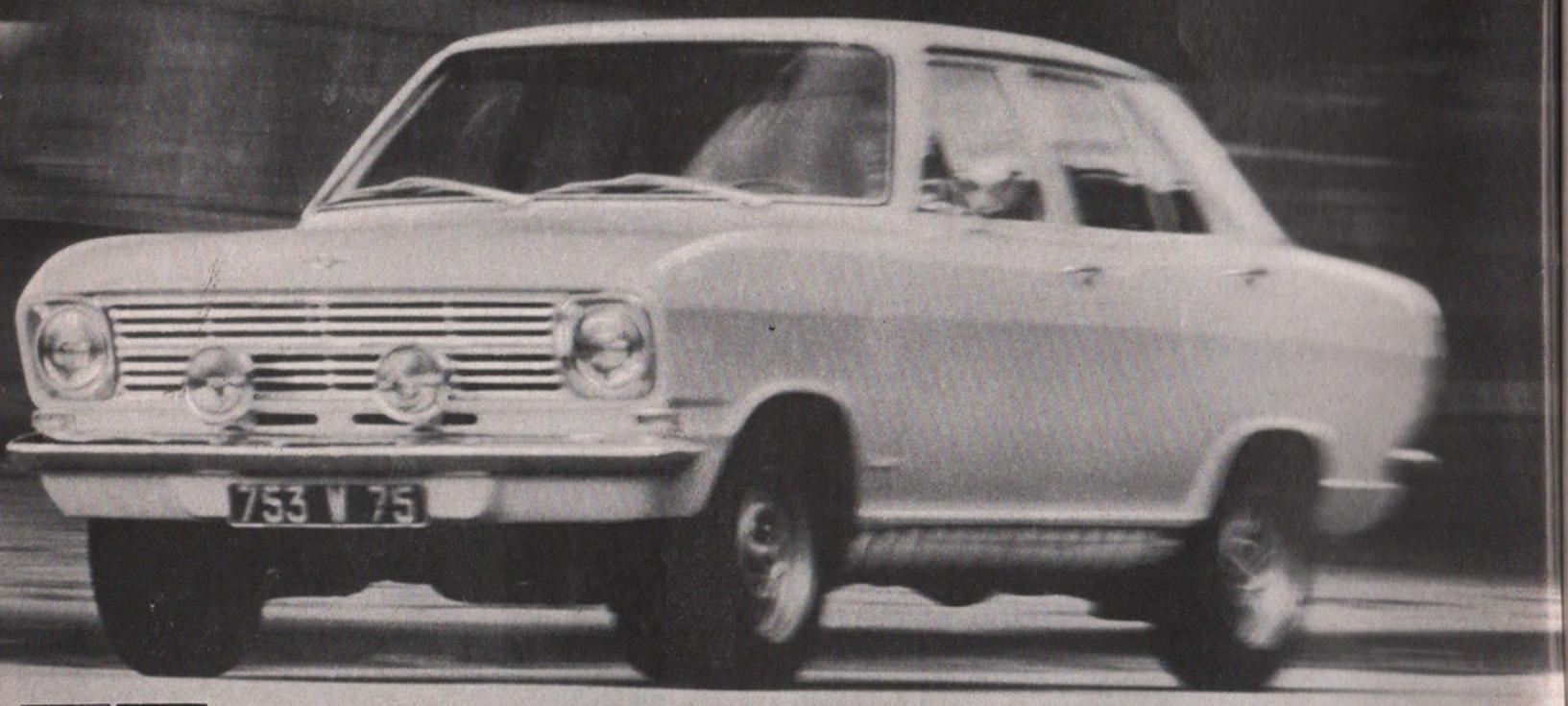
Daytona-Moto (photo Lacombe)

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER DES LECTEURS			10
CHAMPION A LU		F. Tainturier	12
COUPE R 8 GORDINI " LA COURTE ECHELLE "	O. de la Garoullaye	F. Tainturier D.P.P.I. B. et M. Leroux	14
ESSAI AUTO : PYGMEE F2	J.B. Beltoise	Chatelain	20
1 MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski O. de la Garoullaye	D.P.P.I Matal F. Tainturier - V. Bo	26 nnard
AU VOLANT : DE KYALAMI A BRANDS HATCH	J.P. Beltoise	D.P.P.I.	40
ESSAI MOTO : YAMAHA 650 cc	C. Lacombe	C. Lacombe	48
LA SEMAINE DE DAYTONA	C. Lacombe	C. Lacombe	54
CHAMPION ACTUALITÉS			74
DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			78-80
MODÉLISME		F. Tainturier	82
ENCART : HENRI PESCAROLO AU GRAND PRIX D'AFRIQUE DU SUD		D.P.P.I.	44

La saison 70 a démarré à 300 à l'heure et plus, tandis que l'on nous annonçait la navrante limitation de vitesse à 110... Cette nouvelle étant elle-même parfaitement synchronisée avec la présentation de la Citroën SM, voiture française de prestige, super DS capable d'atteindre 220 km/h. Il est vrai que les autoroutes — enfin, notre miniréseau d'autoroutes — et que les nationales à trois chiffres ou départementales ont échappé à la lamentable mesure à laquelle se sont résolus les pouvoirs publics. Ce qui fait que provisoirement, on pourra encore conduire à une allure rapide ou seulement normale sans être passible des foudres de la maréchaussée. Mais pour combien de temps? On peut craindre que les actuels 14 000 kilomètres condamnés à l'état de pistes pour escargots processionnaires seront progressivement étendus à l'ensemble du réseau français. Cette perspective, pour sombre qu'elle soit, ne devrait pourtant pas nuire aux sports automobile et motocycliste en plein essor. Au contraire, elle devrait faire prendre conscience de l'urgence qu'il y a à promouvoir une grande politique de l'implantation de circuits à travers tout le pays. Certes, on inaugure ce mois-ci le flambant neuf circuit Ricard au Castellet et Dijon, Montpellier, Monthoux, Bordeaux sont des projets plus ou moins avancés. C'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Grâce — si l'on peut dire... à la limitation, il faudra davantage de circuits, ne serait-ce que pour « récupérer » les rallyemen le jour où peut être, ils ne pourront plus se livrer à leur sport favori sur la route. Il faudra sur ces nombreux circuits organiser beaucoup de courses. Pas des Grands Prix, mais l'équivalent des fameuses « courses de club » anglaises, réservées aux amateurs et aux jeunes, au volant de voitures de série. Le problème, bien sûr, réside dans le financement de cette grande politique : on ne trouvera pas facilement les quelques milliards nécessaires à sa mise en œuvre. A moins que l'audace, l'imagination et la volonté aidant... Vous savez, seuls les miracles sont impossibles, et encore.

Directeur général: Jean Lucas Directeur de la rédaction: José Rosinski Rédacteur en chef moto: Christian Lacombe Rubrique-Essais: Jean-Pierre Beltoise Mise en pages: Jean-Claude Servage Secrétaire Générale: Élisabeth Bernigaud Secrétaire de rédaction: Mireille Lejeune Chef publicité: Alain Le Fauconnier Direction - Administration - Rédaction - Publicité, 14, rue Brunel, Paris (XVII) - Tél. 755-66-12 - C.C.P 22-887-23 Abonnements 12 numéros France et Anciens territoires: F 30 Belgique: contre-valeur Fb 350 Autres pays: contre-valeur de F 35 Photogravure et composition, Clichés-Union Impression Paul Dupont Dépôt légal 2e trimestre 1970.

Voici la Kadett 1100 SR. Pour ceux "qui en veulent"... C'est la nouvelle Opel Kadett jaune!







Opel élargit encore la gamme de ses sportives. Voici aujourd'hui la Kadett 1100 SR. Elle est faite pour ceux "qui en veulent". Ceux qui aiment s'amuser avec une voiture réellement brillante mais qui ne veulent pas renoncer à emmener avec eux leurs amis (ou leurs enfants) et qui ne veulent pas

mettre leurs finances en danger.

Le moteur 1100 cm³, 67 ch SAE de la fameuse Kadett Rallye, 2 carburateurs, des freins à disque assistés et un double circuit de freinage, un volant compétition avec une colonne à absorption d'énergie, des longues portées à iode, des jantes rallye, un tableau de bord plus que complet

(y compris le compte-tour), un dégivrage électrique de la lunette arrière... voilà quelques points qui font que la nouvelle Kadett 1100 SR commence déjà à faire pâlir de jalousie pas mal de ses concurrentes, souvent plus chères.

Soyez parmi les premiers à aller l'essayer chez votre concessionnaire!

Opel: un tempérament à toute épreuve

les motos yamaha: réservées à ceux qui n'ont pas peur de gagner.

Ceux qui savent qu'avec leurs 18 victoires cette année, les motos Yamaha ont remporté 3 titres de championnes de France Voilà ceux qui choisissent les motos Yamaha. Les motos Yamaha: 7 modèles/5 vitesses à graissage séparé Autolube: 100 cc yl 1, twin, 110 km/h - 125 cc yas 1, twin, 130 km/h - 125 cc at 1, trail, mono 94 kg -180 cc ycs 2, twin, démarreur élect. 140 km/h - 250 cc yds 6, twin, 160 km/h -250 cc dt 1, trail mono, 105 kg - 350 cc yr 3, twin, plus de 170 km/h.

Voici quelques adresses à noter BANLIEUE pour voir les motos Yamaha de plus près (il y en a d'autres, demandez-les à Sonauto).

Sté NOUVELLE LADEVEZE 170, av. de clichy 17e tel 627.06.96 Ets PSALTY 80, av. des ternes 17e tel 380.55.52 tel 950.28.52

G. CARNIEL 15, rue defresne bast 95 argenteuil tel 961.36.33 LADEVEZE PANTIN 173, rue de paris 93 pantin tel 845.

GERARD MAYER



La Yamaha 125 yas 1, la 250 dt, la 350 yr 3 : 3 modèles à nervosité spectaculaires

27, av. le foll 94 villeneuve-le-roi tel 922.31.48 PROVINCE MAISON H. AUDEMAR 13, pl. d'armes 83 toulon tel 92.28.12 P. BEGASSE 17, rue st-michel 35 rennes tel 51.69 RENE BETEMPS 8, rue de l'orangerie 78 versailles 4-6, rue porte reine 73 chambéry tel 34.31.08 CAMBRAI AUTOMOBILES 26, rue cantimpré 59 cambrai tel 81.41.34 F. CILIENTO 54, av. de colmar 68 mulhouse tel 46.24.88 D.A.S.O. 29, cours alsace-lorraine 33 bordeaux, tel 52.32.72 Ets J. FONTAINE 96, rue d'elbeuf 76 rouen tel 72. Ets. VICTOR GIOANNI 20, rue merle 06 cannes tel 38.49.48. EDMOND JOLY 5, av. de sospel 06 menton tel 35.87 -Ets LEMAITRE 19-21, rue du g. leclerc 50 granville tel 696 Ets LOIT 77, av. de la marne 33 libourne tel 51.18.89 P. NEDEY 125, av. de saxe 69 Iyon 60.88.53. ONDA 15, rue trachel 06 nice - 88.88.64 J&P VERCHERE 27, rue Sigorgne 71 macon 38.07.17.

SCOOTER SERVICE

53-55-57, rue marjolin -92 - Levallois - tel 755.97.40 magasin d'exposition :

22, av. de la grande armée paris 17e tel 380.31.91

de la 50 à la 500

PARIS-BANLIEUE

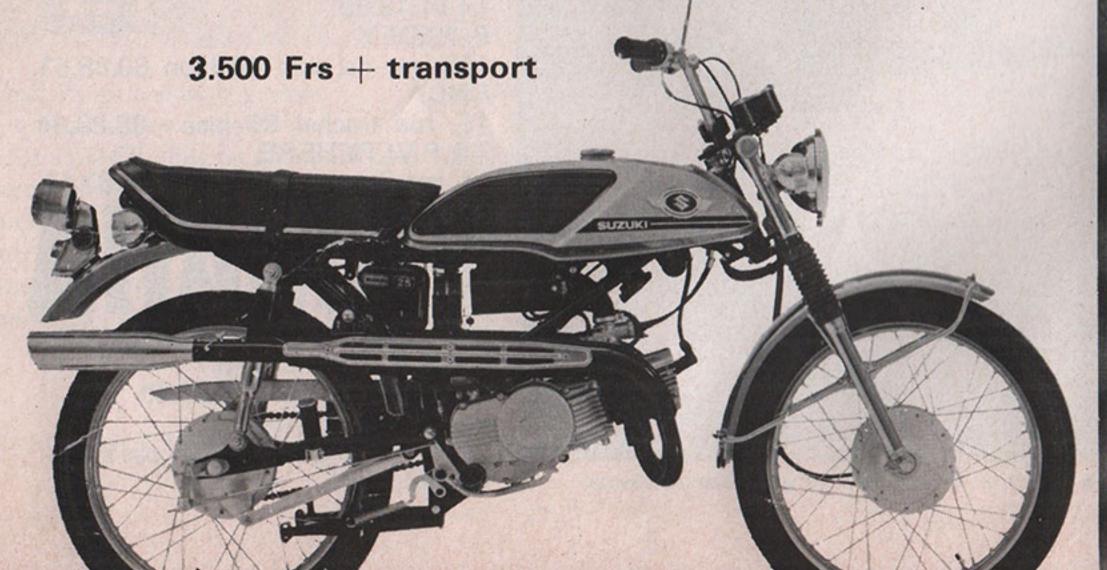
ETS DYNAMIC-SPORT - 149, rue Montmartre - 75 - PARIS - 2º - Tél.: 488.19.30 ETS LADEVEZE - 170, Avenue de Clichy - 75 - PARIS - 17º - Tél. : 627.09.79 ETS LALA - 194, Avenue du Maine - 75 - PARIS - 14º - Tél. : 783.50.12 ETS MOTO-BASTILLE - 8, Bd Richard Lenoir - 75 - PARIS - 11º - Tél. : 700.29.28 ETS MURIT - 30, rue Lacordaire - 75 - PARIS - 15° - Tél. : 532.60.53 ETS DIDIER SPORT - 4, Av. du Maréchal De Lattre de Tassigny - 94 - SAINT-MAURICE, Pont de Charenton - Tél. 368.20.59 ETS Gérard MAYER - 8, rue de l'Orangerie - 78 - VERSAILLES - Tél.: 950.28.52

ETS ALEXIS - 3, rue Jean-Jaurès - 69 - LYON - Tél.: (78) 72.39.39 ETS ELRI - 119, Avenue de Saxe - 69 - LYON - Tél.: (78) 60.32.34 Mr René BETEMPS-4 et 6, rue Porte Reine-73-CHAMBERY-Tél.: (79) 34.32.08 ETS GIOANNI - 16, rue Merle - 06 - CANNES - Tél.: (93) 38.49.48 ETS GUIGNABODET - 9, Avenue De Lattre de Tassigny - 83 - TOULON Tél.: (94) 92.36.23 ETS MOTORAMA - 27, Avenue Félix Viallet - 38-GRENOBLE - Tél. (76) 44.82.11 ETS PUJOS - 254, Bd du Président Wilson - 33-BORDEAUX - Tél.: (56) 48.44.33

ETS VYNCKE - 2, rue de Cambrai - 59 - LILLE - Tél.: (20) 53.98.32 ETS WOLF, 10-12, rue du Faubourg de Saverne - 67 - STRASBOURG Tél.: (88) 32.02.84

ETS BASSO - 20, rue Louis Ulbech - 10 - TROYES - Tél. : (25) 43.37.28

PBONNET 825.47.11 78 av. du général leclerc 92. Boulogne. Billancourt

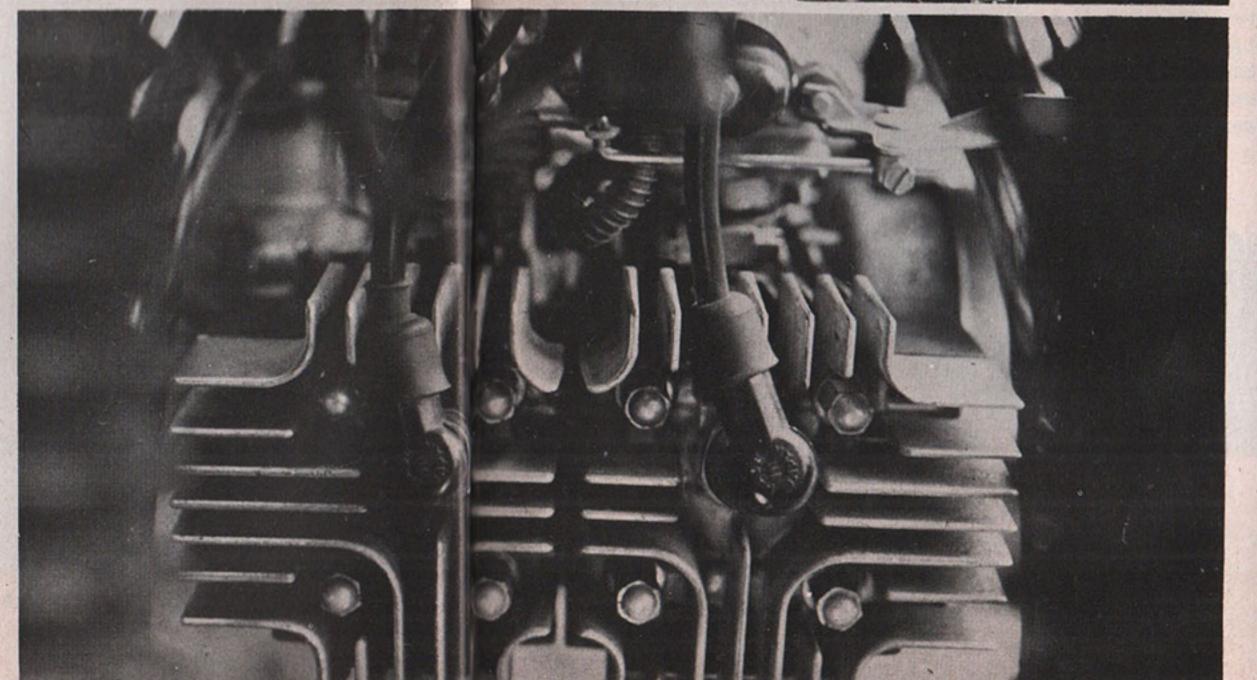






LE MEILLEUR SERVICE APRÈS-VEN LES MEILLEURS AGENTS - CATALOGUE CONTRE 0,50 Fr. **EN TIMBRES**









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

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.



A 1 SAMOURAL

A7 AVENGER



IMPORTATEUR Société S.I.D.E.M.M. 25 Rue des Malmaisons Paris (13e) France

Tél. 588-22-76 Jeker, Haefeli & Cie. SA

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

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

Christian Columeau de Paris 16e est collectionneur de motos anciennes tout en s'intéressant aux voitures anciennes, et il cherche l'adresse d'un club auquel il pourrait s'affilier.

Le club s'occupant de voitures anciennes le plus important en France doit être celui présidé par Serge Pozzoli, fondateur de l'Album du Fanatique de l'Automobile, et qui dirige notre rubrique du Dictionnaire du Sport Automobile. Il s'agit de l'Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile (A.A.H.A.) dont le siège est 49, rue Petit à Paris-19e. Pour les deux roues, il existe également une dynamique Association présidée par Patrick Négro qui a pour nom Amicale des Amateurs de Motocyclettes Anciennes et dont le siège est 24, avenue de l'Opéra à Paris-1 er

Alain Bouteilly de 45-Fleury les Aubrais voudrait savoir où se trouve exactement le circuit du Mas du Clos

Le circuit du Mas du Clos, d'un développement de 3 075 mètres. est sis dans la Creuse à moins de dix kilomètres d'Aubusson, sur la route de Clermont, à côté du petit village qui se nomme Les Puids. Il n'est pas ouvert au public.

Roger Mori de Rastatt en Algérie aimerait s'acheter une moto, mais ne sait pas si, compte tenu de ses seize ans, il peut conduire n'importe quelle machine.

Si vous êtes titulaire du permis de conduire A que vous pouvez obtenir vos seize ans accomplis, vous pouvez piloter n'importe quel type de deux toues de n'importe quelle cylindrée. Par contre, si vous ne possédez que. la licence A1 (examen de code seulement) vous êtes tenu à une limitation de cylindrée, les moins de 125 cc vous étant seuls accessibles.

Patrice Bertini de 06-Antibes aimerait qu'on lui procure une fiche technique de I'A.C. Cobra qui n'est malheureusement plus fabriquée.

Il a existé de nombreux types de Cobra, la vraie demeurant pour nous la 7 litres Racing que nous avons du reste essayée dans le numéro 10 de notre revue. Cette voiture de 970 kilos mue par un moteur développant quelques 485 chevaux bénéficiait d'un rapport poids puissance vraiment sensationnel presque équivalent à celui des F1 de l'époque Elle atteignait 280 en vitesse de pointe, couvrait les 400 mètres départ arrêté en 11'8 et les 1 000 en 21"6. Le chassis était à longerons tubulaires renforcé de traverses et croisillons, les suspensions avant et arrière étaient à roues indépendantes triangles superposés de lonqueur inégale et ressorts héli coïdaux. Les freins étaient à disques sur les quatre roues. Le moteur était le 6 998 cc Ford 8 cylindres en V à cinq paliers et refroidi par eau. L'alésage était de 107, la course de 96, et le taux de compression de 10,4 à 1. L'alimentation était assurée par deux carburateurs quadruple corps Holley, la puis-sance étant de 485 CV à 6 500 t/mn et le couple maxi de 66.5 mkg à 3 500 t/mn.

Claude Mitter de 31-Toulouse cherche un club motocycliste proche de son domicile où il pourrait s'inscrire pour courir en circuit avec sa 125 cc Honda.

Il existe à Toulouse même trois clubs motocyclistes dont au moins un devrait vous convenir. Ce sont : L'Union Motocycliste du Midi, 17, allée Jean-Jaurès, le Moto-Club Toulousain, café du Commerce, place Dupuy et le Toulouse Moto-Sport, « Mon Café », 20, place du Capitole.

M. Soulairol de 34-Montpellier cherche en vain et depuis longtemps un disque d'embrayage pour sa 250 cc Jonghi.

Si vous ne pouvez en refaire un vous-même, adressez-vous à la Société CRUPDA, 21, rue Monge à 92-Puteaux. Ces établissements font de la récupération de pièces de vieilles motos et, lorsqu'ils n'ont pas la pièce demandée en stock, ils fabriquent des pièces adaptables.

Christian Rousseaux de 68-Saint-Louis a quelques problèmes pour déterminer l'épure de suspension d'un prototype et il nous demande le titre d'un ouvrage susceptible de l'éclairer.

« La mécanique et le calcul du chassis des véhicules » par M. Zaderenko diffusé par les éditions Eyrolles que vous trouverez soit au Comptoir International de Librairie, 12, rue Froidevaux, Paris-14e soit à la Librairie Technique Automobile, 83, rue de Rennes, Paris-6e, devrait répondre aux questions que vous vous posez et devrait résoudre les problèmes que vous auriez à résoudre.

Henri Delacour de 76-Rouen voudrait savoir quelle est la différence entre un arbre à cames entraîné par chaîne et un arbre à cames entraîné par courroie.

Il n'y a aucune différence de nature : simplement la courroie crantée, plus économique, tend à remplacer la chaîne.

François Robichon de 92-Boulogneaimeraitconnaître ce qui différencie le motocross du trial.

Le moto-cross est une épreuve disputée sur un certain nombre de tours d'un circuit fermé assez court. Tous les concurrents partent ensemble à un signal donné et le premier arrivé a gagné. Le trial se dispute sur un circuit beaucoup plus long que les coureurs ne connaissent pas à l'avance. Sur ce circuit à parcourir au maximum trois fois sont placés ce que l'on appelle une zone non-stop. Il s'agit d'une portion de parcours particulièrement difficile où le coureur est jugé par des commissaires. S'il pose un pied par terre il marque un point, s'il en pose plusieurs, il marque trois points et s'il n'arrive pas à passer le non-stop sur sa moto, il fait ce que l'on appelle un échec et récolte cinq points. En fin de course, on fait le total des pénalisations et le coureur ayant le plus petit total gagne la course.

Michel Estrabaud de 81-Mazamet voudrait se procurer un casque Bell intégral pour faire de la moto.

En France, aucun magasin ne vend de casque Bell intégral (tout au moins à notre connaissance), si ce n'est sur com-

Lionel Demeillier de 92-Chatenay Malabry aimerait savoir si l'on verra l'an prochain la 125 cc Motobécane au départ des Grands Prix.

La nouvelle Motobécane ne prendra certainement pas part à des compétitions de vitesse dès sa première année de fabrication, et probablement pas non plus dans le futur, les techniciens français n'ayant absolument pas tenté de réaliser une machine de sport ou de course.

Francis Vaillant de 86-Arcay par Loudun recherche l'adresse des usines Matra qu'il sait être dans la banlieue de Paris.

Vous voulez probablement parler de Velizy où se trouvent un particulier la direction, les services compétition et de relations extérieures de la marque française. Voici donc l'adresse exacte: Matra-Sports, avenue Louis Bréguet, 78-Vélizy.

Gérard Daunay de 14-Caen voudrait participer à l'édition 1970 du Bol d'Or avec sa 125 cc Honda.

Mais votre projet ne se réalisera pas car il est spécifié dans le réglement de l'épreuve que les quarts de litres ne seront pas autorisés au départ, la plus petite cylindrée admise étant

Daniel Bonnin de 17-Rochefort-sur-Mer a cru voir sur le réservoir d'une Yamaha circulant dans le Nord le sigle 850, et il voudrait des précisions sur cette machine.

A moins que vous n'ayez eu la chance d'apercevoir la XS650 qui fut le clou du récent salon de Tokyo (cela paraît tout de même improbable, celle-ci ne roulant pas encore en Europe à la date de votre lettre), vous avez dû prendre la 350 pour une 850, soit un 3 pour un 8..

NOSTRA CULPA. Nous tenons à nous excuser auprès de certains de nos lecteurs d'un « blanc » qui s'est fâcheusement glissé dans quelques exemplaires de notre dernier numéro au milieu de l'essai du Jeepster. Il était décrit le système surmultiplicateur de la boîte de vitesses, qui permet de disposer de six rapports. D'autre part, en pages 12-13 et en haut, la photo montrait évidemment Stewart dans sa March, et non Beltoise dans sa Matra. Mais là, vous aviez sûrement rectifié de vous-mêmes.





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

La Renault 8 Gordini est un petit bolide puissant (103 chevaux à 6750 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 /

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) / puissance maximale à 6750 tr/mn: 103 che- 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.



MILLE MIGLIA di Giovanni Canestrini L'Editrice dell'Automobile

115 francs pour ce livre de luxe présenté sous jaquette couleur cela fait peut-être un peu cher, mais imaginez un peu qu'un éditeur français vienne vous présenter un bouquin magnifique, de par le texte et les photos, sur le Tour de France Automobile de sa création à nos jours. Vous bondiriez pour vous le procurer comme tous les fanatiques italiens ont couru vers leurs librairies lorsque « Mille Miglia » est sorti des presses. Et, ils ont eu raison. Excellent à tous points de vue l'ouvrage de Giovanni Canestrini méritait bien un tel engouement. Évidemment, pour saisir toutes les subtilités de langage du texte il est nécessaire de parler l'italien, mais même sans être un adepte de la langue de Dante, on arrive à suivre le fil de la pensée de l'auteur. Du reste, celui-ci est magnifiquement soutenu par des photos dont beaucoup sont inédites. Un important travail de recherche a été également effectué et tout à la fin du livre figure la liste complète de tous les participants aux Mille Miglia et leurs performances. Du beau travail...

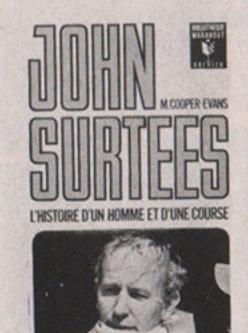
A. J. S. THE HISTORY OF A GREAT MOTORCYCLE by Gregor Grant Patrick Stephen London

Les livres sur la moto se comptent toujours sur les doigts de la main en France, mais en Angleterre, sans être légion, ils sont plus nombreux. Un des derniers en date est celui paru chez P.S.L. sur l'histoire d'A.J.S., Gregor Grant la connaît bien et il nous entraîne en 1897 chez les Stevens lorsqu'ils construisirent leur première motocyclette. Mais, la famille n'allait pas en rester à un prototype. Un moteur de 298 cc (70×77,5) fut bientôt construit et l'on n'allait pas tarder à s'apercevoir de ses grandes qualités au TT. dans l'île de Man. De la naissance de la marque à nos jours l'auteur ne nous cache rien. Cela va de la victoire au TT en 1921 d'Howard Davis qui avec une 350 cc réussit à battre les 500 cc, à la présentation des actuels chevaux de bataille d'A.J.S. les Y 4 et 37 AT, en passant par les victoires en trial de Gordon Jackson ou Hugh Viney, par le « Porcupine » ou les 7 R qui, à leurs époques, faisaient figure d'épouvantails en circuit. Pour illustrer un texte documenté et intéressant, l'auteur a retrouvé des documents d'époque et offre à l'appétit mécanique du passionné de nombreux éclatés de moteur. Voici comment tout savoir sur une des plus grandes marques anglaises pour 30 francs.



Du grand art à l'italienne pour 150 francs, c'est ce que nous propose l'Automobile Club d'Italie avec « le Grandi Fiat ». La marque italienne est l'une des plus grandes au monde et Angelo Tito Anselmi dans son texte sait nous le faire comprendre. Il ne traite pas tous les modèles de la marque, ne choisissant que les plus beaux ou les plus représentatifs mais il nous en parle en long, large et détail avec des plans usine, des éclatés, des gravures d'époque ou des photos anciennes. De plus, la lettre est parfaitement soutenue par l'image avec de merveilleuses aquarelles de









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



Fabio Luigi Rapi. Il s'agit vraiment là d'un livre magnifique auquel on ne peut qu'adresser un très léger reproche : le choix des modèles ne porte que sur vingt-six voitures particulières et comme elles sont bien présentées, disséquées et expliquées, nous en aurions aimé d'autres encore pour ne refermer cet ouvrage que plus tard,

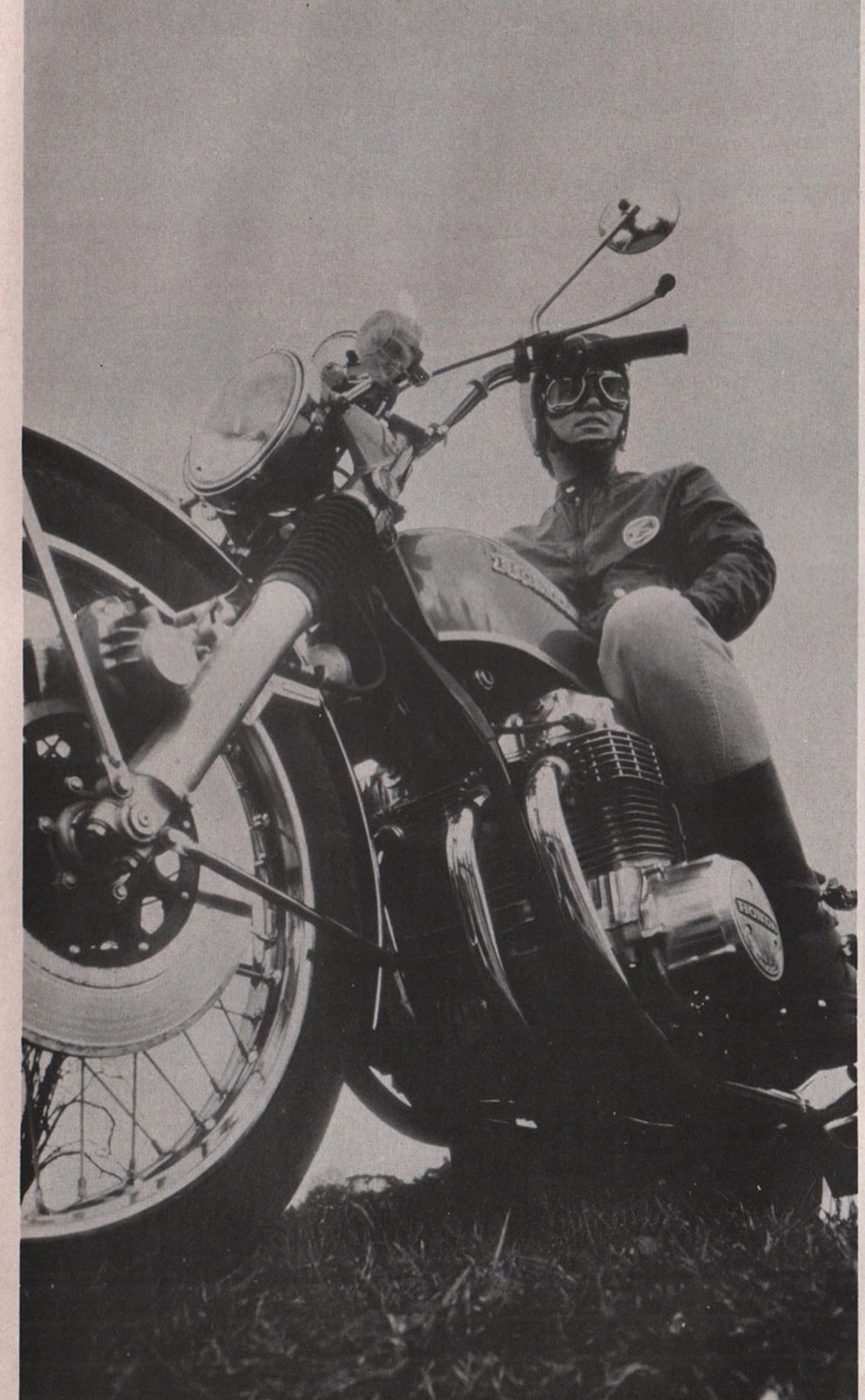
JOHN SURTEES, L'HISTOIRE D'UN HOMME ET D'UNE COURSE par M. COOPER EVANS

« John Surtees' l'histoire d'un homme et d'une course », ce n'est pas à proprement parler l'histoire du pilote, Michael Cooper Evans élude ses sept titres de champion du monde moto tout comme ses débuts sur quatre roues. Et si, l'auteur dépeint l'homme, c'est à travers une seule et unique course, le Grand Prix d'Allemagne, avec tout ce qu'elle put comporter, avec tout ce qu'elle nécessita comme préparation matérielle physique et psychique. Le Grand Prix d'Allemagne, c'est une compétition des plus dures, sur une piste qui se faufile dans les méandres boisés de l'Eifel, sur le fabuleux Nurburgring. Surtees, c'est un champion de toute grande classe au tempérament et au caractère particulier. Cette course et cet homme donnent sous la plume de l'auteur un cocktail parfaitement vécu et réalisé. On voit le pilote se concentrer sur sa Honda, l'ausculter, la mettre au point avant de la lancer sur le circuit. On le sent faire corps avec elle, jauger ses adversaires et se mesurer avec eux, on est proche de lui lorsqu'il triomphe de la difficulté ou lorsqu'il accepte les mauvais coups du sort avec flegme. Un bon Marabout, vivant et enlevé au prix de 7,40 francs.

LE COÉQUIPIER, COMMENT PRÉPARER ET GAGNER UN RALLYE par Jean-François Jacob

Il y a bien longtemps qu'on attendait un tel ouvrage, mais les sœurs Anne de l'édition ne voyaient rien venir. Fort heureusement Jean-François Jacob, coéquipier des plus cotés qui a disputé, tant avec Jean-François Piot qu'avec Jean Vinatier, toutes les plus importantes courses sur route a pris son stylo. Il l'a rempli de ses souvenirs, de son expérience, de quelques savoureuses anecdotes, d'un brin d'humour et il a proposé un manuscrit chez Robert Laffont. Maintenant, le rêve est réalité et pour 20,00 fr. vous pourrez tout savoir, tout savoir sur le rallye. L'auteur ne raconte pas sa vie, il explique, il commente, il dissèque et enseigne. Avec ordre et méthode il aborde le choix des épreuves, la préparation de la course traite du règlement, des reconnaissances, des notes de parcours, de la condition physique ou du déroulement du rallye lui-même. Il sait distiller son expérience pour mieux la faire saisir par le lecteur, il conseille à petites touches successives au lieu d'assener d'un coup toutes ses connaissances comme un coup d'assommoir. « Le coéquipier » devrait être le livre de chevet de tous les rallyemen, des tous novices aux plus confirmés.

Honda 750: dans 5 ans vous pourrez la voir chez nos concurrents...



Même si vous connaissez les motos, une Honda vous donne toujours l'impression que vous pilotez une cylindrée supérieure.

Les 4 carburateurs, les 4 cylindres, l'arbre à cames en tête, le régime du 4-temps Honda font que Honda a pris depuis 1961 en Europe une avance que la marque a conservée. (Songeons aux 5 vitesses.)

Cette avance se retrouve dans des "détails" comme le démarreur électrique que l'on commence à voir ailleurs...

Les connaisseurs comprendront pourquoi nous ne nous étendons pas sur une telle supériorité: ce serait trop long...

Sachez tout de même que Honda est moins cher à cylindrée égale que les autres marques. On aura tout vul

Pour mémoire : le Daily Mirror titrait en 1961, à la suite de la victoire totale de Honda au Circuit de l'Ile de Man: "Et si nous imitions les Japonais?" Sans commentaire...



(Honda: six 50 cc, trois 125 cc, 250, 350, 450, 750 cc. Dans chaque cylindrée ce qu'il y a de mieux au monde.)

pour ceux qui savent

Honda France 20, rue Pierre-Curie 93-BAGNOLET - Tél. 287.49.29

Il y a déjà bien longtemps, quatre ans exactement, que l'on ne dénigre plus en France les ballets bleus. L'expression a changé de sens, et dès que l'on pense à du bleu, on voit de la Gordini. Tout cela parce qu'un jour, Alain Bertaut décida notre confrère Moteurs à créer une opération promotionnelle en faveur des jeunes pilotes. A l'époque, en 1966, pour cerner l'esprit « courses de club », pour mettre tout le monde sur un pied d'égalité tout en laissant à chacun la possibilité de s'exprimer sur une voiture suffisament rapide et puissante, le choix d'un modèle unique était nécessaire. La Gordini 1100 s'imposait, et d'emblée, ce fut le succès. Cette première Coupe Nationale Renault 8 Gordini, puisque telle est sa dénomination exacte, révela dès la première année une brochette d'authentiques champions et permit à Andruet, Jabouille, Thérier, Dayan, Mieusset, Fiorentino, Lagier de se faire un nom.

"LA GOURTE EGHELLE"

PAR DE LA GAROULLAYE



José Lavictoire, meilleur temps aux qualifications, se devra de confirmer



L'année suivante, près de cent concurrents tentèrent l'aventure, puis près de deux cents en 1968, plus encore l'an dernier, tandis que cette année trois cents leur engagement! Lorsque l'on sait - et journées de sélection, les bras vous en d'une auto bien affutée qu'il emmene tombent. Ce nombre d'engagements très vite mais dans un style heurté peu record prouve une fois encore et s'il en apprécié des puristes, ou Maillot qui au était besoin que la Coupe est dans l'esprit parc dormait encore et qui n'a pas l'air de tous une vraie formule de promotion, de se réveiller bien vite. Puybaraud fait théoriquement accessible à tous. Théori- aussi impression par son sérieux et son... quement, car si tous peuvent se présenter énorme barbe rousse. On note aussi les aux sélections sur le circuit Bugatti, seuls les meilleurs en franchissent le cap, et encore arrive-t-il que certains pilotes en renom se cassent les dents lors de ce véritable examen éliminatoire. En fait, il s'agit bien plus d'un concours que d'un examen, puisque la réussite est sanctionnée par la concurrence, et non par les chronos réalisés.

Le Mans le 7 mars avait le réveil pénible après une nuit hantée de mauvais rêves et de vilain temps. Toute la semaine, le baromètre avait dangereusement flirté avec la tempête, et on allait jusqu'à se demander dans la région si les sélections ne se feraient pas en pneus à clous ou chaines aux roues... Cependant, ce samedi matin-là, le circuit Bugatti ouvrait l'œil sur une piste en bon état, mais mouillée encore de rosée et de bruine nocturne, et grasse du brouillard qui s'y était déposée. Il était sept heures et demi, et déjà les candidats se pressaient à la grille d'entrée au parc. Tout se sait, même qu'Alain Bertaut n'aime pas les retardataires fauteurs de troubles...

A huit heures précises donc, le groupe A fait son entrée au son des échappements (Devil pour la plupart). Dix huit voitures sont alignées devant les stands qui dans quelques semaines, serviront aux fascinants protos des 24 heures. Les forfaits sont nombreux, et une voiture non conforme a déjà été éliminée. Une vingtaine de tours d'essais pour tâter le circuit et tenter d'ultimes réglages, et c'est tout de suite la lutte contre la petite aiguille, la lutte pour courir.

Les observateurs, parmi lesquels on dénombre beaucoup d'aspirants gordinistes, regardent surtout les anciens qui devraient se qualifier aisément. On suit des yeux quatre vingt quatre néo-pilotes envoyèrent Cudini, toujours aussi fin pilote, aux trajectoires peaufinées, « Gersteen » qui ils le savaient — qu'il n'y avait que a repeint sa voiture jaune en un bleu soixante postes à pourvoir après quatre presque noir, Lavictoire qui dispose







autos magnifiquement préparées de Chevallier ou de Lerault qui font, de plus, preuve d'application, la hargne d'Ackerer. Tout ce petit monde se qualifiera, sauf... le pauvre Maillot qui somnolera jusqu'au drapeau à damiers. Ah si seulement il avait pu tourner dans l'après midi, il n'était pas homme du matin! Mais son copain Lavictoire a signé le meilleur temps de sa série en 12'27"9, et c'est un peu de baume sur sa déception. Aux vérifications techniques très poussées, on découvre une anomalie dans le système d'allumage de Lerault : son ressort d'allumeur a une spire de plus qu'habituellement. Il est évincé, mais sera réintégré après une enquête chez Ducellier au cours de laquelle on cécouvrira qu'un pourcentage relativement important de ces ressorts ont une spire de plus, l'important étant le tarage qui reste le même.

La série A était bonne, la B l'est beaucoup moins. Galopent au dessus du lots trois concurrents qui se qualifieront aisément. Leroux qui s'était déjà mis en évidence l'an dernier à plusieurs reprises tourne le plus rapidement, bouclant régulièrement

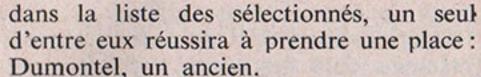
ses tours en 2'25". De tous les participants il sera du reste le plus rapide réussissant 12'07"7 pour cinq tours. Malcher ne lui sera que d'assez peu inférieur et Decoster assurera de la même manière qu'il conduisit sa saison l'an dernier, jamais remarquable, mais toujours correct. Les autres, tous les autres ne s'en sortiront pas sur une piste qui a pourtant séché.

Après le déjeuner, et tandis que la tempé-

rature remonte et qu'il commence à

pleuvoir, c'est le tour du groupe C. Tout de suite les essuie-glace virevoltent sur les pare-brise, fouettant les gouttelettes d'eau qui tombent sans conviction aucune, comme pour passer le temps. Une vingtaine de Gordini s'ébattent sur la piste. Seule l'une d'entre elles, reconnaissable à sa robe jaune à damiers noirs, reste obstinément arrêtée devant les balcons de ravitaillement C'est celle de Lalande qui, au premier tour d'essai, a vu sa boîte de vitesses se bloquer en quatrième et qui de ce fait ne peut défendre ses chances. Néanmoins il participera lorsqu'après avoir hésité une seconde Alain Bertaut lui donnera l'autorisation de tourner avec une autre voiture. Heureusement pour Lalande, Yves Forestier est au parc avec la « verte », une Gordini rutilante préparée par Trolle; Forestier est sportif, et la voiture verte remplace la jaune. La couleur finalement importe peu, et aussi à l'aise sur la voiture d'un ami que sur la sienne, Lalande se qualifie aisément, obtenant le deuxième temps de sa série derrière Jervaise, un inédit marchant comme une balle et devant Malherbe et Leroy, l'an dernier habitués des places d'honneur en groupe 1. Ravenel est disqualifié, radié à vie de la Coupe Gordini. Il a raboté sa culasse. Pourtant, il n'avait pas besoin de cela pour défendre ses chances qu'il a gâchées on ne peut plus bêtement.

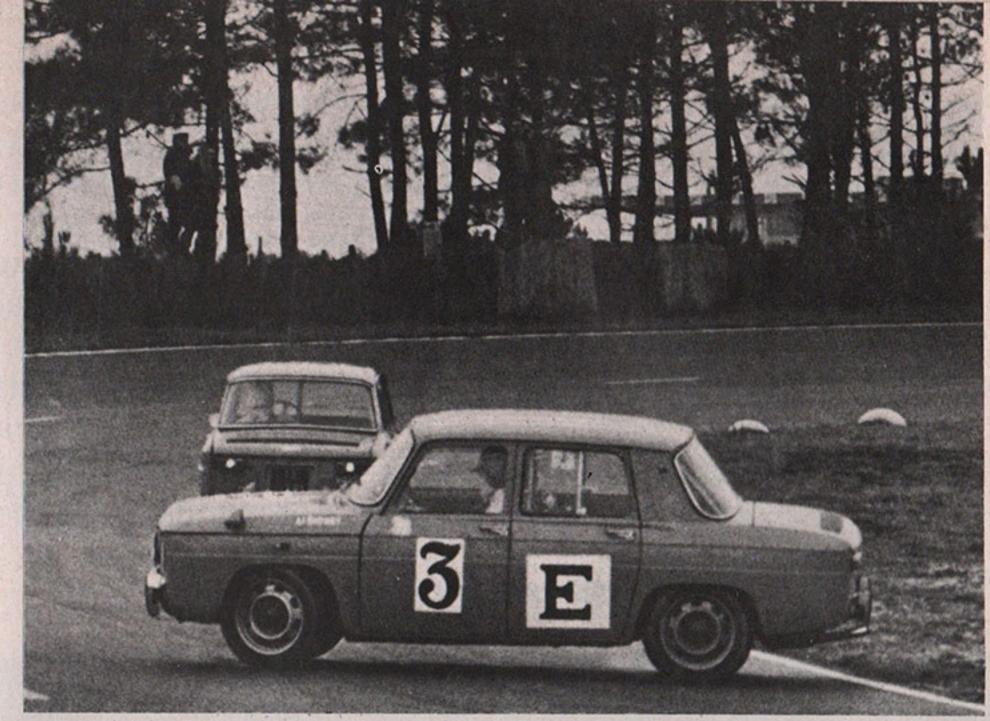
Pour la série D, le temps se fait plus clément et s'il bruine encore lors des tours d'essais, les vannes célestes se sont fermées à l'attaque du chrono. Mais l'ensemble des garçons de cette manche manque de mordant. Ils roulent comme vous ou moi, sans chercher la limite, sans se défoncer et,



C'est dimanche, et pourtant le « claps » a claqué dès six heures : « Sélections Gordini, deuxième », dirait-on au cinéma. Et dans un demi-sommeil, on regardé la série E faire des entrechats sur une piste légèrement humide. Les candidats sérieux doivent encore dormir, et les aiguilles des chronomètres ne battent pas la chamade, ne manifestent pas le moindre signe d'affolement. A peine semblentelles daigner aller plus vite lorsque Bichet ou Yver passent devant l'horloge au rythme de laquelle on vit. Elles ne bougent vraiment que lorsqu'elles aperçoivent E8. Au volant de cette voiture, une vieille connaissance, lui aussi habitué du groupe 1, Roland Davril. Il a appris à connaitre sur le bout des doigts sa Gordini déjà beaucoup utilisée et, barbe en avant, il signera d'excellents temps qui le classeront quatrième sur 269. Quand à Yver, qui semblait plus à l'aise que ses collègues de monté un alternateur de R 16...

appliqué pour la série F comme pour les formance, beaucoup penseraient à lui. autres, éliminant d'autres concurrents Espérons que 70, qui le verra également venus avec des amortisseurs non en Formule France, lui apportera après conformes, ou avec un support d'alter- une certaine notorité la consécration qu'il nateur renforcé. Les F eurent la veine de attend et mérite. Il a quelque peu éclipsé tourner sur le sec, ce qui semblait particu- ses concurrents directs, sans toutefois lièrement être appréciable au passage de la nous empêcher de remarquer le solide chicane placée comme d'habitude au bagage de Michel Meunier, la hargne de « Chemin aux Bœufs ». Et sans que l'un Capion ou l'aisance de Vendeville. ou l'autre fassent des étincelles, six néo- Le lendemain, fatigués sans doute par les gordinistes, Labenne, Mandonato, Perraud, pluies et les neiges du dimanche, les pré-Rossi, Snobeck, da Costa, et un Gordiniste posés célestes au baromètre affichent en confirmé, de Souza, tirèrent leur épingle hausse, et c'est sous un ciel gris, bas, du jeu. Ils réussiront à faire partie des nuageux, mais en l'absence de toute averse

Vers deux heures et demie, le temps fait rythme cette sélection marathon. Quatre de nouveau des siennes et on ressort les batteries passeront donc en ce lundi qui parapluies tandis que les concurrents G nous jette du lit toujours aussi tôt. Le font battre les essuie-glace. Il tombe de la groupe I attend en piste qu'on lui donne neige fondante qui, fort heureusement, ne le départ, alors que la piste est humide tient pas au sol. Pierre Laffeach qui fait encore de la nuit. Beaucoup de forfaits figure d'ancêtre avec ses trois participations est en piste, calme comme à l'habitude, yeux fixes derrière ses lunettes noires à monture d'acier. Il n'a plus sa voiture, pulvérisée quelques jours plus tôt sur l'autoroute, mais celle d'un ami. Qu'à cela ne tienne, pour faire la Coupe il aurait pris le départ avec une « chèvre » s'il l'avait fallu ! D'ailleurs, cette auto à l'avant enfoncé, il la sent et s'en sert au mieux. Un excellent 12'38"5 vient sanctionner ses efforts dans la tempête, et il ouvre également la voié des qualifications à trois jeunes qui prenaient exemple en attendant de battre leur maître d'un jour. On reverra donc Sourd, Perard et Cave. La journée s'achève toujours sous le déluge avec la prestation de la série H. Coche, le petit Jacques à la chevelure blonde coiffée à la Rolling Stone, a mis son casque, cligné de l'œil, mis en marche sa fidèle Gordini et... c'est un régal. Il marche en bolide, soignant ses trajectoires dans des mares d'eau, contrôlant sans cesse les dérobades de son auto.



Sa voiture n'avance pas, il la propulse de virages en virages en longues glissades batterie, il fut disqualifié aux vérifications sans qu'elle se freine sur les pneus. Du techniques lorsqu'on s'aperçut qu'il avait grand art. Pilote souvent malchanceux, Coche fait forte impression et si l'on Le réglement est le réglement, et il fut attribuait une palme à la plus belle per-

que continue à se dérouler au même





également dans cette série, et il n'y a qu'une quinzaine de voitures en présence. Très vite une d'entre elles manque à l'appel, l'infortuné Stefanaggi étant parti en tonneaux dans des Esses. Cela n'enpêche pas Bodard et Bros de tourner à vitesse V. Tous deux seront du reste parmi les heureux qui, le mardi soir à la proclamation des résultats, s'entendront citer parmi les participants. Ils ne seront d'ailleurs pas les seuls à passer avant que le couperet ne tombe, Conte et Richard bien que moins rapides y réussiront aussi. Dans un parfait synchronisme alphabétique, les J remplacent les I et une fournée de Gordini en chasse une autre. Ils font quarante petits tours et puis s'en vont. Un rayon de soleil tente une appatition bien vite annihilée par les nuages qui

mieux que lui utiliser la piste complète- voitures verte et blanche, Forestier et comporter avec une voiture qui n'était plus de prime jeunesse et avait perdu depuis belle lurette l'aspect du neuf... Dorneau aurait pu lui aussi être sélectionné sur sa valeur, mais au démontage, culasse était reconnue trop basse, et il était radié à vie. Alain Bertaut et Claude Hénault ont policé un réglement très au point et particulièrement précis en ce qui concerne les caractéristiques Jutier. techniques. Il convient, si on veut jouer dans les règles, de les respecter au pied de la lettre, et des vérifications constantes et poussées lors de ces quatre jours ont prouvé que les organisateurs tenaient à continuent de rouler dans le ciel sans se faire régner l'ordre, la discipline et la

ment sèche, et ils réalisèrent des temps Glas jouèrent le rôle efficace d'Alkahonorables leur permettant de continuer. Seltzer. Tous les deux du reste tournèrent Guillemain, réussit également à bien se bien vite dans des temps suffisants pour se faire une place au soleil, pouvant dès lors envisager l'avenir sereinement. Hélas pour Laurent Glas, une faute grave devait l'empêcher de figurer parmi les soixante : il coupa la ligne de décéleration pour rentrer aux stands bien après le sifflet. Eliminé... Monteiro, plus routier que pistard, parvint tout de même à arracher sa qualification, tout comme Tison et

Alain Bertaut avait montré avec Glas qu'il n'entendait pas badiner avec la réglementation en vigueur sur tous les circuits, et il en administra la preuve une autre fois dans le groupe N où trois candidats furent scratchés pour non respect des drapeaux. De Chaunac, Pelletier et Brunet tombèrent ainsi, victimes peut-être d'un commissaire trop zélé. A notre humble avis, le drapeau jaune immobile signifie surtout l'interdiction de doubler, et l'on peut passer autrement N était riche en bons éléments et on reverra avec plaisir Foucault (autre habitué des courses de groupe 1), Marq et Priet. personne rousse aux yeux verts, ne fera pas la Coupe. Dommage... On n'aura même pas pu juger de son aptitude au volant, puisqu'à son deuxième tour, elle poussière, sans gloire. Les années se suivent et ne se ressemblent pas. L'an dernier il avait été le meilleur « rookie »... Mardi 10 mars, 14 heures. La série O, la deux garçons sortiront du lot. Bernard

ment dites. Toujours est-il que dès que cier la zone des « Esses » et le virage du Ces quatre jours d'examens n'étaient pas les chronos rentrent en action, la voiture raccordement. Attendons confirmation de une fin en soi, ils marquaient un départ. au capot vert de « Nanar » prend ses ce jeune talent. Un autre jeune tout Le départ que certains envisagent vers jambes à son cou et tourne de plus en plus aussi talentueux se fit remarquer autant un métier, un genre de vie, une vie, celle vite. Sobrement, sans fioriture, Mangé par son physique que par sa tête de de pilote. En venant au Mans tourner sur saura égaler les meilleurs, sa performance Christ : Tiano, déjà lauréat de l'école le Bugatti, ils savaient qu'un sixième étant sanctionnée par une cinquième de pilotage de l'AGACI. Hélas, il avait d'entre eux seulement pourrait commencer une saison en Coupe. Et encore, vingt de ceux là ne trouveront pas grâce après les quatre premières courses. Faire la Coupe n'est vraiment pas le lot du « pékin moyen ». Il faut en avoir, du talent, de la chance, une bonne auto aussi, bien préparée. Et il faut y croire, en vouloir. Très fort. Mais sur les quarante sélectionnés, peut-être un ou deux grands pilotes sortiront-ils, et c'est le rêve merveilleux que beaucoup poursuivent, que d'être ceux-là. C'est ce à quoi la Coupe Nationale R8 Gordini peut les aider. C'est la courte-échelle, version mécanisée.



difficile des éliminatoires.

Taysse, un ancien de l'épreuve, qui ne fut les observateurs présents depuis le samedi pas suffisament rapide sur une voiture commençaient à avoir une indigestion de sortant de ses ateliers. Sa déception était bleu lorsque les M vinrent s'aligner grande, pour lui la Coupe est déjà terminée devant les stands. Fort heureusement,

soucier que dans cette série-çi figurent justice. On ne peut que les en féliciter. Dubois qui passa sa matinée à bricoler quatre anciens, ce qui promet du spec- Verbecque dans le groupe suivant, le sa voiture dans le parc des coureurs, et tacle. Schmitz, Maillochon, Le Bris et quatrième de la journée, défendit avec Thierry Glas, jumeau du dévoreur de Mangé (plus connu sous son pseudonyme brio le clan des néophytes, et certains en ligne de décéleration au même tempérade « Nanar », ou sous le nom de son cours de saison ne devraient connaître ment bon enfant et au même caractère garage, Francia,) n'en font pourtant pas de sa Gordini que les feux rouges s'il se rieur. Dommage que les deux frères n'ait pendant l'heure d'essais qui leur est montre aussi à l'aise ailleurs qu'au Bugatti. pu faire la saison ensemble. il y aurait eu accordée, préférant sans doute se réserver Coiffé de son casque noir à losanges d'intéressants problèmes pour les reconpour l'heure des qualifications propre- blancs, c'était un des plus habiles à négo- naître... place à l'issue des sélections. Le Bris monté une résistance sur sa bobine, et fera presque aussi bien, Maillochon et fut de ce fait éliminé. Toujours dans ce Schmitz mettant un peu plus de temps à groupe riche de personnalités planchait trouver la bonne cadence. Sept noms Brunetti, l'attachant constructeur de « la sortiront de ce groupe puisqu'en plus des 4cv la plus vite du monde » (voir essai anciens, Breton, Domas, et Michel Bour- dans Champion No 41). Il se qualifia lui guignon passeront ave: brio le cap aussi sans difficulté, Chamard complétant la liste des lauréats de la série L.

Ces éliminatoires, elles seront fatales à En abordant ce quatrième jour au Bugatti, cette année. Miniou et Dupraz surent deux pilotes avaient eu pitié, et avec leurs

qu'à très basse vitesse devant une voiture accidentée. Quoiqu'il en soit, cette série Par contre Myriam Tonini, splendide coulera une bielle. Philippe Bourguignon, un ancien partant, va mordre lui aussi la dernière, entre en piste. Ils sont encore vingt et un à tenter leur chance au grand bal bleu. Mais de ces vingt et un là, seuls

Vraiment nous voyons rouge, quand on nous dit que tous les bolides français sont bleus. Comme si une couleur, seule, suffisait aux performances. Comme si la tenue de route, la qualité mécanique, la sécurité relevaient d'une miraculeuse couche de peinture.

Nous n'avons rien contre les voitures bleues en habit de course. Mais nous n'entrerons

pas dans le jeu.

La 1000 Rallye n'est pas anti-bleu. Elle est simplement rouge et noire. Deux couleurs qui, elles aussi, sont déjà un indice des performances: 53 cv DIN, 150 km/h, 37,8 s. au kilomètre départ arrêté.

Et pour les exploiter: un siège baquet, un compte-tours qui monte allègrement, un volant mousse, des freins à disque à l'avant.

Quant au prix, c'est le point noir des voitures bleues. Toujours trop chères. La 1000 Rallye elle, vaut 8 695 F. Qui osera dire après cela que toutes les bonnes-sportives-françaises-pas-chères sont bleues.

Simca 1000 "Rallye" / 6 cv / 8695 F* SIMCA







essal:

par J.-P. Beltoise

Lorsque vous lirez ces lignes, Jean-Pierre aura déja couru à Pau au volant de la nouvelle F2 construite par Marius Dal Bo à Annecy. Auparavant, il avait procédé aux premiers essais et, comme il le fait aussi souvent que possible dans Champion, il en a profité pour vous décrire ses impressions de conduite et de mise au point. La Pygmée est une monoplace certes, donc nous ne vous invitons pas à vous asseoir par la pensée aux côtés de Jean-Pierre Beltoise. Mais il ne vous est pas interdit, en lisant cet article, de vous imaginer un instant à sa place...

Il y a quelques années en France, après le retrait des Gordini de la compétition, il n'y avait plus de constructeurs de vraies voitures de courses, c'est-à-dire de monoplaces ou de protos. Voici qu'en 1970 les constructeurs de monoplaces sont presque légion. Bien sûr, en premier lieu, il y a Matra chez qui on trouve d'ailleurs beaucoup de fanatiques qui, avant de rentrer chez le Nº 1 de la voiture de course en France, ont construit un jour leur propre voiture, comme Bernard Boyer et André Legan.

Mais M. Dal Bo est maintenant à considérer comme le deuxième constructeur français de voitures de course, devant Martini, Grac et Alpine qui a décidé de se consacrer plus particulièrement aux rallyes. Il y a dix ans, lorsque Dal Bo construisit sa première Pygmée, il eut un entretien avec Bernard Boyer qui était déjà l'homme du renouveau des châssis modernes dans notre pays. Il voulait lui aussi construire des voitures de courses. Ce fut ainsi qu'il mit le doigt dans l'engrenage.

Dal Bo habite Annecy et, à côté de son entreprise de plomberie-installations sanitaires, il dirige avec son fils Patrick une équipe de dix ouvriers pour la construction de Formule France, F3, et F2.

Patrick dessine et conduit les voitures de course, M. Dal Bo est le patron de l'organisation qui est maintenant bien rôdée et bien installée. Par exemple, tous les moteurs de Formule France, F3, et F.F. sont passés au banc d'essai, qui est installé près de l'atelier.

Si les F.F. et F 3 sont à châssis tubulaire, la F 2 est monocoque, comme le modèle précédent réalisé en 1968 avec la collaboration d'Eric Offenstadt. C'est à la suite de cette expérience que M. Dal Bo a décidé de lancer son entreprise à fond dans la construction de quatre F2 monocoque. Matra ayant abandonné tout projet, le rêve de M. Dal Bo serait de reprendre le flambeau de la construction française dans ce do-

Du reste la Pygmée F 2, reprend les principes de construction et beaucoup d'idées Matra. M. Dal Bo ne cache pas que Matra reste pour lui une merveilleuse école et que la gentillesse et la compréhension qu'il y rencontre, quand il a besoin d'une aide quelconque, sont des choses très importantes pour la réalisation de ses voitures.

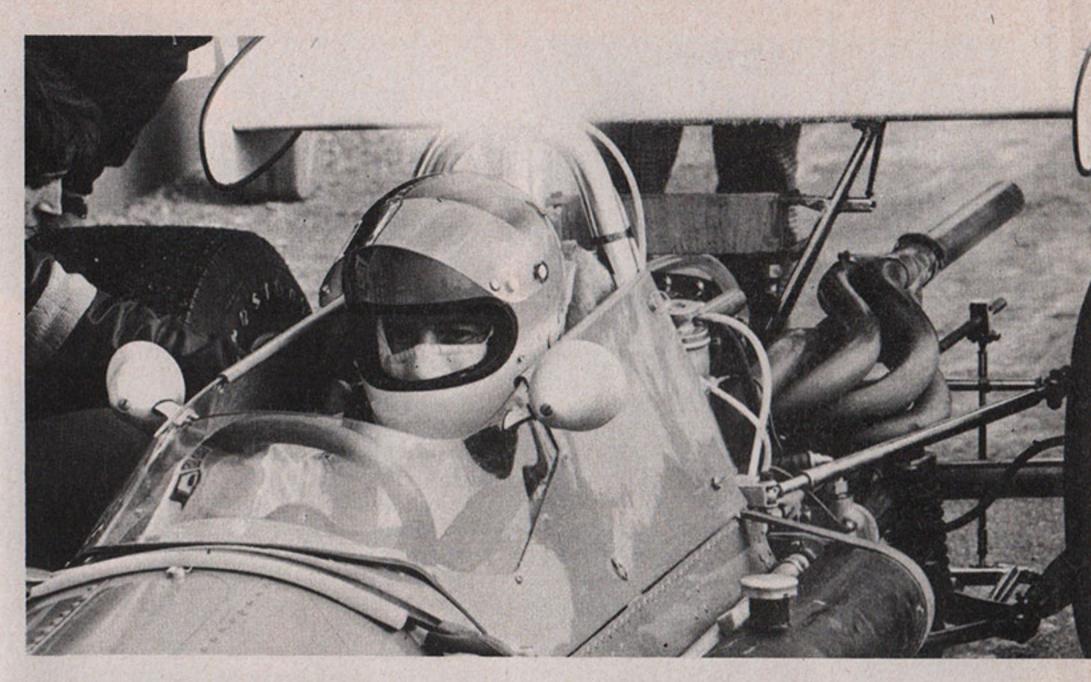
Les Pygmée F 2 seront pilotées par Patrick Dal Bo bien sûr, mais aussi par les deux talentueux pilotes d'Alpine-Renault, Jean-Pierre Jabouille et Patrick Depailler. Et c'est à Elf qui est aussi un grand promoteur du renouveau de la voiture de course française que l'on doit de voir encore des Formule 2 cette année sur les circuits, car cette compagnie a décidé d'appuyer l'initiative courageuse du constructeur annécien. Je participerai avec une quatrième Pygmée aux Grands Prix de France et, sans doute, aux courses de Barcelone et du Nurburgring si mon programme F l et proto chez Matra m'en laisse le temps. C'est à la suite de mon premier contact avec la voiture sur le circuit de Magny-Cours que je peux vous donner mes impressions.

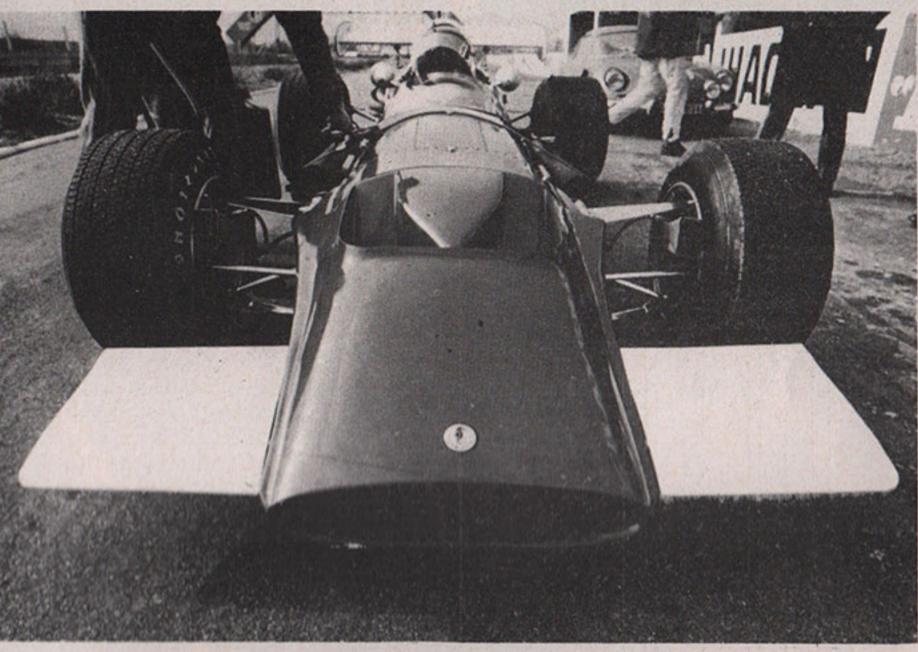
Description technique

La Pygmée F 2 est une monocoque en tôles d'aluminium de 16/10° galbées et rivetées entre elles. Le moteur Cosworth F 2 1600 est accouplé à une boîte Hewland à 5 vitesses, comme sur toutes les F 2 sauf la Dino. Il est accroché derrière la coque dans un petit treillis tubulaire, ce qui facilite beaucoup le refroidissement et l'accès mécanique.

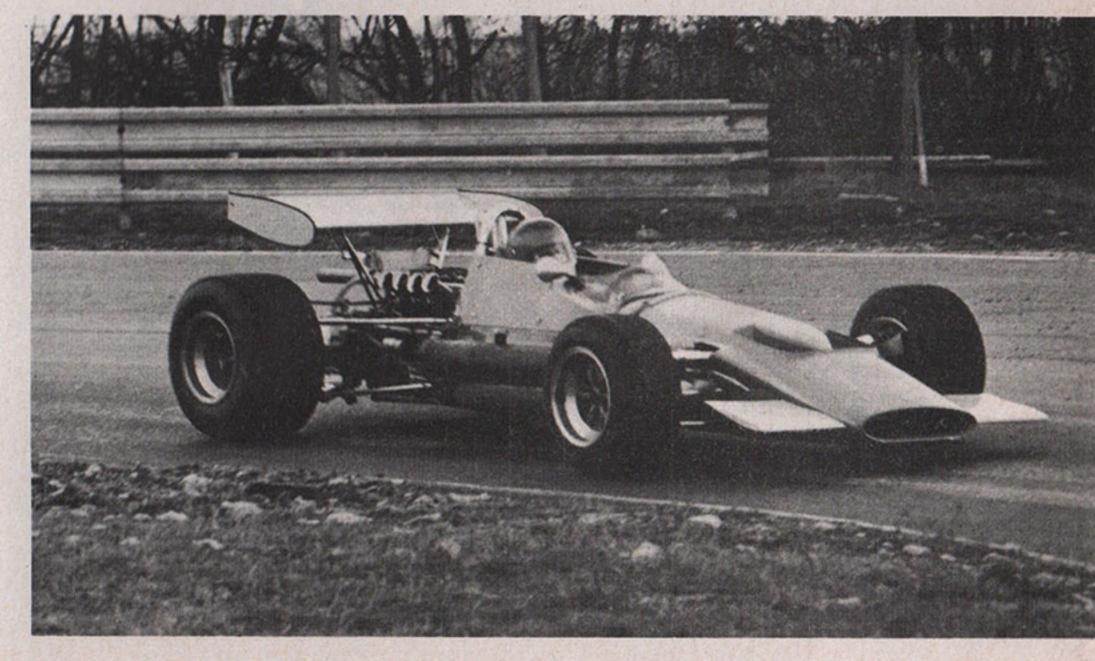
La suspension avant, par souci d'économie, est celle de l'ancienne F 2, elle-même très semblable d'ailleurs à celle des Matra F 2, c'est-à-dire avec le combiné ressort-amortisseur à l'intérieur de la coque et un balancier supérieur. A l'arrière, la géométrie est classique. L'amortisseur de la voiture a été étudiée chez De Carbon. Les voies sont de 1 m 43, et l'empattement de 2 m 25. Le poids de la voiture est estimé à 450 kgs environ. Les roues de 13" ont à l'avant 9" ou 10" de large, et à l'arrière 13" ou 14".

Mis à part le moteur et la boîte bien sûr, mais aussi les cadrans de bord, toutes les pièces constituant la voiture sont réalisées en France, bien souvent dans la région d'Annecy. Toutes les fonderies de magnésium sont réalisées au Magnésium Industriel Français, entreprise à laquelle Dal Bo reconnaît une qualité incomparable de fabrication.





L'objectif à grand angle a exagéré la surface des déflecteurs avant...





Au freinage: il faudra améliorer le contact de la pédale, sinon la voiture est stable.

J'ai pu voir les Pygmée en phase de construction, et j'ai apprécié le très grand soin apporté au montage des voitures ou des moteurs. Des succès ne devraient pas tarder à récompenser des efforts si ardents et un tel sérieux dans la réalisation.

L'essai

C'est sur le circuit Jean Behra de Magny-Cours que j'ai essayé la Pygmée F 2. Magny-Cours est, on peut dire, le circuit permanent de la région parisienne... Dommage qu'il soit un peu court, deux kilomètres seulement, mais il doit être agrandi cette année. En tout cas, c'est un réel plaisir de tourner sur ce circuit. Il offre d'abord une très grande sécurité, et puis on y savoure une ambiance de sport automobile très britannique et infiniment sympathique. C'est le fief de Tico Martini, l'extraordinaire moniteur de l'école de pilotage Winfield et constructeur des Martini, qui rivalisent fièrement en F3 avec les Brabham et les Tecno.

Quantité de F. France tournaient en ce glacial samedi. Guy Ligier était là avec sa voiture, la JS 1, et même le motocycliste J. Aureal et ses Yamaha.

En m'installant dans la voiture, je vis que je n'y serais pas bien à l'aise pour conduire, surtout à cause de la disposition des pédales qui est à revoir complètement. Énfin, calé tant bien que mal, je partis pour une vingtaine de tours afin de juger sérieusement le comportement de la voiture.

C'était la première fois, que je conduisais une voiture équipée de Firestone YB 11, et je compris bien vite pourquoi nous avions tant de mal à nous imposer l'an dernier contre ces pneus qui sont incomparablement plus faciles à manier que ceux dont nous disposions chez Matra.

D'emblée, j'ai trouvé deux qualités fondamentales à la Pygmée. D'abord une absence quasi totale de vibrations qui donne une extraordinaire confiance dans la conduite. Ensuite, une douceur générale de toutes les commandes embrayage, boîte de vitesse, direction à laquelle, je l'avoue, je ne m'attendais pas.

La direction, surtout, avec un tiès faible

très douce et précise et ne transmet aucune réaction. Il faudra seulement la rendre un peu plus directe.

Lors de cet essai, le freinage n'était pas très bon, car la pression à exercer sur la pédale était beaucoup trop forte. Mais aucun problème de freinage ne devrait se manifester par la suite, lorsque ce défaut sera corrigé. C'est Jean-Pierre Jabouille qui avait assumé la mise au point de cette voiture les deux jours précédents. Elle était très agréable à conduire et donnait une grande confiance en ce qui concerne la tenue de route.

Toutefois, elle était un rien trop sous-vireuse à mon goût, surtout dans les virages serrés, ce qui peut être éliminé facilement grâce aux barres anti-roulis. Mais ce défaut disparaîtra peut-être de lui-même par l'adaptation de ressorts avant plus durs, qui n'avaient pas encore été livrés. Sans chercher à faire réellement un temps, j'ai tourné en 47"3. A mon avis, il devrait m'être possible de tourner en 45" et 46" au tour, une fois que la mise au point sera terminée et que la position de conduite sera adaptée à ma morphologie.

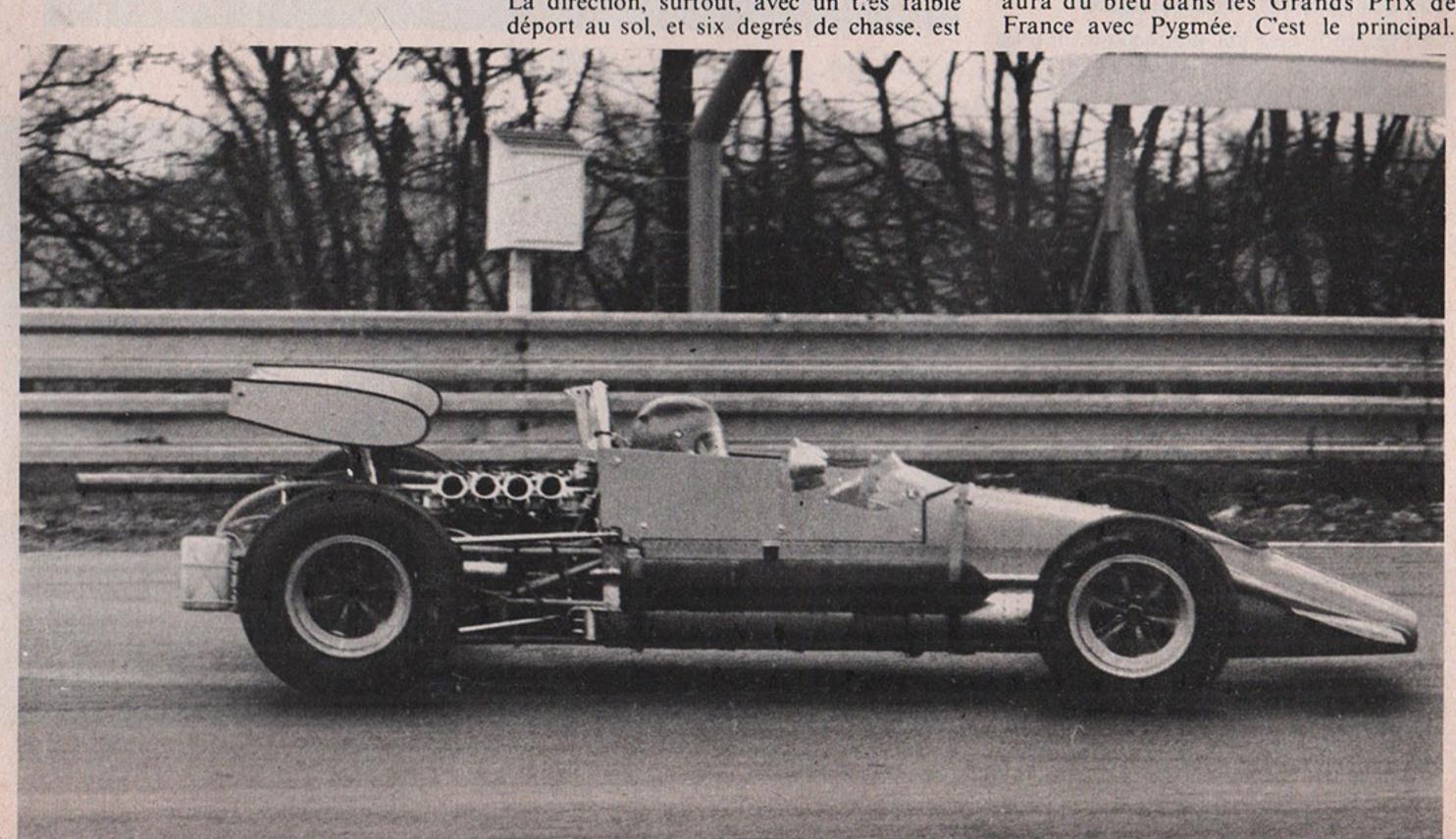
Le record du tour actuel en F 3 est de 49" par P. Depailler sur Alpine et en Prototype de 47"9 par Hawkins sur Ferrari Can-

La F2 Pygmée est donc devenue pour sa première sortie, la voiture la plus rapide ayant jamais tourné sur le circuit de Magny-Cours... C'était un bon baptême.

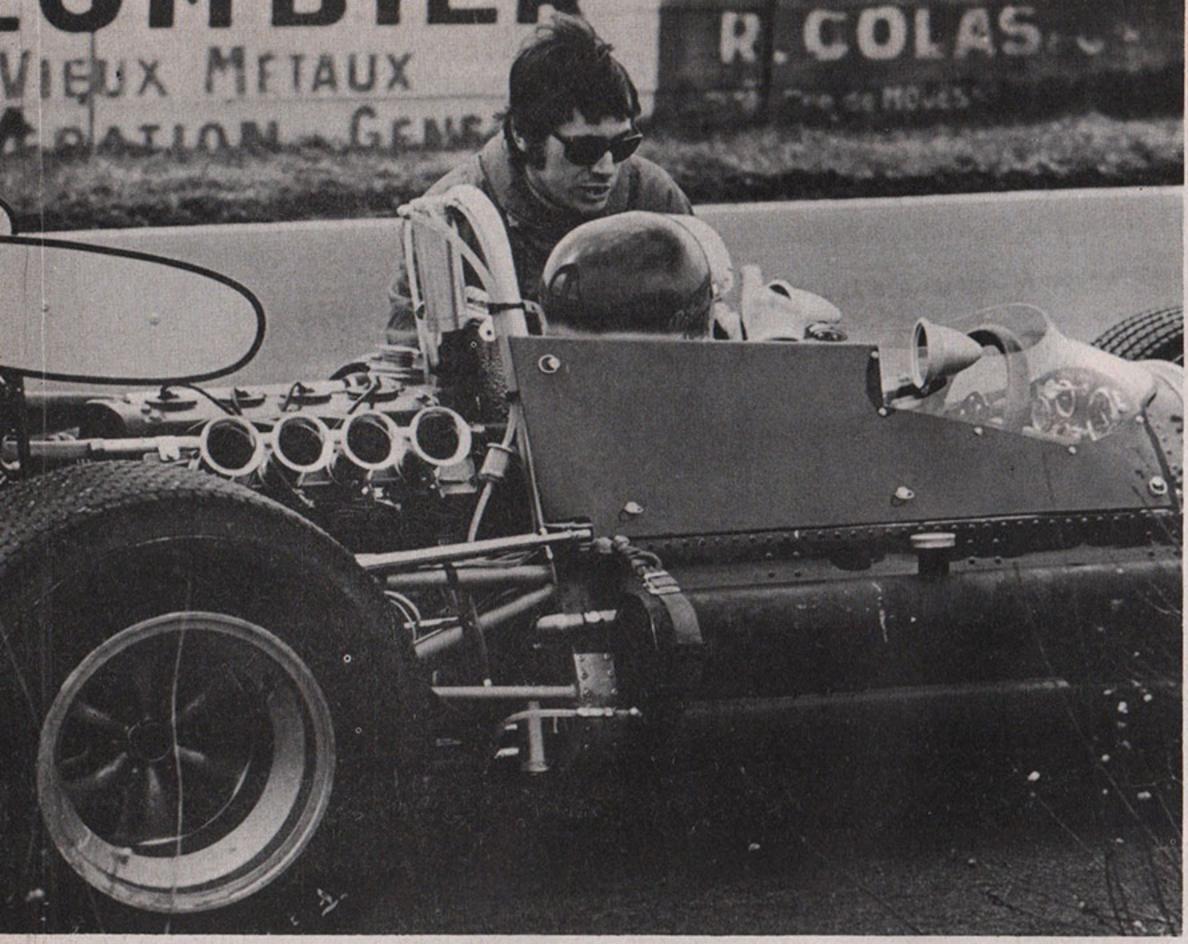
Conclusion

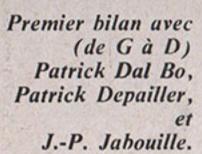
Ce rapide et premier essai m'a confirmé que l'enfant chéri de M. Dal Bo est une excellente voiture à la base. Très saine à conduire, douce même, elle pourrait bien concrétiser ses qualités par une prochaine victoire face à la concurrence anglaise, allemande et italienne. Mais il est indispensable pour cela de corriger rapidement les petits détails indispensables au confort et à l'aisance du pilote comme la position des pédales, du levier de vitesse, et la direction.

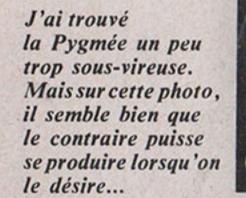
Malgré l'absence de Matra, dûe, je le rappelle,a de nouveaux règlements concernant la structure des réservoirs d'essence, il y aura du bleu dans les Grands Prix de











MOTOR OIL



On aperçoit le réservoir d'essence latéral fixé contre le flanc de la coque par sangles.

FICHE TECHNIQUE PYGMÉE F2 1970

Châssis: Coque en tôles d'alu rivetées à l'avant, treillis tubulaire à l'arrière.

Suspension: AV à triangles superposés inégaux, ressorts inboard.

Suspension: AR par bras transversal supérieur, AGRÉMENT triangle inférieur.

Barres de poussée Barres anti-roulis AV/AR.

Direction à crémaillère, freins out-board. Roues magnesium 9/10" × 13" AV - 13/14" × 13" AR.

Moteur: Ford-Cosworth FVA 1600 cc à 2 ACT, ACCESSIBILITÉ 230 cv.

B. V. Hewland à cinq rapports interchangeables, différentiel autobloquant.

Poids: 450 kg.

Voies: 1,43 m.

Empattement: 2,25 m.



MOTEUR

Démarrage					délicat à froid
Bruit					. peu musical
Vibrations					. assez peu
					. fantastique
Sounlesse					movenne

TRANSMISSION

Embrayage	très sec
Synchronisation	crabots
Passage de vitesses	très bien
Etagement	à la domand

DIRECTION

Précision exceller	ite
Braquage très bie	n
Démultiplicat, pas tout à fait assez dire	ect
Légèreté très bio	
Réaction sur mauvaise piste , très très	

FREINS

Pression sur pédale.	imparfaite
Fermeté pédale	
Efficacité à froid	moyen
Résistance au fading	excellent
Progressivité	
Stabilité à	
Répartition AV-AR à	

SUSPENSION

Résistance au roulis . pratiquement totale Souplesse . selon le circuit, à la demande Amort. . . selon le circuit, à la demande Adhérence train propulseur . très bien

TENUE DE ROUTE

Sécurité			très bien
Équilibrage			très bien
Vitesse en virage			Excellent

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité très bien
Instrumentation complète
Volant Ø 28, cuir, type monoplace
Disposition pédales un peu serre
Position conduite bien
Confort siège . type Matra F 2, anatomique

DE CONDUITE

Maniabilité			,	très	bien
Confort général				très	bien
Maintien pilote				très	bien

GÉNÉRALE

Capot .					pas de	capot
Habitacle						difficile

CONTROLE QUALITÉ

Intérieur				,		très	bien
Extérieur						très	bien



Renseignements sur simple demande à : BMW-FRANCE Importateur exclusif - 23, Boulevard de Courcelles - Paris 8° 522 55-15 - 55-24 et 63-02

imoisdans la COIISC

par José Rosinski

Le début de la saison 1970 s'est déroulé loin d'Europe, au soleil d'Afrique du Sud pour le premier des Grands Prix, dans la moite chaleur de la Floride pour les deux premières épreuves du Championnat du Monde des constructeurs. Voyons ensemble quels enseignements on peut tirer de ces courses « hivernales », à l'orée de la saison européenne qui a débuté à Brands Hatch pour les F1 avec la traditionnelle course des Champions.

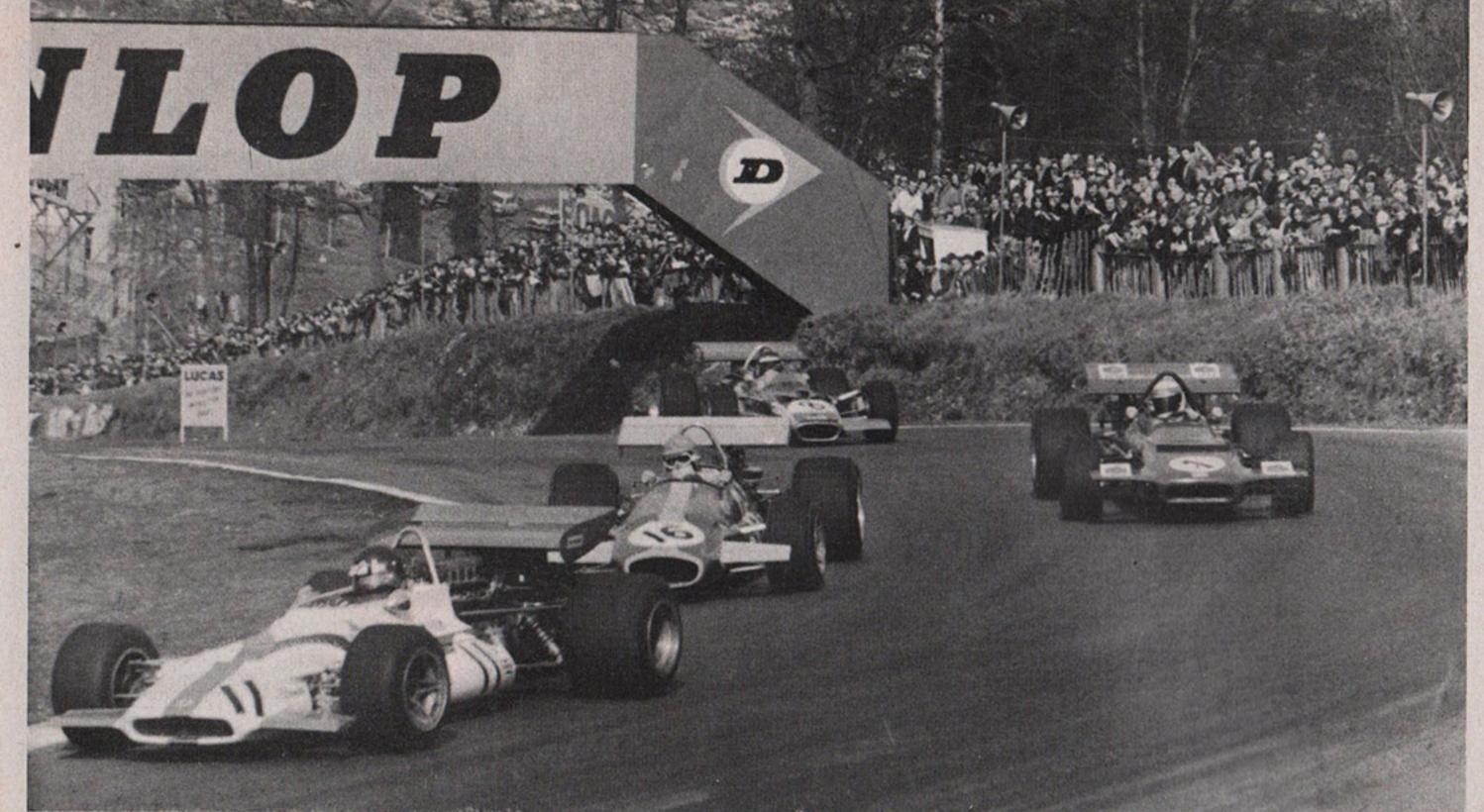
Stewart à la poursuite de Brabham

Jean-Pierre Beltoise vous a entretenu en exclusivité dans ces colonnes du programme d'essais préliminaires effectué à Kyalami par l'équipe Matra-Simca. Désormais, toutes les écuries de F 1 se conforment à cette pratique, dont l'évident défaut est de coûter horriblement cher : vous pouvez imaginer le prix d'un aller-retour par avion en Afrique du Sud pour la voiture, les pièces détachées, les pilotes, les techniciens et mécaniciens... Cependant, on juge cette séance d'entraînement indispensable pour étalonner les nouveaux modèles par rapport aux précédents, et retirer de cette comparaison chiffrée par les temps de précieux renseignements quant au travail effectué pendant l'hiver.

Curieusement, il est apparu cette fois qu'en termes de temps au tour, les F1 70 avaient dans l'ensemble très peu progressé par rapport à celles du début de la saison 69. Rappelons que le temps à battre était celui réalisé en 69 aux essais officiels par Jack Brabham: 1'20". Or, pendant les entraînements privés de février 70, seul Jackie Stewart parvint à aller plus vite, et ce non pas au volant de sa nouvelle March, mais bien à celui de la Matra MS 80 qu'il avait amené pour servir d'étalon aux nouveaux pneus Dunlop... Jackie réussit à ce moment-là 1'19"4, un chrono que personne n'allait pouvoir égaler avant les essais officiels.

Les nouvelles voitures ne marquaient-elles donc aucun progrès par rapport à celles de l'an dernier? Si, mais en l'occurence, les chiffres sont trompeurs. Il faut en effet se souvenir qu'en 69, jusqu'à Monte-Carlo, les F1 étaient équipées d'ailerons libres, et que la différence de temps sur un tour de circuit de Kyalami entre une même voiture équipée d'un aileron 69 ou 70 est évaluée à une seconde en faveur de la première. C'est dire que tous les temps inférieurs à 1'21" en 70 sont en fait plus rapides ou égaux à celui de Brabham en 69. En outre, il y a à Kyalami un important facteur, les conditions atmosphériques très changeantes, qui affectent sensiblement le rendement des moteurs. Autrement dit, il n'est pas si évident que les enseigne-





Au départ de la course des Champions, Oliver dans la BRM peinte aux couleurs de Yardley - les produits de toilette avait pris la tête devant Stewart. Mais déjà Brabham vient de passer ce dernier à l'intérieur dans ce freinage, et la BRM sera dévorée au même endroit dès le tour suivant. Rindt, en 4e position, ne pourra suivre.

ments comparatifs recherchés à Kyalami, cette année en particulier aient été si valables que prévu. Il est d'ailleurs ironique de remarquer que les deux seuls pilotes à n'avoir pas sacrifié au rite de l'entraînement privé, c'est-à-dire Jack Brabham et Denis Hulme, ont tout simplement terminé premier et second du Grand Prix... De quoi rester songeur évidemment...

En fait donc, à l'issue des essais officiels, quatorze pilotes étaient descendus à 1'21" ou moins. Pour leur première apparition, les March se taillaient la part du lion, Stewart et Amon se partageant le meilleur temps, (1'19"3) et la première ligne avec Jack Brabham (1'19"6), et deux autres voitures de la marque figurant dans ce groupe (Siffert 1'20"2, Andretti 1'20"5). Rindt et sa Lotus 49 C (1'19"9)' Ickx et sa Ferrari 312 B (1'20"), Hulme et sa Mc Laren M14A (1'20"1), Surtees et sa Mc Laren M7C légèrement transformée (1'20"2) Beltoise et sa Matra-Simca MS 120 (1'20"2) Mc Laren (1'20"3), Oliver et sa BRM P 153 (1'20"9), le Sud Africain Charlton et sa Lotus 49 C (1'20"9) et Miles (Lotus 49 C, 1'21") étaient aussi dans ce cas. Quant à Graham Hill, il fournissait une fantastique démonstration de courage en conduisant la Lotus 49 C de Rob Walker : il obtenait 1'21"6, alors que les médecins lui avaient prédit qu'il ne pourrait recourir qu'en octobre prochain! Cependant, Graham souffrait encore beaucoup de ses jambes, et on avait monté sur sa voiture de plus petits cylindres de freins afin de réduire l'effort à exercer sur la pédale.

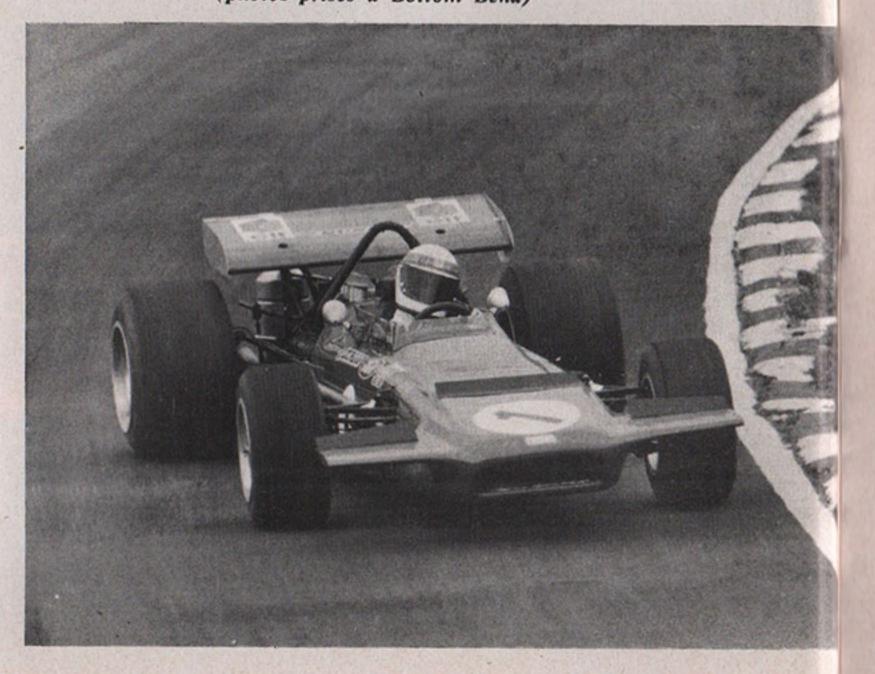
Après une première phase très confuse, le déroulement de la course fut d'une extrême limpidité. Comme on s'y attendait Stewart s'élançait en tête. Mais au premier virage, Rindt et Brabham s'accrochaient, touchaient Amon, retardant tout le monde et offrant à l'écossais une substantielle avance sur laquelle il allait vivre vingt

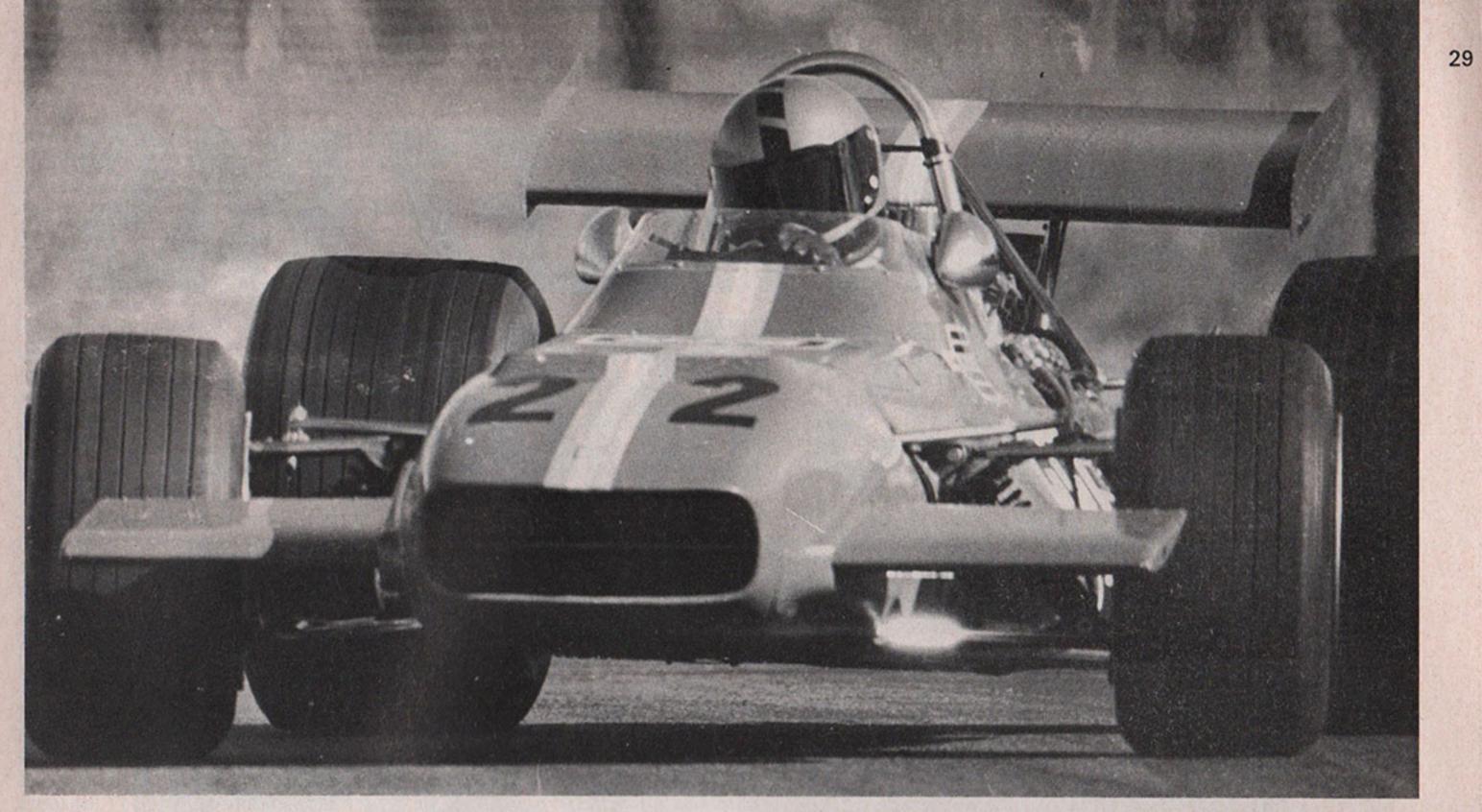
tours exactement, soit un quart de la course.

A quoi attribuer le fait que le champion du monde, meilleur temps aux essais et bénéficiant de circonstances aussi favorables, n'allait pas pouvoir conserver son avantage? Trois raisons peuvent être avancées : le fait d'abord que son Ford-Cosworth des essais, qui était exceptionnellement puissant, avait rendu l'âme, et qu'il avait été remplacé pour la course par un autre, moins brillant. Le fait, ensuite, que la March était encore loin d'être au point : non seulement elle est trop lourde (580 kilos) mais encore elle pose des problèmes de tenue de route qui n'étaient pas encore résolus à Brands Hatch quinze jours plus tard. A ceci enfin que ses Dunlop, excel-



A Brands-Hatch, tandis que Brabham fumait la pipe, Stewart se défonçait sans parvenir à le suivre (photos prises à Bottom Bend)





La de Tomaco a déçu. Déjà, on en construit une autre.

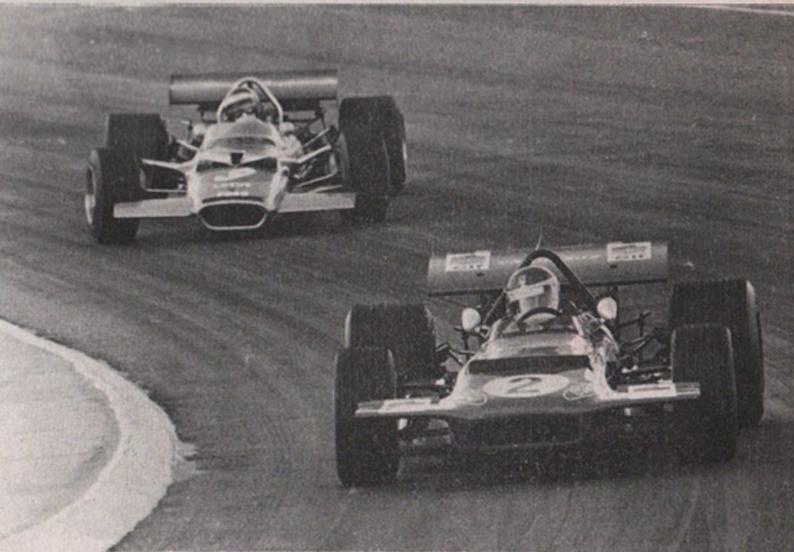
lents aux essais sur une piste « propre » et par un temps relativement frais, allaient s'avérer beaucoup moins efficaces que les Goodyear en course, alors que la piste était rapidement devenue très grasse et que la température était très élevée.

Au premier passage, Black Jack Brabham passait donc en sixième position. Au quatrième tour, il gagnait deux places, passant Mc Laren et Oliver. Puis, coup sur coup en deux tours, il devenait second en « oubliant » Beltoise et Ickx. Il se rétrouvait alors à 7" de Stewart. En onze tours, il allait réduire ce handicap à 1", puis il passa Stewart au 20° tour avant de décrocher irrésistiblement la March pour s'en aller vers une victoire aussi nette que possible. Quant au pauvre Stewart, il n'était pas au bout de ses peines, et dut aussi laisser passer un autre « Goodyear man », Denis Hulme, avant la mi-course. Il aurait même certainement dû s'incliner devant Mc Laren si celui-ci, alors qu'il s'apprêtait à l'attaquer, n'avait vu céder sa distribution...

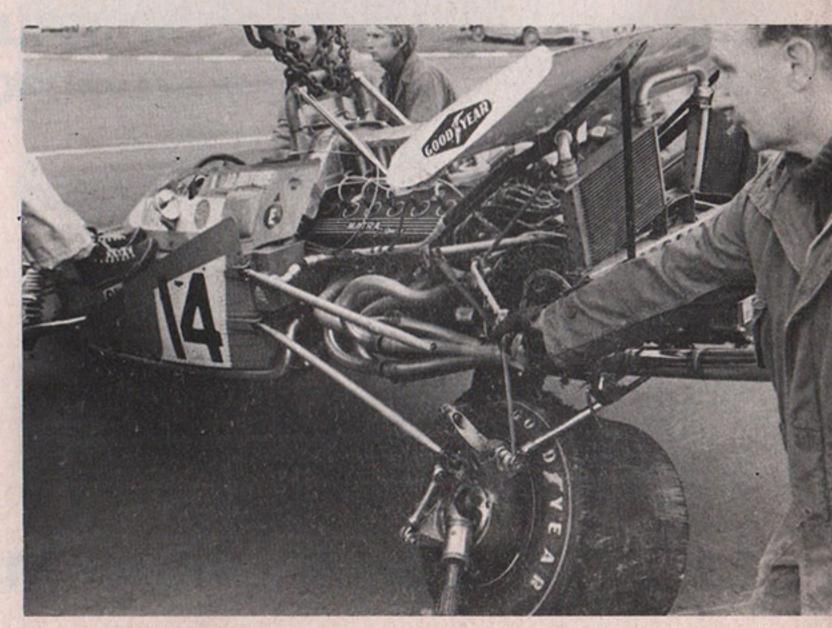
Tel fut donc le déroulement de la course en tête. Juste derrière, les deux douze cylindres rivaux d'Ickx et Beltoise qui, ainsi qu'Oliver et sa BRM, étaient très bien partis, durent laisser successivement passer les trois Mc Laren-Ford de Bruce, Hulme et Surtees avant de se livrer à un long duel triangulaire avec la March de Siffert, duel qui allait tourner à l'avantage du français, Ickx cassant son carter et Siffert sortant de la route. Quant à Rindt remonté cinquième derrière Beltoise, il voyait son moteur expirer à neuf tours de la fin, abandonnant les deux points du championnat à son coéquipier Miles auteur d'une course excellente. Le comportement de la Lotus fut la déception du jour, avec celle que procura celui de la de Tomaso de Courage, qui était lointaine quinzième avant la sortie de route qui mit fin à une peu brillante première sortie. Quant aux autres français, Pescarolo mena la deuxième Matra-Simca à la septième place entre les Lotus de Graham Hill et John Love, l'excellent pilote sud-africain, tout en se battant avec un châssis mal réglé; cependant que Johnny Servoz-Gavin explosait le moteur de sa March et sortait consécutivement de la route au 58° tour, alors qu'il occupait la neuvième place devant Charlton et Pescarolo mais derrière Miles.

Stewart héroïque, Brabham souverain

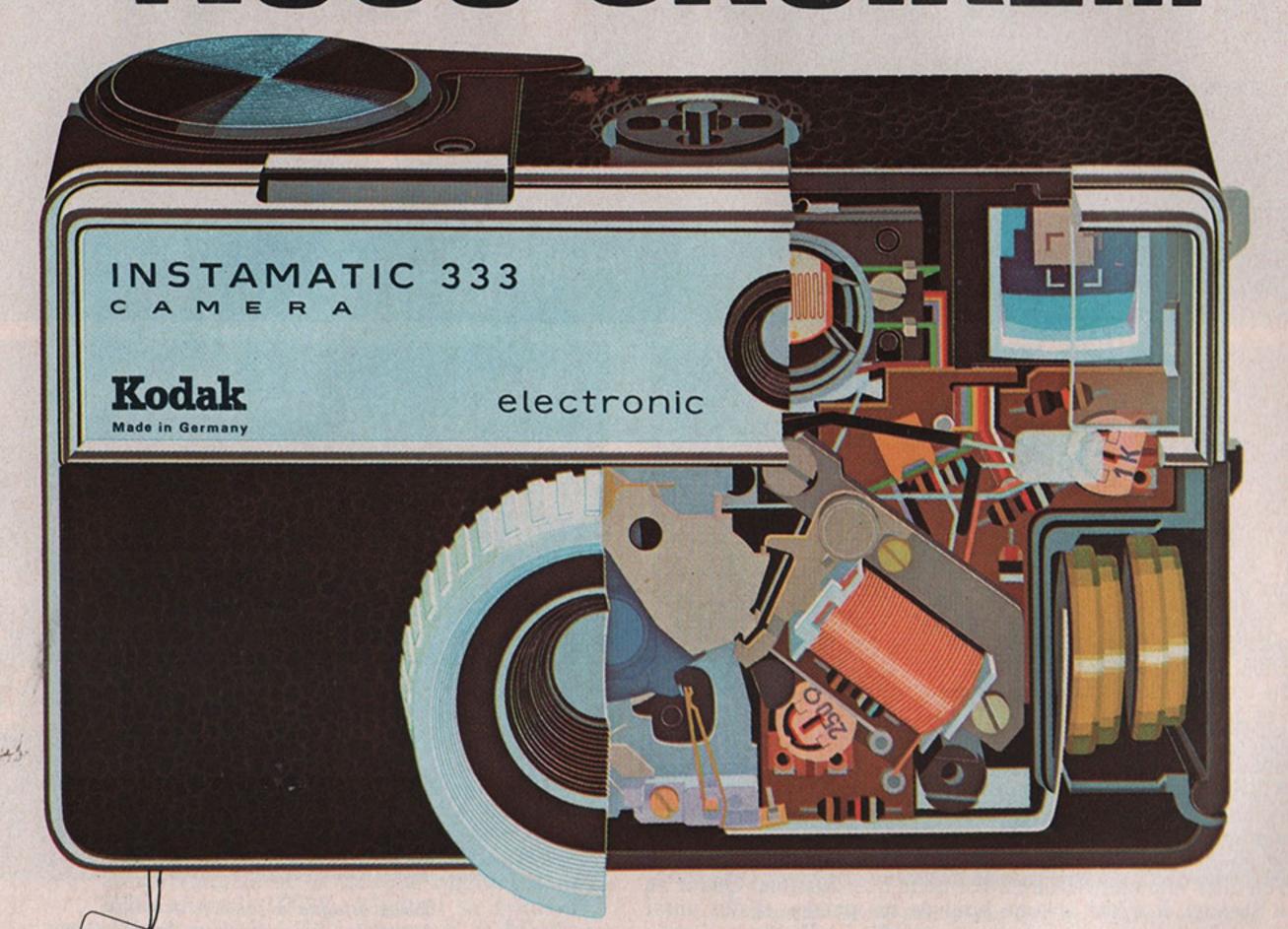
A quelques variantes près, la course des Champions à Brands Hatch fut la répétition du Grand Prix d'Afrique du Sud. En Angle-



Rindt attaque à fond et remonte, dans son style caractéristique, Servoz-Gavin. La MS 120 de Beltoise après l'accident aux essais.



VOUS N'ALLEZ PAS NOUS CROIRE...



...cet appareil est équipé d'un obturateur électronique et il coûte moins de 265 F

Si l'on vous dit d'un appareil :

"Il est à chargement instantané par chargeur,
il est équipé d'un objectif donnant "un piqué"
remarquable, d'une prise flashcube,
d'un contrôle instantané des piles,
un seul geste suffit pour assurer l'avancement
du film, l'armement et la rotation du flashcube..."

Toutes ces caractéristiques techniques

Toutes ces caractéristiques techniques vous donnent déjà une "idée" de l'appareil, de son type... et de son prix.

Mais si l'on ajoute : "Cet appareil est également équipé d'un obturateur électronique

couplé à une cellule CdS. Et c'est cette cellule qui calcule et commande le temps de pose, automatiquement, sans que vous ayiez à vous en soucier..." Alors là, vous pensez : "Très bien, mais trop cher!".

Trop cher? Regardez l'étiquette : moins de 265 F.

Oui, l'Appareil KODAK INSTAMATIC 333 coûte moins de 265 F. Ce n'est pas une erreur. C'est encore une victoire de KODAK.

Demandez une démonstration à votre négociant-photo.

Appareil Kodak Instamatic* 333

Kodak

terre, quelques têtes manquaient à l'affiche : Ickx, Siffert, Andretti, Stommelen, Rodriguez, Servoz, Pescarolo et Courage étaient ce jour-là à Sebring. Cependant le déroulement des essais, puis de la course allaient nous apporter la confirmation des observations faites à Kyalami : nette supériorité actuelle du trinôme Brabham-BT 33- Goodyear sur toutes les autres combinaisons, progrès des V 12 qui semblent se rapprocher des V 8 — encore que l'on doive tenir compte de ce que le circuit très tortueux de Brands Hatch, où il n'est guère possible d'utiliser tous les chevaux, avantage un V12 qui offre une courbe de puissance très progressive — amélioration apparemment insuffisante de Dunlop qui présentait pourtant une toute nouvelle gomme, stagnation momentanée de Firestone dont souffrent particulièrement les March d'usine et les Lotus. Les résultats des essais vous diront que Stewart avait obtenu le meilleur temps (1'25"8) devant Brabham et Oliver (1'26"). Mais ils ne vous expliqueront pas que Jackie l'arracha in-extremis, à l'issue d'un véritable travail de forçat, après d'innombrables réglages et grâce à un effort personnel qu'on peut qualifier de littéralement héroi-que... En fait, et ceci se confirma pendant la course, je n'avais ja-mais vu le champion du monde se « défoncer » ainsi, constamment aux prises avec un châssis louvoyant l'obligeant à se bagarrer sans cesse, embarqué dans de phénoménales glissades de près de 100 mètres de long par endroits : tout autre que lui, à ce rythme dément aurait commis une faute. Stewart s'en tira, et fut même récompensé par une victoire miracle à laquelle il ne s'attendait certes plus, car jusqu'à deux tours de la fin, il avait été archi-dominé par un Brabham insolent de supériorité : c'était en somme le monde à l'envers, Black Jack d'abord tranchant, puis en pleine aisance, coulé, facile, creusant l'écart et le maintenant à volonté devant un Stewart quasi-

Oliver avait pris le meilleur départ, étroitement suivi de Stewart. Brabham avait concédé une demi-seconde, suivi de Rindt déjà manifestement à l'ouvrage, Hill, Amon, Mc Laren, Gethin — qui conduisait la M7A ex-Hulme et effectuait sa première apparition en F1 — Surtees et Hulme horriblement mal parti, Eaton (BRM)

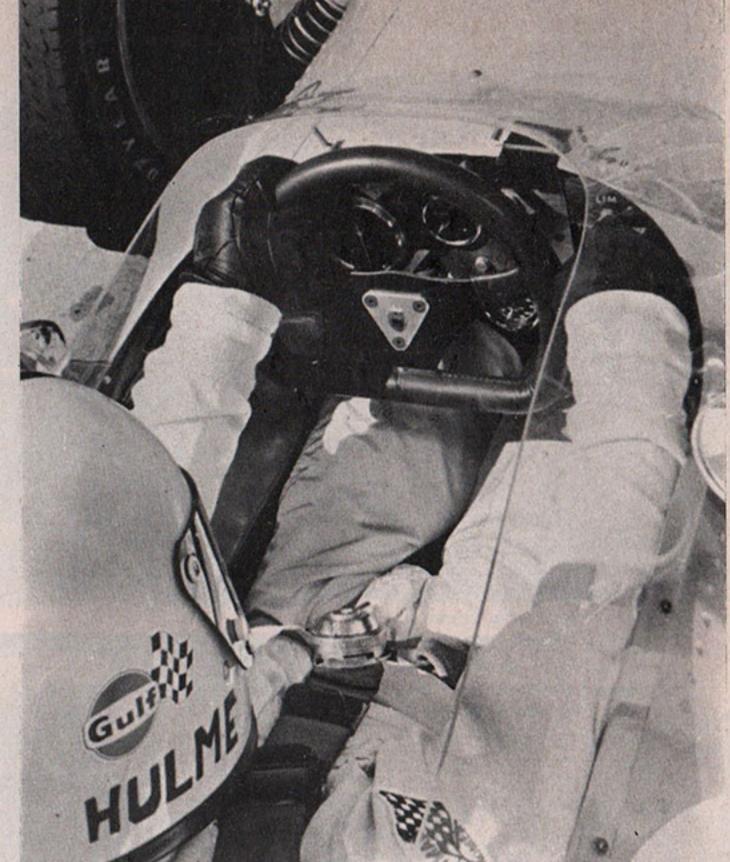
P 139) et Lovely (Lotus 49 B) fermant la marche.

besogneux!

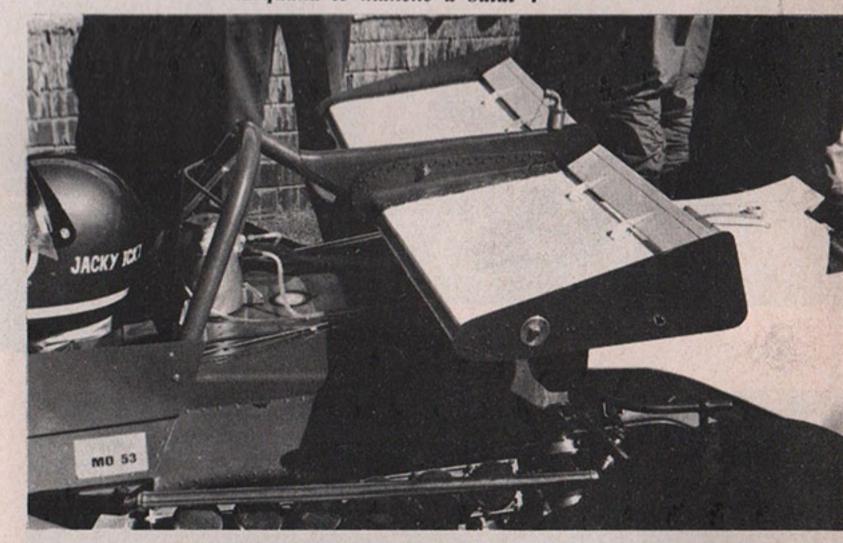
Mais en quelques tours, le vieux Jack s'échauffait et montait à la charge : ce fut un véritable hallali... Après avoir « tâté le terrain » une première fois, il attaquait Stewart au freinage de l'épingle de Druids, par l'intérieur, et le passait au huitième tour sans coup férir. Toujours au freinage de Druids, mais par l'extérieur, cette fois, il passait Oliver deux tours plus tard, et s'envolait, prenant 4" d'avance dans les quatre tours suivants. Pendant ce temps, les incidents se multipliaient, et ce fascinant début de course allait hélas se transformer très vite en procession : c'était d'abord Hill qui perdait une vitesse, il continuait mais lourdement handicapé. C'était ensuite Surtees qui s'arrêtait pour réparer son accélérateur. Puis Amon, qui d'ailleurs avait dû laisser passer successivement Mc Laren et Hulme, était victime d'un arme à cames cassé. En fin Oliver tombait en panne de boîte de vitesses dès le 13° tour, alors qu'il était toujours devant Stewart. Cette hécatombe allait se poursuivre huit tours plus tard avec l'arrêt de Mc Laren, pour réparation de la pompe à essence. Bruce allait d'ailleurs repartir, pour sortir aussitôt de la route au virage en devers de Clearways et endommager sa coque. Brabham caracolant en tête, Stewart perdait du terrain, mais avait lâché Rindt que l'on voyait encore moins à son aise, b rant la Lotus avec fureur. L'intérêt se reportait donc sur la remontée de Hulme qui se rapprochait rapidement de l'autrichien. L'écart de 12" au quinzième tour par exemple, tombait à 6"5 au vingtième, mais le moteur de la Mc Laren commençait à émettre des bruits inquiétants. Denny continuait cependant à réduire son handicap, mais plus lentement: 5" au 27° tour, 3"5 au 31° tour. A ce moment hélas, l'allumage se déréglait complètement et Hulme allait devoir se contenter de terminer sans autre ambition.

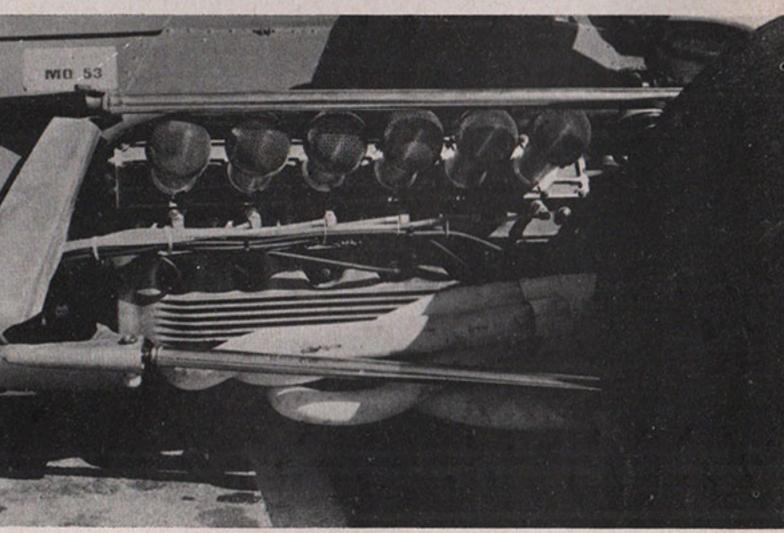
Après avoir établi le record du tour en 1'25"8, Brabham s'était assuré une avance de 7" sur Stewart et s'en contentait, donnant vraiment l'impression de se ballader. Stewart, qui avait lui-même plus de 30" d'avance sur Rindt, continuait de donner son maximum avec un cœur admirable, bien qu'il soit évident qu'il était battu. Et l'on s'apprêtait donc à applaudir la seconde victoire cousuemain de la saison de l'australien lorsqu'à trois tours de la fin, son moteur refusait soudain tout service. Il parvenait jusqu'au stand ou Ron Tauranac et ses mécaniciens changeaient la « boîte » d'allumage en moins d'une minute. Entre temps, bien sûr, Stewart, Rindt et Hulme passaient, et Jack ne repartait que pour une quatrième place qui rendait bien mal compte de son insolente supériorité...

Mais Beltoise, dans tout cela? Eh bien, Jean-Pierre et son équipe s'étaient retrouvés aux essais de la Course des Champions 1970 avec la MS 120 dans une situation équivalente à celle qu'avaient



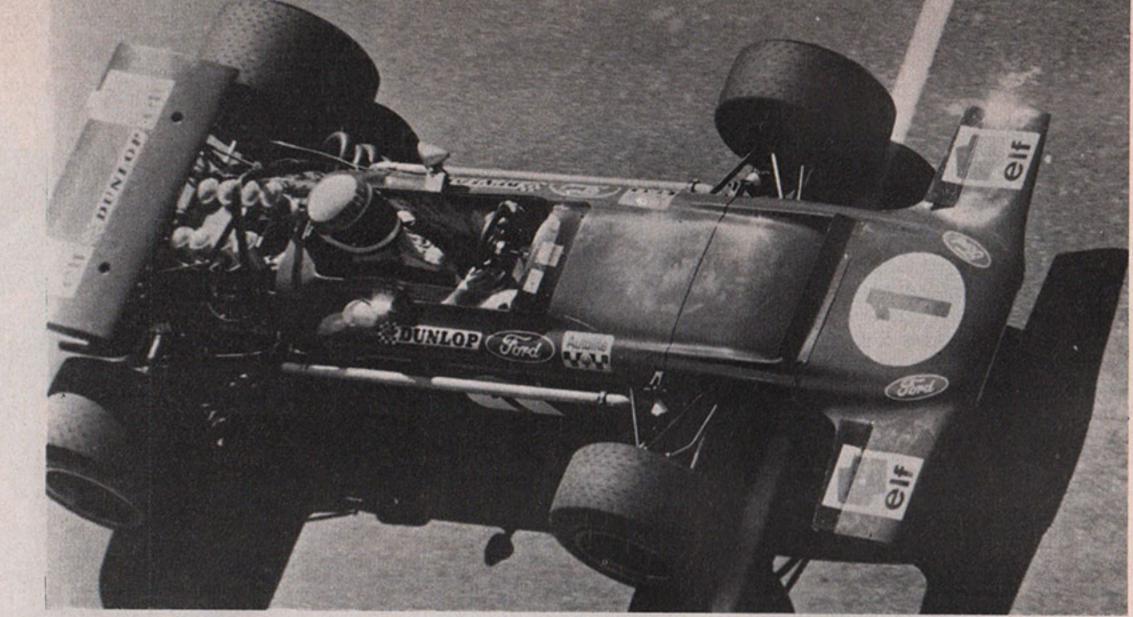
Le volant spécial de la Mc Laren de Denis Hulme. A quand le manche à balai?





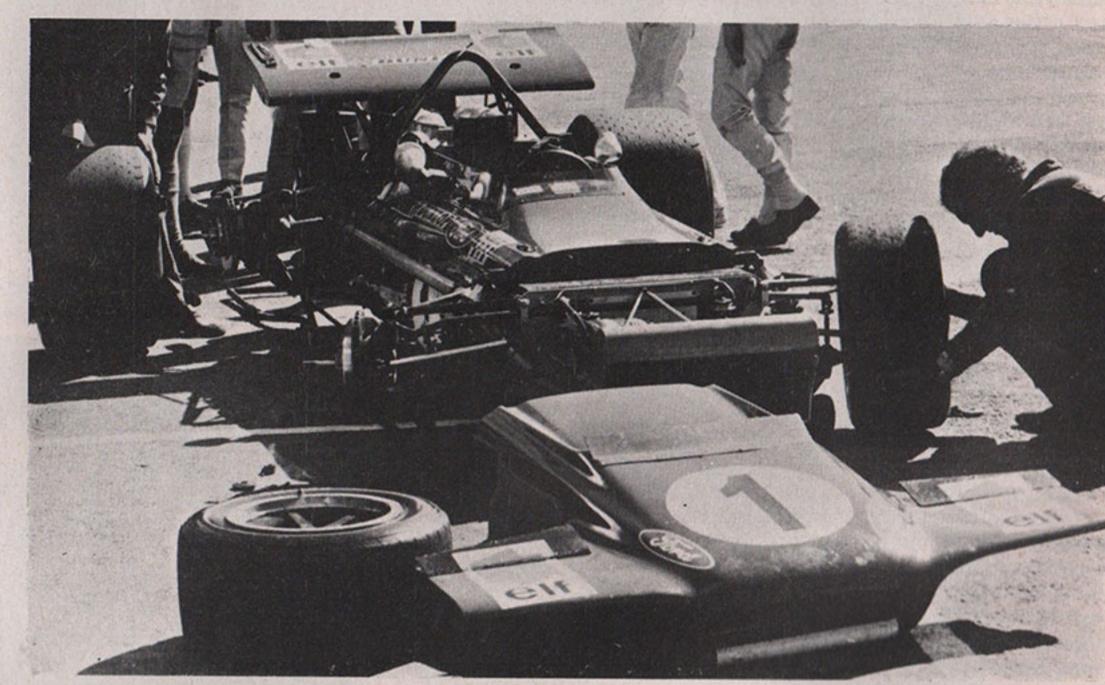
L'installation du 12 cylindres à plat et de l'aileron sur la Ferrari 312 B : les chevaux sont là, mais le châssis n'est pas au point.

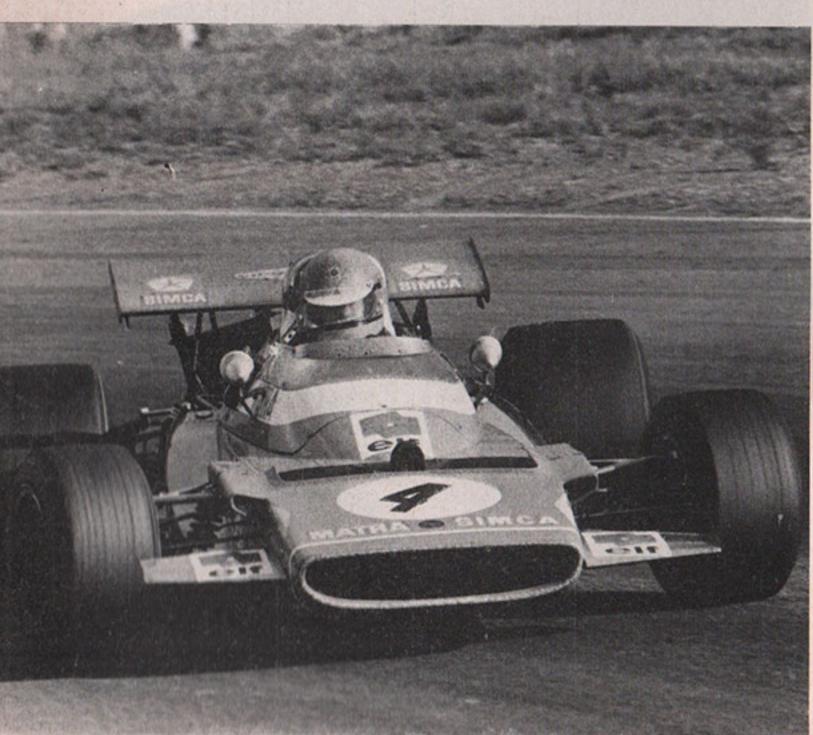
moins de 265 f



Meilleur temps aux essais, Stewart n'a pu conserver son avantage en course.

La March aux essais à Kyalami: des problèmes de poids, de tenue de route et de pneus.





Pescarolo a passé son temps à se battre avec une voiture mal réglée : beau succès auprès des spectateurs, en tout cas!

connu en 1968 Stewart, Tyrrell et la MS10. Arrivés confiants de Kyalami, où ils étaient conscients d'avoir déterminé de bons réglages de châssis et d'avoir beaucoup appris sur leur nouvelle voiture, ils se retrouvèrent brutalement confrontés avec les terribles problèmes que pose Brands Hatch, ses creux, ses bosses et ses devers. Malgré une voiture excessivement survireuse et difficile à contrôler en même temps, Jean-Pierre voulut quand même signer un bon chrono, alors qu'il n'était pas parvenu à des réglages satisfaisants... et atterrit dans le talus de Clearways, sans dommage pour lui, mais pas pour sa coque irrémédiablement pliée : il ne put donc prendre le départ. C'est d'autant plus fâcheux qu'il était surtout venu à cette course sans enjeu, abandonnant Sebring, en vue de mettre la MS 120 bien au point pour le futur Grand Prix d'Angleterre qui se disputera précisément à Brands Hatch en juillet. Hélas, tout reste à faire...

Entre la Course des Champions et le Grand Prix d'Espagne, qui a lieu à Madrid le 19 avril, on va donc devoir travailler très dur pour combler le fossé creusé par Brabham au début de la saison. Ferrari, dont le moteur paraît puissant, fera porter son effort sur la mise au point du châssis qui est apparue aléatoire à Kyalami. Les March devront elles aussi procéder à des essais systématiques qu'elles n'ont pas encore eu le temps d'entreprendre pour améliorer leur tenue de route, en même temps qu'elles devront s'alléger de quelques kilos superflus. Un nouveau modèle (déjà!) serait même prêt pour Amon dès cette épreuve... Chez BRM en regain de compétitivité semblet-il, c'est la transmission qui constitue apparemment le point faible, puisqu'elle est responsable des abandons de Kyalami et Brands Hatch. Mais ce qui est attendu par tout le monde avec le plus d'impatience, c'est la nouvelle Lotus 72 qui risque peut-être de bouleverser l'ordre provisoire des valeurs : en vérité, rien n'est encore joué pour le championnat du monde 1970, bien que Brabham se soit attribué avec autorité le rôle de favori.

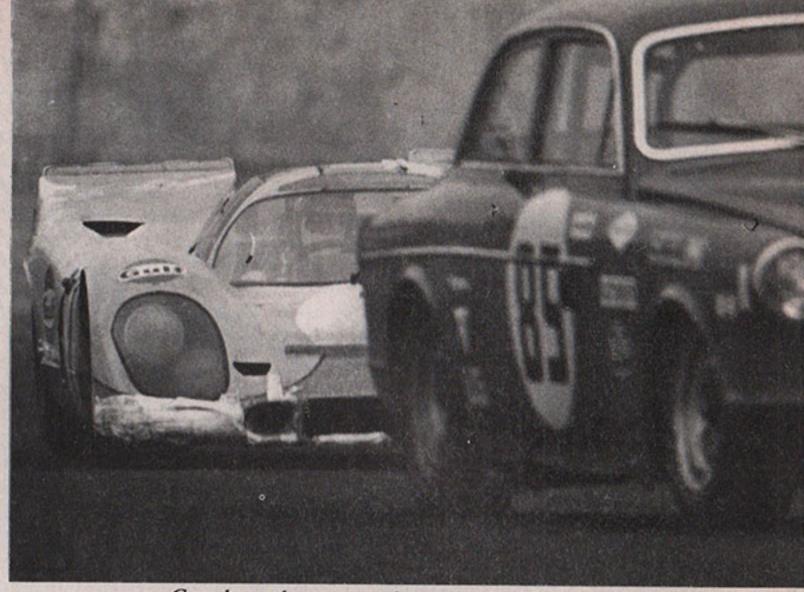
Porsche et Ferrari : « à armes égales »

Le scénario de la lutte en sports-prototypes ressemble à cette émission de télévision ou deux adversaires politiques s'affrontent dans de rigoureuses conditions d'égalité. Ceci n'était pas le cas du temps des empoignades entre le « géant-Ford » et le « petit poucet Ferrari ». Maintenant chaque champion dispose des mêmes cartes : un soutien « logistique » équivalent — Volswagen pour Porsche, Fiat pour Ferrari — des moyens techniques comparables, des pilotes de valeur égale. Au total donc, des forces très proches. Le seul avantage dont semblait disposer la marque allemande consistait dans le fait que sa voiture avait une saison de mise au point d'avance sur sa rivale italienne. Certains ajouteront aussi que Porsche s'était assuré avec les services de John Wyer et David Yorke, les meilleurs directeurs de courses d'endurance du monde.

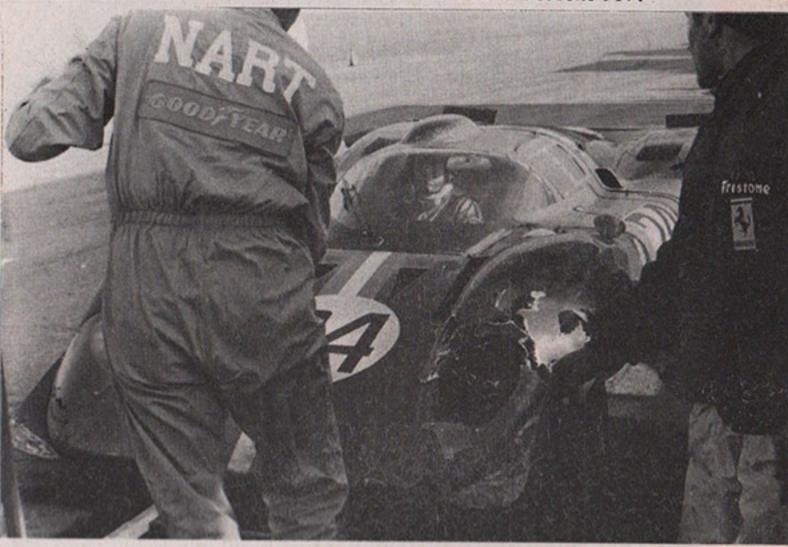
Il semble évident d'ailleurs que ces deux atouts ont fait pencher la balance en faveur de Porsche aux 24 Heures de Daytona, où apparaissaient pour la première fois en compétition des Ferrari 512 S. Celles-ci, grâce surtout à un Andretti fabuleux, démontrèrent leur potentiel, mais furent normalement battues, les deux 917 de Wyer (sur trois au départ, avec celle de l'Écurie Salzburg conduite par Elford et Ahrens) précédant la seule 512 S à l'arrivée de respectivement de 260 et 17,5 kilomètres à l'issue des 4.200 kilomètres parcourus en 24 heures. Pourtant, la victoire obtenue par Porsche avait été chèrement acquise, ce fut presqu'une victoire à la Pyrrhus, une de ces victoires qui ne se désignent que lorsque les adversaires, soulés par les coups terribles qu'ils se sont assenés sans retenue et sans presque chercher à se protéger, voient leurs forces se décimer jusqu'à ce que l'un d'eux soit complètement anéanti. Pour être rigoureux, ce ne fut pas tout à fait le cas à Daytona, où la Porsche de Rodriguez et Kinnunen eut la course en mains dès la troisième heure, quand elle succéda en tête à celle de Siffert-Redman dont le système de freinage arrière gauche dut être remplacé à la suite d'une crevaison. Et l'équipage N° 2 de Wyer ne céda plus jamais sa première position. Cette voiture allait gagner avec une confortable avance comme nous l'avons vu, correspondant à 45 tours sur l'autre 917 revenue à la seconde place et à 48 tours sur la 512 S que se partagèrent Andretti, Ickx et Merzario. Après la mi-course, elle possédait déjà 21 tours d'avance sur la Ferrari qui était remontée à 13 tours à la 18° heure avant de casser sa traverse arrière de châssis, ce qui imposa une longue réparation. Il faut aussi noter que la 917 de Siffert-Redman, grâce à un époustouflant sprint final et malgré quelques deux heures d'arrêt au stand (dont 1 h 20' pour remplacer l'embrayage) battait elle aussi le précédent record de la course détenu (depuis 66 il est vrai, mais avec une Ford MK2 7 litres) par Ruby et Miles, pour avoir une juste idée du rythme infernal de la

Cette tactique du « tout ou rien » adoptée par les deux adversaires s'est confirmée encore davantage à Sebring. Mais cette fois, le moins décimé fut Ferrari dont, il faut le dire, on n'attendait pas une victoire si tôt. Mais là encore, que d'émotions, que d'incidents, quel épuisement à l'arrivée. Une seule 917 au poteau, sur quatre au départ, et dans quel état... Elford heurté et contraint à l'abandon par un traînard comme on en voit trop dans les courses d'endu-rance, Herrmann cassant son moteur, Siffert et Redman brisant leur suspension, restait la voiture de Rodriguez et Kinnunen qu'allait renforcer Siffert, mais qui dut - maladie chronique des Porsche — observer un long arrêt pour remplacer les roulements de roues - roulements qui coûtèrent la victoire au Mans l'an dernier à Herrmann et Larrousse - puis finalement voir céder sa suspension à 10 minutes de la fin alors qu'elle était en tête. La 917 finit donc à quatre tours de la seule 512 S rescapée sur les quatre au départ — même proportion que Porsche donc — conduite par Giunti et Vaccarella, auxquels — le parallèle est saisissant décidément — Andretti vint prêter main forte après avoir cassé sa boîte à 1 h 30' de l'arrivée pour coiffer sur le poteau une porsche 908 privée, conduite par Peter Revson et... l'étonnant Steve Mc Queen, battus de 23"8 exactement! Les deux grands adversaires, à l'issue de leur campagne américaine, peuvent donc être renvoyés strictement dos à dos. Et le titre mondial des constructeurs 1970 paraît certes encore moins joué que le championnat du monde des constructeurs... Quant à la bataille des prototypes 3 litres, qui se déroule entre

Matra-Simca, Alfa-Roméo (qui était absent à Daytona) Porsche et Ferrari aussi avec respectivement des 908 et des 312 P privées, on n'y voit guère plus clair pour le moment. La marque française alignait aux U.S.A. deux 650, les nouvelles 660 n'étant pas alors encore terminées. Elles se sont montrées les plus rapides de la catégorie, mais certainement pas en mesure de rivaliser avec les sport 5 litres comme on pouvait le prévoir. Leur seule chance eût été de

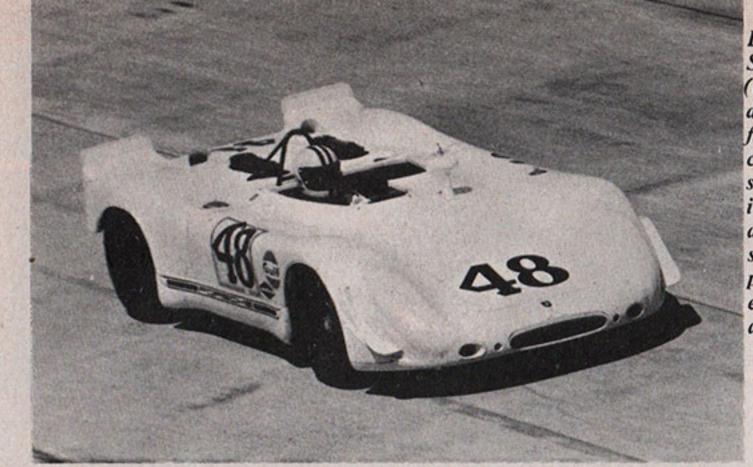


Ces deux documents donnent une idée des conditions de course à Daytona : graviers et « chicanes mobiles » (comme cette volvo) ont eu raison des carrosseries des Ferrari 512 et Porsche 917.





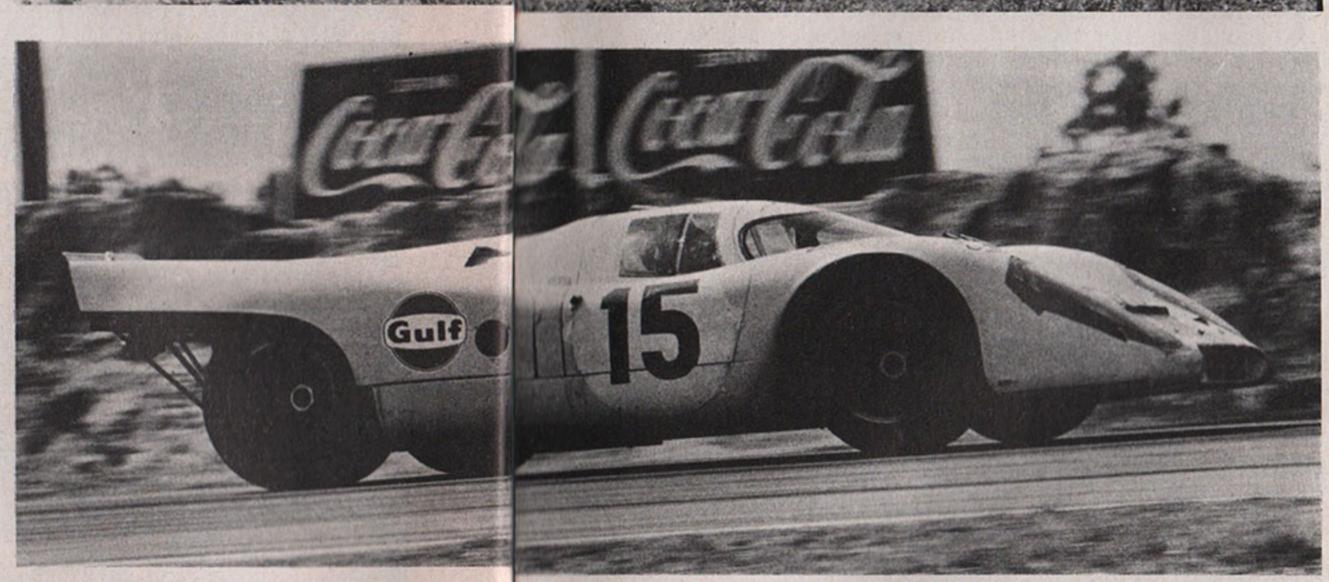
Les deux « nouveaux » pilotes Matra : Cevert-le-jeune, et Brabham-l'ancien.



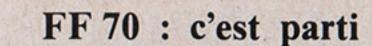
L'acteur Steve McQueen (coéquipier de Revson) fit une très belle course sur sa Porsche 908: il termine second devancé de 23" seulement par les vainqueurs et premier des prototypes.

Pneu explosé la Corvette de Lorenzo rejoindra tout de même ses boxes et se classera 10e et premier des G.T.

La 917 de Rodriguez Kinnunen se classera quatrième bien qu'elle dut abandonner à une demi heure de la fin.



CIBIE

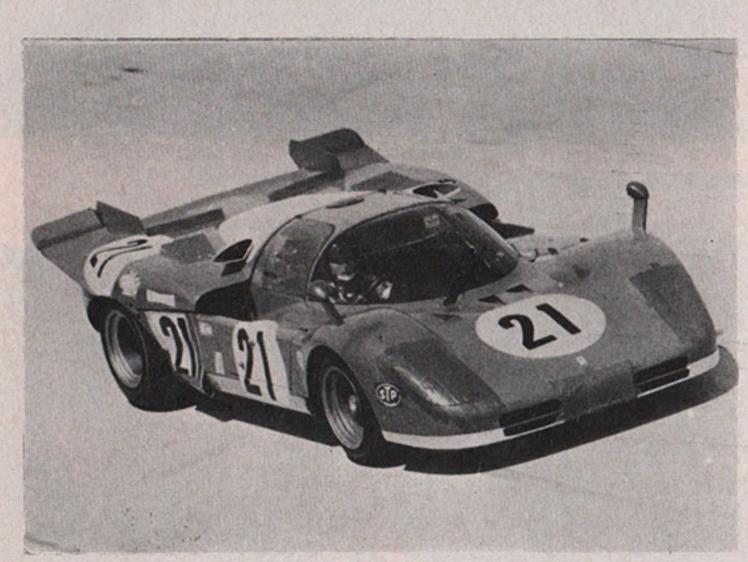


A Albi les 21 et 22 mars, on célébrait — un peu timidement — l'ouverture de la saison de vitesse en France. Il s'agissait d'une réunion sans grand lustre, qui eut été confidentielle si n'avaient figuré au programme la « première » 1970 des Formule France, et, aussi la première course de la Ligier JS1 conduite par son pilote-constructeur. Ces deux événements laissent du reste bien augurer des semaines à venir, la F.F. ayant montré qu'elle n'avait rien perdu de ses charmes bien au contraire, et la Ligier ayant fait forte impression et montré de belles qualités dont la dominante est peut-être l'homogénéité.

La commission fédérale de la F.F. avait décidé, pour éviter l'afflux d'engagements « bidons », d'exiger en même temps que la demande de participation une caution de 500 francs remboursable à la première apparition en piste. Mais, ce qui atteste la bonne santé de la formule, les responsables eurent à compter quelques cent trois pilotes désirant faire le critérium! Il n'était naturellement pas question de les voir s'aligner au départ tous ensemble, et c'est pourquoi cet imposant effectif fut divisé en trois groupes équilibrés par le nombre comme par la valeur.

Le groupe A ouvrait le feu à Albi, et nous avons ainsi pu déjà nous forger une opinion sur les nouvelles voitures qui s'affronteront tout au long de l'année. Sur les vingt-huit monoplaces que l'on vit au parc, la moitié étaient neuves, certaines n'ayant pas encore même été peintes.

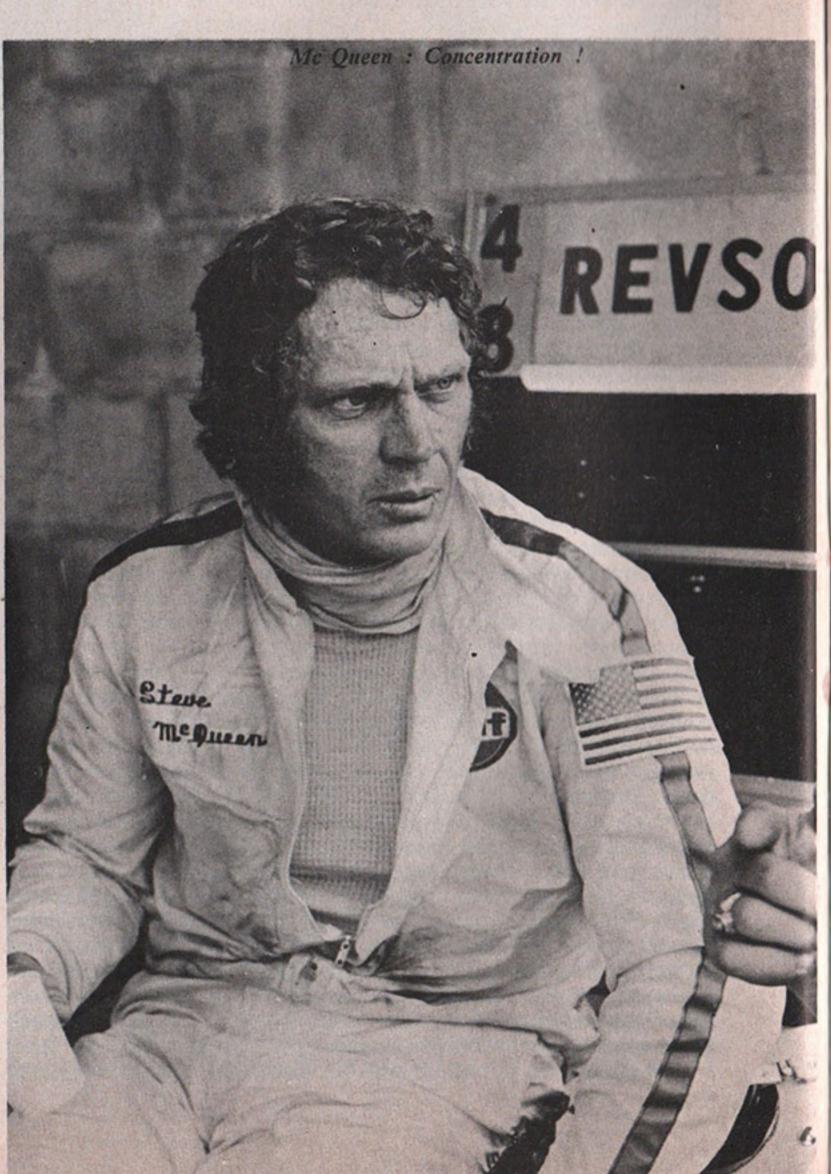
En piste, nous pûmes donc voir en action la Tecno aux mains de Roland Trollé qui porte avec Guerre-Berthelot et Ethuin le fanion de la marque néo-française. Il dispose de la toute première Tecno construite en France, qui court sous les couleurs de l'écurie Jean-Pierre Beltoise. Très à l'aise dans sa nouvelle voiture, c'est lui qui réalisa le meilleur temps aux essais, un temps pourtant sensiblement moins vite que le record de l'an dernier. Onze pilotes se classaient derrière lui en moins de trois secondes, ce qui donne à penser que la bagarre fera rage sur tous les circuits de France et de Navarre. Néanmoins, il est apparu que les « anciens », leur expérience aidant, joueraient un rôle important. Il leur faudra cependant

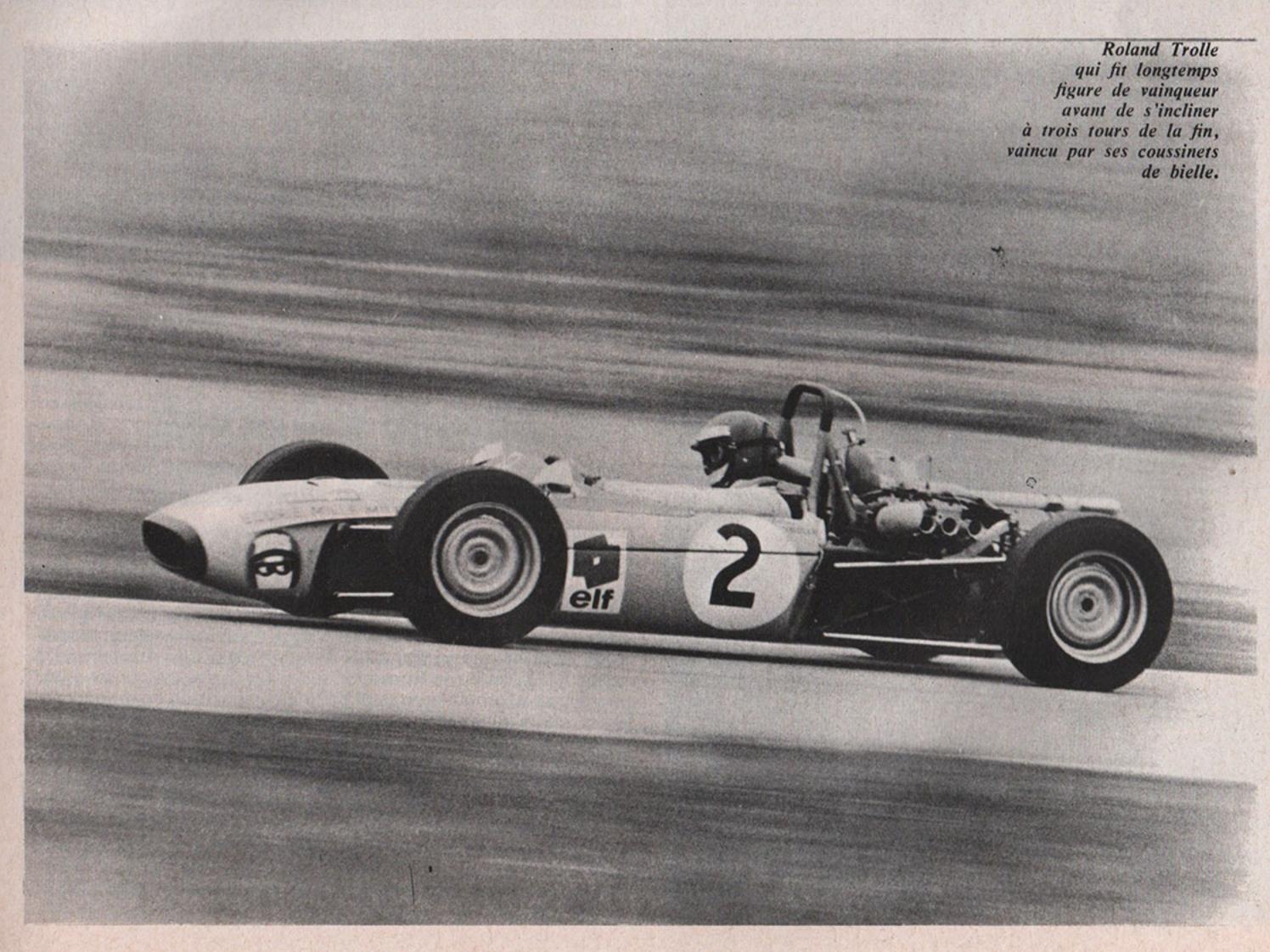


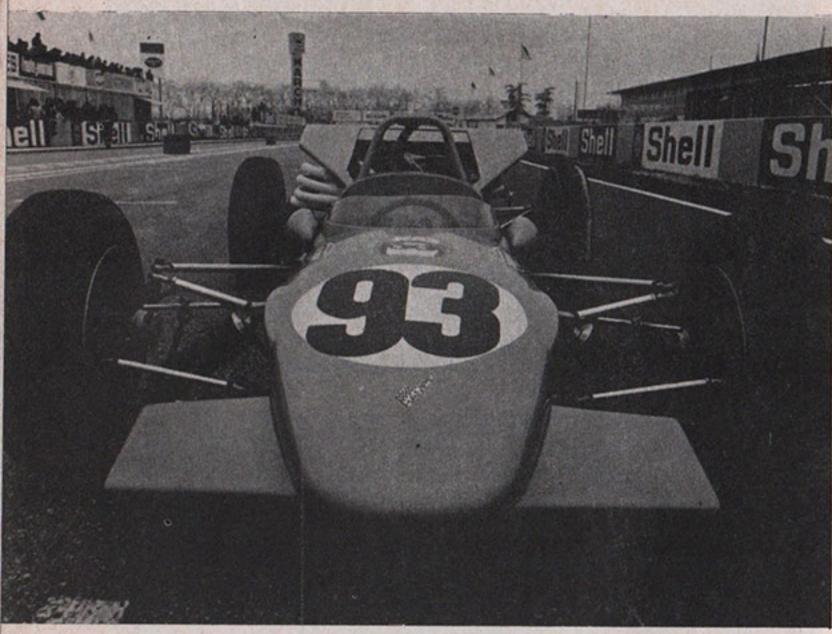
La Ferrari gagnante avec ici au volant Giunti

pouvoir profiter des défaillances des colosses dont on a vu qu'en raison de leur concurrence effrenée, ils ont des roues d'argile. Malheureusement, alors que l'on comptait sur leur solidité, les voitures bleues ont connu leur part d'ennuis — doigts d'allumeur cassant en série, démarreur, alimentation — perdant ainsi toute chance de figurer —. Le meilleur résultat des français sur les deux épreuves était signé par Servoz et Pescarolo, cinquièmes à Sebring, mais battus par la 908 américaine très régulière et par l'Alfa-Roméo de Gregory-Hezemans, troisième du classement général après avoir connu quelques ennuis mineurs elle aussi. Les 3 litres apparaissent donc nettement barrées, mais l'une d'entre elles, conduite par un très bon professionnel et un (remarquable) amateur, a pourtant bien failli remporter les 12 Heures de Sebring... C'est assez dire que dans des épreuves aussi dures que celles qui s'annoncent Matra-Simca ou Alfa-Roméo ont encore leur chance, bien que, à l'exception du Mans, celles-ci vont se dérouler sur des kilométrages plus courts, ce qui devrait signifier moins de casse parmi les « grosses ». Au plan des pilotes enfin, Daytona et Sebring ont confirmé l'exceptionnelle classe et le courage de lion de Mario Andretti, qui tourna à la fin des 24 Heures de Daytona dans des temps proches du record du tour au volant d'une Ferrari dont le châssis avait été deux fois ressoudé avec des moyens de fortune... Au rayon des révélations, le jeune finlandais Kinnunen a gagné la première épreuve qu'il disputait au volant d'une 917, justifiant amplement la confiance que John Wyer avait placé en lui, à la surprise de beaucoup. François Cevert est l'autre grande satisfaction : la nouvelle recrue de Matra, pas du tout intimidé par les deux prestigieux coéquipiers qui lui furent successivement « offerts », Jack Brabham et Dan Gurney, fit des étincelles et ne commit aucune erreur. En revanche, des pilotes italiens de Ferrari, il semble que seul Merzario ait tiré son épingle du jeu. Dans ces conditions, on est quelque peu étonné que la Scu-deria n'ait pas fait appel au « revenant » Mike Parkes, très brillant au volant de l'un des deux prototypes 312 P du N.A.R.T... Enfin, le résultat sensationnel obtenu par Steve Mc Queen est une heureuse surprise. La Star d'Hollywood prend son « métier » de pilote très au sérieux, et a en plus le mérite d'avoir conduit et terminé second à Sebring avec un... pied gauche dans le plâtre. Dans ces conditions, et sachant qu'il partagera avec Jackie Stewart le volant d'une 917 au Mans, personne ne pensera à considérer cet étrange équipage comme qualité négligeable aux 24 Heures...

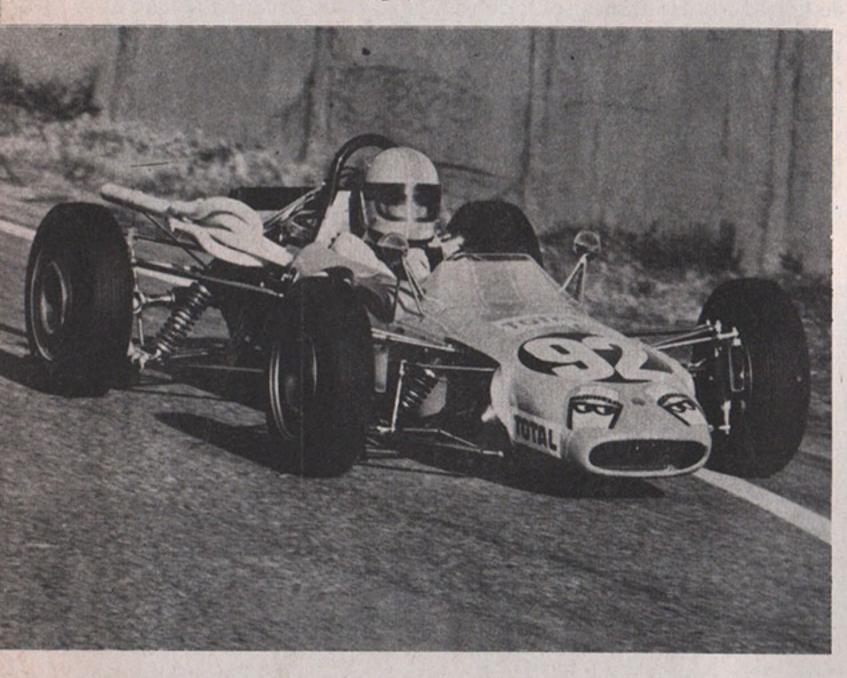
José Rosinski.

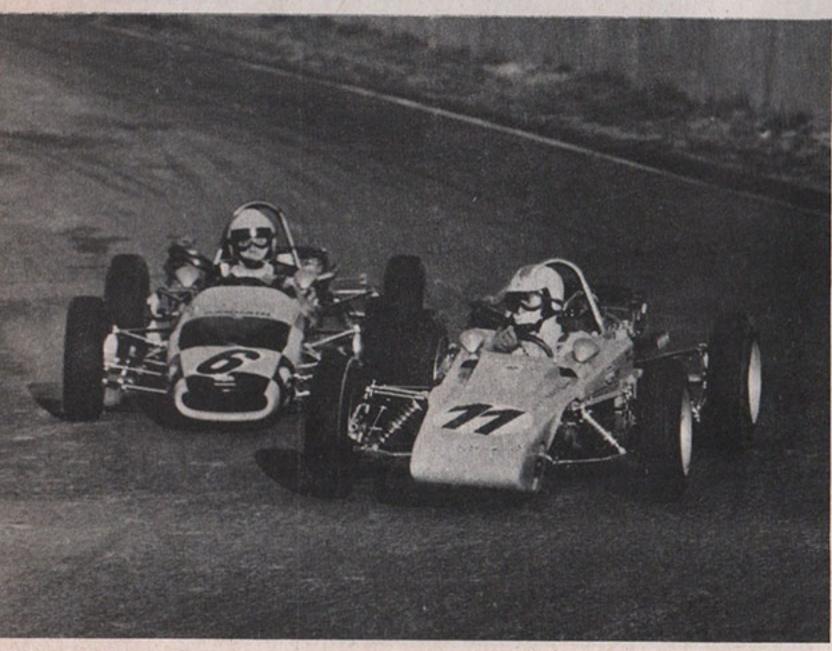






Les nouvelles Formule France apparues à Albi et Nogaro, la Hampe, l'AGS et l'Elina SS.





compter sur les Volants Shell — Guitteny en a administré la preuve, gagnant sa manche qualificative et restant toute la course aux avant-postes — et sur les transfuges des Gordini — s'ils font preuve du même brio que de Chaunac et di Bartoloméo.

La Martini MK IV, comme il fallait s'y attendre, c'est avérée d'entrée parfaitement dans le coup et sensiblement plus rapide que la MW 2F de 1969. Cependant, les monoplaces de l'ancien modèle qui se sont arrachées à prix d'or pendant l'inter-saison devraient être encore suffisantes pour permettre à un débutant de faire ses classes très honorablement, et même de se qualifier pour la phase finale du critérium. La Pygmée 70 n'était pas à Albi, mais lorsque vous lirez ces lignes, elle aura couru à Nogaro et à Pau aux mains des deux frères Lacarrau. Elle ne présente cependant que quelques modifications de détail par rapport à la MDB 14 que Coquillard conduisit brillamment à Albi avant de casser son moteur. Les Alpine A 361 dont disposeront Leclere et Serpaggi sont elles aussi connues, puisque d'un dessin identique à celui des F3 de l'an dernier. Les seules vraies nouveautés sont la Grac MT10, l'Elina SS, l'A.G.S. et la Hampe. Pour l'instant, nous n'avons vu en course que cette dernière, assez jolie d'ailleurs, fine et dotée d'une carrosserie lui donnant l'air d'un squale. Elle ne tourna que peu à Albi avec Roussely, aussi néophyte que sa voiture, et il faudra encore attendre pour porter un jugement sur cette auto. Morel, lui, se dit satisfait des premiers tours de roue de l'Elina qui présente des caractéristiques techniques originales. Le radiateur est à l'arrière, les freins sont accolés à la boîte et, surtout, elle a une suspension arrière à interaction transversale destinée à appliquer l'adhérence sur la roue intérieure en sortie de virage, selon le même principe qu'une barre anti-roulis. La Grac MT 10, vous la connaissez, elle a déjà été présentée dans ces colonnes, et, si la Hampe et l'Elina SS ne sont construites qu'à un seul exemplaire, on ne verra pas non plus beaucoup de MT 10, seules trois voitures de ce type participant au Critérium.

A Albi donc, courait le premier groupe dont les têtes d'affiche se nomment Coulon, Guitteny, Rousselot et Trollé... Ils allaient du reste justifier leur position de favoris en finale lorsqu'ils se portèrent en tête tous quatre, en compagnie de di Bartolomeo et de Chaunac. Avant cela, Trollé avait remporté sa manche en tournant à sa main devant Grampa, di Barto, Coquillard et Jallot le lauréat du Trophée Winfield. Dans sa série, Guitteny prit immédiatement le commandement, fit le trou et, tournant régulièrement en 1'25", se mit hors de portée des assaillants parmi lesquels Chaunac fut le plus brillant. Coulon, arrêté deux fois en début de course aux prises avec un fil de bougie balladeur, parvint néanmoins à se qualifier après avoir passé son temps à battre et rebattre le record du tour au cours d'une époustouflante remontée.

Au départ de la finale, les deux voitures jaunes à damiers noirs de Chaunac et di Barto jaillirent en tête — la direction de course allait trois tours plus tard leur signifier une pénalisation discutable de 30" pour départ volé — pour prendre la grande courbe de concert avec Guitteny et Trollé bien partis également. C'est le Volant Shell qui passait en tête au premier tour, précédant la Martini-Bardahl de di Barto, la Tecno-Elf de Trollé, Chaunac sur la deuxième voiture Bardahl et un peloton un peu étiré. Au quart de l'épreuve, après qu'un accrochage ait éliminé Haran (Martini MW 2F), Meissonnier sur l'ancienne Alpine d'Ethuin et Barry (Grac MT 6) à la suite d'un tête à queue de celui-ci, six monoplaces se détachaient ensemble, deux d'entre elles (les Martini MK4 de Coulon et Rousselot) ayant refait très vite le handicap initial d'une mauvaise position sur la grille de départ. Puis les six devenaient quatre Trollé, Coulon, Guitteny et rousselot distançant quelque peu Chaunac et di Bartolomeo.

Au commandement de ce petit groupe, la bagarre faisait rage, surtout entre Trollé et Coulon qui monopolisaient l'attention des spectateurs, Rousselot et Guitteny demeurant le plus souvent en position d'observateurs. A trois tours de la fin, Rousselot passait à l'attaque, au moment où Trollé était lâché par son moteur (coussinets et bielles). Dans le dernier virage les trois autos se présentaient dans un mouchoir, mais Coulon réussissait finalement à résister à la pression de Rousselot, second et Guitteny, auteur d'une excellente performance pour sa première apparition en monoplace. Six secondes plus tard, Chaunac et di Bartolomeo complétaient le succès de Bardahl, mais avec sa pénalisation, di Barto rétrogradait à la sixième place, devancé par Jallot qui aurait pu mieux faire s'il avait disposé d'un moteur montant bien en régime. Grampa et Foisy, moniteur du circuit Bugatti qui disposait pour l'occasion de l'Alpine-Parflam de Montalais, se classaient ensuite septième et huitième, étant les derniers à terminer dans le même tour que le vainqueur.

La saison de FF est fort bien partie, et s'annonce comme on le prévoyait, des plus intéressantes.



Regardez comme la Ford Capri cache son jeu... puisque c'est aussi une voiture familiale.

La Ford Capri se classe dans la catégorie de ces coupés racés... dont le prix est pourtant deux ou trois fois plus élevé que le sien! Ce qui ne l'empêche pas d'être également une authentique voiture familiale. Avec de la place et du confort pour 4 ou 5 personnes.

C'est aussi une voiture de performances.

Et une voiture luxueuse.

Point important, vous pouvez avoir une Ford Capri à votre image: elle est conçue pour être personnalisée.

Vous pouvez, par exemple, choisir le moteur que vous désirez. Il y en a 5:

1300 et 1500 cm3 pour la Capri;

1700, 2000 et 2300 cm3 pour la Capri GT.

Vous pouvez encore choisir les options

que vous désirez, grâce au plan «Capri sur mesure» (la Ford Capri n'est-elle pas destinée à ceux qui ont de la personnalité!). Quel que soit votre choix vous aurez la voiture de vos rêves les plus fous. Il n'y a qu'une chose que vous ne pourrez pas modifier : sa ligne. Elle est élancée, racée, vraiment très très Capri. Avec cependant beaucoup de place pour vous, les vôtres et vos bagages. Allez voir la Capri chez votre concessionnaire Ford. Et n'oubliez pas que vous pouvez bénéficier du Crédit COFICA. FORD (FRANCE) S.A. 344 avenue Napoléon Bonaparte (92) RUEIL-MALMAISON Tél. 967.71.08

Ford reste le pionnier avec la Capri, la voiture de vos rêves les plus fous!

A partir de 11.350 F*

* Prix au 20-3-1970

+ transport et préparation.



Une équipe : Ford et BP.

Vous avez 28 ans, vous gagnez moins que vous ne dépensez. Bien entendu, vous avez trop de charges. Alors?

Il n'y a pas si longtemps, c'était la belle vie : votre maison était celle de vos parents, vous n'aviez pas de besoins, pas de charges et... un salaire tout à vous.

.. Et puis, vous vous êtes marié...

Le bébé est venu, votre femme a cessé de travailler, il a bien fallu que vous quittiez la maison de vos parents.

Bref... tout à coup, il a fallu vous équiper comme si vous aviez 40 ans et vous vous êtes trouvé avec moins d'argent que vous n'en aviez à 20.

Alors, comment réconcilier votre nouveau bonheur et l'argent?

Vous avez pris vos responsabilités.

Prenez-les à fond en ouvrant un compte de chèques.

Pour nous, vous ne faites que commencer dans la vie professionnelle.

Comme vous êtes ambitieux : d'année en année, votre situation financière ira en s'améliorant.

L'avenir est à vous, nous le savons...
c'est pourquoi nous prendrons en considération l'homme de 29 ans ou de 30 ans que vous serez. Venez nous voir, nous trouverons bien une solution à vos problè-

mes présents. (Celui qui vous recevra aura très probablement 28 ans aussi.) Pour la Société Générale, votre intérêt est



capital.

Société Générale La banque de notre temps

renseignez-vous dans l'une de ses 1800 agences ou écrivez au Service des Relations clientèle, 29, Boulevard Haussmann, Paris 9° Dans les départements de l'Est, la Société Générale est représentée par la Société Générale Alsacienne de Banque.

Certains moteurs sont garantis un an seulement.

Johnson vous garantit pendant 2 ans.

Johnson présente:

La Garantie

Pendant les 24 mois suivant l'achat, Outboard Mari
Belgium S. A. remplacera gratuitement à l'achete
initial d'un moteur bors-bord, Johnson toute pièce
d'améliorer la conception de n'importe

Pendant les 24 mois suivant l'achat, Outboard Mari Belgium S. A. remplacera gratuitement à l'achete initial d'un moteur hors-bord Johnson toute pièce sa fabrication qui, après contrôle, s'avèrera avoir n fonctionné dans des conditions d'utilisation norma par suite d'un défaut de matière première ou de fal cation. Ceci à condition que ce moteur ne so durant cette période, utilisé à des fins comme. Dans le cas d'usage commercial, cette garantie

de 12 mois au lieu de 24 à compter de la date d'achat. Les constructeurs se réservent le droit de modifier ou d'améliorer la conception de n'importe quel moteur, sans assumer aucune obligation concernant la modification d'aucun moteur construit auparavant.

Pohutol

Quand vous achetez un hors-bord Johnson - de 1,5 à 115 ch - vous bénéficiez d'une garantie de 2 ans pour usage de plaisance. Parce que Johnson est sûr de ses moteurs qui fonctionnent sans ennuis et sans réparations fréquentes.

tionnent sans ennuis et sans réparations fréquentes.

Mais, si jamais quelque chose n'allait pas, Johnson s'engage à remplacer ou à réparer la pièce défectueuse dans n'importe lequel de ses centres de service après-vente, dans le monde entier.

Avec un Johnson vous pourrez vous détendre complètement, sachant que Johnson a tout fait pour que votre moteur fonctionne sans problème: système de refroidissement par eau, cylindre supplémentaire sur les petits moteurs, dispositif de patinage de l'hélice qui empêche son avarie si elle heurte un obstacle immergé, boîtier surbaissé anti-herbes pour vous éviter de vous emmêler dans la flore sous-marine, etc.

Ainsi, avant d'acheter n'importe quel moteur, examinez-le et réfléchissez! Vous pourriez un jour vous trouver en panne sans aucune garantie pour couvrir les réparations. Et vous maudiriez votre erreur. Alors, achetez à coup sûr et souvenez-vous: Johnson vous donne une garantie totale de 2 ans. Gamme: de 1,5 à 115 ch. Tous avec service après-vente mondial.

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



Distributeur: Belgique - Almacoa S.A. 717 A Chaussée de Waterloo, Bruxelles 18 - Distributeur: Suisse - Almacoa S.A. Militärstrasse 84, 8021 Zürich.

WOLANT

Chez l'armurier en Floride, avec Pescarolo (de dos) et François Cevert: si Steve Mc Queen vient nous concurrencer sur les pistes, on va aller le chercher dans les westerns!



par Jean-Pierre Beltoise

L'A note d'optimisme sur laquelle j'étais resté après les essais préliminaires de Kyalami (voir Champion N° 51) s'est en somme confirmée lors de la course. Déjà pendant l'entraînement, alors que je n'avais pas encore roulé avec mes adversaires, je suis parti à froid au moment où Servoz passait avec sa March. C'était l'occasion de juger tout de suite de nos possibilités respectives. Après un tour ensemble, Johnny me gênait considérablement et quand il me laissa passer en se rangeant à droite, je compris qu'il s'en était aperçu et que plutôt que de continuer ce duel, il préférait s'arrêter. Ça m'a tout de suite donné le moral et je rentrais à mon tour au stand avec un sourire non dissimulé. En fait, Johnny n'avait pas monté les bons pneus, que Tyrrell n'avait pas encore reçu à ce moment là. D'ailleurs, malheureusement pour lui, ces pneus n'allaient jamais arriver... Si je parle de cela, c'est parce que la décision que prit Johnny de quitter Matra pour avoir le volant d'une voiture à moteur Ford — choix en principe plus sûr — et afin de tenter d'être Champion de France cette année m'est à Kyalami apparue très discutable. Et pourtant, aux essais du grand prix d'Afrique du Sud, tout n'a pas marché sur des roulettes, contrairement, à ce qui s'était passé pendant les essais précédents, où aucun incident ne s'était produit sur près de 1200 kilomètres. Nous avions monté de nouveaux moyeux, et le train avant se mit à vibrer terriblement. Le lendemain, de surcroît, nous constations que les roues avant se fêlaient, et je crevais à trois reprises. Cependant, les techniciens de Goodyear, examinant les pneus à plat, n'y trouvaient aucun trou. Les « crevaisons » étaient en fait des pertes d'air provoquées par la fêlure de la roue, étant donné que ces pneus de course sont montés sans chambre. Ce qui s'avère être une sécurité supplémentaire, car s'il y avait eu des chambres, l'air ne se serait pas échappé, je ne me serais aperçu de rien jusqu'à ce que la roue casse pour de bon... Quand nous sommes rentrés à Paris, Bernard Boyer nous a expliqué que les roues étaient les seules pièces d'une voiture de course qui ne peuvent être rigoureusement calculées en fonction de l'effort, et se doutant qu'elles étaient la cause de nos ennuis lorsque nous les lui avons décrits au téléphone de Kyalami, il avait déjà lancé une nouvelle fabrication. Ce qui démontre son flair et son expérience.

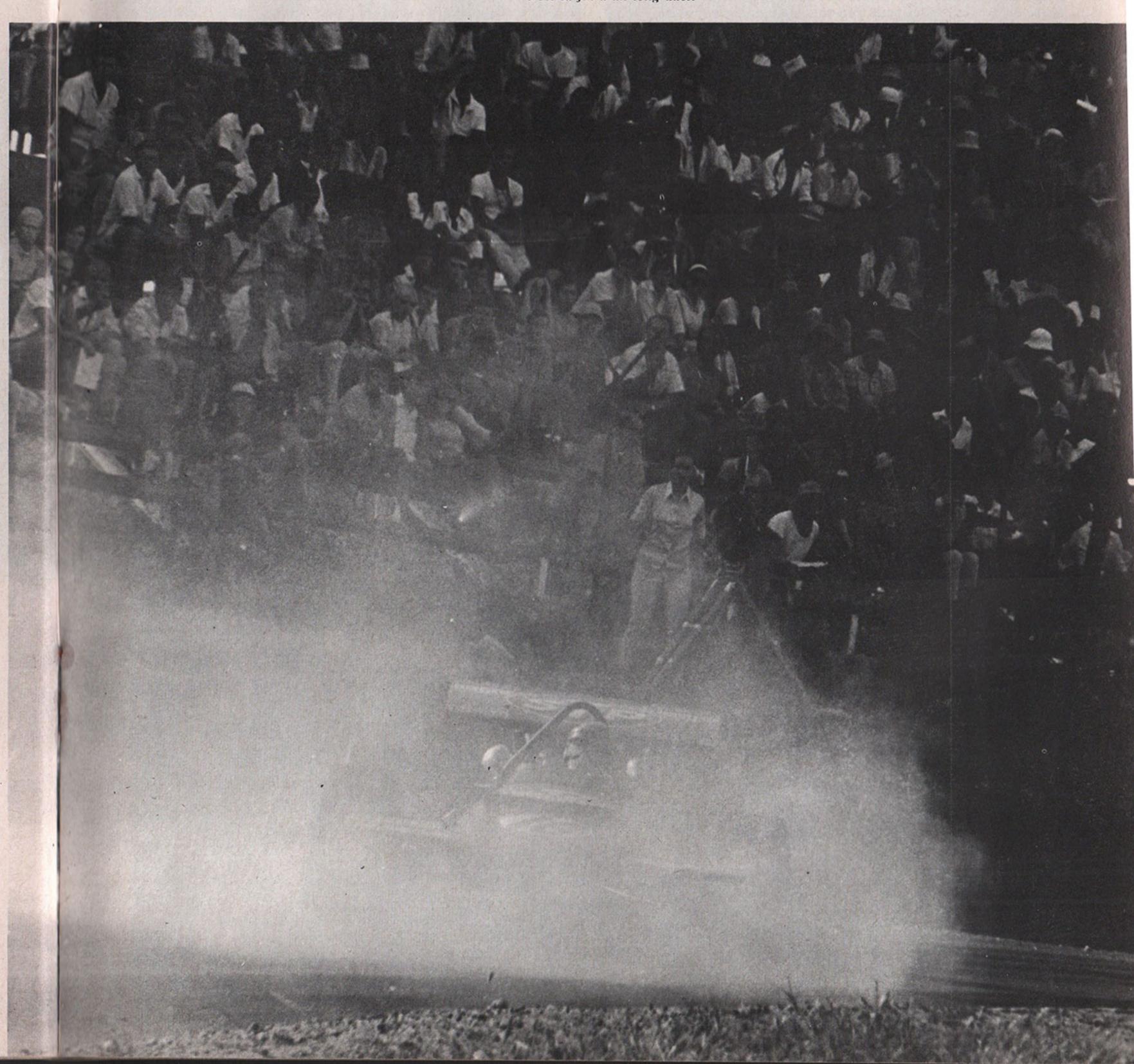
LA FAUTE

Quant à nous, sur place, nous avons résolu le problème en remontant les anciens moyeux qui étaient plus lourds et, par suite d'un déport au sol plus important, rendaient la direction moins légère. Et c'est là que je fis la faute. Je choisis une répartition de freinage un peu différente de celle à laquelle nous étions parvenus à l'issue de nos essais préliminaires, avec plus de frein sur l'avant, me laissant influencer par le fait que lors des essais officiels le freinage m'était apparu médiocrement équilibré. En fait, c'était à cause des moyeux qui vibraient, et j'aurais dû m'en rendre compte. Je m'en aperçus pendant le tour de reconnaissance, effectué avec les réservoirs pleins (à cause des ennuis décrits plus haut, nous n'avions pas eu le temps d'essayer la voiture ainsi), mais je pensai qu'il était trop tard pour effectuer une modification aussi importante. Or, pardessus le marché, quelqu'un perdit de l'huile dès le début de la course. De ce fait, le transfert de charge au freinage fut encore réduit, et mes roues avant bloquaient tout de suite.

Cependant, par suite des circonstances — l'accrochage entre Brabham et Rindt au premier tour - je me retrouvais bien placé, c'està-dire troisième derrière Stewart et Ickx. De plus, je vis que je n'étais pas en difficulté pour suivre la Ferrari qui, il est vrai perdait du terrain sur la March. Mais, à la fin du premier tour, en bout de la ligne droite, j'eus la (mauvaise) surprise de voir la BRM d'Oliver me passer très facilement. Cependant, très confiant, je l'attaquais

DE KYALAMI A BRANDS HATCH

Jo Siffert part en tête à queue devant moi : c'est la fin d'un long duel.



au freinage... pour m'apercevoir, roues avant bloquées, de mon absolument inimaginable, ce qui signifie que lorsqu'elle décroche, Tout cela pour vous dire que, compte tenu de ce qu'était son mo- ressembler la piste à la rue de Rivoli à six heures du soir... teur, si je n'avais pas raté ma répartition de frein, je crois vraiment que j'aurais pu le suivre. Or, comme vous le savez, le vainqueur du Grand Prix d'Afrique du Sud s'appelle précisément Brabham! Pour parler de Brabham dont la victoire a pu étonner certains, je de son succès.

venue à Brands Hatch quinze jours après Kyalami, le premier Grand Prix que je fis entre Ickx et Siffert m'a persuadé de la valeur intrensèque de la voiture qui peut, j'en suis maintenant convaincu, remporter une épreuve du Championnat du Monde.

F1 ET PROTO, QUELLE DIFFÉRENCE!

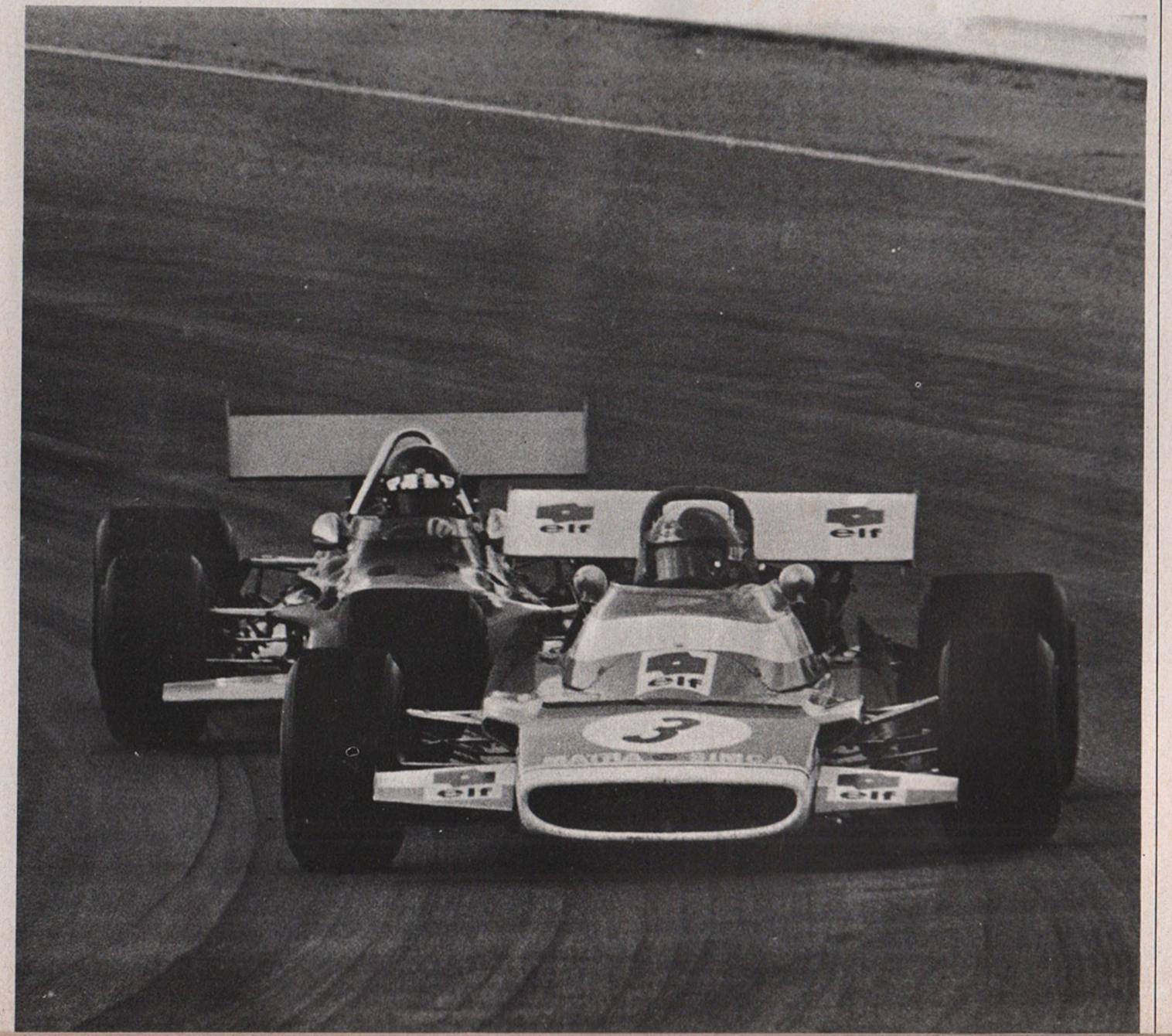
place, plus légère, aux roues plus larges, possède une adhérence serons plus « piéger ».

erreur... Malgré tout, je continuai de suivre lckx, tandis qu'Oliver c'est du travail d'artiste que de la contrôler. En revanche, et bien rétrogradait. C'est alors que Black Jack se profila à l'horizon, re- que dans le cas de Matra le moteur soit le même, un proto peut monté des arrière-gardes où l'accrochage l'avait plongé. Son mo- être conduit beaucoup plus relax en dérive. C'est d'ailleurs le but teur eut beaucoup de mal à le sortir victorieusement de mon sillage recherché dans une course d'endurance, où l'on termine si fatigué à l'aspiration. Nous attaquâmes la zone de freinage côte à côte. qu'il est indispensable que la voiture soit relativement facile à con-Ultra-concentré, je freinai à 220 mètres, ma limite absolue. Mais duire... A Daytona, il fallait vraiment une voiture saine pour négolui me prit 10 mètres, il n'y avait rien que je puisse faire contre ça. cier le dépassement des nombreuses chicanes mobiles qui faisaient

LES PIÈGES DE BRANDS HATCH

Nous avons décidé que je courrais à Brands Hatch en F1 plutôt qu'à Sebring pour acquérir de l'expérience et sur notre nouvelle voudrais dire que non seulement il disposait des meilleurs pneus à voiture, et en vue du Grand prix d'Angleterre qui doit se dérouler Kyalami, et non seulement sa voiture était peut-être la meilleure, sur ce difficile circuit, très exigeant au point de vue des règlages. mais sûtout il l'avait mise au point à la perfection. C'est le secret Comme vous le savez, je suis sorti aux essais, j'ai abîmé la coque et je n'ai pu prendre part à la course. Pendant les essais, nous avons Pour la suite de la saison, et malgré la sortie de route qui est sur- un peu « nagé » dans les réglages, en modifiant trop de choses avec pas assez de méthode. D'un autre côté, au lieu de rester calme, je me suis un peu laissé aller à un enthousiasme qui n'était pas de mise vu les circonstances, persuadé de pouvoir gagner : d'ailleurs, le temps réussi par Oliver aux essais au volant de l'autre V12, le BRM, et son début de course, ont confirmé que c'était possible. En somme, j'ai voulu faire un chrono alors que la Matra n'était pas encore assez bien réglée et le résultat, vous le connaissez : ça a fait Boum... En tournant à Daytona, je pensais aux différences fondamentales La leçon est malheureusement coûteuse, mais elle a été enregistrée, entre le pilotage en Grand Prix et la course d'endurance. La mono- par moi-même, et par toute l'équipe : à l'avenir, nous ne nous lais-

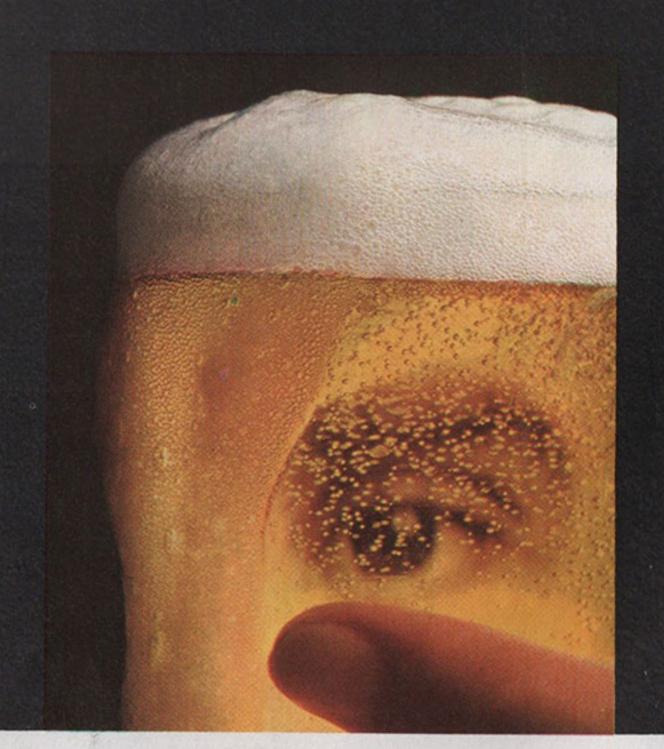
> Premiers tours à Kyalami : Oliver, freinant mieux que moi, va me passer, mais il ne tardra pas à rétrograder en proie à des ennuis de boîte. En tout cas, les 12 cylindres ont l'air de vouloir marcher cette année...







Buvez la Kronenbourg avec les veux.



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

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

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

Dans la couleur d'une bière, dans sa brillance, dans sa limpidité, on peut tout voir. Le bon et le mauvais houblon, le bon et le mauvais malt, la bonne et la mauvaise température de brassage. Les bons et les mauvais brasseurs.

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

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

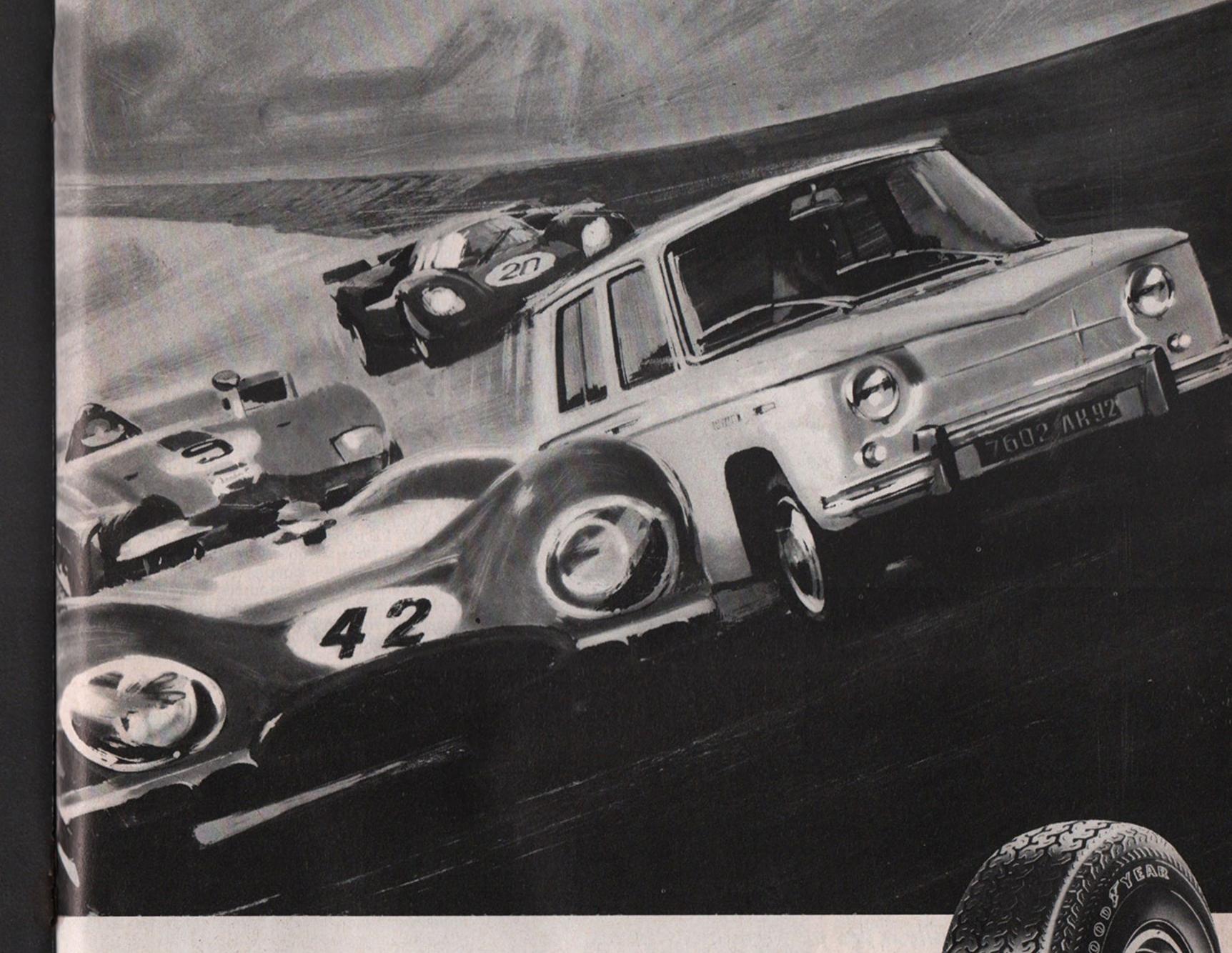
Ce n'est pas un hasard.

Les brasseurs de Kronenbourg ont de bons yeux.

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

Des pneus Grand Prix, et votre voiture est une autre voiture

(et le vrai conducteur se réveille en vous)



Ca n'est pas un rêve.

Vous montez des pneus Grand Prix sur une voiture normale, et dès les premiers mètres, vous avez l'impression qu'elle est plus large, plus confortable, plus sûre, plus près du sol.

Elle s'agrippe mieux à la route.

C'est toujours la même voiture. Mais elle vous donne tout ce qu'elle a. Vous êtes toujours le même conducteur, mais vous conduisez plus détendu, plus

sûr, plus précis et plus vite, si vraiment c'est nécessaire. Avec des pneus Grand Prix Goodyear, vous êtes mieux dans votre voiture.

C'est normal:

Goodyear est le premier fabricant de pneus du monde. Et le pneu Grand Prix est le meilleur pneu jamais fabriqué par Goodyear. C'est le meilleur pneu que vous puissiez acheter... pour réveiller en vous le vrai conducteur.

GRAND PRIX GOOD YEAR

Goodyear, le plus grand producteur de pneus du monde



Une Anglo-Japonaise

Nombreux sont ceux qui ont fait la réflexion suivante en la voyant pour la première fois : « elle a le moteur d'une 450 Honda et le reste d'une anglaise ». Mais? qu'a-t-elle de la Yamaha? Tout, bien sûr, car malgré les apparences, c'est une machine entièrement nouvelle et assez originale. Esthétiquement elle est jolie, soignée, pimpante même, mais pas d'une beauté à vous couper le souffle. Bien que ne passant pas inaperçue, elle n'a pas l'abattage d'une Honda 4. Somme toute, cette esthétique discrète lui va bien et cadre parfaitement avec son caractère. Le réservoir, qui possède un bouchon à ouverture rapide, a une forme très anglaise, et est peint en vert métallisé et blanc : heureux accord des couleurs. La selle fait penser à celle de la Bonneville en un peu plus épaisse, elle est large et confortable, même pour deux personnes, et pivote pour donner accès aux accessoires électriques. La sangle traditionnelle qui est sensée servir au maintien du passager est ici remplacée par un petit arceau fixé à l'arrière de la selle, en quelque sorte un embryon de Sissy Bar (grand arceau qui équipe invariablement tous les « choppers ») américains (voir Daytona). Il ne manque rien au tableau de bord, entre le compteur et le compte-tours prend place le contacteur de mise en route. Cette position du contacteur me semble bien plus pratique que lorsqu'il est caché sous le réservoir : mais il faut alors qu'il soit parfaitement étanche. Or, Yamaha a poussé le souci de perfection jusqu'à munir la fente du contacteur de languettes de caoutchouc : ils sont minutieux, ces japonais!

Cet exemple caractérise la finition de la XS 650. La poignée de gaz actionne deux câbles, un pour chaque carburateur. Pour les protéger d'un quelconque frottement, les gaines de câbles sont entourées d'un fil de fer en spirale très serrée. Oui, vraiment, une excellente finition qui serait parfaite si le carter secondaire de chaîne était étanche.

essai:

Sign of the state of the state

Il ne s'agit pas d'une super moto à l'image des 750 Honda, 750 Triumph et 500 Kawasaki... Ce n'est pas non plus une bonne grosse routière du genre BMW, Guzzi... Alors? La nouvelle Yamaha se situe entre ces deux types de moto. Elle a des performances certes, mais pas exceptionnelles. Par ailleurs, elle est conçue pour durer, longtemps, sans problème : ça se voit... et ça se sent. Si l'on considère le marché actuel de la grosse moto, on s'aperçoit que la XS 650 ne concurrence sérieusement qu'une machine, la Triumph T 120 Bonneville. Ce n'est pas rien. La T 120 a connu et connaît encore un énorme succès. La moto qui la détrônera détiendra l'assurance d'être bien vendue. Sera-ce la Yamaha XS 650?

La machine essayée ne comportait pas de clignotants, mais des emplacements sont prévus pour qu'ils soient montés. Les roues en acier chromé sont équipés de pneus 325 × 19 à l'avant et 400 × 18 à l'arrière, des dimensions désormais courantes pour les machines de grosse cylindrée. Le frein avant paraît très beau, un double came de 200 mm avec ouie d'aération à l'avant. Cette ouie est bouchée par un cache, celui qui le désire, le sportif, peut l'enlever. Mais il faut bien dire que le résultat ne vaut pas les deux coups de tournevis à donner... A l'arrière, il s'agit d'un simple came classique et sans prétention.

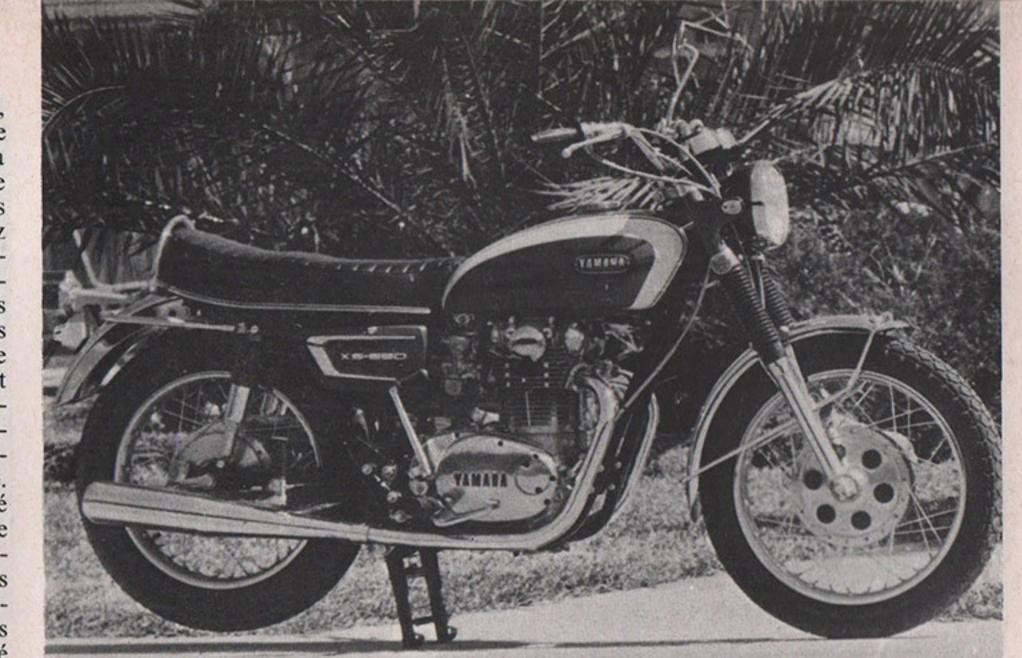
Classiques aussi sont les suspensions, télescopique à l'avant, oscillante avec amortisseurs réglables à l'arrière. Encore classique est le cadre, un double berceau à poutre supérieure monotube.

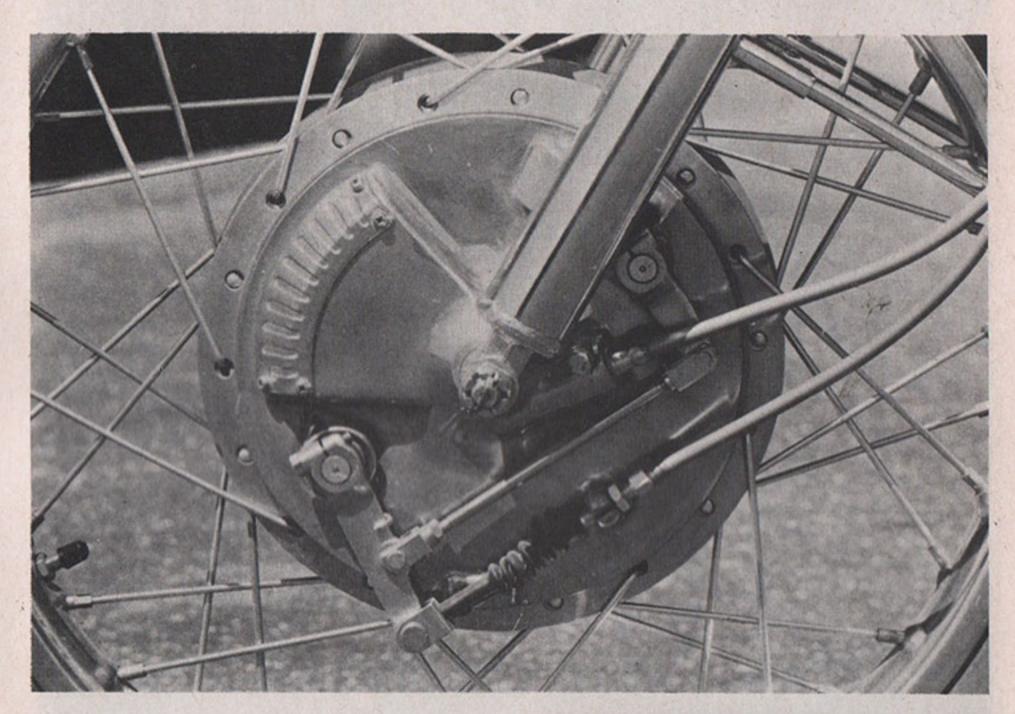
La partie la plus originale de cette moto est

bien sûr le moteur. Pour la première fois, Yamaha construit un quatre temps. Est-ce à dire que les ingénieurs de chez Yamaha n'ont pas une grande expérience de ce genre de mécanique? Certainement pas! Si vous connaissez les voitures Toyota, vous savez que cette marque s'intéresse à la compétition et fait courir des prototypes 3 et 5 litres. Eh bien, figurez-vous que ces moteurs de course sont construits par les ingénieurs de Yamaha. Alors, vous voici rassurés. Le moteur XS 650 est un bel objet, d'aspect bien proportionné, très sain et propre. Suivant une technique très japonaise, les carters moteur s'ouvrent sur un plan horizontal, ce qui évite les éventuelles fuites d'huile. Les deux cylindres, en aluminium chemisé fonte, se dressent à la verticale et, comme sur tous les « vertical twin » anglais, l'embiellage est calé à 360° (les deux pistons montent et descendent ensemble). Cet embiellage repose sur quatre roulements. Les deux roulements centraux et celui côté alternateur sont à rouleaux, le quatrième (côté transmission) est à billes. Quatre petits volants équilibrent cet embiellage dont la faible inertie permet de rapides montées en régime. Comme pour l'embiellage, les bielles en acier forgé sont montées sur roulement à rouleaux.

Une pompe à engrenages graisse tout le basmoteur, et par la même occasion les cinq rapports de la boîte de vitesses qui est intégrée au bloc moteur. La transmission primaire s'effectue par des pignons à taille droite, et l'embrayage multidisques travaille dans l'huile.

Voici pour la partie basse. En haut, à la culasse, c'est un peu plus sophistiqué. Un arbre à cames en tête actionne des basculeurs. Cet ACT tourne sur quatre roulements, et est entraîné depuis le bas-moteur par une chaîne située entre les deux cylindres. Comme pour les Honda, cette chaîne possède un tendeur extérieur, placé sur l'arrière du cylindre. Au-dessus des bougies, de chaque côté de la culasse, vous voyez des capuchons ronds. Celui de droite cache l'avance automatique, celui de gauche les vis platinées. La prise du compte-tours n'est donc pas en bout de l'arbre à came en tête,





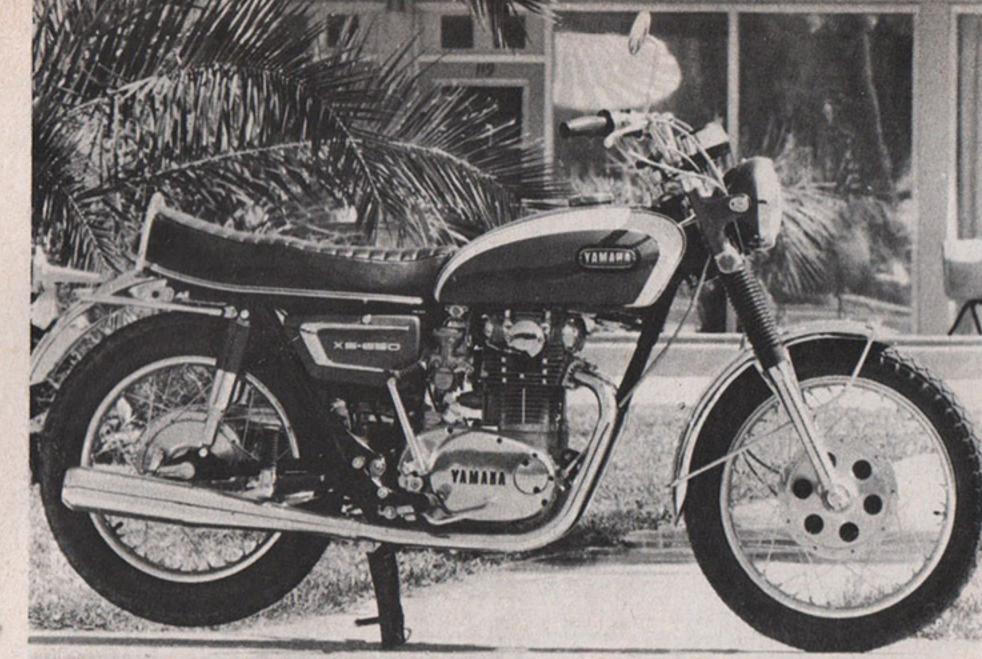
par Christian Lacombe



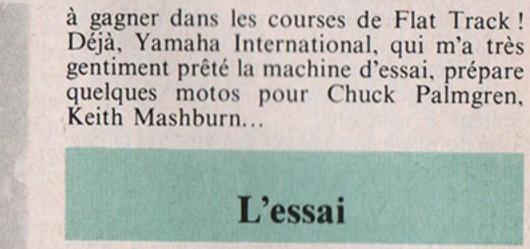


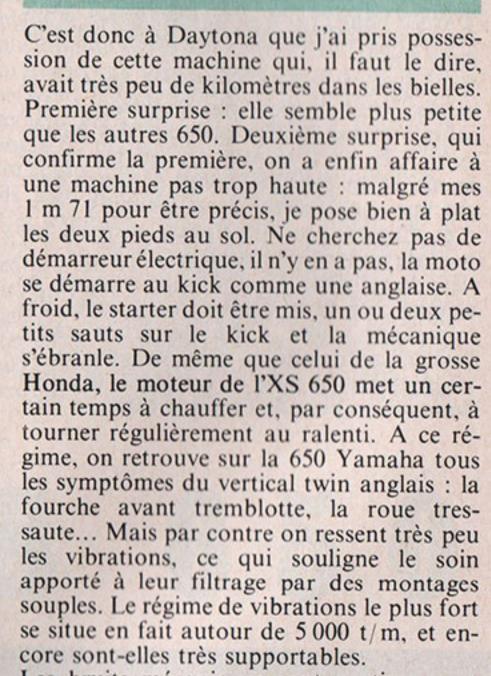
mais sur la pompe à huile. Et la canalisation chromée que vous voyez sur le devant du moteur amène l'huile à la distribution. Des carburateurs à dépression, comme ceux de la 450 Honda, alimentent en essence les chambres de combustion, compressées à 8,8 à 1. Ces carburateurs ont un passage de

gaz de 30 mm de diamètre, ils sont montés souple et communiquent avec des filtres à air à éléments de papier interchangeables. L'allumage batterie-bobine est entièrement équipé en 12 volts. Le moteur de la XS 650, légèrement super-carré, développe 53 CV à 7 000 t/m, ce qui n'est pas énorme vue sa technique de construction, mais est un sérieux gage de solidité. D'ailleurs, Yamaha a fait la XS 650 en pensant au marché japonais et asiatique qui fait passer la sûreté d'emploi avant les performances. Quant aux motocyclistes américains, ils seront conquis par la grosse Yamaha si elle réussit









Les bruits mécaniques sont pratiquement inaudibles. Mais alors, l'échappement c'est autre chose! Je ne sais pas si le service des mines américain l'accepte comme tel, mais je suis sûr qu'en France il faudrait changer les pots... La commande d'embrayage est bien japonaise, très douce. Par contre, cet embrayage attaque brusquement, et il faut un certain doigté pour ne pas démarrer façon kangourou sauteur.

L'étagement de la boîte de vitesses serait excellent si la première n'était pas aussi courte, que voulez-vous, ce sont ces « sacrés américains » qui veulent des premières à grimper aux arbres... Bien sûr, avec une première comme celle-là, ça pousse méchamment quand le feu passe au vert!

Troisième surprise : l'énorme puissance à

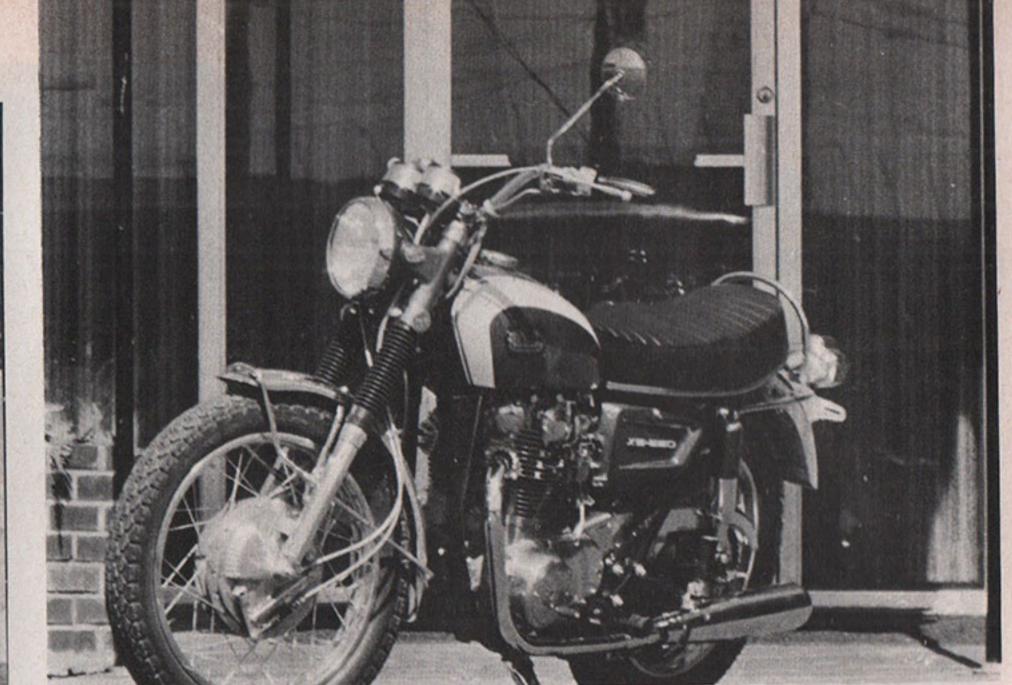
bas régime, à croire que tous les chevaux

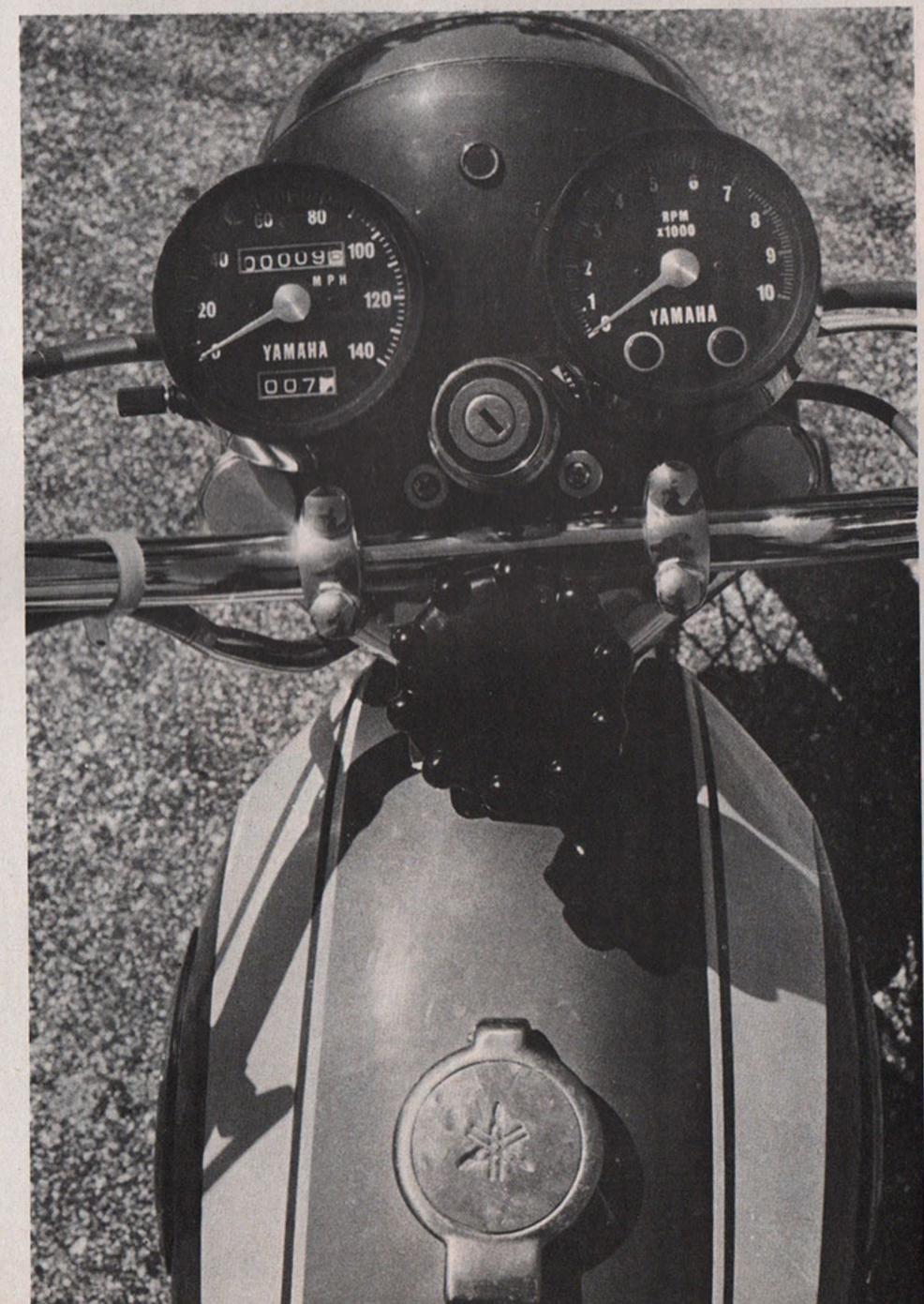
sont en bas, un vrai tracteur. Ceci procure

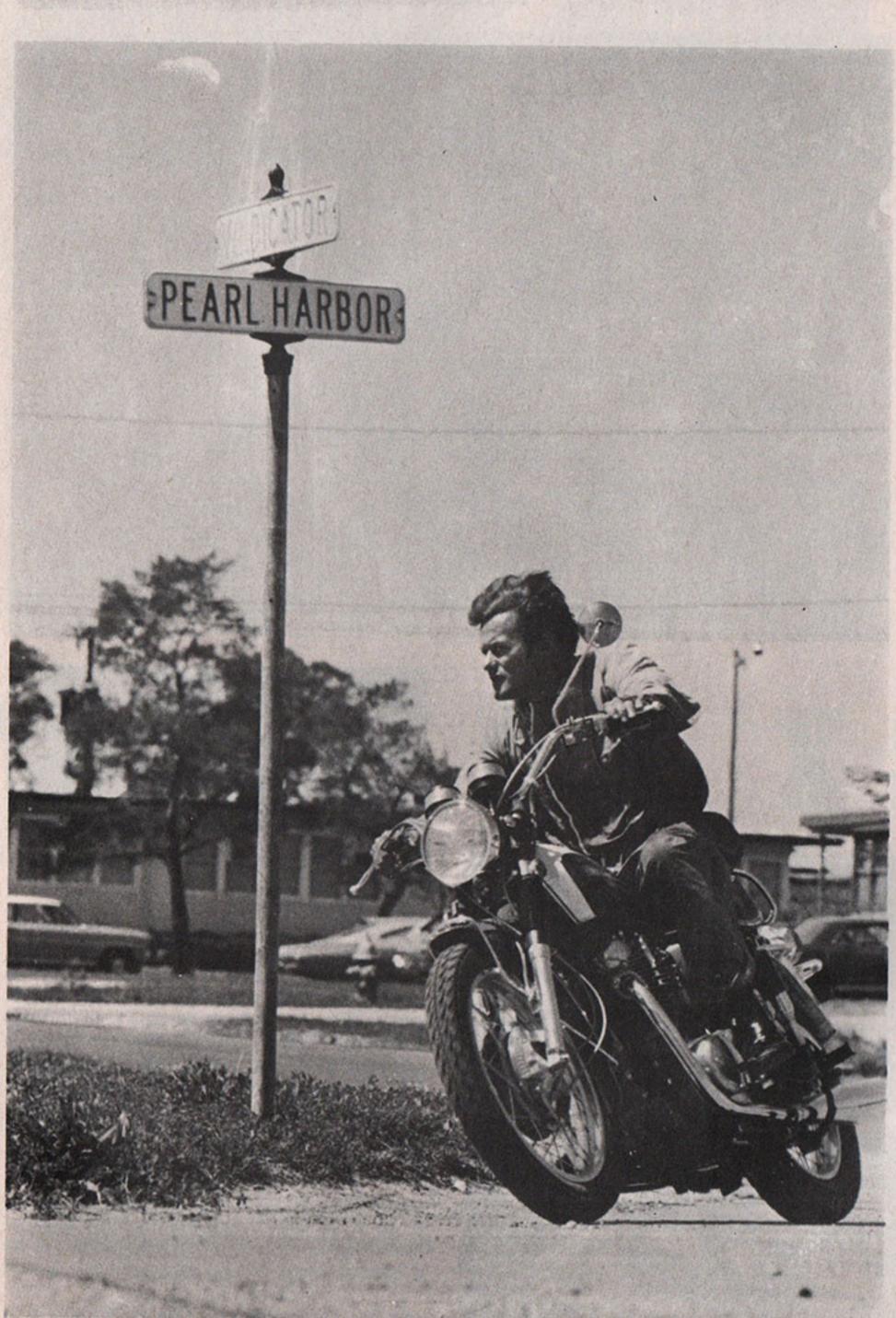


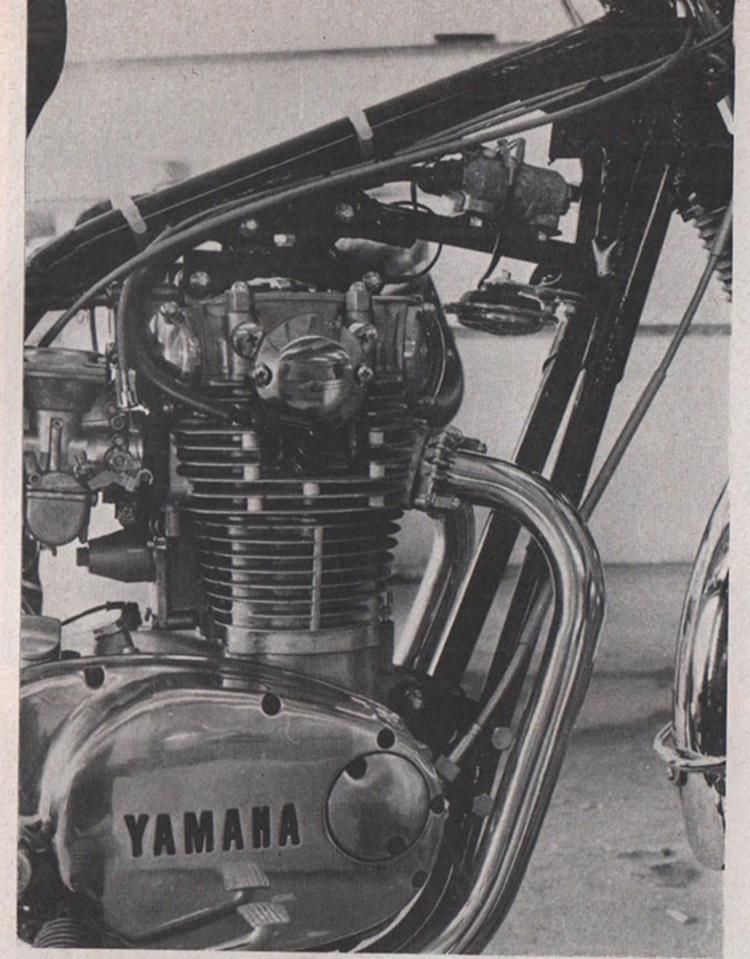
bien sûr une grande souplesse d'utilisation Voici maintenant le film d'un tour du circuit de Daytona au guidon de la XS 650. Démarrage en trombe devant les stands : attention, ça glisse, il y a de l'essence par terre. Je monte les rapports, les vitesses passent bien et le verrouillage est précis. Première courbe à gauche : j'en descends deux, m'apprête à donner un bon coup de rein pour balancer la machine... Inutile, elle se couche toute seule. La maniabilité est fantastique pour une si grosse cylindrée. La machine s'inscrit parfaitement dans la courbe, qui se referme. Je penche davantage... quelque chose touche, la béquille sûrement... Heureusement, la piste est large! A nouveau, accélération, très bonne accélération. Je n'ai pas le temps de passer la cinquième, voici un virage à droite, genre petite parabolique. Le freinage m'a satis-fait, la pression à exercer sur le levier est insignifiante. Encore une fois, je suis surpris par la maniabilité, mais me fais pièger par la garde au sol. Sorti du droite, je monte tous les rapports et passe en cinquième, assez vite déjà, dans une grande courbe. Ca bouge un poil, ce que je mets sur le compte des amortisseurs arrière qui ne semblent pas merveilleux. Par contre, la fourche avant travaille très bien, elle. A nouveau, freinage pour un à-droite qui se referme, et comme j'arrive vite, je freine à mort. La machine reste en ligne, mais comme par miracle, le levier du frein avant me fond dans la main... pour venir toucher la poignée. J'en conclus, tout en faisant du tout terrain après ce splendide tout-droit, que ce frein avant n'offre guère de résistance au fading... Retour sur la piste, un àgauche, puis l'anneau qui ne ressemble en rien à l'abominable bol de Montlhéry. Ce n'est pas là que je testerai le confort de cette machine, le revêtement est trop bon pour cela. Il me faudra sortir de l'autodrome pour m'apercevoir, sur des petites routes mal entretenues, mais oui ça existe aussi aux U.S.A., que le confort est très bon malgré les amortisseurs qui, je l'ai déjà signalé, n'ont pas toutes les qualités souhaitées.

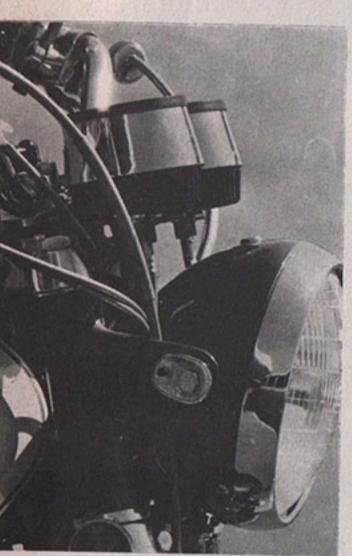
Après l'essai, le moteur de la grosse « Yam » ne présentait pas le moindre suintement d'huile, et j'ai la sensation que cette mécanique est vraiment à toute épreuve. Avec l'habitude, on « sent » les machines robustes, même en roulant très peu avec. Celle-là m'a fortement inspiré confiance.

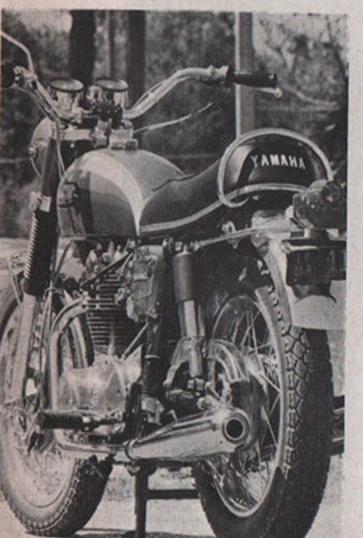












Performances

Spécialement pour le marché américain, cette machine est équipée d'une démultiplication courte. Ainsi démultipliée, la 650 Yamaha n'a pas passé 170 km/h, mais l'aiguille du compte-tours était dans le rouge. Aussi je pense qu'avec la démultiplication européenne (deux dents de moins à l'ar-rière), elle atteindra ses 180 km/m. En accélération aux 400 mètres, j'ai connu quelques problèmes avec la sécheresse de l'embrayage, et n'ai pas réussi mieux que 14 se-condes. Un confrère américain m'a dit qu'un spécialiste du dragster descendrait ce temps d'une seconde!... Je comprends maintenant comment les usines obtiennent les temps de 400 mètres départ arrêté qu'elles affichent sur leurs catalogues...

Fiche technique

Moteur: Bicylindre 4 temps refroidi par air. Alèsage course: 75 × 74.

Cylindrée: 654 cc.

Puissance: 53 CV à 7 000 t/m.

Compression: 8,8 à 1. Carburateurs: Mikuni CV 30 mm.

Boîte: 5 vitesses.

Embrayage: Multidisques travaillant dans

Allumage; Batterie bobine 12 V.

Cycle: Cadre double berceau, fourche avant télescopique, suspension arrière à bras oscillant avec amortisseurs réglables

en trois positions.

Roues: 325 × 19 à l'avant, 400 × 18 à l'ar-

Réservoir: Essence 14,5 litres - Huile 3,4 1. Poids: 200 kg.

Prix: Non fixé.

Importateurs: Ets Sonauto, 53 à 57, rue Marjolin, 92-Levallois-Perret.

Moteur	Ex- cel- lent	ТВ	В	Pas- sable	Insa tis- fai- sant
Démarrage du moteur		•			
Accélération		•			
Vibration			•		
Harmonie échappement			•		
Souplesse	•			8,88	
Transmission					
Étagement		•			
Douceur d'embrayage					
Progressivité embrayage					
Sélection des rapports					
Commandes			100	-	100
Position des commandes	•	ibas;			5.446
Qualité des leviers	•				Value of
Freins					
Pression frein avant	154.60				
Pression frein arrière	Man or a	•	SOUL S	SECURITY OF	
Résistance fading					
Stabilité freinage	•		Single Control	Tablia.	- 32
Efficacité	In the last	100			e o cale
Suspension Avant					
Arrière					
Amortissement	gran .		•	Jan 1	
Tenue de route	kanz is				19 9
Grande courbe		•		in the last	51/6
Garde au sol					1000
Maniabilité				N TON LO	1 to 0
Aspect général Finition	•				
Propreté moteur	•				inger.
Équipement					
Accessibilité mécanique		•			-2015
Tableau de bord.					
Béquille latérale	•			STATE OF THE PARTY AND ADDRESS OF THE PARTY AN	NAME OF THE PERSON NAME OF THE P
Béquille centrale	•				
Confort					
Boîte à outils			Total Control	Annah In	W. Ell





Seule huile au tungstène (brevet Castrol) CASTROL GTX tend dans votre moteur un film lubrifiant qui résiste aux échauffements les plus intenses, aux contraintes mécaniques les plus violentes, sans rien perdre de son efficacité; mieux : par un réflexe auto-renforçant, CASTROL GTX se concentre aux points les plus vulnérables et vous pourrez dès le démarrage demander le maximum à votre moteur.

Aujourd'hui même, quel que soit votre lubrifiant faîtes l'appoint avec CASTROL GTX. Puis, à la prochaine vidange, utilisez définitivement CASTROL GTX WITH LIQUID TUNGSTEN, l'huile de la musicanique douce.

PARTOUT DANS LE MONDE CASTROL GTX PROTEGE VOTRE MOTEUR.

MADE

de notre envoyé spécial à Daytona Christian Lacombe

Sept Racing Teams d'usine, armés jusqu'aux dents...
Les plus grands pilotes américains... Quelques grandes vedettes européennes, dont la plus grande, Maître Mike Hailwood soi-même... Des 750 qui développent entre 80 et 90 CV et qui sont capables d'atteindre 260 km/h et plus... Des qualifications en vitesse pure durant lesquelles quatorze pilotes se tiennent dans 10 km/h, entre 240 et 250 km/h de moyenne... Une ambiance, un climat uniques... Oui, vraiment tout promettait pour que les 200 Miles de Daytona soient la plus belle course que l'on ait vue depuis longtemps.

Tout avait très bien commencé : Nixon et Hailwood menaient la ronde, mais la meute était là, qui les absorbe, les dévore. Il y a Mann, Romero, Rayborn, Carruthers... Tous peuvent prétendre à la victoire, tous la désirent terriblement, car il y a beaucoup d'argent et de gloire à l'arrivée... Puis ce sera l'hécatombe... Mais, en plus d'un reportage sur cette maxi-course, je voudrais vous faire connaître ce qu'est le motocyclisme américain, ses champions, ses épreuves spectaculaires qui laissent un pauvre Européen rêveur...

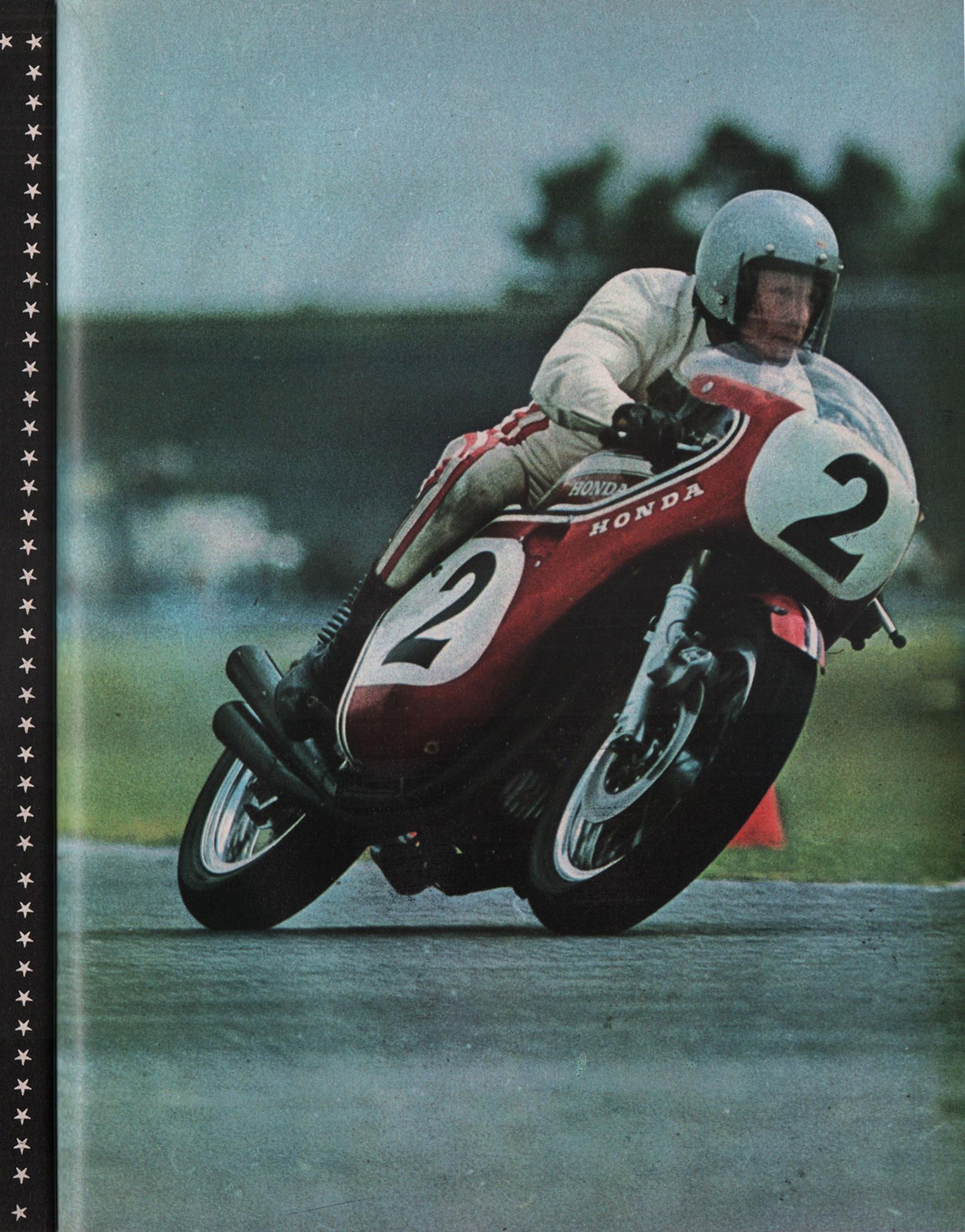
Une histoire...

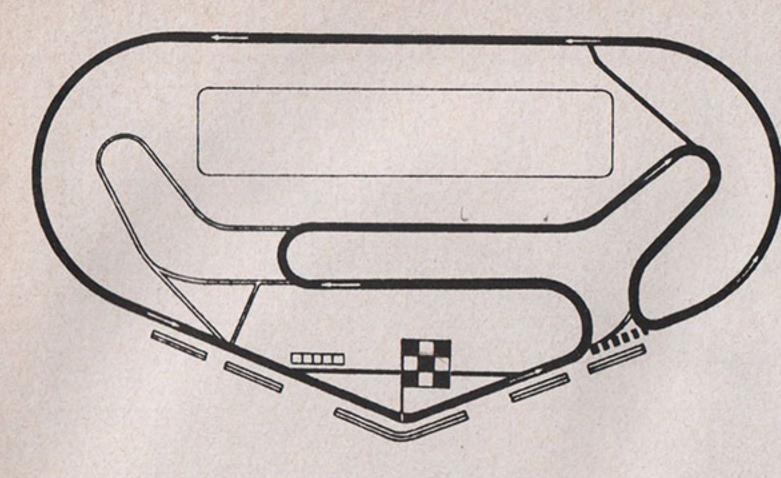
Daytona, en Floride, est depuis le début du siècle le temple de la vitesse aux USA. Bien avant que le circuit soit construit, autos et motos rivalisaient en vitesse pure sur l'immense plage de sable fin qui borde la baie de Daytona

Aujourd'hui encore, sur la plage de Daytona, des automobiles roulent comme sur une chaussée... mais la vitesse est limitée à 25 km/h! C'est sur cette même plage que Glenn Curtiss, le pionnier de l'aviation américaine, réalisa en 1906 la fantastique vitesse de 192 km/h. Ceci avec une moto de sa construction, qui était mûe par un huit cylindres en V dans le sens du cadre et développait 40 CV. Il s'agissait, bien sûr, d'un moteur d'aviation. Les premières vraies courses de vitesse de Daytona se déroulèrent sur un circuit routier extrêmement rapide et pour cause, la piste des records de vitesse faisait partie du

circuit. Jusqu'en 1942, les motos participant à Daytona ne possédaient pas de freins! Ensuite, vers 1961, le circuit fut transféré à quelques kilomètres de la plage, dans l'intérieur des terres. Les deux cents Miles eurent alors lieu sur le « speedway », un splendide autodrome équipé d'un anneau de vitesse. 1964 sera l'année où, à Daytona, les États-Unis organisèrent pour la première — et dernière fois, semble-t-il — une épreuve comptant pour le championnat du monde. Hailwood (MV4) remporta l'épreuve des 500cc de ce Grand Prix devant Caldarella (Gilera 4). Hailwood profita de l'anneau de vitesse pour amener le record de l'heure en 500cc à plus de 233 km/h.

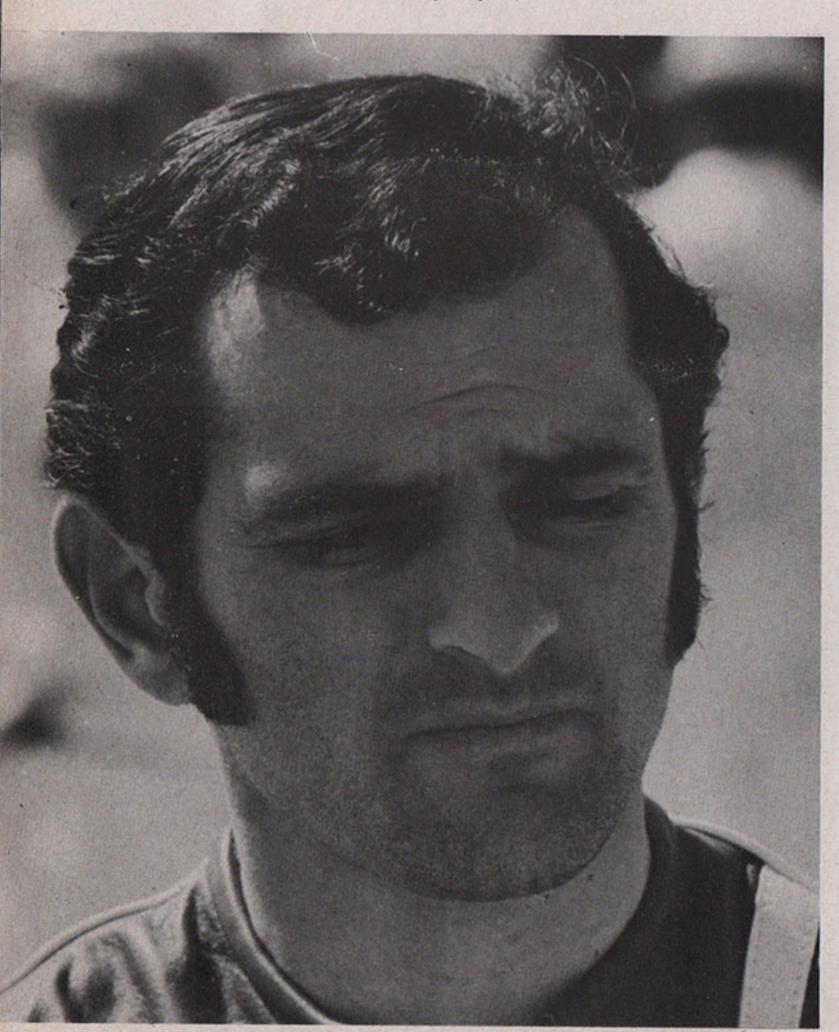
Depuis 1964, les deux cents Miles ont lieu sur le circuit de 6,13 km/h (voir plan). C'est un tracé très rapide la portion d'anneau fait un peu plus de 3 kms. On ne peut pas dire que ce soit un beau circuit pour motos il manque d'enchaînements de virages, possède une seule courbe rapide. De plus, il est désespérément plat. Par contre.





Circuit de Daytona

Yvon Duhamel le canadien français, troisième

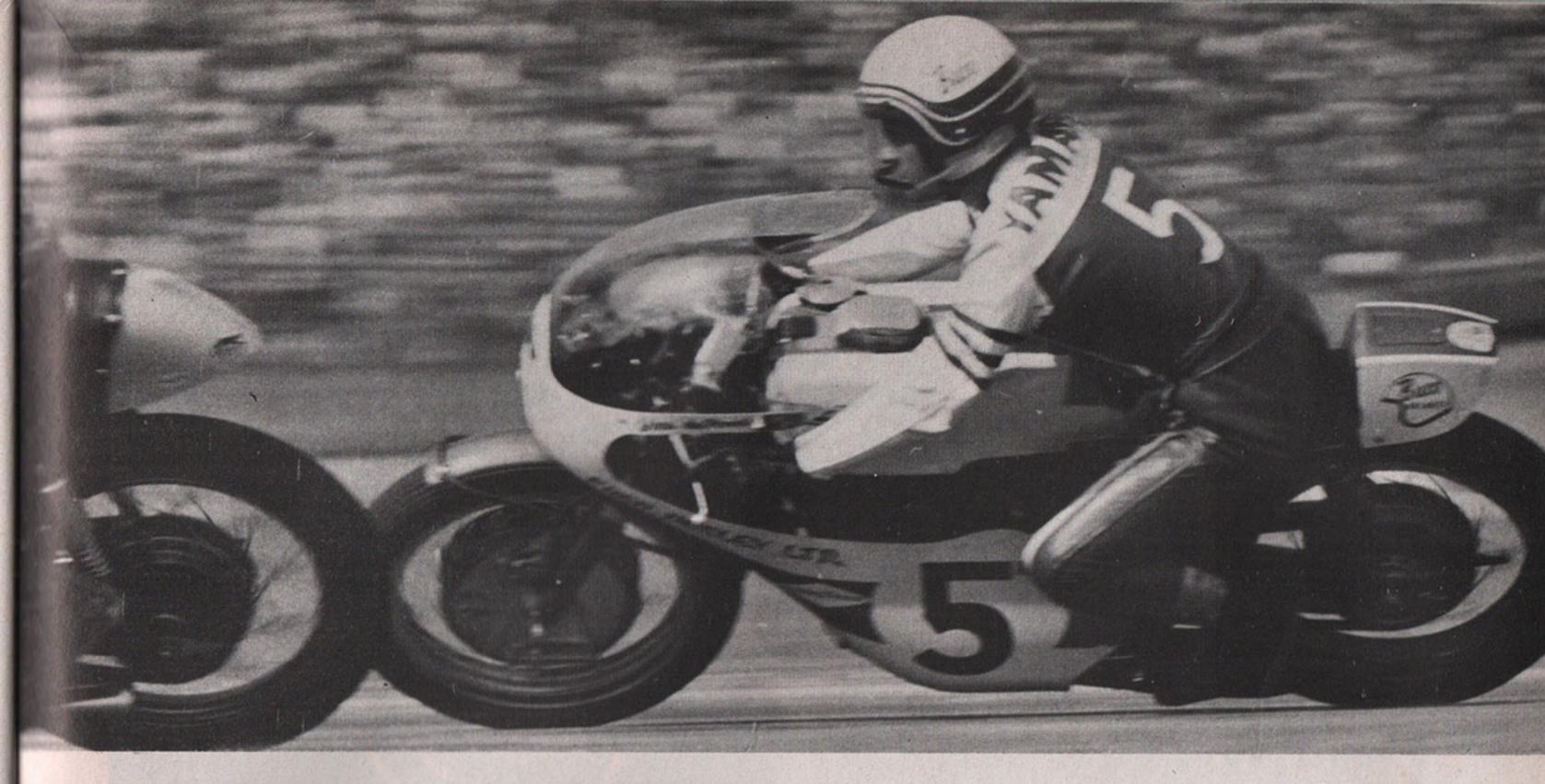


rien à redire sur le plan sécurité en cas de chutes, à moins qu'elles ne surviennent en pleine vitesse sur l'anneau. Sur le bord supérieur s'élève d'ailleurs un muret de béton sur lequel on peut lire à un endroit bien précis : « Je suis vachement dur... » Ce circuit appartient à l'International Speedway Corporation dont le sympathique président se nomme William H. G. — Bill — France.

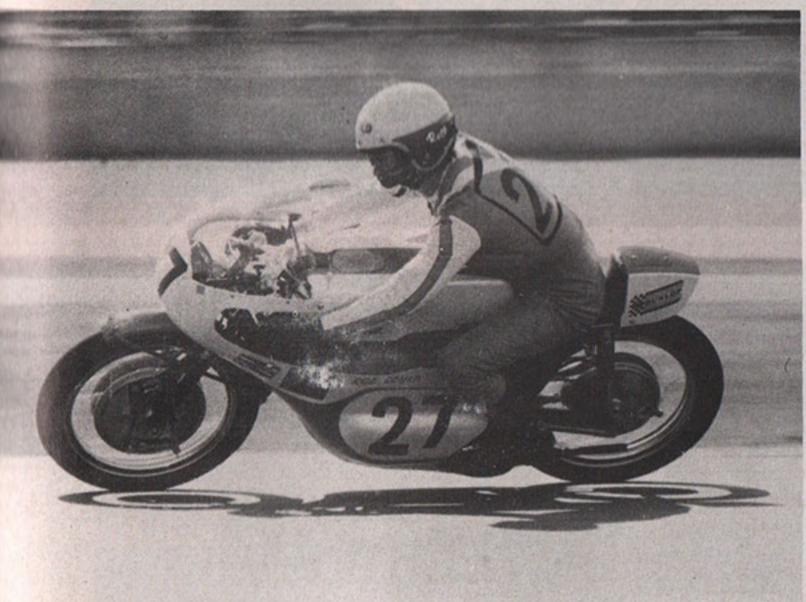
Depuis que les deux cents Miles se disputent sur le 6,13 km, Harley Davidson a remporté quatre victoires et Triumph deux. Jusqu'à cette année, la règlementation technique prévoyait une cylindrée maximale de 500cc pour les deux temps et les quatre temps culbutés (sans

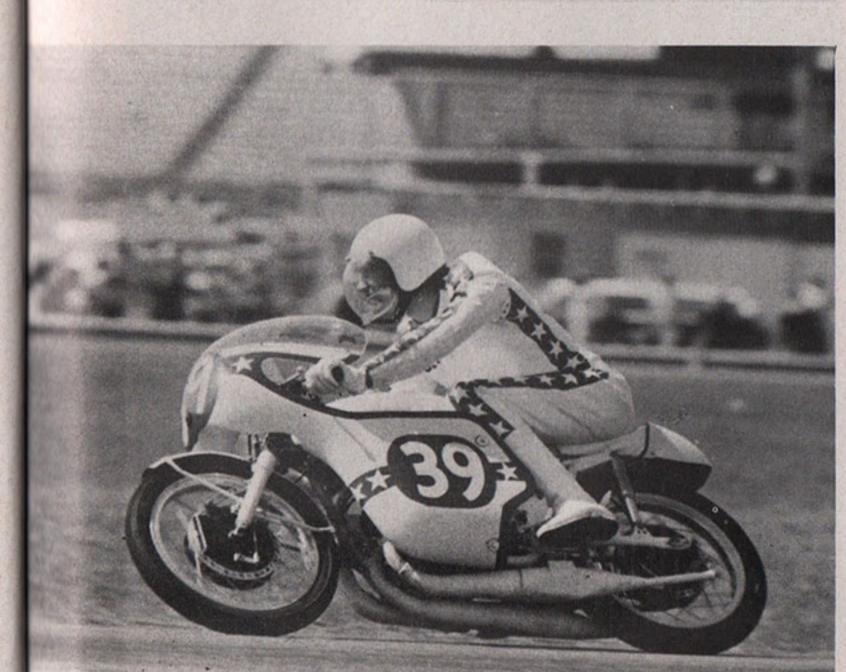
ACT) et 750cc pour les quatre temps à soupapes latérales. C'est avec ce dernier type de moteur qu'Harley Davidson a gagné quatre fois. En 1969, les 750 Harley Davidson à soupapes latérales étaient chronométrées à 250 km/h. Pour 1970 ce réglement a changé, la cylindrée limite est toujours de 750cc mais tous les modes de distribution sont permis. Il faut toutefois que les moteurs soient issus de la série, que les transmissions possèdent au maximum 5 vitesses et qu'un minimum de deux cents unités de la moto soit commercialisé. De nombreuses transformations techniques sont autorisées et en somme, seule l'architecture du moteur reste identique à celle de série. Échappements, carburateurs, arbres à came, soupapes, pistons, bielles, embiellages, cylindres à gros trou pour les deux temps... Toutes modifications portant sur ces pièces sont permises et, croyez-moi, les usines ne s'en privent pas.

Pour la partie cycle, c'est encore plus libre, le cadre, les suspensions, les freins, les roues peuvent être changés... Vues les vitesses atteintes, on comprend très bien que les parties cycles d'origine ne soient absolument plus à la hauteur... Ainsi donc, les motos de Daytona sont complètement trafiquées, mais en fait restent plus proches de la série que les motos de Grands Prix. C'est une des raisons qui a fait le succès des 200 Miles de Daytona : les spectateurs ont l'impression de voir courir leurs machines, et ce qui les intéresse avant tout est de savoir que ces machines, leurs machines, peuvent atteindre des vitesses effarantes. Pour le marché américain, une victoire aux 200 Miles se traduit par une énorme progression de ventes. Actuellement, les USA comptent quelques 9.000.000 de motocyclistes et même s'ils ne sont pas tous sportifs, loin s'en faut, ils n'en seront pas moins sensibles au fait de posséder une moto « comme celle de Daytona». On comprend alors pourquoi les usines s'intéressent tant à cette course. D'ores et déjà, elle peut être considérée comme la plus importante au monde et cette année, huit marques étaient officiellement représentées : Suzuki, Kawasaki, Honda, Yamaha, Triumph, BSA, Harley Davidson. Dans l'avenir, on peut être certain que d'autres encore seront à Daytona, je pense à Norton avec ses Commandos, Laverda avec la 750 S, MV avec la toute nouvelle 750 quatre cylindres. Ossa avec la 500 Yankee. Benelli peut-être, Guzzi certainement et qui sait... BMW? En attendant la venue de ces marques, voyons un peu celles qui étaient présentes cette année : Kawasaki comptait beaucoup sur sa 500 HIR, la compétition-client qui développe 75 CV à 9.500 t./mn. Il n'y avait pas moins de dix-huit HIR à Daytona, toutes des motos clients sans préparations spéciales pour cette course. On notait seulement un étrange carénage à bavolets (voir photo) dont l'utilité est de lester la roue avant à grande vitesse. Une seule machine équipée de ce carénage participera à la course, sans grand succès : elle roulait moins vite que celle d'origine. Le point faible de Kawasaki fut le manque de pilotes de renom, mis à part Ginger Molloy bien sûr. L'officiel Bultaco pilotait une 500 Kawasaki dont il s'est d'ailleurs déclaré enchanté. Lorsque je pense que l'an dernier Ginger me disait que la 360 Bultaco allait trop vite pour lui!... La politique course de l'importateur Kawasaki aux USA n'est pas de payer à prix d'or une supervedette, mais d'offrir aux coureurs pilotant des Kawasaki d'intéressantes primes d'arrivées s'ils gagnent la course. Un Kawasakiste vainqueur à Daytona aurait empoché, en plus de la prime d'arrivée, 2.500.000 F!

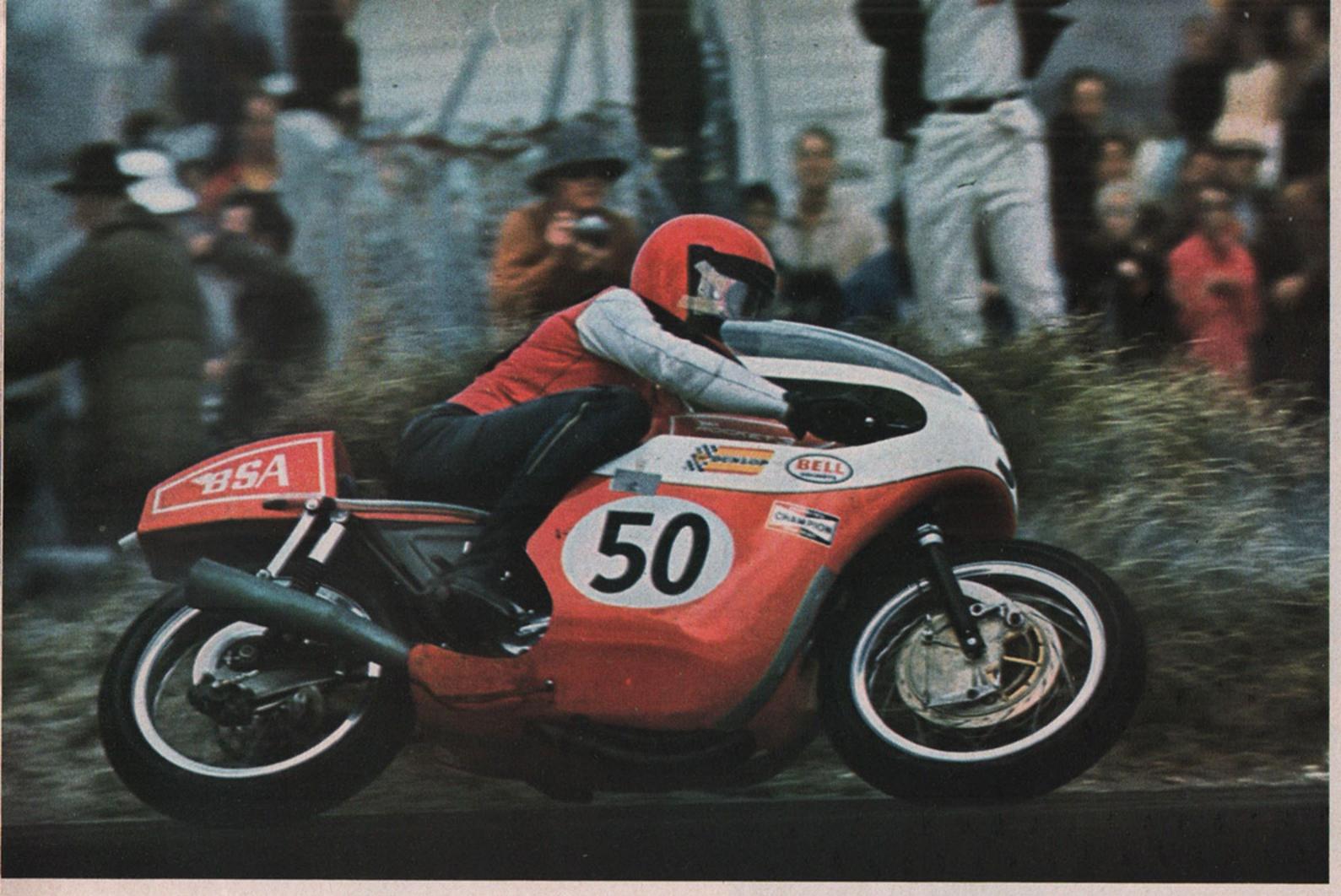


Rod Gould 2e



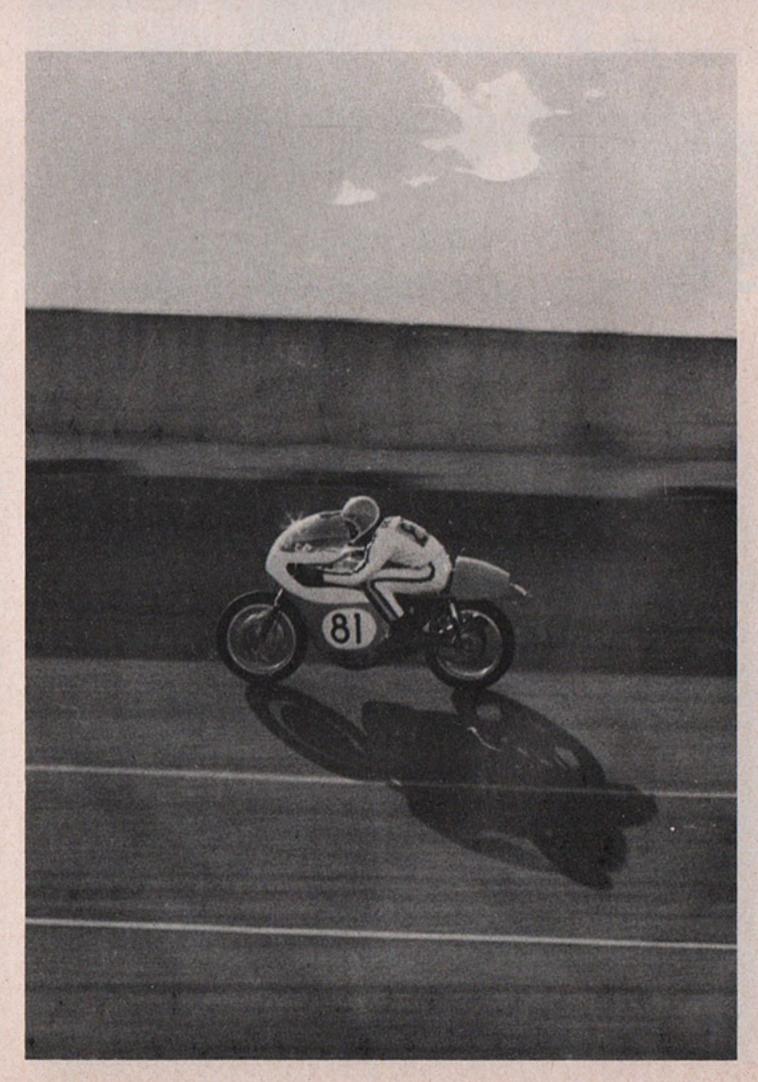


Kel Carruthers et la 250 Yamaha Don Vesco



Des motos et des hommes

Un mois avant le 15 mars, jour de la course, on ne savait pas si Honda participerait officiellement aux 200 Miles, mais dès les premiers entraînements, quatre Honda d'usine s'élançaient sur la piste. Au premier coup d'œil, elles ressemblent à la machine qui a gagné le Bol d'Or, mais à y regarder de plus près, c'est tout à fait différent. Tous les carters-moteur sont en électron pour gagner du poids; les quatre carburateurs, en électron aussi, sont commandés par un palonnier. Dans le moteur, il y a eu un sacré travail pour sortir 92 CV à 9.500 t./mn. Le réservoir d'huile extérieur a doublé de volume et possède un radiateur placé à l'avant du moteur comme sur les Triumph. Le cadre, d'un dessin identique à celui d'origine, est fait en acier spécial. Malgré cela, à pleine vitesse, ce cadre n'a pas satisfait les pilotes. Fourche avant et suspensions arrières ne ressemblent guère à ce qui équipe nos machines de route. Malgré tous les efforts pour gagner du poids, la 750 Honda d'usine pèse allègrement 170 kg. Pour épauler les motos d'usine, Honda a prêté à quelques coureurs (4 ou 5) des kits pour 750. Un kit comprenait une rampe de carburateurs semblables à ceux des machines d'usine, quatre mégaphones, le radiateur d'huile, une panoplie pour gagner une dizaine de chevaux (pistons, arbre à came...) un amortisseur de shimmy, un frein à disque supplémentaire, un frein arrière usine double came, des suspensions arrières et un carénage. Ces machines ainsi équipées possédaient une vitesse de pointe frôlant le 230 km/h. Il n'est pas impossible que quelques kits soient destinés à la France pour les courses d'endurance. Pour Daytona, les pilotes officiels furent en grande partie recrutés en Europe. Il y avait Ralph Bryans (champion du monde sur 50cc Honda en 1965),

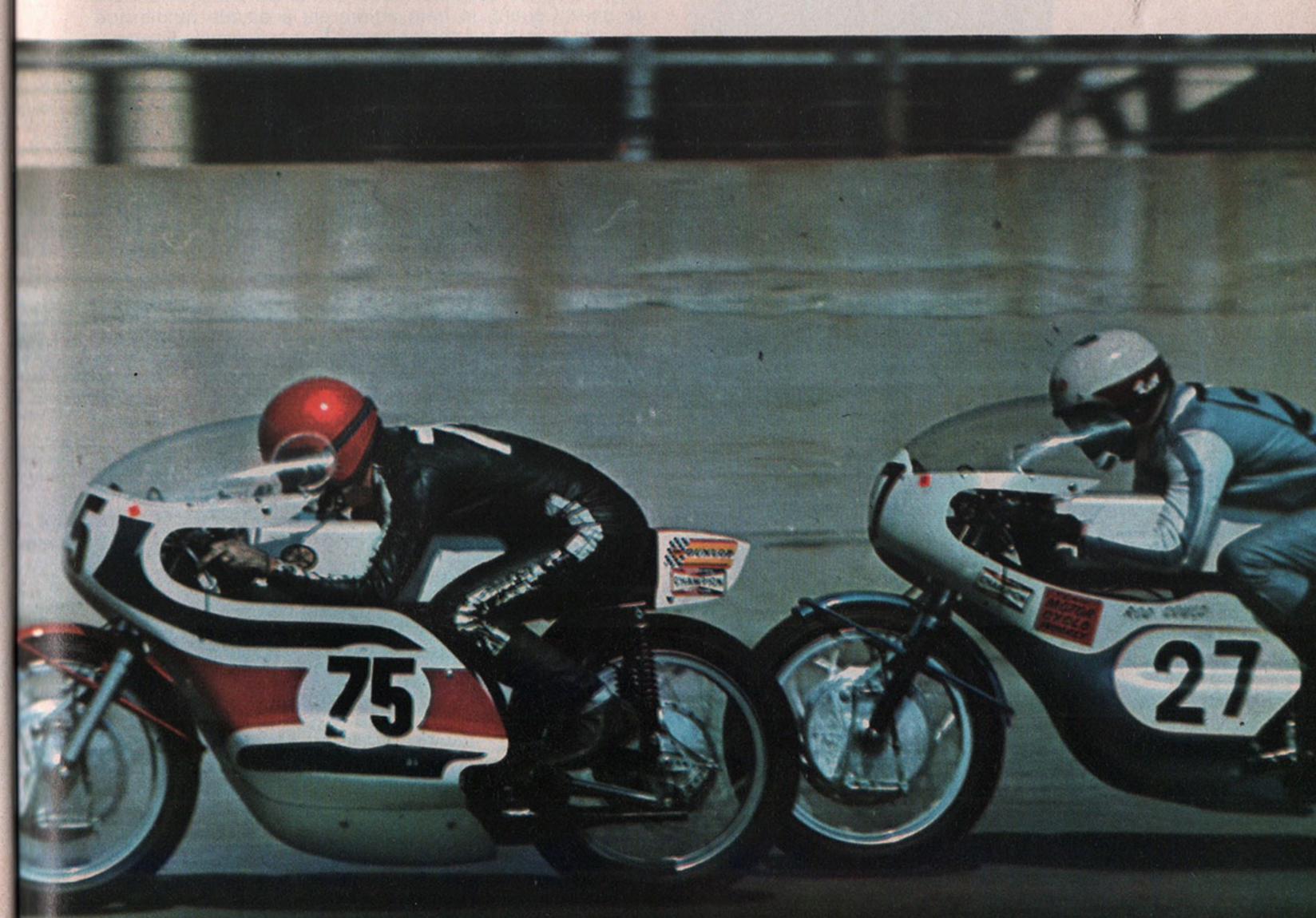


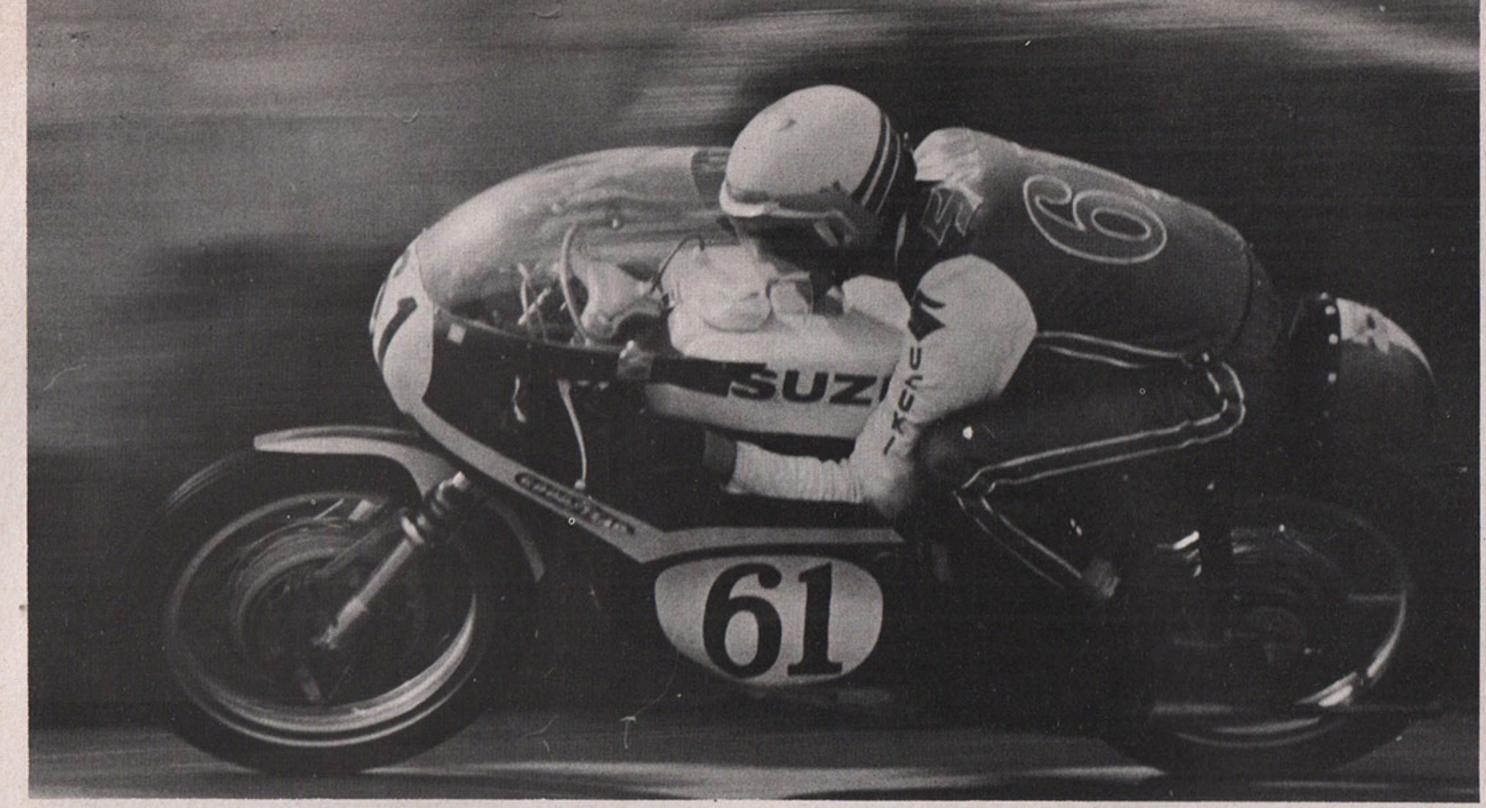
Tommy Robb (ex-officiel Honda), Bill Smith (agent Honda en Angleterre), et un Américain, le futur vainqueur Dick Mann, qui n'est plus tout jeune (36 ans) mais pilote encore fort bien et avec beaucoup de sûreté. Une quantité industrielle de 350 TR2 Yamaha concouraient pour les 200 Miles, mais à vrai dire, cinq ou six seulement étaient vraiment dans le coup et pouvait rivaliser avec les surpuissantes 750 grâce à un meilleur rapport poids-puissance. Une très bonne TR2 développait une soixantaine de chevaux pour 120 kg. Ces Yamaha modèle 1970 sont bien peu différentes de celles de 1969; l'embiellage est changé, les lumières des cylindres légèrement agrandies et surtout les carburateurs sont nouveaux. Aux dires des mécaniciens spécialistes Yamaha, toute la différence entre une bonne et une mauvaise TR2 ne provient que d'un règlage des carburateurs. Parmi les cinq ou six bien règlées, trois appartenaient à Yamaha International pour Ron Pierce, Chuck Palmgren et Keith Mashburn. Ces TR2-là ont été préparées par le service course de l'usine. L'importateur canadien Freed Deeley engageait une TR2 pour le canadien français Yvon Duhamel: la moto va vite certes, mais le pilote aussi. Le frein avant de cette Yamaha Freed Deeley est une copie de celui d'origine, mais en magnésium, on gagne ainsi quelques trois kilos sur le poids total de la roue. Rod Gould et Randy son fin mécano étaient présents avec une TR2 1970, il va sans dire que c'était une très bonne qu'ils ont équipée d'un allumage à transistors plus efficace. Kel Carruthers, le champion du monde 1969 des 250cc, s'est vu prêter des machines par Don Vesco, un important motoriste concessionnaire Yamaha de Californie. Don Vesco a lui-même, récemment, battu un record de vitesse pure sur la piste du Lac Salé. En accouplant deux moteurs 350 TR2 et en mettant le tout dans une partie cycle équipée d'un carénage « cigare », Don Vesco a atteint 344 km/h.

La Yamaha Don Vesco pour Kel n'était mécaniquement pas différente des autres, seulement elle possédait un carénage extrêmement bien profilé. Ce carénage a toute une histoire. Dean Wixom est le plus grand spécialiste américain dans la construction des carénages de course, c'est lui qui réalise tous ceux d'Harley Davidson. Ils ne sont pas très beaux, mais super-efficaces. Pour parfaire leur pénétration dans l'air, ces carénages ont longuement été étudiés en soufflerie. A partir d'un carénage Harley Davidson, Dean Wixom en construisit un autre adaptable sur une 350 Bridgestone avec laquelle Tony Murphy atteindra 230 km/h sur le Lac Salé. Ce carénage fut par la suite vendu à Don Vesco qui en équipera ses Yamaha. Par rapport à une TR2 normale, celle de Don Vesco, grâce à son carénage, est plus rapide de 5 km/h.

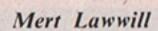
Le Racing Team Suzuki, dirigé par Mitsuo Itho ex-officiel de la marque en 50cc, alignait un bon nombre de T500 dont les moteurs développaient environ 70 CV. La partie cycle de ces machines ressemblait beaucoup à celle des 125 twin championnes du monde en 1963 et 1965, avec toutefois les tubes du double berceau surdimensionnés. Malgré tout, les pilotes des T500 Suzuki se sont plaints de la tenue de route. Durant les entraînements, les T500 ont un peu décu et si Suzuki ne semblait pas posséder les meilleures motos, les pilotes par contre étaient, eux, les meilleurs spécialistes de la vitesse aux USA avec Ron Grant, Art Baumann, Jody Nicholas. De plus Suzuki avait prêté des modèles 1969 à l'Anglais James Smith et au petit Néo-Zélandais Geoff Perry. La machine de Smith est celle avec laquelle Grant finit second l'an dernier.

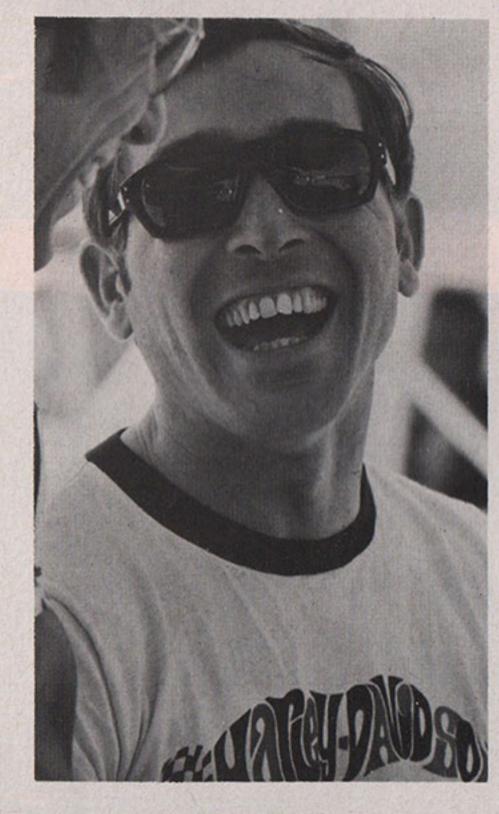
Harley Davidson a profité de la nouvelle réglementation pour ressortir et améliorer son 750 culbuté qui date de 1957 et qui fut par la suite transformé en 883cc pour équiper la Sportster XLR. Exceptées les bielles, le bas



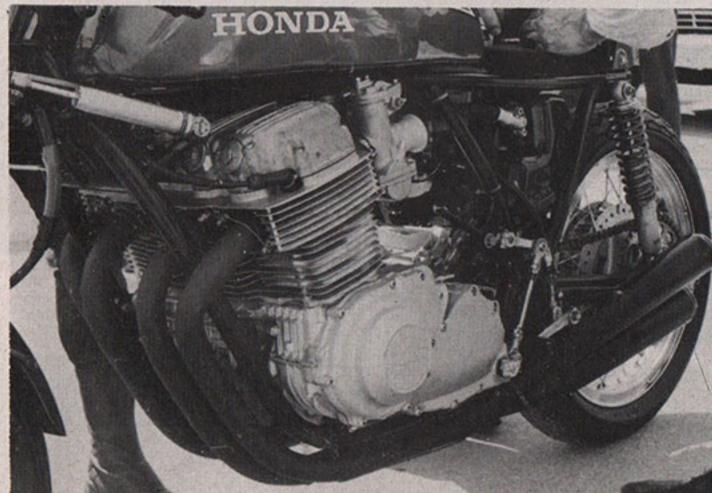


Le grand Ron Grant



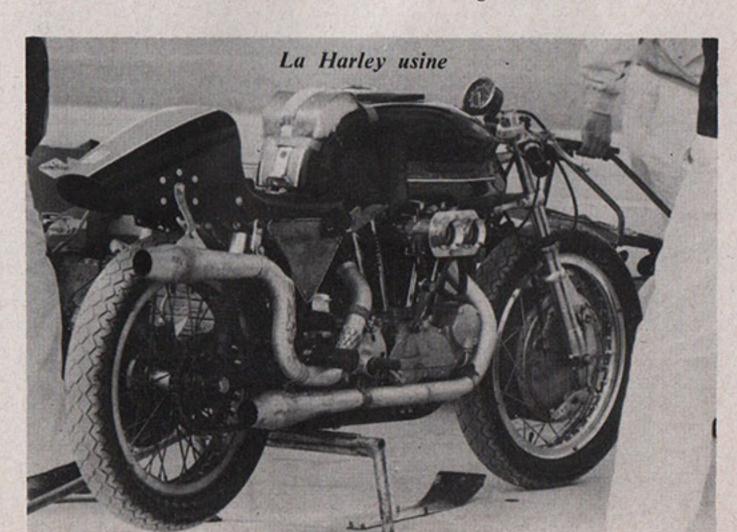


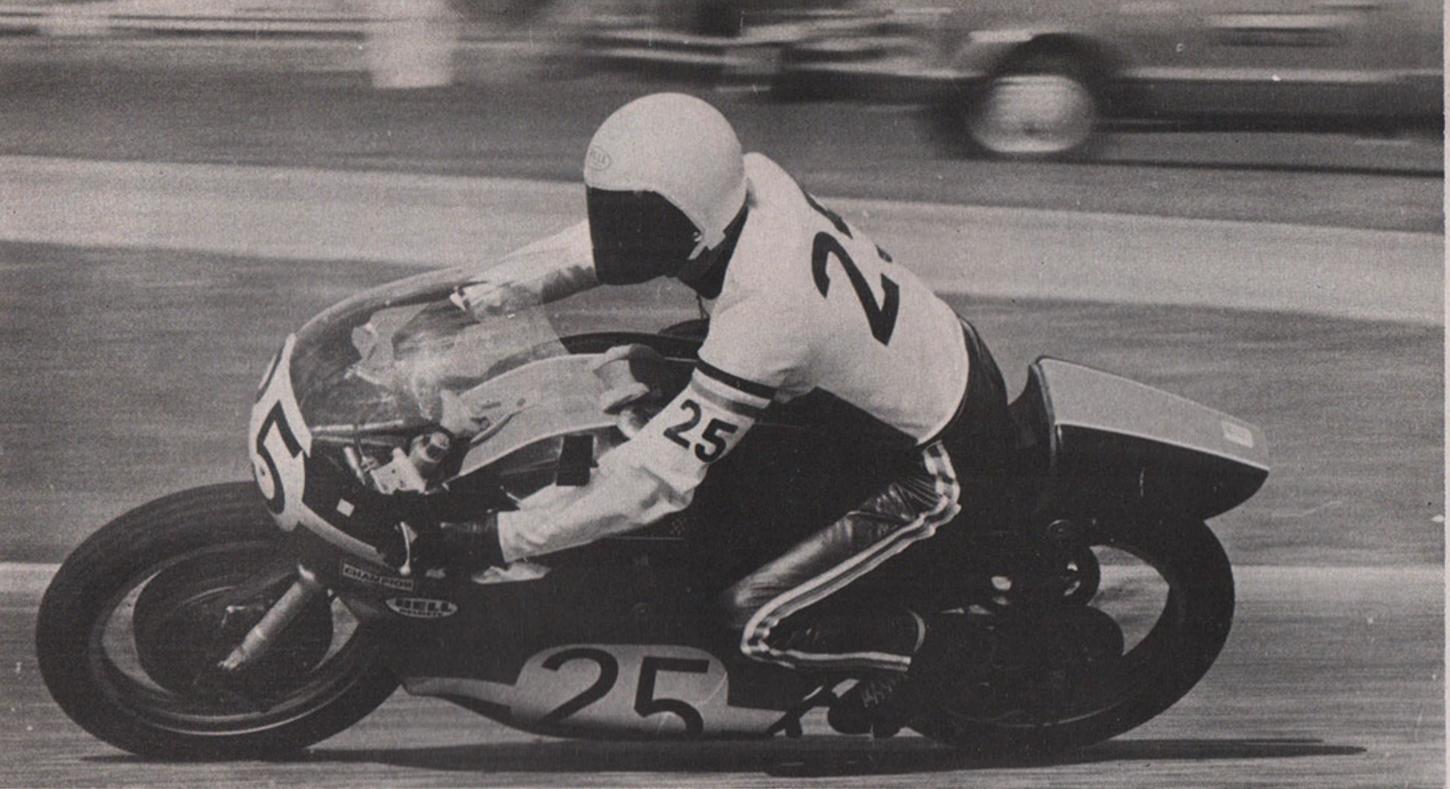
La 750 Honda usine



moteur de la XRS (dénomination de la nouvelle 750) n'est autre que celui de la XLR, les pistons compressés à 9,2 à 1 sont fabriqués par Drake qui produit aussi les pistons des moteurs Offenhauser pour voitures Midget. Le moteur Harley Davidson pour Daytona développait 70 CV à 7.200 t./mn, ce même moteur en « Flat Track » développe 62 CV à 6.200 t./mn. Le cadre de la XRS est un double berceau très étroit en chrome molybdène avec monotube supérieur. Les suspensions avant et arrière proviennent de chez Cériani, le frein arrière est à disque tandis que celui de la roue avant reçoit un 230 mm 4 cames Fontana. Les dessins du carénage, selle, réservoir sont signés Wixom et forment un tout présentant un minimum de résistance à l'air. Déjà deux fois vainqueur à Daytona sur Harley Davidson, Cal Rayborn est certainement le meilleur pilote américain de vitesse, il sera épaulé par Mert Lawwill le champion des USA 1969, Mark Brelsford, un « jeune qui monte », et le vétéran Bart Markel.

Aux U.S.A., une Triumph 3 cylindres coûte 1 835 dollars, la 750 Honda 1495 dollars et la 500 Kawasaki 995 dollars. La Triumph (ou BSA) est donc beaucoup plus chère que ses concurrentes, et se vend moins bien que les japonaises. Aussi, pour voir sa cote remonter, Triumph avait tout mis en œuvre pour gagner les 200 Miles de Daytona. Doug Hele, l'ingénieur qui a dessiné les trois cylindres, s'est repenché sur son moteur pour en extraire 80 CV à 8.800 t./mn. Il était présent à Daytona, et n'hésitait pas à faire lui-même de la mécanique. Les trois carburateurs ne possèdent qu'une cuve à l'extrême gauche, et les trois

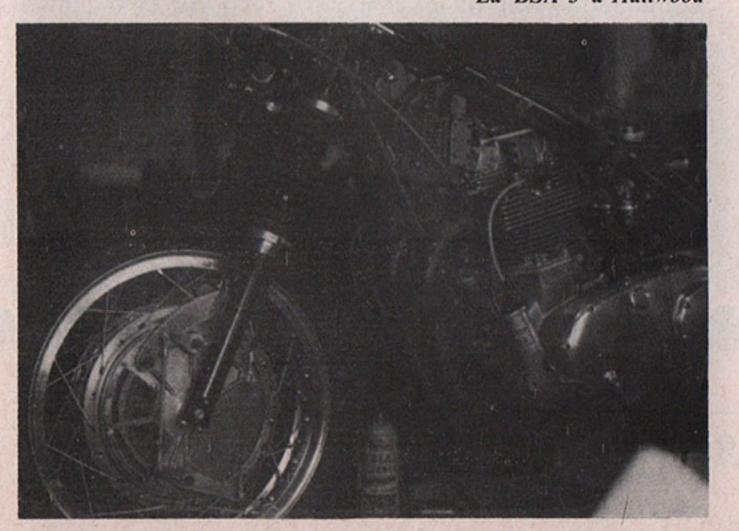


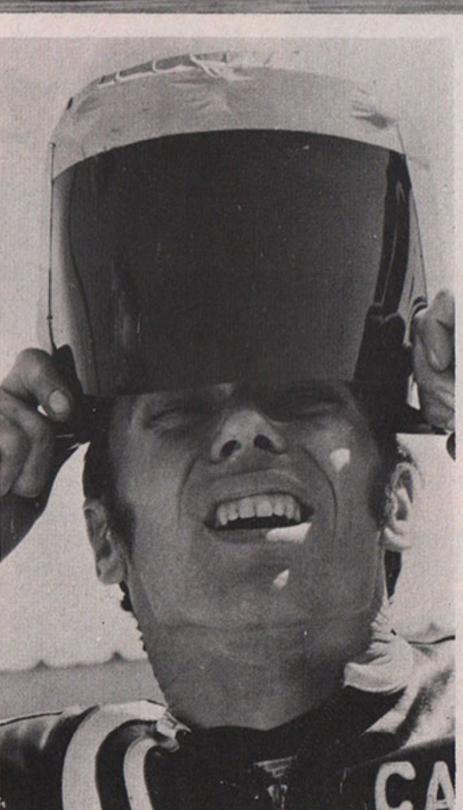


tubes d'échappement se réunissent en un seul mégaphone qui émet, à pleine vitesse, un des plus beaux bruits de moteur que je connaisse : à côté, les sonorités du quatre cylindres Honda sont vulgaires... Le cadre double berceau a une forme de triangle, un peu comme le Mc Intyre ou le Seeley 1969. Comme pour les Harley, le frein avant est signé Fontana. Le carénage ressemble étrangement à celui des Harley, ce n'est pas Wixom qui l'a fait mais il fut aussi étudié en soufflerie. Notez que tout le dessous du moteur est totalement caréné. Les Triumph de Daytona pesaient quelques 50 kg de moins que celles d'origine, soit environ 165 kg. Quatre pilotes officiels pour cette marque : Gary Nixon, le maestro américain de la moto, Gene Romero dit « Burrito », Donald Castro et l'infatigable Percy Tait.

Bien que possédant le même moteur, les marques BSA et Triumph sont ici, tout comme en France, concurrentes sur le marché de la machine de tourisme. Encore plus que Triumph, BSA avait besoin d'une victoire à Daytona. Les motos de course Triumph et BSA, étant identiques (le moteur de la BSA est légèrement incliné vers l'avant alors que celui de la Triumph reste vertical) il fallait donc faire la différence avec les pilotes. Chez BSA on n'hésita pas: on s'offrit Mike Hailwood en personne, qui sera secondé par l'Américain James Rice. Si l'on fait les comptes, les huit usines engageaient en tout quelques vingt-cinq pilotes! Ce n'est pas demain la veille que l'on verra la même chose dans les Grands Prix, à moins que la FIM ne se décide à créer une catégorie semblable à celle de Daytona...

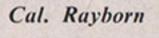
La BSA 3 d'Hailwood



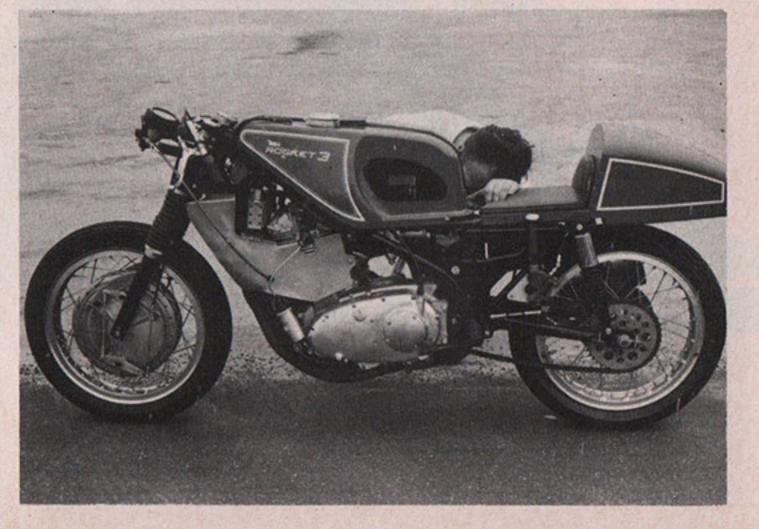


Rayborn en action, on remarque à l'avant du carénage l'ouverture qui dirige l'air sur le cylindre arrière

61



La Rocket 3



Les pilotes américains

Le fait qu'ils soient américains nous porte à croire qu'ils sont tous taillés comme des armoires à glace... Pas du tout, ils sont même plutôt petits gabarits (1,70 m, 65 kg). Comme les Européens, les pilotes U.S. de renom ont entre 25 et 30 ans. Ce qui les distingue de leurs « confrères » européens est qu'aux USA, on ne fait pas seulement de la vitesse pour être sacré champion, il faut aussi exceller en Flat Track, TT, Short Track... L'AMA est en quelque sorte la FIM américaine, bien qu'en réalité ce soit un énorme club, si puissant qu'il fait office de fédération. L'AMA organise chaque année un championnat des USA. En 1969, ce championnat comprenait deux courses de Short Track, cinq courses de TT, treize courses de Flat Track et seulement cinq courses de vitesse. Pour être champion américain, il faut être le meilleur dans toutes ces disciplines.

Le Short Track, nous vous en reparlerons plus loin, c'est une course réservée aux 250cc qui se dispute sur une piste ovale de terre battue longue de 400 mètres. Le TT se court sur une piste longue de un à deux kilomètres, le plus souvent en terre battue, possédant des virages à droite et gauche et quelques sauts. Certaines courses de TT durent une heure et demie. Le Flat Track se dispute généralement sur des hippodromes longs de 800 à 2 000 mètres. Sur les lignes droites, les pilotes atteignent 180 km/h et passent dans les virages, en dérapage, le pied à terre ou pas à... 150-160 km/h!!!... Pour le TT et le Flat Track, les coureurs pilotent de grosses 750. Cette année, moto cross et courses de côte s'ajouteront à la liste des disciplines sportives comptant pour le championnat. Les Européens sont loin de posséder cet éclectisme, ils sont pilotes de vitesse ou de tout terrain, mais pas les deux. Est-ce à dire qu'en vitesse, un coureur américain est désavantagé par rapport à un Européen? Je ne le crois pas, bien que l'Américain ne dispute que cinq courses par an. Certes il a encore beaucoup à apprendre, mais semble très doué (le tout terrain y est pour quelque chose). Je suis sûr qu'après une ou deux saisons sur le vieux continent, des pilotes comme Nixon, Rayborn, Grant, Baumann seraient à la hauteur de nos plus grands champions. Mais nous ne verrons certainement jamais ces pilotes ici, où les courses sont trop mal payées... Par an, Nixon empoche au minimum 25 millions anciens, tous les « experts » sont des professionnels de la course. A titre d'exemple, le premier aux 200 Miles gagnait 2,2 millions, le second 1,2 million et le dixième encore 130 000 F anciens... Tout cela sans compter les primes offertes par les annonceurs publicitaires, et celles qui récompensent le pilote qui mène la course - 140 F nouveaux par tour — J'arrête pour ne pas trop écœurer les coureurs français qui, eux, doivent payer pour courir...

Règlement made in U.S.A.

Le speedway de Daytona n'accueillait pas seulement les coureurs des 200 Miles, il y avait aussi une course de novices, une d'amateurs, une de 100 Miles pour 250 amateurs et experts et le bouquet : les 200 Miles. Les entraînements ont commencé le 9 Mars. Sur l'anneau, un chronométrage électronique est installé, la vitesse maximum est prise entre deux points éloignés de quelques mètres. Pour cette première séance d'entraînement, grosse surprise : la 500 Kawasaki de Ginger Molloy a été chronométrée à 246 km/h : jolie performance pour une première sortie. La BSA d'Hailwood n'a pas fait mieux. Ensuite, jusqu'aux jours des qualifications réelles sur un tour d'anneau, les meilleures performances sont revenues aux Honda, Triumph et BSA qui frôlaient toutes le 260 km/h. La plus rapide des Yamaha a été chronométrée à 250 km/h.

Les places sur la ligne de départ de la course sont attribuées en fonction des vitesses obtenues sur l'anneau. Le 12 Mars, c'est le jour des qualifications. Trois par trois (avec 5 secondes d'intervalle entre chacun) les pilotes affrontent l'anneau, un tour pour se lancer, un tour chronométré. On remarque tout de suite les vieux habitués de l'anneau qui, pour gagner quelques centièmes, plongent à la corde avant le passage devant l'œil électronique, ils frôlent l'homme au drapeau qui gesticule suivant un rituel ésotérique à mes yeux. Voici les onze meilleurs temps enregistrés sur un tour complet d'anneau :

Gene Romero (Triumph): 253 km/h. Mike Hailwood (BSA): 246 km/h. Gary Nixon (Triumph): 245,8 km/h. Dick Mann (Honda): 245,5 km/h. Kel Carruthers (Yamaha): 244 km/h. Jody Nicholas (Suzuki): 243 km/h. Percy Tait (Triumph): 242 km/h. Jim Rice (BSA): 240 km/h.

Rod Gould (Yamaha): 239,9 km/h. Don Castro (Triumph): 239,4 km/h. Mark Williams (Kawasaki): 238,7 km/h.

La première Harley, celle de Bart Markel, a réalisé 237 km/h. Durant ces qualifications sur un tour, le chronométrage qui mesurait la vitesse sur seulement quelques mètres a enregistré deux performances peu banales. Gould avec sa 350 Yamaha a atteint 257 km/h, et Romero 265 km/h. La règle veut que les pilotes non chronométrés puissent prendre le départ de la course s'ils se placent en dernière ligne. Vu le nombre de partants, le départ de la course sera donné en deux groupes espacés de 10 secondes. Ainsi donc des coureurs comme Bryans et Duhamel qui ont connu des ennuis techniques durant la qualification sont astreints à partir avec un sévère handicap par rapport aux autres.

Cette semaine d'entraînements et de qualifications servira aussi aux dernières mises au point des moteurs. Harley avait d'abord des problèmes avec la carburation, puis avec le cylindre arrière qui refroidissait mal. Triumph et BSA ont un allumage qui se dérègle trop facilement, ce qui provoque des trous dans les pistons. Honda casse des chaînes de distribution de l'ACT. Yamaha cherche la bonne carburation pour aller vite et éviter les serrages, même chose chez Kawasaki. Chez Suzuki, j'ai vu quelques embiellages par terre... On cherche les pneumatiques adéquats pour les hautes vitesses. Honda, Triumph, BSA, Harley montent des 350 à l'avant, ces trois dernières marques emploient des pneus avant Good Year, seul Honda a des Dunlop qui datent de... 1967. Honda avait commandé à Dunlop, pour la 500 4 cylindres, cette dimension de pneus qui n'auront d'ailleurs pas servi sur les 500, mais seront les bienvenus à Daytona. Pas d'accident à signaler : Bryans a pourtant eu de la chance, dans une chute sa machine a pris feu, le pilote n'a même pas les sourcils brûlés...

La course

Elle nous aura fait vivre un début intense où tous les favoris ne se lâchaient pas d'une roue, mais ensuite... 1er tour : Romero chute et repart quelque peu attardé. 2e tour : Lascout (Kawasaki) accroche Gould et tous deux chutent, Rodny a un bras contusionné et ne peut repartir. 3e tour : Bryans s'arrête, chaîne de distribution cassée. 7e tour : Jody Nicholas (Suzuki) brûle une bobine. 8e tour : Jack Findlay (Yamaha), déjà attardé à cause d'une mécanique pas dans le coup, serre un piston.



MAURICE FREZE, 14, RUE DE PONTCARRE 56-LORIENT - TEL.: 64-52-47

ACCESSOIRES POUR LE TOURISME ET LA COMPÉTITION. PIÈCES DÉTACHÉES,

OUTILLAGES, HABILLEMENTS, GRAND CHOIX

D'EMBLÈMES, BADGES ET ADHÉSIFS.

Toutes pièces et verres interchangeables. Blanche ou fumé: 42,00 F.

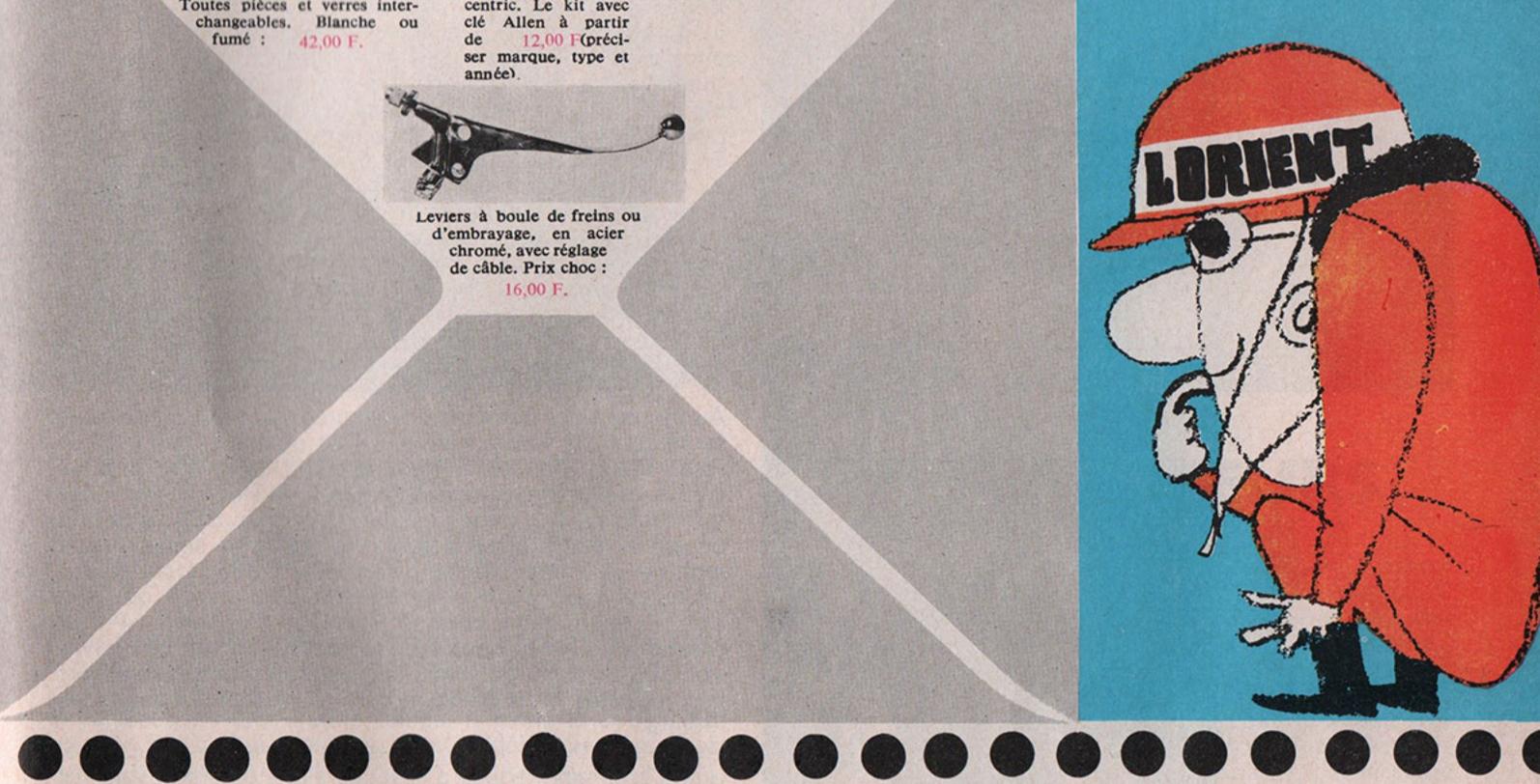


carter BSA, Norton, Triumph, Amal concentric. Le kit avec clé Allen à partir



disponibles: 9,00 F

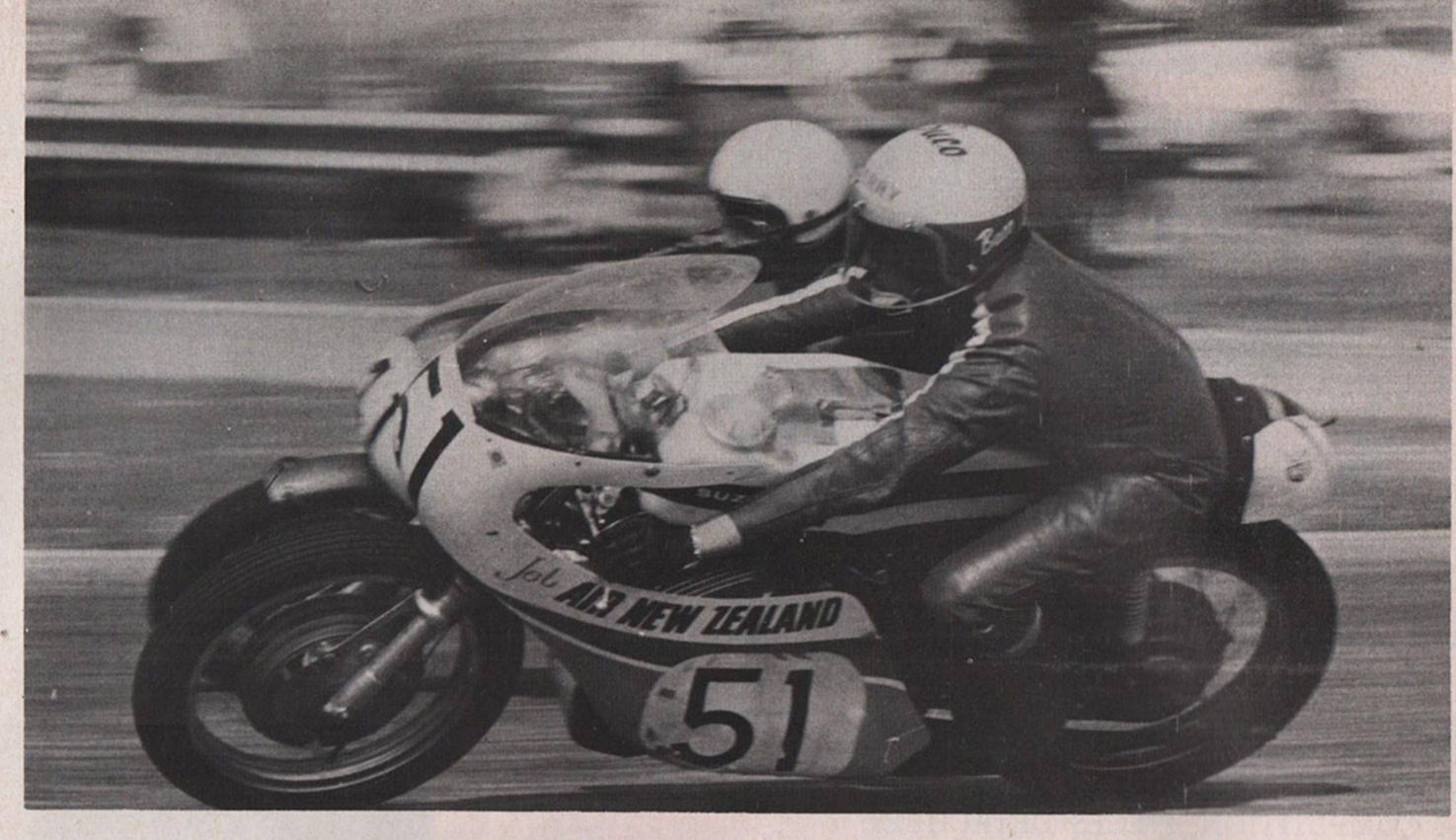




NOM PRENOM

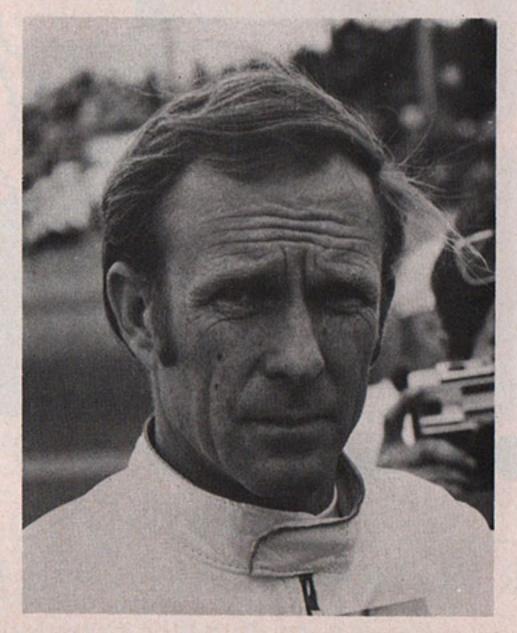
ADRESSE

DÉSIRE RECEVOIR VOTRE CATALOGUE ILLUSTRÉ CONTRE 3,00 F EN TIMBRES.





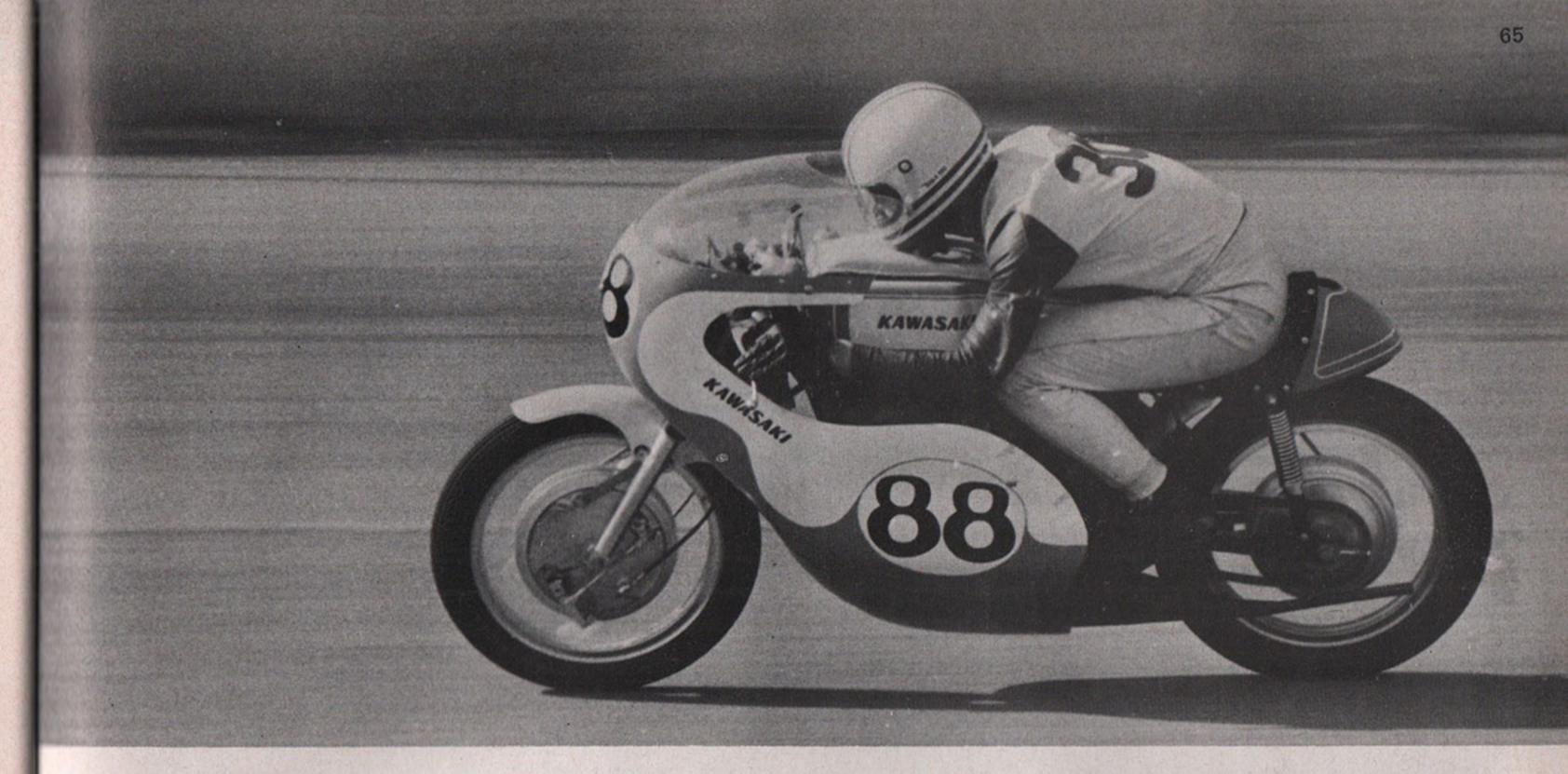
Nixon



9e tour : Percy Tait connaît des ennuis d'allumage. 10e tour : James Smith (Suzuki) chute et Mike Hailwood perce un piston. 12e tour : Tommy Robb (Honda) casse la chaîne de distribution. 14e tour : Ron Pierce (Yamaha) serre un piston. 21e tour : Chuck Paligen (Yamaha) chute. 23e tour : Kel Carruthers serre un piston. 25e tour : Cal Rayborn descend une soupape. 26e tour : Ron Grant a un trou dans le piston. 31e tour : même incident pour la Triumph de Gary Nixon. Les derniers 22 tours seront tranquillement menés par le rescapé de chez Honda : Dick Mann. Toute cette course aura été menée par trois hommes, Nixon, Grant et Mann. Nixon aura tenu tête jusqu'au 16e tour, puis il se fait passer par Grant qui pilote une 500 Suzuki qui a bien caché ses possibilités durant les entraînements, car en course elle est aussi rapide sinon plus que les 750cc. Une fois Grant disparu, Nixon récupère la tête du classement, pas pour longtemps... En définitive, la victoire revient au sage Dick Mann qui a su ménager sa Honda. A dix secondes de Mann on trouve Romero et assez loin Castro, puis la première Yamaha, celle de Duhamel qui, ne l'oublions pas, est parti dernier du deuxième groupe, et aura en outre dû s'arrêter pour revisser une bougie éprise de liberté! 5e : une Suzuki (Geoff Perry) qui a déjà couru ici l'an dernier. 6e : la première Harley qui n'est même pas une machine d'usine, mais une ex-usine à soupape latérale. 7e: Ginger Molloy place la première Kawasaki.

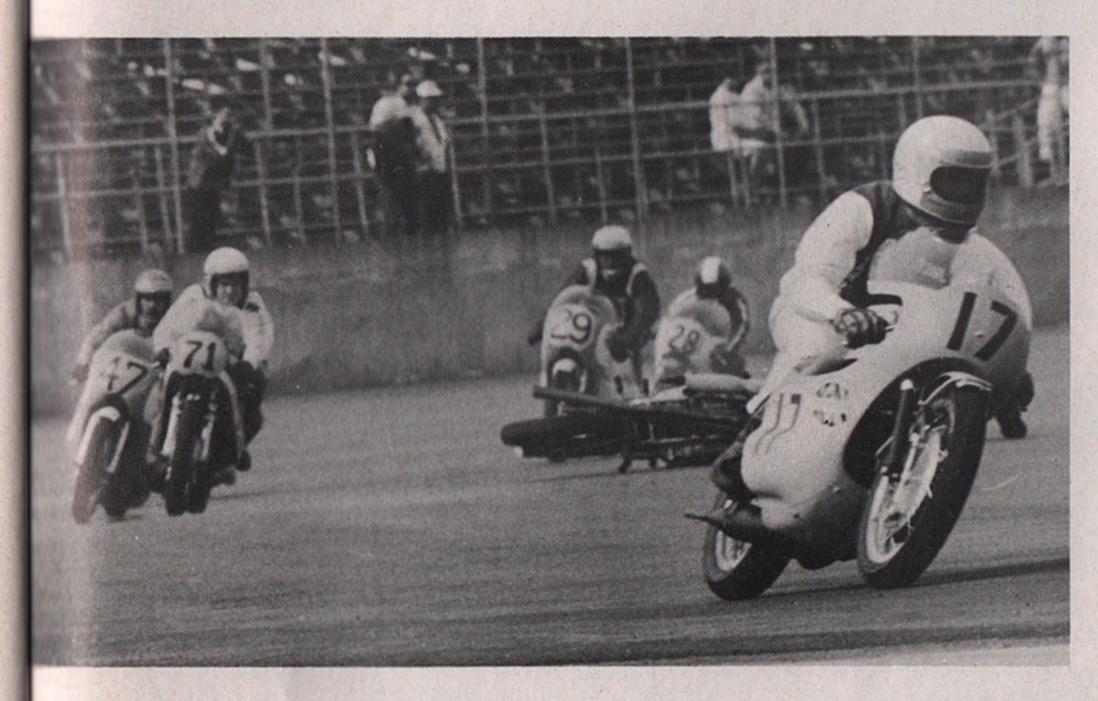
Au moment des comptes on s'aperçoit que sur 90 partants seulement 25 sont à l'arrivée. Des quatre Triumph, il en reste deux (deuxième, troisième). Des quatre Honda, il en subsiste une, la gagnante il est vrai (les 750 équipées du racing kit ont toutes cassé). Des deux BSA, une finit en piteux état, James Rice est tombé. Une seule Suzuki termine et encore, c'est un modèle 1969. Une Harley usine échappe au massacre, celle de Lawwill qui finit 15e. Il reste deux bonnes Yamaha, Duhamel (4e) et Mashburn (19e). Pour leur première course, les Kawasaki 500 n'auront pas déçu, elles sont rapides et semblent très robustes, plus de la moitié des machines engagées finirent.

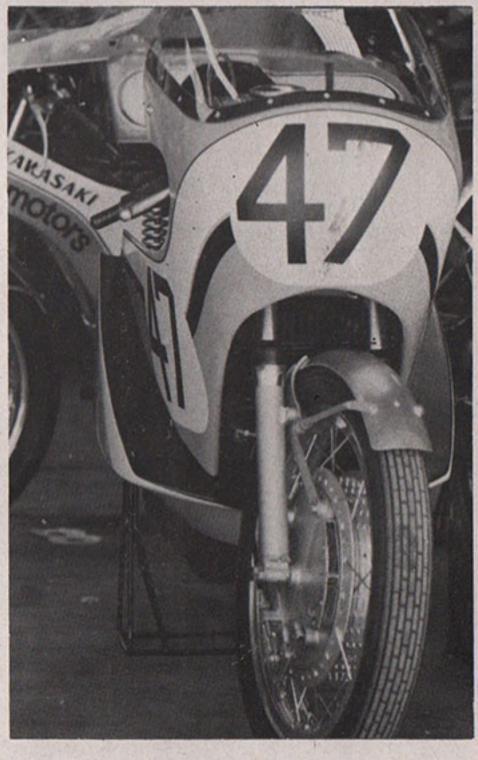
En revenant vers les tribunes, j'ai constaté avec effroi que d'énormes flaques d'essence s'étendaient devant les stands. Au ravitaillement, qui durait 11 secondes chez les plus rapides, on attendait que le réservoir déborde pour retirer l'entonnoir. Et, avec toute cette essence répandue, il n'y a même pas le moindre petit panneau qui interdise de fumer!...



Une Kawasaki 500 à 240 km/h

Un curieux carénage pour 500 Kawasaki





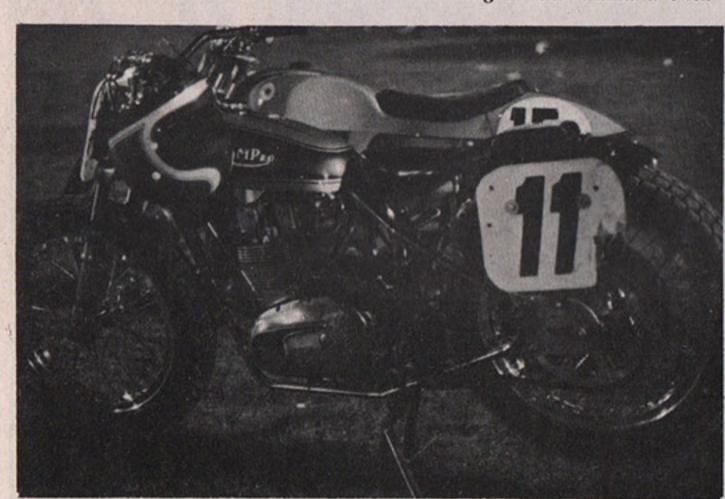
LES 100 MILES

Cette course réservée aux 250cc confirma l'écrasante supériorité des Yamaha et a prouvé que Carruthers pouvait aussi bien faire sur un twin deux temps que sur un quatre cylindres quatre temps. Il mena la course de bout en bout, seulement inquiété au début par Gould et Nixon (ce dernier serra un piston au troisième tour). Au fil des tours, Kel prit de l'avance et Rodny connut des ennuis de boîte. Malgré cela, il ne se fera jamais remonter par Yvon Duhamel qui se démena pourtant comme un beau diable. Les sept premières places seront remportées par des Yamaha TD2...

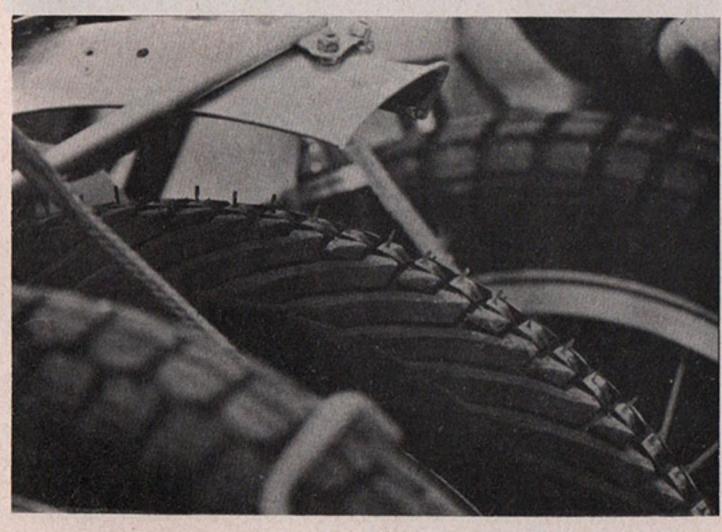
LES AMATEURS

En France, pour situer le niveau d'un pilote, on le classe dans les nationaux ou les internationaux. Aux USA, on dit amateurs ou experts. La course des amateurs aux USA me laissa rêveur. Il faut les voir, les débutants... Attaquer comme des bêtes, virer le pied à terre, en travers, sur le bitume. Sur l'anneau même, ils ne font pas de cadeau! J'en ai vu, en pleine vitesse, se frotter les carénages. Cette course était ouverte aux mêmes cylindrées que pour les 200 Miles. Elle sera remportée par le jeune Joe Bradley, qui donne ainsi une première victoire à la 500 Kawasaki et empoche les 5 000 dollars de prime alloués par la marque japonaise. Il devance une Triumph trois pattes d'usine, la machine qu'utilise Nixon pour les courses de Flat Track.

Palmgren sur Yamaha twin



La Triumph officielle de Castro



Le nouveau pneu Avon Short Track

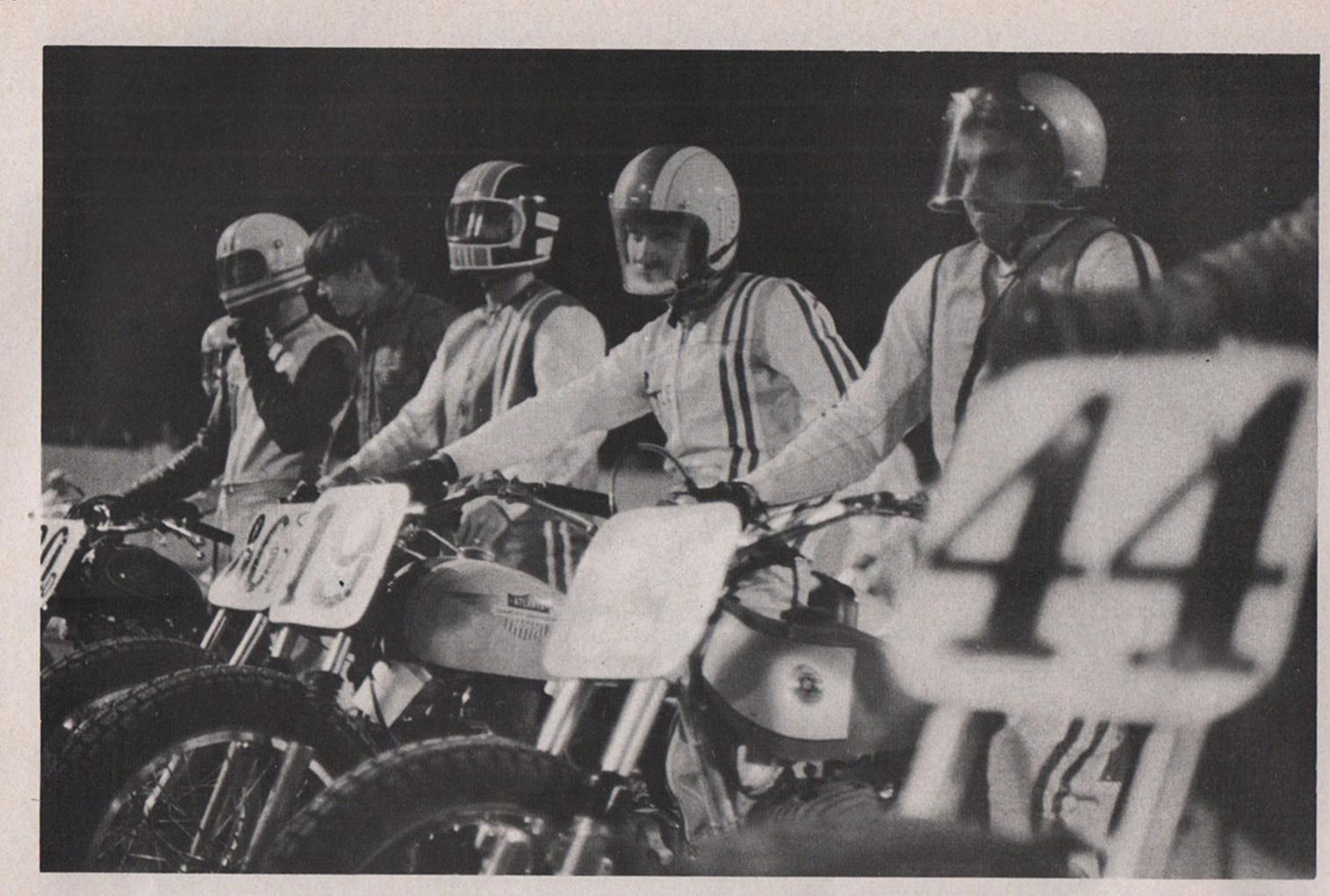
SHORT TRACK

Sitôt les entraînements des 200 Miles finis, pilotes et spectateurs se rendent sur un des nombreux stades de Daytona pour assister ou participer à une course de Short Track. Chaque soir, les tribunes sont pleines à craquer. Ceux qui n'ont pas trouvé de places sont juchés sur les murs qui ceinturent le stade, et tous écarquillent les yeux pour ne pas perdre une miette du spectacle, et quel spectacle! Colorié, bruyant, violent... Huit coureurs se présentent de front sur la ligne de départ qui n'en accepterait pas un de plus d'ailleurs. Le starter tourne sournoisement le dos aux pilotes... puis d'un coup saute en l'air et agite son drapeau blanc. A ce signal, les huit pilotes lâchent l'embrayage, s'efforcent à tenir plaquée au sol la roue avant, tout en visant déjà la corde tant convoitée du premier virage. Tous s'y précipitent, tous ne passent pas, c'est la furieuse mêlée, on se pousse, s'accroche, se bouscule tout en dérapant..., Et bien souvent, au beau milieu du paquet, une chute qui en entraîne d'autres et qui ont des conséquences plus ou moins graves. Chaque manche comporte six tours, et la finale dix tours, de quoi combler les plus exigeants amateurs

de sports de risque. Le Short Track s'apparente au Speedway dans la mesure où ces épreuves se disputent sur un circuit ovale d'environ 400 mètres, mais la comparaison s'arrête là. En Short Track le sol est en terre battue plus ou moins aplanie, ce qui explique que certaines machines de Short Track possèdent des suspensions arrière. Rappelons qu'en Speedway la piste de cendrée est nivelée après chaque manche. Les machines de Short Track sont obligatoirement des 250cc dont le moteur doit être issu de motos de série. On trouve des 250 Yamaha monocylindre DT1 et des 250 Yamaha bicylindres (DT2)), ces dernières sont celles de Yamaha International, l'importateur aux USA de cette marque dont les mécaniques sont directement préparées par l'usine du Japon. Ces Yamaha twin sont pilotées par Barry Briggs (trois fois champion du monde de Speedway) et par Keith Mashburn. Triumph engage officiellement des T250 bien gonflées pour Nixon, Romero, Castro... Aermacchi- Harley Davidson confie des 250 Ala d'Oro S à Bart Markel, Mert Lawwill, Cal Rayborn. Dick Mann pilote une 250 Ossa équipée d'une énorme culasse et enfin Kawasaki a préparé un monocylindre F4 (la tout terrain) pour l'actuel champion du monde de Speedway Ivan Mauger. Il existe aussi des motos de Short Track à moteurs Bultaco, Benelli, Honda, Montesa, BSA... La puissance moyenne de ces 250 est de 35 CV et la boîte de vitesse doit nécessairement ren-

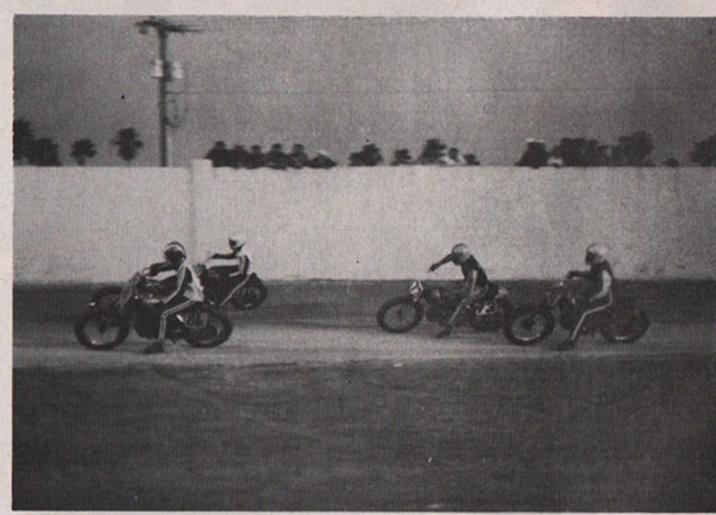
fermer quatre rapports. Si les moteurs doivent être issus de la série, les parties cycles par contre sont libres de toutes modifications. La majorité des cadres ne comportent pas de bras oscillant et sont fabriqués en tube Reynolds 531. Ils sont à double berceau, simple berceau ou poutre suivant la marque de la machine... et le goût du pilote. En Short Track tout comme en Speedway les freins sont inutiles, les dérapages suffisent pour freiner les machines. Les roues sont chaussées à l'avant comme à l'arrière d'énormes pneus de 400 × 19, la plupart de marque Pirelli. Ce ne sont pas des pneus spéciaux comme en Speedway, mais les mêmes bon gros boudins qu'on utilise sur la route. Côté virages, toujours à gauche, les crampons ont leur angle coupé au rasoir pour permettre de meilleures glissades. A titre expérimental, Avon vient juste de fabriquer un pneu arrière spécial Short Track dont les côtés ont l'aspect d'un engrenage à taille oblique. Ces dimensions des pneus et des roues sont bien différentes de celles de Speedway et lorsque Briggs et Mauger arrivèrent aux USA, ils équipèrent leur moto de Short Track façon Speedway. Le résultat ne se fit pas attendre, les Américains leur faisaient des ronds autour. Est-ce à dire qu'une classique machine de Short Track serait imbattable en





Speedway? Certainement pas, à cause de la différence de terrain. Pour en revenir aux compères Briggs et Mauger, ils eurent tôt fait de changer leur technique. Petit à petit le diamètre de la roue avant rapetissait pour passer de 23 pouces à 21 et la taille du pneu avant augmentait pour atteindre 300 × 21 alors qu'en Speedway elle est de 275 × 23. Les fourches avant de Short Track sont tout simplement celles des motos de série ou alors des Cériani. Encore une fois Briggs et Mauger se distinguent en gardant de squelettiques fourches de Speedway. Les confrontations des deux champions du monde de Speedway avec les pilotes américains se traduisent par des empoignades homériques où deux styles s'affrontent. Le pilote de Short Track vire le pied par terre bien sûr, mais reste assis sur sa moto, il contrôle à grands coups de guidon les dérapages de la roue arrière. Dans les virages, sa machine prend de l'angle. Les champions de Speedway eux balancent d'un coup la moto juste avant le virage, elle se couche brusquement puis se relève presque à la verticale, la roue arrière en glissade et la roue avant contrebraquée à 45° vers l'extérieur du virage. Ils ne restent pas assis sur la selle mais se tiennent presque debout, un pied à terre, ou à la rigueur assis sur le réservoir. En Short Track, la meilleure façon de piloter est celle des Américains, les autres perdent beaucoup trop de temps en dérapant longuement et ils leur faut vraiment se défoncer pour battre les experts américains de Short Track.

Les courses de Short Track auxquelles j'ai assisté à Daytona ne réunissaient pas tout le gratin. Certains tels que Nixon, Rayborn, Lawwill, Romero avaient préféré s'abstenir de courir pour être frais et dispos le jour des 200 Miles. Parmi les très bons, on notait Keith Mashburn (Yamaha twin), Chuck Palmgren (Yamaha) Barry Briggs, Ivan Mauger et enfin Dick Mann, le vainqueur des 200 Miles. Le Californien Keith Mashburn a remporté deux jours de suite la finale de ces courses et empoché chaque fois 300 dollars (1.500 F). Ce qui, m'a-t-on dit, est très mal payé...









ENDURO

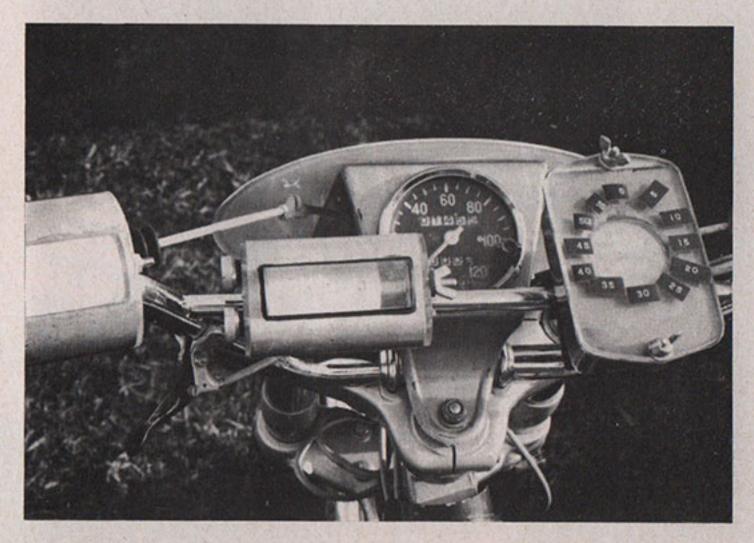
La plus importante course d'endurance tout terrain en Europe est incontestablement les ISDT qui réunit trois cents participants. Aux USA ces courses d'endurance tout terrain se nomment Enduro et l'Enduro de Daytona qui est aux dires des coureurs « très modeste » n'en a pas moins rassemblé quelques 250 concurrents. Tout ca pour dire combien la moto tout terrain est populaire aux USA, certains Enduro réunissent plus de 1.000 participants! Beaucoup s'engagent dans ces épreuves juste pour s'amuser. Ils possèdent un « Trail Bike » et trouvent là une bonne occasion de l'essayer. Et puis aussi, l'Enduro est considéré outre-Atlantique comme un vrai sport au même titre que l'athlétisme. D'ailleurs, dans bien des familles américaines, papa, maman et les enfants ont leur petite machine tout terrain et le week-end venu, chacun s'en va se défouler dans la nature.

Le terrain d'Enduro de Daytona est situé dans une campagne absolument plate, mais sablonneuse et marécageuse, ce qui est parfois aussi difficile qu'en terrain accidenté. La réglementation très complexe des Enduro prévoit un maximum de 250 kilomètres par jour. Huit classes différentes participent au classement et des contrôles très sévères sanctionnent les participants. Il faut arriver aux contrôles à l'heure exacte, ni avant ni après et respecter scrupuleusement la vitesse moyenne impartie. La grande majorité des machines qui participent aux Enduro sont des Yamaha 125, 175 et 250 du type Trail Bike (voir essais Champion nº 51 et 33). Elles ne sont absolument pas modifiées, et comportent seulement en plus du compteur et du compte-tours une boussole et un calculateur de moyennes. Certains équipent leur machine d'un appareil qui déroule automatiquement le tracé du parcours. Les 250 Suzuki et les 100, 175 et 250 Kawasaki sont aussi en grand nombre. Puis on note quelques nouvelles SL 350 Honda. Toutes ces machines japonaises sont chaussées de gros pneus à l'avant, pour



J. Penton un des meilleurs spécialiste Enduro américain

Tableau de bord d'une machine Enduro



MENNEN ... pour nous les hommes!

Pas un poil qui résiste... à un tel flot de douceur! Votre lame glisse comme une caresse et votre peau devient douce, souple, lisse. Un seul coup de pouce suffit... pour préparer votre barbe à ce nouveau mode de rasage : le rasage en douceur MENNEN.

MENNEN Mennen... pour nous les hommes! le tout terrain comme nous le pratiquons en Europe. Ce n'est pas recommandé, mais il paraît que dans le sable, c'est très bien.

Je m'attendais à voir beaucoup plus de motos espagnoles: Bultaco, Ossa, Montesa. Il y en avait certes, mais en minorité. Par contre une nouvelle machine tout terrain « à l'Européenne » fait fureur aux USA, il s'agit de la Penton qui est mûe par un moteur Sachs de 125cc. Elle est très belle et va bougrement bien, dans les trois catégories où elle était présente, elle a raflé toutes les premières places. Son constructeur, John Penton, qui était d'ailleurs à Daytona, est un grand spécialiste des ISDT et il y a fort à parier que l'équipe américaine présente à Madrid pour les ISDT 70 sera largement équipée en Penton. Pour les catégories supérieures à 200cc, les Yamaha, Bultaco, Husqvarna et Triumph se partagent les lauriers.

Motocyclisme U.S.A.

Les motocyclistes aux USA sont bien différents de ceux d'Europe. Pour nous, une moto est certes un objet de loisir, mais dont on se sert surtout pour se déplacer, faire de longs voyages. Sur une moto on aime la vitesse, les virages. On lui demande d'avoir des performances, mais aussi une tenue de route et un freinage à la hauteur. Enfin si on la pare d'accessoires, c'est pour la rendre plus fonctionnelle ou plus apte à la conduite sportive.

Aux USA ces raisonnements n'ont pas cours. D'abord, il y a la limitation de vitesse, alors la vitesse maximale, on s'en moque, ce que l'on veut ce sont des accélérations un point c'est tout. La tenue de route?... Eh bien elle est largement suffisante pour la vitesse à laquelle on roule, pour le freinage même chose. Si les constructeurs ne tenaient compte que des désirata des motocyclistes américains, ce ne sont plus des motos que nous aurions, mais des dragsters! Heureusement nous n'en sommes pas encore là, mais qui sait, cela peut venir avec la limitation de vitesse qui nous atteint à notre tour.

Le motocycliste américain donc ne roule pas vite. En outre, les États-Unis possèdent assez peu de routes sineuses. Alors, on comprend aisément que devoir rouler à 120 km/h sur des autoroutes à quatre voies n'a rien d'excitant. Aussi les motocyclistes américains ne font-ils pas ou très peu de longs parcours. Ils font soit du tout terrain - là, pas de limitation de vitesse - soit de la mécanique sur leur moto de route. Les transformer en racer ne servirait à rien. Il y en a quelques-uns, mais leurs pilotes ont assez le sens du ridicule pour ne pas rouler en position couchée derrière un carénage course... à 120 km/h. Reste donc à en faire des « choppers ». On rallonge considérablement la fourche, le guidon, les pots d'échappement, on diminue le volume du réservoir, la grosseur du pneu avant, on chrome, on peinturlure, on ne sait plus quoi inventer pour faire de sa moto un engin... qui ne ressemble plus du tout à une moto! Le dernier cri, la grande mode, c'est le tricycle à deux ou trois places, une partie avant de chopper, une partie arrière très char romain et le tour est joué, vous êtes sûr de ne pas passer inapercu dans la rue.

Le motocycliste américain est plutôt « m'as-tu vu », sa machine est toujours impeccable et pour cause, il ne roule pas. Autour du circuit, il y en avait un bon nombre qui astiquaient leurs choppers, entourés d'une bande de badauds poseurs de questions idiotes et auxquelles ils répondaient obligeamment. Il n'y a pas que des possesseurs de choppers, certains conservent leur moto d'origine, enfin presque. Ils les personnalisent en les peignant de couleurs peu banales genre rose bonbon sucé et violet, jaune citron et rouge sang... Beaucoup de couleurs métallisées aussi. Les peindre ne suffit pas, il faut aussi

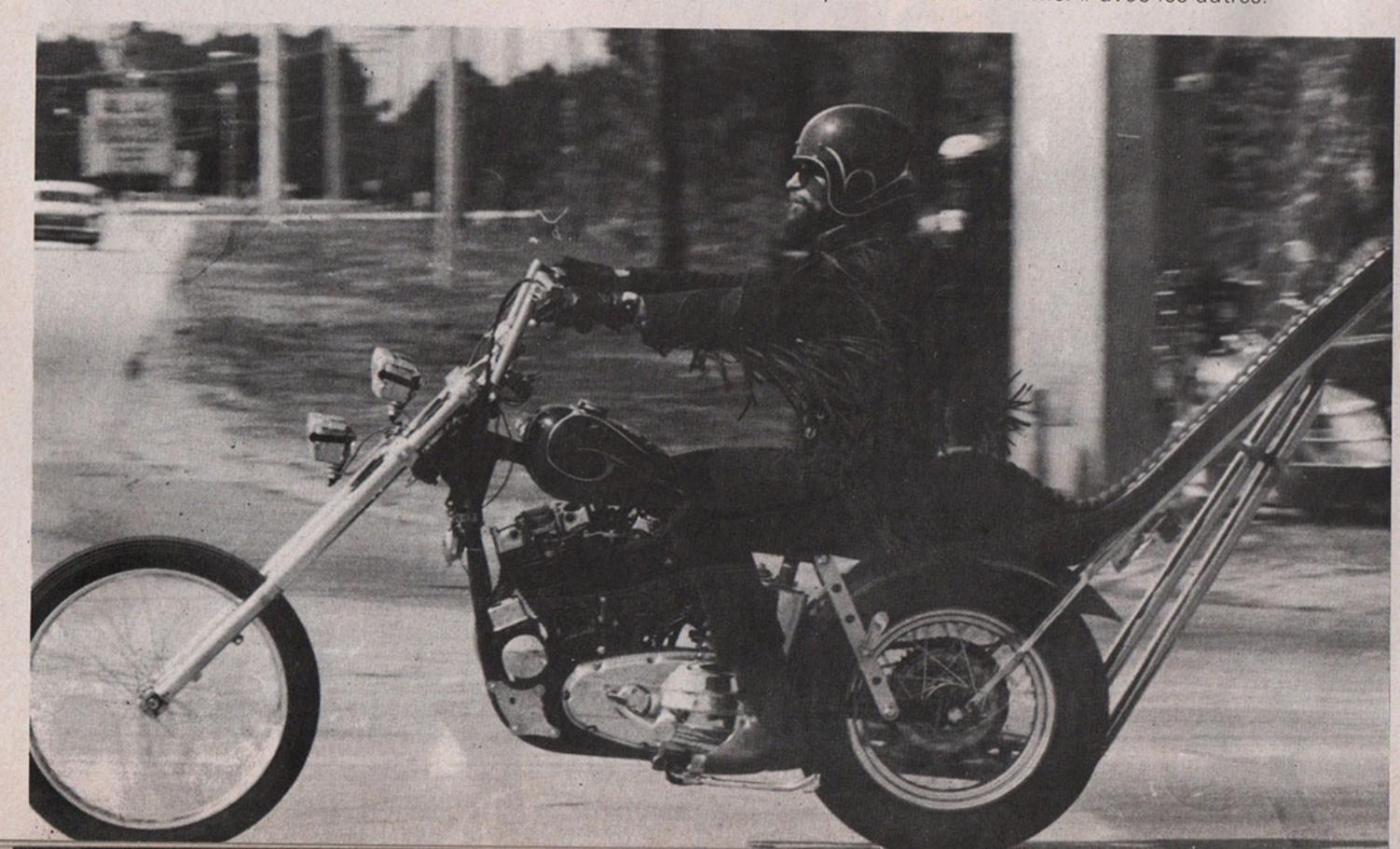




les décorer... avec des arabesques de toutes les couleurs, des dégradés, de la peinture au pochoir à travers une fine dentelle... A l'entrée du circuit, il y avait un spécialiste de ce genre de décoration qui travaillait du matin au soir, sans relâche!

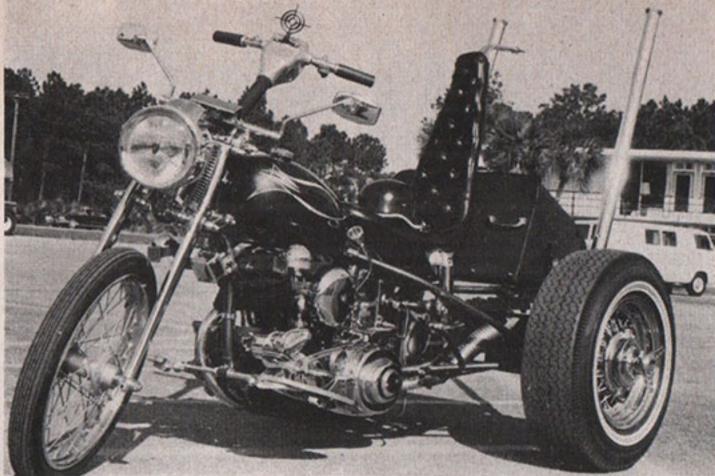
Aux USA comme en France, la grosse moto est très prisée, mais les conducteurs de ces cylindrées sont moins jeunes que chez nous. Il est vrai qu'il faut déjà pouvoir se les offrir, bien qu'elles soient moins chères qu'en France.

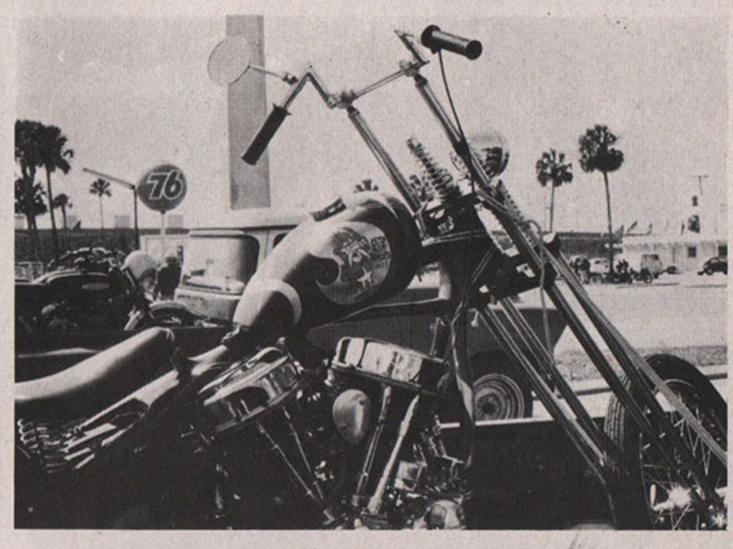
Et puis, le jeune Américain ne se « saignera » pas comme un Français pour s'offrir une moto. Il préfère se faire payer une petite ou moyenne cylindrée qui, invariablement, sera de marque japonaise. A Daytona, il y avait quelques 3 000 motos dont la moitié seulement était venue par la route. Les autres trônaient sur une remorque, tirées par une puissante V8... Arrivés au circuit, sans complexe, les propriétaires de ces machines les descendaient des remorques et allaient « frimer » avec les autres.











SALON

Il y avait aussi un Salon de la moto à Daytona et je dois le dire, bien mieux achalandé que ceux que nous connaissons à Paris. Toutes les nouveautés du marché japonais étaient présentes. Yamaha présentaient ses nouvelles 350 de route, la 360 tout terrain et bien sûr la 650. Suzuki alignait une intéressante gamme tout terrain que nous attendons avec impatience en France, il y avait là une 120 et une 250 remarquables. Sur le stand Kawasaki trônait la 350 Big Horn, et enfin, Honda présentait de l'inédit avec une 100cc monocylindre légèrement incliné vers l'avant qui ressemble beaucoup à une Morini. Désormais, la 450 Honda est équipée du frein à disque de la 750. Triumph propose pour le marché américain une trois cylindres équipée du réservoir et des pots d'échappement des T120 Bonneville. Américan Eagle distribue les Laverda aux USA et, pour les circonstances, change, en plus du nom, l'ensemble réservoir-selle. American Eagle transforme aussi des Kawasaki 175 monocylindres et 250, 350 twin. Comme pour les Laverda, les modifications portent sur les accessoires. Hodaka est une marque japonaise inconnue en France. Cette petite firme ne produit qu'un modèle, pratiquement toujours le même, depuis 1964, il s'agit d'un 100cc monocylindre deux temps hautement réputé pour sa robustesse. Bridgestone est une marque japonaise aussi qui n'est importée qu'aux USA. Son modèle le plus intéressant est une 350 twin deux temps à distributeur rotatif comme sur la Kawasaki. Ce moteur revendique 40 CV et le constructeur annonce une vitesse de pointe de 170 km/h. De plus, ce qui ne gâche rien, elle est très belle. Dernières curiosités typiquement américaines : enfin les mini-bikes genre Monkey. Les plus curieux sont des mini-bikes-choppers, tout terrain, ou encore tricycle. C'est le nouveau jouet que les bons parents américains offrent à leurs « kids » de moins de 14 ans.



DU 15 AVRIL

MAI

MARATHON WEMBLEY MEXICO
Encore plus long (26.000 kilomètres), s'annongant comme encore plus difficile, voici un an après le rallye Londres-Sydney, le marathon Wembley-Mexico.

Après une longue boucle en Europe (France, Allemagne Autriche, Hongrie, Bulgarie, Yougoslavie, Italie, France, Espagne, Portugal), les concurrents s'embarqueront de Lisbonne pour Rio où débutera la seconde partie de l'épreuve : une fantastique traversée de l'Amérique du Sud : le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, d'où l'itinéraire remonte vers l'Amérique Centrale le long de la Cordillère des Andes où des cols de 5000 m d'altitude devront être franchis (certains équipages ont prévu dans leur matériel des masques à oxygène) par le Chill, la Bolivie, le Pérou, l'Equateur, la Colombie, Panama, la Costa Rica, le Nicaragua, le Honduras, le Salvador, le Guatemala et enfin, pour les rescapés de ce fantastique Marathon, le Mexique où l'arrivée aura lieu au stade « Azteca » de Mexico le jour de l'ouverture de la Coupe du Monde de Foct-ball.

Quelques français vont tenter cette aventure, ce sont : Neyret-Terramorsi (DS 21), Coltelloni-Marang (DS 21 à injection), Verrier-Murac (DS 21 à injection), Verrier-Murac (DS 21 à injection), Verrier-Murac (DS 21 à injection), Poniter-Laurent (DS 21) qui seront les seules femmes à partir avec les anglaises Patricia Ozanne et Bronwyn Burrell (Austin Maxi).

BERGAMONTI

Le sympathique pilote Italien
Angelo Bergamonti sera pour
1970 officiel Aermacchi. On se
souvient que Bergamonti pilotait
des Paton et l'an dernier, en
début de saison, il chuta durement dans une course en Yougoslavie. Ses blessures le tinrent
écarté des circuits durant toute
la saison 1969.

SHELL COMPÉTITION

A la suite du décès brutal de Clément Vandevelde, à la famille duquel nous présentons nos sincères condoléances. Jean Girousse a été nommé Directeur du Service des courses Shell—félicitations et nos meilleurs vœux de réussite.

CHALLENGE SIMCA

Le Challenge Simca 1970 est parti
sur les chapeaux de roues, presque
"à 300 à l'heure". D'ores et déjà
un classement a été établi après
les premières épreuves de mars et
les premières épreuves de mars et
les anciens ont pris la tête. De Carné
sur sa fidèle CG Simca s'est détaché devant Saby le meilleur de sa
région l'an dernier et Legrand. Les
1000 Proto paraissent être les autos
les plus prisées par les candidats
au Challenge et elles se mettent en
valeur un peu partout, les performances les plus brillantes ayant été
les excellentes places au scratch
obtenues par Saby et Morin à Lyon
Charbonnières et à la Côte Fleurie.

Classement au ler avril 1970.

1. De Carné (Tours) CG Simca 36 pts (Rallye de l'Ouest, 3e en genéral)

2. Saby (Lyon) Simca 1000 Proto 23 pts (5e au scratch, Lyon-Charbonnières)

3. Legrand (Paris) Coupé 1200 S 32 pts (2 résultats)

4. Morin (Paris) 1000 Proto 24 pts (2e scratch à la Côte Fleurie)

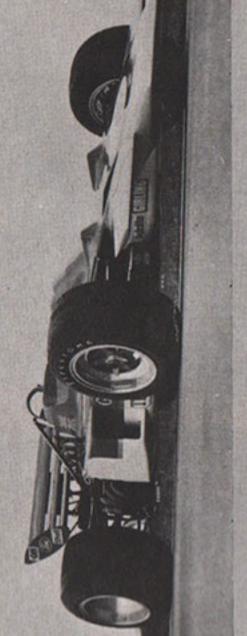
5. Despas (Nancy) 1000 Proto 14 pts (5e de groupe aux Ardennes)

6. Fouquer (Paris) 1500 Proto 8 pts (5e du groupe à la Côte Fleurie).

HAILWOOD

La présence d'Hailwood à Daytona ne signifie, hélas, pas que le grand champion revient à la moto. Une semaine après Daytona, Hailwood courait sur une Lola à Sebring. Ses projets immédiats: s'acheter une formule 5000 et courir les 24 h du Mans sur une Porsche 917 de l'équipe John Wyer. Si la course de Production du T.T. n'avait pas eu lieu en même temps que Le Mans, Hailwood y aurait certainement participé.

Après le volant Shell décerné aux meilleurs élèves des écoles de pilotage automobile, voici le casque Total qui récompensera le meilleur élève de l'école de pilotage motocycliste animée par Michel Baudrillard sur le circuit Bugatti. Suivant un processus identique à celui utilisé pour les volants Shell, les apprentis pilotes passeront du premier stage à la finale qui sera disputé entre huit candidats, le meilleur d'entre eux recevant en toute propriété une machine de course d'une cylindrée de 250 cc offerte par Total. Pour s'inscrire ou pour tous renseignements, écrivez à Michel Baudrillard, « les Gouaudrières » 72 - La Trugalle-Neuville s/Sarthe.



en marche COUPE DE PAQUES

A NOGARO

Cette course de F 3
les débuts de la nouv
MT 11 et de son pilc
Dayan (exceptons les
courses qu'il fit au volan
tique Alpine F3 de l'EN
nouvelle Martini et de s
Jean Luc Salomon sup
Shell 1970, et d'autres
de la Formule France tels
(Martini) et Migault
Nogaro était également I
Max le point de dépa
nouvelle saison : il mena la
partie de l'épreuve dans
devait prendre le premié
derrière celui que l'on peu
rer comme le chef de file
mule : Jaussaud. Salom
aussi preuve de maestri
minant troisième après
à queue malheureux (a
avec Dayan) et une extr
remontée. Quant à la
Grac après avoir réalisé le
temps aux essais et avoi
finale lors du premier deuxième position, elle
d'entrée nettement plus c
que l'ancienne MT 8. Er
France, si la victoire es
à Serpaggi dans cette
course du Groupe B
plaisir à voir fort bien
une équipe de jeunes p

Martini, aurons l'oc

rtar port d sants, e rt ne pe que pr Si dc snseil PROMOCOURSE

Une société de pr
course automobil
créée par notr
J.F. Rageys. Son ob
les contacts entre o
sateurs et publicito
Cette société vier
car l'importance
de notre sport devi
plus exigeants, et l
en résultent ne peu
au mieux que p
spécialistes. Si d
besoin d'un consei
main, adressez course, 100 A 92 Nevilly s/S

ésentée à la emiers jours montre notre un espèce de rous risquiez vec une Fl ue. Pour le s, tant il est ssé, on s'est ment inspiré man. LOTUS 72

La nouvelle F1 conçue Chapman a été prése presse dans les prem d'avril. Comme le mol photo, il n'y a aucun édanger pour que vou de la confondre ave d'une autre marque. moment en tout cas, vrai que par le passé souvent et étroitemes des idées de Chapma

OPÉRATION BARANNE-KAWASAKI

La marque de cirage Baranne vient de poser un œil sur la compétition môto. Il est vrai que nos pilotes sont vêtus de cuir et qu'ils sauront être de dignes supports publicitaires. En effet, Baranne vient de proposer un financement pour deux coureurs français : Éric Offenstadt et Christian Ravel. Tous deux piloteront des Kawasaki 500 trois cylindres HIR. De plus Baranne crée un challenge qui récompensera à l'arrivée tous ceux qui courent sur Kawasaki. Cette très heureuse initiative est l'œuvre de l'importateur Kawasaki en France : Xavier Maugendre. Un exemple à suivre

rton Manx en montant
rdes 1. Avec une 750
spietto a descendu ce
secondes 3. Le fouietto semble tenir la
e et nous promet un
» championnat de
Toujours à Lapize,
ec joie la présence de
a complètement rétabli
sle accident du mois de
illeurs Roca fera les
nps dans les catégories avec une Norton avec une 26 secondes
Laverda, Appiett record à 25 sec gueux Appietto grande forme et « saignant »
France 500. Too on notait avec jo Jacques Roca con de son terrible ac Juillet. D'ailleurs meilleurs temp 50 et 250 inter

LOLA EN FI

Joachim Bonnier a annoncé que Lola était en train de construire une F1 à moteur Ford. Il semble que le pilote en soit tout trouvé...

MOLLOY

Ginger Molloy, le rouquin NéoZélandais, officiel Bultaco, se prépare une saison 1970 bien chargée.
Il pilotera, dans les Grands Prix,
les Bultaco 125, 250, 350 et, en
500, une trois cylindres Kawasaki,
celle avec laquelle il finit septième
à Daytona. Les Bultaco seront
revues et corrigées. En attendant
le twin 250, la monocylindre a
encore gagné quelques chevaux.
D'après Ginger, elle irait désormais aussi vite qu'une TD2
Yamaha.

ALPINE et RENAULT NOUS N'IRONS PLUS AU MANS...

Lors de l'inauguration des nouvelles usines Alpine à Dieppe, M. Marc Ouin a annoncé une nouvelle qui consterne les sportifs français: Renault et Alpine renoncent aux prototypes, en tout cas jusqu'en 1973, et concentrent tous leurs efforts sur les rallyes. Par ailleurs, les F3 n'apparaîtront pas cette année non plus. Rappelons qu'Alpine Renault avait débuté en protos en 1963 — avec la M63 avec laquelle José Rosinski fut champion de France — et en monoplaces F2 et F3 l'année suivante — Henry Grandsire champion de France F3. Certes, Alpine Renault n'a pas toujours obtenu ensuite les résultats auxquels on pouvait s'attendre, en particulier ces deux dernières saisons qui furent marqués par l'échec des trois litres. Cependant, si l'on souhaitait une réorganisation, ce n'était pas dans le sens d'un renoncement, mais bien dans celui pas dans le sens cement, mais bien dans activité plus vigoureu efficace. La déceptior rrande. Nous voulons c

rapportée. Certes, 1973 c'est demain... Mais entre temps, le contact sera perdu, et c'est un dur handicap auquel Alpine et Renault s'astreignent en décidant de se retirer sous leur tente, même provisoirement

G.P. DE FRANCE 70 LA CHARADE

Albi ayant du renoncer pour des raisons financières, c'est Clermont-Ferrand et son merveilleux circuit de Charade qui a été choisi comme l'année dernière pour accueillir le GP de France de F1 le 5 juillet prochain.

TRIALS

		00	13000		9	7	HEROTECH STREET	V 0
CROSS		G.P. France 84 - Pernes-les-Fontaines 17 - Puy-de-Poursais 71 - Vinzelles 35 - Ercé-près-Liffre	- Mehun s/Y	84 - Saint Jean Pertuis 45 - Orléans 50 - Sourdeval 79 - Thouars 69 - Rochefolles 53 - Ahuile		06 - Grasse 56 - Vannes 60 - Hardivilliers 26 - Taulignan	51 - Fresnes-les-Reims	G.P. France 70 - Vesoul 76 - Gaillefontaine 17 - Saint Saturnain 01 - Ambérieu-en-Bugey 53 - Villepail 58 - Forges
COURSES DE COTES	Hébecrevon				46 - Cahors	76 - Pourville	06 - Nice 34 - Carnas	72 - Le Mans 13 - Marseille 74 - La Chapelle-Rambaud 63 - Thiers
CIRCUITS		Montlhéry				01 - Bourg-en-Bresse		Montlhéry
RALLYES	de Champagne Londres - Mexico		du Forez	Critérium de Touraine des Vosges	du Maroc Paris - Saint Raphaël (féminin) de Haute Normandie	des Maures	des Monts d'Auvergne	
COURSES DE COTE	Hébecrevon	des Monts du Vaucluse		du Col Bayard de Marsannay	de Bouilly	de Cannes des Monts du Jura de Nîmes-Collias	d'Aix-Saint-Antonin de Neufchâtel-en-Bray de Montélimard-Colombier	de Aix-les-Bains-Mont Revard
CIRCUITS		Montlhéry	1000 km de Monza	La Chatre	Magny-Cours	Targa-Florio (Italie)	F 3 Monaco	F I Monaco
DATES	18 avril 18 avril	au 2/ mai 19 avril	25 avril	26 avril	29 avril ler mai	3 mai	7 mai 9 mai	10 mai

- Nemo

14

la façon la plus simple de perdre son ventre

1 minute par jour suffit.



7 personnes sur 10 victimes de l'embonpoint

Médecins et professeurs de gymnastique savent qu'une station assise prolongée finit par provoquer le relâchement des faisceaux musculaires abdominaux. Les muscles au repos "fondent", se distendent, ne soutiennent plus les organes. L'abdomen gonfle. Une traction s'exerce sur la colonne vertébrale.

Résultats : fatigue et déformations dorsales. Régimes, cures d'amaigrissement, gymnastiques astreignantes, ne peuvent venir à bout de ces méfaits de la vie moderne.

Isomet Roller, tout simplement

Méthode moderne, scientifiquement éprouvée, Isomet Roller a remporté un succès considérable aux Etats-Unis et en Europe. Il constitue un exercice simple et complet,

nouveau et amusant. Son but : raffermir les muscles abdominaux, pectoraux et dorsaux, que vous ayez 20, 40 ou 60 ans.

Une minute par jour suffit

L'efficacité d'Isomet Roller est remarquable: 15 jours d'exercice, à raison d'une minute par jour (pas plus) suffisent.

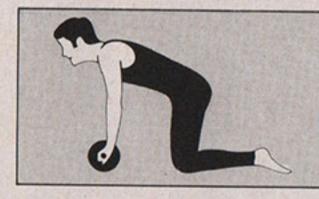
Cinq fois le matin, six fois le soir : c'est tout.

Inutile de forcer, même si vous prenez plaisir à ce jeu d'enfant.

Des résultats

15 jours et vous obtenez : une perte de poids, un abdomen plat, musclé, élastique, une silhouette jeune et un raffermissement des muscles pectoraux et dorsaux.

15 jours pour retrouver vitalité et joie de vivre.







c'est plutôt l'amour vache.

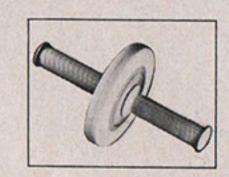
c'est le calcaire qui est dans l'eau.

mondial du traitement de l'eau.

Alors c'est décidé, je veux une documentation

ou une démonstration gratuite sur les adoucisseurs

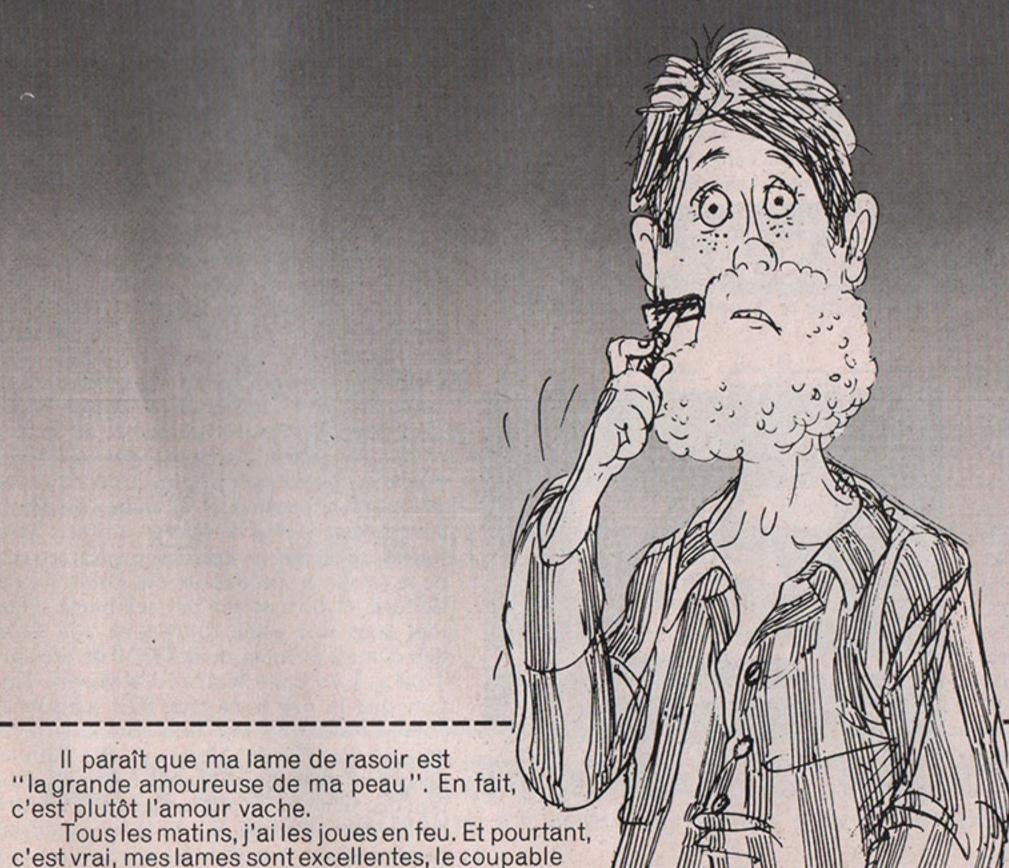
d'eau fabriqués par Culligan, le premier spécialiste



isomet roller une petite roue qui en veut à votre ventre

En vente dans les pharmacies, grands magasins, parfumeries, etc. Distributeur Feret: 20 rue Dautancourt, Paris 17°, Tél. 627.95.39

Les meilleures lames du monde n'y pourront rien. Tant que votre eau sera calcaire, vous irriterez votre peau en vous rasant.



Voici mon Nom

mon Adresse

mon Téléphone

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

ma Profession

dictionnaire sport

automobile

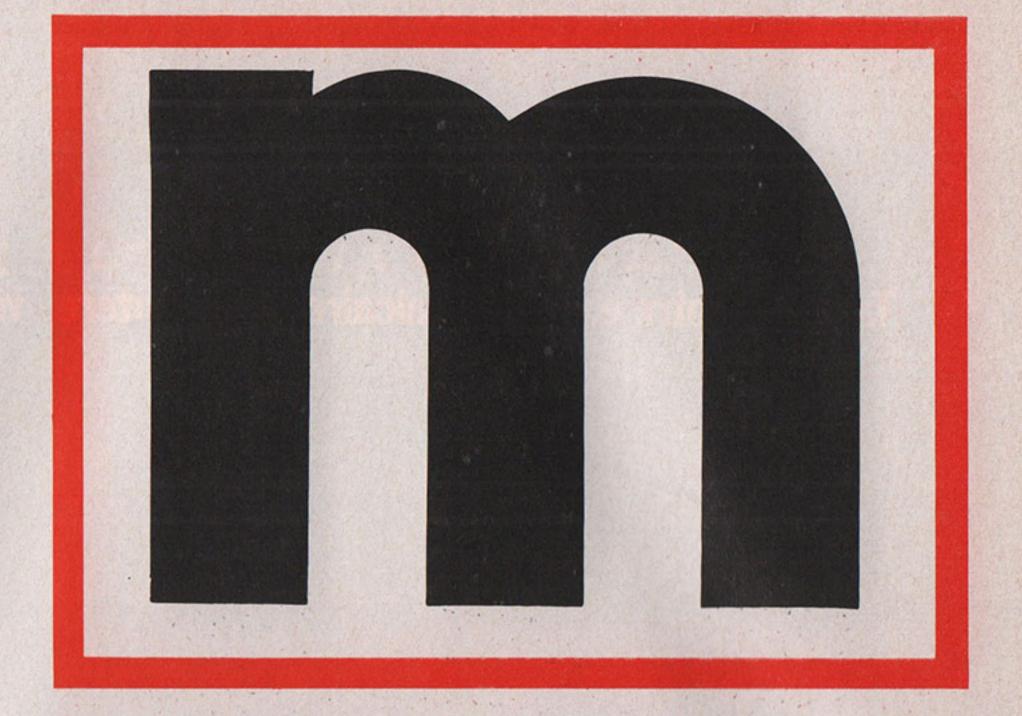
Rubrique placée sous la direction de Serge Pozzoli président de l'A.A.H.A.

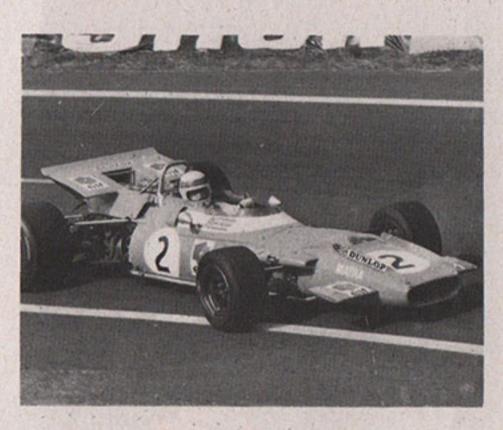
Mathis

La vieille firme strasbourgeoise qui fut crée en 1903 produisit tout au début sous le nom d'Hermes Mathis de puissantes voitures de 60 et 100 CV dont le dessin était du à Ettore Bugatti. La première voiture à porter le nom de Mathis en compétition fut une 11. 8 quatre cylindres que l'on vit à la Coupe de l'Auto en 1912. Curieusement Mathis engagea une 1500 cc 4 cylindres à 1 arbre à came en tête dans le Grand Prix de l'A.C.F. de 1921 où elle n'avait absolument pas sa place à côté des trois litres Duesenberg et Ballot. Les seules vraies Mathis de compétition furent les 1500 cc 4 cylindres sport à double allumage engagées dans le Grand Prix de Tourisme 1925, voitures qui se signalaient par une carrosserie profilée très originale. Mais, la firme ne devait pas persévérer et elle retomba dans la production de voitures de tourisme à soupapes latérales qui ne présentaient sur le plan sportif aucun intérêt.

Matra

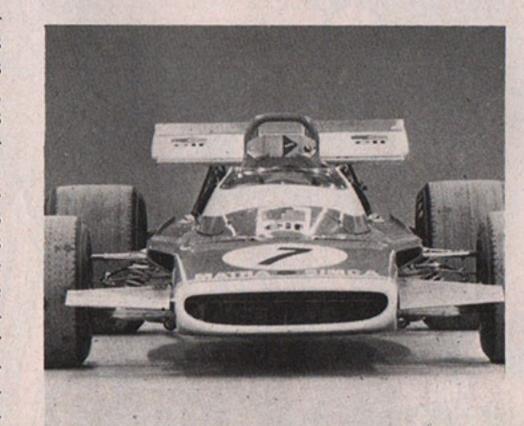
Fin 1964, la firme René Bonnet en difficulté était absorbée par Matra, un fabricant de missiles aéroportés, qui allait ainsi devenir presque par hasard le constructeur français de voitures de course numéro un. Dès 1965, pour se donner une image de marque, la jeune firme se lance sous l'impulsion de son président, Jean-Luc Lagardère, à l'assaut de la compétition. Le programme est ambitieux avec la construction d'une F 3 monocoque. Commencée début 1965, la voiture est achevée en mai et, après avoir fait ses premiers tours de roues à Montlhéry, elle débute en course à Monaco. Après une série de déboires, Matra gagne sa première course à Reims, lorsque Beltoise, seulement quatre mois et demi après les premières esquisses de l'auto, règle les meilleurs de la formule. Et, en fin d'année, la marque réussit à placer ses deux pilotes en tête du Championnat de France : 1º Beltoise, 2º Jaussaud. En 1966, Matra franchit un autre échelon et s'essaye en F2 en plus de son programme F3. Il s'agit toujours d'une monocoque mue d'abord par les 1000 cc BRM puis par le Cosworth. Cette voiture gagne au Nurburgring avec Beltoise qui termine également second au Mans tandis que Schlesser prend lui aussi un premier accessit à Albi. C'est également cette annéelà que l'on voit apparaître en course le premier proto original Matra. C'est la 620 animée par le 1916 cc BRM. Si le proto ne se couvre pas de gloire, les F3 continuent à gagner sur tous les circuits et Servoz-Gavin à leur volant obtient le titre de champion de France de la catégorie. Puis en 1967, les





Matra Ford MS 80

Matra deviennent Matra-Elf, c'est-à-dire que la marque de Vélizy reçoit l'appoint très énergique de la firme de carburants nationale. C'est aussi cette année-là que Matra conclut un accord pour les F2 avec le manager anglais Tyrrell qui fait courir Stewart et lckx. C'est d'ailleurs le jeune belge qui remporte le Trophée d'Europe F2 67.



MS 120 Janvier 70



MS 9 - F2 - 1969

Quant aux F3, elles trustent les victoires à la Temporada avant de faire une saison magnifique en Europe. En 1968 apparaît la première F1 de la marque, la MS9, qui débute en Afrique du Sud, mais qui dès le Grand Prix d'Espagne est remplacée par la MS10. C'est avec cette voiture à moteur Ford V8 que Stewart gagne 3 Grands Prix et prend la deuxième place du Championnat du Monde des Conducteurs. Mais entre temps, au Grand Prix de Monaco, on a vu apparaître en F1 le V12 de la marque. Super carré avec 79,7 mm d'alèsage et 50 mm de course, à quatre soupapes par cylindres, avec distribution par double arbres à cames par banc, le premier 12 cylindres de Matra développait 410 CV. Cette voiture assez lourde réalisera sa meilleure performance de la saison à Zandvoort où, conduite par Beltoise et bien servie par ses pneus Dunlop, sous une pluie diluvienne elle finira deuxième à distance de la MS10 de Stewart. Tout va bien pour Matra cette saison, d'autant que la 630 à moteur V12 maison de Servoz-Pescarolo fait une course superbe aux 24 Heures du Mans où elle était en deuxième position en vue de l'arrivée, d'autant que Beltoise, le pilote maison, remporte le Trophée d'Europe F2. Et la marque française continue à truster les succès tant et si bien qu'en 1969 elle est championne du Monde des Constructeurs de F1. Stewart



FERMÉ DIMANCHE magasin moderne ET LUNDI, LE MARDI OUVERT JUSQU'A 21 H de la moto **ET AUTRES JOURS** JUSQU'A 19 H 30 30, RUE LACORDAIRE 532,60,53

___ nouveaute et elegance du cadre ___ serieux du service commercial ___ efficacite ___ et rapidite du service apresvente

OSSG. LAVERDA. QUZZI kawasaki honda yamaha suzuki \$

la vraie station-service de la moto RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTATION CONTRE 4 TIMBRES A 0,30 F EP

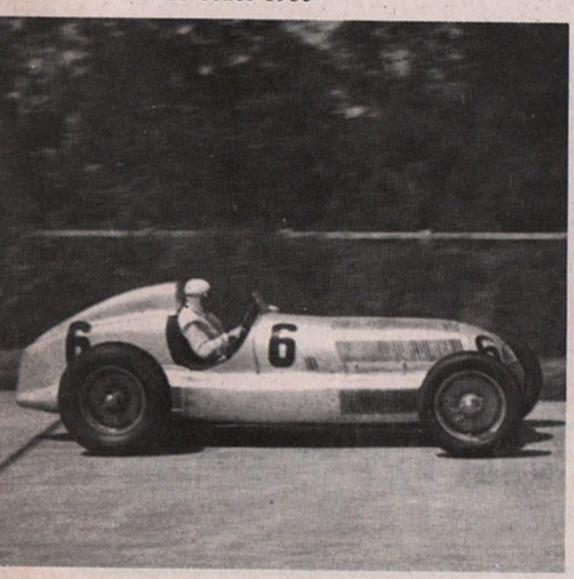
remportant le titre des conducteurs après avoir mené six fois (Afrique du Sud, Espagne, Hollande, France, Grande-Bretagne, et Italie) sa MS80 à moteur Ford à la victoire. Quant aux protos devenus 630-650 puis 650, ils se défendent brillamment dans les courses d'endurance réussissant le doublé aux 1 000 kilomètres de Paris et remportant la Temporada 70, après avoir pris les places d'honneur aux 24 Heures du Mans. Le pari Matra de gagner au Mans comme en F1 se réalisera-t-il? A l'orée de la sixième saison de course de la jeune firme beaucoup le croient... En 1970, l'association de la marque en F1 avec Ken Tyrrell et Stewart est rompue, et les nouvelles MS120 sont seulement équipées du nouveau moteur Matra V12, plus léger, plus petit et plus puissant (430 CV), qui équipe également les 660 à châssis coque moteur portant qui porteront le flambeau de la marque.

Mauve

Le nom de Mauve est connu pour deux raisons. La première parce que dès 1922, Eugène Mauve créait les Bols d'Or, célèbres courses sur vingt-quatre heures pour motos et aussi pour voitures de petite cylindrée dites de type Bol d'Or. Aujourd'hui, si le Bol d'Or automobile n'est plus organisé, les motos le disputent toujours et l'édition 1970 s'annonce plus brillante que jamais. La deuxième, c'est que le « Père du Bol d'Or » construisit des petits cyclecars de course ultra légers et sans carrosserie, munis du moteur Anzani 2 cylindres 1000 cc à refroidissement par air. Puis, Mauve mit également sur le marché des voitures plus conventionnelles équipées d'un 4 cylindres à arbre à cames en tête, avant d'arrêter en 1924 la fabrication de ses Elfe pour se consacrer à la construction de pièces aéronautiques.

> Fangio à la Targa Florio 1955 sur Mercédès 300 SLR

Von Brauchitsch sur Mercédès 1935



Mercédès

Fondée en 1901 la marque s'alliait tout de suite avec la maison Benz pour prendre le nom de Mercédès-Benz, le véritable nom de la firme étant d'ailleurs Daimler-Benz AG. Cette grande marque allemande fut certainement celle qui participa le plus longtemps et avec le plus de succès à la compétition en automobile. En effet, c'est dès 1901 que l'on vit les premières Mercédès participer à la Semaine de Nice. Puis, dans Paris-Madrid s'aligna une 4 cylindres 90 CV de 170 d'alèsage et 140 de course, voiture que l'on revit modifiée à la Coupé Gordon Bennett 1905. Elle disposait alors de 120 CV pour 175 d'alèsage et 170 de course. C'est du reste à la Gordon Bennett que la marque doit l'un de ses meilleurs et premiers résultats. Il fut l'œuvre de Werner qui gagna l'épreuve en 1903 à plus de 78 de moyenne. Mais la plus grande équipe de Mercédès fut celle du Grand Prix de l'A.C.F. disputé juste avant la première guerre mondiale sur le circuit de Lyon en juillet 1914, où, sur leurs voitures 4 litres 5 développant quelques 115 CV Lautenschlager, Wagner et Salzer enlevèrent les première, deuxième et troisième places. Ce même modèle devait également triompher à Indianapolis en 1915 aux mains de Ralph de Palma puis à la Targa Florio, bien plus tard, en 1922 conduit par le comte Masetti. Tout de suite après guerre différents modèles, plutôt de sport que de course, furent munis d'un compresseur et furent les premières voitures à être offertes régulièrement à la clientèle munies de ce dispositif. En 1925, une 2 litres 8 cylindres à 2 arbres à cames en tête et compresseur fut le seul fiasco de Mercédès en voiture de compétition. Seule fut utilisée pendant les années 28, 29, 30, 31 et 32 une grosse 7 litres 6 cylindres à compresseur dite SSKL parce que dérivée des SS de sport. Cette voiture



Mercer

Les Mercer représentent pour les américains ce que les Bugatti représentent pour nous et les Bentley pour les anglais, quoique la grande vogue de ces voitures se situe entre 1910 et 1917. Ce n'était pas à proprement parler des voitures de course bien que l'on en ait vu en compétition. Il s'agissait plutôt de voitures de sport très élégantes pour leur époque qui étaient de surcroît d'une solidité à toute épreuve. Le moteur était un gros 4 cylindres à soupapes latérales de cinq litres de cylindrée. Le modèle le plus répandu fut d'ailleurs comme chez Bugatti le type 35 qui avec ses 85 CV roulait à 135 kilomètres à l'heure en 1912 soit le double de la vitesse des voitures de l'époque. Hélas, la firme ne se releva que difficilement de la guerre et elle devait dispa-raître en 1925. Cependant de nombreux et très beaux exemplaires de la marque sont conservés surtout aux U.S.A.

fut vue le plus souvent aux mains de Carac-

ciola qui était le seul à arriver à en tirer

quelque chose. Puis, les dépenses de pres-

tige des nazis allaient permettre à Mercédès

ainsi qu'à Auto-Union de sortir dès 1934 de

nouvelles voitures de compétition. De

1934 à 1937, les Mercédès étaient des 8 cy-

lindres en ligne à 2 ACT et compresseur qui

commencèrent à 3 litres 360 avec 350 CV

pour finir à 5 litres 600 avec près de 650 CV.

Ces voitures durent concéder un certain

nombre de victoires aux Auto-Union mais

remportèrent tout de même plus de la moi-

tié des victoires en Grands Prix disputés

pendant ces cinq années. L'on vit même à

Tripoli en 1939 des 1500 cc V8 de 250 CV

qui enlevèrent les première et deuxième

places de ce Grand Prix disputé selon cette

formule. Mais Mercédès reste dans l'esprit

du public la marque qui réussit le doublé

aux 24 Heures du Mans en 1952, la pre-

mière place étant remportée par Lang et

Riess à plus de 155 kilomètres à l'heure de

moyenne. Et de nouveau en 1954, Mercédès

sortit une voiture de Grand Prix répondant

aux normes de la F1 de l'époque, 2 litres 5

sans compresseur. Cette voiture technique-

ment en avance remporta immédiatement

des victoires nombreuses et importantes

aux mains surtout de Juan Manuel Fangio.

Une version 3 litres en fut également déri-

vée pour courir en catégorie sport, la fa-

meuse 300 SLR. Après une nouvelle série

de succès, Mercédès abandonna de nou-

veau la compétition, mais les bureaux

d'étude d'Unterturkheim sont toujours à

l'affût des formules de course. L'on dit

même qu'un modèle aurait été dessiné il y

a quelques années, mais la C 111 peut être

considérée comme le souci de la marque

d'être à la pointe de la technologie.

Merlyn

Constructeur artisan britannique de voitures de course dont les ateliers sont installés à Colchester. Merlyn fabrique des châssis tubulaires de technique ultra classique principalement pour les formule 3 et Ford. Quelques barquettes sport ont également été construites pour des moteurs de petite cylindrée, ainsi qu'une formule 2 à moteur Ford Cosworth FVA qui fut conduite en 1968-69 par Robin Widdows notamment, sous les couleurs de Bob Gérard.

194, avenue du Maine, PARIS-14° Tél. SUF. 50-12

STOCK TRÈS IMPORTANT PIÈCES JAPONAISES



50 350 450 750 250

250

SUZUKI 50 70 250 350 500

PEUGEOT FLANDRIA JAWA GIULIETTA



2 bis RUE BALZAC 95 - FRANCONVILLE

Tél: 959.15.51

racing equipement

AMELIORATION PUISSANCE



ESCORT 1000 et 1300

OPEL 1900

R16TS, ALPINE 1600

FORD V4 · CAPRI · MATRA 530

VOLSKWAGEN · PORSCHE 914/4

SALON VOITURE DE COURSE à NICE - STAND 26-

Cet AUTOCOLLANT...

... n'est pas pour tout le monde

Il est RÉSERVÉ aux champions de la course automobile. Vous verrez cet autocollant en bonne place sur les voitures des grands pilotes de F3, prototypes, G.T., etc...

... et vous serez fiers d'avoir le même

car il est aussi RÉSERVÉ à tous nos abonnés. Cet autocollant magnifique, jaune et bleu, plastifié, sera le signe de ralliement des champions et des vrais fanatiques de la course automobile.

... si vous êtes parmi ceux-là

dépêchez-vous de découper le bon ci-dessous et de l'envoyer à champion. Si vous êtes déjà abonné, n'envoyez rien, vous recevrez bientôt votre autocollant.



Bulletin spécial AUTOCOLLANT

Je désire m'abonner à Champlon et recevoir par retour de courrier l'autocollant champion

Prénom

NºRue	
Ville	Département

Je joins la somme de 30 Frs (Étranger : 35 Frs)

chèque bancaire

chèque postal mandat-poste C. C. P. PARIS 22887.23

Retourner ce bon à CHAMPION- 14 rue Brunel - Paris 17°

panpion | F

MATRA F 1. ÉCHELLE 1/32° POLITOYS

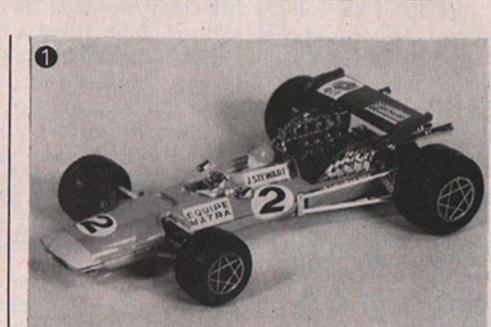
Matra semble beaucoup tenter les différents fabricants de miniatures et après les F1 à moteur Ford de Solido et Dinky Toys en voici une mue par le V12 Matra, qui resressemble à la MS 11 de 1968. Cela n'a pas empêché Politoys de faire une grossière erreur en la faisant piloter par Stewart si l'on en croit la décalcomanie qui « orne » le côté gauche de la monoplace. Ce n'est du reste pas la seule erreur de décoration puisqu'un placard Cibié figure de l'autre côté du cockpit de cette F1... Les roues ne sont pas conformes à la réalité, et les cotes de voie et d'empattement paraissent passablement déformées au détriment de ce dernier. La partie la plus réussie de la voiture se situe derrière le pilote, les organes mécaniques sont assez ressemblants. Quant aux suspensions, elles manquent de finesse et leur réalisation laisse à désirer. Ce modèle n'a pas pour lui le fini qui caractérisait les modèles précédents au 1/25 de Politoys. Et aussi, pourquoi aller chercher une échelle intermédiaire? Vraiment, cette Matra n'a rien d'enthousiasmant.

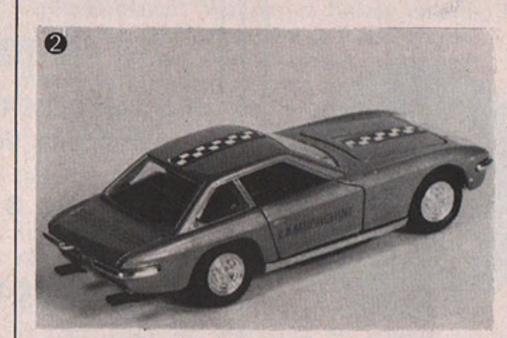
POLITOYS M.

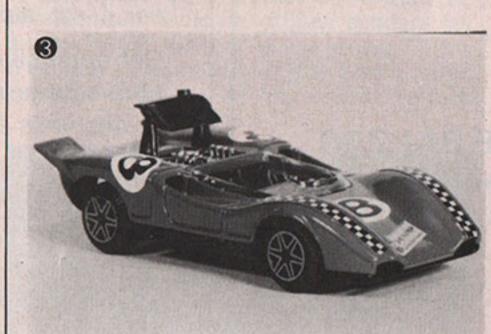
Quel dommage que cette belle Lamborghini ait été affublée de décalcomanies ridicules! Cette miniature réussie que vous achèterez 15 francs doit tout de suite subir une opération esthétique. Il faut absolument supprimer le ridicule placard publicitaire Dunlop figurant sur le capot moteur, la grotesque bande à damiers qui court longitudinalement sur le toit, le « panonceau » Lamborghini alourdissant les portières et l'Islero défigurant le coffre arrière. Une fois ce genre d'épluchage terminé, la maquette se montre sous son vrai jour. Après son strip-tease, elle apparaît belle et bien rendue. La critique ne peut plus porter que sur de petits points. Les maniaques trouveront peut-être la fonderie du bas de caisse peu soignée, mais cela dépend aussi du modèle que vous pourrez vous procurer. Les puristes trouveront peut-être étroit le pare-brise. Les délicats n'aimeront pas les phares rétractables qui coupent toujours la ligne du capot. Mais tous ces difficiles se réjouiront de l'ouverture du capot sur un moteur rudimentaire, mais bien présenté, et de pouvoir admirer l'intérieur de cette Islero très soigné. Décidément, cette Lamborghini est réussie surtout de trois quart arrière, position où l'on n'aperçoit pas la charnière des phares mobiles.

ABARTH 3000 POLITOYS E

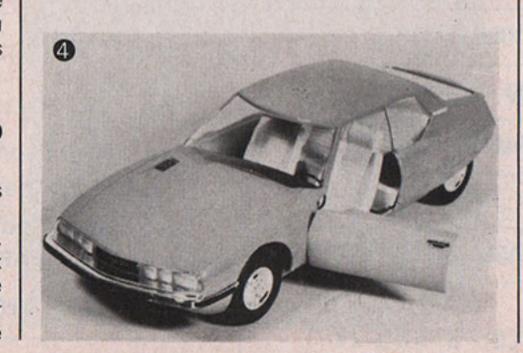
Voici une nouveauté qui devrait énormément plaire. Inédite, cette Abarth trois litres que l'on n'a que peu vu en course est intéressante pour un certain nombre de raisons. Certains d'entre nos lecteurs seront heureux d'avoir une voiture frappée du scorpion, ce qui est rare. D'autres se réjouiront d'avoir enfin une auto dont la vocation est la course













de côte, discipline souvent oubliée en modélisme. Et d'autres enfin - dois-je avouer que je suis de ceux-là - sortiront avec une lueur d'envie dans le regard, limes et pinceaux pour transformer cette barquette en monstre Can-Am. La conformation de la voiture s'y prête merveilleusement avec sa forme cunéiforme, avec ses deux becquets arrière, son radiateur surélevé, sa batterie de carburateurs chromés, son cockpit soigné, ses deux larges ouies latérales d'aération. Lorsqu'en plus on sait que cette Abarth ne coûte que 8 francs, on aurait presque envie de dévaliser le marchand et d'en acheter plusieurs. Mais il faudra aussi se procurer d'autres roues, car celles qui équipent le modèle sont beaucoup trop étroites.

CITROEN MASERATI SM. JOUETS MONT-BLANC

Les journalistes qui allèrent au dernier Salon de Genève voir entre autres nouveautés le nouveau-né des accords Citroën-Maserati eurent une agréable surprise. La firme française leur offrait une réplique de la voiture qui trônait sur le stand, une maquette au 1/00 réalisée par les Jouets Mont-Blanc. Exacte de forme, la miniature est réalisée sobrement, mais avec justesse jusque dans le détail qui, sans être fouillé, est quand même nettement esquissé. Et finalement le seul reproche que l'on puisse faire à cette SM reste l'équipement pneumatique, les pneus montés semblant vraiment étroits. Lorsque vous lirez ces lignes, ce modèle encore hors commerce sera en vente, mais son prix ne nous a pas encore été communiqué. Mais puisque la maquette est sortie en même temps que la vraie voiture, on ne peut s'empêcher d'envier ce fabricant qui, avant tout le monde, a connu la forme et les caractéristiques de la nouvelle Citroën-Maserati à une époque où celles-ci étaient « Top-secret »!

MATRA 530 VIGNALE POLITOYS EXPORT

Il s'agit là d'un doublon puisque Mebetoys avait déjà sorti ce modèle de Salon à la fin de l'année dernière. La miniature de Politoys a visé d'ailleurs un autre but que la première version parue. La première possédait tous les gadgets mobiles, celle-ci est traitée de manière plutôt humoristique et elle est couverte de décals plus ou moins amusants avec des petites fleurs multicolores, avec de petits papillons "Bop" ou "Ram Rod" du plus pur farfelu. Cela attire l'œil mais ne suffit malheureusement pas à effacer les inexactitudes de la maquette qui est trop étroite, trop haute sur pattes, avec un avant ressemblant plus à celui de la mini Marcos qu'à celui de la Matra Vignale. Cette voiture vendue huit francs ne devrait trouver grâce que chez les plus jeunes de nos lecteurs. ceux qui s'amusent à faire rouler leurs miniatures. En effet, livrée avec des roues en plastique, cette petite Politoys n'a besoin que d'une petite poussée pour parcourir une longue distance. A conseiller à vos petits

YEMA

pour les passionnés d'automobile

INTERNATIONAL

Pour tous les sports - et plus particulièrement pour la plongée sous-marine - YEMA international lance le CHRONO-PLONGÉE YEMA.

Réf. 93121 H - Modèle déposé. Étanche jusqu'à 100 m sous l'eau, il comporte une lunette tournante plongée et une lunette intérieure graduée d'une échelle tachymétrique qui permet de calculer la vitesse de déplacement d'un véhicule de 60 km/h jusqu'à 500 km/h. Mouvement 17 rubis incabloc, cadran anti-reflets à index lumineux. Seconde centrale au 1/5º de seconde synchronisée avec : A gauche : 1 compteur 30 sec. A droite: 1 compteur totalisateur de minutes

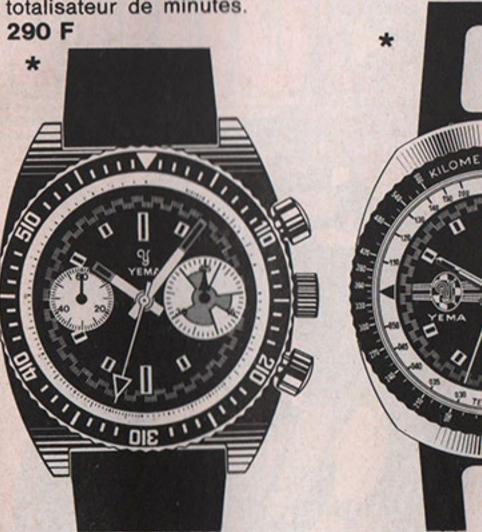
Vous faites de longs parcours et désirez contrôler vos moyennes

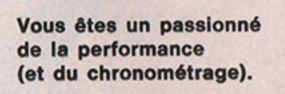
Il vous faut le MEANGRAF. Sa lunette tournante vous donnera visuellement la moyenne horaire de votre véhicule.
*Modèle déposé Réf. 75 006 X Mouvement trotteuse centrale calendrier.
Etanche à 40 m sous l'eau.

105 5

Boîtier chromé.

(Même modèle boîtier plaqué. Réf. 75 007 Y: 175 F).





Le RALLYGRAF SUPER est fait pour vous. Il calculera tous vos temps, vitesses, moyennes.

*Modèle déposé Réf. 92 102 N. Echelle tachymétrique jusqu'à 500 km/h. Compteurs totaliseurs

d'heures, minutes, secondes. Etanche à 100 m sous l'eau. Incabloc. Boîtier acier.

550 F.

(Même modèle sans compteur d'heures, Rallygraf calendrier, Réf. 94 116 D : 460 F).

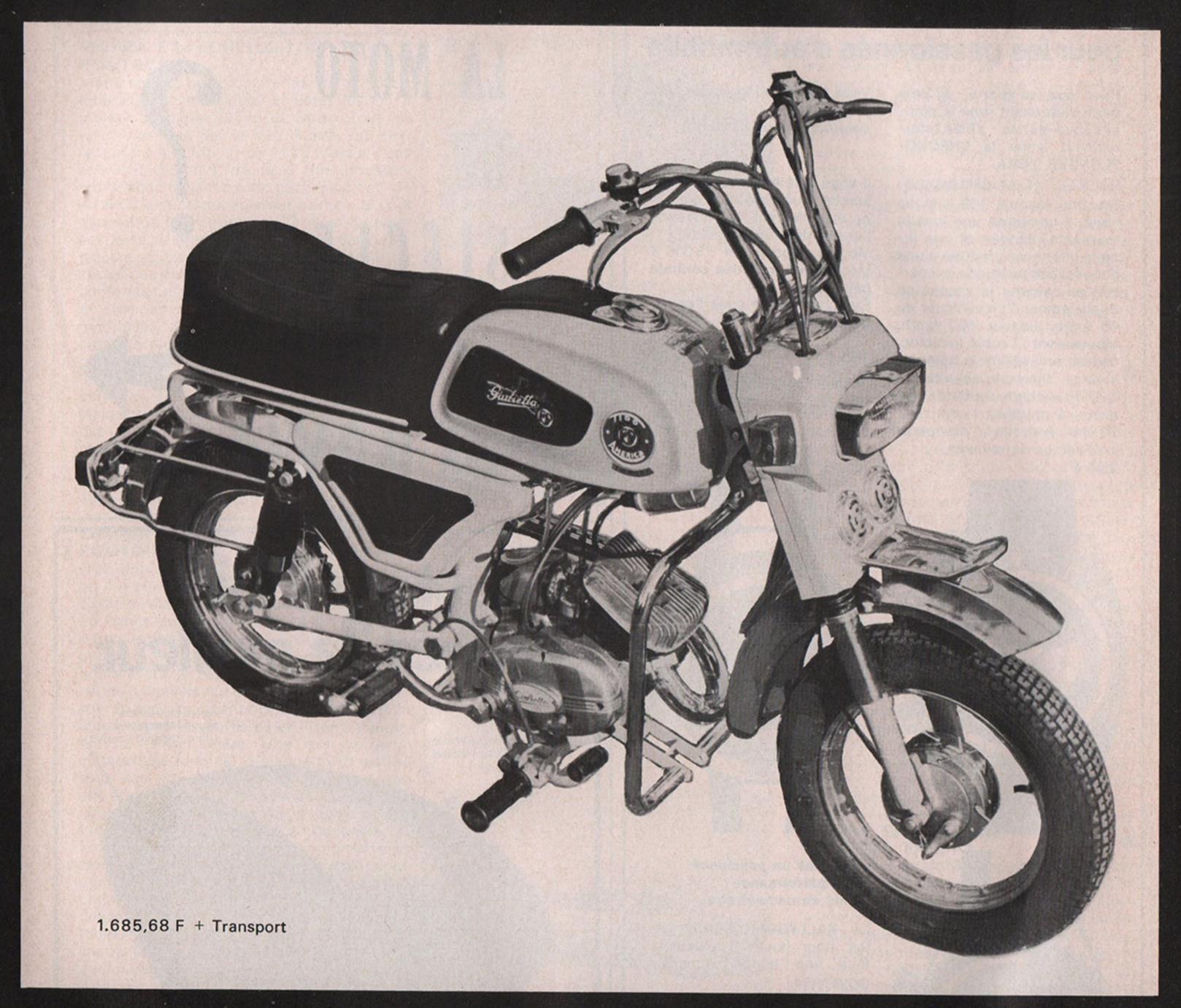
Bureaux à Paris : 26, rue Réaumur, Paris 3° - Tél. 272-74-07

En vente exclusive chez les horlogers-bijoutiers

IA MOTO DU SIÈCLE 500 KAWA mach III



América Junior



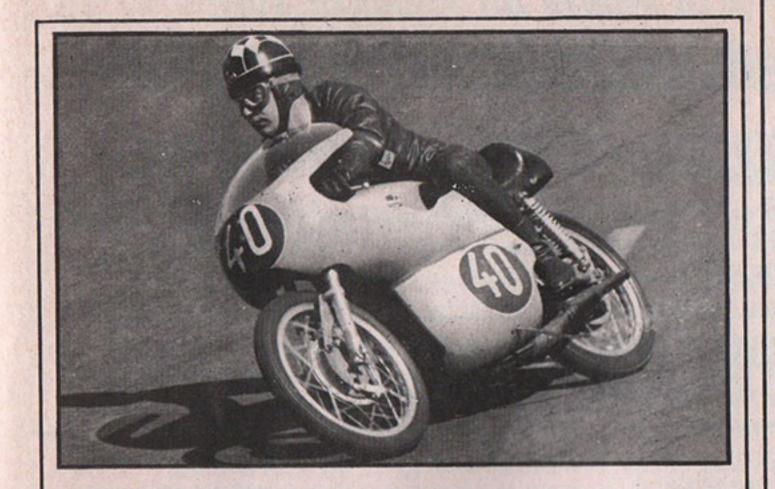
Modèle luxueux à petites roues (300 × 12). Cadre poutre tubulaire. Suspension intégrale amortie hydrauliquement. Freins © 105 mm. Réservoir 11 l. Guidon style U.S.A. Pare-jambes. Repose-pieds repliables. Frein AR au pied. Clignotants. Moteur 49 cm Franco-Morini 3 M/SS à culasse Turbo. 4,5 ch. à 7.500 tr/mn. 3 vitesses commandées par poignée tournante gauche. Carburateur Dell' Orto.



PBONNET 78 AV. DU GENERAL LECLERC 92.BOULOGNE.BILLANCOURT 825,47.11.

LE MEILLEUR SERVICE DE PIÈCES DÉTACHÉES. LE MEILLEUR SERVICE TECHNIQUE SOUS LA DIRECTION DE JACQUES ROCA.

CATALOGUE CONTRE 0.50 F



en competition, a la ville...

il s'equipe, il s'habille... Callante il s'equipe, il s'

La plus prestigieuse GAMME 4 temps



HONDA

Eric OFFENSTADT les a sélectionnés pour vous

Sur la N 7 à 5 mn de la Porte d'Italie 686 04 40 KAWASAKI

La plus fabuleuse gamme 2 temps

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

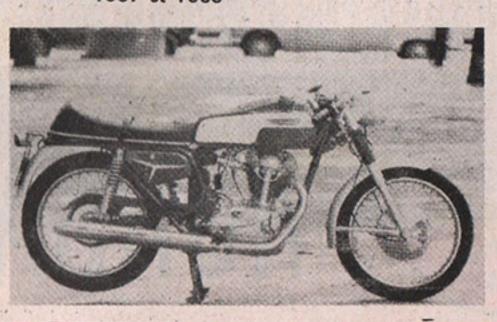


8, RUE DU D' LERAY 95-ARGENTEUIL 961-23-92 et 60-73 AGENT OFFICIEL DUCATI



HONDA

YAMAHA
TRIUMPH



ROBUSTES ÉLÉGANTES SÛRES RAPIDES ÉCONOMIQUES



De 125 cm³ 450 cm³ TOURISME SPORT

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

PETITES ANNONCES champion

Prix de la ligne (TVA comprise)

Nombre de signes (ou espaces) par ligne

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

> PETITES ANNONCES COUPLÉES SPORT-AUTO **CHAMPION** Prix de la ligne par

> > **AUTOS**

revue (T.T.C.) : 6,17 F

Part Vd PORSCHE 212 911 S - 1970 6500 Km coul Orange sanguine TOUTES OPTIONS USINE glaces Katacolor Int. cuir - toit ouvrant électrique, essuie glace arrière, radio ceinture - électrique siège baquet etc.. Ecrire à Champion ss no 5201 qui tr.

Cause double emploi, Particulier vend OPEL GT 1900 Mai 1969. Etat impeccable Prix ar- Cause double emploi Vendons BRIAT BRO. 04.30. et 13.30 Facilités de crédit

Vds R8 G Bon état Acces. Px 11 000 F. Tél. : 202-36-08.

Cause double emploi Vds Spider Sonora-Mean dédouané en kit neuf Faire Offre h des repas 91-69-53 (73) 63-CLER- Vds PYGMEE FF prête saison GALA 31 - CASTANET Tél MONT-FD.

ALPINE 1300S EX-USINE 1968 A vendre FERRARI 275 G T B EXCELLENT ETAT. Mot Migno- 1965 - 60.000 km pneus neufs tet 1969 3000 km. Toutes Options | bleue marine excellent état Compétition Pneus Racing Boi- s'adresser à M. NIEPS 224.43.33 te Rallye 5e courte neuve DE SANDRE 1. Av. Mirabelle

TR3 61 Mot TR4 OD Bn ét. Px à Déb. MAISONNEUVE 32, rue P.-Décamps Toulouse 42-66-20.

Vds PYGMEE F.F. 69 Imp. px à débattre Ecr. DURANTE 123, rue de Reuilly PARIS-12e.

GRAG MT5 Av. ou ss. Mot Bas prix+Pièces dét. R8G ENGLER 462-34-72 Ap. 18 h.

J'achète MORGAN 4 Pl. Gérard 4. Av. de la Trémouille SAINT-

Vends ALPINE 1300 S 1969 10.000 km. Mot. Mignotet Ttes Options Equipée Rallye Tél. 512 à ARLES (13) entre 12 H. et 14 H.

Part Vds MATRA JET 5 S 66 Couleur jaune très bon état jantes + Ailes larges Pneus 165x13 susp. neuve + freins neufs 10.000 F. Robert LASZAK 22, rue Champrenault 95-BEAU-

Vds JAGUAR 2,4 L. RR OD 61 Méc. Impec. BEZAULT A. 5 Imp. du Patis SAINT-LAZARE 72-LE MANS

Vds ALFA ROMEO GTA 1600 Vds Mot. major complet, état 67 Mot à ref. jtes Magnés. Nbx | de marche 200 F. Tél : 964.33.61 acces. 8.000 + Acc. HERME-NAULT D. 7, R. du Cocquet 27-SAINT-MARCEL

gus. Téléphonez pour rendez- ALPINE 1600 S comme neuve vous à 422-17-67 entre 12 H 30 6.000 km ss garantie usine 08 - CHARLEVILLE-MEZIERES | Cherche épave VOLVO 544 bas Tél: 16.24/32.44.75.

> Vds FOURNIER MARCADIER 7, Midi PARIS-6e rue du Capitaine JULIEN-RIL-LEUX 69 - Tél : 23.09.30

70 Parf état Tél : 985.09.21

Vends 1200 S Prix très intéressant Ecrire à B. WERTS Hôtel des Vignes 27-LE MANOIR

MOTOS

250 Aermacchi Ala Verde Car. 1500 F. Cse Mar. TOUCHET 42, R. d'Epinay 92-COLOMBES Ap.

250 BULTACO MATADOR 69 Imp. 4.000 F. GREZES BP 5 LERY (27) Tél. h. Bur (35) 79.03.53

DIVERS

ASSURANCES AUTO. Tarif Mutuelle, Permis récents et jeunes conducteurs. BAL 17.91

ACCESSOIRES

Vds Bloc optique Code et phare iode adaptable sur 24 CT 150 F. Martin F. Ste Borel 66-ST-CYPRIEN PLAGE

Vds transform. BOSSAERT a 2 carb. AMI 6 Pr. int. FUME 10, rue d'Arras 68-COLMAR.

Vds 5 jantes alliage R8G + pneus ou échange carénage réservoir T 500 Suzuki DELU-

prix pour pare-brise, volant, pare-choc, phare, clignot., ventil. Morellet 42, Cherche-

Vds 4 JANTES MAGNESIUM 6 pces PORSCHE 2.500 F. SE-61.81.40.16

GARAGES

CONSTRUCTEURS AMATEURS... LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE

SOLOPLAST, 31, rue des Brieux. St-Egrève-Grenoble

Paris adam : 11, Bd E. Quinet-14e. Tel. 326-68-53

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

NOUS VENDONS 1 EX-USINE

Berlinette BTF, 66-67-68-69 ALPINE GT4, 64-67 ALPINE cab., version 70, 67 R8G. 68-69 FIAT cpé 124, 69 RENAULT 16 TS, 69

ID-DS SPOR

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

204 - 504 **Expéditions tous montages BOSSAERT à 59-Meteren**

Tél. 10

SPORTS ET TOURISME

37, rue des Plantes.

LEC. 52.23

SPÉCIALISTE **SPORT**

de moins de 15 000 F **ALAIN MERCIER**

Montmartre Garage

5, rue Dancourt (18°) MON. 42.93

PRIX SPÉCIAUX POUR LA PROVINCE

BENTLEY S2 1960

MORGAN Cab 67 MERCEDES 230 SL cab., 65 MERCEDES 220 SE 1962 PORSCHE 1600 cpé 62 HONDA S 800 cpé, 67 HONDA S 800 cab., 67 NSU SPORT cpé 65 NSU 1000 TT 66 TVR (mot. MGB 1.800) 67 MATRA 530 verte, 68 TRIUMPH TR 4 63 jaune TRIUMPH TR 4 A 65-66-67 TRIUMPH SPITFIRE 67-65 TRIUMPH HERALD, 63-64-65 TRIUMPH BOND mot. spit. 67 MGB Cab. 65-66-67 MGA-60, Cpé AUSTN 1000 MK 2 70 **AUTIN 1000 MK 2 68** AUSTIN 850, 67 AUSTIN 850 Cam. 62 ALFA ROMEO DUETTO cab. 67 ALFA ROMEO cab., 60 63 et 64 ALFA SS 1300, 61 ALFA GT 1300, 67 FACEL VEGA Cabr. 9 CV 65 OPEL RALLYE 6 CV., 67 PEUGEOT 204, cab., 68 PEUGEOT 404 cab., 62 **JAGUAR 3.8 1. 61** JAGUAR 3,8 1, 65 JAGUAR 3.8 I. S 66 JAGUAR T.E. Cpé, 63 JAGUAR 2,4 1 59 JAGUAR 2,4 | 61 GHIA 1500 GT, 67 ELVA mot. MGB nf., 1960 SABRA cab. 9 CV., 65 **ESTAFETTE CAMPING 62** TAXI Typique Anglais Diesel PIECES DETACHEES OCCASION Pr. JAGUAR et

FACEL. ACHAT TOUTES SPORT

10 000 tours/minute ça passe...et c'est gagné

... Quelques minutes encore de ce maudit circuit et c'est gagné... pourvu que le moulin "tienne" ... à ce régime-là, c'est pas possible... et pourtant...

Et pourtant, dans quelques minutes, une nouvelle victoire va s'inscrire au palmarès de Supershell. Car Supershell tous régimes est le carburant des hautes performances.

Même quand le compte-tours "voit rouge", le moteur respire à fond : l'octane équilibré et la haute volatilité de Supershell tous régimes assurent le meilleur rendement aux mécaniques les plus poussées ... et une santé de Shell à votre voiture de tous les jours.

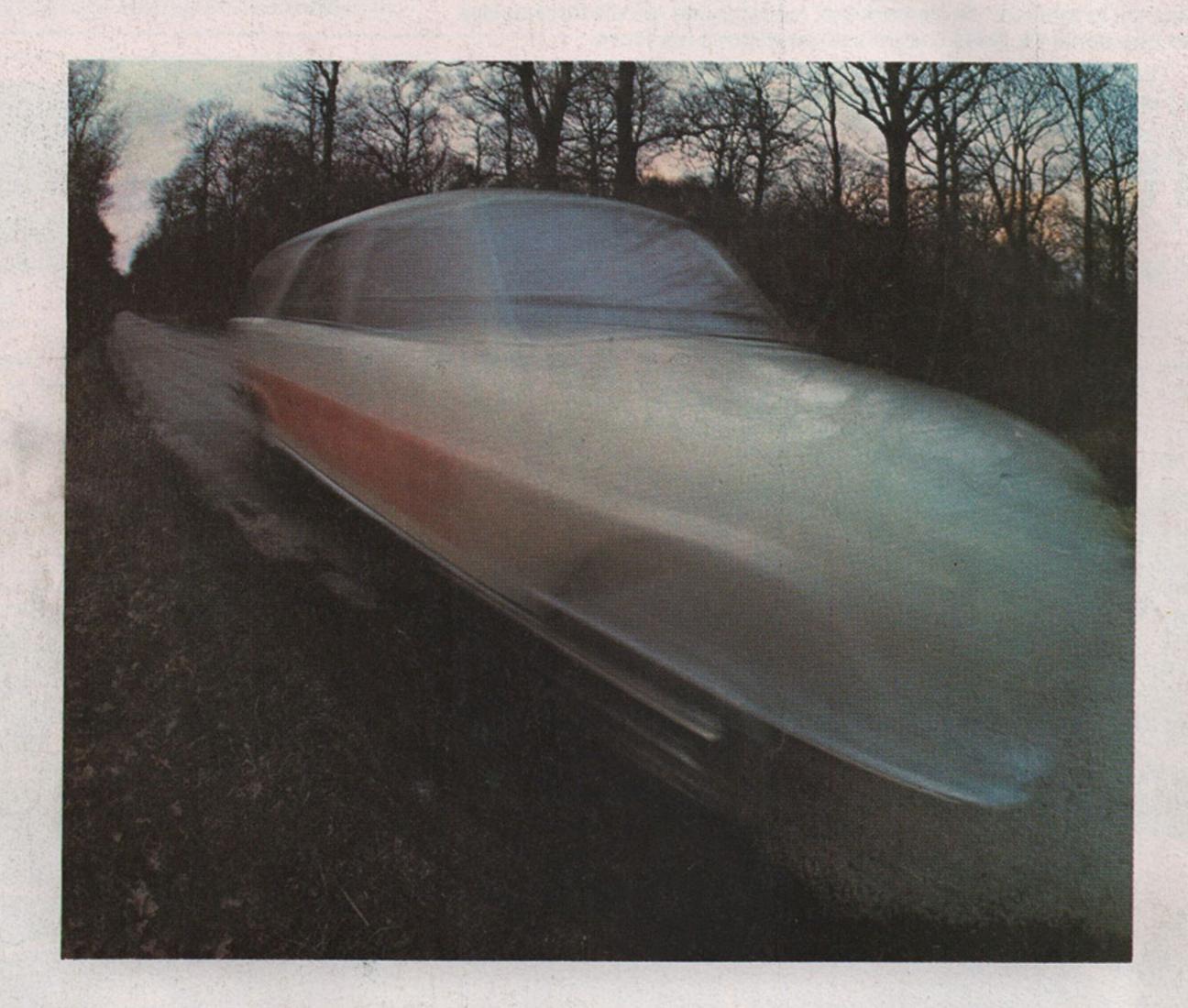
Qu'elle ait 2 ou 12 cylindres sous le capot, que vous la conduisiez "pied au plancher" ou "tout à la douce", faites-lui le plein de Supershell, le carburant des routes et des voitures d'aujourd'hui.

à tous les régimes une santé de Shell



LES DEFIS D'ANTAR:

3327 km sans consommer d'huile!*



Et ça... essayez donc d'en faire autant avec une autre huile!

17 décembre 1969, 2° DEFI ANTAR : rouler pendant plus de 3 000 km sans consommer d'huile, avec une voiture française de série, 50 000 km au compteur.

23 décembre 1969, le constat : trajet réalisé : PARIS-METZ-MUNICH-VIENNE-PRAGUE-NUREMBERG-FRANCFORT-SARREBRUCK-PARIS, soit 3 327 km. Moyenne horaire: 125 km/h. Consommation d'huile = 0.

Une telle expérience démontre les propriétés exceptionnelles de l'huile Antar Molygraphite dont les lubrifiants solides associés (bisulfure de molybdène et graphite) assurent:

- □ réduction des frottements (démarrage),
- ☐ résistance aux fortes pressions (reprises),
- résistance aux plus hautes températures (régimes élevés).

SIGNE PARTICULIER:

quels que soient les efforts demandés au moteur, l'huile Antar Molygraphite ne "brûle" pas, ne "cisaille" pas. Elle conserve intactes toutes ses propriétés.

C'est pourquoi l'huile Antar Molygraphite protège votre moteur, assure votre tranquillité et... ménage votre portefeuille, en évitant toute dépense d'huile entre deux vidanges.

Alors, à la prochaine vidange... choisissez l'huile Antar Molygraphite!

* Epreuve effectuée sous le contrôle de Maître Jaunâtre, huissier à Paris. Tous les constats des performances de l'huile Antar Molygraphite peuvent être consultés au siège Antar, 4, rue Léon-Jost à Paris (17°).

