

champion

Exclusif : essai 1000 Vincent Egli

LE MANS

duel à 400 km/heure



Pepsi "grand prix"



François Cevert
champion de France F 1

C'est le Pepsi-attaque,
le Pepsi-victoire, le Pepsi-relax.
Une grande course,
une grande soif...
Alors, même si votre voiture
est une formule-ville,
faites comme
François Cevert...

PEPSI-COLA
MARQUE DÉPOSÉE



avant de prendre un cola pensez PEPSI

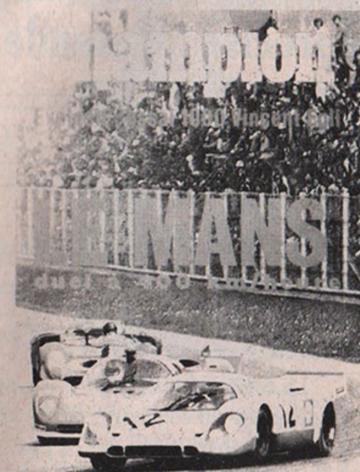
PEPSI et PEPSI-COLA marques déposées - mis en bouteille en France avec l'autorisation de PEPSICO INC., NEW YORK.

Champion

HOMME **N°7**

SOMMAIRE - N° 53 du 15 Mai au 15 Juin 1970

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			9
CHAMPION A LU			11-13
UN TOUR AU MANS EN MATRA 3 LITRES	J.P. Beltoise	Photo-Actualités	16
1 MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski O. de la Garoullaye	D.P.P.I. F. Tainturier	24
LE MANS 1970 : DUEL A 400 A L'HEURE	J. Rosinski	D.P.P.I. - Ph. de Barsey F. Tainturier - E. della Faille	36
LONDRES-MEXICO, LE RALLYE DES MILLIONNAIRES	J. Rausse		59
LES COURSES EN FRANCE	D. Rouge	A. Rouge	64
ESSAI MOTO : 1000 VINCENT-EGLI	C. Lacombe	C. Lacombe	70
CROSS : LES MONDIAUX A PERNES	C. Lacombe	C. Lacombe	80
RAVEL : HISTOIRE D'UNE VICTOIRE	G. Montvalent	G. Montvalent	92-93
CHAMPION ACTUALITÉS			98-99
			102
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	104
ENCART : DAVE SMITH SUR 500 KAWASAKI A DAYTONA		C. Lacombe	56-67



Duel Porsche-Ferrari
au Mans
Photo D.P.P.I.

En Allemagne, en Italie, en France ou en Angleterre on s'y prépare d'ores et déjà. On fignole les bolides qui à près de 400 à l'heure vont s'affronter sur la piste mancelle les 13 et 14 juin. Une fois encore ce sera la lutte entre Porsche et Ferrari, les Alfa Romeo et les Matra ne pouvant, à cause de leur cylindrée trop faible, qu'espérer jouer le rôle d'outsiders. José Rosinski vous présente le plateau avec ses géants et ses petits et vous explique les forces ou faiblesses des différents participants. Il contribuera peut-être ainsi à vous faire gagner au tiercé Uniroyal (voir Champion Actualités). Mais une préparation impeccable peut se trouver anéantie en un instant d'inattention survenu pendant que, sous les roues, se déroule le ruban d'asphalte long de 13,459 km. Jean-Pierre Beltoise, pour vous en montrer la difficulté, vous fait monter à côté de lui dans le cockpit de sa Matra et vous fait boucler un tour de circuit. Lacombe, lui, ne peut pas vous emmener sur la 1000 Vincent Egli qu'il a été essayer en Suisse; c'est une machine de course, bête de race s'il en est, mais il vous fait partager les sensations que lui ont procuré cet « avion à deux roues ». Il était aussi pour vous à Pernes-les-Fontaines pour une manche du Championnat du Monde de Cross où de jeunes pilotes, faisant démonstration d'un talent certain ont réussi à mettre en échec les champions confirmés. Champion est partout là où l'on bouge, partout où l'on vit et comme d'habitude, il vous emmène à 300 à l'heure.

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: Elisabeth 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 2^e trimestre 1970.

Plus vous en savez sur le Minolta SR-T 101, moins il est cher.

Temps d'exposition: 1 seconde à 1/1000^e de seconde.

Le retour du compteur à zéro est automatique.

La cellule CdS est la plus précise du monde.

Tous les réglages se font sans que l'œil quitte le viseur.

Vos vacances racontées par un objectif Rokkor 16 mm.



Fish eye 16 mm F 1/2.8 : le plus ouvert existant pour cette focale.



La compensation automatique du contraste par le système CLC exclusif élimine tous les rayons parasites.



Le viseur du SR-T 101 est particulièrement lumineux.

Toutes les indications utiles y sont lisibles très facilement.

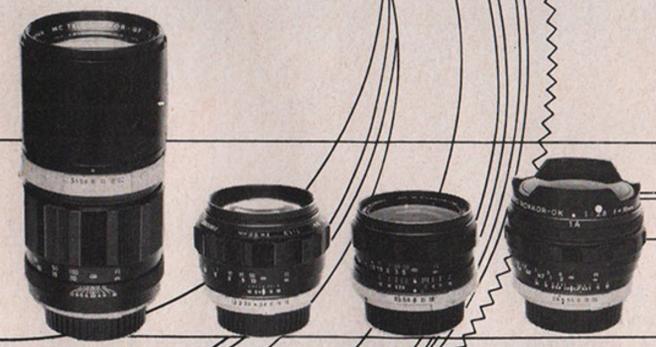
Et tous les réglages peuvent ainsi s'effectuer sans quitter le sujet des yeux.

La macrophotographie.



Le "SR System" comprend 6 systèmes différents de macrophotographie dont deux sont totalement automatiques. Chacun laisse le plein usage de la cellule.

Il y a 32 objectifs Rokkor interchangeables.



Minolta est l'un des 2 seuls fabricants japonais de matériel photographique à fabriquer son propre verre optique.

On peut changer d'objectif en une fraction de seconde.



La monture des objectifs Rokkor est du type batonnette. Le verrouillage et le couplage avec la cellule sont instantanés, et nécessitent le minimum de manipulation.

Photos Ducatez

Le Minolta SR-T 101 est un reflex mono-objectif doté des tout derniers perfectionnements en matière de photographie : cellule ultra-perfectionnée, objectifs interchangeables, etc... Mais le SR-T 101 est surtout un appareil-photo de brio, robuste et précis. Minolta vous le garantit désormais deux ans.

minolta

Pour voir de près, la plupart des caméras portent des lunettes.



En Super 8, tous les spécialistes vous le diront, plus on filme de près, plus on est sûr d'obtenir de belles images.

Malheureusement, la plupart des caméras ne sont pas conçues pour filmer de près : elles ont beau mettre des lunettes, à bout portant, l'image est floue. Elles préfèrent les gadgets, les longs zooms, etc.

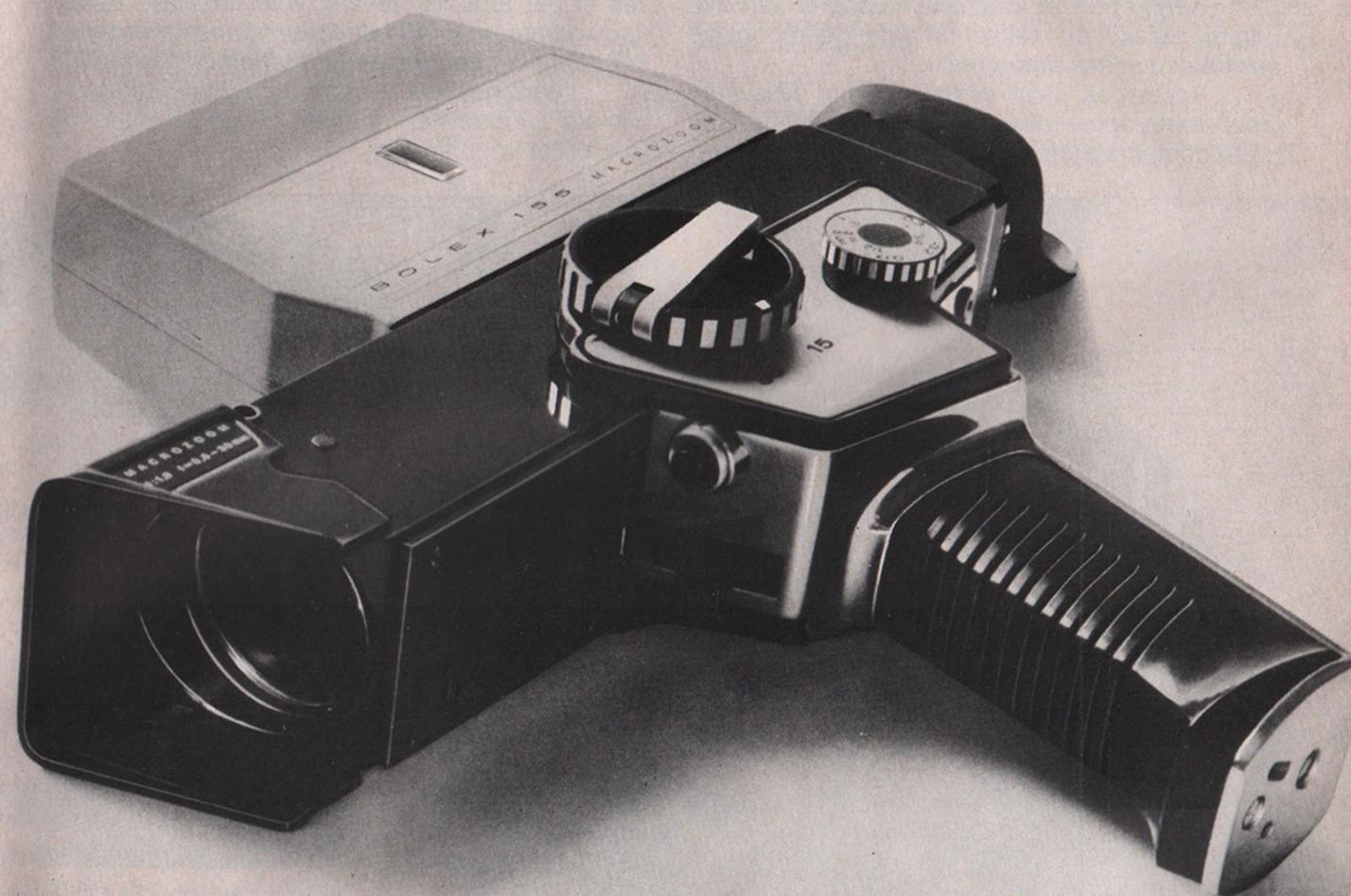
Nous, Chez Paillard, nous n'aimons pas les gadgets. Mais nous sommes des fanatiques de l'image. Nous la voulons exceptionnelle. Nous avons donc mis au point une

optique exceptionnelle (cette fameuse "optique suisse" Paillard que les autres nous envient). C'est le Macrozoom.

Nos caméras Bolex Macrozoom ne comportent pas moins de 28 lentilles et 5 prismes (le Macrozoom possède à lui seul 17 lentilles). Résultat : avec une Bolex Macrozoom, vous pouvez filmer en continu de l'infini à l'infiniment petit sans complément optique. Vous serez toujours sûr d'obtenir une image d'une qualité digne des professionnels.

Et ce n'est pas tout. Les Bolex Macrozoom vous permet-

La Bolex Macrozoom n'en a pas besoin.



tent de réaliser un grand nombre d'effets "spectaculaires".

Voulez-vous les connaître tous ? Demandez-nous la brochure "Effets spéciaux et Macrozoom". Vous serez stupéfait.

Une gamme complète de Bolex Macrozoom automatiques : Bolex 155 - Bolex 7,5

Et un nouveau modèle : la Bolex 160 Macrozoom.

Bon de documentation :

Je désire recevoir, sans engagement de ma part, votre brochure sur toutes les possibilités des caméras Bolex Macrozoom.

NOM _____

PROFESSION _____

ADRESSE _____

**BOLEX
PAILLARD**

H1 7, rue Galvani - Paris 17^e

Voici le pneu Esso.

Un pneu qui réconcilie l'adhérence et la longévité.

Adhérence et longévité : Esso s'était fixé comme objectif de réaliser un pneu qui réconcilie ces deux qualités primordiales.

Après des mois et des mois d'essais en laboratoire, après des milliers de kilomètres sur route, toutes sortes de routes, à toutes les vites-

ses et par tous les temps, voici le pneu Esso ; deux gammes : **E 420 pour allures normales (type SR)**, **E 440 "hautes performances" (type HR)**.

Leurs qualités : très haute adhérence "tous climats", longévité, souplesse, qui garantissent Confort et Sécurité.



Les pneus Esso sont du type à **carcasse radiale et ceinture métallique**, et bénéficient des plus récents progrès techniques.



Venez les voir, c'est facile, ils sont sur votre route : dans les stations-service Esso.



ESSO SHOP Du mouchoir en papier à la batterie, une "foultitude" de choses pour vous, votre famille, votre voiture...



Tout pour vous rendre la "Route Heureuse"



Didier Goubiou de 01 - Oyonnax aimerait savoir si l'on peut faire du trial en compétition avec un cyclo 49,9cc avant l'âge de seize ans.

Avant seize ans, on peut s'aligner au départ d'épreuves de trial avec un moins de 50cc si l'on est détenteur d'une licence cadet obtensible sans difficulté avec l'autorisation des parents et un certificat médical. Vous pouvez en faire la demande à la Fédération Française de Motocyclisme par l'intermédiaire du club auquel vous êtes affilié. A titre d'exemple, Charles Couard, Champion de France national l'an dernier, commença à courir avec un 50cc Peugeot et actuellement encore Eric Leroy sur un 50cc Zundapp remporte régulièrement sa catégorie alors qu'il n'a pas quinze ans.

Marc Figuière de 34 - Montpellier voudrait qu'on lui indique où il peut se procurer des photographies de cascades extraites de films tels « L'Or se Barre » dont nous avons parlé dans notre numéro 49.

Vous devriez trouver votre bonheur en vous adressant aux sociétés de films produisant ou distribuant ceux qui vous intéressent. Pour « L'Or se Barre », adressez-vous aux Films Paramount, 1, rue Meyerber, Paris 9^e.

Pascal Vinel de 68 - Lapoutrie est possesseur d'une vieille 125cc Terrot qu'il voudrait essayer de transformer en machine de cross, et il nous demande des conseils.

Une 125cc Terrot des années 50 n'était pas une machine des plus solides et elle n'était absolument pas conçue pour le tout-terrain, aussi risquez-vous

d'avoir quelques problèmes... Néanmoins, si vous tenez à votre projet de modifications, commencez par retirer tout poids superflu en supprimant l'appareillage électrique, le tand-sad, et tout ce qui ne vous servira plus. Changez si vous le pouvez votre réservoir et vos garde-boue pour des pièces plus légères. Montez une grande couronne à l'arrière (60 dents environ), une roue de 21 à l'avant... mais ne vous obstinez pas sur votre Terrot, cela vous coûtera beaucoup d'argent pour bien peu de satisfaction, le cadre, la fourche et toutes les parties mécaniques n'étant vraiment pas adaptées, ni adaptables. Essayez plutôt de vous trouver une 175cc Motobécane à cadre oscillant Z.56 ou Z.57 qui est, elle, très aisément transformable ainsi que nous vous l'avions expliqué dans notre numéro 32.

Jean-Louis Morel-Leclercq de Paris XI^e a entendu dire que les Rolls-Royce d'occasion étaient toutes rachetées par la maison mère.

Mais, il s'agit là d'un canular. La firme de Crewe ne rachète pas tous les modèles qui sortent de chez elle, et c'est fort heureux pour les nombreux amateurs qui recherchent les Rolls-Royce d'occasion.

B. Lespagnandelle de 91 - Savigny-sur-Orge voudrait savoir comment sont attribués les points du Championnat du Monde des Conducteurs.

Ils le sont suivant un barème très simple depuis longtemps utilisé. Les six premiers marquent des points, le premier neuf, le second six, le troisième quatre, le quatrième trois, le cinquième deux et le sixième un.

Alain Contet de 39 - Saint-

Amour cherche à se procurer l'« Harley Davidson Police Bike » que nous avons présentée dans la rubrique Modélisme de notre numéro 50, et il ne peut la trouver dans sa région.

Vous pourrez vous la procurer en vous adressant aux Établissements Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris-1^{er}. C'est à ce magasin que nous nous procurons toutes les maquettes que nous vous présentons dans notre rubrique Modélisme.

Jacques Pascal de 84 - Avignon nous demande des précisions sur certains coureurs réputés ayant gagné certaines épreuves importantes avant-guerre.

Albert Divo courut principalement sur des Talbot et des Bugatti, et il remporta deux fois la Targa Florio pour la marque de Molsheim en 1928 et 29. « Sablpa » était le pseudonyme de Louis Charavel, pilote marseillais qui courait sur Bugatti et qui remporta le Grand Prix d'Italie en 1926. Sénéchal était lui aussi français et ces deux pilotes étaient contemporains. Robert Sénéchal gagna, lui, le Grand Prix d'Angleterre à Brooklands en 1926 sur Delage. Par contre, le baron Emmanuel de Grafenried, qu'on surnommait familièrement « Toulou », était suisse. Grafenried conduisit surtout des Maserati et c'est au volant d'une de ces voitures qu'il devait remporter en 1949 le Grand Prix d'Angleterre. Quant au « Williams » qui gagna les Grands Prix de France 1928 et 1929, il s'agissait d'un personnage hors du commun. Le capitaine Williams Grover, anglais vivant en France, courait sous son seul prénom, et était considéré comme l'un des meilleurs pilotes de Bugatti. Il fut pendant la guerre l'un des piliers de la Résistance, fut arrêté, déporté, et devait mourir en captivité.

Christian Frichement de 57 - Sarrebourg cherche vainement à se procurer un livre sur le gonflage des moteurs, et il voudrait que nous lui conseillions un titre.

« Tunning for Speed and for Economy » de Philip Smith édité chez Foulis est un livre anglais qui devrait vous satisfaire pleinement. Il est en vente au prix de 30 Francs aux Éditions Pratiques Automobiles 83 rue de Rennes, Paris-6^e.

Alain Plavan de 13 - Aubagne aimerait avoir quelques détails sur la 350cc Horex de 1956.

Horex est une marque allemande aujourd'hui disparue. Mais, néanmoins, subsiste un spécialiste de ces machines qui connurent un certain succès dans les années 50. Il s'agit de Marcel Beauvais qui dirige un magasin de motos sis 11 rue Emile Level à Paris 17^e. Vous pouvez vous adresser à lui pour obtenir tous les renseignements désirés sur cette moto qui était animée par un monocylindre développant 34 CV environ placé dans un cadre double berceau, le tout se propulsant à près de 120 à l'heure en pointe.

Didier Lefebvre de 59 - Croix aimerait sans pour cela se servir d'élargisseurs de voie ni de jantes en alliage, pouvoir augmenter les voies avant et arrière de son R8 qu'il trouve trop étroites.

Si vous ne voulez recourir à aucune des solutions habituellement employées énumérées ci-dessus, il ne vous reste à notre connaissance qu'une alternative : celle de faire élargir vos jantes d'origine par un établissement spécialisé comme les Établissements Gotti, 57 rue d'Avron à Paris-20^e.

Henri Laforgue de 65 - Tarbes, Jean-Paul Poulain de 18 - Vierzon, Olivier Muesin de Paris sont parmi les lecteurs qui ne sont pas arrivés à se procurer « La Mécanique et le Calcul du Châssis des Véhicules » de S.G. Zaderenko que nous vous avions présentés dans la rubrique Champion à Lu de notre numéro 51.

Tous pourront trouver cet ouvrage assez confidentiel aux Éditions Pratiques Automobiles, 83 rue de Rennes, Paris 6^e où nous nous procurons les livres que nous vous présentons mensuellement.

Jacques Lombard de 64 - Bayonne est passionné de modélisme et il nous demande ce que les marques Solido et Heller ont en projet.

Chez Solido, il faudra attendre juin pour avoir droit à des nouveautés de taille comme la Ferrari 312P ou la Volkswagen-Porsche 914, juillet pour une Matra 650, une Mercedes C111 et une Alpine 1300, tandis qu'en novembre est prévue une Ferrari 512S. Chez Heller, il est également prévu quelques voitures qui devraient beaucoup plaire à la majorité d'entre nous. Nous verrons ainsi apparaître en cours d'année la Matra 650, la Porsche 917, la McLaren M7A et la Lotus 49B de F1. De quoi se réjouir, vraiment...



103 chevaux «y'a du monde»

La Renault 8 Gordini est un petit bolide puissant (103 chevaux à 6 750 tours/minute), rapide (175 km/h chrono), nerveux (de 0 à 100 en moins de 12 secondes) et sûr (freins à disques assistés et phares à iode).

Mais c'est aussi une grand-tourisme dont l'aménagement intérieur n'a rien à envier aux routières les plus confortables.

Essayez-la, vous qui aimez vraiment l'automobile...

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES -

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

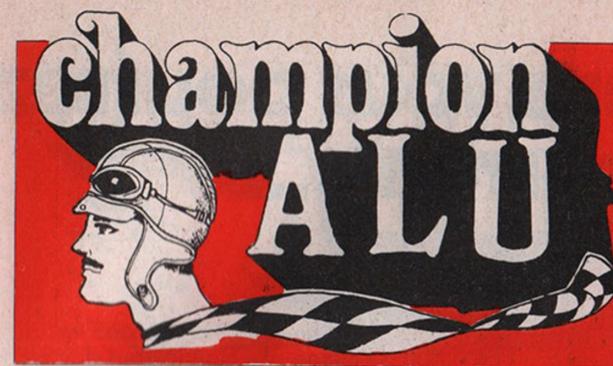
vaux SAE (nouv. norme). Couple à 5000 tr/mn en m/kg : 11,9 SAE (nouv. norme)/Boîte de vitesse : 5 rapports tous synchronisés/Suspension à 4 roues indépendantes : ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques (2 à l'avant et 4 à l'arrière)/Freins : à disque sur les 4 roues/servo-

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

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

RENAULT 8 GORDINI

PUBLICIS LE 69



LES BALADINS DU CIEL
par Robert Roux
Éditions France-Empire

En fermant le dernier livre de Robert Roux, on ne peut s'empêcher de penser qu'avec la foi que l'auteur a en l'aviation et la manière dont il arrive à en parler, il ferait voler un fer à repasser. Nous autres terriens, à l'époque de la conquête de l'espace, on a une bien faible idée de l'atmosphère ou de l'ambiance si particulières qui règnent lors des meetings aériens à moins de les avoir vécus, du bon côté de la barrière et non pas en « rempants ». Or, avec « Les Baladins du Ciel », on rentre dans le cercle, on s'approche des as de la voltige, des pilotes ou parachutistes champions, de ces hommes au caractère si particulier nuancé de farouche volonté et de passion peu commune pour l'appel de l'air. En lisant ces pages, on a envie de voler, de chercher comme d'autres l'ont fait à se mesurer aux éléments aux commandes d'un « petit taxi ». On a envie de subitement devenir ce que sont devenus ces hommes vivant intensément à force d'efforts de science et de technique. Voilà un livre que devraient dévorer les lecteurs que l'aviation intéresse ou ceux qui cherchent une ouverture sur un sport merveilleux. Prix : 19 Francs.

LIFE AT THE LIMIT
by Graham Hill
William Kimber

Si, lorsque l'on parle on comprend plus ou moins bien l'anglais, il arrive d'hésiter d'acheter un livre venant d'outre Manche, celui-ci devrait obtenir déjà un franc succès de par la signature de l'auteur, qui est ni

plus ni moins Graham Hill, deux fois champion du Monde, en 1962 et 1968. Succès mérité puisque « Life at the Limit » est un livre attachant au cours duquel on voit vivre Graham du 15 février 1929 à quelques quarante ans plus tard. On sait ainsi qu'un jour de 1954, il décida de s'inscrire au chômage dans un bureau de placement local en tant que... coureur automobile. Il touchait ainsi une indemnité lui permettant de vivre tout en s'occupant de la préparation de voitures ce qui lui apportait plus de connaissances que de monnaie sonnante et trébuchante. Quatre ans après sa mise au chômage il était engagé dans le « Lotus GP team ». La voie vers la gloire lui était ouverte. Ce livre bourré d'anecdotes de toutes sortes est écrit avec une pointe d'humour teinté de vivacité et se lit vite, presque comme un roman. Cette autobiographie voit le champion faire aussi bien d'astucieux commentaires sur les vies anglaises ou américaines, la politique ou les automobiles, et lui fait dire que le sens de l'humour est l'une des qualités premières de l'homme. Ce sens de l'humour et ce flegme qui, avec son talent, lui ont valu une grande popularité. Prix : 36 Francs.

LE MOTEUR AUTOMOBILE
par H. M. Chollet
Bibliothèque Marabout

« Pour bien conduire une voiture, en tirer le meilleur rendement, la ménager, économiser l'huile et l'essence, il faut vivre au rythme de son moteur. » C'est du moins ce que certifie la jaquette de ce Marabout. Et si vous savez « comment ça tourne », vous pourrez déceler vous-même les motifs d'une panne idiote, discuter en connaissance de cause avec votre garagiste, ou vous charger vous-même de l'entretien ou la réparation

de votre voiture. Grâce à ce guide, vous pourrez devenir aussi expérimenté qu'un mécanicien et les problèmes de distribution, graissage, refroidissement, carburateur, injection, alimentation ou allumage de tous les types de moteurs montés sur des véhicules automobiles n'auront plus de secrets pour vous. Tout cela pour 7,40 francs. Avouez que la science à ce prix là, c'est donné.

CONQUÊTE DE LA VITESSE
Les courses d'Automobiles de 1895 à 1900
par Jean-Marie Lelièvre et
Jean Robert Dulier
Éditions Paul Coutu

Au début du siècle dernier, on se déplaçait en voiture attelée. C'était le moyen de locomotion classique. Puis apparurent les véhicules à vapeur qui atteignaient même le soixante à l'heure en 1881. C'est dans ces mêmes années que la bicyclette allait gagner ses galons de vedette et devenir on ne peut plus populaire. Et ce furent les voitures à pétrole, les débuts de l'automobile. Naturellement on ne tarda pas à parler compétition, puis à entrer dans le vif du sujet en organisant différentes épreuves. Les premiers moteurs étaient petits, peu puissants, mais pour espérer gagner, il fallait mieux faire et dès Paris-Bordeaux-Paris la puissance voisinaït quatre chevaux et demi. Et l'automobile allait progresser. C'est dans ce contexte-ci qu'on suit les auteurs de ce livre qui retracent l'histoire des premières grandes courses qui eurent lieu à la fin du siècle dernier. On y voit la puissance des moteurs passer progressivement de 4 à 24 chevaux et le niveau des vitesses sur route s'élever de 25 à 50 km heure. Comment et pourquoi? C'est ce que vous saurez en achetant cette « Conquête de la Vitesse » (le titre est parfaitement choisi).



Graham Hill



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.

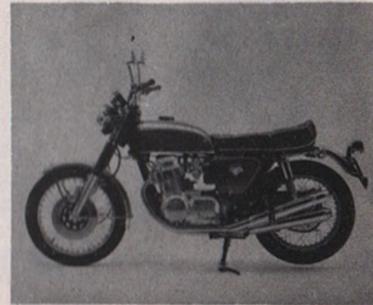
Les 4 carburateurs, les 4 cylindres, l'arbre à cames en tête, le régime du 4-temps Honda font que Honda a pris depuis 1961 en Europe une avance que la marque a conservée. (Songeons aux 5 vitesses.)

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 vu!

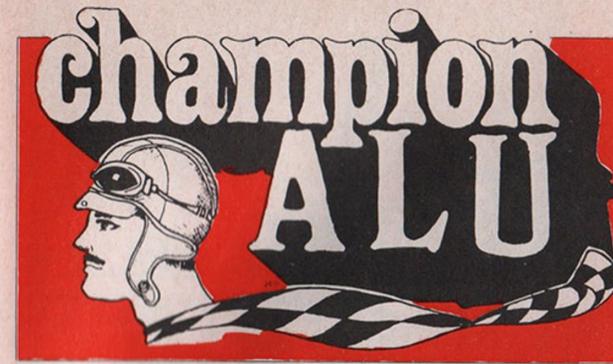
Pour mémoire : le Daily Mirror titrait en 1961, à la suite de la victoire totale de Honda au Circuit de l'Île de Man : "Et si nous imitions les Japonais?" Sans commentaire...



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

HONDA 
pour ceux qui savent

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

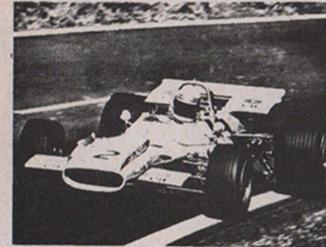


AUTOCOURSE 1969-70

C'est en quelque sorte la réplique en langue anglaise de « l'Année Automobile ». En quelque sorte, car Autocourse ne traite absolument que de sport automobile, tandis que l'album suisse a une ouverture plus large quoique essentiellement axée elle aussi sur la compétition. La part du roi revient bien entendu à la Formule 1, discipline reine. Plus de la moitié des pages y est consacrée, une partie pour la présentation des différentes écuries, une autre pour une galerie des meilleurs pilotes (le choix en est du reste discutable), la plus importante étant bien entendue consacrée aux différentes épreuves comptant pour le Championnat.

AUTOCOURSE

Grands Prix • Sports Car Races • Rallyes • 1969-70 edition



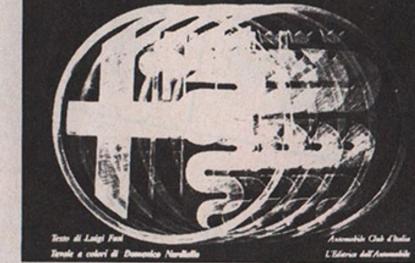
Chaque Grand Prix est disséqué par le menu : la liste des engagements est fournie, les temps de toutes les séries d'essais transcrits, le plan du circuit dessiné, le tour par tour fait, les causes d'abandon énumérées, la grille de départ donnée, sans compter les résultats complets. Tout y est vraiment. Et comme les courses de sport-protos, les épreuves Tasmanes et Canam, Indianapolis et la Formule 5000, les rallyes sont eux aussi traités, on peut affirmer qu'Autocourse porte bien son nom... Encore que la F3 et la F2 n'y aient trouvé place. Prix 50 francs.

LE GRANDI ALFA-ROMÉO

Testo di Luigi Fussi
Tavole a colori di Domenico Nardiello
L'Editrice dell'Automobile

De la même collection que « Le Grandi Fiat » présenté le mois dernier, « Le Grandi Alfa Roméo » ressemble points par points au précédent. On trouve dans ce nouvel et magnifique ouvrage des éclatés, des plans cotés, des documents d'époque rarissimes et

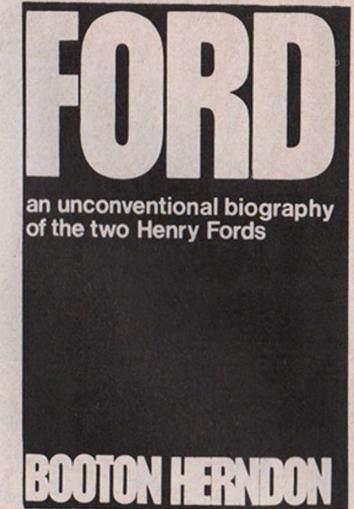
Le Grandi Alfa Romeo



inédits pour illuminer une présentation des plus beaux modèles de la marque au trèfle à quatre feuilles. Bien sûr, 150 francs peut paraître cher pour un livre mais... Trente-deux bolides rivalisant de beauté ou de prestige aux yeux de tout amoureux de l'automobile sont là couchés en cent-cinquante pages livrant tout d'eux-même du bouchon de radiateur à l'écreru de fixation de la roue de secours. C'est tout Alfa-Roméo que nous servent sur un plateau (en nous sélectionnant le meilleur) Luigi Fussi pour le texte et Domenico Nardiello pour les aquarelles (très réussies). Aucune faille à trouver dans ce livre sérieux fait par des gens compétents. La seule chose que j'ai regretté, c'est de ne point trouver parmi les photos du modèle GTZ la voiture de Jean Rolland qui fut l'un des fanatiques d'Alfa les plus inconditionnels.

FORD
an unconventional biography
of the two Henry Ford
by Booton Herndon
Cassell

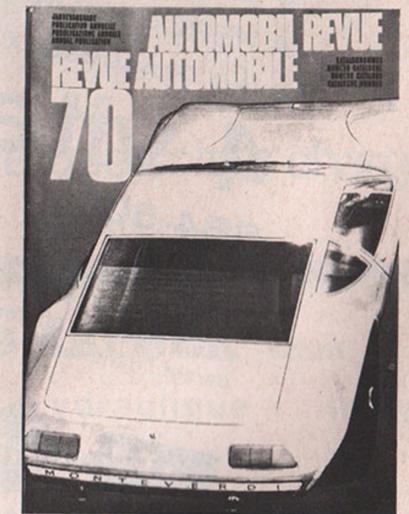
Dans les premières années du siècle, un jeune mécanicien du nom d'Henry Ford fonda une petite entreprise de construction automobile. En 1908, il sortait le modèle T. En 1910, 21000 Ford avaient vu le jour et commençaient à sillonner les routes rendant le nom familier. Et la petite entreprise du début du siècle prospéra rapidement. Cependant les conditions économiques et les méthodes de gestion du vieil Henry Ford allait faire perdre à la firme en 1945 des sommes astronomiques. Et puis, et puis, Ford est devenu le géant qu'il est aujourd'hui. Des hommes sont venus, ont travaillé pour ce qui allait devenir un empire industriel, Henry Ford II lui-même. « Ford », une drôle d'histoire racontée en anglais par Booton Herndon pour le plaisir de tous ceux qui peuvent être intéressés par la réussite que savent forger quelques personnalités hors commun. Domage tout de même que ce livre très inté-



ressant et fourmillant de détails soit vendu 60 francs, ce qui le mettra hors de portée de bien des bourses.

REVUE AUTOMOBILE SUISSE 1970

Le numéro catalogue de la revue automobile suisse vient d'arriver en France. Au prix de 30 francs, vous pourrez ainsi tout savoir sur les caractéristiques de toutes les voitures mondialement produites. Bien sûr, vous trouverez chez le concessionnaire du coin l'emplacement de la 4L ou la vitesse de pointe de la 404, mais essayez donc de trouver dans votre ville un spécialiste qui vous donnera le poids de la Daurian ou la puissance au litre de la Peykan. C'est une bible que la Revue Automobile Suisse 1970, une



bible modifiée chaque année, toutes les transformations des modèles y étant soigneusement notifiées : on peut ainsi suivre l'évolution des marques. Cet énorme catalogue de plus de cinq cents pages se doit de venir enrichir la bibliothèque du professionnel comme celle de l'amateur passionné ou tout simplement désireux d'en savoir plus.

* Tous ces livres et bien d'autres encore sont en vente aux Editions Pratiques Automobiles : 83, rue de Rennes, Paris-6^e



bricolez comme un dieu !

robustesse
d'un matériel
industriel
au service du
particulier

percussion
à mécanisme
incorporé

accouplement
instantané
des accessoires
adaptables

puissance
réelle assurant
les travaux
les plus rudes

AEG

HEIMWERKER

**vous fera faire
des miracles**

7 perceuses électriques dont 5
A PERCUSSION INCORPORÉE
avec **2 nouveaux modèles**

4 vitesses
SB4-500 SB4-350

et tous les accessoires instantanément adaptables
sur tous les modèles pour : scier, raboter, poncer,
lustrer, tourner, affûter, ébarber, tronçonner,
percer "dans les coins", tailler les haies, etc.

AEG



EN VENTE : QUINCAILLIERS,
GRANDS MAGASINS, ou à défaut,
consultez

AEG TELEFUNKEN FRANCE
Département Matériel Electrique de Série
37, Av. Pierre-1^{er}-de-Serbie
PARIS 8^e

Tél. 369.88.48 & 225.92.26



GMP 8616



...sûr de s'arrêter quelle que soit la charge

IGOL BLOCK FLUID N° 519
BREVETÉ
Liquide **H**ydraulique de **S**ynthèse
UNIVERSEL

Se mélange à tous autres liquides de même type
répondant aux normes :
HD, SAE 70 R1, SAE 70 R3, SAE J 1703, LHS 2
Convient pour tous circuits de freinage et asser-
vissements hydrauliques.

à ne pas mélanger avec un liquide minéral.

IGOL OILBLOCK BREVETÉ
Liquide **H**ydraulique **M**inéral
(couleur verte)

Pour systèmes de freinage et de suspension de
tous véhicules tourisme et poids lourds dont les
circuits sont peints en vert.

à ne pas mélanger avec un liquide de synthèse.



PRODUCTION **IGOL-FRANCE**

130, Boulevard Péreire
Tél. 754-90-98

PARIS 17^e

UN TOUR AU MANS

en
Matra
3 litres
par J.-Pierre Beltoise

A l'occasion des 24 heures, nous avons pensé que vous aimeriez savoir comment un grand pilote, au volant d'un des plus rapides prototypes en piste, négocie un tour du circuit du Mans : zones de freinage, rapports, vitesses, impressions. Jean-Pierre Beltoise décrit ici tout ce qu'il fait et ce qu'il voit au volant de sa Matra.

Il n'y a pas de circuit au monde dont la réputation soit plus fameuse que celui du Mans : il bénéficie d'une telle publicité auprès du grand public que, dans l'esprit de bien des gens, la course automobile, c'est Le Mans. En fait, sur le plan du pilotage, cette renommée est bien surfaite, car le circuit des 24 Heures est assurément l'un des plus faciles que je connaisse, et l'un des moins sélectifs. Il comporte en effet tant de lignes droites par rapport aux virages, que la sélection qui s'opère au fil des heures est bien davantage le fait de la résistance des voitures que celui de l'adresse des pilotes. Laquelle, sur la plupart des autres circuits, joue au contraire le premier rôle.

Ceci dit, il est incontestable que la notoriété des 24 Heures du Mans est méritée, parce que cette épreuve consacre véritablement chaque année la meilleure voiture d'endurance du monde, celle qui est capable d'avalier le plus de kilomètres pendant vingt quatre heures. Mais il n'est pas niable non plus, en raison du peu de sélectivité du circuit, que cette course n'est pas automatiquement remportée par les meilleurs pilotes, et d'ailleurs, de nombreux vainqueurs des 24 Heures n'ont jamais pu dépasser le stade du Mans dans leur palmarès, les autres circuits sur lesquels sont disputés les grands classiques comprenant des obstacles et proposant des difficultés autrement difficiles à résoudre... On se demande souvent pourquoi très peu parmi les grands pilotes professionnels s'aventurent au Mans. C'est qu'en

raison de la configuration du circuit, de la course de nuit, quelquefois dans des conditions atmosphériques difficiles, et du mélange sur la piste de grosses voitures de course très rapides et de petites GT lentes, souvent conduites par des pilotes inexpérimentés, cette épreuve est considérée comme dangereuse. Or, les grands pros veulent bien prendre des risques, mais à condition qu'ils soient rémunérateurs. C'est actuellement loin d'être le cas, alors... Si un jour, comme aux six jours cyclistes par exemple, un système de primes spectaculaires étaient établi, qui viendrait récompenser les pilotes passant en tête au premier tour, puis au dixième, à la première heure, au quart et à la mi-course, etc... Cette suggestion, je crois, amènerait les grandes vedettes à reconsidérer leur position. Quant à la sécurité et à la sélectivité du circuit, je crois le Président Lelièvre qui a promis qu'un jour, les lignes droites seront remplacées par des enchaînements de courbes et de virages difficiles comme les S du Tertre Rouge ou Maison Blanche : alors, les 24 Heures du Mans deviendront une épreuve sportive vraiment complète avec la participation des plus grands pilotes du moment. Mais puisque le hasard en partie a voulu que les deux dernières éditions des 24 Heures aient été gagnées par de très grands pilotes comme Pedro Rodriguez, Lucien Bianchi, Jacky Ickx et Jackie Oliver, espérons que malgré la platitude du plateau sur ce plan, il en sera de même cette année.

Quoiqu'il en soit, si conduire un prototype actuel sur le circuit du Mans n'a rien de comparable avec le pilotage du même engin sur le circuit de Charade à Clermont-Ferrand, ce n'est malgré tout pas un jeu de petit garçon. Les difficultés sont simplement trop clairsemées pour un réel grand spectacle sportif. Voilà donc ce qui se passe à partir du moment où l'on sort de la chicane Ford à 130 km/h environ.

A 130 km/h ? Mais m'objectez-vous, les chronométrages électriques disent que l'on négocie la chicane à 90-100 environ. C'est vrai, mais la voiture de course accélère tellement fort (20'' au kilomètre départ arrêté environ pour un proto 3 litres, et 18''5 environ pour une 5 litres), et possède une telle adhérence que la vitesse en sortie de virage n'est déjà plus du tout la même qu'à l'entrée. Donc, vous sortez en seconde à environ 130-140 km/h de la chicane, et vous attaquez l'accélération de la ligne droite des stands qui mène à la courbe Dunlop. A chaque passage, vous avez le temps de bien distinguer ce qui se passe dans votre stand et de reconnaître au moins cinq ou six personnes de l'équipe — pour ma part, le fait qu'ils portent tous des blousons Elf aux couleurs de la marque facilite, il est vrai le repérage — Mais enfin, voilà bien une preuve de la facilité du circuit, car c'est le seul à ma connaissance où l'on a le temps de se permettre une telle relaxation... Avec la tenue de route des voitures actuelles, il est indispensable, si vous voulez faire un temps correct, de prendre la courbe Dunlop, « le pied dedans », c'est-à-dire accélérateur ouvert absolument à fond sans jamais rendre de la puissance. A titre indicatif, dans ces conditions, vous sortez de la courbe en décollant légèrement sur les deux bosses du sommet, à 250-260 km/h en quatrième à fond.

Il est important de choisir une quatrième assez longue pour atteindre sur ce rapport les virages du Tertre Rouge, car cela évite une délicate manœuvre de changement de vitesse juste avant les deux bosses. Celles-ci réclament une grande attention, car il faut absolument les sauter bien en ligne, vous comprenez pourquoi. Le seul danger de la courbe Dunlop réside dans le fait que la fascine intérieure limite la visibilité, et que comme la voiture y passe tout de même en légère dérive continue, donc déjà en glissade des quatre roues, si elle est bien réglée et équilibrée, un obstacle imprévu comme une voiture roulant au ralenti, même bien à droite, présente un réel caractère de péril, surtout si c'est un peloton de deux ou trois voitures qui se présente.

Pour négocier les S du Tertre Rouge à 160 km/h environ, je freine à peu près à 150 mètres de ceux-ci. Toujours pour éviter une manœuvre de la boîte de vitesse, ce qui d'une part fatiguerait la transmission et d'autre part demanderait une concentration supplémentaire, je préfère les négocier

en troisième, bien que la seconde donne une meilleure accélération à la sortie. J'aime bien ces S, car justement, leur sortie est un virage à droite qui s'ouvre, donc pour lequel il faut anticiper, c'est-à-dire rentrer un peu plus vite que vous en avez envie et laisser la voiture glisser longtemps en dérapage, loin à l'extérieur.

Dans la très courte ligne droite qui suit, on monte à fond la troisième et il faut freiner le plus tard possible pour négocier en seconde, à 140 environ, le virage du Tertre Rouge. J'aime beaucoup cette série de virages dits « du Tertre Rouge », qui demande beaucoup de concentration et dans laquelle un bon pilote peut gagner quelques fractions de secondes en attaquant bien. La seule gêne réelle concerne tous les feux et lumières qui, la nuit, dansent dans l'enceinte des spectateurs, et fatiguent énormément les yeux.

C'est ensuite que commence l'ennui... ou la peur, dans la ligne droite des Hunaudières. Pourquoi ? Parce que dans le premier cas vous avez une bonne voiture, bien robuste, bien équilibrée, bien au point, équipée de bons pneus et le temps est sec, avec une bonne visibilité. Alors là pas de problèmes, juste l'attention suffisante que réclame un déplacement de l'ordre de 80 mètres à la seconde. Ce n'est certes pas tout à fait l'ennui, mais c'est une détente et, ce qui est grave, c'est que toute la difficulté du pilotage sportif est abolie sur ce segment qui représente à lui seul plus du tiers du circuit.

Dans le second cas, vous n'avez pas une voiture sûre, ou bien il pleut, ou bien il y a du brouillard, enfin, quelque chose ne va pas. Et alors là, s'il n'y a pas à déployer davantage de virtuosité, par contre il faut une sacrée dose de courage, même d'inconscience...

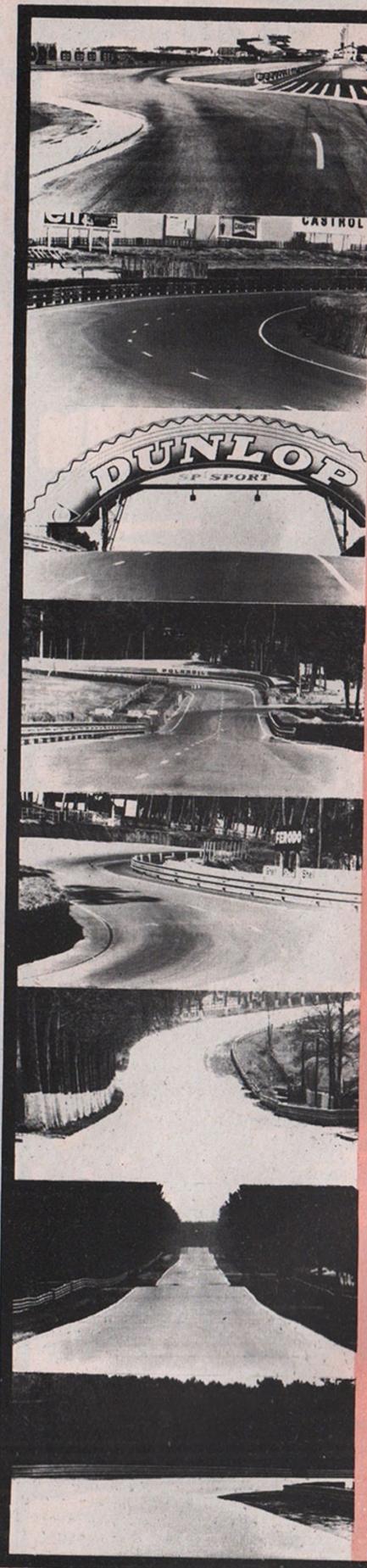
Heureusement, depuis l'an passé, toute la ligne droite est bordée de glissières doubles qui augmentent la sécurité dans une proportion fantastique de 10 ou 20 à 1 ou plus encore. Il faut le dire en passant, et remercier les hommes jeunes et compétents de la F.F.S.A. ainsi que le Président Lelièvre et son équipe d'avoir réagi si vite à la demande de la Fédération l'an passé.

La courbe des Hunaudières passe absolument à fond avec un proto 3 litres, à 330 km/h, mais doit poser de sérieux problèmes aux 5 litres qui sont au-dessus de 360 km/h. Il faut bien sûr pour cela que la voiture soit parfaitement équilibrée, et surtout pas survireuse, car alors il y a de quoi se faire là de « bonnes chaleurs »... La difficulté de cette courbe réside en ce qu'elle est précédée d'un léger dos d'âne qui la cache et qui, écoutez bien, entre le moment où vous découvrez la courbe de vos yeux et le moment où vous devez décider de la manœuvre pour la négocier, il ne se passe qu'une seconde et demie environ puisqu'il ne doit pas y avoir plus de 150 mètres entre ce mini-dos d'âne et le début de cette courbe très rapide, peut-être la plus rapide du monde sur un circuit automobile. C'est très impressionnant et chaque année il me faut bien 5 à 6 tours d'accoutumance avant de la prendre enfin le pied dedans.

Ensuite, à la fin de la ligne droite, le véritable dos d'âne qui précède, lui le freinage de Mulsanne ne présente aucune difficulté si la voiture n'a pas tendance à s'envoler aérodynamiquement de l'avant.

Pour prendre le virage à droite et à angle droit de Mulsanne en première, c'est-à-dire à 60-70 à l'heure au point le plus bas, il faut freiner à 300 mètres si on arrive comme avec une Matra 3 litres à 320 km/heure. Personnellement, j'attaque toujours mon freinage bien au milieu de la route de façon à pouvoir tenter une manœuvre de récupération si jamais un incident mécanique avait tendance à déporter la voiture à ce moment. Sorti du virage, on monte de nouveau les rapports : 1, 2, 3, 4, 5, en tirant 10.500 tours/minute et les deux courbes à droites qui précèdent le virage dit d'Indianapolis ne présentent aucune difficulté. Cependant, je ne les aime pas, car il n'y a aucune visibilité (léger dos d'âne) et on peut toujours craindre, si l'on est un tant soit peu prudent et conscient de la vitesse de déplacement, qu'un obstacle imprévu ne soit caché.

Et c'est maintenant que le circuit redevient très intéressant, finie la ballade. La courbe à droite qui précède Indianapolis



Chicane :
100 à l'entrée,
130 à la sortie

Courbe Dunlop :
à fond de 4^e;
250/260

Les bosses :
à prendre
bien en ligne

Freinage
du Tertre Rouge

Les S du
Tertre Rouge :
160 km/h

Sortie
du Tertre Rouge
et attaque
de la ligne droite

La ligne droite :
330 km/h

Entrée
des Hunaudières :
330 km/h...

... et sortie
de la courbe

Mulsanne :
60 km/h en 1^{re}

Deux courbes
à fond

Ici,
200 km/h en 4^e,
avant Indianapolis

Arnage,
le virage
le plus lent
du circuit

La série
des courbes
à fond :
très étroit...

... et celle-ci
à fond
si tout va bien,
plus de 280 km/h

Freinage à 50 m,
4^e à la volée...

....Avant
de s'engouffrer
dans l'entonnoir
de Maison Blanche
à 240 km/h

est très intéressante, car très rapide. On freine à 150 et même 130 mètres si on a du courage, et on rentre la quatrième pour la négociation à environ 200 km/heure. Puis on rétrograde directement en seconde pour prendre le gauche relevé d'Indianapolis.

Ensuite, c'est le virage le plus lent du circuit, le droite d'Arnage, 50 km/heure. Sorti d'Indianapolis on tire la 2^e à 10.500 tours/minute, on passe la 3^e un temps très court, et on freine vigoureusement sur quelques dizaines de mètres avant de rentrer la 1^{re} pour l'autre droite très étroit d'Arnage. Attention ici, car les freins n'ont pas eu le temps de refroidir depuis Mulsanne et surtout Indianapolis. J'y ai vu l'an passé Nani Galli partir devant moi en tête à queue, certainement pour cette raison.

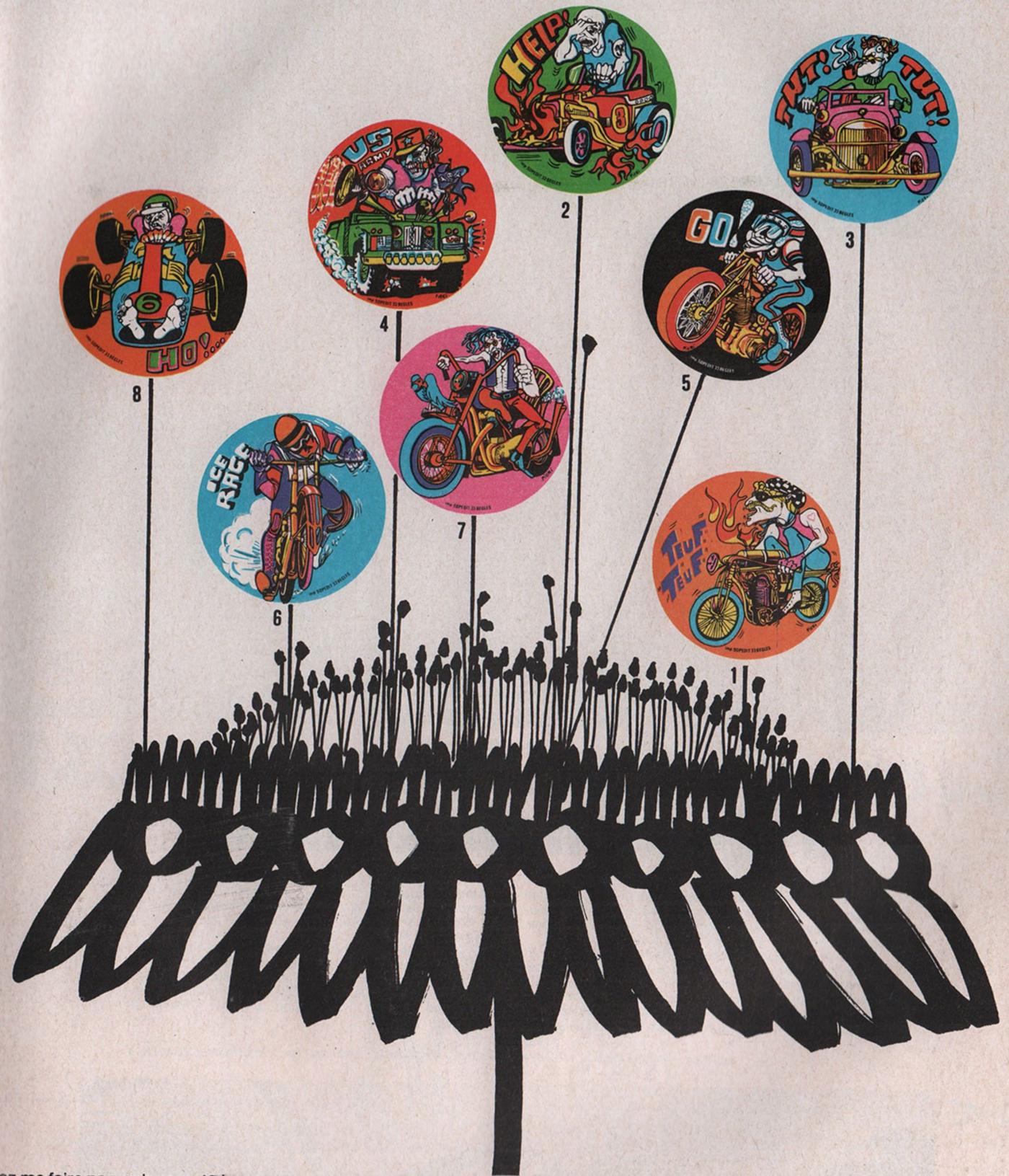
Mais c'est à partir de là que le circuit devient un grand circuit de pilotage, et surtout devient très impressionnant. On sort donc en première d'Arnage et il n'est pas rare au cours des 24 Heures de se trouver là juste derrière une voiture qui accélère un peu moins que la vôtre, et qu'il faut passer dans les deux ou trois fausses courbes, qui ne posent quand on est seul, mais qui en posent de sérieux quand on s'y trouve à deux. En effet, la route est très étroite et le paraît d'autant plus qu'il n'est pas question de rouler sur les bas côtés en herbe, qui à une vitesse de l'ordre de 200 km/heure ne paraissent pas avoir plus de quelques centimètres de large... Au delà il y a le fossé. Donc, même si le pilote de la voiture qui vous précède regarde avec une grande attention dans son rétroviseur, ce qui est rarement le cas, il faut déjà une entente mutuelle très cordonnée pour pouvoir se doubler dans ce petit kilomètre d'accélération. On attaque ensuite la courbe la plus difficile du circuit dont je ne sais pas le nom mais que l'on a l'habitude d'appeler la courbe précédant Maison Blanche. Avec la Matra, on doit y passer à fond pour faire un bon temps au tour mais je dois avouer qu'il faut être en pleine forme, absolument reposé et que la voiture soit très bien équilibrée, car c'est vraiment « limite ».

Cette portion de route est creusée dans le sol, et donc la visibilité y est pratiquement nulle. On ne peut s'y engager sans une terrible appréhension d'y rencontrer une pulvérisation d'huile ou tout simplement une voiture qui vous précéderait de peu et qui se serait mise en tête à queue. Mis à part ce côté extrêmement dangereux, et peu sympathique, je crois que de négocier parfaitement cette courbe, le pied absolument à fond sur l'accélérateur et alors qu'il a fallu doubler juste auparavant, une voiture que l'on a frôlée littéralement à cause de l'étroitesse de la route, est une des plus grandes joies que l'on puisse enregistrer au volant d'une voiture de course.

Vient ensuite le très célèbre S de Maison Blanche que l'on négocie environ à 240 km/heure. La zone de freinage avant Maison Blanche peut être réduite dans les meilleures conditions à 50 mètres environ. Cela veut dire que l'on ne pose le pied sur le frein, que deux petites secondes, — une petite, pour chercher l'adhérence et une autre de plein écrasement du pied sur la pédale — pendant lesquelles il faut rentrer la 4^e à la volée. Attention si on rate celle-ci et si l'on se retrouve au point mort, car à cette vitesse les courbes de Maison Blanche donnent l'impression d'un véritable entonnoir dont on ressererait les bords au plus juste pour sortir par le petit trou à la plus grande vitesse possible. Si l'on est bien sorti de Maison Blanche, c'est-à-dire au dessus de 250 à l'heure ce qui est rarissime il faut passer la 5^e pendant quelques dizaines de mètres avant d'attaquer le virage de la chicane Ford. On freine à peu près à 230 mètres, et on négocie la chicane en 2^e à 100 km à l'heure environ. Cette chicane qui a pour but de ralentir les voitures avant le passage des stands est une difficulté supplémentaire pour la voiture qui doit faire preuve d'un bon freinage et ensuite d'une bonne accélération et tient à mon avis très bien son rôle de sécurité. Elle n'est pas du tout une gêne pour les pilotes, contrairement à ce que j'ai quelquefois entendu dire. Elle a simplement un côté amusant et est en tout cas nettement moins dangereuse que celle de Monaco avec ses trottoirs plats. Et l'on repart pour un tour.

POP-STICKS

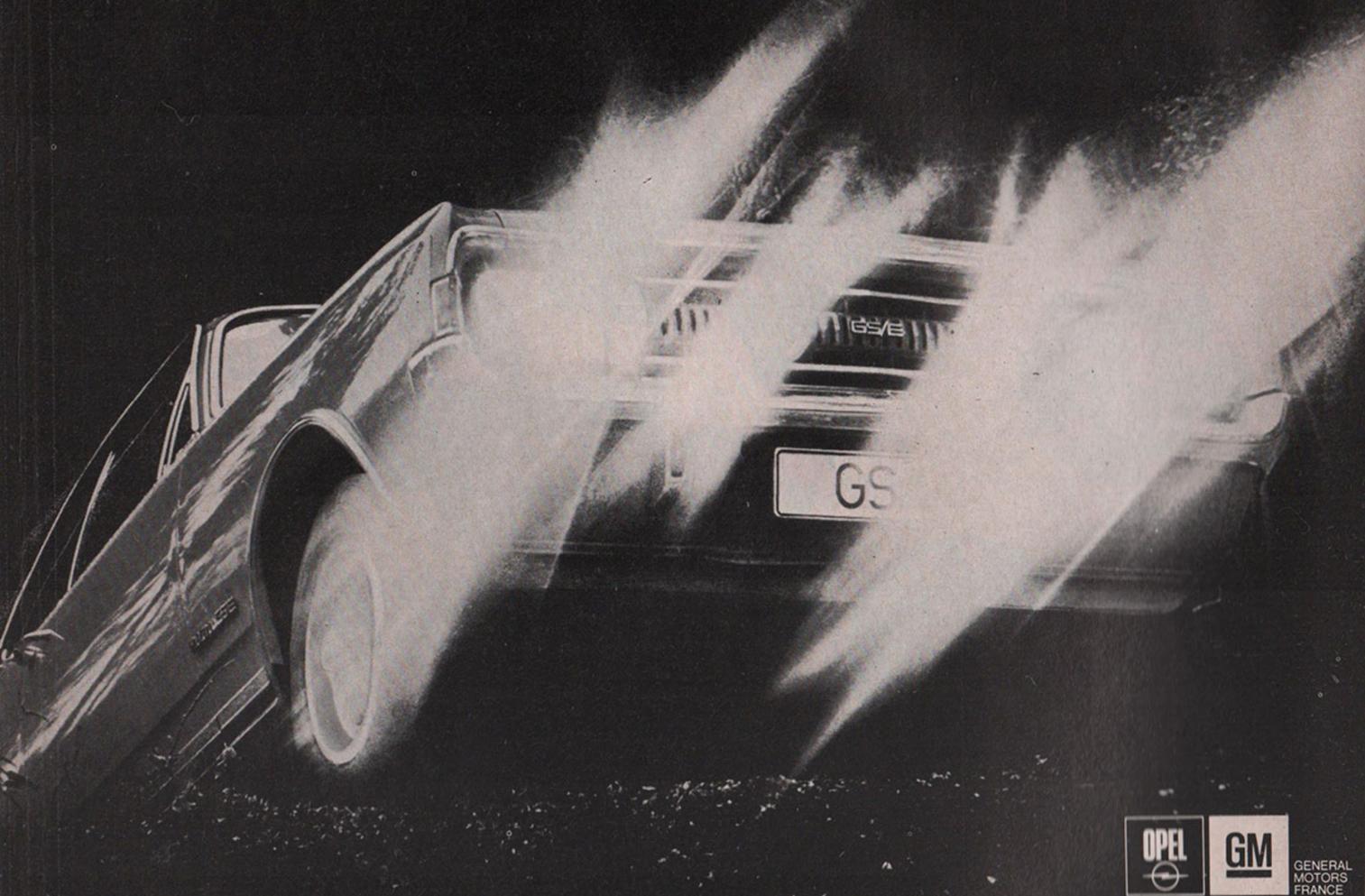
Adhésif original et polychrome en plastique P.V.C. / pour voiture ou moto / diamètre 11 cm / prix unitaire : 3 F / prix de la série (8) : 20 F.



Veuillez me faire parvenir sous 48 heures : le ou les pop-sticks N° (prix unitaire 3 F) - la série des 8 pop-sticks (prix global : 20 F).
Je joins à ce bon, le montant correspondant à ma commande (règlement : chèque bancaire C.C.P. mandat). Voici mes coordonnées :
NOM Prénom Adresse

Adresser ce bon sous enveloppe à : O.I.D. 12, rue de l'Etoile - PARIS - 17^e / Joindre un timbre de 0,40 F pour les frais d'expédition.

100 à l'heure en 9"3



La nouvelle Opel Commodore GS/E à injection électronique

Un temps de vraie sportive ! Pour la plus puissante des Commodore, désormais la plus brillante grande routière européenne. Une performance qui sert de référence, sans rien abdiquer sur le confort, le luxe et la sécurité.

Une "cavalerie" impressionnante : 160 chevaux. Et l'injection, réglée par un cerveau électronique, véritable ordinateur transistorisé qui fournit aux six cylindres la quantité exacte d'essence nécessaire, à tous les régimes. Chaque goutte de carburant apporte sa pleine puissance !

A l'avant, devant les roues, un nouveau déflecteur

aérodynamique qui procure une stabilité de trajectoire accrue, en accord avec les performances fabuleuses de la GS/E. 9,3 secondes, c'est vite passé et, déjà, vous êtes à 100 à l'heure !

Mais, les neuf premières secondes ne sont pas les plus excitantes. C'est après qu'on s'en donne quand la GS/E monte en régime et en vitesse : jusqu'à 200 km/h.

La Commodore GS/E à injection, il ne suffit pas de la prendre en main. Il faut savoir la mener. Comme un pur-sang.

GENERAL MOTORS FRANCE - 56 A 68 AV. L.-ROCHE - 92/GENNEVILLIERS - 600 CONCESSIONNAIRES ET AGENTS



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



Il paraît que ma lame de rasoir est "la grande amoureuse de ma peau". En fait, c'est plutôt l'amour vache.

Tous les matins, j'ai les joues en feu. Et pourtant, c'est vrai, mes lames sont excellentes, le coupable c'est le calcaire qui est dans 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 mondial du traitement de l'eau.

Voici mon Nom _____
mon Adresse _____

mon Téléphone _____
ma Profession _____

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

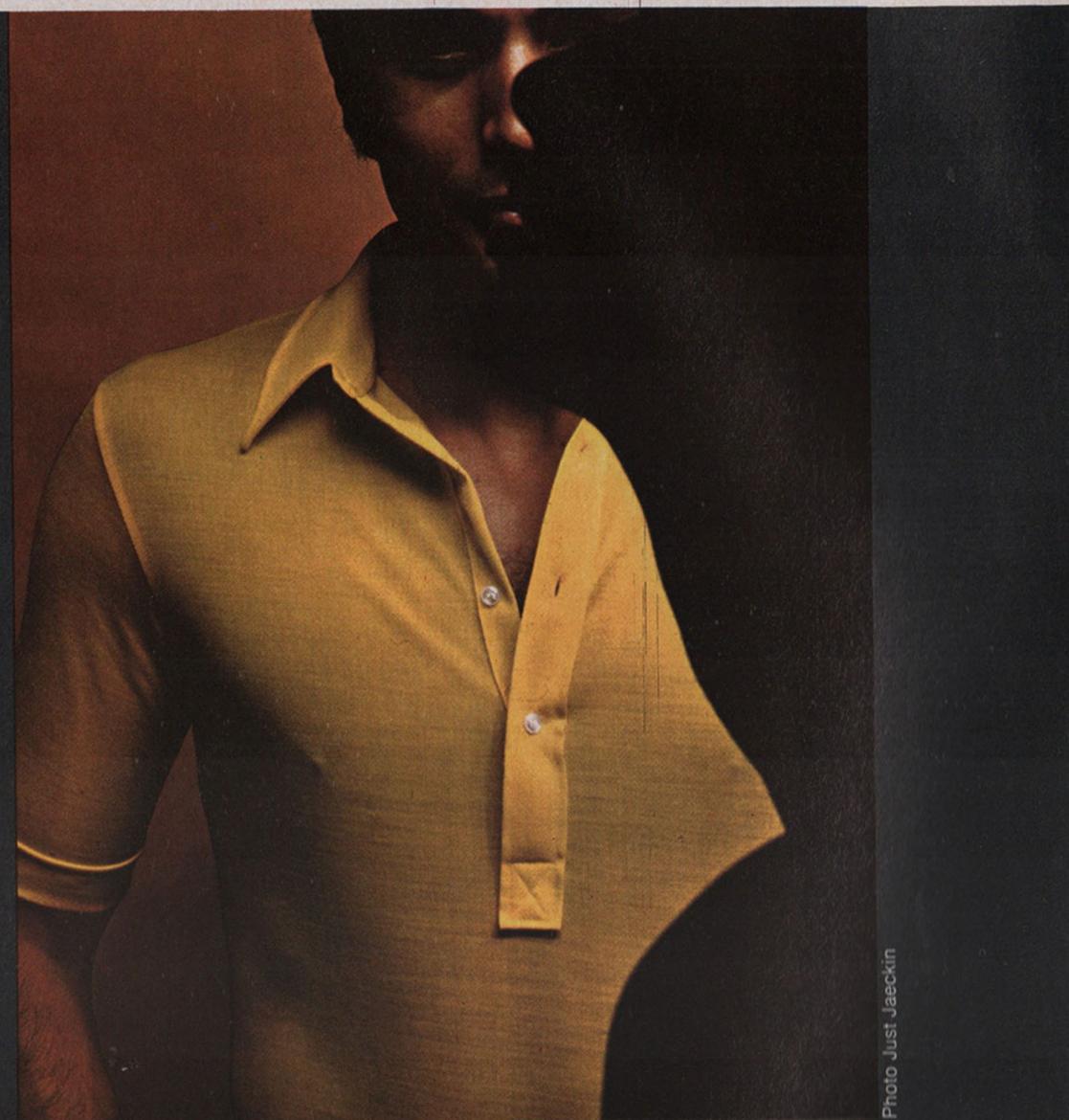


Photo Just Jaeckin

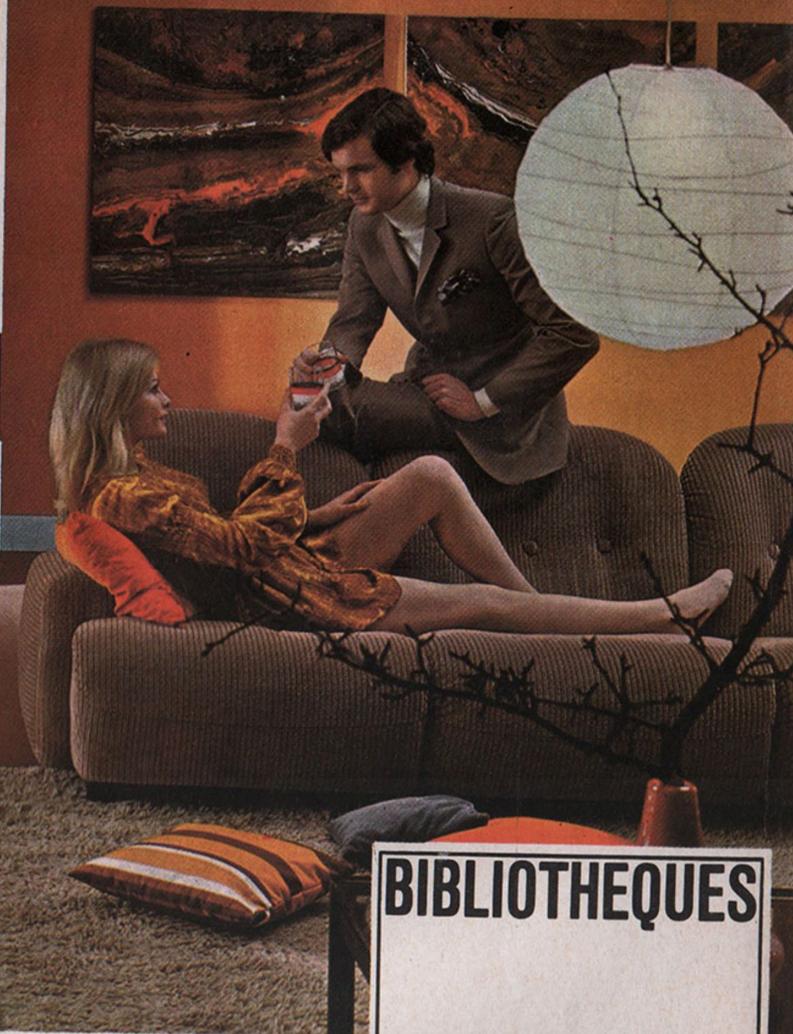
Ce polo **QUEVAL**
en Dacron* polynosique fil Schappe Quality
est en vente dans tous les grands magasins
et chez votre détaillant.

Pour tous renseignements concernant ce polo :
Service promotion Schappe
4 quai des Etroits, 69-Lyon 5°

Dacron*
* marque déposée par Du Pont de Nemours

Schappe Quality

que
manque-t-il
ici
?



BIBLIOTHEQUES
OSCAR

l'essentiel: leur bibliothèque-loisirs Oscar

Découpez-la :
vous verrez qu'elle suffit à transformer cet intérieur.



... et elle transforme aussi
la vie de ceux qui l'ont choisie !
Jeune et classique, intelligente et confortable,
la nouvelle bibliothèque Oscar
constitue à elle seule un centre de loisirs
qui attire, retient, fait oublier le temps :
discothèque pour les uns,
centre de culture pour les autres,
et aussi bar pour bien recevoir ses amis,
la bibliothèque-loisirs, créée pour Oscar
par P. Pichard, décorateur,
propose un nouvel art de vivre.
Elle résulte d'une longue expérience
confirmée par les bibliothèques Oscar.

*Il y a toujours une place chez vous
pour créer un centre de loisirs
avec une bibliothèque Oscar.*

- 15, rue Tronchet - Paris 8°,
Tél. 265.38.19
- 9, rue de Villersexel - Paris 7°,
Tél. 222.18.40
- 1 D, rue d'Arenberg,
Bruxelles,
Tél. 11.87.56

• Concessionnaires dans
toute la France
et en Europe
(liste gratuite
sur demande).

BON pour une luxueuse documentation n° 244-03.
remise gratuitement dans les magasins Oscar.
A retourner à: Bibliothèques Oscar,
15, rue Tronchet - Paris 8°

Nom : _____
Adresse : _____

Mazet, débutant en F2, n'a pas tardé à démontrer sa classe.

1 mois dans la course



Au championnat du monde des conducteurs, Jackie Stewart a magistralement pris en Espagne sa revanche d'Afrique du Sud. La lutte pour le titre 1970 paraît se circonscrire entre lui, Jack Brabham et Denny Hulme, tandis que Beltoise prend rang comme possible vainqueur d'un Grand Prix cette année. En F2, Rindt demeure l'homme à battre. François Cevert, l'un des favoris du Trophée d'Europe a mal commencé la saison. François Mazet, qui débute en F2, n'a pas tardé à démontrer sa classe, tandis que les nouvelles Pygmée françaises se sont montrées prometteuses...

F2 : Qui battra Rindt !

Après les courses disputées à Thruxton et Pau, toutes deux largement remportées par le pilote autrichien au volant de la nouvelle Lotus 69 — elle diffère de la 59 de l'année dernière par son cockpit-réservoir monocoque, comme les Chevron — tout se présente comme d'habitude : il semble qu'il n'y ait rien à faire pour battre Rindt à la régulière, sur un circuit normalement sélectif. A Thruxton, Stewart lui-même s'y est cassé les dents. A Pau, c'était le tour de Brabham de tenter un assaut, au volant de la même BT 30 qu'avait conduit sans succès le champion du monde, la semaine précédente. Mais cette voiture, entre ces deux courses, avait subi une modification d'équipement importante : les pneus Dunlop utilisés par Stewart avaient été remplacés par des Goodyear G20, cette gomme qui domine les Grands Prix de F1, tandis que la voiture de Rindt était toujours équipée des Firestone YB 11, ainsi que celles de la quasi totalité des autres pilotes de F2.

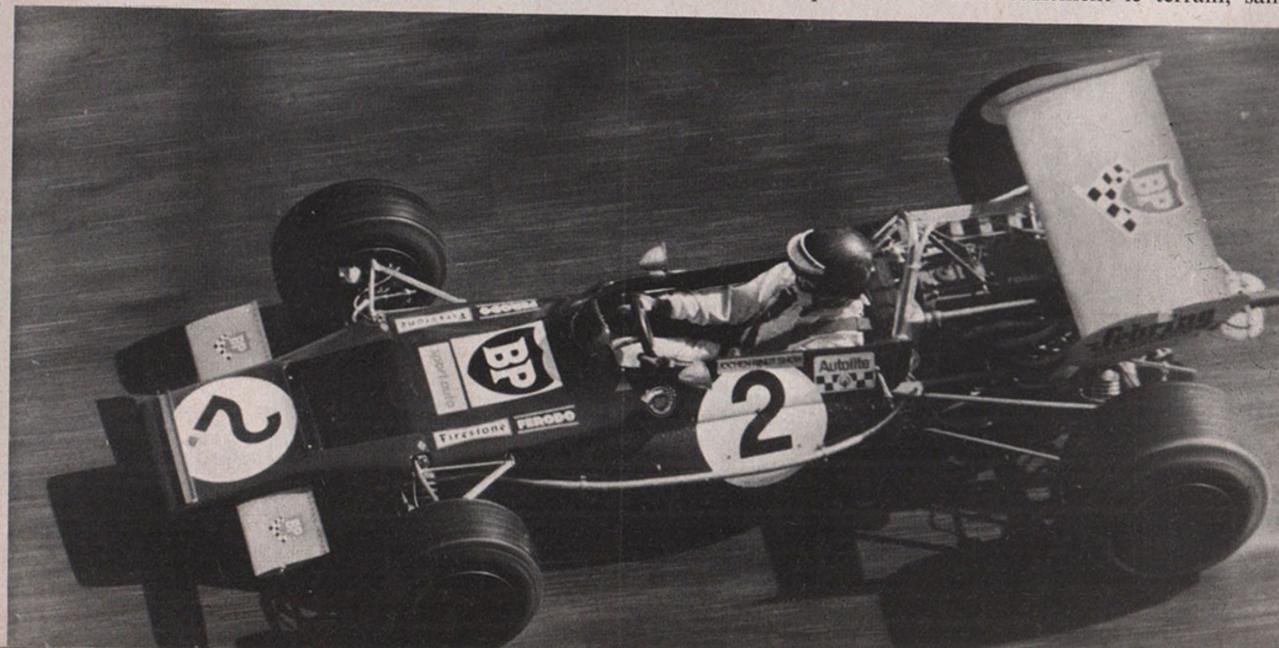
Rindt ayant facilement repoussé le challenge de Stewart à Thruxton, partait grand favori à Pau, mais la nouvelle jeunesse de Jack Brabham alliée à ses pneus-miracle en faisaient un adversaire que l'on pouvait prévoir coriace. Pourtant, à l'issue des essais, ce n'était pas le « vieux » Jack qui pressait Rindt au plus près, mais à l'heureuse surprise générale, le « bleu » François Mazet qui était parvenu à s'intercaler entre les deux vedettes.

Était-ce à dire que François pouvait prendre rang de favori à Pau, qui n'était que sa seconde sortie en F2 ? Non, bien sûr, ne serait-ce que parce qu'il n'avait pas encore la distance dans les bras. Il y a un monde entre une course d'une heure et demie, au volant d'une voiture de 240 CV, et une épreuve de cinquante minutes avec une F3 de 120 CV, entre les maisons du circuit palois. Et le fait de réussir un brillant chrono sur un tour ne prouve pas que l'on est en mesure de suivre pendant toute une course le rythme de pilotes beaucoup plus expérimentés. En revanche cela démontre des dons exceptionnels, et en partant en première ligne entre Rindt et Brabham, le champion de France F3 1969 a pris date : normalement, il devrait être un très sérieux client au Trophée d'Europe réservé, rappelons-le, aux pilotes ne figurant pas dans la liste de notoriété F.I.A. Cette compétition d'espoirs est un quasi-monopole français, les deux derniers vainqueurs en ayant été Beltoise en 68, et Servoz en 69, Matra l'ayant remporté trois fois (Ickx en 67). Cette saison, Matra n'est plus en course, Pygmée a pris la difficile relève. Mais contre son camarade d'écurie Tim Schenken, contre Derck Bell, contre Regazzoni, Mazet peut avoir sa chance. En tout cas, on suivra sa progression avec grand intérêt.

A vrai dire, la meilleure chance française au Trophée 70 paraissait reposer entre les mains de François Cevert aguerri déjà par une saison de F2 l'an dernier, et qui a sur Mazet l'avantage de connaître tous les circuits alors que ce dernier devra en découvrir un certain nombre cette année. Malheureusement, le début de saison aura été bien peu favorable au beau-frère de Jean-Pierre Beltoise, dont la Tecno n'était pas prête à Thruxton, et pas au point à Pau et à Hockenheim où une course encore plus dangereuse et plus stupide que d'habitude sur ce circuit non sélectif a vu la victoire de l'acrobate Regazzoni. Malgré ce succès remporté à l'arraché et uniquement dû à l'audace bien connue du pilote suisse, les châssis de la marque de Bologne ont manifestement besoin d'évoluer pour se situer au niveau des Lotus et Brabham. On peut penser que Gian-Franco Pederzani, le « boss » de Tecno, y parviendra rapidement, ce qui remettra automatiquement Cevert dans le coup.

Nous venons d'évoquer Pygmée. Marius Dal Bo soutenu par Elf, a entamé un effort considérable en construisant quatre F2 que conduisaient à Pau Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jabouille et le fils du constructeur Patrick (la quatrième étant destinée à Patrick Depailler.). Compactes, légères, très bien présentées, ces semi-monocoques se sont révélées en très nets progrès par rapport au modèle de l'an passé, et Jean-Pierre Beltoise ne tarissait pas d'éloges sur leur comportement. Il est vrai que partant en avant-dernière ligne après des essais laborieux pour régler un châssis complètement neuf, Beltoise se préparait à attaquer Mazet pour la troisième place lorsque la rupture d'une durite d'huile provoqua un désastre dans son moteur. La conception des Pygmée paraît donc à la hauteur. Reste à savoir si l'enthousiaste Marius Dal Bo n'a pas présumé de ses forces en voulant faire fonctionner une écurie de trois voitures, ce qui suppose une organisation énorme.

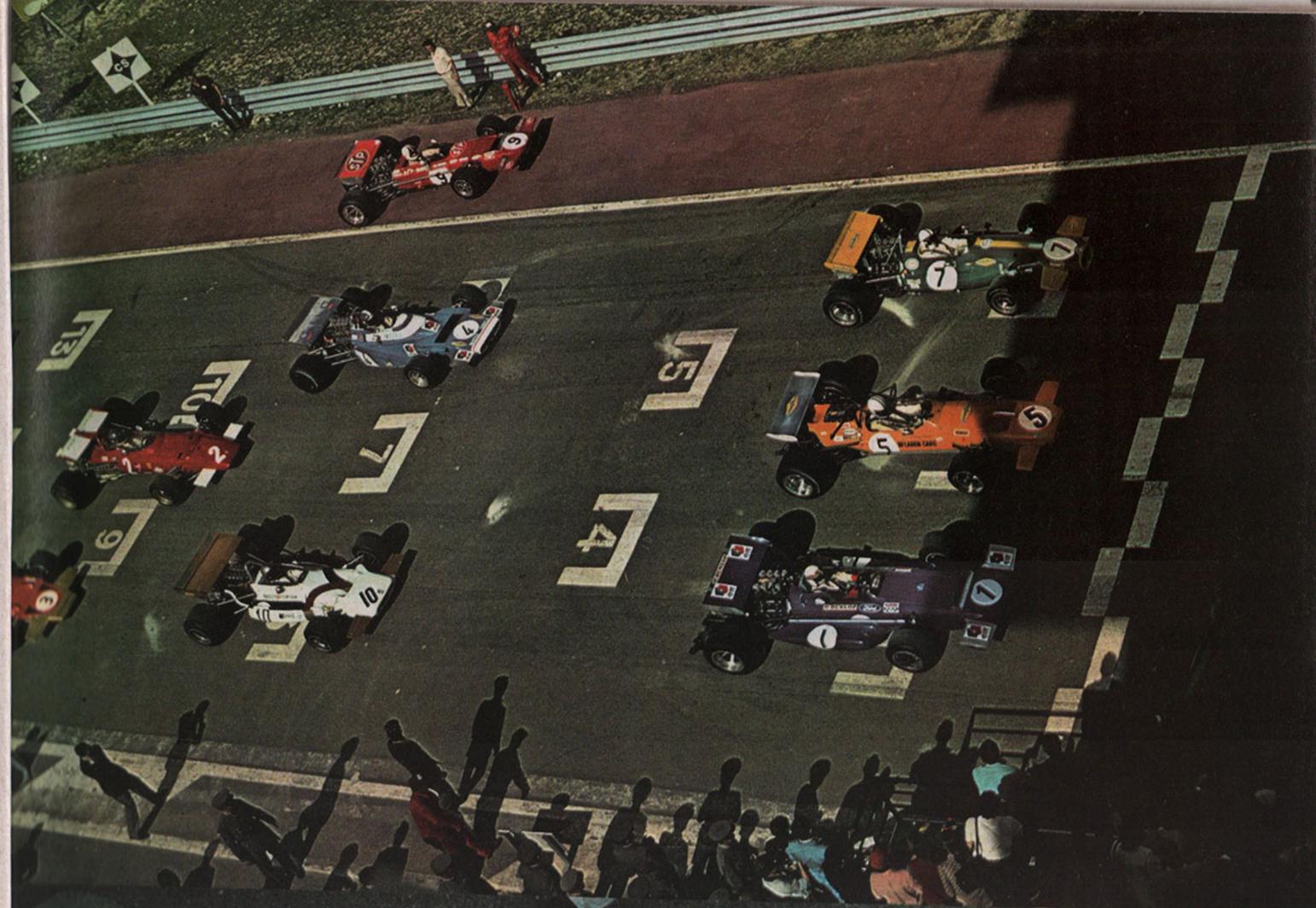
A Pau, l'incertitude a duré vingt tours, pendant lesquels Brabham, bien calé sur ses G20, a très calmement contenu les assauts de Rindt mal parti. Personne n'avait pu le suivre, car le peloton avait été retardé dès le second tour, par un tête à queue du bouillant Regazzoni, alors en troisième position grâce à un numéro funambulesque, malgré l'infériorité de son châssis et une démultiplication trop longue. Arrêté en travers de la piste, il provoquait l'éclatement du groupe des poursuivants et bloquait complètement Schenken, qui allait devoir se livrer à une opiniâtre remontée, finalement récompensée par une belle troisième place obtenue à la force du poignet. Isolés devant, la blanche Brabham et la Lotus vert sombre circulaient dans cet ordre, Rindt lançant quelques attaques plutôt timides et d'ailleurs facilement jugulées par Brabham. En fait, les véritables hostilités n'étaient pas commencées, Rindt donnant l'impression de tâter seulement le terrain, sans



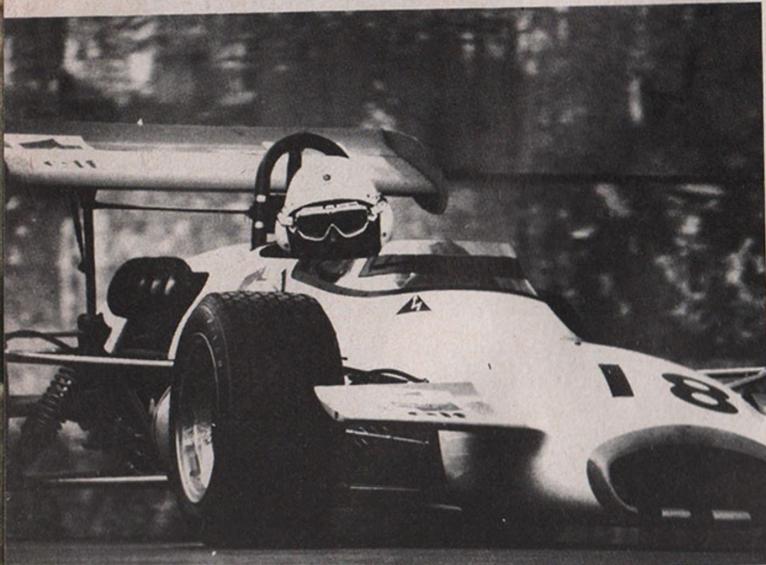


*Première apparition en course
de la nouvelle Lotus 72.*

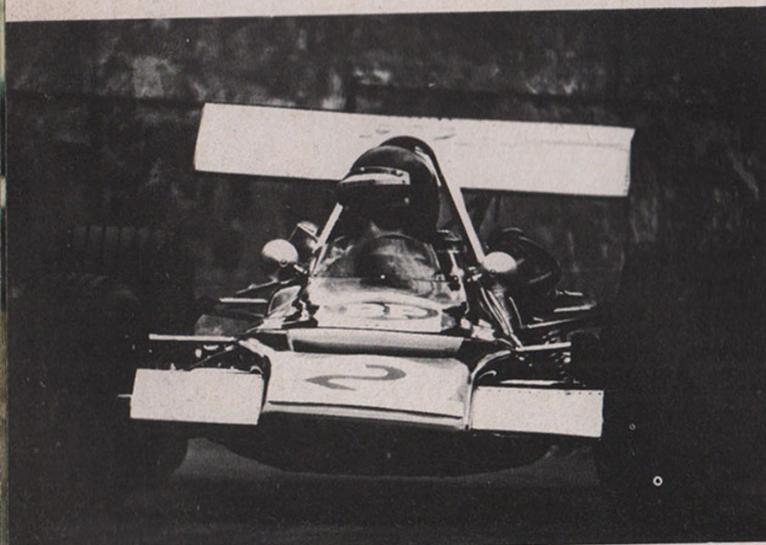
*Stewart, toujours le meilleur
malgré une voiture encore
perfectible.*



grande conviction. En vérité, tout se passait comme s'il n'y croyait guère, mais qui peut préjuger de ce qu'aurait donné la suite? En se rompant, la courroie d'entraînement du distributeur d'injection de la voiture de Brabham mit brutalement un terme à notre incertitude, et le duel à peine engagé tourna court. Jochen s'envola vers une victoire très facile, si facile même qu'il eut manifestement des difficultés à conserver toute sa concentration, effectuant devant nous quelques erreurs assez grossières que l'on ne peut mettre qu'au compte de ce cavalier seul sans soucis. A l'arrivée, Jochen précédait de presque une minute Pescarolo pour lequel les organisateurs palois avaient trouvé une superbe Brabham dont il tira un excellent parti : c'était la première fois qu'Henri Pescarolo conduisait en course autre chose

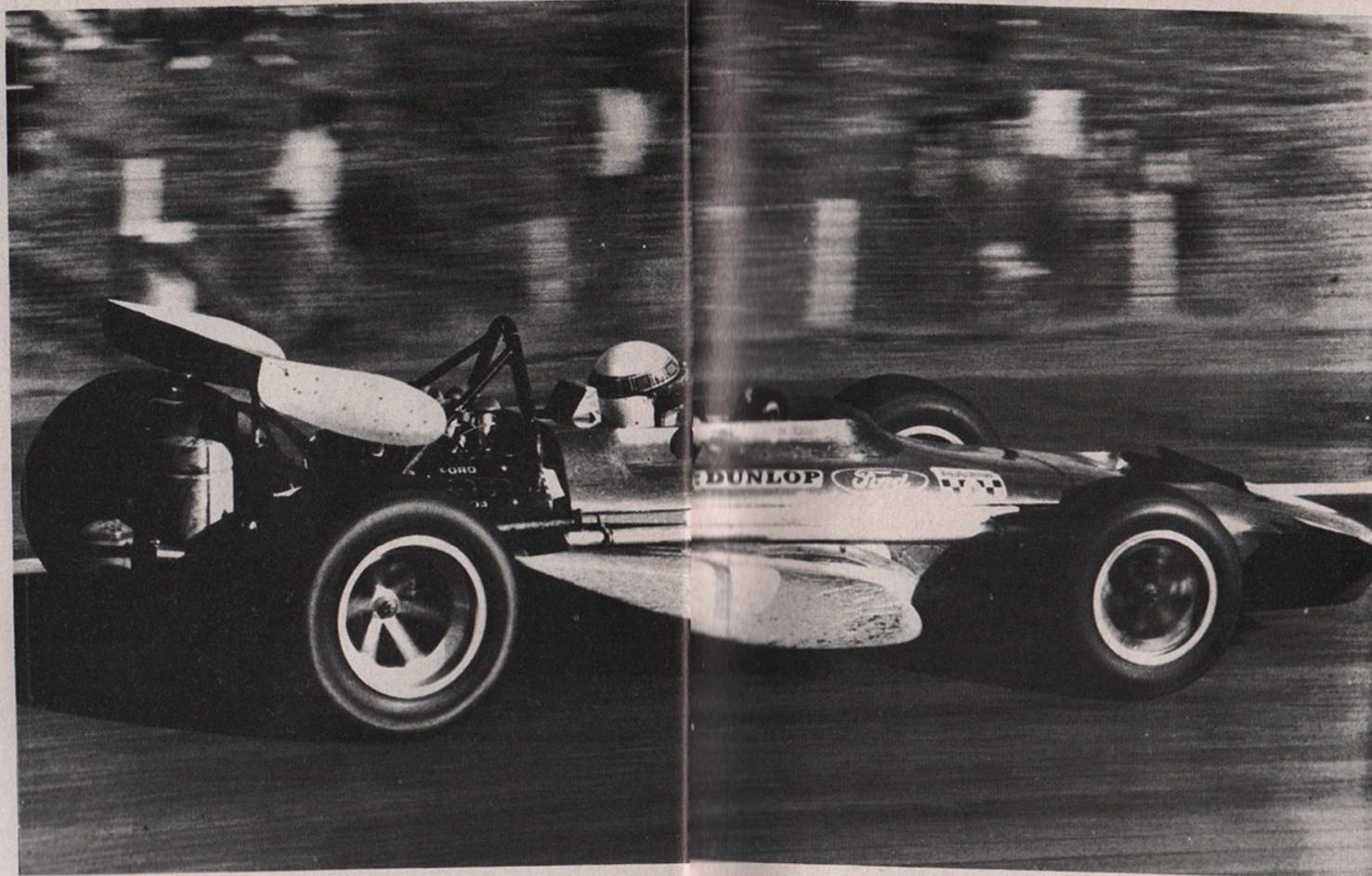


Brabham au freinage alors qu'il précédait Rindt en début de course.



Rindt et sa Lotus : cocktail quasi imbattable.

qu'une Matra, si l'on excepte ses débuts en Lotus Seven de l'opération Ford Jeunesse. Après un bon début, qui lui valut la troisième place, Mazet s'éteignit un peu, puis fut victime de la défaillance d'une bougie : il terminait cinquième à un tour, précédant cependant Cevert dont ce n'était vraiment pas le jour, victime de multiples incidents, et un excellent Jabouille qui aurait pu faire mieux encore



Stewart, le meilleur envers et contre tout.



Pescarolo en mal de moteur ne fut pas récompensé de sa très belle course.

sans un moteur récalcitrant et un aileron plié dès le premier tour au contact du capot de la Lotus de Miles, qui oublia de freiner. La troisième Pygmée conduite par Patrick Dal Bo finit neuvième et dernière à cinq tours, mais on ne saurait juger le pilote sur cette course à laquelle il participa sans avoir jamais pu régler sa voiture aux essais, victime d'une pompe à huile récalcitrante.

ce que l'on peut situer par rapport au neuvième temps réussi par son alter-égo Pescarolo au volant de la Matra-Simca... C'est éloquent : bien que bénéficiant à Jarama — sauf pour la voiture d'Andretti — d'une nouvelle suspension arrière (le triangle inférieur est remplacé par deux bras parallèles, et surtout les freins sont installés in board pour diminuer le poids non suspendu) les March dont la conception remonte au début de 69, qui souffrent en ce début de saison, d'une répartition des masses défavorables, d'un poids excessif et d'une suspension avant dont la chasse n'est pas réglable, ne sont assurément pas à la pointe du progrès. En outre, et cela est comme on le sait déterminant sur le comportement d'une voiture, aucune d'entre elles ne bénéficie de la monte des Goodyear qui font actuellement la pluie et le beau temps en F1 : pour Jarama, la gomme G 20 avait été remplacée par la G 22, plus résistante. L'équipe Tyrrell travaille avec Dunlop, l'équipe STP avec Firestone. Or, en ce début de saison, la marque anglaise est en retard, l'autre grand fabricant américain est provisoirement surclassé. En attendant que le châssis évolue et s'allège, les seuls atouts de March sont donc l'organisation de Tyrrell et la conduite de Stewart, en plus du moteur Ford qui malgré les progrès des 12 cylindres reste à battre : c'est tout à l'honneur des deux hommes d'avoir remporté le Grand Prix d'Espagne et pris la tête au championnat du Monde dans ces conditions. Du coup March se retrouve aussi en tête à la Coupe des constructeurs : c'est en vérité assez peu conforme à l'échelle actuelle des valeurs.

A cette échelle, pour le moment, c'est la BT 33 qui est installée au sommet. Il ne faisait aucun doute, en Espagne comme auparavant en Afrique du Sud et à Brands Hatch, que la combinaison Brabham-Ford-Goodyear était plus rapide devant le cocktail Hulme-Mc Laren-Goodyear. Par contre, sur le circuit madrilène, un fait nouveau était intervenu : Beltoise-Matra-Goodyear étaient sans doute possible plus rapides que Stewart-March-Ford-Dunlop. Au cours des essais, Jean-Pierre n'avait pu donner sa pleine mesure, car des impuretés dans le circuit d'alimentation contrariaient presque jusqu'au bout le rendement de son moteur. Au début de la course, pas très bien parti, il se fit nettement distancer par Stewart, son retard se chiffrant à 15" au 10^e tour alors qu'il était revenu de la septième à la troisième position, dans les roues de Brabham. Dix tours plus tard, Jean-Pierre second (Brabham ayant exécuté le premier des deux têtes à queue qu'il allait faire dans le virage copieusement arrosé d'eau où brûlaient depuis le premier tour la Ferrari d'Ickx et la BRM d'Oliver, accident sur lequel nous reviendrons) avait réduit cet écart à 8" et, au 25^e tour à 7". La Matra tenait magnifiquement la route, Jean-Pierre attaquait à fond avec une verve superbe, le V 12 émettait son merveilleux bruit strident qui le fait reconnaître entre tous et il démontrait ses grands progrès dans la ligne droite où j'ai chronométré la Matra dans le même temps que la Brabham et les March, si l'on excepte celle de Stewart un soupçon (1/5 de seconde sur un total de 15") plus rapide.

Cela semblait donc écrit dans les étoiles peu avant le tiers de la course : Stewart, qui avait d'entrée pris la tête et s'était assuré un bon avantage initial grâce à sa propre rapidité de mise en action et à celle des pneus Dunlop qui sont meilleurs à froid que les Goodyear (avant que la situation s'inverse à chaud), allait devoir céder le commandement à Beltoise, puis la seconde place à Brabham qui rattrapait petit à petit le français à raison d'une demi-seconde par tour. Plus tard, Brabham allait attaquer Jean-Pierre Beltoise, et sans doute gagner son second Grand Prix. A ce moment aussi Pescarolo était solide quatrième à 40" du leader, mais avec plus de 15" d'avance sur Surtees, car Hulme, second à 4" de Stewart au neuvième tour, avait été alors victime de son allumage. Un groupe emmené par Mc Laren, et composé de Hill, Andretti et Stommelen naviguait déjà à plus d'une minute, Servoz fermant la marche sans embrayage et avec une soupape endommagée. Mais soudain, la progression de Beltoise s'arrêta, sans que Stewart accélère car il conduisait visiblement depuis le

Jarama : Stewartissimo

L'héroïne du dernier film de Michel Audiard, elle boit pas, elle fume pas, elle drague pas, mais elle cause... Stewart lui, il a pas le bon châssis, il a pas les bons pneus, mais il gagne... Oh bien sûr, ce ne sont plus les victoires tranchantes, les irrésistibles envolées de la période Matra. En ce début de saison 70, c'est un nouveau Stewart qu'il nous est donné de voir, obligé de tirer le maximum et plus encore d'un matériel surclassé, et y réussissant à force d'un travail incessant aux essais, d'une volonté fantastique en course, le tout appuyé sur un Ken Tyrrell plus avisé et mieux organisé que jamais. Dans ces conditions réellement défavorables, le pilote écossais a confirmé de manière encore plus éclatante s'il en était besoin qu'il est bien le meilleur pilote en piste, de même que Tyrrell a démontré une fois de plus son génie de manager. Voilà ce qu'a prouvé de façon plus évidente que jamais l'étonnante victoire de Stewart au Grand Prix d'Espagne.

L'éclat de ce succès a pour corollaire la confirmation de l'échec de March. Ceci peut sembler paradoxal, puisque cette marque nouvelle remporte son premier Grand Prix dès sa seconde tentative, ce qui apparemment constitue au contraire une magnifique réussite. En fait, il n'en est rien, et pour s'en convaincre, il n'est que d'examiner les résultats obtenus par les autres pilotes de la marque qui sont tous, rappelons-le, des vedettes à part entière : Amon, sixième temps aux essais, jamais vu en course (embrayage cassé sur la ligne de départ, puis moteur) Andretti seizième temps, naviguant à la 10^e place au début de la course, et ne devant une flatteuse troisième place (à plus d'un tour de Stewart) qu'à la casse. Siffert vingtième temps, et non qualifié pour la course. Servoz enfin, quatorzième temps,

I mois dans la course

début au maximum dans un festival de glissades merveilleusement contrôlées. C'était en fait Jean-Pierre qui ralentissait, car sa voiture devenait très survireuse et il ne pouvait continuer au même rythme. L'explication, selon Leo Mehl, le directeur du service Compétition Goodyear, est à trouver dans le choix qu'a fait Matra de monter à l'arrière des roues de 13 pouces de diamètre au contraire de tous les autres constructeurs excepté BRM. En six tours, Jean-Pierre Beltoise reperdait 3" sur Stewart, tandis que Brabham parvenait sur ses talons. C'est alors, au 31^e tour, que pire allait se produire : le moteur de la Matra serrait, la pression d'huile tombait à zéro, c'était fini pour Jean-Pierre. Et deux tours plus tard, Pescarolo devenu troisième explosait le sien : il n'y avait plus de Matra en course. La Ferrari et l'une des BRM s'étant éliminées dès le premier tour, la seconde BRM de Rodriguez ayant été arrêté par son stand à la suite de cet accident, par mesure de sécurité, il ne demeurait en piste que des moteurs Ford, et exactement la moitié (8 sur 16) du plateau alors que l'on avait pas encore atteint la mi-course.

Lorsque celle-ci survint, seuls deux pilotes restaient dans le même tour : Stewart, qui précédait Brabham de 5"5/10, Surtees venant d'être doublé. Plus loin, toujours groupés, on trouvait Mc Laren, Hill et Andretti, puis Servoz à deux tours, tandis que Stommelen était abandonné par son moteur.

A partir de là, Brabham mit exactement huit tours pour parvenir dans les roues de Stewart. Ce n'était plus pensait-on, qu'une question de temps avant qu'il s'empare du commandement. On pouvait observer que la Brabham était nettement plus efficace que la March en virages, mais cette dernière était visiblement équipée d'un moteur plus puissant, et Jack était à chaque fois légèrement distancé dans la seule ligne droite du tortueux circuit de Jarama. Ceci rendait la tâche difficile à Brabham, car en pratique, le seul endroit où il pouvait espérer déborder Stewart était la zone de freinage qui précisément termine cette ligne droite : or, pendant neuf tours, il ne fut jamais en position d'attaquer à cet endroit, et l'on commençait à se demander s'il allait y parvenir quand au 61^e des 90 tours de la course, le moteur de la Brabham cassa brutalement. Stewart avait la victoire bien proche, le second avec un tour de retard devenant Mc Laren, Surtees en proie à des ennuis de boîte ayant sérieusement rétrogradé avant d'abandonner à 13 tours de la fin. Jackie pouvait donc considérablement ralentir l'infamale cadence qu'il avait dû soutenir pendant les deux tiers de la course. Andretti tentait d'attaquer Mc Laren, mais sans succès. Le courageux Graham Hill, qui était sorti aux essais, et qui marche encore avec les plus grandes difficultés, terminait quatrième, devant un Servoz résigné dès les premiers tours à tenter de faire terminer sa voiture malade.

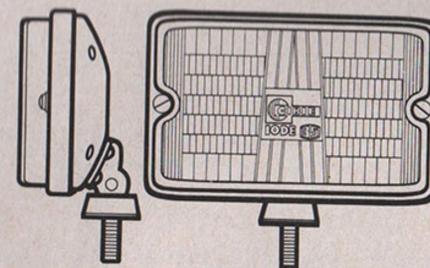
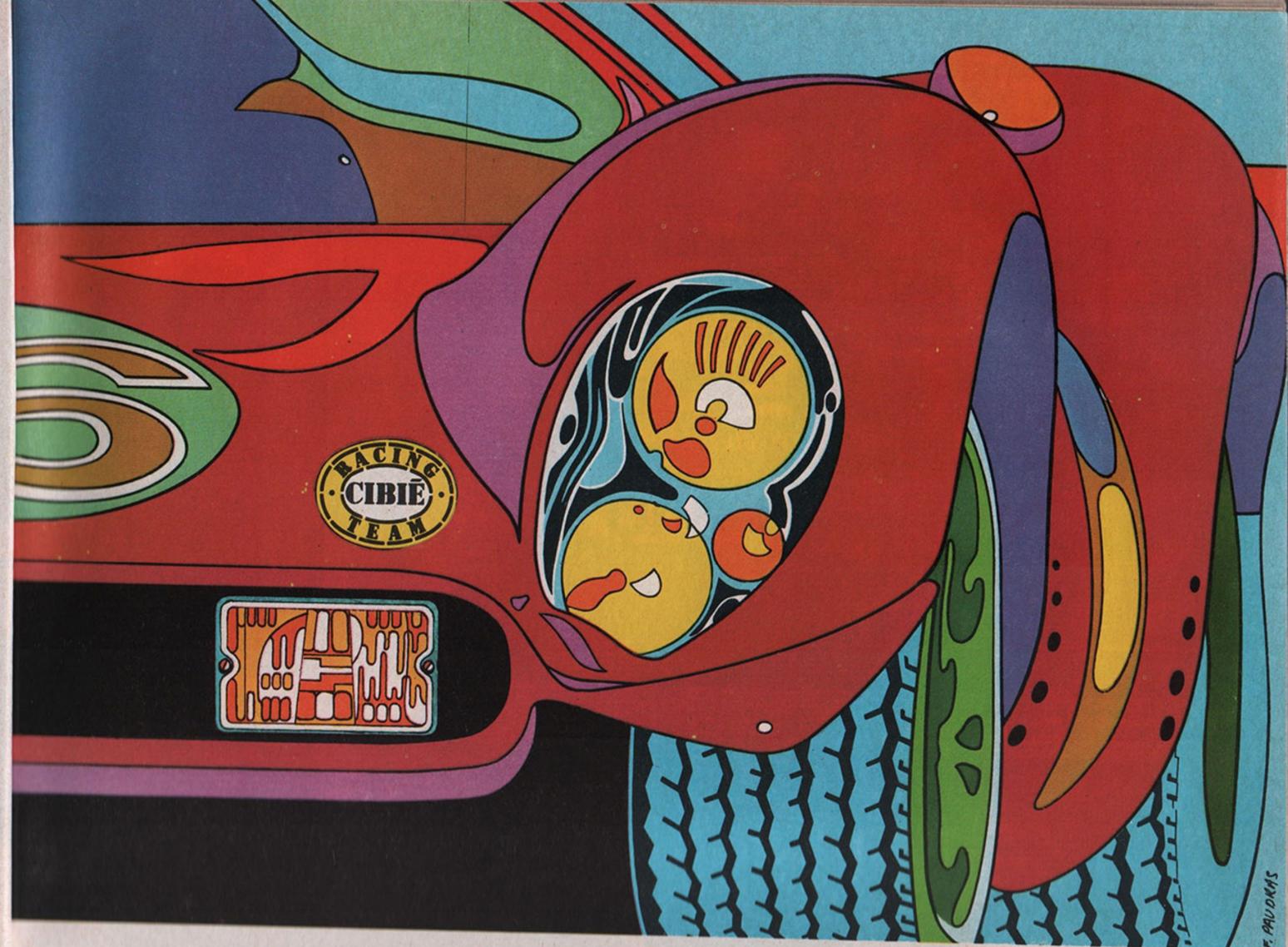
Tel fut le déroulement de ce Grand Prix d'Espagne, mais vous aurez sans doute été surpris que je ne vous aie pas du tout parlé des deux nouveautés qui s'y étaient présentées. Des Lotus 72, seule celle de Rindt fut qualifiée avec le huitième temps, à neuf dixièmes de Brabham. La dernière création de Chapman, très originale par ses radiateurs placés latéralement de part et d'autre du cockpit, ses suspensions par barres de torsion avec des triangles comprenant énormément d'angle anti-plongée à l'avant et anticabrage à l'arrière, ses quatre freins in board, était encore à court de mise au point. C'est ainsi que les disques de freins avant, initialement pleins, durent être remplacés à la hâte par des disques auto-ventilés, car ils fondaient littéralement. En outre, le moteur de Rindt ne marcha jamais en course, et il expira dès le 10^e tour alors que Jochen était déjà lointain septième, entre Mc Laren et Surtees. L'autre nouveauté était la Mc Laren M 7C équipée du V8 Alfa Romeo de 425 CV, qui comme le Ford fait fonction

de structure portante. Très bien conduite par Andrea de Adamich elle rata de très peu la qualification, qui lui fut soufflée pour cinq centièmes de seconde par Stommelen dans son tout dernier tour d'essais, alors que tombait le drapeau à damiers. En fait, le pilote allemand n'obtenait ainsi que le dix-septième temps, c'est-à-dire la place de premier remplaçant, seize voitures étant admises au départ. Mais on savait déjà qu'il partirait, car le pauvre Piers Courage qui avait signé le treizième temps au volant de la de Tomaso allégée de 25 kilos et aux voies élargies depuis l'Afrique du Sud, était sorti de la route et avait démoli son châssis de façon irrémédiable.

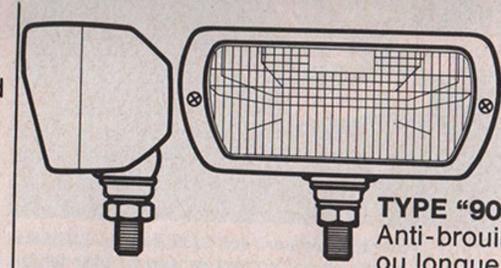
Ce Grand Prix marquait la première application de ce qu'on appelle « les accords de Genève », pris entre les concurrents et les organisateurs de F 1. Le système des primes de départ en vigueur jusqu'à présent, a été abandonné. Désormais, les concurrents invités ont droit à un dédommagement couvrant les frais de transport. Le budget est ensuite distribué selon les résultats, au moyen de trois classements établis au premier, puis au second tiers de la course, et naturellement à l'arrivée. Jusqu'ici, rien que de très normal, encore que l'on puisse se demander si des concurrents victimes d'une série de malchance pourront tenir longtemps le coup... Cependant on observe que cette année, le nombre des concurrents s'est nettement accru, il a presque doublé par rapport à 69. Et ce nombre (plus de 20) dépasse les possibilités de beaucoup de circuits, que soit pour des raisons de longueur de piste comme à Jarama ou à Monaco, ou pour des possibilités financières ailleurs. Le concept de sélection aux essais s'est donc imposé. Mais concurrents et organisateurs se sont trouvés d'accord pour le pondérer par l'établissement d'une liste de dix « sélectionnés d'office » préservant les intérêts des uns — chaque constructeur ou écurie importante est assurée, quels que soient les résultats des essais, de voir une voiture au départ — et des autres — les organisateurs sont sûrs de présenter à leur public toutes les grandes vedettes et, s'il y a lieu, une voiture de construction nationale. La liste ainsi établie comprend : Brabham, Hulme (pour l'écurie Mc Laren), Stewart (pour Tyrrell), Beltoise (pour Matra), Rodriguez (pour BRM), Ickx (pour Ferrari), Rindt (pour Lotus), Amon (pour March), plus les deux anciens champions du monde Hill et Surtees. Mais aucun système n'est parfait, et celui-ci ne fait pas exception à la règle, puisqu'il conduit à mettre au purgatoire des pilotes du calibre d'Andretti et de Siffert, lequel a d'ailleurs chèrement payé dès l'inauguration en se faisant éliminer dans des conditions discutables. En effet, les essais étaient organisés de la façon suivante : d'abord une heure pour tout le monde, servant à établir la grille de départ. Ensuite une demi-heure réservée aux non-sélectionnés d'office : à Jarama, les six meilleurs temps obtenus pendant cette demi-heure étaient qualifiés, sans tenir compte des chronos réalisés pendant l'heure précédente, même s'ils étaient meilleurs. Enfin une seconde demi-heure réservée aux sélectionnés d'office. Ce schéma se répétant le vendredi et le samedi.

Vendredi soir, Eaton (BRM), Soler Roig (Lotus 49C), Stommelen (Brabham BT 33), Servoz Gavin (March), Andretti (March) et Miles étaient éliminés. Samedi, Servoz « rentra » au détriment d'Andretti. C'est alors que Courage, après vingt minutes de qualification, sortait contre une glissière. On arrêtait les essais pour dégager sa voiture. Comme il « manquait » dix minutes, les organisateurs décidaient de les « rendre » aux pilotes, mais après que les qualifiés aient tourné. Ceci eut des conséquences certaines, car lorsque les qualifiables reprirent la piste, en fin d'après-midi, la température était tombée de cinq degrés, ce qui, on s'en aperçut tout de suite, valait presque une seconde au tour... Or Siffert, suspension arrière cassée, ne put participer à cette ultime séance « rapide », ce dont profita Andretti pour entrer in extremis à sa place, tandis que Stommelen prenait la place de Courage. On nota dans cette ultime effort que le pilote américain avait équipée sa March de Firestone super-tendres. Ces pneus chauffaient si vite qu'ils ne donnaient au pilote qu'une « autonomie » de trois tours

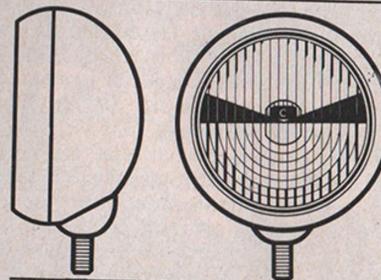
suite
page 32



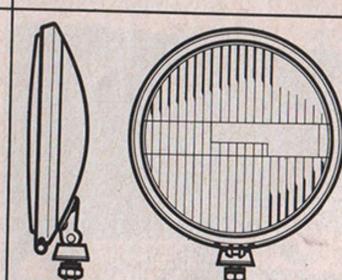
TYPE "35"
Anti-brouillard
ou longue
portée



TYPE "90"
Anti-brouillard
ou longue portée

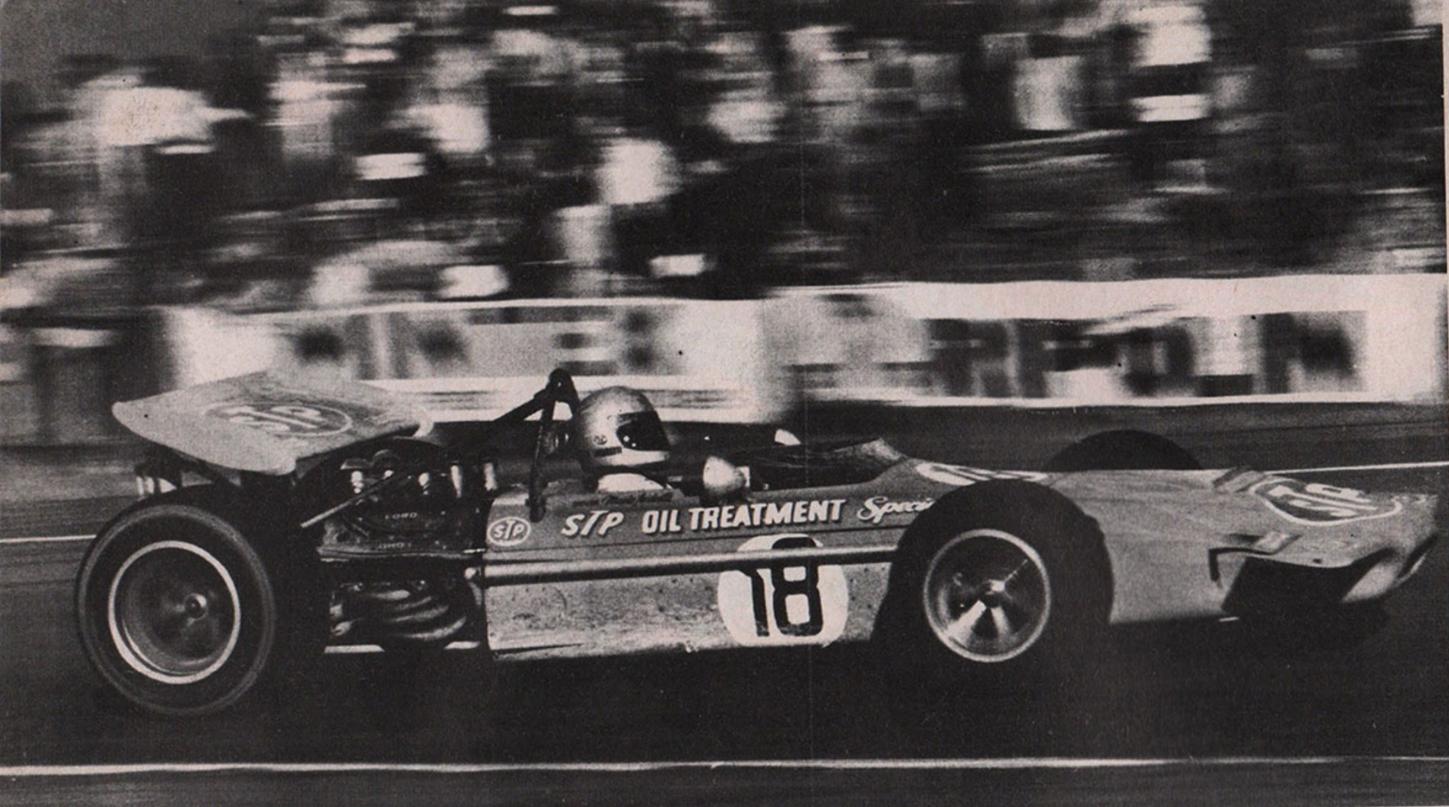


TYPE "180"
OSCAR DE
LA ROUTE
Anti-brouillard
ou longue portée

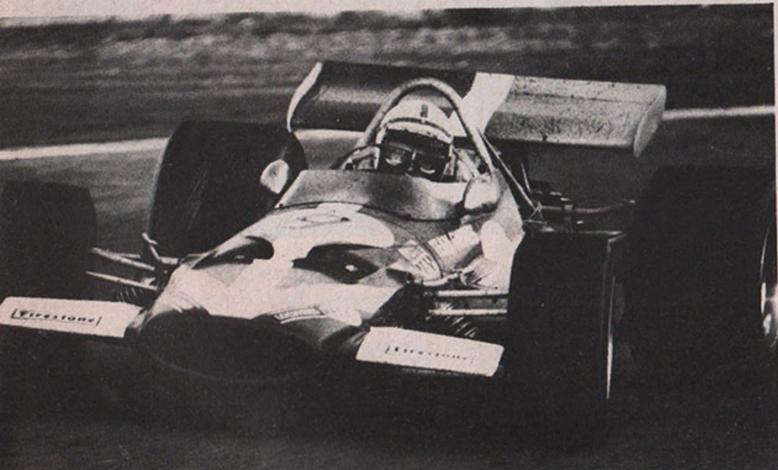


TYPE "45"
Anti-brouillard
ou longue portée

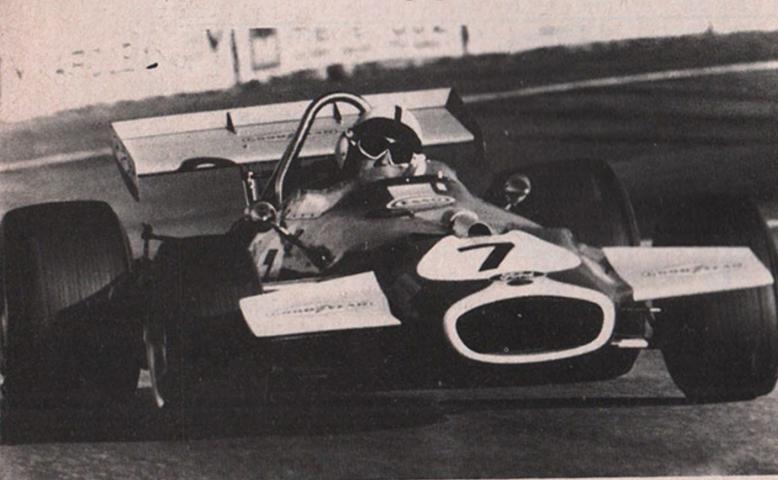




Mario Andretti obtint, grâce à la casse, une flatteuse troisième place.



Surtees, toujours sur McLaren en attendant sa propre voiture qui ne devrait plus tarder.

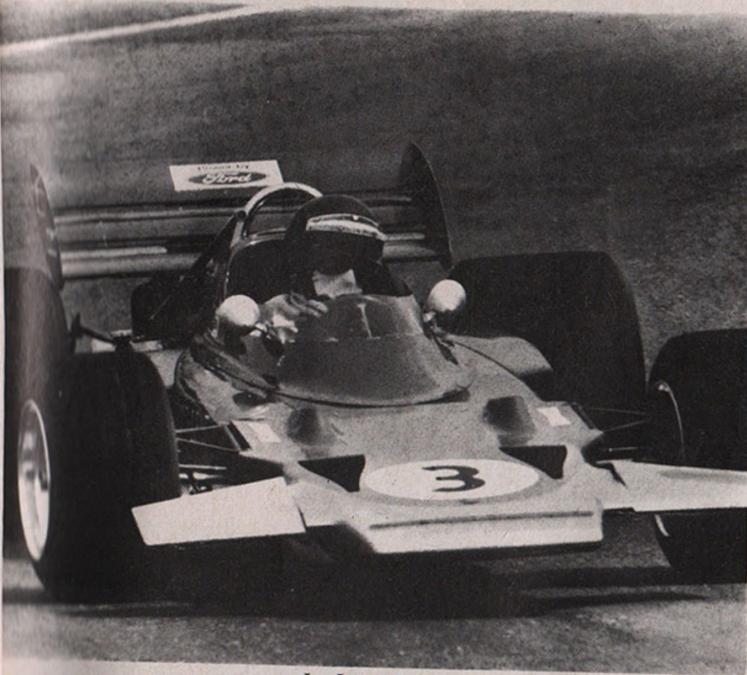


Brabham-Ford-Goodyear: la combinaison la plus rapide.

rapides, après quoi ils fondaient littéralement : en trois tours départ arrêté donc, Andretti arracha sa qualification... Comme vous l'imaginez, il y avait de l'ambiance dans les stands... L'énervement atteignit d'ailleurs son comble lorsque Teddy Mayer, le chef du stand Mc Laren, vint avertir Matra que Mc Laren et Brabham ayant constaté que l'aileron de la voiture de Pescarolo n'était pas aux cotes réglementaires (il était effectivement trop haut de 2 centimètres, le maximum étant de 80 centimètres par rapport au plan inférieur de la voiture) il déposerait une réclamation si ceci n'était pas instantanément rectifié. A ce moment, la demi-heure du samedi, c'est-à-dire la décisive, venait de commencer. On dut donc stopper Pescarolo, enlever le becquet de son aileron en toute hâte. Quand il repartit, ce fut bien sûr pour constater que sa voiture était déréglée... Malgré tout, conservant son sang-froid et attaquant magistralement, il se qualifia brillamment : en cette occasion, Henri a démontré qu'il avait la trempe d'un champion.

confusion et grincements de dents...

L'accident survenu au premier tour du Grand Prix d'Espagne a démontré que sur le plan de la sécurité, il reste malgré les progrès beaucoup à faire. Nous étions donc au premier tour. Jacky Ickx s'apprêtait à négocier une épingle à gauche quand il fut violemment heurté par la BRM d'Oliver qui pour une raison technique mal déterminée (peut être une rupture de porte-moyeu arrière) n'avait pu freiner. Les systèmes d'extincteurs automatiques de bord, s'ils fonctionnèrent, s'avèrent impuissants à ménager aux pilotes, en tout cas à Ickx, un répit suffisant pour déboucler la ceinture de sécurité et s'extirper de la voiture en flammes : Oliver put cependant s'échapper à temps, tandis qu'Ickx subit de légères brûlures aux bras et aux cuisses. D'autre part, on put constater que les réservoirs de carburant souples et remplis de mousse anti-choc furent inopérants, le feu éclatant avec violence presque instantanément. Selon des experts, la raison en serait que ces réservoirs, pour être efficaces, ne doivent être remplis qu'aux trois quarts de leur contenance maximale : il n'est pas certain qu'en l'occurrence, cela ait été le cas. Enfin, les services anti-incendie de l'autodrome espagnol



La Lotus 72, nouvelle venue en F1 a encore besoin de mise au point.



ont d'abord été complètement pris de court, puis, devant l'ampleur du brasier, se sont révélés impuissants, mal organisés et mal équipés. Ils ne purent jamais réunir suffisamment de moyens à la fois, attaquèrent le feu à l'eau, ce qui était dérisoire, puis firent venir UN extincteur à poudre, puis UN extincteur à mousse... Résultat : le feu brûla plus d'une heure, la BRM fut complètement détruite, la Ferrari sévèrement endommagée, et l'on frémit à la pensée de ce qui se serait passé si les pilotes n'avaient pu eux-mêmes se dégager... Car on n'a vu sur place aucun sauveteur équipé d'une combinaison d'approche. Ce n'est pas le seul reproche, mais c'est le plus grave que l'on doive faire à l'organisation madrilène qui, par ailleurs, montre beaucoup de confusion, notamment vis-à-vis de la presse, et même des concurrents. On assista en particulier à une valse-hésitation de dernière minute concernant le sort des pilotes non qualifiés — partirent quand même... partirent pas — qui soumièrent leurs nerfs à rude épreuve. Le laisser-aller alternait avec l'autoritarisme excessif, quand ce ne fut pas la répression brutale et aveugle de la part d'un service d'ordre vite excité. L'an prochain, le Grand Prix d'Espagne aura lieu à Barcelone, où l'organisation est remarquable. Jarama dispose donc de deux ans pour résoudre ses problèmes, dont celui de la sécurité est bien sûr le plus fondamental.

Classement du Championnat du Monde des Conducteurs après le Grand Prix d'Espagne.

- 1. Stewart, 13 points — 2. Brabham, 9 points — 3. Hulme, 6 points — 4. Mc Laren, 6 points — 5. Andretti, 4 points — 6. Hill, 4 points — 7. Beltoise, 3 points — 8. Servoz, 2 points — Miles, 2 points.

F. 3: Jaussaud en route pour le titre

La F3 a été décapitée, les meilleurs éléments de l'an dernier ayant franchi le cap, étant passés en F2. En tête des pelotons la saison dernière se trouvaient le plus souvent Peterson, Wisell, Mazet, Fittipaldi ou Schenken tandis qu'au rang de valeurs sûres on comptait Ikuzawa, Jabouille ou Depailler. Pour eux, la F3 c'est du passé, c'était l'époque de leurs débuts. Et de ceux qui émergeaient au dessus du panier, de ceux que l'on donnait favoris avant le départ, il n'en reste qu'un : Jean-Pierre Jaussaud, vainqueur du volant Shell fin 1963, et qui n'est plus un inconnu puisque depuis 1964 il a sans discontinuer pris les deuxième ou troisième places du Championnat de France. La saison 1970 est sa septième, c'est dire que l'expérience ne lui fait pas défaut. Et cette année qu'il veut sienne, il l'a abordée avec toute la conscience et le sérieux qui le caractérisent. Il veut un titre, lui, le presque Poulidor de la Formule 3, l'éternel malchanceux. Force est de reconnaître du reste qu'après un très beau début de saison, Jaussaud est bien parti. Mais quelques écueils seront difficiles à surmonter, quelques pilotes peuvent lui barrer la route. Ses principaux rivaux sur le plan national se nomment Jean Max, Salomon, Dayan, Migault, Mieuxet, chez les jeunes et Cassegrain, Franceschi chez les plus anciens. L'opposition sur le territoire s'avère donc nombreuse, plus forte en individualités que les autres années, mais par contre, chez les étrangers, les dangers devraient être assez vite circonscrits. Si les Suisses peuvent compter sur Dubler au volant d'une Chevron cette fois, les Suédois et les Anglais manquent — une fois n'est pas coutume — d'hommes de pointe. Birrel, Trimmer, Beuttler et autres Scott paraissent à la portée des meilleurs Français et ne font pas figure d'épouvantails comme le faisaient Schenken, Peterson, Wisell ou Fittipaldi.

Jaussaud: l'homme fort de la Formule 3.

Cette année au Mans, il y aura 52 voitures au départ.

Gratuit. Il suffit de découper ce bon ou de s'en procurer un chez un revendeur Uniroyal.

Facile. Il suffit de désigner le numéro de la voiture vainqueur des 24 Heures du Mans et indiquer le nombre de kilomètres et de mètres qu'elle aura parcouru. Cette dernière question servira à départager d'éventuels ex aequo.

Et 3 à l'arrivée.

Chances multiples. Pour multiplier vos chances de gagner vous pouvez établir plusieurs pronostics en remplissant plusieurs bons à découper.



BULLETIN DE PARTICIPATION

- Article 1.** Uniroyal organise, jusqu'au 13 juin 1970, un grand Concours de Pronostics Uniroyal.
- Article 2.** La participation à ce jeu est ouverte gratuitement, sans obligation d'achat à toute personne résidant en France métropolitaine, Corse comprise, et en Belgique à l'exclusion des membres des sociétés organisatrices UNIROYAL, D.D.B., B.O.C.P., Homme n° 1, et des membres de leur famille.
- Article 3.** Le jeu se compose de deux questions auxquelles les participants doivent répondre intégralement pour participer au concours.
- 1^{re} question :** désigner le numéro de la voiture qui se classera première à l'arrivée des 24 Heures du Mans.
- 2^e question :** évaluer le nombre de km et m parcourus par le véhicule vainqueur au moment où le drapeau annonçant la fin de la course est abaissé.
- Article 4.** Les participants seront d'abord sélectionnés en fonction de leur première réponse, puis en fonction de leur deuxième réponse comparée à la réponse exacte.
- Gagneront les participants ayant indiqué une réponse se rapprochant le plus au-delà et en deçà, de la réponse exacte. Les ex aequo éventuels seront départagés par un tirage au sort en présence d'huissier.
- Article 5.** Les réponses, inscrites sur les bulletins publiés à cet effet paraissant dans des revues automobiles et distribués chez les revendeurs de pneumatiques UNIROYAL, devront être postées sous enveloppe affranchie, au plus tard le 12 juin 1970 à minuit, le cachet de la poste faisant foi, à : B.O.C.P. - Jeu « Concours Pronostics Uniroyal » - 9, rue du Simplon, PARIS 18^e et réceptionnées par le B.O.C.P. au plus tard le 13 juin à 18 h 30, sous peine de nullité. Les bulletins-réponse distribués par Uniroyal et l'Auto Journal aux 24 Heures du Mans devront être déposés dans l'urne, disposée à cet effet, au plus tard le 13 juin 1970 à 15 h, cette urne étant immédiatement transférée dans les locaux du B.O.C.P. où elle parviendra au plus tard à 18 h 30.
- Article 6.** Ce jeu est doté de 103 prix d'une valeur globale de plus de 120 000 F, à savoir : trois voitures de sport et 100 trains de 4 pneus.
- Article 7.** Le règlement complet et un bon de participation seront envoyés à toute personne adressant une enveloppe timbrée, portant ses nom et adresse, et dans l'angle la mention UNI à : B.O.C.P./UNI-CEDEX 25 PARIS BRUNE.
- Expédiez ce bon au plus tard le 12 juin 1970 à minuit à : B.O.C.P./Jeu-Concours Pronostics Uniroyal, 9 rue du Simplon, PARIS 18^e.
- N° de la voiture gagnante _____
- Nombre de kilomètres et de mètres parcourus _____
- Nom _____ Adresse _____
- _____ Ville _____ Dépt _____

3 voitures et 100 trains de pneus à gagner au concours gratuit de pronostics Uniroyal





LE MANS 1970 :

duel
à
400 à l'heure

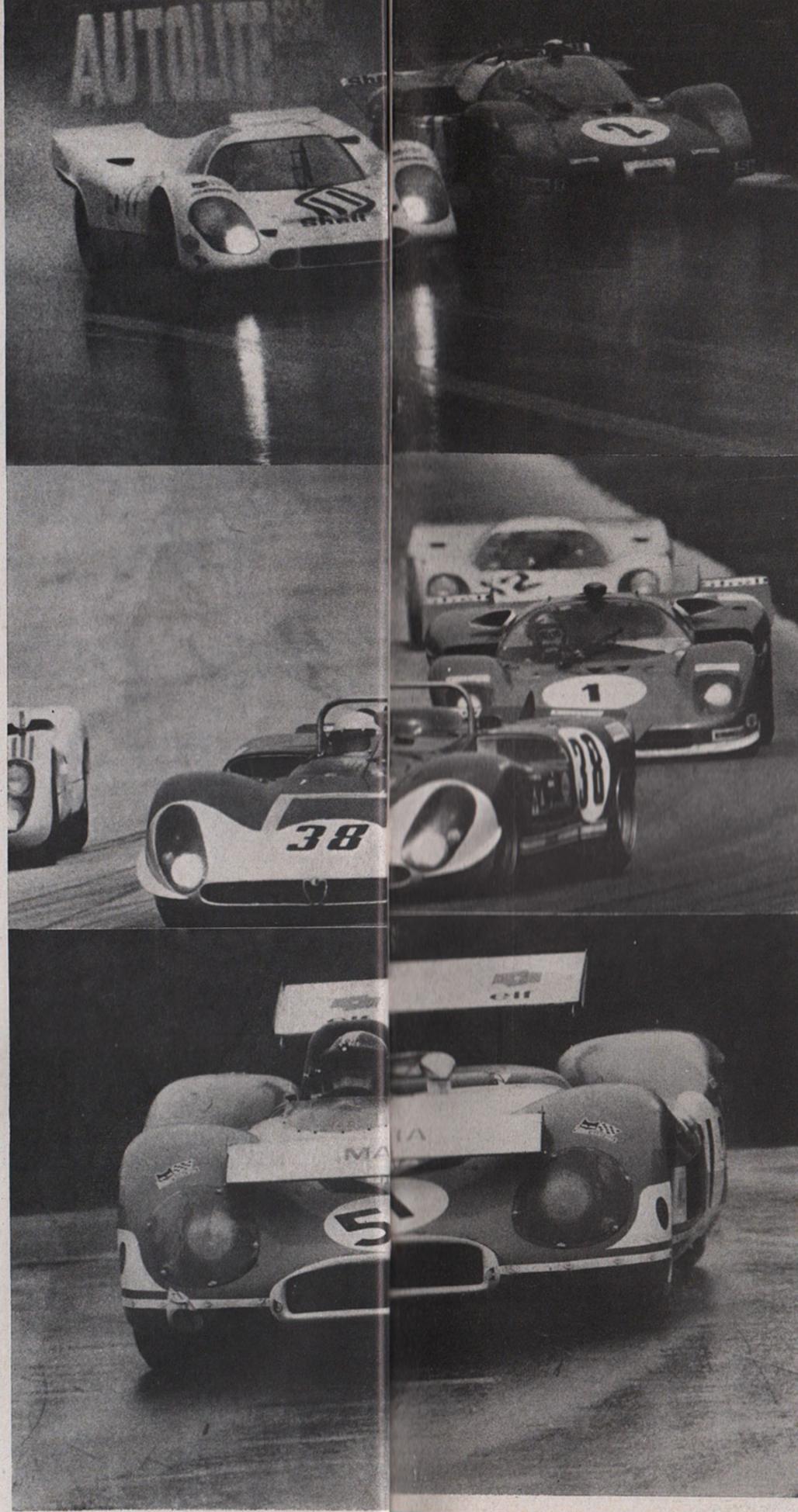
L'édition 69 des 24 Heures se caractérisait par l'incertitude du pronostic : six marques différentes pouvaient prétendre à la victoire avec, en théorie, des chances égales. Parmi les sports 5 litres, Porsche faisait courir pour la première fois ses toutes nouvelles 917, de loin les voitures les plus rapides en piste comme elles le prouvèrent d'ailleurs, jusqu'à leur abandon. Ce n'étaient pas encore des modèles suffisamment éprouvés. Ford, et plus exactement l'écurie John Wyer, se fiait à deux GT 40 déclinantes dont l'une remporta cependant d'extrême justesse l'épreuve. Les Lola-Chevrolet qui sont en somme des GT 40 plus modernes, mais beaucoup moins robustes, échouèrent complètement. La brigade des prototypes 3 litres semblait devoir fournir le vainqueur : la Porsche 908 d'Herrmann-Larrousse faillit à 100 mètres près confirmer ce pronostic. Les Ferrari 312 P ne figurèrent pas, l'une étant accidentée dès le premier tour, l'autre se montrant inexplicablement lente. Les Matra 630 et 650 avaient une chance de premier ordre, mais furent battues en raison d'une cascade de petits incidents qui leur coûtèrent trop de temps. Enfin Alpine Renault connut un véritable désastre qui mit d'ailleurs un terme aux tentatives de la marque dans les grandes courses d'endurance, terme dont nous avons eu récemment confirmation officielle.

Cette année, les choses se présentent sous un tout autre jour, car on en est revenu au « mano a mano », comme on l'a connu pendant la période des duels singuliers entre Ford et Ferrari. Certes Ford, après sa victoire surprise de 1969, sera complètement absent les 13 et 14 juin prochains sur le circuit de la Sarthe. Mais Ferrari sera présent en force, et la marque italienne au prestigieux palmarès manceau semble devoir être la seule à pouvoir s'opposer avec une dizaine de 512 S à la horde de quelques huit ou neuf Porsche 917 qui seront les grandissimes favorites de l'épreuve. Ferrari et Porsche en effet, vigoureusement soutenus par leurs pères-nourriciers Fiat et Volkswagen, sont les seuls à avoir pu exploiter la possibilité offerte par le règlement inepte qui distingue deux catégories, sport et prototypes en affectant à chacune une cylindrée maximale différente — respectivement 5 et 3 litres — sur la seule base du minima de fabrication — 25 voitures pour les sports. Pour s'assurer la victoire Porsche et Ferrari ont tout simplement (mais il fallait investir quelques milliards) produit chacun une série de 25 voitures de 5 litres qui ont été homologuées en sport alors que par nature, RIEN ne les distingue des prototypes 3 litres construits par Matra-Simca ou Alfa-Roméo. Tant qu'il s'agissait de sport 5 litres type GT 40 ou Lola, c'est-à-dire animées par des

moteurs issus de la série donnant autour de 400 CV, on pouvait en effet, opposer ces voitures aux prototypes 3 litres qui développent des puissances équivalentes. Mais Porsche et Ferrari, sans que l'on puisse aucunement leur en faire le reproche d'ailleurs, car ils n'ont fait qu'exploiter logiquement la faiblesse du règlement, ont faussé le jeu en fabriquant chacun 25 prototypes ultra-légers, équipés de véritables moteurs de course développant entre 550 et 660 CV, qui ont ainsi le droit en méritant l'appellation sport de s'opposer aux prototypes 3 litres construits à l'unité par Matra-Simca et Alfa-Roméo. C'est dire que les chances de ces deux dernières marques paraissent très minces, car surclassées en performances, elles ne peuvent compter pour vaincre que sur la casse d'une vingtaine de voitures nettement plus rapides. Bien sûr, dans une course de 24 Heures, tout est possible, mais Matra-Simca et Alfa-Roméo partiront avec une cote d'extrêmes outsiders. Du reste, les résultats des premières épreuves d'endurance comptant pour le Championnat du Monde des Constructeurs 1970 ne leur ont certes pas été favorables : Porsche (24 Heures de Daytona, 1.000 km de Brands-Hatch, 1.000 km de Monza et la Targa Florio) et Ferrari (12 Heures de Sebring) les ont toutes remportées, et s'il reste les 1.000 km de Spa et du Nurburgring aux 3 litres pour tenter de mettre leurs concurrents en échec, les augures du Mans ne leur sont pourtant pas du tout favorables.

PORSCHE OU FERRARI

La grande question que l'on peut se poser est donc d'apprécier les chances respectives des deux favoris, Porsche et Ferrari. Sur le même thème d'une voiture de course de 5 litres, les deux rivaux ont brodé avec quelques différences. Porsche a naturellement fait confiance à sa technique habituelle, c'est-à-dire : recherche poussée à l'extrême de la légèreté et de la finesse des formes, moteur à cylindres à plat opposés refroidi par air. Les 917 sont donc au poids minimum admis par le règlement — 800 kilos — auquel il faut ajouter une vingtaine de kilos pour l'installation d'extincteur automatique obligatoire. Pour ce faire, la 917 est construite autour d'un châssis constitué par une cellule formée par des tubes d'aluminium, et chaque organe si petit soit-il est systématiquement conçu avec un cahier des charges absolument draconien en ce qui concerne le poids. C'est ainsi qu'un fabricant nous racontait qu'il s'est vu refuser des pièces d'allumeurs que Porsche lui avait commandé pour quelques grammes de trop !...



Depuis ses débuts au Mans l'an dernier, la carrosserie de la 917 a subi d'importantes modifications, dans sa partie arrière notamment. En effet, les pilotes s'étaient plaints de la tenue de route extrêmement délicate de la première version qui, si elle s'était avérée d'emblée très efficace au point de vue finesse donc en vitesse de pointe — les 917 dépassaient 360 km/heure dans la ligne droite du Mans — n'offraient par contre aucune sécurité de pilotage. Dans le courant du mois de septembre 69, en collaboration avec l'équipe de John Wyer qui venait de conclure un accord avec l'usine pour diriger en course l'équipe officielle un nouvel arrière rappelant assez celui des Lola, plus court, tronqué et suivant une ligne continuellement ascendante depuis les flancs du cockpit jusqu'à la poupe, fut essayé sur le circuit du Salzburgring, contradictoirement avec la carrosserie classique.

Le verdict du chronomètre fut cinglant : Brian Redman gagna cinq secondes environ, à mécanique strictement identique. D'autres modifications de moindre importance furent apportées à l'avant, et ainsi, de voiture réputée très difficile à conduire, la 917 devint au contraire la plus sûre et la plus agréable des Porsche jamais construites aux dires des pilotes. Seulement, Le Mans étant Le Mans, il y a un sérieux « hic » : ainsi grâce, la perte en vitesse de pointe est évaluée à quelques 30 km/heure, et chacun admet que les 24 Heures se gagnent dans l'interminable ligne droite des Hunaudières beaucoup plus que dans les S du Tertre Rouge ou même à Maison Blanche. Les techniciens allemands ne négligeront certainement pas cet adage, et ils recherchent un meilleur compromis vitesse-tenue de route. C'est ainsi qu'ils ont annoncé en avril qu'aux essais préliminaires des 24 Heures, une 917 équipée d'une « queue longue » surmontée de grandes dérives longitudinales serait en mesure d'atteindre le cap magique des 400 km/heure.

Cette carrosserie, nous l'avons vue, mais le temps exécrable qui sévissait au Mans ce jour-là, combiné au manque de mise au point, a fait avorter la tentative. A ce que nous avons pu comprendre, la voiture munie de la carrosserie expérimentale était pratiquement inconduisible sous la pluie... Et l'on peut se demander si des progrès pourront être faits d'ici juin, puisque seul le circuit du Mans offre une ligne droite d'une telle longueur parmi les pistes européennes, et qu'en outre les conditions qui y prévalent — profil de la chaussée, vents traversiers — sont difficilement reproduisibles ailleurs. A cet égard donc, il subsiste une inconcuse d'importance fondamentale. La sagesse voudrait bien sûr que Porsche présente ses 917 dans leur version classique,

sacrifiant l'aérodynamisme au confort de pilotage qui peut s'avérer déterminant dans une course aussi longue, disputée à des vitesses très élevées qui éprouveront certainement beaucoup de pilotes, surtout si les conditions atmosphériques sont défavorables. On est d'ores et déjà certain que cette thèse sera défendue par un homme comme Wyer, connu pour son réalisme, et par les pilotes. En effet, le manager britannique a décidé de faire courir ses 917 avec l'ancienne carrosserie, laissant donc, pour cette année, l'aérodynamisme encore peu éprouvé au second plan. Mais chez Porsche, on aime assez les paris techniques, même s'ils sont osés, le passé l'a montré : rappelez-vous l'engagement prématuré des 917 aux 24 Heures 69 qui a probablement coûté la victoire à la marque allemande qui attend encore, malgré la domination dont elle fait preuve depuis trois ans, son premier succès au Mans.

L'autre incertitude concernant les 917 concerne leur moteur : sera-ce le 12 cylindres à plat opposés de 4,5 litres, développant 550 CV et maintenant bien éprouvé, ou le nouveau 4,9 litres développé pour répondre aux « vrais » 5 litres Ferrari, frôlant 600 CV, mais utilisé pour la première fois en course aux 1.000 kilomètres de Monza fin avril? Quoique ce soit un 4,5 litres qui, aux mains de Rodriguez et Kinnunen, ait gagné cette course, la 4,9 litres confiée à Elford-Ahrens n'a pas démerité. Aux essais, Siffert (qui ne disposa pas du 4,9 litres en course) et Elford s'étaient montrés plus rapides de respectivement 1,15/100^e et 54/100^e que Rodriguez. En course toutefois, Elford ne parvint pas à lâcher de façon décisive le pilote mexicain avant de devoir, pour des motifs n'ayant rien à voir avec la mécanique (défaillance d'un pneu et sortie de route alors qu'Ahrens était au volant) abandonner.

Côté organisation, Porsche n'a certes pris aucun risque en s'assurant le concours de John Wyer, qui est aux courses d'endurance ce que Ken Tyrrell est à la F1. Wyer et son homme-lige David Yorke, qui dirigea jadis les fameuses Vanwall, feront courir trois 917 aux couleurs bleu pâle et orange du pétrolier Gulf. Deux seront aux mains des équipages habituels. Siffert-Redmann et Rodriguez (en super forme cette saison, déjà vainqueur à Daytona, Brands-Hatch et Monza) Kinnunen. Ce dernier est peu connu et fort inexpérimenté. Compte tenu de son léger bagage, c'est certainement un grand espoir, mais il n'est pas encore aussi rapide que ses trois coéquipiers. C'est ainsi qu'à Monza et Brands Hatch, il n'assura qu'un relais, Rodriguez faisant le reste, c'est-à-dire les trois quarts de la course à lui seul. Wyer a choisi en revanche deux hommes qui

sont sans doute plus solides que brillants pour conduire sa troisième voiture, Mike « the bike » Hailwood et David Hobbs. L'autre forte équipe Porsche est le quasi-officiel team Salzburg, dont les pilotes vedettes sont Vic Elford — qui mena au Mans jusqu'au petit matin l'an dernier — Kurt Ahrens, Hans Herrmann — qui faillit l'emporter à l'issue de son historique duel avec Jacky Ickx. Les autres 917 plus ou moins privées seront aux mains d'excellents pilotes d'endurance comme Attwood, Lins, Soler-Roig et peut-être Gérard Larrousse que l'on a vu bien malheureux en début de saison au volant des 908 pas très bien préparées du Team Martini dirigé par le pilote allemand Dechent.

La 917 que l'on verra pas au départ sera celle que devaient se partager le champion du monde Jackie Stewart et l'acteur le plus vite du monde, Steve Mc Queen. Ce dernier étant empêché de courir par ses financiers inquiets, l'engagement a été annulé. Une 908 équipée de cameras et conduite par l'excellent Jonathan Williams assurera seule les séquences-vérité du film de Mc Queen qui, si l'on se fie aux moyens mis en œuvre et à la qualité des gens qui s'en occupent, devrait ravalier « Grand Prix » au rang d'œuvrette d'amateur.

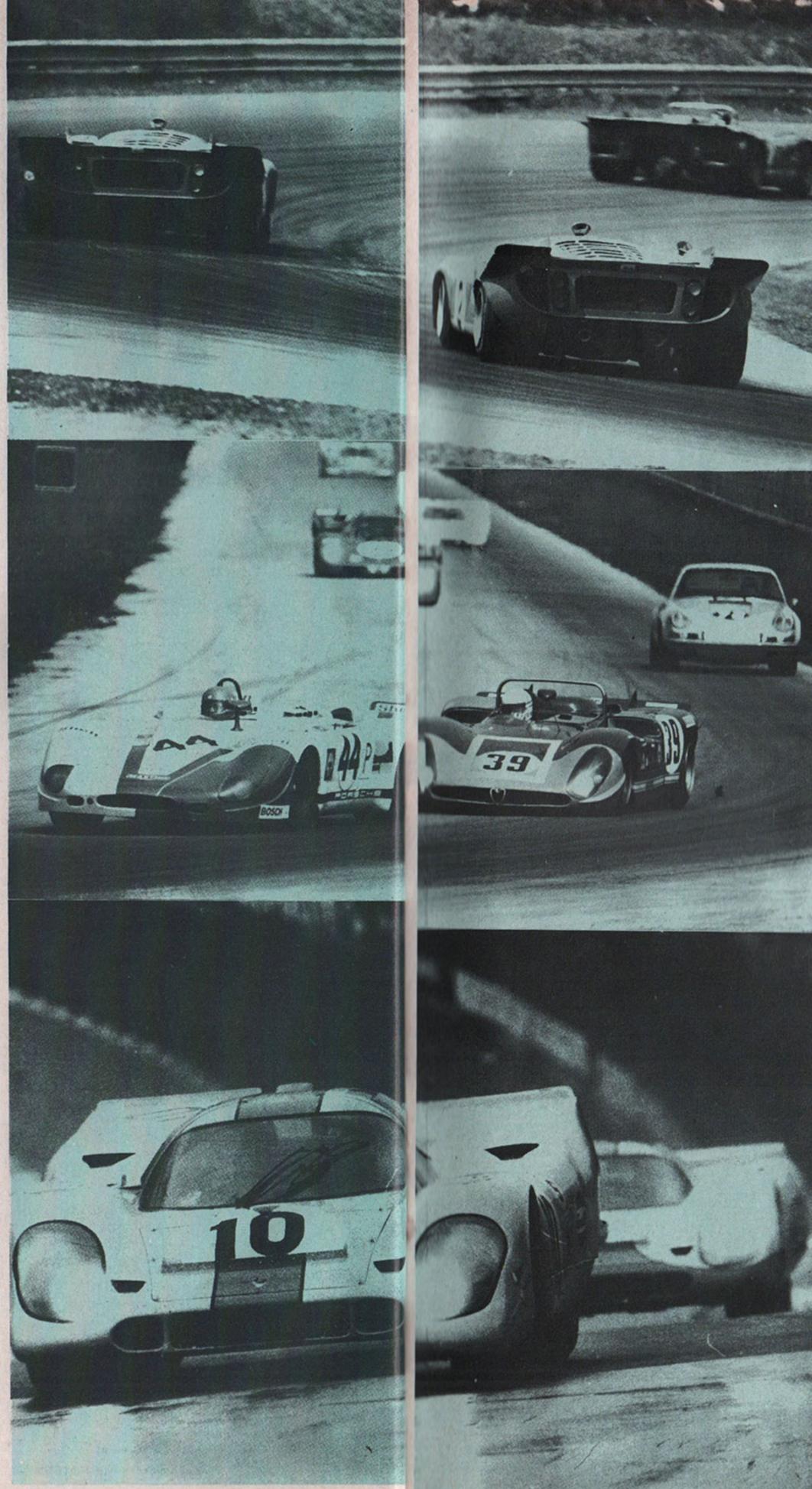
Les Ferrari 512 S affronteront sans complexes les Porsche 917. Sur le vu des 1.000 kilomètres de Monza, qui n'était que leur quatrième course, il ne leur manque qu'un petit rien pour être les égales des 917 au développement plus avancé. Leur moteur V 12 développe maintenant 580 CV, et surtout elles ont perdu pas mal de poids depuis leur première apparition à Daytona : à 562 (Spider) ou 568 kilos (Coupé), leur handicap sur ce plan par rapport aux 917 s'est réduit de moitié et n'est plus que d'une quarantaine de kilos. Au point de vue profilage, elles sont peut-être un peu moins efficaces que les Porsche, et selon les observations que des pilotes d'autres marques nous ont confié, elles semblaient tenir un peu moins bien la route aussi. Tout cela constituait un handicap insurmontable sur une course de 1.000 kilomètres, mais au Mans, le facteur résistance prend une importance beaucoup plus considérable que les possibilités de vitesse au tour. D'ailleurs, d'ici au 13 juin, les Ferrari peuvent encore progresser. Cependant comme Porsche, la marque italienne tentera très probablement d'améliorer l'aérodynamisme de ses 512 S pour profiter de la ligne droite des Hunaudières. Et leurs possibilités, là aussi, dépendront beaucoup des résultats obtenus par les techniciens de Maranello à cet égard.

La Scuderia alignera en principe quatre 512 S. Pour les conduire, elle fera appel à trois pilotes italiens dont deux jeunes

espoirs, Arturo Merzario et Ignazio Giunti, et un vétéran, Nino Vaccarella. Le vainqueur du Mans 69, Jacky Ickx, conduira naturellement l'équipe et le héros de Sebring, Mario Andretti sera aussi au départ, comme le jeune suisse Peter Schetty. Manquent donc deux pilotes pour compléter l'effectif : il est probable que Ferrari fera l'impossible pour s'attacher les services de deux vedettes comme il l'a fait à Monza où il s'était assuré le concours des deux anciens pilotes n° 1 de la maison avec lesquels apparemment, les relations se sont améliorées : Chris Amon et John Surtees. Qui eût cru les revoir au volant d'une Ferrari, et cependant... En plus de l'écurie officielle, il y aura d'autres 512 S bien conduites. Celles du North American Racing Team de Luigi Chinetti par exemple, avec d'excellents pilotes U.S. comme Posey, Adamowicz, Revson et peut-être Mark Donohue. Celles de la Scuderia Filipinetti, avec Bonnier, Muller, Parkes. Alors, Porsche ou Ferrari? Les chances sont égales. Théoriquement, Porsche devrait gagner. Mais contre Ferrari, c'est un pronostic bien fragile, quoique logique. Quant aux deux Lola-Chevrolet 5 litres inscrites elles feront de la figuration, leur fragilité mécanique et leur rapport poids-puissance (920 kilos - 450 CV) les y condamnant.

LES PROTOTYPES : ambition limitée

Chez Matra, si l'on mettra tout en œuvre pour réaliser une exhibition aussi brillante que possible, on n'y croit pas tellement. Et le déploiement de forces auquel on a assisté en 1969, alors que la marque française sentait la victoire à sa portée, ne sera pas reconduit cette année. Avec le concours de circonstances favorables, Matra aurait pu gagner à Sebring « à l'usure », et à Brands Hatch en raison du profil du circuit et de la pluie torrentielle qui n'avantageaient pas les grosses 5 litres. Ces deux occasions ratées, on a bien vu à Monza quel était le classement le meilleur auquel des 3 litres peuvent prétendre sur un circuit rapide : cinquièmes (Beltoise-Brabham) et sixièmes (Servoz-Pescarolo) à l'issue d'une remarquable exhibition tant des voitures qui ne connurent pas le moindre ennui que des pilotes qui donnèrent le maximum, les Alfa-Roméo étant finalement battues sur leur propre terrain, et bien qu'elles soient parties à quatre contre deux. En principe donc, Matra ne gagnera pas les 24 Heures du Mans cette année, car le handicap par rapport aux 5 litres paraît insurmontable.



Cependant, en 24 heures, il peut arriver tant de choses qu'il serait bien imprudent de considérer les chances des seules voitures françaises (avec la Ligier) en course comme nulles. Et de toutes façons, leurs nombreux supporters suivront leurs efforts avec l'enthousiasme habituel.

Il y aura trois ou quatre Matra-Simca au départ, qui devraient être de deux types différents : 650 bien connues (châssis tubulaire, moteur non portant, freins Girling, 720 kilos) et 660 toutes nouvelles (châssis coque, moteur portant, freins ATE, 650 kilos). Comme les boîtes de marque ZF, les moteurs seront identiques, développant 420 CV. Les carrosseries n'ont pas le même aspect, celle de la 660 étant encore plus basse, mais toutes sont des spiders. A Beltoise, Pescarolo, Servoz et Brabham se joindront Cevert, Jabouille et sans doute Depailler même s'il n'y a que trois voitures engagées, car chez Matra, on croit que l'épreuve sera très dure pour les pilotes, et on profitera des possibilités offertes par le règlement pour utiliser un « réserviste » de talent.

Les Alfa-Roméo 33-3, qui seront comme les Matra trois ou quatre au départ, sont d'une puissance équivalente à leur rivales françaises (415 CV), tiennent au moins aussi bien, si ce n'est mieux la route, mais souffrent d'un handicap de poids qui, s'il n'est pas considérable par rapport aux 650 (740 kilos contre 720), risque de devenir plus grave avec l'apparition des 660. Par ailleurs, leur profilage devra impérativement être amélioré pour le Mans, car dans leur version Monza, elles ne dépassaient pas 310 km/heure. Avec une longue queue, les Alfa comme les Matra devraient atteindre environ 330 km/heure. Elles seront conduites par Courage, Stommelen, de Adamich, Galli, Gregory, Hezemans, éventuellement Zeccoli et Facetti s'il y en a quatre au départ. Les autres protos 3 litres seront les Ferrari 312 P 1969 du N.A.R.T. qui, si elles bénéficient de bons volants, peuvent se mêler à cette sorte de « course dans la course » qui sera sûrement passionnante ainsi que quelques Porsche 908 engagées par des indépendants, qui sont dépassés en performances sinon en robustesse.

LES AUTRES ENGAGÉS

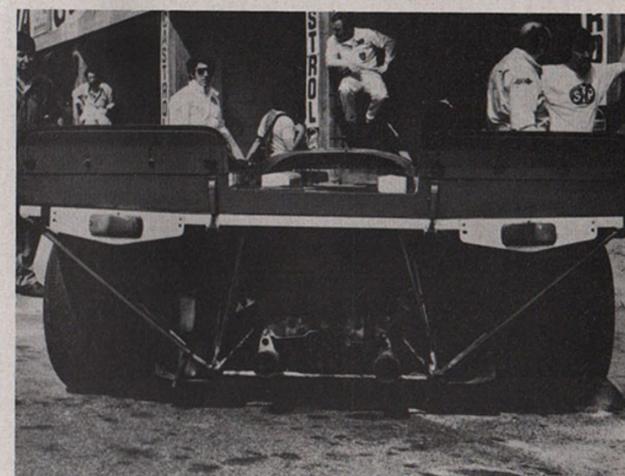
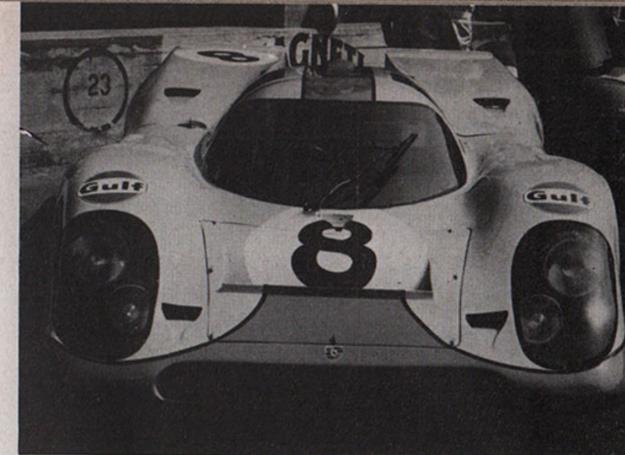
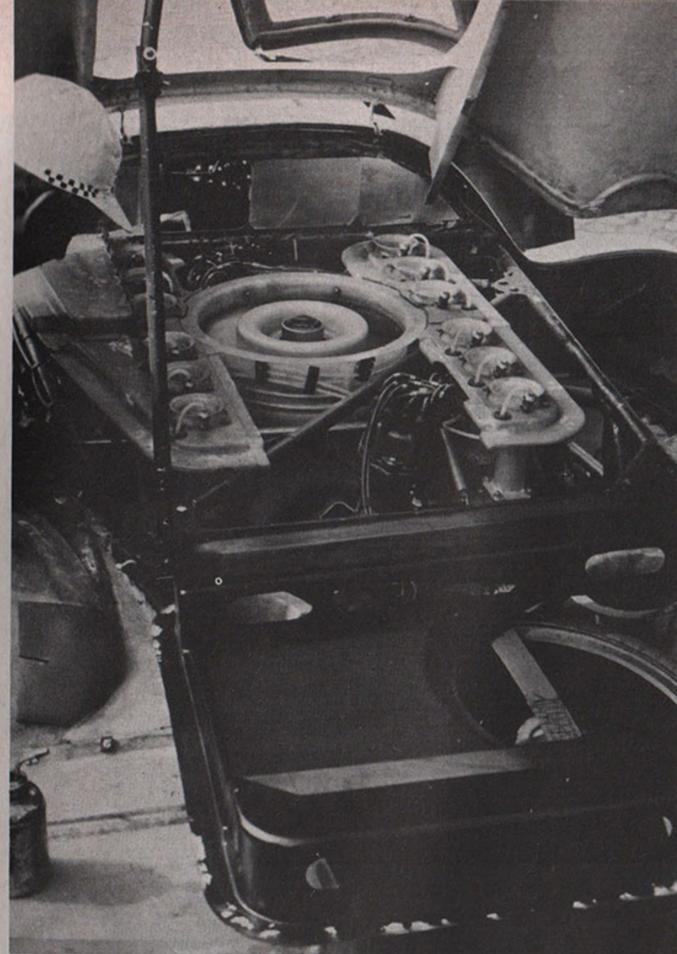
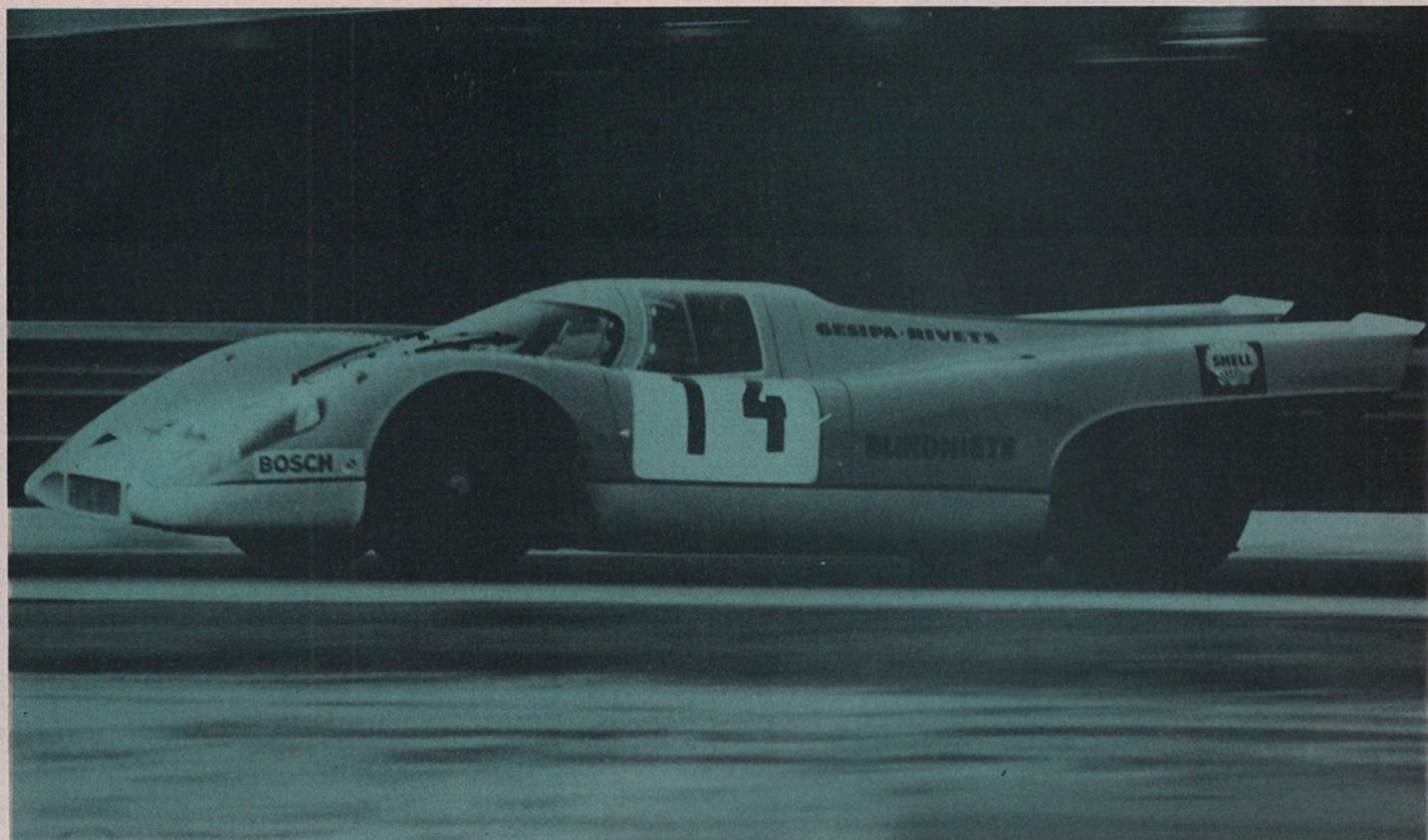
Commençons par les forfaits probables et les absents. Parmi les premiers on regrettera celui de l'équipe officielle Mazda, qui avait engagé trois coupés R 100 à moteur rotatif. Certes, les possibilités de ces voitures auraient été limitées par leurs carrosseries de série, mais

on les aurait regardées avec une curiosité intéressée. Celle-ci pourra cependant se reporter sur la Chevron équipée d'un Mazda Toyo Kogyo, qui sera d'ailleurs plus conforme à l'esprit de la course. Conduite par l'équipage belge Vernaeve-Deprez, on comparera avec intérêt les performances de cette voiture équipée du moteur japonais (équivalent à 2 litres) avec celles des deux autres Chevron engagées, l'une mue par un BMW de 2 litres, l'autre propulsée par un Cosworth 1800 FVC. C'est sur ce même moteur que comptera la Ligier JS1 qui conduiront Guy Ligier et Jean-Claude Andruet. Cette nouvelle voiture française est pleine de qualités, mais elle est davantage conçue pour la route que pour le circuit, et son poids (environ 630 kilos) la handicape considérablement par rapport aux Chevron anglaises par exemple, qui en atteignent à peine 550. En outre, la tenue en endurance du Cosworth FVC, qui est une extrapolation très proche du 1.600 cc FVA de Formule 2, constitue une inconnue.

Cette voiture sera la plus faible cylindrée en piste cette année. En effet, les petites Alpine Renault que nous avions l'habitude de voir disputer les indices depuis 1963 ne s'alignent pas, en raison notamment de la politique d'abstention en circuits malencontreusement décidée récemment par la marque.

Cependant, la Ligier ne sera pas la plus lente, car un bataillon de Porsche 911 2 et 2,2 litres disputant le classement Grand Tourisme aux deux Chevrolet-Corvette 7 litres inscrites par Greder et Rouget, aura ce douteux honneur. En vérité, il semble hasardeux de faire « cohabiter » des sport 5 litres de 800 kilos et 550 CV avec des vraies voitures GT pesant près de 1.000 kilos et développant un peu plus de 200 CV : vous imaginez à quel écart de performances on aboutit ainsi... La solution radicale consisterait évidemment à n'admettre que des sport ou prototypes, minimum 3 litres, comme à Buenos-Aires par exemple. Mais on n'aurait alors que trente à trente-cinq partants, ce qui pour un circuit de 13,5 kilomètres à parcourir pendant 24 heures est évidemment maigre...

Voici donc les principaux engagés des 24 Heures du Mans 1970. Selon toutes probabilités, la course en tête sera serrée et donc passionnante. Si le beau temps est de la partie, les records de l'an dernier seront balayés. Rendez-vous donc le 13 juin à 16 heures, pour un départ qui ne sera plus celui auquel vous étiez habitués : le traditionnel petit sprint des pilotes vers leurs voitures, rangées en épi de l'autre côté de la piste, a en effet vécu. Le folklore y perdra un peu mais la sécurité y gagnera beaucoup. A choisir entre les deux, il n'y avait pas à hésiter.

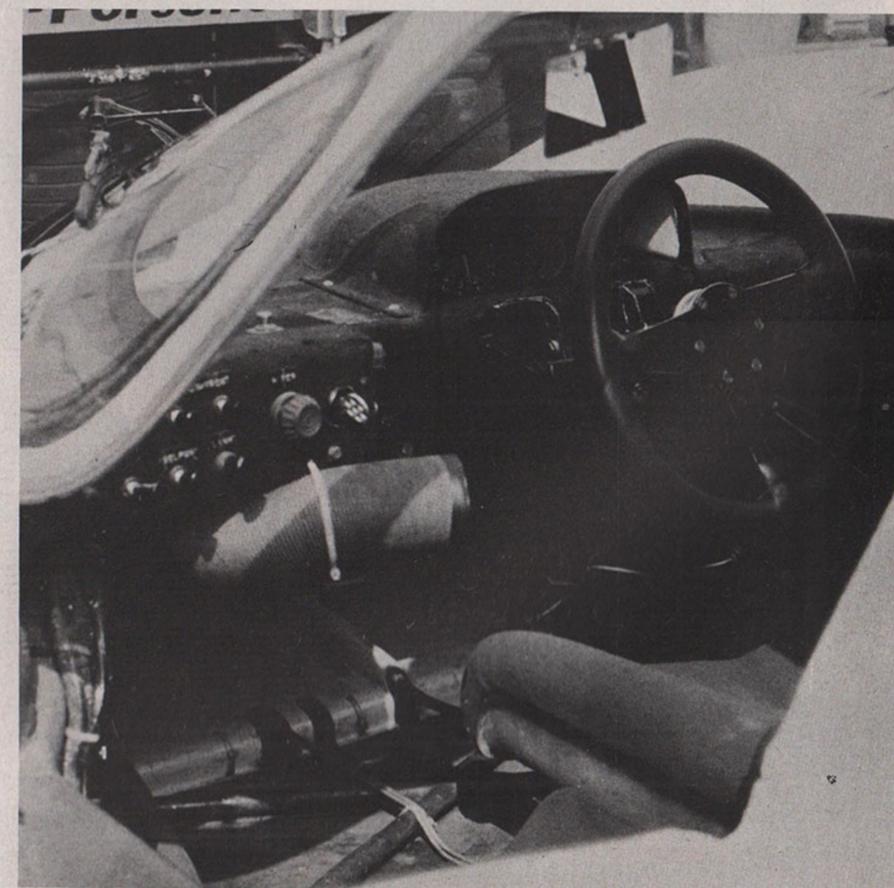
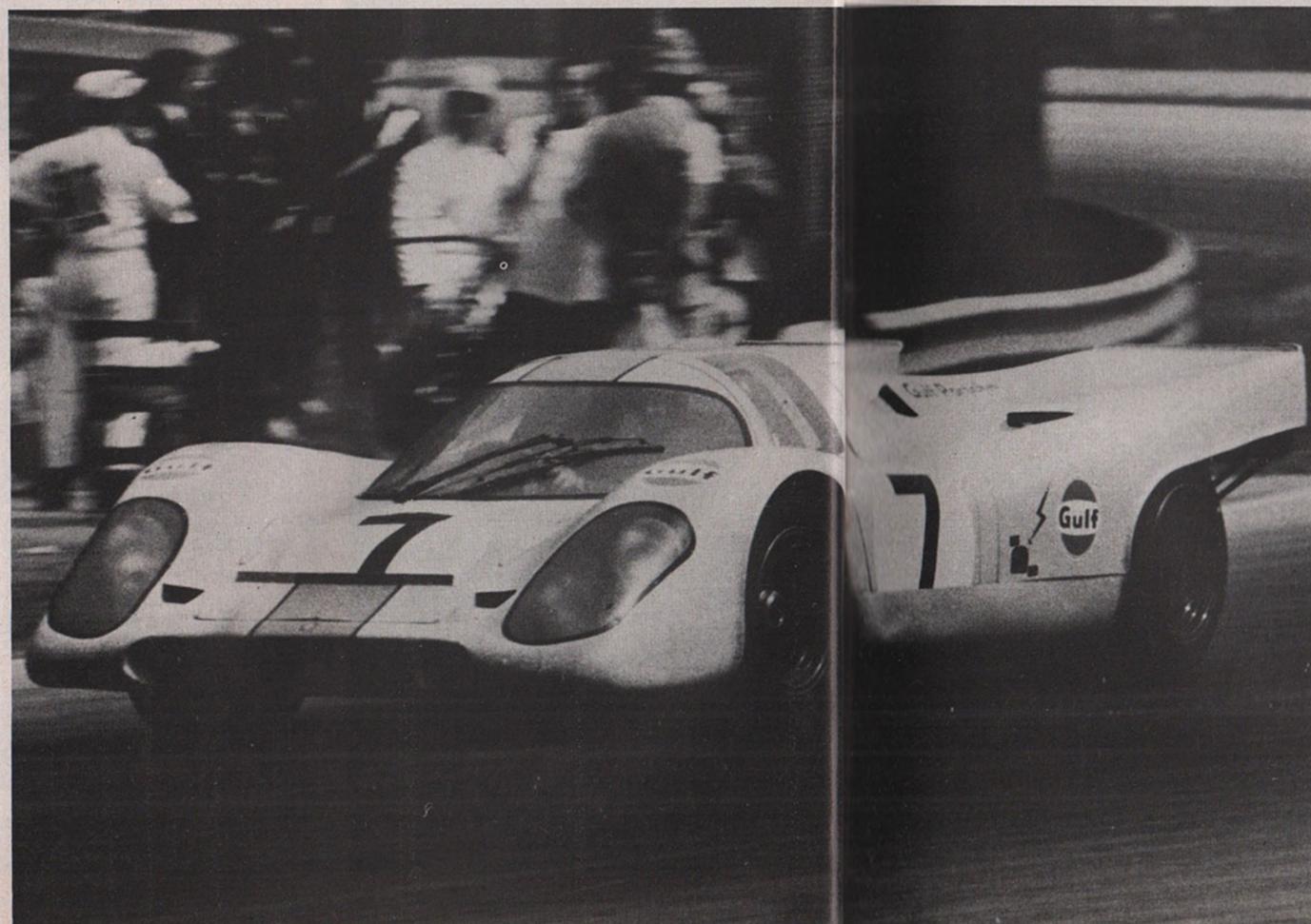


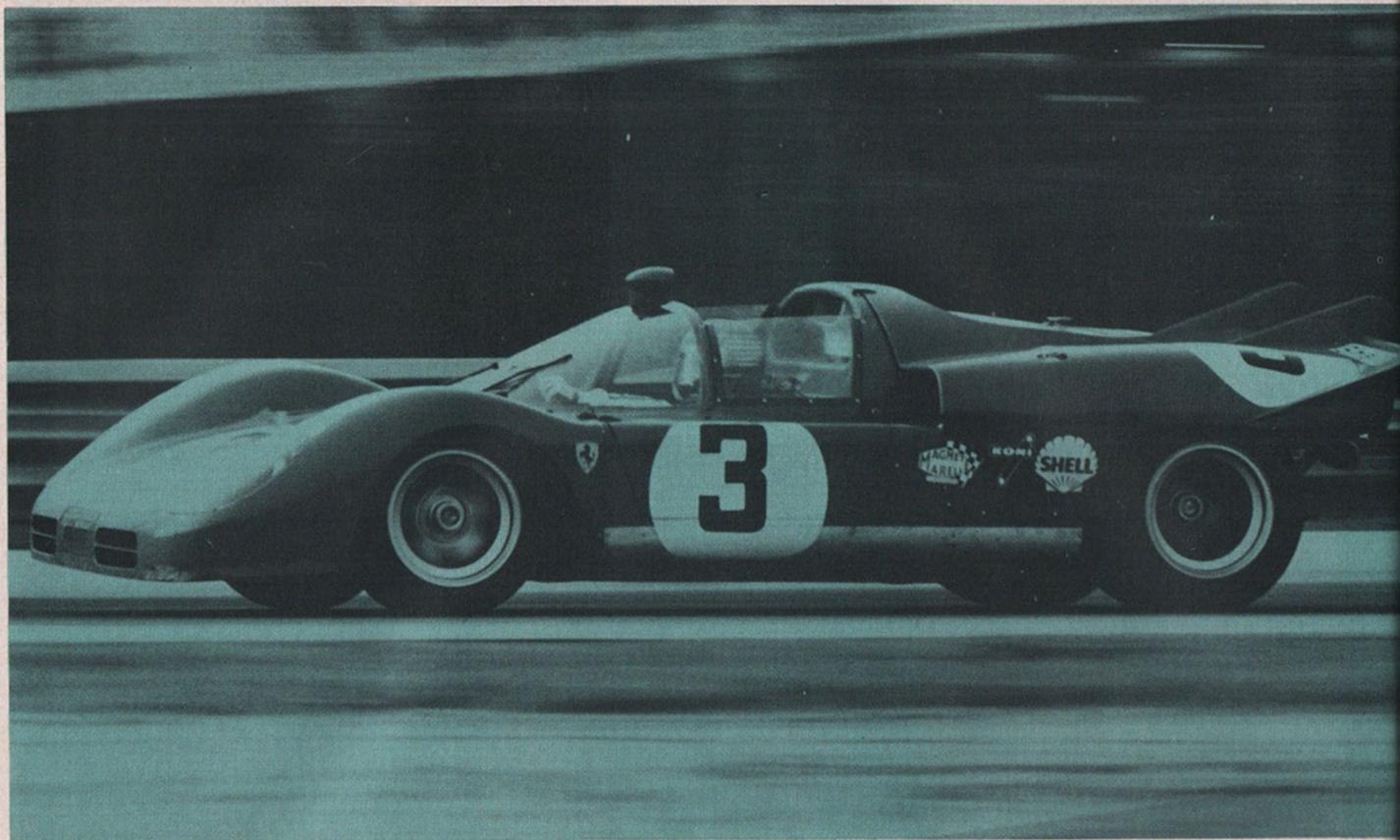
PORSCHE 917

Fiche signalétique :

Catégorie : sport
 Structure : châssis tubulaire
 Moteur : 12 cylindres à plat, 4 ACT.
 Refroidi par air, 4,5 ou 4,9 litres.
 550 ou 590 CV. Injection.
 Boîte : à 5 rapports synchronisés
 Freins : Girling
 Pneus : Firestone (Wyer) ou Goodyear
 (Salzburg). Diamètre 15"
 Poids : 825 kilos
 Palmarès 1970 : 24 Heures de Day-
 tona, 1.000 Kilomètres de Brands
 Hatch et 1.000 Kilomètres de
 Monza.

Allemagne



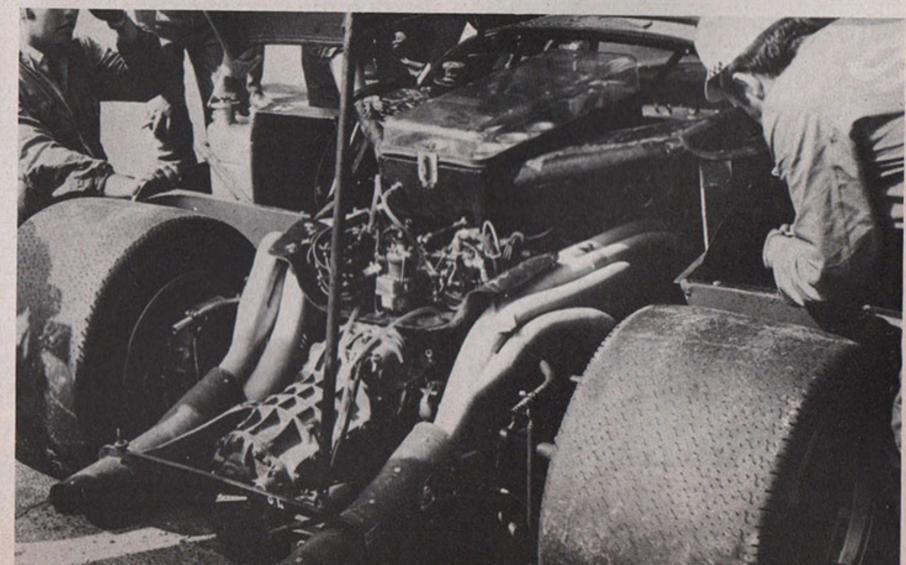
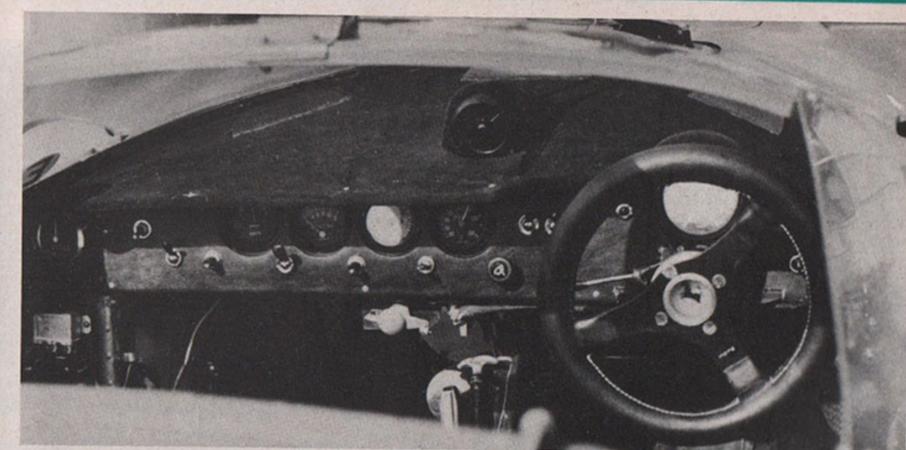
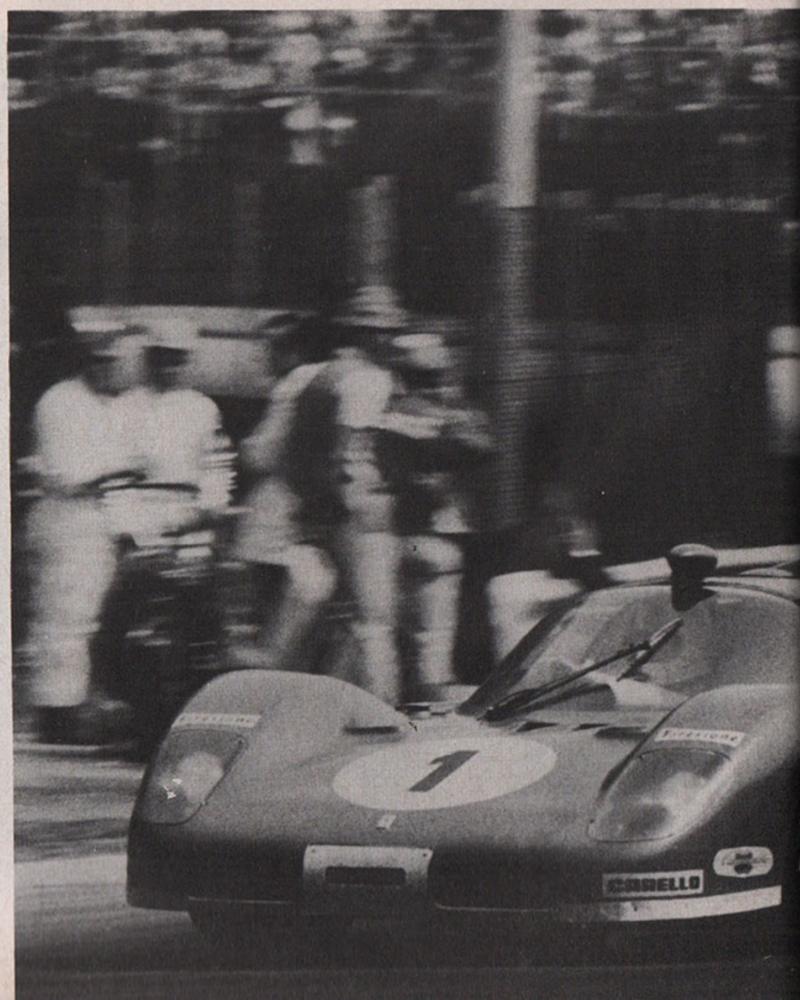
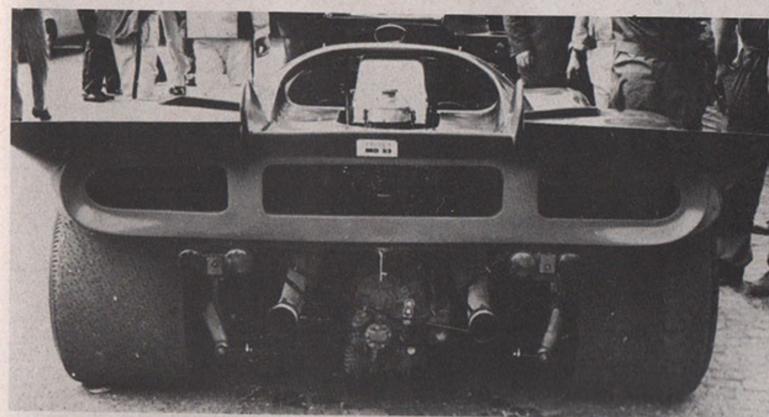


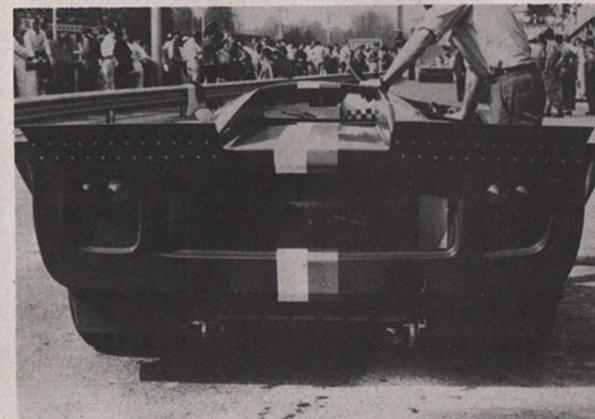
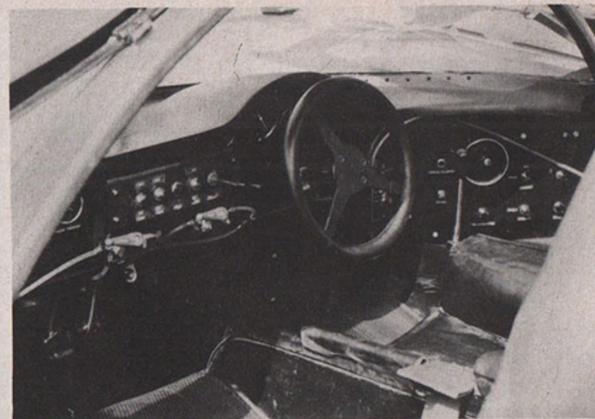
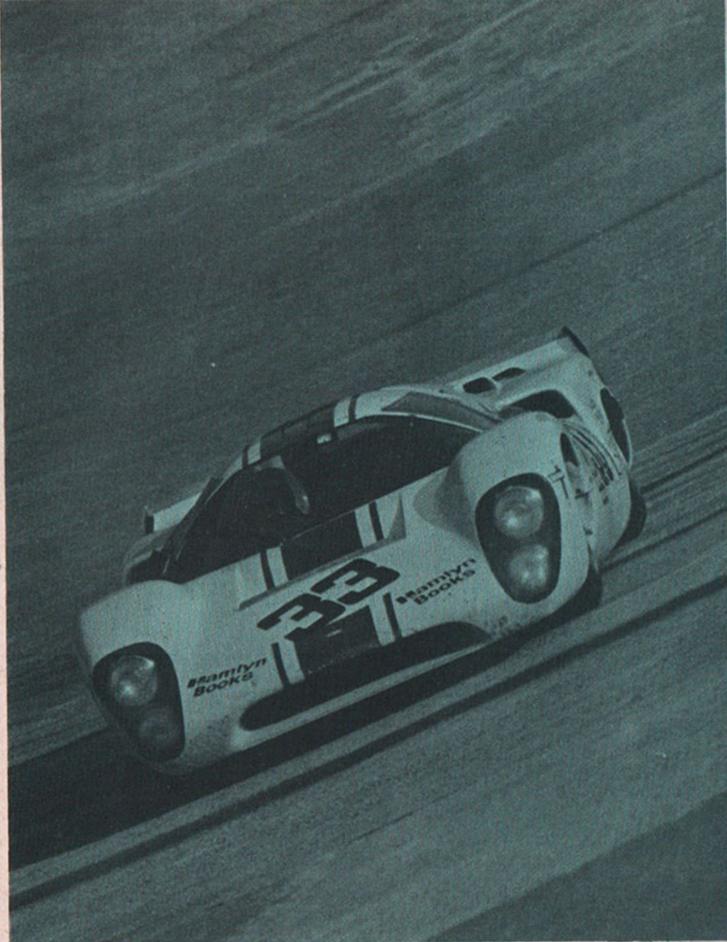
FERRARI 512 S

Fiche signalétique :

Catégorie : sport
 Structure : châssis tubulaire caissonné
 Moteur : V 12. 4 ACT. 5 litres. 580 CV.
 Injection
 Boîte : à 5 rapports
 Freins : Girling
 Pneus : Firestone (usine) ou Goodyear
 Diamètre 15"
 Poids : 852 (spider) ou 858 kilos
 Palmarès 1970 : 12 Heures de Sebring.

Italie

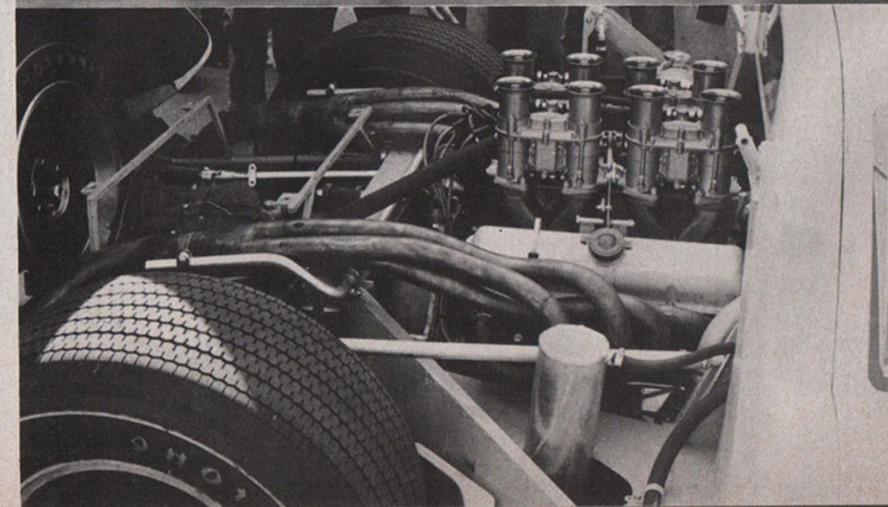
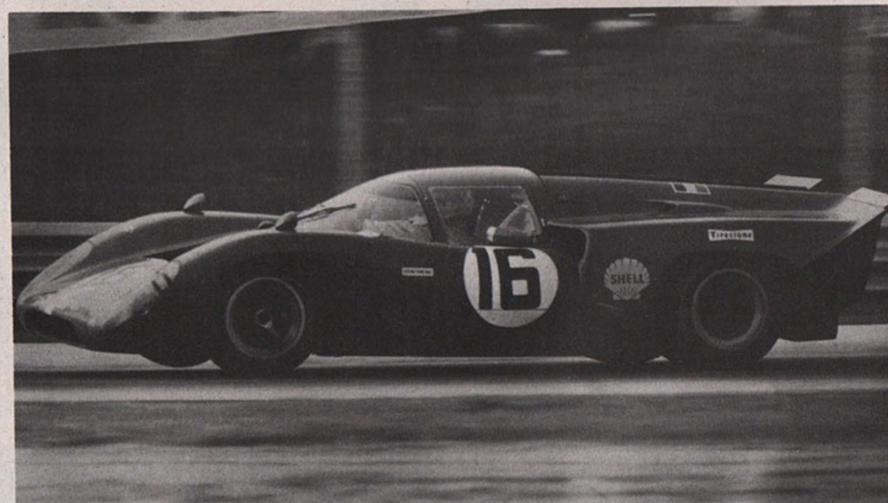




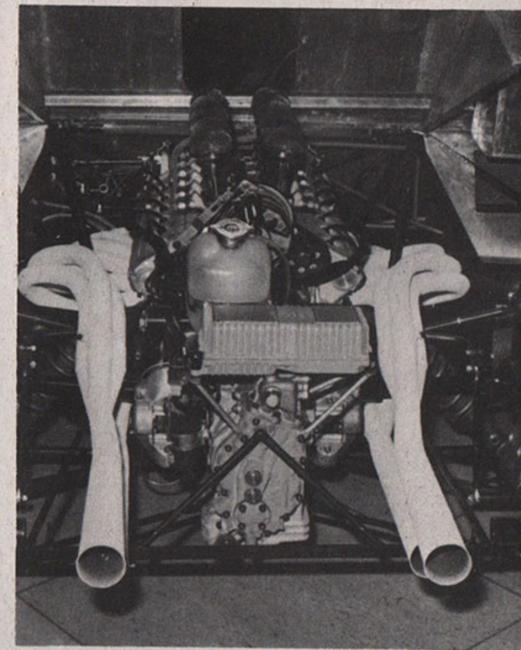
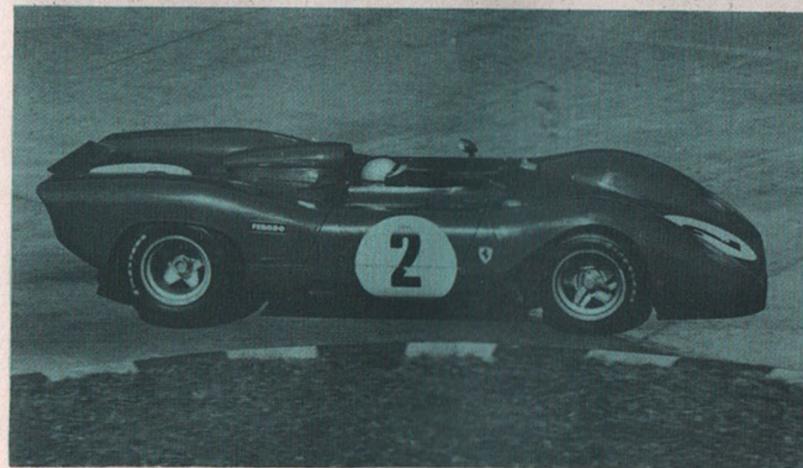
LOLA CHEVROLET

Fiche signalétique :

Catégorie : sport
 Structure : châssis coque
 Moteur : V 8 culbuté. 5 litres. 450 CV.
 Carburateurs
 Boîte : à 5 rapports
 Freins : Girling
 Pneus : Firestone ou Goodyear. Dia-
 mètre 15"
 Poids : 920 kilos.



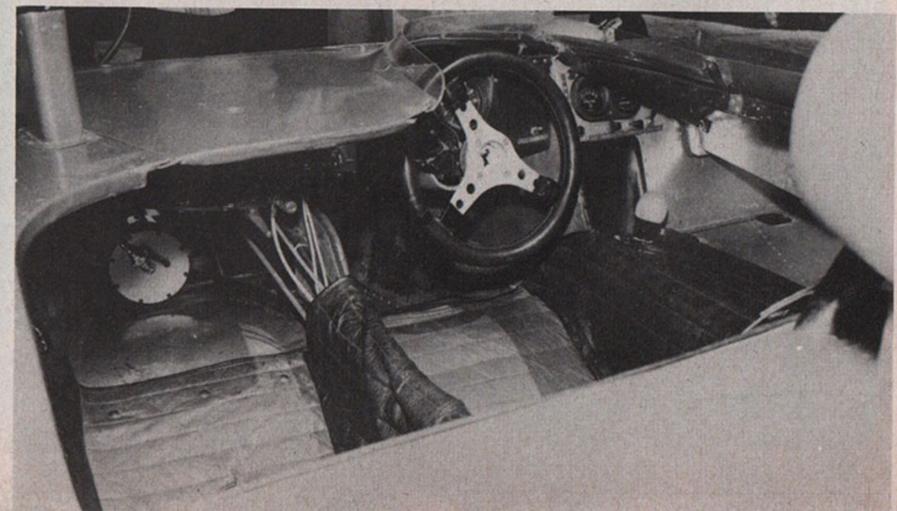
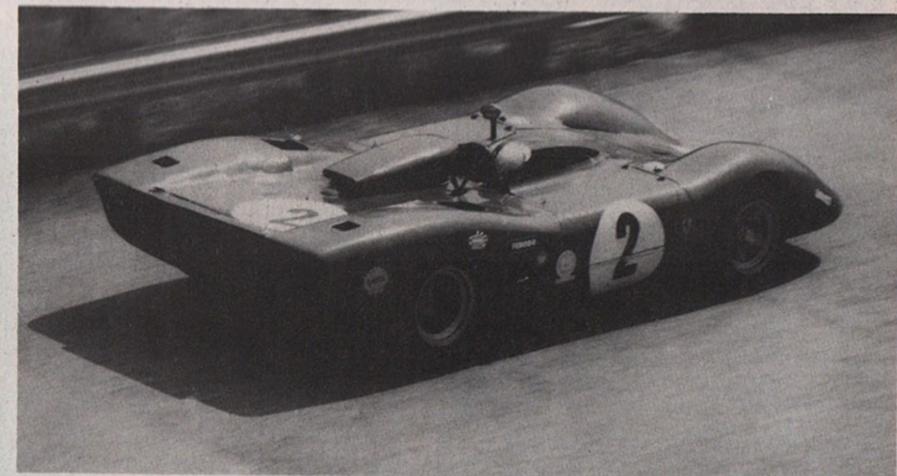
**Grande-
Bretagne**



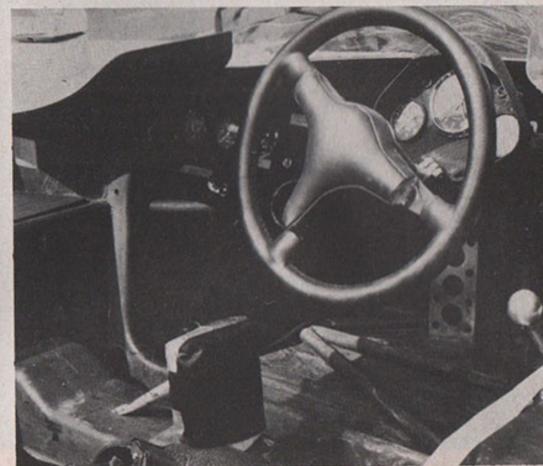
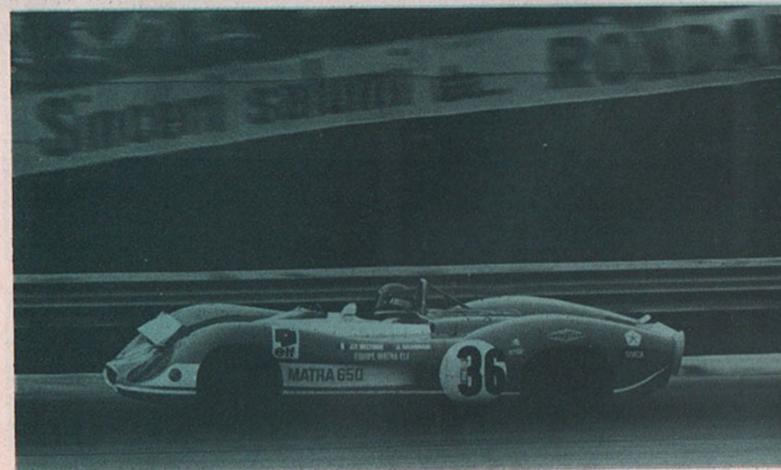
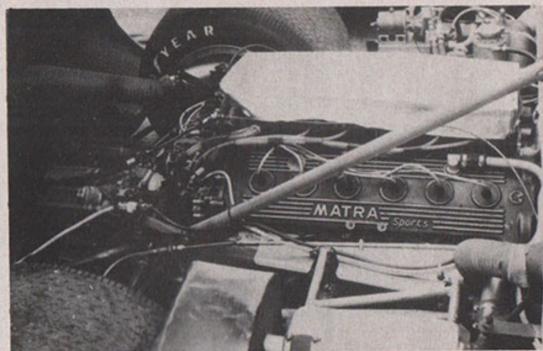
FERRARI 312 P

Fiche signalétique :

Catégorie : prototypes
 Architecture : coque.
 Moteur : V 12. 4 ACT. 3.000 cc. 420 CV
 Injection
 Boîte : 5 rapports
 Freins : Girling
 Pneus : Diamètre 15"
 Poids : 850 kg.



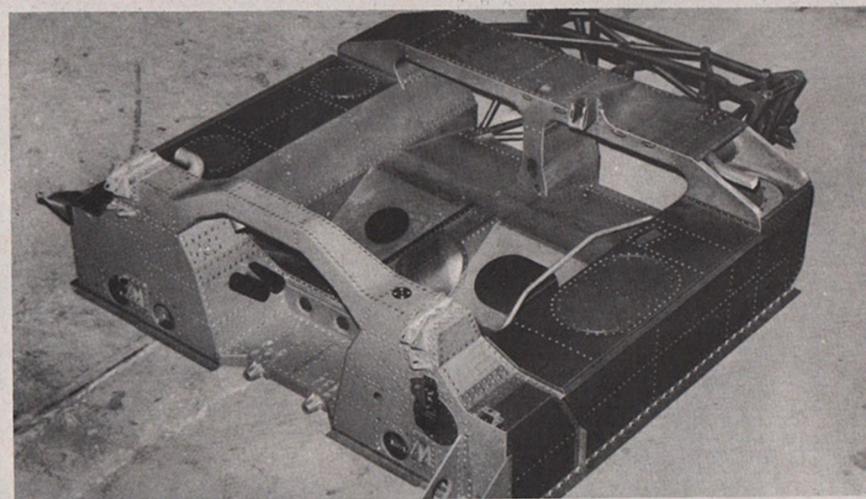
Italie



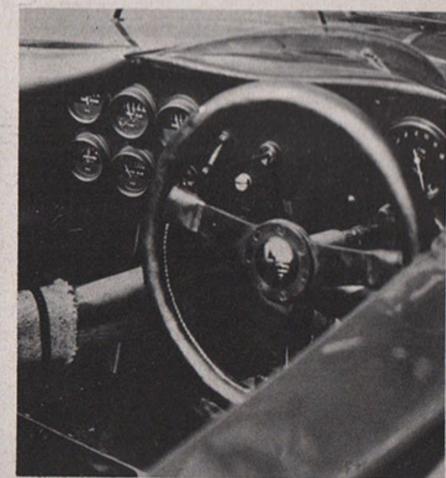
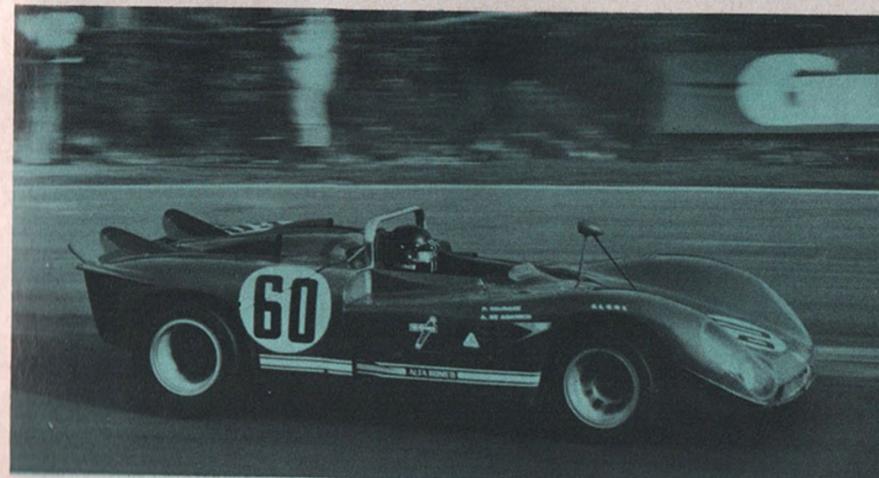
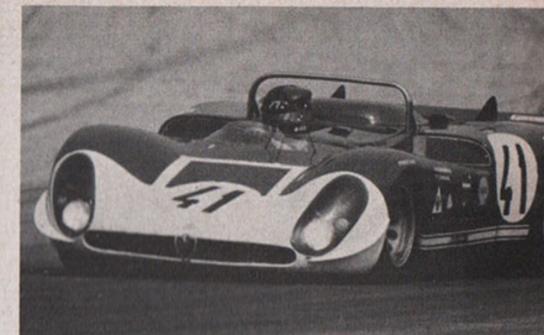
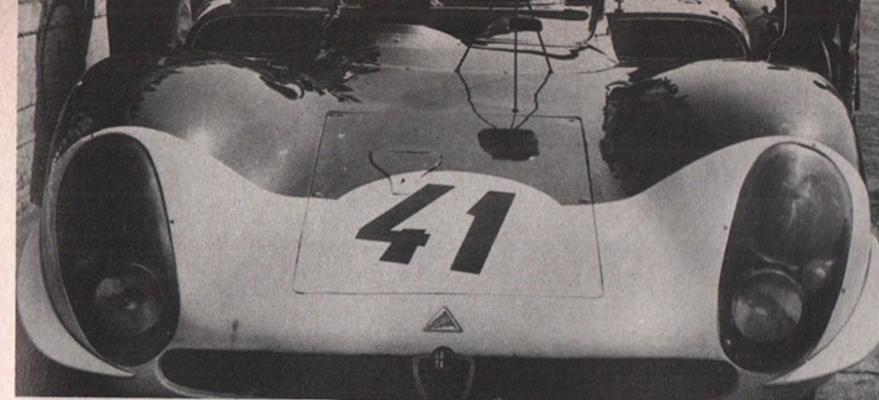
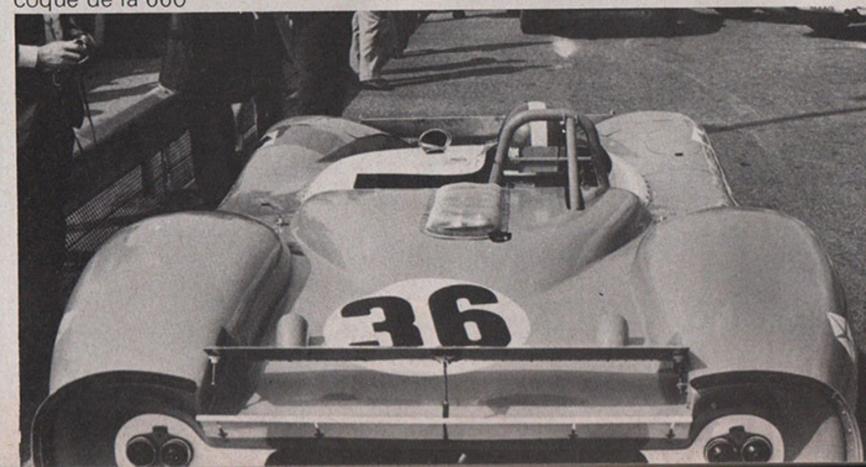
MATRA 650 et 660

Fiche signalétique :
 Catégorie : prototypes
 Structure : tubulaire (650). Coque (660)
 Moteur : V 12. 4 ACT. 3 litres. 420 CV. Injection
 Boîte : à 5 rapports ZF
 Freins : Girling (650) ATE (660)
 Pneus : Goodyear diamètre 15"
 Poids : 720 kg (650); 650 kg (660)
 Palmarès 70 :
 1^{re} Temporada 1.000 km
 1^{re} des prototypes à Monza.

France



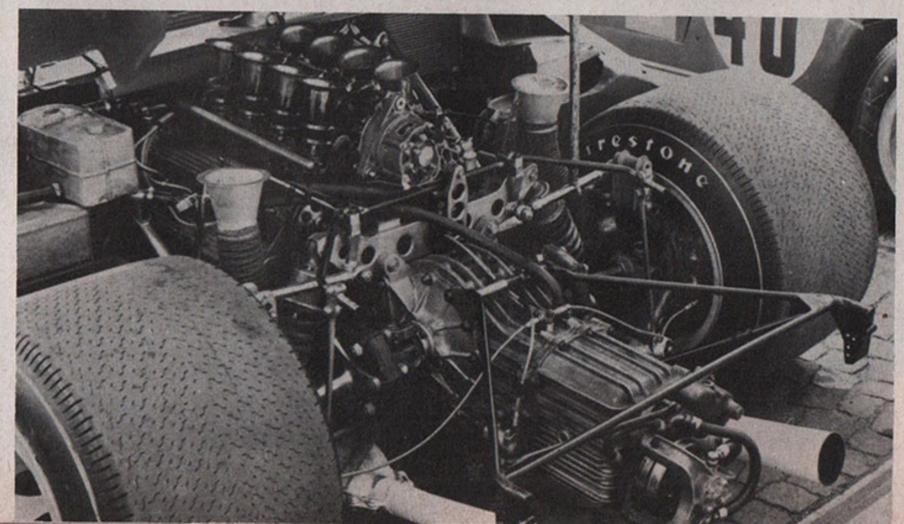
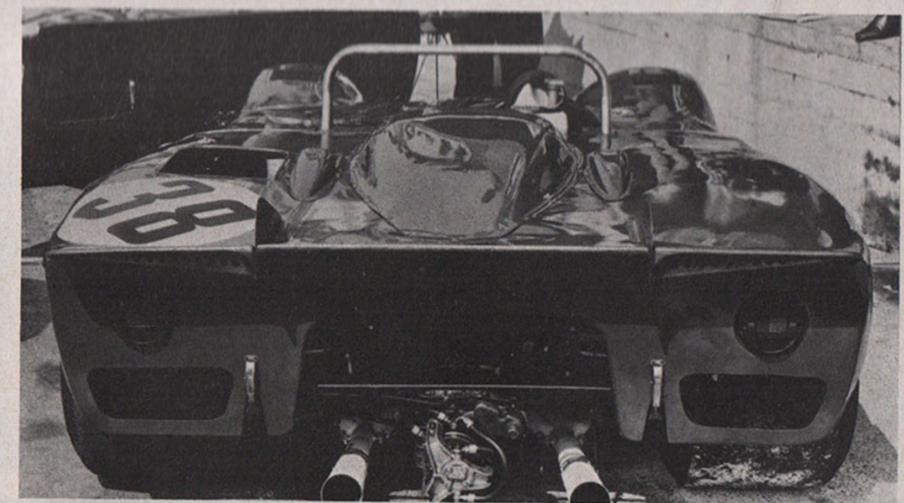
coque de la 660

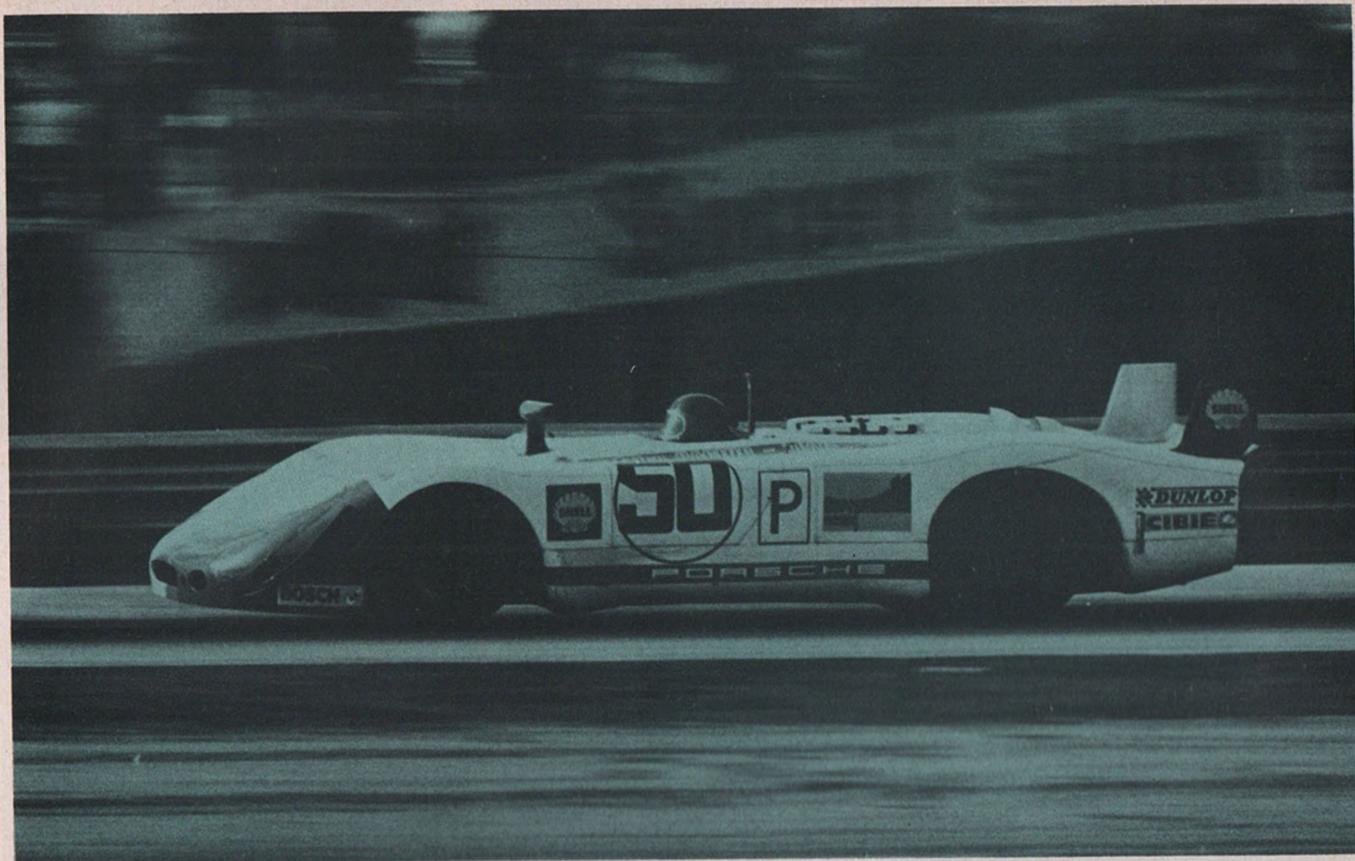


ALFA-ROMÉO 33-3

Fiche signalétique :
 Catégorie : prototypes
 Structure : châssis coque
 Moteur : V 8. 4 ACT. 3 litres. 415 CV. Injection
 Boîte : à 5 rapports
 Freins : ATE
 Pneus : Firestone, diamètre 15"
 Poids : 740 kg
 Palmarès : 1^{re} Temporada 200 miles.

Italie





PORSCHE 908

Fiche signalétique :

Catégorie : sport
 Structure : châssis tubulaire.
 Moteur : 8 cylindres à plat. 4 ACT.
 2.996 cc. Refroidissement par air
 360 CV. Injection
 Boîte : 5 vitesses synchronisées
 Freins : ATE
 Pneus : Diamètre 13"
 Poids : 810 kg.

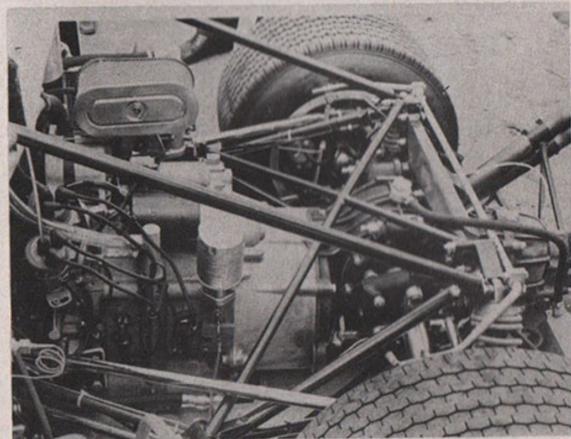
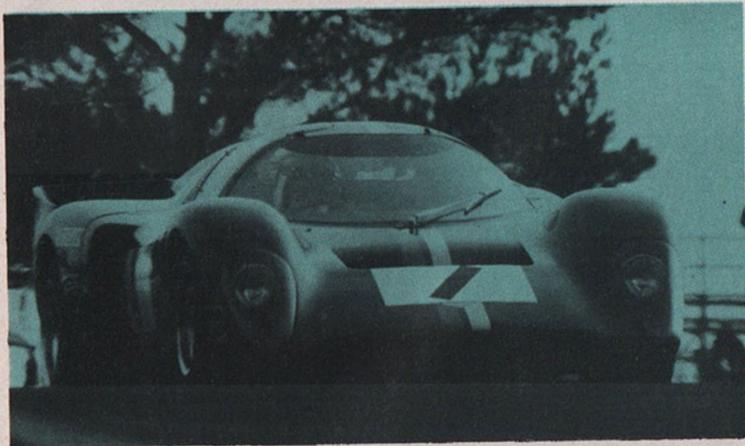
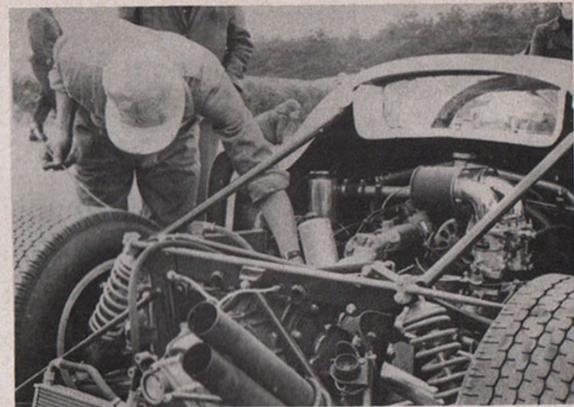
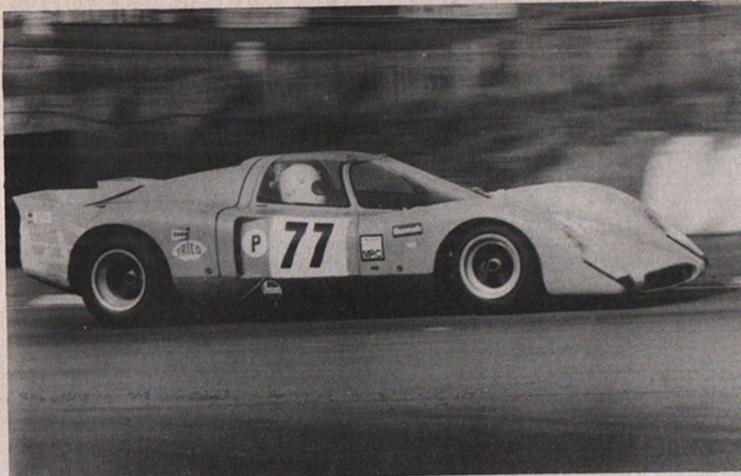


Allemagne

**pour
 ceux
 qui aiment dompter
 les anglaises**



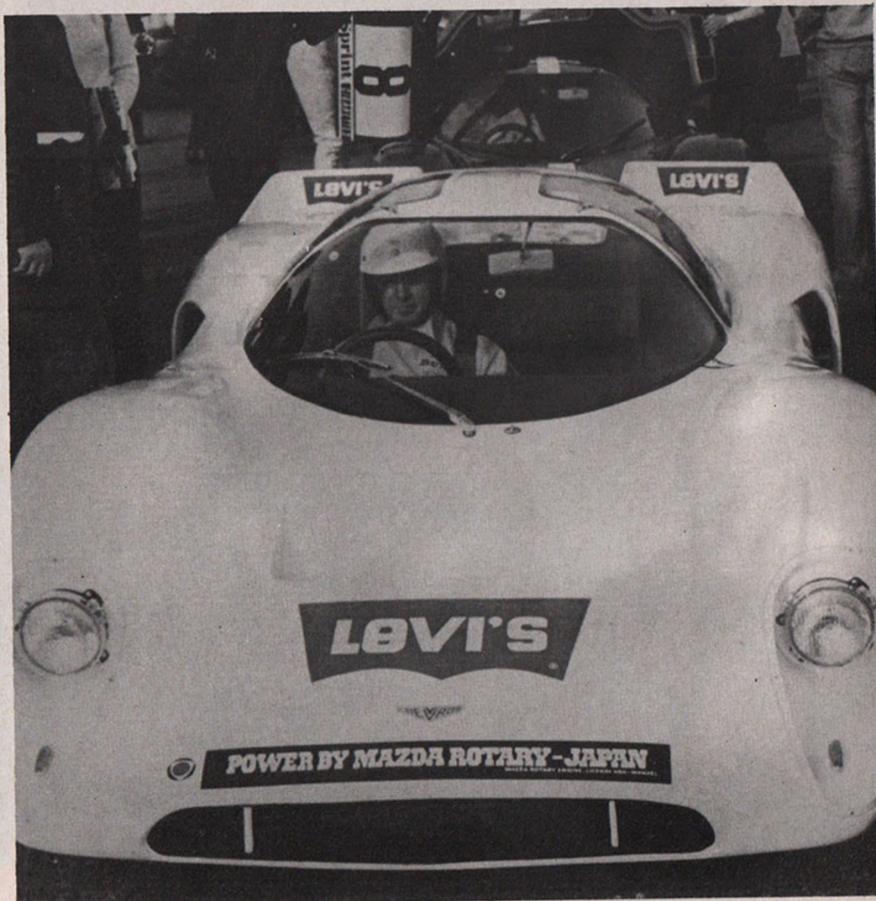
Elle démarre rageuse, elle fonce, sportive, avide de performances, capable de les accomplir toutes. Docile ? Oui, pour qui sait la commander. Elle aime être durement menée par un homme sûr de lui, exigeant, dominateur. Elle joue le jeu de l'endurance et du défi. Elle répond "chiche" à tous les coups. Elle ne trahit pas les vrais maîtres. Ses réflexes. Elle ne trahit pas cette anglaise à 100%. Il est bon de dompter cette anglaise et très fière de l'être : BSA, la vraie moto.



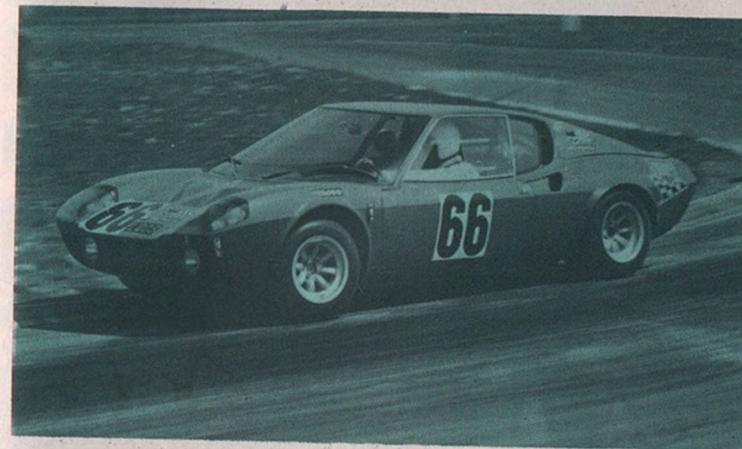
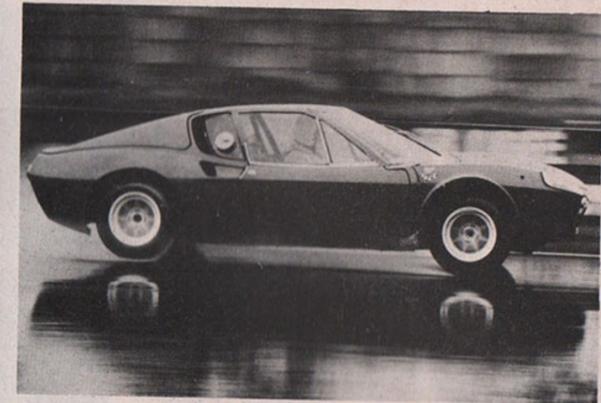
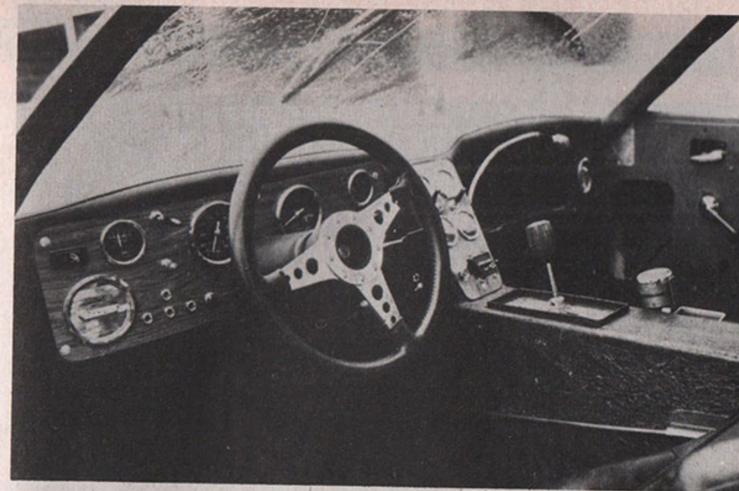
CHEVRON-MAZDA

Fiche signalétique :

Catégorie : prototypes
 Structure : tubulaire
 Moteur : Mazda à deux rotors licence
 NSU-Wankel. 2.000 cc. 200 CV.
 Carburateur
 Boîte : à 5 rapports.
 Freins : Girling
 Pneus : Diamètre 13"
 Poids : 590 kilos



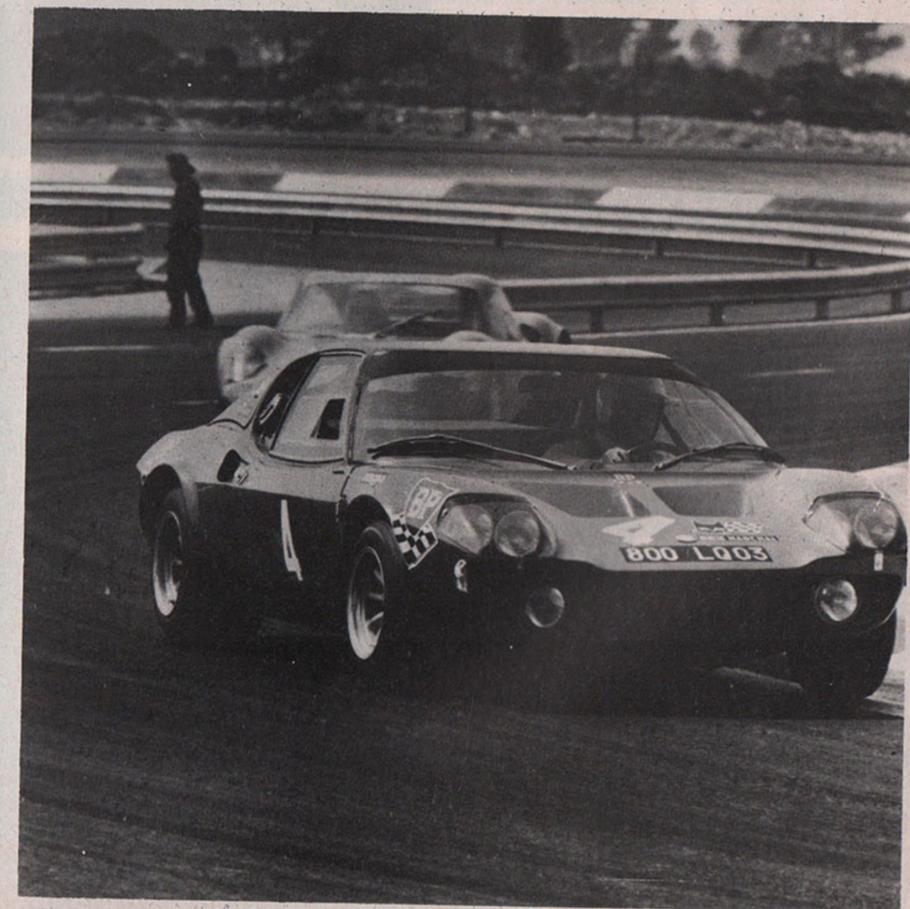
**Grande-
Bretagne**



LIGIER JS 1

Fiche signalétique :

Catégorie : prototypes
 Structure : châssis poutre
 Moteur : Ford 1.800 cc. FVC. 200 CV
 Carburateur
 Boîte : à 4 rapports
 Freins : Girling
 Pneus : Michelin
 Poids : 635 kg



France

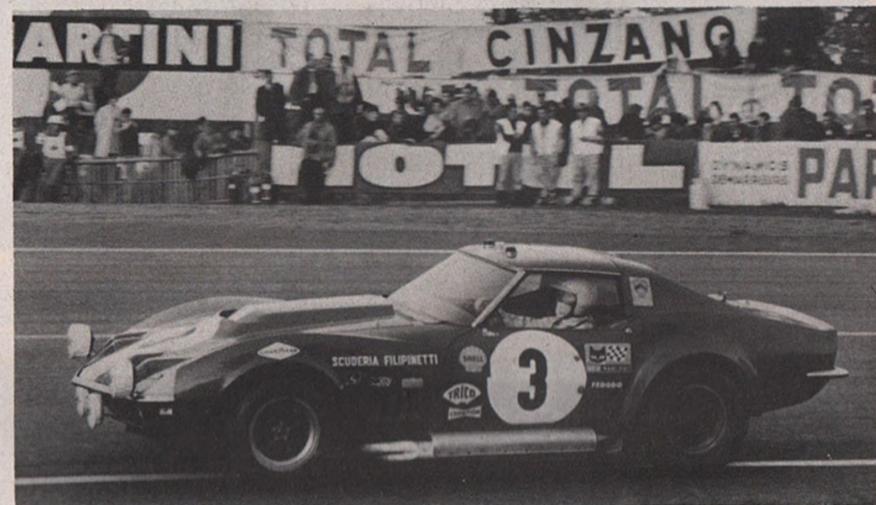
FERRARI GTB 4

V12 4,4 litres, 380 cv,
un peu ancienne,
mais conduite par deux jeunes.



CHEVROLET CORVETTE

V8 7000 cc, environ 500 cv,
la plus rapide...
et la plus lourde des GT.



PORSCHE 911

6 cylindres à plat opposés,
2200 cc, environ 220 cv.
Une vraie Grand Tourisme.





LONDRES- MEXICO

le Rallye des millionnaires

5, 4, 3, 2, 1, Partez... kilomètres 26 000 : Arrivée. Londres-Mexico, c'est la super aventure automobile au niveau mondial : encore plus long (26 000 kilomètres), encore plus dur que le Londres-Sydney 1968 qui avait pourtant été un sommet dans le genre... Mais l'appétit des hardis rallyemen est insatiable. Eh bien, cette fois, ils vont se régaler, et ceux qui parviendront au terme, après avoir traversé l'Europe, puis tout le continent sud-américain, par la pampa argentine, la forêt brésilienne, les cols de 5 000 mètres de la Cordillère des Andes, pourront fièrement raconter à leurs petits enfants ébahis qu'ils étaient des « automobilistes »... Mais arriveront-ils à Mexico? Certains, qui ont reconnu le parcours en Amérique du Sud, se le demandent sérieusement... Les difficultés sont telles, et surtout, tellement imprévisibles, des obstacles infranchissables peuvent soudainement barrer le chemin aux concurrents les mieux organisés et les plus expérimentés. Pour vous faire vraiment vivre cette aventure hors du commun, nous avons demandé à un équipage français de tenir un journal de bord qui vous décrira de l'intérieur les péripéties de la course. Bien sûr, nous espérons que Patrick Vanson, Olivier Turcat, — le cousin du pilote de Concorde — et Alain Leprince atteindront Mexico. Quoiqu'il en soit, voici comment ils se sont préparés à l'épreuve.





LONDRES-MEXICO

Champion : vous avez déjà participé à Londres-Sydney, où vous étiez bien placés avant de casser votre pompe à huile en vue de l'arrivée. Vous attendez-vous à une course beaucoup plus dure ?

P. Vanson : Certainement. C'est pourquoi d'ailleurs nous serons trois à bord plutôt que deux. Nous pensons que l'inconvénient d'un poids supplémentaire, dans un cas pareil, sera très largement compensé par l'apport d'un homme encore frais au volant, surtout à la fin d'un rallye tellement long. La DS est vaste, et nous en avons profité pour installer un vrai lit à la place de la banquette arrière. Cela dit, elle pèsera quelques deux tonnes.

Champion : Quand avez-vous décidé de participer à Londres-Mexico ?

P. Vanson : En janvier. Nous avons avancé l'argent nécessaire pour l'engagement, et il s'agissait d'une belle somme,

l'équivalent d'un million d'anciens francs, avant d'avoir trouvé le financement nécessaire et indispensable...

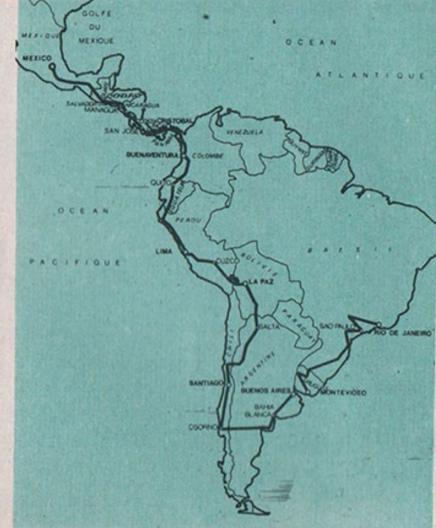
Champion : 1 million, rien que pour l'engagement ? Mais alors quel est le budget nécessaire sur lequel vous avez tablé ?

P. Vanson : Londres-Mexico, ça va coûter entre 60 et 70.000 francs.

Champion : Comment avez-vous résolu le problème ?

P. Vanson : Nous avons cherché des firmes ou des organismes susceptibles de nous soutenir, et nous avons trouvé : Klippan, Yacco, l'Automobile Club de France nous ont permis d'acheter et de faire préparer la voiture à l'usine, de reconnaître (le parcours européen seulement), et d'une façon générale de faire face à toutes les dépenses à prévoir, qui sont considérables. Songez à l'essence, par exemple, il en faudra bien 6000 litres...

Champion : La préparation de la voiture a dû être longue et coûteuse aussi ?



P. Vanson : Elle a pris 6000 heures de travail au service compétition Citroën, je crois, l'équivalent de deux mois. Quant au prix, environ 15.000 francs.

Champion : Qu'a de spécial votre DS ?

P. Vanson : C'est une 21 à injection, boîte mécanique. Moteur, transmission, freins sont strictement de série. Toutes les attaches ont été renforcées, un superblindage a été installé pour protéger moteur, boîte et freins. Nous avons deux réservoirs d'une contenance totale de 165 litres (110 + 55). Bobine et pompe à essence sont doublées. Les ailes arrière ont été découpées pour faciliter les changements de roues.

Champion ? Quels pneus utilisez-vous ?

P. Vanson : Des Michelin exclusivement, XAS pour la route, M + S pour la piste.

Champion : A bord ?

P. Vanson : Outre le lit, arceau de sécurité et ceintures, c'est tout.

Champion : L'équipement ?

P. Vanson : Pare-brise en triplex, grilles de protection pour les projecteurs, crochets de remorque AV et AR. Nous emmenons une sangle spéciale de 10 mètres de long, d'une force de 5000 kg. Également, deux tuyaux souples d'1,50 m attachés ensemble, qui servent de prolongateurs aux échappements, et que l'on fait remonter derrière s'il faut traverser des rivières à gué. On emporte aussi des chaînes, pour la neige et la boue profonde.

Champion : Vous devez emmener pas mal de pièces de rechange ?

P. Vanson : notamment un pare-brise de secours en plexi (sur le toit), un alternateur, des cylindres de suspension, une sphère...

Champion : Vous êtes capables de changer tout ça vous-mêmes ?

P. Vanson : Alain Leprince certainement... C'est l'un des piliers du service compétition de Citroën.

Champion : Vous n'êtes pas allés reconnaître l'itinéraire d'Amérique du Sud ?

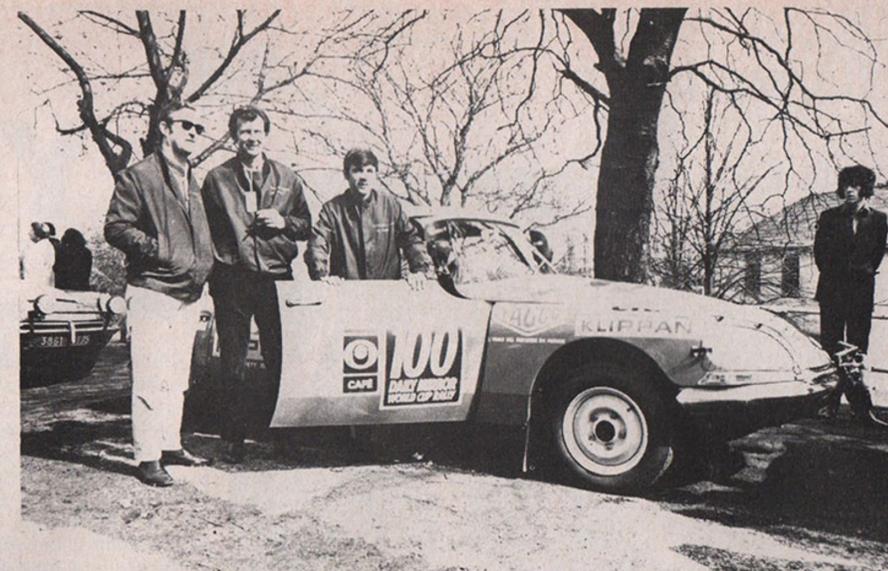
P. Vanson : Non, mais René Cotton, directeur des courses de Citroën, y est allé pour nous. Nous partons avec un épais cahier de notes directionnelles, à repères visuels, qui couvre 15.000 kilomètres, et où sont en plus signalés les pièges, les postes de ravitaillement et d'assistance.

Champion : Serez-vous en liaison permanente avec l'assistance ?

P. Vanson : Non. Un poste sera installé en moyenne tous les 1000 - 1500 kilomètres. Mais dans certains endroits, des mécanos-volants — c'est le cas de le dire — devront se déplacer par avion, avec comme bagages une bonne valise de pièces.

Champion : En somme, vous êtes confiants dans votre matériel; votre préparation, votre organisation. Que craignez-vous de plus ?

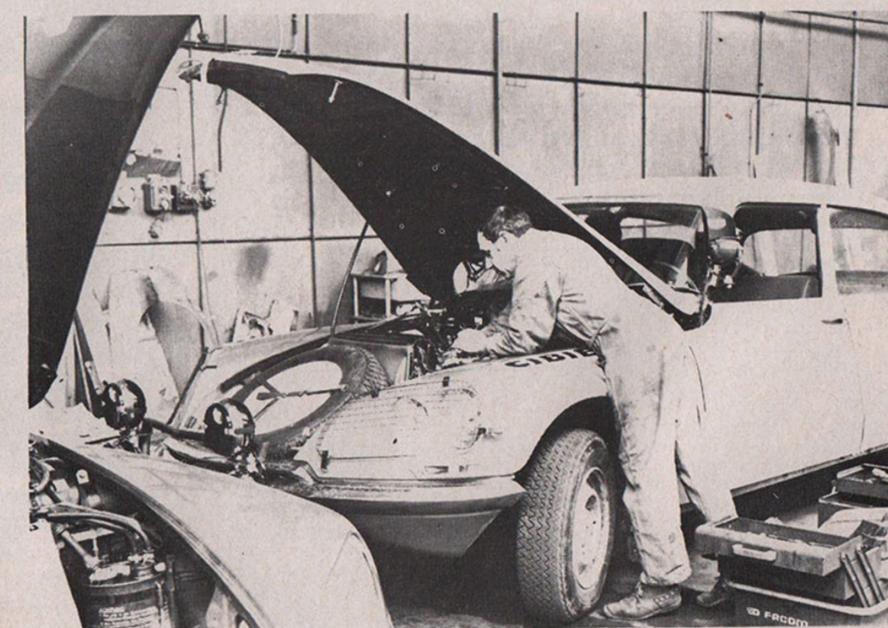
P. Vanson : Les guérillas guatémaltèques, s'ils interviennent comme on le dit... Il doit être encore plus difficile de se repérer dans le maquis de la politique sud-américaine que dans les forêts des Andes...



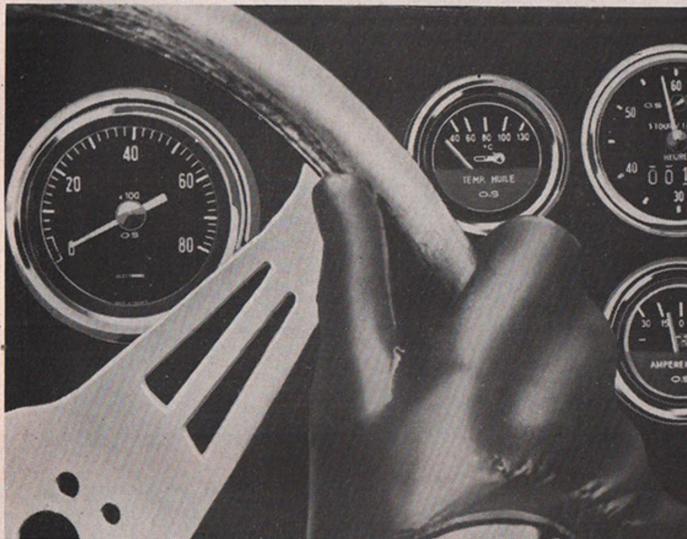
Vanson, Turcat et Leprince au départ



La préparation : deux mois de travail, quelques 15.000 F



pour les "fanas"
du volant



un tableau de bord
pas
comme les autres..

O.S. SEIGNOL a étudié et mis au point UNE NOUVELLE GAMME D'APPAREILS "COMPETITION" que vous pouvez ajouter progressivement à votre tableau de bord d'origine :

- Compte-tours "Electronique"
- Compteur d'heures transistorisé
- Montre à transistor
- Indicateur de pression d'huile
- Indicateur de tension de batterie
- Thermomètre d'eau
- Thermomètre d'huile
- Ampèremètre

O.S.
seignol

Demandez vite
la documentation complète SA à :

O.S. SEIGNOL, 12, Av. de Madrid
- 92-NEUILLY - Tél. 624.89.50



YEMA
INTERNATIONAL

pour les passionnés d'automobile

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 1/5° de seconde synchronisée avec : A gauche : 1 compteur 30 sec. A droite : 1 compteur totalisateur de minutes.

290 F



oscar publicité

Bureaux à Paris : 26, rue Réaumur, Paris 3° - Tél. 272-74-07
En vente exclusive chez les horlogers-bijoutiers

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. Étanche à 40 m sous l'eau. Boîtier chromé.

165 F.

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

Vous êtes un passionné de la performance (et du chronométrage).

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 totalisateurs d'heures, minutes, secondes. Étanche 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.)

la calme
supériorité
de la moto
TRIUMPH

TRIUMPH est la moto la plus rapide du monde (record de vitesse absolue : 361,410 km/h)

Cela donne une certaine assurance. Vanité ? Non.

Tranquillité, calme supériorité, car de telles performances supposent un équilibre parfait. Moto ambitieuse, fougueuse, enthousiaste, sûre des réflexes du moindre de ses rouages. Moto vraiment passionnante. D'ailleurs pour ceux qui s'y connaissent, il est un signe qui ne trompe pas :

c'est le feulement des moteurs TRIUMPH : lorsque l'on écoute une TRIUMPH, on découvre la perfection.

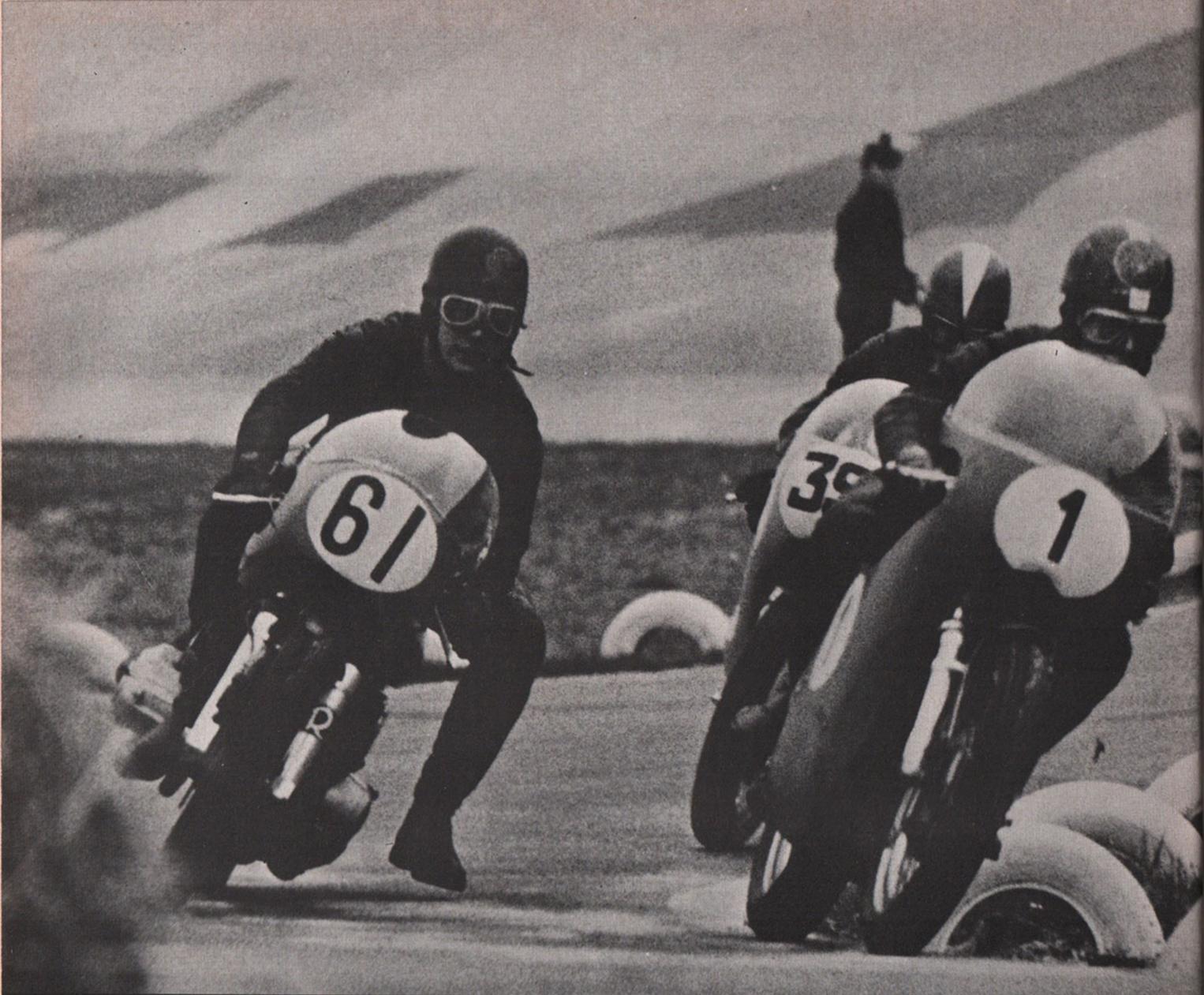
Demandez un essai à un concessionnaire TRIUMPH. La moto TRIUMPH aime être examinée de près, elle a tout à y gagner.



Liste d'agents et documentation :
C.G.C.I.M.

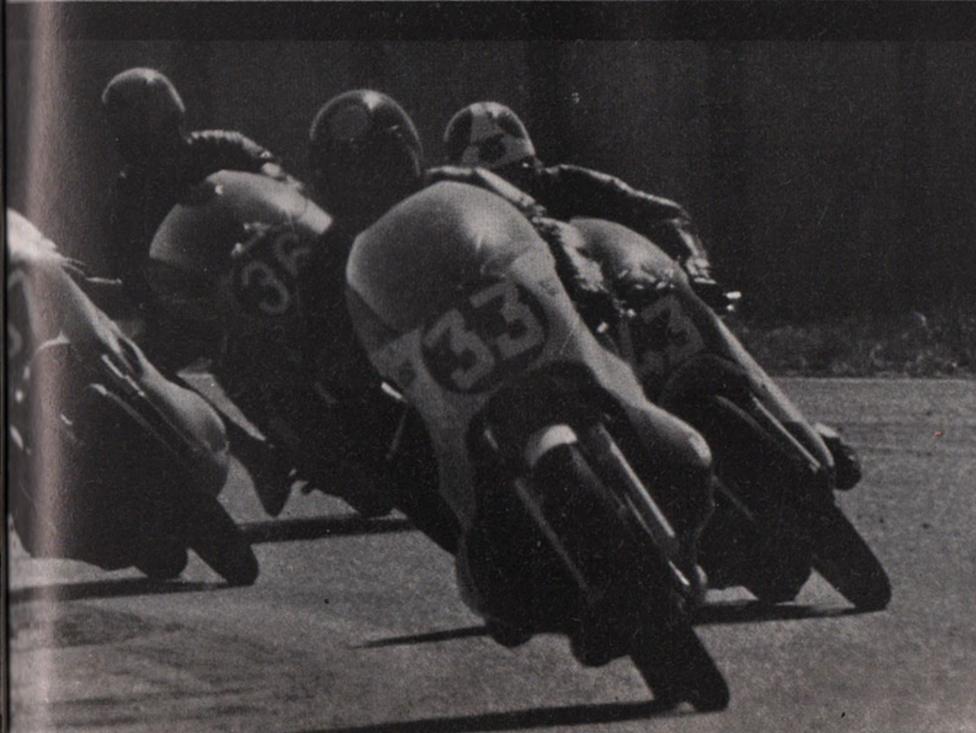
72, av. de la Grande-Armée, Paris-17

BAZAINE-PUBLICITÉ



LES COURSES EN FRANCE

Après quelques courses de côte qui, mis à part le nouveau record absolu de Lapize décroché par Appietto, n'ont pas présenté un intérêt exceptionnel, la saison française, au moment où ces lignes sont écrites, a vu se dérouler trois épreuves de vitesse sur les circuits de Nogaro, du Mans et de Montlhéry.



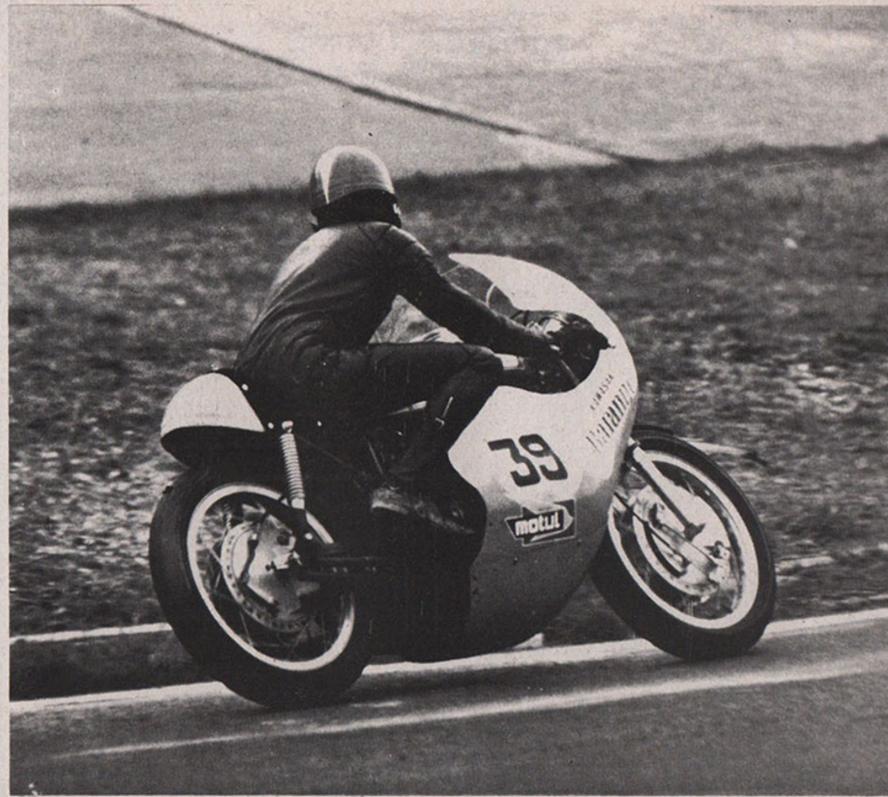
Avant d'en arriver au déroulement des compétitions, quelques mots sur les organisations ne seront pas superflus. En ce qui concerne Nogaro, on ne peut formuler qu'un minimum de critiques, la principale visant surtout le parc des coureurs dont les dimensions, l'accès et l'aménagement laissent considérablement à désirer; d'autre part, la formule des épreuves en deux manches qui, si elle présente beaucoup d'attrait lorsqu'on se place du côté des spectateurs, est par contre beaucoup moins agréable pour les pilotes et plus éprouvante pour les mécaniques. Mais en revanche, une nouveauté a favorablement retenu l'attention: c'est la formule de départ lancée style Indianapolis qui fut adoptée pour la course des side-cars. Devant le succès enregistré auprès du public, il est fort probable que nous reverrons cela en cours de saison. Au Mans, malgré la pluie ininterrompue, l'organisation s'est montrée semblable à celle des années passées, tant sur les mauvais que sur les bons points: trop de temps perdu au pesage, des essais trop courts, mais la disposition d'un peintre à numéros et d'un camion de ravitaillement en essence à l'intérieur même du parc. Par ailleurs, la présence sur le circuit d'une vedette de cinéma, peut-être favorable à la venue des spectateurs, fut on ne peut plus néfaste aux mécaniciens, signalisateurs, journalistes et tous autres usagers des bords de la piste, victimes de la « Stevemacqueenite » effrénée des membres du service « d'ordre » qui traquaient inlassablement ceux qui avaient tout autre chose à faire que de tenter de figurer en photo à côté de l'acteur — ce qui nécessitait une technique éprouvée dans laquelle les officiels et autres galonnés ont fait démonstration d'un talent certain. Quant à Montlhéry, l'A.M.C.F. qui organisait cette fois sans l'assistance d'un club automobile avait décidé de grouper dans la journée du dimanche les essais et les courses, mais maintenait le pesage le samedi, obligeant les pilotes à effectuer un déplacement sans grande utilité. Pour en terminer avec ces considérations extra-sportives, ajoutons encore que malgré des conditions météorologiques défavorables (soleil mais temps frais pour la saison à Nogaro, et pluie presque ininterrompue au Mans et à Montlhéry), ces trois manifestations se sont taillées un joli succès auprès d'un public nombreux et renouvelé, ce qui peut permettre d'espérer pour les prochaines épreuves de ces mêmes organisateurs une réévaluation ou une création de primes de départ qui n'ont pas suivi l'augmentation du prix des places sur les différents circuits.



125 cc

La première épreuve de cette catégorie, courue en deux manches sur le petit circuit de Nogaro, voyait une double victoire du Suédois Jansson qui pilotait en la circonstance une Maïco d'usine. Au cours de la première manche, il eut fort à faire avec le français Dubois, qui utilisa au mieux sa Montesa-Villa récemment reconditionnée en Italie. En seconde manche, on semblait bien parti pour voir se dérouler le même scénario jusqu'à ce qu'une panne d'allumage prive Dubois d'une seconde place qu'il avait bien méritée, et qui revint de ce fait au Néo-Zélandais Molloy (Bultaco) qui ne semblait pas tenir la forme exceptionnelle. Les Maïco préparées par Nougier prirent une grande part à l'animation de la course, et si l'on put assister à une belle bagarre entre Delamarre et Crivello, c'est cependant Viura qui termina premier des français au général, devançant Delamarre et Fougeray qui s'est fort bien comporté pour une première sortie au guidon de sa nouvelle Villa. Auréal, victime de sa mécanique en première manche, ne figure pas au classement, une chute en 500 cc l'ayant empêché de prendre le départ de la seconde manche.

On retrouvait cette catégorie sur le plateau de Montlhéry avec un effectif renforcé par la participation des pilotes nationaux. Quelques inters supplémentaires se présentaient également au départ : Roca, qui attend toujours sa twin Derbi, sur une Yamaha d'em-



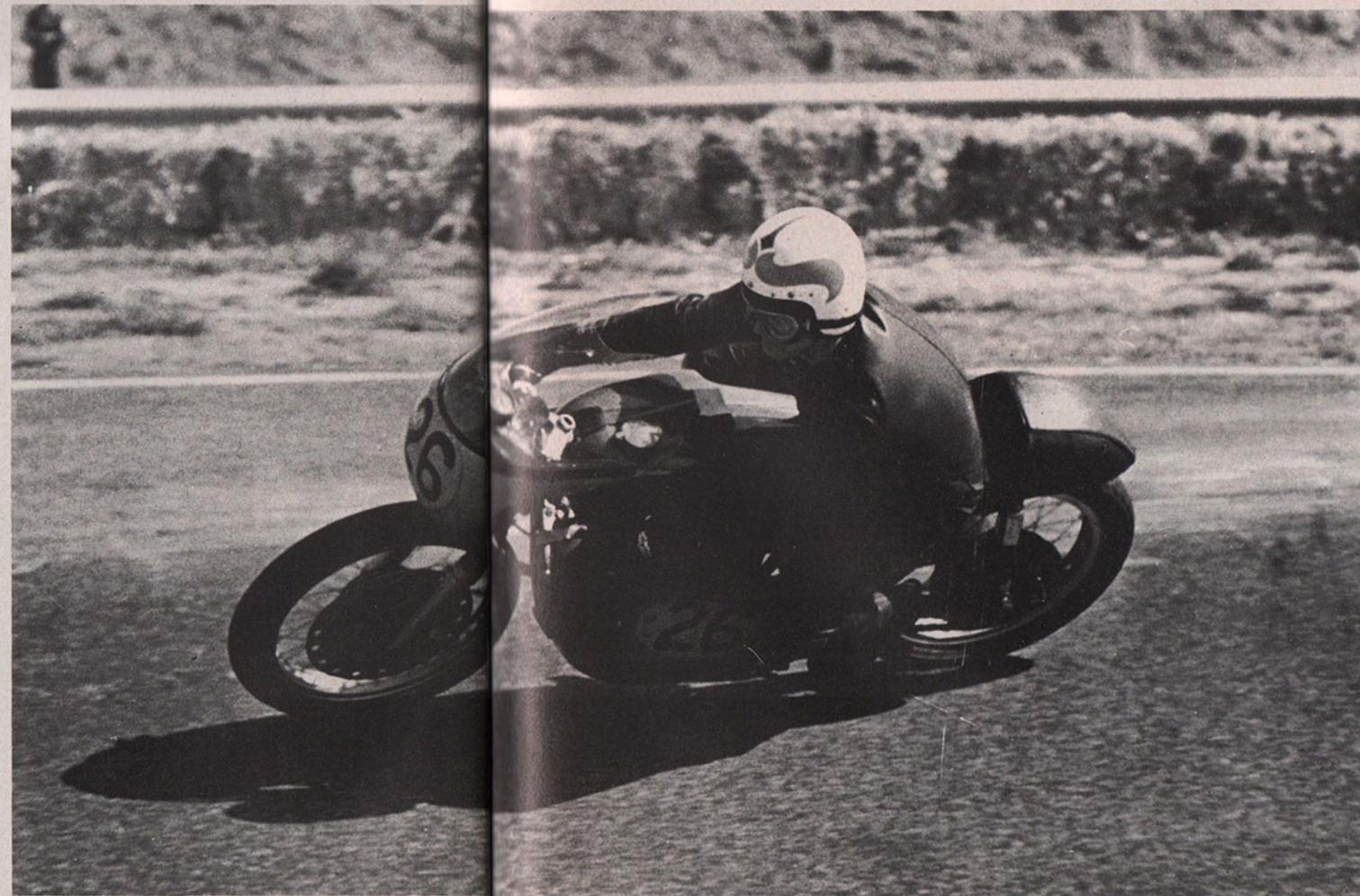
Ravel

prunt, Ben El Hadj qui venait de recevoir sa Maïco, et Ruysen équipé de l'ex-Villa de J.-F. Chaffin. Moser, faute de mieux, alignait de nouveau sa 125 Honda alors que le monégasque Pasquier étrennait une Maïco toute neuve.

C'est un national qui allait créer la surprise : sur une Yamaha Racing Kit merveilleusement préparée par son frère, Alain Van Pé menait pendant la première moitié de la course, entraînant à ses trousses un paquet de pilotes composé de Delamarre, Audry, Roca... Auréal, lâchement abandonné par sa magnéto, ne faisait qu'un tour alors que Fougeray, pilotant la mieux placée des Villa engagées, perdait tout espoir à la suite d'une chute dans la chicane des tribunes. Aux alentours de la mi-course, Van Pé perdait un peu pied et devait laisser passer successivement Delamarre et Audry, mais terminait tout de même devant Roca en net regain de forme.

250 cc

Sans doute actuellement l'une des plus prisées des organisateurs et du public, la catégorie 250 était inscrite au programme des trois manifestations. A Nogaro, c'est de nouveau Jansson, sur Kawasaki cette fois, déjà vainqueur en 125, qui s'adjugeait la première place, terminant en tête de la première manche et 2^e dans la seconde, juste derrière l'Allemand Sicheneder (Yamaha) remonté très fort après un départ assez moyen. Bourgeois qui étrennait sa TD 2 s'attribue en première



Naudon (500 Matchless) 1^{er} français à Nogaro



250 cc Sport. Le Guerranic devant Léon

manche la place de 1^{er} français, de très peu devant un Hordelalay déchaîné qui faisait rendre le maximum à sa Bultaco. Appietto, (en dépit d'un guide de soupape baladeur qui empêchait le Morini de prendre ses tours), se maintenait de justesse devant Offenstadt. Mal parti, Tchernine termine à 1 tour mais prend sa revanche aussitôt après en terminant 1^{er} des français et 5^e de la seconde manche. Hordelalay disparaît sur chute alors qu'il tentait de se débarrasser d'Offenstadt. Au classement général, derrière Jansson et Sicheneder, le champion d'Espagne José Medrano place sa Bultaco « officielle » en troisième position devant Rougerie qui, bien placé au cours des deux manches, crée la surprise sur sa Honda. Molloy qui faisait figure de favori a disparu sur serrage au cours de la première manche de même qu'Auréal victime lui aussi de sa mécanique.

On retrouvait ensuite les quarts-de-litre sur le circuit du Mans, savamment mélangées aux 350, le plateau riche de 50 participants comprenant quelques vedettes du Continental Circus venues là se dérouiller un peu les jambes avant d'entamer la saison de Grands Prix. C'est à un de ceux là que reviendra la victoire : le Suisse Marsowsky, après avoir longuement suivi le Hollandais Louwes (350 Aermacchi) emmenant à la chute de ce dernier pour passer la ligne en vainqueur. On trouve ensuite le Rhodésien Keith et l'Allemand Sicheneder qui comme « Jules », pilotent des Yamaha. Me-

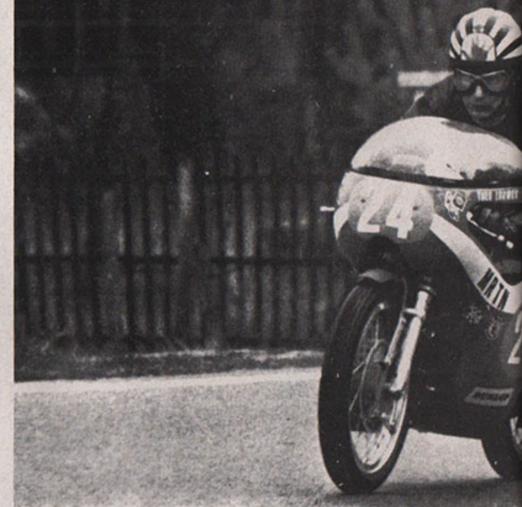
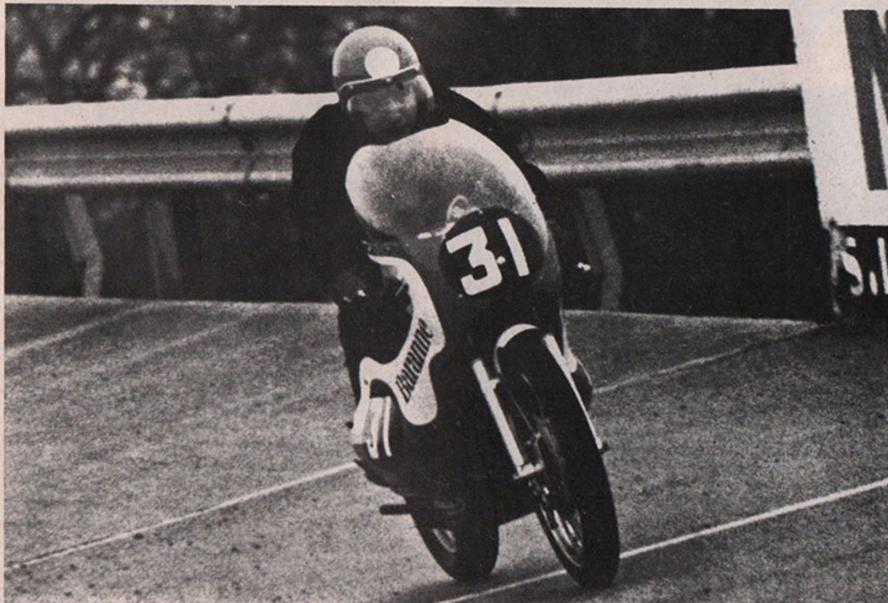
LES COURSES EN FRANCE



drano (Bultaco) précède le premier français Bourgeois (Yamaha) suivi à 12 secondes seulement par Hordelalay. Auréal qui avait déjà percé un piston la veille ne fit qu'un tour alors qu'Appietto victime d'une chute au cours des essais ne pouvait prendre le départ, le Rebello ayant été assez sérieusement touché.

Troisième épreuve de la catégorie, Montlhéry voyait la victoire d'Eric Offenstadt qui menait la course de bout en bout devant Jean Auréal enfin arrivé semble-t-il, à la fin de ses ennuis. Très longtemps, Hordelalay occupa la troisième place, freinant partout très tard malgré la piste mouillée. Mais en dépit de ses efforts, il ne put résister au retour offensif des Yamaha de Bourgeois et Tchernine. Chez les nationaux qui disputaient là leur première course de la saison, la victoire revint à Balde au guidon d'une Suzuki très rapide. Longtemps second,

Offenstadt
(250 Kawasaki)



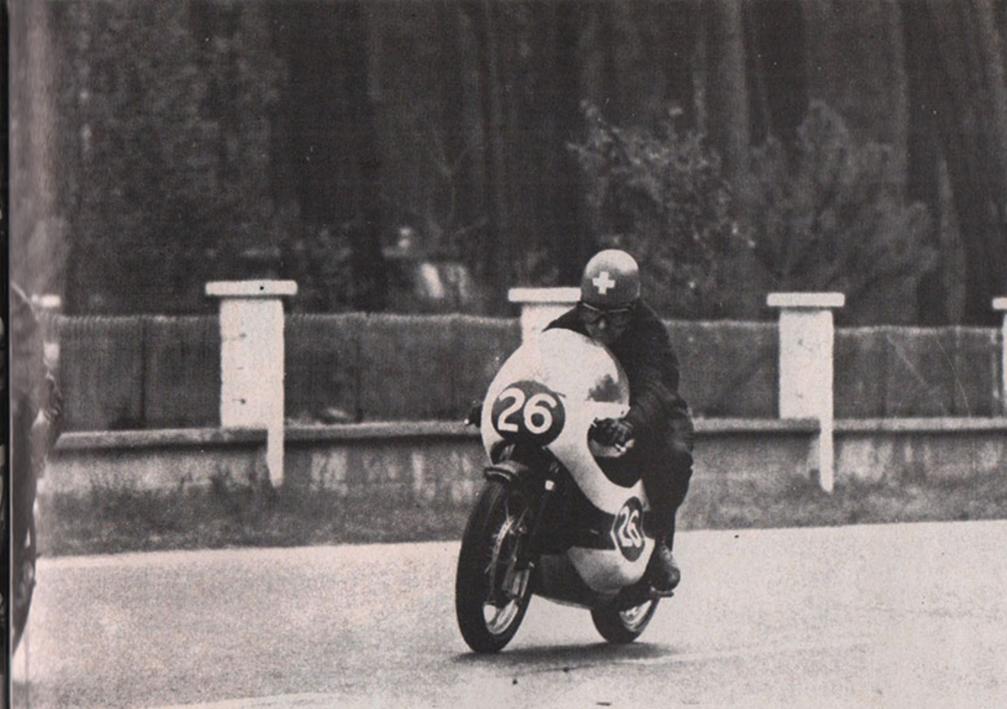
Geffrin (Kawasaki) perdait sa place au profit de Cholet (Suzuki) et terminait troisième devant Legoff (Kawasaki).

Dans la première épreuve du Critérium des Sports les Ossa ont très largement dominé la course : Le Guerranic a d'abord mené pendant deux tours jusqu'à son abandon sur serrage; il fut alors relayé par Léon, fidèlement suivi par Varlet, tous trois pilotant des Ossa. On trouve ensuite une Suzuki montée par Cholet et une Kawasaki conduite par François.

500 cc

Dans les « petits coins » de Nogaro, c'est un Guili magnifique d'aisance et de décontraction qui réalisait le meilleur temps aux essais devant les Bultaco de Molloy et de Medrano. Ensuite, prenant la tête dès le départ de la course, le Savoyard était encore pointé premier au 3^e tour puis rétrogradait doucement avant de disparaître au 8^e passage sur panne d'allumage. Dans les premiers tours, une chute collective avait éliminé Auréal, Lacorre et Offenstadt. Appietto, au guidon de sa nouvelle Paton dont la tenue de route semblait lui causer quelques soucis, bagarrait ferme avec le Britannique Ratcliffe redoutablement armé d'une Seeley dernier modèle. Notre représentant disparaissait à mi-course (allumage), laissant Ratcliffe second après le ralentissement de Molloy dont la 360 Bultaco subissait successivement plusieurs amorces de serrage. Très efficace, Naudon dont le pilotage mériterait un meilleur matériel, se classait premier français.

La liste des engagés permettait de prévoir que, cette année encore, une belle course allait se dérouler sur le circuit de la Sarthe. Ce fut encore mieux qu'on pouvait l'espérer : non seulement la course fut belle, mais de plus, et bien que jusqu'au dernier

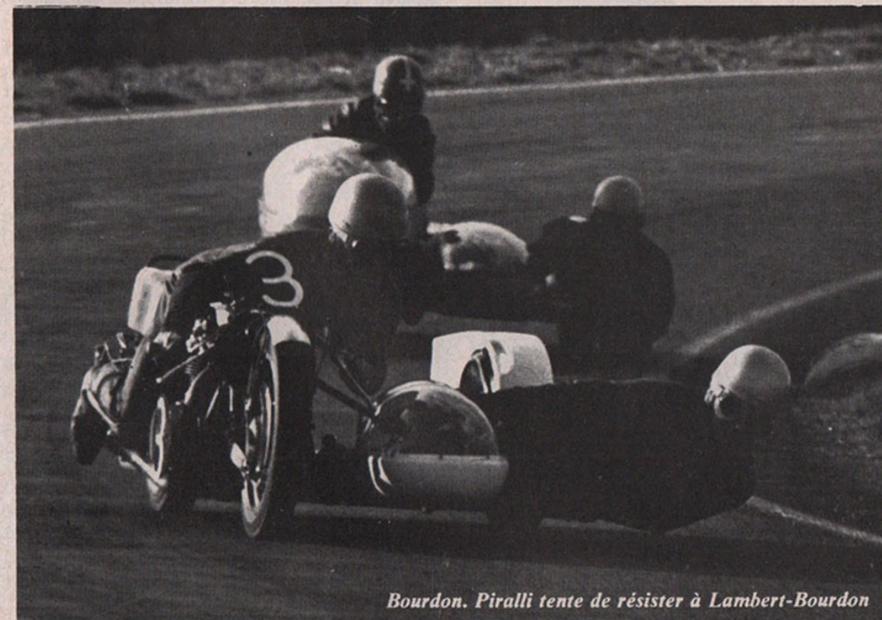


Marsowsky s'apprête à « croquer Louwes »

moment on n'y ait pas trop cru, c'est un français qui l'emporta. Ravel prend donc la succession de Beltoise dans la courte liste des français vainqueurs de ce Critérium. Il y avait de quoi être joyeux et dans le clan Kawa, Xavier Maugendre, l'importateur, avait beaucoup de mal à réfréner son sourire pour conserver un peu du sérieux qui sied à sa condition. Il ne manquait que la Marseillaise et il faudra que la F.F.M. vote une subvention à l'A.C.O. pour l'acquisition du disque. En fait, Christian Ravel a mené la course du début à la fin et même quand les mauvaises langes insinuent que « si Jules n'avait pas cassé un culbu... » on se dit que malgré tout, cela fait plaisir. Marsowsky disparaissant sur casse, Ravel rendit sagement la main afin d'assurer sa place, son suivant immédiat, le vétéran Fitton et son avion de Norton accusant 1' 30" de retard. Dodds naviguait ensuite en solitaire devant

cant une autre Linto, celle de Turner qui réussit à se dégager dans les derniers kilomètres après avoir été remonté par le duo Findlay-Nelson en bagarre depuis le second tour. Le second français se trouve être Tébec dont la Spéciale Kawasaki a paru tout à fait « dans-le-coup ».

Survenant une semaine après l'épreuve mancelle, les coupes Mauve de Montlhéry pouvaient presque être considérées comme la revanche du Critérium. Dès le départ, Appietto affirmait ses prétentions à la victoire mais un peloton serré composé des Kawasaki-Baranne de Ravel et Offenstadt, de la Rickman-Kawasaki de Guili, de la Yamaha d'Auréal et de la Suzuki de Roca est dans sa roue et semble bien décidé à ne pas le laisser partir. Costeux (Aermacchi) suit à toute petite distance et les Fougeray, Lefèvre, Menoud, Tchernine et Naudon ne sont pas loin. Talonné par Guili,



Bourdon, Piralli tente de résister à Lambert-Bourdon

Appietto se détache un peu alors que la pluie se remet à tomber. Hélas, Guili va bientôt disparaître : un petit fil électrique s'est coupé et c'en est fait des espoirs du Savoyard. Soudain, c'est la stupéfaction : alors que le petit groupe de tête est toujours au complet, c'est Roca qui passe en tête avec une cinquantaine de mètres d'avance; le dernier moteur préparé par le sorcier Roca vient de montrer ses possibilités et a surpris tout le monde. Un tout-droit mettra fin à la démonstration et Jacques n'aura plus le temps de remonter. Ravel et Offenstadt se retrouvent alors en tête et ne seront plus inquiétés. Auréal a suivi le train et place la première 350 entre Appietto qui a faibli sur la fin et Costeux.

Chez les nationaux, Huguet (Kawasaki) a mené jusqu'au dernier tour où il s'est fait coiffer sur le poteau par la H1R de Betemps. Il devance cependant Lelièvre, également sur Kawasaki et Bicharzon (Suzuki).

50 cc

La catégorie 50 cc est actuellement la plus délaissée des cylindrées solo; malgré des espérances de renouvellement de matériel, la grille de départ de l'épreuve de Montlhéry était squelettique et ne comportait pas de machine exceptionnelle. De plus, Roca avait eu aux essais des ennuis de distributeur rotatif et ne pouvait prendre le départ. Dubois n'eut aucun mal à s'imposer au guidon d'un Guazzoni prêté par Bennati, son plus coriace adversaire. Le Toumelin, ne disposant encore que de son vieux Derbi qui lui permit cependant de terminer second devant un autre Guazzoni, celui de Moreau qui précède le premier national Harlay (Kreidler).

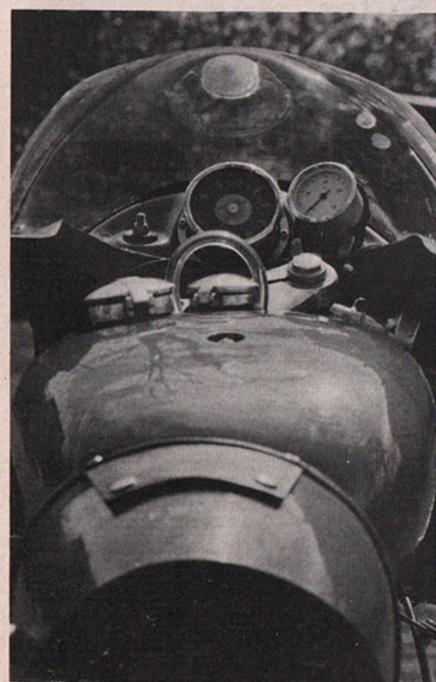
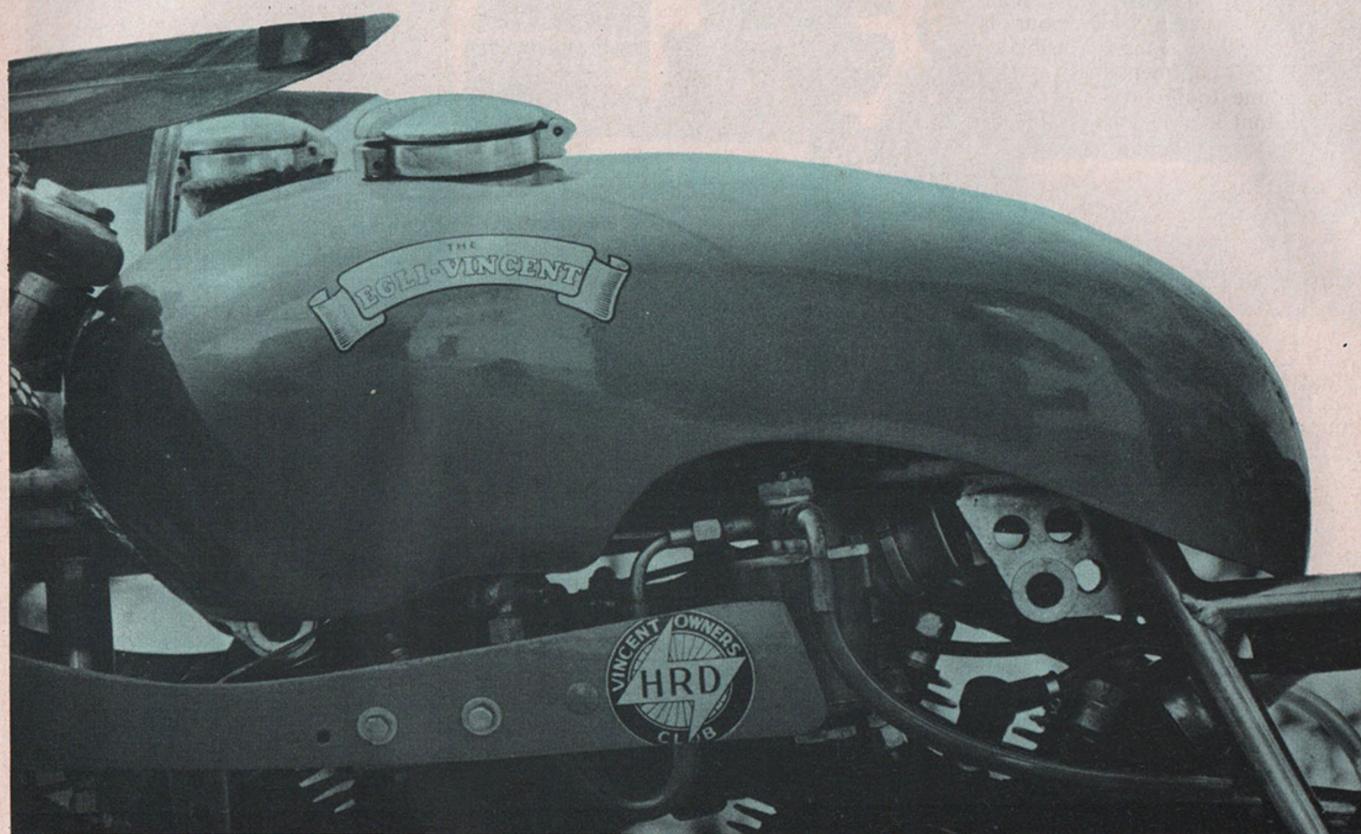
Sides

A Nogaro, Enndewell-Gobbe réalisaient le meilleur temps aux essais, mais des ennuis de boîte les contraignaient lors de la course à laisser les vétérans Lambert-Bourdon s'expliquer avec l'équipage Bourdon-Piralli qu'ils devançaient de 11 secondes sur la ligne d'arrivée. Jumeaux à court de mise au point ne fait qu'une brève apparition qui laisse pourtant entrevoir de belles possibilités.

Du plateau déjà plus fourni des Coupes Mauve émerge immédiatement l'équipage Jumeaux-Rayez (Kawasaki) qui creuse d'entrée un trou impressionnant. Enndewell-Gobbe disparaissent dans le courant du second tour et la victoire semble acquise au souriant Jumeaux; hélas, la mécanique en décide autrement et Bourdon-Piralli, seconds depuis le départ n'ont plus qu'à attendre l'arrivée en surveillant toutefois leurs arrières sur lesquels n'aura cessé de peser la menace Douniaux-Bracq. Krajka-Olivier, 1^{er} des 750, terminant devant Grousset-Bouhier, 1^{er} des Nationaux. **D. Rouge**

essai:

1000 EGLI-VINCENT

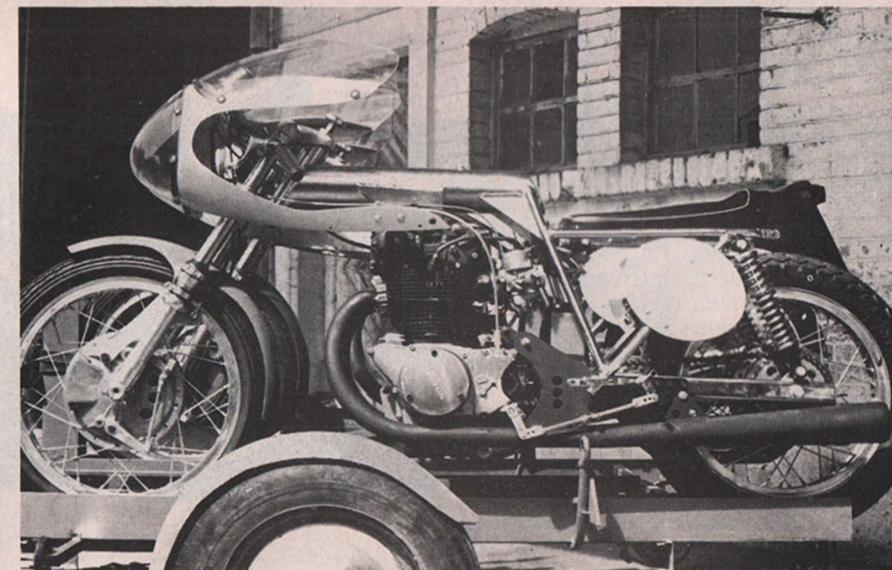


La 1000 Vincent est une moto à part, déjà un vintage, presque une machine de légende... On disait d'elle que personne n'avait osé la tirer à fond (en 1955 la vitesse de pointe de la 1000 Vincent était donnée pour plus de 200 km/h !...) Ceux qui ont tenté l'exploit ne sont plus là pour nous le raconter... On disait aussi que les possesseurs de Vincent étaient comme envoûtés par leur machine... Aussi vous comprendrez que c'est avec un respect et un recueillement quasi religieux que je me suis rendu en Suisse chez Fritz Egli pour me voir confier ce monstre sacré passablement modifié.

Les H.R.D. Vincent naquirent en Angleterre entre les deux guerres à une époque où la grosse moto connaissait un succès jusqu'alors inégalé. H. R. Davis construisit en 1924 une petite série de motos sportives animées par des moteurs 350, 500 et 600 J.A.P. En 1929, Philip Vincent s'associe à Davis pour créer la firme H.R.D. Vincent. Jusqu'en 1935, les motos H.R.D. Vincent étaient équipées de moteurs J.A.P., Blackburn, Villiers, Python, mais à partir de 1935 la firme construit son premier moteur, un 500 mono culbuté. Vers la fin des années 30, l'ingénieur Phil Irving dessine le fameux 1000cc V twin culbuté et c'est ce moteur à peu de transformations près, qui équipe la machine que nous avons essayée. En 1956, l'usine H.R.D. Vincent ferme ses portes. Les derniers modèles Vincent se nommaient alors la Black Knight (moto entièrement carénée), la célèbre Black Shadow et la surpuissante Black Lightning, une version course de la précédente. Toutes ces motos étaient bien entendu mues par le 1000 V twin qui développait 56 CV sur la Black Shadow et 70 CV sur la Black Lightning.

Grâce à des millions de fanatiques Anglais, les Vincent n'ont pas disparu de la circulation. Aujourd'hui encore quelques 6000 Black Shadow sont en parfait état de marche. Il existe d'ailleurs en Angleterre de nombreux clubs Vincent dont le plus important, le H.R.D. Vincent Owner Club réuni environ 300 membres. Cet amour passionné pour la Vincent n'est pas seulement sensible en Angleterre, sur le continent aussi la moto Vincent compte toujours de nombreux supporters dont le plus acharné est certainement le Suisse Fritz Egli.

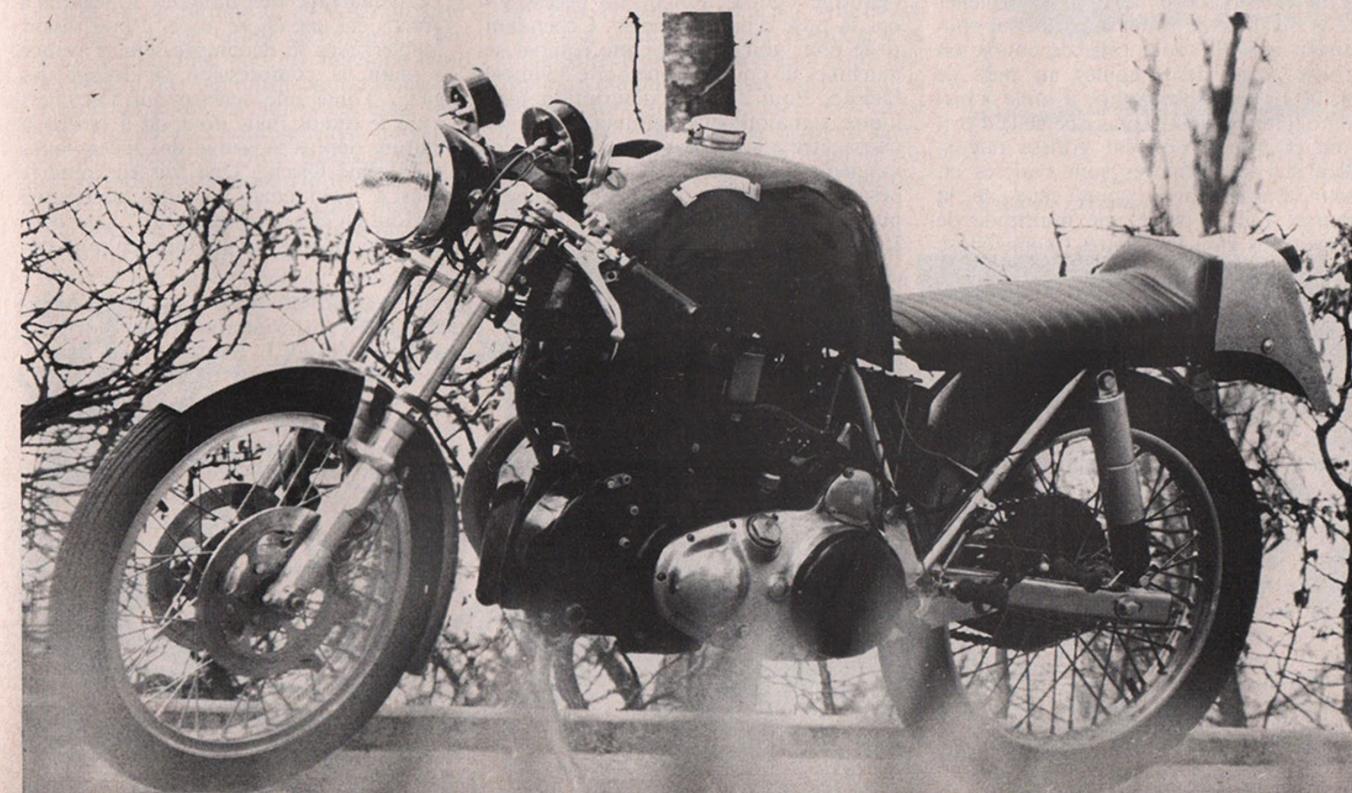
En 1953 déjà, le jeune Egli qui avait alors 15 ans rêvait de s'offrir une Vincent. En attendant d'avoir les moyens Fritz Egli poursuit brillamment ses études de mécanicien de précision. Ensuite, il part travailler au Mexique, le temps d'amasser une petite fortune qui lui permettra, de retour en Suisse, de s'équiper en machines outils et de réaliser enfin son vieux rêve : s'offrir une Vincent. Que dis-je, des dizaines de Vincent. Il achète ses motos en Angleterre puis les ramène dans son tout petit village d'Oberwil, à 15 kilomètres de Zurich. Là, les Vincent sont mises en pièces détachées, les parties cycles et accessoires d'origine sont jetés au rebut, seul le moteur est conservé et grandement modifié, avant d'être monté dans le cadre Egli. Ce cadre est la grande fierté de Fritz Egli et il y a de quoi. Il l'a d'abord construit pour le moteur Vincent, mais avec différentes plaques de fixation, on peut aussi l'équiper de 650 ou 750 Triumph, d'un 450 Honda et dans un avenir très proche d'un 500 Kawasaki. Comme vous voyez sur la photo ce cadre possède un dessin



La 450 Honda Egli

très simple. La grosse poutre supérieure contient le réservoir d'huile (4 litres). Le bras de suspension arrière de section rectangulaire est monté sur roulement Timken et bien sûr le métal employé est du Reynolds 531. Ce cadre au complet, bras oscillant compris, ne pèse pas plus de 12 kilos et assure une rigidité quasiment parfaite. J'ai eu l'occasion d'essayer un trois cylindres Triumph monté dans ce cadre... c'était tout simplement fantastique. La Trident, qui d'origine n'est pas d'une maniabilité exemplaire, se pilote alors comme une bonne petite 500. Elle est aussi beaucoup plus basse et offre une excellente position de conduite. Cette Triumph qui ne pèse que 165 kg est destinée aux courses de côtes et à une utilisation routière. L'heureux propriétaire !...

La Black Shadow

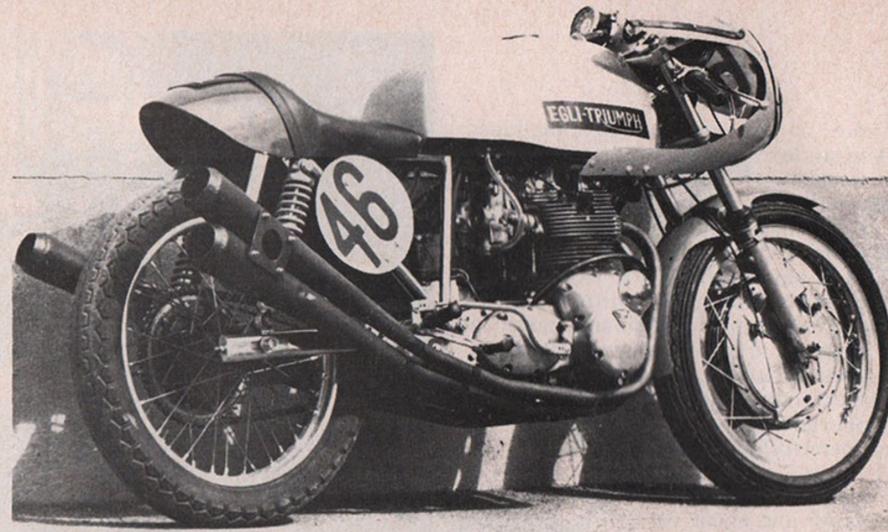


Des motos sur mesure

Fritz Egli n'a pas la prétention de faire de la grande série. D'ailleurs il se refuse de travailler ainsi. C'est un artisan qui figole comme un orfèvre chacune de ses créations. Il n'a pas un stock de motos prêtes d'avance mais les réalise sur commande, et de ce fait vous pouvez lui demander une moto sur mesure. Bien sûr les motos à mécanique Vincent restent sa grande spécialité. Depuis trois ans maintenant Egli fabrique et améliore sans cesse ce type de machine. Il existe deux modèles Egli-Vincent : une moto pour la route correspondant à une Black Shadow revue et corrigée et une pour la course l'équivalent en mieux de la Black Lightning. La grosse différence entre ces deux machines réside surtout dans la

puissance du moteur. La Black Shadow est donnée pour 65 CV à 6.200 t./mn tandis que la Black Lightning en a 10 de mieux à 7.000 t./mn. Toutes deux sont équipées du fameux cadre Egli, la fourche avant est une Ceriani course s'il vous plaît ! Et les amortisseurs arrière sont au choix du client, des Girling, des Ceriani ou encore des Gobe (une excellente marque allemande). Au chapitre frein, le choix n'est pas moins important : à votre convenance vous pouvez faire monter des 4 cames Grimeca, 4 cames 250 mm Fontana ou double disque Campagnolo, ceci pour le frein avant. A l'arrière un bon simple came Triumph fait l'affaire, mais si vous le désirez vraiment Egli montera un double came Fontana. Les roues en aluminium des Egli-Vincent sont chaussées de pneus 300 x 19 à l'AV et 350 x 18 à l'AR. Pour les accessoires, Egli vous propose un grand nombre de modèles : réservoirs plastique de formes différentes ayant une capacité de 12 à 18 litres, selles monoplace ou biplace, garde-boue aluminium ou plastique, guidon bracelet ou corne de vache (Egli peut même vous faire un Choppers Vincent). Tous ces accessoires sont rouge, vert bouteille, orange... une vraie débauche de couleur, très jolie du reste. Les moteurs sont complètement désossés pour être refaits à neuf. A l'origine déjà, le moteur Vincent est un joyau de mécanique : carters, cylindres sont en aluminium. Détail curieux, les culbuteurs attaquent les queues de soupape en leur milieu et les ressorts de soupape sont logés au-dessus du culbuteur et non en-dessous comme sur toutes les autres motos. L'embellage repose sur quatre roulements. Egli a entièrement refait cette très importante pièce qui est désormais plus rigide que celle d'origine. Pour la moto « course », l'embellage est considérablement allégé. Les têtes de biellettes de la machine de route tournent sur roulement aiguille, pour celle de course on trouve aussi des aiguilles au pied de bielle. La nouvelle pompe à huile à piston débite beaucoup plus que celle d'origine et par conséquent graisse mieux. Bien sûr les cylindres sont réalésés et, pour alléger encore plus ceux de la course, Egli a percé une multitude de trous dans les ailettes (même chose pour les ailettes des culasses). Au niveau des culasses, Egli a accompli un gros travail. Il leur a donné une forme plus hémisphérique et surtout a créé un « Squish Effect » en réduisant le diamètre des culasses qui est de ce fait un peu plus petit que celui de l'alésage. Le Squish Effect a pour but d'obtenir un refoulement des gaz vers le centre de la chambre de combustion, donc une meilleure explosion (pour plus de détails voir « Technique Japonaise » Champion n° 36). Les pistons compressent à 9 à 1 pour la course et 6 à 8 à 1 pour la Black Shadow, et ont une calotte légèrement bombée. A titre expérimental Egli a construit une 1500cc Vincent en amenant les dimensions d'alésage des cylindres à celui de la course d'origine. L'alésage

Le fameux cadre Egli



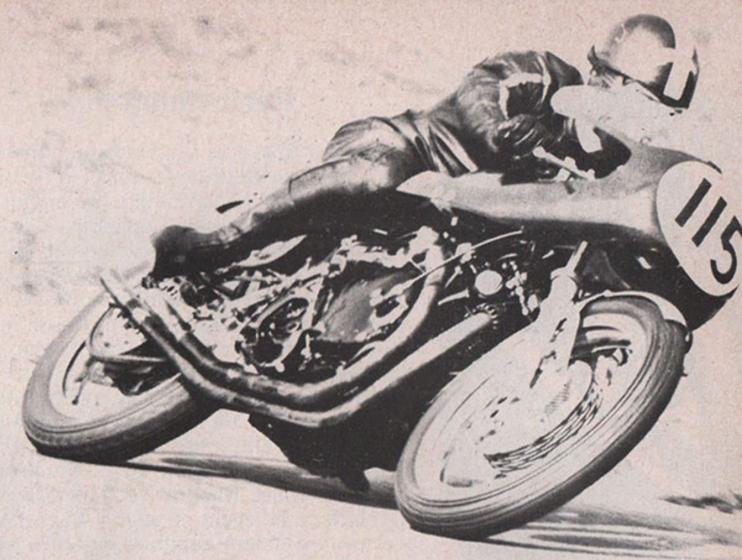
La 750 Triumph Egli

course d'un 1000 est de 48 x 90 ce qui donne une cylindrée totale de 998cc. Chaque cylindre est alimenté par un carburateur Amal concentrique de 30 mm de diamètre (les motos de course sont équipées d'Amal TT de 32 mm de diamètre). Les arbres à came tournant sur roulement aiguille ont un profil plus pointu que ceux d'origine et toutes les pièces de distribution sont allégées et polies. Toutes ces modifications moteur ont permis de gagner quelques 10 CV par rapport à la Black Shadow d'origine et de ce fait la transmission a été revue. La chaîne primaire est toujours triplex mais l'embrayage d'origine qui était double et avait la particularité de travailler en deux temps (un pour les basses vitesses et un autre pour les grandes vitesses), ce curieux embrayage donc, est remplacé par un Norton modifié. La boîte à quatre rapports est celle d'origine, l'énorme couple moteur ne nécessitant pas la pose d'un cinquième. Cependant, juste pour voir, Egli compte équiper ses machines de course d'une boîte 5 vitesses Quaiïfe. Pour finir la description technique, signalons que l'allumage peut, au choix, être à batterie bobine (12 CV) ou magnéto. D'origine une Black Shadow pesait bien 320 kg, celle d'Egli n'en fait plus que 170 kilos, tandis que la Black Lightning n'atteint pas les 160 kilos.



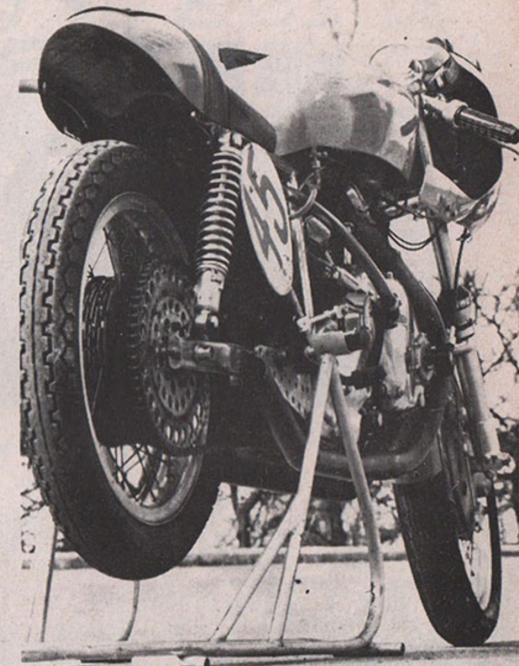
L'essai

Elles sont belles, d'une beauté unique, celle de l'art, celle qui ne vieillit pas. Fritz Egli est un homme de goût, il ne s'est pas contenté de refaire des Vincent avec des éléments modernes, il a voulu conserver aussi le dessin original de la Vincent, comme vous pouvez le constater sur les photos. La finition de ses machines est digne d'éloges et ferait l'admiration des techniciens japonais, une référence !... Inutile de vous décrire mon émotion lorsque je me suis vu confier une Egli-Vincent surtout que, oh ! surprise, ce n'est pas la Black Shadow qui me fut confiée, mais la Black Lightning (qui je le rappelle développe 75 CV en sortie de boîte). Comme il se doit sur une moto de course, la mise en route se fait à la poussette, la Black Shadow, elle en bonne moto civilisée possède un kick. Le démarrage des moteurs Vincent n'a jamais été une chose aisée, il faut savoir jongler avec le décompresseur, l'avance à main, la compression, le dosage des gaz... Toute une science qui s'acquiert avec le temps mais dont on a perdu la culture depuis la venue des mécaniques d'Extrême Orient. Une fois en route le gros V twin émet un bruit dantesque surtout en échappement libre ! Sans protester le moteur daigne tourner rond dès

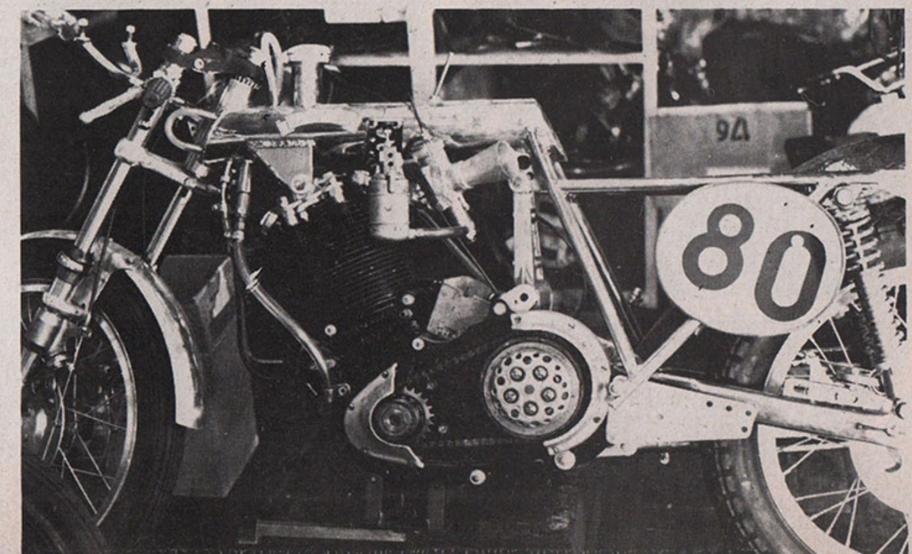


1.000 t./mn (sur la Shadow le ralenti se situe environ à 500 t./mn) et à ce régime les deux grosses « gamelles » du 1000 en V font trembler la bête. La Vincent vibre, c'est certain, mais moins que ne le laissait supposer son architecture de moteur. Egli a dû, pour ce faire, soigner particulièrement l'équilibrage des masses d'embellage. L'embrayage très doux se manipule avec deux doigts et possède une excellente progressivité. Par contre les verrouillages des rapports de la boîte sont un peu durs ce qui est typiquement anglais, mais les vitesses passent tout de même bien. Bien que ce soit le modèle course cette Vincent est d'une souplesse extraordinaire ce qui permet d'utiliser les rapports de boîte d'origine avec une première très courte pour une moto de course. Je me suis souvent enthousiasmé pour les accélérations d'une moto mais celles de la Vincent dépassent tout ce que l'on peut imaginer. 75 chevaux en furie ça déménage !... Ça laisse des traces sur le bitume et ça vous projette tel un obus de virage en virage !... De plus, il faut dire que ma machine était équipée d'une démultiplication finale de course de côte... Et après cet essai, ma 750 Honda m'a semblé aussi nerveuse qu'une serpillère. Mon enthousiasme a été grandissant lorsque j'ai testé les qualités de tenue de route de cette machine. J'ai presque hurlé de joie en constatant la maniabilité extraordinaire de la 1000 Vincent qui se balance au moins aussi facilement qu'une 350 de tourisme. Et la position de conduite est... tout simplement merveilleuse. L'Egli-Vincent est petite, très basse, on est tout de suite à l'aise dessus. Avec la 350 TR2 Yamaha, l'Egli-Vincent est la seconde moto sur laquelle je me suis senti immédiatement dans le coup pour attaquer. Dans quelques petits virages je m'amusais même à la faire glisser de l'arrière avec les chevaux, jeux dangereux si l'on se trompe dans le dosage de la poignée de gaz. Sur cette moto, l'impression (qui est d'ailleurs une réalité) de sécurité est énorme, des chevaux plus que suffisamment, une maniabilité rêvée, une tenue de route

sans défaut... Tout y concourt, ajoutez aussi un freinage hors de pair, la réputation des freins Fontana n'est plus à faire. Je comprends désormais pourquoi avec une telle machine le pilote officiel de Egli, Fritz Peier, fait des ravages dans les courses de côte. Songez qu'il a même tenu la dragée haute à Phil Read qui pilotait une TR2 sur un petit circuit anglais. Bien que je ne l'ai pas essayé, je suis sûr de ne pas me tromper en affirmant que l'Egli-Vincent Black Shadow est le fidèle reflet de la Black Lightning avec, il est vrai, quelques chevaux en moins et quelques kilos en plus ce qui laisse tout de même supposer que l'Egli Black Shadow est la super moto grand sport, l'équivalent d'une AC Cobra en voiture. De même, l'esprit d'un propriétaire d'AC Cobra est semblable à celui qui possède une Egli-Vincent. C'est un sportif qui sacrifie sans broncher quelques petits avantages tels que le confort et le fonctionnel pour les performances. Les Egli-Vincent ne sont pas vendues en France et si vous voulez en posséder une, il faut directement s'adresser à Fritz Egli qui m'a communiqué ses tarifs pour la Suisse, donc non dédouané. Un cadre Egli coûte : 1417 FF et la moto complète, une Black Shadow équipée en plus d'un joli carénage tête de fourche revient environ à 11475 FF.

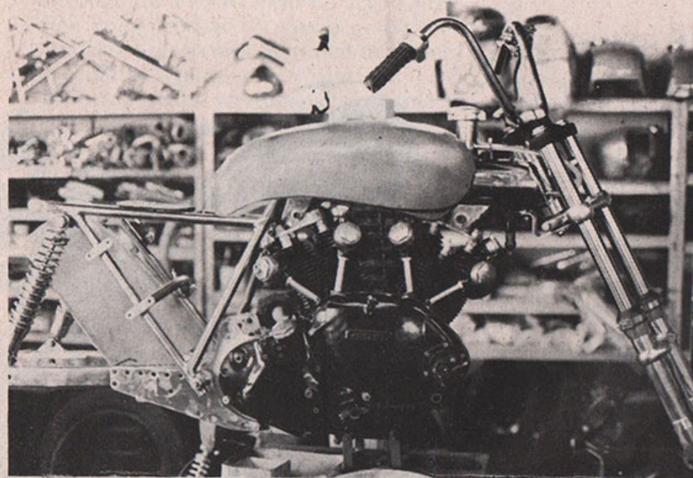


La Black Lightning



Performances

Pour une fois je ne vous communiquerai pas des performances que j'ai réalisées moi-même, il n'y avait pas de circuit à proximité d'Oberwil. Les temps d'accélération sont ceux officiellement chronométrés dans une course de dragster en Angleterre qui réunissait des motos de production. Une Egli-Vincent Black Shadow a parcouru le 400 mètres en 12 secondes et le 1000 mètres en 23 secondes. En vitesse de pointe, la même machine a réalisé 206 km/h sur le circuit de Snetterton. De toute façon Fritz Egli garantit un minimum de 200 chrono pour ses Black Shadow. Il n'avance pas ce chiffre à la légère puisque déjà en 1956 ces motos étaient capables de telles performances avec 56 CV, alors avec un 65 CV !...



FICHE TECHNIQUE

Moteur : Bicylindre en V, 4 temps refroidi par air. Alésage course 48 x 90
Cylindrée : 998cc
Puissance : 65 CV à 6.200 t./mn
Compression : De 6 à 8 à 1
Carburateur : 2 Amal concentriques 30 mm
Boîte : 4 vitesses
Embrayage : Multidisque travaillant dans l'huile
Allumage : Batterie bobine 12 v ou magnéto
Cycle : Cadre poutre à moteur suspendu. Fourche avant télescopique, suspension arrière à bras oscillant avec amortisseurs réglables
Roue : 300 x 19 à l'avant, 350 x 18 à l'arrière
Freins : Tambour 4 cames ou disque à l'avant, simple came à l'arrière
Réservoir : Essence de 12 à 18 litres. Huile 4 litres
Poids : 170 kg
Prix : 11475 F non dédouané
Constructeur : Fritz Egli 8966 Oberwil canton d'Argovie-Suisse.

Moteur	Excellent	TB	B	Pas-sable	Inatisfaisant
Démarrage du moteur					●
Accélération	●				
Vibration				●	
Harmonie échappement			●		
Souplesse	●				
Transmission					
Étageage	●				
Douceur d'embrayage	●				
Progressivité embrayage	●				
Sélection des rapports			●		
Commandes					
Position des commandes	●				
Qualité des leviers				●	
Freins					
Pression frein avant	●				
Pression frein arrière		●			
Résistance fading	●				
Stabilité freinage	●				
Efficacité	●				
Suspension					
Avant	●				
Arrière	●				
Amortissement	●				
Tenue de route					
Grande courbe	●				
Garde au sol	●				
Maniabilité	●				
Aspect général					
Finition		●			
Propreté moteur		●			
Équipement					
Accessibilité mécanique		●			
Tableau de bord			●		
Béquille latérale	●				
Béquille centrale					
Confort				●	
Boîte à outils					



Ducamp, Lorin, Leydier

**C'est votre seconde peau
(elle est en lycra)**

Enfin un slip vraiment nouveau. Il s'appelle Superslip. Une seconde peau. Soyeuse et souple. Pas d'élastique pour vous serrer; ni aux jambes, ni à la taille. La matière exclusive de Superslip assure un galbe parfait et maintient sans jamais comprimer.

Superslip se lave et sèche en un clin d'œil.

Offrez-vous une seconde peau. En blanc, marine, rouge ou ciel, 20 F. Chez tous les bons chemisiers.

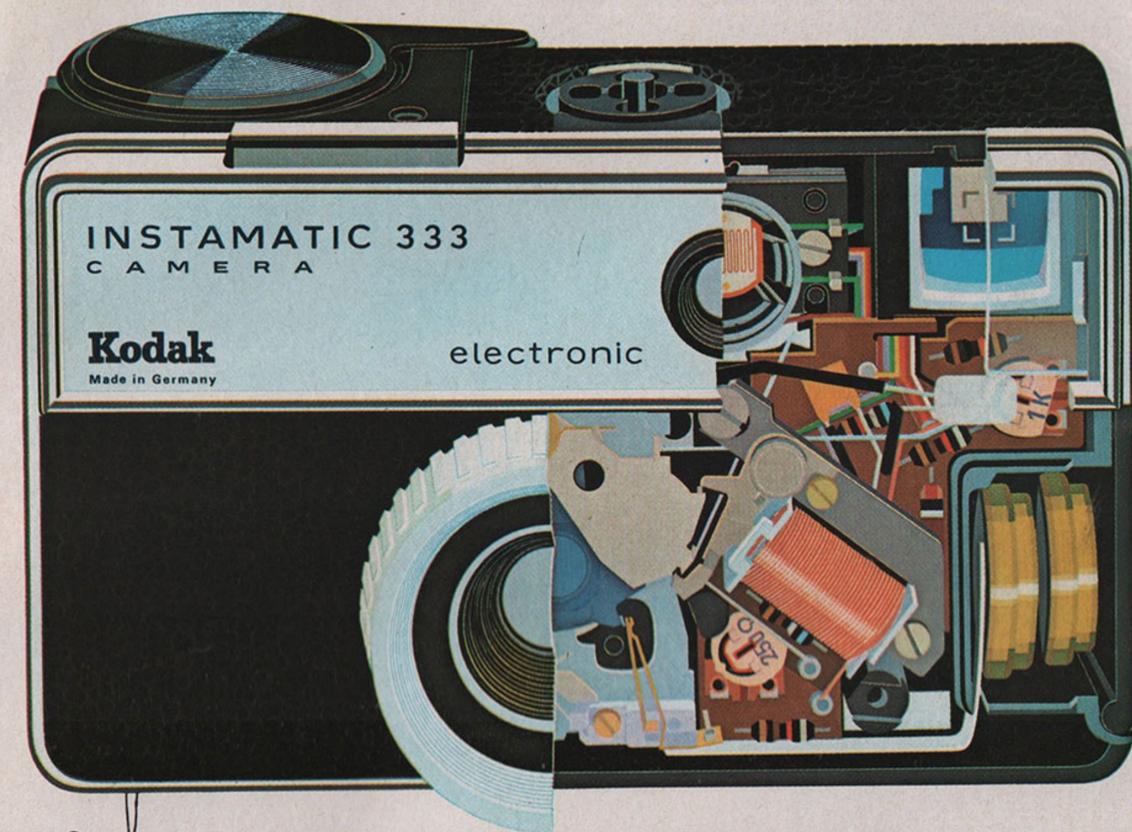


Tour du monde

Tour du monde est la griffe homme de VALISERE

LYCRA®

VOUS N'ALLEZ PAS NOUS CROIRE...



moins de 265 F

...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 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 ayez 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

* Marques déposées

chourgnoz



Renault, premier constructeur automobile français n'a pas le droit de se tromper, il a choisi Elf

Qui a dit "rien ne sert de courir"? Pas Elf. Pour nous qui avons du pétrole brut dans les veines, la course est un banc d'essai irremplaçable. Au fil des tours, nous poussons nos produits à la limite de leurs possibilités et ne cessons de les améliorer. C'est pour cela que Renault nous a choisis. Aujourd'hui, les Alpine Renault, et les Gordini triomphent dans les grandes épreuves d'endurance et tous les Renaultistes utilisent notre Prestigrade. Mais oui! Une voiture neuve sur trois a un pilote Elf. N'avez-vous pas envie de rejoindre le peloton? C'est facile. Nous avons une huile pour vous: c'est notre fameuse huile Elf Prestigrade, championne de France des rallyes avec Vinatier, championne de France F1 avec Beltoise, championne d'Europe F2 avec Servoz-Gavin et championne du Monde avec Stewart. C'est cela la garantie de notre huile Elf Prestigrade.



Gratuit, demandez dans nos stations, les photos géantes "collection Elf compétition 70"

LES MONDIAUX A PERNES

*Torleif Hansen, un nom à retenir,
capable s'il ne chute pas durement de remporter
le titre 1970 des 250 cc.*

*Le premier à y croire c'est lui-même,
il le déclare sans complexe :*

*« je serai sacré Champion du Monde
pour mes 22 ans ». Or Hansen doit fêter son 22^e
anniversaire le jour du dernier G.P. de cross,
en Autriche. Physiquement, le Suédois Hansen
est une force de la nature,*

*1,80 m-80 kg, tout en muscle. Compte tenu
de son jeune âge il manque encore d'expérience,
mais pas de cœur.*

*C'est un fonceur qui n'a peur de rien
et possède un merveilleux sens de l'équilibre.*

*Tous les espoirs lui sont donc permis
s'il ne s'esquinte pas dans une chute, mais ses rivaux
pensent qu'à la cadence à laquelle Torleif court,
l'accident est inévitable.*

*L'avenir leur donnera-t-il raison?...
ce n'est pas à souhaiter pour la beauté du sport.*

*En attendant, à Pernes, Hansen
a largement dominé tous ses concurrents.*

*Mais il est vrai que le terrain français
se prêtait très bien à son style de pilotage.*



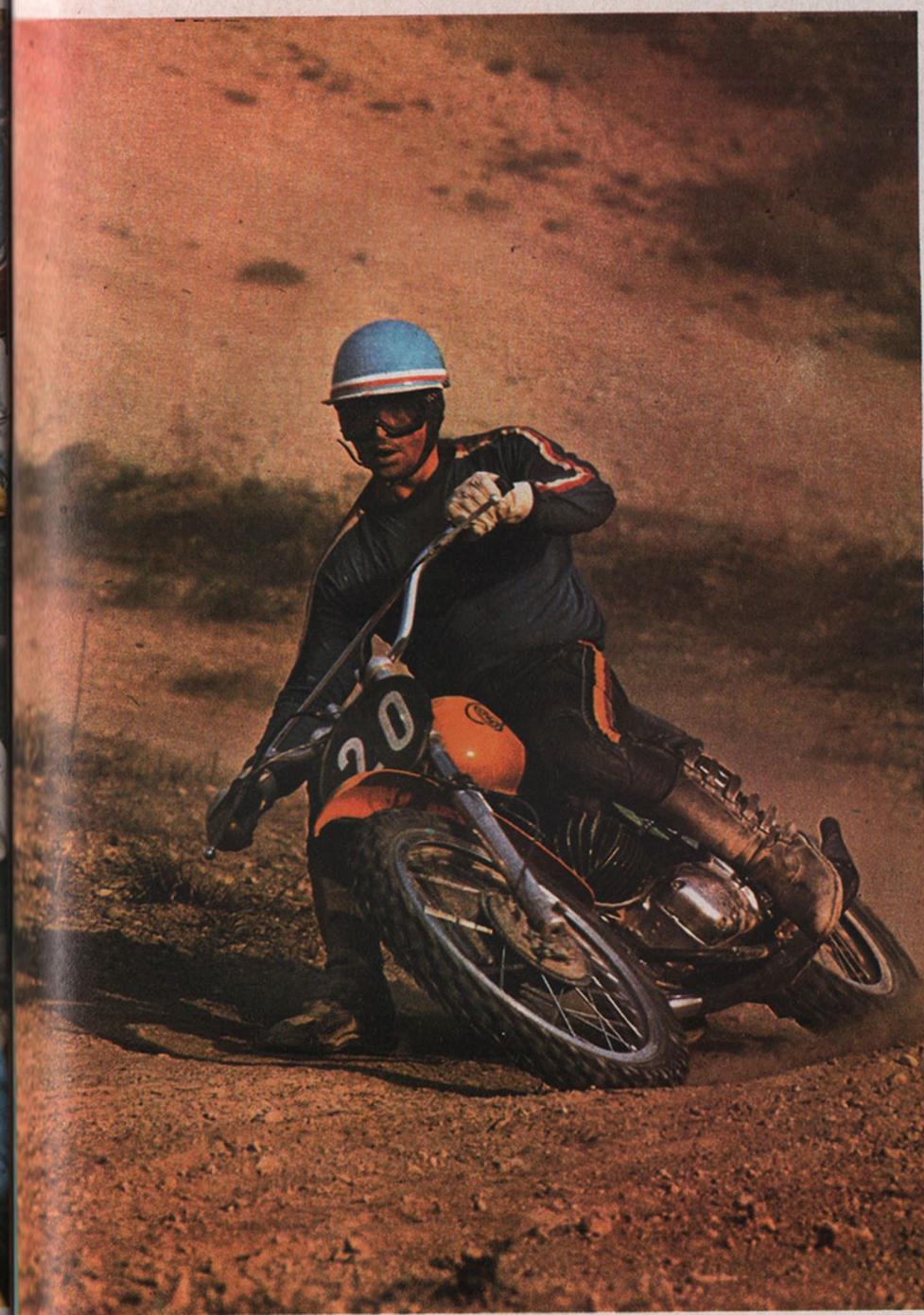
Le championnat du monde 250 de moto-cross a débuté à Barcelone. Là, sur un très beau circuit de pilotage le champion du monde en titre, Joël Robert, a fait une éblouissante démonstration de ses possibilités et de celle de sa 250 Suzuki. Pour ce premier G.P. la victoire du nouveau tandem Robert-Suzuki était inattendue. On ne pensait pas réellement que la nouvelle Suzuki était capable de s'imposer derechef aux Husqvarna et autres CZ, et puis, surtout, on n'attendait pas cet exploit de Joël Robert. Il faut dire aussi que Joël, saturé de courses, laissait entendre à la fin de la saison passé que son transfert chez Suzuki marquait l'aboutissement de sa carrière. Le « vieux » Joël (il a 26 ans) semblait vouloir laisser la place aux jeunes, en l'occurrence à son compatriote Sylvain Gebørs, second officiel Suzuki qu'il désignait presque comme son successeur. Puis Joël Robert a essayé les nouvelles Suzuki, et ce fut le miracle. Ces Suzuki sont sensationnelles de légèreté, de tenue de route et de puissance. Elles sont, paraît-il, beaucoup plus faciles à piloter que tout autre moto de cross. Grâce à cette machine, Joël Robert a trouvé une seconde jeunesse. Maintenant il court pour s'amuser avec ce merveilleux jouet.

A Pernes, le jeu était trop dangereux, Joël n'aime pas cette piste rocheuse très rapide car, sur un terrain pareil, une chute peut être lourde de conséquence. Il s'est d'ailleurs fait une grosse chaleur dans la seconde manche lorsqu'en pleine vitesse, à plus de 100 km/h, dans les trous et les bosses, son guidon s'est cassé net au niveau de la poignée. Mis à part Robert, les pilotes Suzuki étaient donc Gebørs, le vice-champion 1969 et le Suédois Ollé Petersson troisième mondial en 1969 et qui, rappelons-le est l'artisan de la mise au point de la 250. Suzuki. Voici maintenant cinq bonnes années que Suzuki s'intéresse au cross, cinq ans pour faire une moto valable, cela paraît invraisemblable pour une marque comme Suzuki et pourtant c'est le cas. Une moto de cross est beaucoup plus difficile à réaliser qu'une machine de vitesse. La 250 Suzuki développe une trentaine de bons chevaux pour un poids qui n'excède pas 92 kilos, un rapport poids-puissance idéal pour le cross, avec bien sûr beaucoup de chevaux à bas régime. La finition de ces machines m'a beaucoup rappelé celle des motos de



vitesse. On ne cesse d'admirer la perfection dans le détail. Trois mécaniciens, un chef mécanicien et un manager, tous Japonais, s'occupent des trois pilotes et des 6 machines (deux motos par pilote). Après le départ de Robert et Gebørs, l'usine CZ a fait appel à deux autres Belges, l'excellent Roger Decoster, cinquième au championnat du monde 500 l'an dernier, et Gaston Rahier, un jeune qui monte. Ils sont épaulés par trois tchèques : Karel Konecny, Jiri Stodulka et Mirosla Halm. Ce dernier a l'âge de Hansen et, c'est aussi un fonceur acharné qui a trouvé à Pernes son terrain de prédilection. Les machines d'usine CZ 1970 sont plus légères que celles de l'an

dernier et sont équipées d'une nouvelle culasse à ailettes radiales. Husqvarna s'est attaché les services d'une équipe de jeunes Suédois entraînés par le quadruple champion du monde Torsten Hallman. Le « vétéran » Hallman reste toujours un « maître à piloter », et le terrain de Pernes ne lui aura pas permis d'exprimer son talent. Akan Andersson faisait penser l'an dernier à Hansen, mais ce qui devait arriver arriva, il s'est retrouvé à l'hôpital pour plusieurs mois. Et, en 1970, il semble attaquer la saison avec sagesse. Torleif Hansen et Uno Palm complètent l'équipe officielle Husqvarna. L'usine Anglaise A.J.S. ne ménage pas ses efforts dans la course au titre : elle est



Detry, l'Autrichien Walter Leitgeb et l'Est Allemand Gunther Eckenbach. L'industrie Espagnole est représentée par deux marques, Montesa (Francisco Langho, Manuel Olivencia) et Bultaco (Marcel Wiertz). Pour finir la liste des marques participant officiellement au championnat du monde de 250 citons encore une Maico confiée au Suisse Peter Willemin. Si l'on fait les comptes, on constate qu'une épreuve mondiale en Cross 250 cc réunit 9 marques officielles et 23 pilotes d'usine sans compter les semi-officiels qui disposent d'un matériel préparé par une usine. Donc plus des trois quarts des pilotes participant à une épreuve de Championnat du Monde sont des officiels, ce qui prouve bien l'intérêt porté par les usines à cette discipline sportive. Cet intérêt ne peut aller que grandissant, et on peut parier que Suzuki ne restera pas longtemps la seule usine Japonaise à s'aligner en cross. Si la vitesse permet de vendre des machines de route, le cross, lui, favorise le marché de la moto tout terrain (Trail Bike) qui tend de plus en plus à s'implanter en Europe après avoir conquis les Américains.

LES BLEUS

La France organise plus de Cross que tout les autres pays au monde et il serait donc logique de penser qu'elle dispose des tous premiers pilotes mondiaux. Vous savez très bien que ce n'est pas le cas et que nos petits français, dans une course de Championnat du Monde, naviguent aux alentours de la quinzième

officiellement représentée par deux pilotes Anglais, (Andy Robertson, Malcom Davis), un Suédois (Arne Boon) et un Français (Michel Combes). A.J.S. a essayé un cylindre à cinq transferts mais les pilotes préfèrent le trois transferts qui procure plus de souplesse. L'Anglais Brian Wade est le seul à défendre les couleurs de l'usine Greeves, ce qui ne l'empêche pas de se classer régulièrement dans les cinq premiers mondiaux. La marque autrichienne Puch s'intéresse aussi au moto-cross. Elle a construit des moteurs de 250 cc caractérisés par un « énorme » ailetage. Ces machines encore à l'état de prototype sont officiellement pilotées par le Belge Fernand

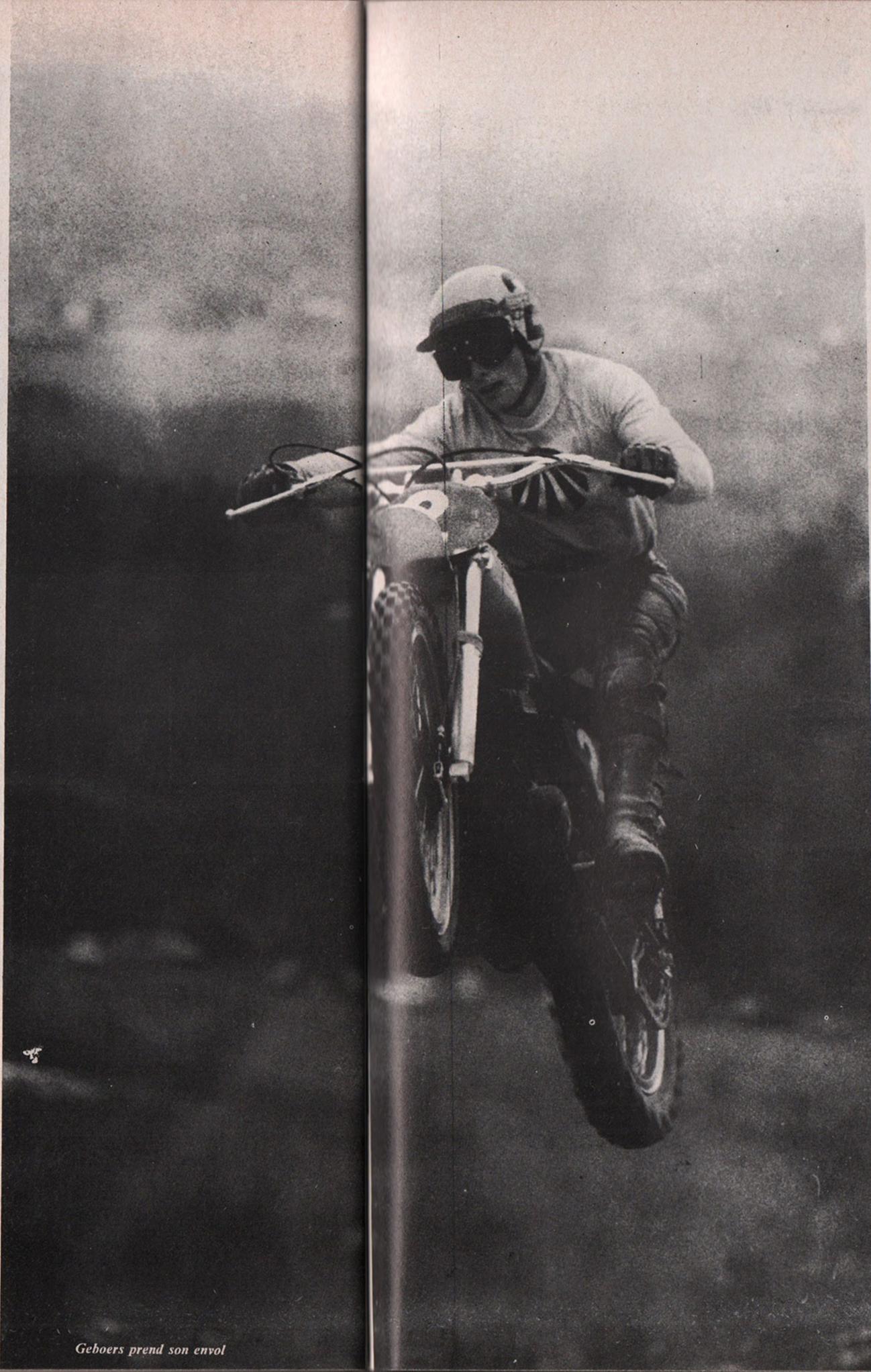




PERNES

place (à Pernes, le premier Français : Joël Queirel finit 13^e). L'explication de ce triste résultat est simple et facile à résoudre. Les circuits Français de cross sont trop faciles. Ensuite, les pilotes français préfèrent courir chez eux où ils sont sûrs de gagner de l'argent plutôt que de se déplacer à l'étranger où ils sont sûrs d'en perdre. Solution : obliger les pilotes français à participer à des épreuves inter étrangères et pour ce, il faut qu'ils reçoivent une subvention de la F.F.M. Dès l'an prochain une équipe de France sera composée et tenue de faire tous les G.P. A la fin de la saison 1970 une sélection sera opérée dont on retiendra deux pilotes de 250 et deux pilotes de 500. Ces quatre coureurs se verront alouer pour chaque course une prime de déplacement de 400 Francs, et, durant deux jours, ils auront leurs frais d'hôtel payés. Si l'un d'eux finit premier d'un Grand Prix, la F.F.M. lui donnera un prix de 2 400 francs, s'il finit dans les 10^e il touchera encore 1 000 francs et dans les 20^e 300 francs. En plus des G.P., les coureurs sélectionnés devront disputer une avant saison sur les circuits belges qui ont formés tant de champions. Cette heureuse initiative qui favorise les crossmen pourrait d'ailleurs tout aussi bien s'appliquer au monde de la vitesse. Nous attendons donc avec impatience un communiqué de la F.F.M. nous annonçant la création d'une équipe de France de vitesse.

Geboers prend son envol





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

La YAMAHA 125 YAS 1, la 250 DT 1, la 350 YR 3 - 3 modèles à nervosité spectaculaire



Les fonceurs.
Les ambitieux.
Ceux à qui la réussite ne fait pas peur.
Ceux pour qui arriver
le premier partout est normal.
Ceux qui savent qu'avec leurs 18 victoires
cette année, les motos YAMAHA ont remporté
3 titres de championnes de France ⁽¹⁾.
Voilà ceux qui choisissent les motos YAMAHA.
Bien sûr, elles effraient les timides, ceux qui
resteront toute leur vie en arrière.
Mais vous ne penseriez même pas
aux motos YAMAHA si vous étiez de ceux-là.
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

Pour vous aider à mieux déterminer votre choix,
demandez la documentation gratuite (avec liste
des agents) ou venez les voir si vous êtes
bien celui que nous pensons.

YAMAHA



IMPORTATEUR: Ets SONAUTO
magasin d'exposition : 22 av. de la grande armée
paris 17^e - tél. 380 31-91
53-55-57 rue marjolin - 92-levallois - tél. 755 97-40

⁽¹⁾ Sur YAMAHA 125 cc, 250 cc et 350 cc pilotées par Jean Auréal

**quelques adresses à noter
pour voir les yamaha de
plus près.
(il y en a d'autres, demandez-les
à sonauto).**

PARIS
Ets MURIT
30, rue lacordère 15^e tel 532.60.53
Sté NOUVELLE LADEVEZE
170, av. de clichy 17^e tel 627.06.96
Ets PSALTY
80, av. des ternes 17^e tel 380.55.52

BANLIEUE
G. CARNIEL
15, rue defresne bast 95 argenteuil
tel 961.36.33
LADEVEZE PANTIN
173, rue de paris 93 pantin tel
845.20.90
GERARD MAYER
8, rue de l'orangerie 78 versailles
tel 950.28.52
SCOOTER SERVICE
27, av. le foll 94 villeneuve-le-roi
tel 922.31.48

PROVINCE
MAISON H. AUDEMAR
13, pl. d'armes 83 toulon 92.28.12.
P. BEGASSE
17, rue st-michel 35 rennes - 51.69.
RENE BETEMPS
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, coursalsace-lorraine 33 bordeaux
tel 52.32.71

Ets J. FONTAINE
96, rue d'elbeuf 76 rouen - 72.10.88
Ets VICTOR GIOANNI
20, rue merle 06 cannes - 38.49.48
EDMOND JOLY
5, av. de sospel 06 menton 35.87.68
Ets LEMAITRE
19-21, rue du g. leclerc 50 grand-
ville tel 696
P. NEDEY
125, av. de saxe 69 - lyon 60.88.53
ONDA
15, rue trachel 06- nice - 88.88.64
J & P VERCHERE
4, rue victor hugo 71 macon - 38.07.17



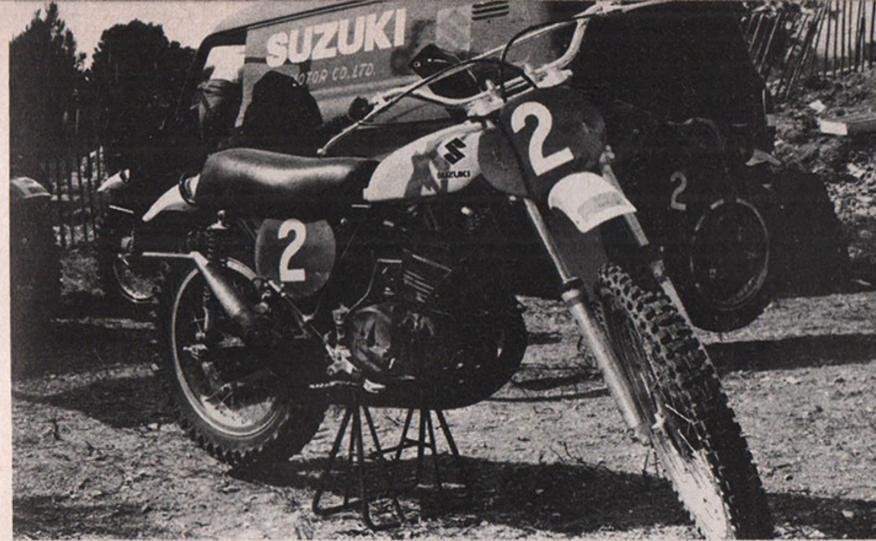
LA COURSE

1^{re} manche : Dès le départ Hansen se détache irrésistiblement d'un groupe de poursuivants composé de Wade (Greeves), Halm (CZ), Wiertz (Bultaco), et Decoster (CZ). Après un quart d'heure de course, Hansen (Husqvarna) a une avance considérable, mais ne rend pas la main pour autant et chute, sans mal, ce qui lui permet de repartir en cinquième position, juste derrière Robert. En tête Halm mène alors suivi de Decoster. Mais on assiste à la remontée foudroyante de Hansen qui dépasse d'abord Joël Robert, puis Wade (Wiertz a perdu des places). Enfin Hansen finira la manche en troisième position avec seulement 5 secondes de retard sur le second, Decoster. Dans les tous derniers tours Wade connaît des ennuis d'allumage et se fait passer par Robert.

Classement première manche : 1^{er} Halm 43'43"9 — 2^e Decoster 43'51" — 3^e Hansen 43'56"7 — 4^e Robert 44'02"2.

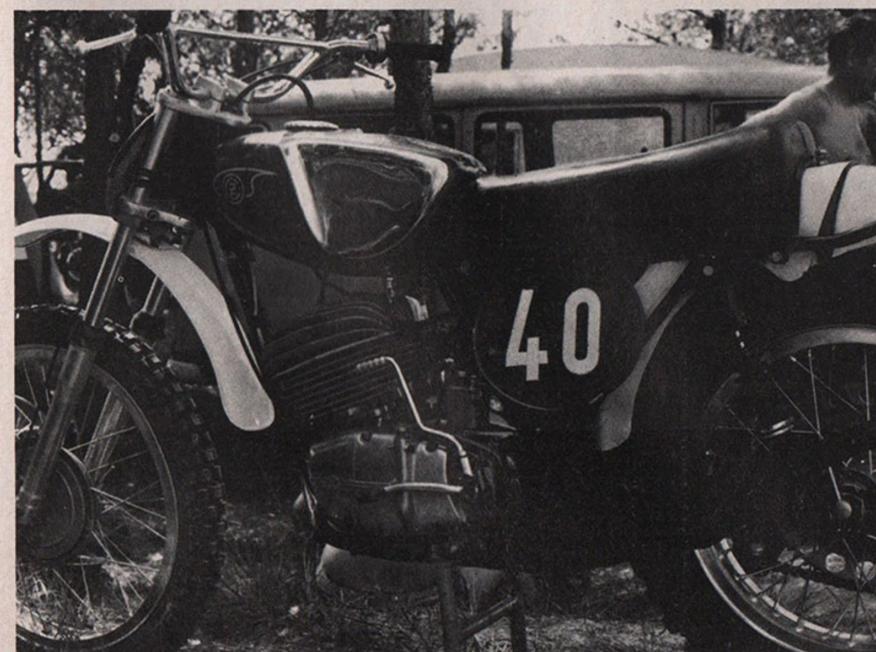
2^e manche : Gebœrs qui était très mal parti dans la première manche fait un excellent départ et mène la course durant les 15 premières minutes. Hansen fait le forcing entraînant dans son sillage Halm. Tous deux passent l'Anglais Wade qui connaîtra à nouveau des ennuis dès la mi-course. Hansen revient dangereusement sur Gebœrs et le passe à la quinzième minute. Gebœrs ne tente même pas de reconquérir la première place, il attend peut être la chute de Hansen et se contente de maintenir l'écart avec Halm. Mais cette chute tant attendue par tous ne surviendra pas. Hansen gagne. Gebœrs termine second, Halm troisième, et Decoster, qui a fait une course sage et régulière quatrième. Au classement général on doit avoir recouru aux temps pour départager Hansen de Halm. Hansen devance Halm de 7 secondes. Ainsi donc le jeune Suédois remporte à Pernes son premier Grand Prix, et certainement pas son dernier.

Mais, l'âpreté de la lutte, plus la poussière du terrain a dû lui dessécher la gorge, car à la remise des prix, le soir, il engloutira à lui tout seul trois bouteilles de Champagne. Encore un étranger qui gardera un bon souvenir de la France...



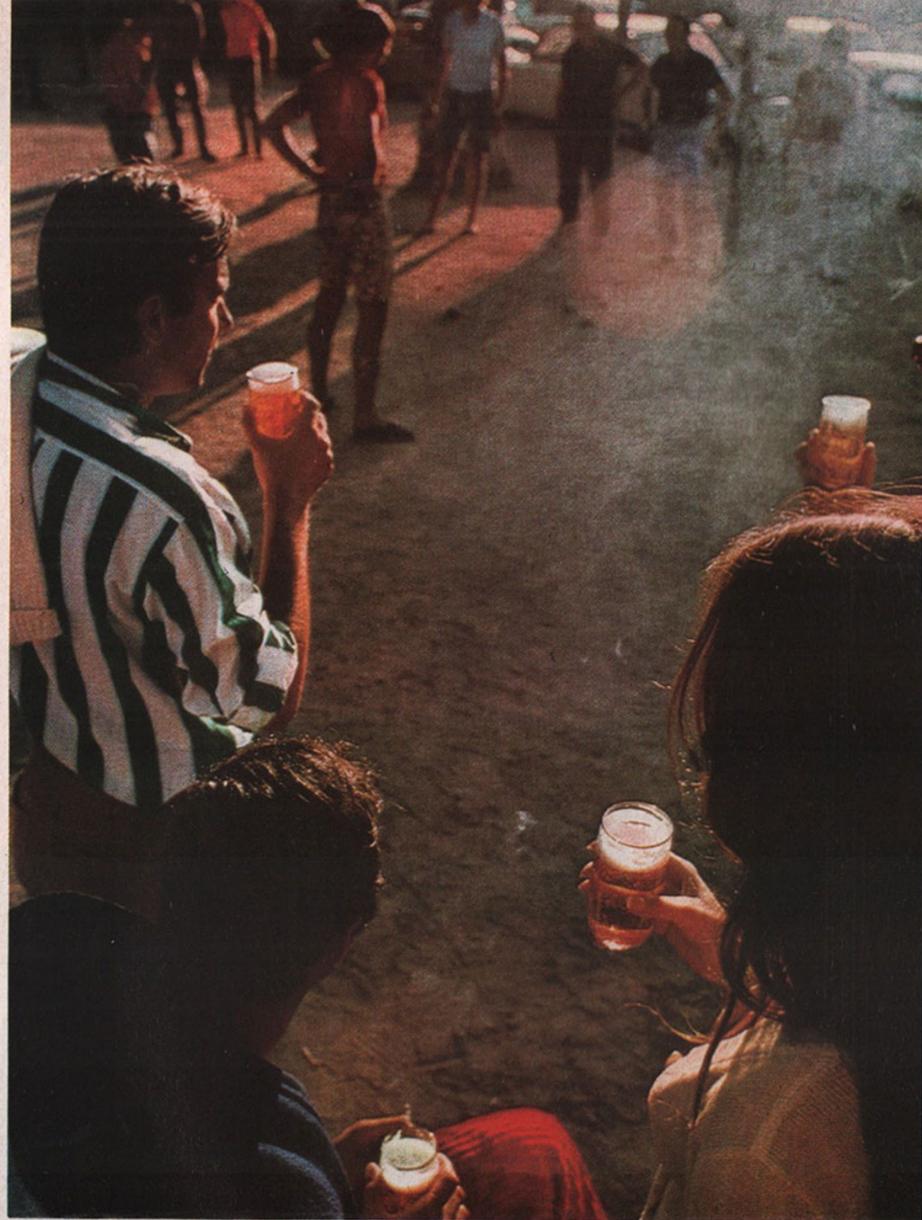
La Suzuki usine

Le vainqueur
Turleif Hansen



La nouvelle CZ
à culasse radiale

PERNES



Young & Rubicam 4 F

Pendant ce temps-là, à Kronenbourg, un homme part en Yougoslavie.

Dans la bière, il n'y a pas de houblon. Il y a des houblons. Du houblon doux, du houblon amer, du houblon doux-amer.

L'important, quand on veut faire la meilleure bière, ce n'est pas seulement de savoir les mélanger (et à Kronenbourg, on sait).

L'important, c'est de les avoir. Et d'avoir les meilleurs.

C'est pour cela, qu'au moment de la récolte, les hommes de Kronenbourg partent



écumer la Yougoslavie, la Tchécoslovaquie, la Bavière et... l'Alsace. Ce sont les Sherlock Holmes du houblon. Leur devise : "Le meilleur ou rien".

Vérifiez donc vous-même : buvez une Kronenbourg.

Kronenbourg

Pour voir comment se fait la Kronenbourg et visiter la Brasserie, appelez Madame Thomas, Brasserie de Kronenbourg, 67-Strasbourg. Tél. : (88) 32.48.00.



Briquet d'intérieur

S.T. Dupont
ORFÈVRES A PARIS



Histoire d'une victoire

Pour leur première sortie, Ravel et la 500 Kawasaki remportaient la victoire au Mans et ceci face à une coalition de spécialistes du Continental Circus tels que : Findlay, Fitton, Marsowsky, Turner, Dodds... Tous des caïds qui furent les premiers surpris lorsqu'ils virent le petit Français leur tenir tête, puis les larguer proprement !...

Christian Ravel a tout juste 22 ans mais n'est pas pour autant un débutant. Sa première course, il la fit à 16 ans avec un 50 cc Suzuki. Pour ses 17 ans, en 1965, il se fait offrir une 250 cc Yamaha de tourisme qu'il étrenne à Monthéry... où il chute et se casse un pied. A peine remis de son accident, encore plâtré, Christian recourt et pour ce, peint son plâtre en noir afin de passer discrètement devant les commissaires sportifs qui ne l'auraient pas laissé courir dans ces conditions. En 1966, la Yamaha est remplacée par une 250 Ducati toujours de tourisme et avec laquelle il se fait remarquer par Monsieur Weiss, le manager de Lhéraud, qui lui prête une Yamaha de course. Christian finira la saison avec un titre en poche, celui des 250 nationaux. 1967 : l'importateur Aermacchi lui confie deux machines, une 250 et une 350, pour deux courses seulement, ensuite Christian pilote à nouveau la 250 Yamaha de Weiss et aussi le 50 Kreidler 12 vitesses du regretté Claude Vigreux. Une grosse gamelle avec cette dernière machine l'écartera des circuits une bonne partie de la saison. A la fin de 1967, Ravel revient en piste au

guidon d'une 500 Vélocette préparée par Leconte. La mise au point se poursuivra durant toute la saison 1968 et pour 1969 Christian pilote officiellement les 250 et 350 Yamaha de l'écurie Sonauto. Fin 1969, nouveau changement, Christian tate de la Kawasaki et pour sa première course pour cette marque il remporte avec Tebec les 1000 kilomètres du Mans.

Ecurie Kawasaki-Baranne

Cette nouvelle écurie est l'œuvre de Xavier Maugendre, le très sportif importateur des Kawasaki qui a réussi à convaincre la maison Baranne du bienfait publicitaire de la course moto. Elle comprend deux pilotes officiels qui sont Christian Ravel et Éric Offenstadt et dont le matériel, soit deux 500 Kawasaki H1R, a été financé par Baranne. Mais ce n'est pas tout, car Baranne a également créé un Challenge réservé aux coureurs qui pilotent des Kawasaki, offrant d'intéressants primes à l'arrivée à tout autre que les deux officiels.

Déjà à Nogaro, Offenstadt avait sa H1R, Christian lui devait la recevoir le

3 avril, 9 jours avant la course du Mans. Le 3 pas de Kawasaki, le 4 non plus, le 5 rien, le 6 toujours rien... Christian apprend que le bateau qui doit l'amener du Japon à Marseille a cinq jours de retard. Elle devrait donc arriver le 8... Le suspense commence. On envoie à Marseille un transporteur avec une camionnette. Il arrive sur le port le Mercredi 8 au matin. Le bateau est là, mais la moto n'est pas débarquée, elle ne le sera que le vendredi à 16 heures. Dès qu'elle arrive sur le plancher des vaches Michel, le transporteur, la charge et fonce comme un fou sur Paris où il arrive le samedi à 4 h 30 du matin. Dans les ateliers de la S.I.D.E.M.M. il était attendu comme le Messie... Tout le monde veillait, personne ne dormait...

Christian très méthodique a dressé un plan minuté de la préparation de sa moto. Il ne faut pas croire qu'une moto de course neuve est de suite prête à courir. De nombreux détails sont à vérifier ou à modifier. On change les pneus, on charge la batterie, on vérifie l'embrayage, les câbles, l'avance à l'allumage, on monte un rapport secondaire adéquat au circuit, on modifie

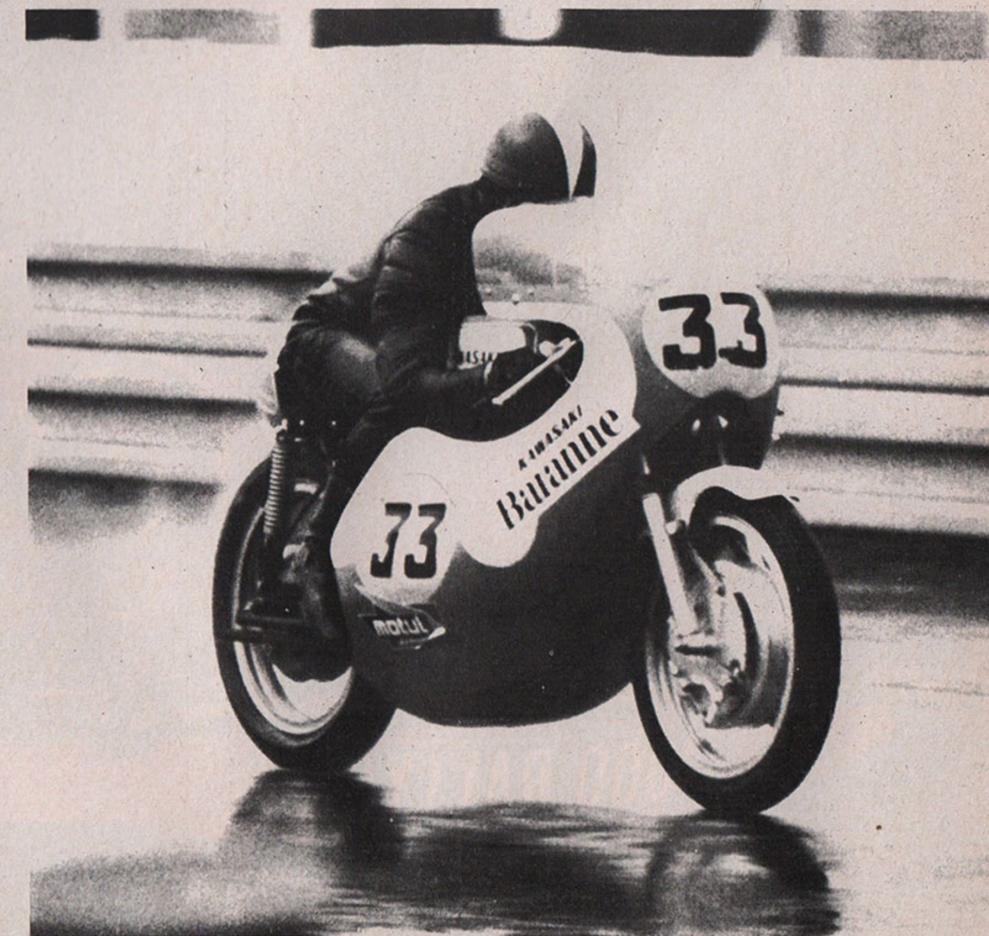
la position du pilote... En tout une check-list de 20 points de vérification. Pour accomplir tout ce travail il y avait là en plus de Christian, deux amis : Paul Guilay et Gérard Jumeaux, le sidecariste bien connu. Michel le transporteur a aussi mis la main à la pâte oubliant dans l'euphorie générale sa fatigue du voyage. A 8 h 35 du matin tout était terminé. L'H1R était chargé dans une camionnette et direction Monthéry pour une séance de rôdage rapide de 40 minutes : 10 minutes à 7 000 t/mn en 4^e, 10 minutes à 8 000 t/mn en 4^e puis déculassage pour vérification, 5 minutes à 8 000 t/mn en 4^e, 5 minutes à 8 000 t/mn en 5^e, nouvel arrêt et enfin 5 minutes à fond. Ensuite nouveau déculassage. A 11 h 35 le rôdage est terminé. En avant pour Le Mans... avec juste un petit arrêt de vant une épicerie pour acheter un litre de lait. C'est pour Jumeaux qui s'il n'a pas son litre de lait le matin, devient méchant!... Christian qui conduit la camionnette n'a pas du souvent respecter la limitation de vitesse car ils arrivent au Mans à 14 heures, à temps pour le pesage. Les entraînements n'ont lieu qu'à 17 heures mais avant il faut à nouveau tout revérifier. Pas question de se reposer. Pour se tenir en éveil Paul à un remède épating : vodka, pastis, orange, surtout beaucoup de vodka... un joli mélange!

Aux entraînements première grosse surprise, Christian réalise le 3^e meilleur temps des 500 cc derrière Fitton et Turner. En 350 avec une Kawasaki Avenger trafiquée il obtient le 4^e temps et le lendemain, à la course, il aurait du finir à cette place si une chute dans le dernier tour ne l'avait relégué en 8^e position, mais il termine tout de même premier français.

La course

Dans le parc, quelques minutes avant le départ des 500, l'H1R de Christian ne démarre pas. Il faut changer les gicleurs car, par excès de prudence Paul l'avait réglée un peu trop riche. Enfin le vrai départ. Christian démarre bien, en quatrième position. A la courbe Dunlop il est déjà en tête mais se fait passer par Ellis (Linto) au freinage de Terre Rouge. Il reprend la tête au début des Hunaudières pour être passé en pleine ligne droite par Turner (Linto) et Marsowsky (Linto). Au freinage de Mulsanne Ravel repique les pilotes des Linto qui reprennent l'avantage avant Maison Blanche. Au freinage du virage Ford, Christian redouble les Linto prouvant du coup aux pilotes des dites machines qu'ils ne l'auraient pas au freinage. Premier tour : Ravel en tête, il rentre un peu trop fort dans le Terre Rouge, c'est la catastrophe... non!... d'un coup de pied Christian rétablit l'équilibre. Il s'est fait une belle chaleur, ce qui ne l'empêche pas d'attaquer toujours aussifort. Bientôt Turner est lâché, seul « Jules » (Marsowsky) suit le

train d'enfer de Christian. Au cinquième tour ils ont plus d'une minute d'avance sur les autres concurrents. A Mulsanne, dans la bagarre, l'H1R heurte la Linto, et encore une fois un coup de pied, toujours le gauche, rétablit l'équilibre. Là il s'en est fallu de peu pour que les deux hommes de tête ne se retrouvent par terre. Sage-ment alors, tous deux rendent la main, mais les cinq furieux premiers tours ont épuisé la fragile Linto dont l'embrayage patine, ce qui provoquera la casse d'un basculeur sur un coup de surrégime au 7^e tour. Désormais Christian est seul en tête, tranquille comme Baptiste. Pas tout à fait cependant car il pense à la panne d'essence. Il n'a pas fait d'essais de consommation... Dans le dernier tour il voit, arrêté sur le bord de la piste, son coéquipier Éric, qui lui fait signe « panne sèche »... Sa H1R était pourtant réglée plus pauvre que la sienne qui finira la course avec un litre d'essence dans le réservoir : bizarrerie typique de la consommation des deux temps. A l'arrivée c'est le triomphe : tous les pilotes étrangers viennent le féliciter. Marsowsky qui est certainement l'un des meilleurs pilotes au monde sous la pluie, déclarera que dans les grandes courbes il suivait tout juste Ravel. C'est le plus beau compliment que l'on pouvait faire à notre pilote français et c'est un encouragement de valeur pour Baranne qui a bien placé son effort.



Vraiment, nous voyons rouge, quand on nous dit que tous les bolides français sont bleus. Comme si cette couleur, seule, suffisait pour faire une bonne sportive.

La 1000 «Rallye» n'est pas anti-bleu. Certainement pas.

Nous l'avons faite rouge et noire, simplement parce que ce sont deux couleurs qui sont déjà un indice de ses performances.

Et quelles performances ! 53 CV DIN, 150 km/h, 37,8 s. au km 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 très chères. La 1000 «Rallye» elle, vaut 8695 F. Déjà compétitive, il suffit d'un rien pour qu'elle entre dans la compétition : 4 kits. Vendus chez les concessionnaires Simca.

Qui osera dire après cela que toutes les bonnes-sportives-françaises-pas-chères sont bleues.

Simca 1000 "Rallye" / 6 cv / 8695 F*  **SIMCA**
ASSOCIÉ DE CHRYSLER

Qui a dit que tous les bolides français étaient bleus?



HAVAS CONSEIL

* TTC + FRAIS DE LIVRAISON / 2 ANS DE GARANTIE PIÈCES ET MAIN D'OEUVRE (MOTEUR/BOÎTE DE VITESSES/TRANSMISSION/PONT) OPTIONS: AVERTISSEUR A COMPRESSEUR ET PHARES A IODE/ROUES RALLYE/POUR LES "MORDUS" / KIT "PERFORMANCES": 160 km/h, 850 F TTC / KIT "COMPETITION": 170 km/h, 32... s AU KILOMETRE DEP. ARRETE, 1450 F TTC/KIT "SUSPENSION" / CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE SIMCA / SIMCA A CHOISI L'HUILE SHELL SUPER 100

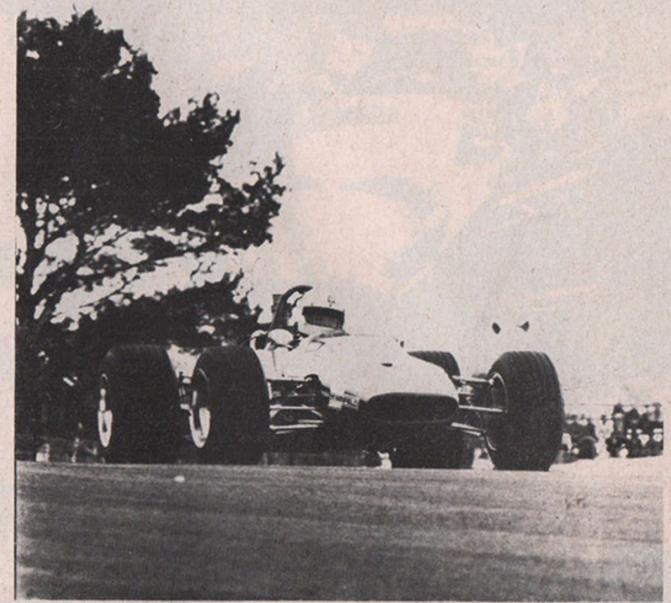
suite de la page 33

En France, la saison démarrait à Nogaro. Ce fut une occasion pour Jaussaud de montrer d'entrée son intention : celle de tout « rafler ». Et le Normand ne fit pas de détail, gagnant sa série comme la finale, avec brio. Mais, si lors de sa manche il n'eut guère à s'employer, il fut obligé de sortir le grand jeu en finale après s'être laissé enfermer au départ. Ainsi, Jean Max en tête put-il laisser libre cours à son talent au volant d'une bonne voiture (il dispose de la Tecno Motul officielle) pendant plus de la moitié de la course. Derrière lui s'étaient lancés Salomon et Dayan, deux brillants transfuges de la Formule France. Mais au quart de l'épreuve la Martini et la Grac s'accrochaient, partageant en tête à queue, laissant passer Jaussaud, Franceschi et Migault. Et dès ce moment, Jaussaud ne cessa de remonter sur Jean Max. La cause était entendue. Néanmoins Max prit un bon premier accessit, le second revenant à Salomon bien revenu après l'incident des premiers tours. Le week-end suivant, à Pau, l'opposition internationale était plus fournie, et le gratin des pilotes anglais se trouvait là. Mais Jaussaud, irrésistible, frappa un second coup, il réalisa le meilleur temps aux essais. Puis, bondissant en tête dès le baisser du drapeau, il n'allait plus quitter le commandement. Peut-être son cavalier seul fut-il facilité par la casse des moteurs de Max (troisième temps aux essais) et de Salomon (parti en deuxième ligne), mais il n'en demeure pas moins vrai que dès le sixième passage la Tecno aux couleurs Shell précédait la Lotus de Trimmer et la Brabham de Scott de plus de dix secondes. Et tandis que Jaussaud donnait son récital en tirant partout ses trajectoires au cordeau, on voyait Mieusset, Dayan et Migault (parti pourtant du fin fond de la grille de départ) en découdre avec les Anglais. Mieusset très à l'aise sur sa Martini peinte aux couleurs de Elf parvenait à la deuxième place derrière l'inaccessible Jaussaud lorsqu'une durite d'huile se rompa, le contraignant à l'abandon. Puis, alors que l'arrivée était en vue le moteur de Migault explosait, et le volant Shell de Bugatti rendait bien malgré lui la quatrième place qu'il venait d'arracher à Dayan.

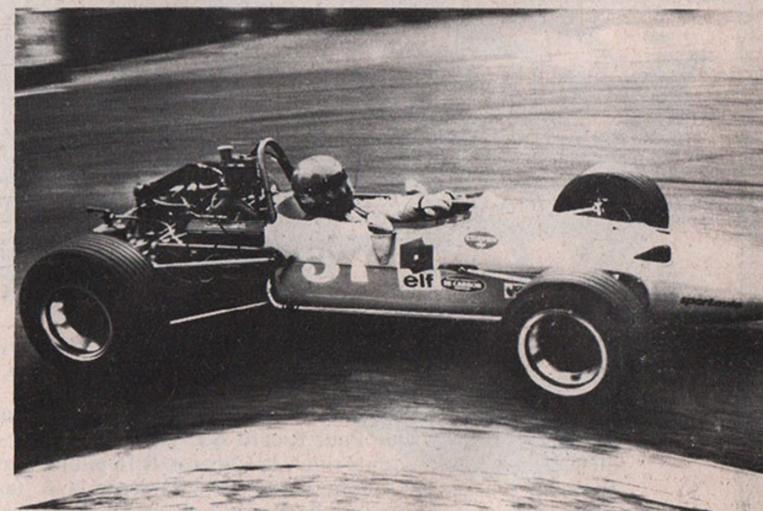
Mais le pilote de la Grac en difficulté ne parvenait pas à repousser les ultimes assauts de Beuttler qui terminait derrière Jaussaud, Trimmer et Scott.

Quinze jours plus tard, sur le tout nouveau et très beau circuit Paul Ricard se déroulait en quelque sorte la revanche de Pau, le plateau étant en Formule 3 pratiquement similaire. Et ici, les concurrents se trouvaient encore plus sur un pied d'égalité, personne n'ayant pu jusqu'à ce jour tourner sur la piste pas encore terminée. Dès les premiers essais, il parut évident que le tracé du circuit Paul Ricard était une réussite. Tous les pilotes étaient contents, une vraie hiérarchie semblait devoir se dégager par le pilotage et non sur un quelconque phénomène physique d'aspiration comme c'est le cas bien souvent, bref tout était parfait.

Birrel, qui sous la pluie ne s'était pas qualifié à Pau, se montra le plus rapide aux essais sur la Brabham de Sports Motors, battant de deux petits dixièmes Jaussaud et Salomon. Allait-il pouvoir mettre un terme à l'invincibilité de Jaussaud? Non! Il ne put faire illusion qu'aux essais et si durant les premiers tours l'Anglais faisait partie du peloton de tête (Dubler, Jaussaud, Beuttler, Franceschi, Mieusset) lancé à la poursuite de Salomon parti en éclaireur, il ne fit jamais figure de vainqueur. La (bonne) surprise venait de Salomon, calme, appliqué, bien inspiré sur sa Martini Shell. Jean-Luc boucla vingt neuf tours en tête de la plus belle manière qui soit, la Martini semblait avoir des ailes. Salomon était devant tout le gratin de la Formule. Cependant, aux deux tiers de l'épreuve Jaussaud changea de rythme. Il força l'allure et se débarassa de Dubler qui le précédait encore. Petit à petit le leader de l'écurie des volants Shell remontait sur la Martini, la Tecno revenait et Salomon la voyant venir dans ses rétros alors que la fatigue commençait à se faire sentir fit une première faute. A quatre tours du drapeau à damiers, sorti trop large dans la grande courbe à droite au bout de la ligne droite, il partit dans la terre, se



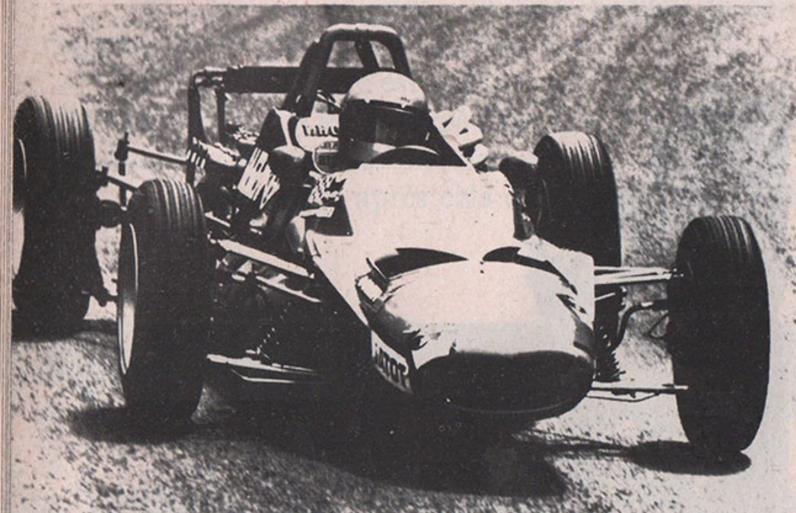
Salomon en tête de bout en bout à Paul Ricard ne fit qu'une petite erreur au dernier virage. Elle lui coûta la victoire.



Mieusset et sa Martini firent une très belle course à Pau.

récupéra magistralement, mais il avait perdu du temps, et la Tecno était encore plus proche. Cependant Jean-Luc, phénomène de concentration, se reprit. Il tenait à sa première victoire en F3, il la sentait à sa portée, il la voulait... Il ne gagna cependant pas. L'avant dernier virage lui fut fatal, alors même que Jaussaud se voyait deuxième, à quelques vingt mètres. Le Normand l'emportait ainsi miraculeusement, mais sans pour cela avoir démérité et après une magnifique course poursuite menée avec un moteur ne lui donnant pas toute satisfaction. Il était toujours vaincu, mais on reparlera de Salomon qui, à Paul Ricard, a fait une course de toute beauté.

I mois dans la course



Dubos: de la Formule Bleue à la Formule France,
avec la même assurance.



La Lola T210 de Bonnier,
plus rapide intrinsèquement que la Chevron.

On reparlera aussi de la nouvelle Lola T 210 qui ne fut battue lors du Trophée Paul Ricard que par un ravitaillement en essence, sa grande rivale la Chevron B 16 pilotée par Redman réussissant à couvrir les 320 kilomètres avec un plein seulement. La voiture de Bonnier et celle de Redman ont en effet dominé de la tête et des épaules la première course comptant pour le Trophée d'Europe des moins de 2 litres. Une meute d'Abarth, dont le proto MC de Quester, n'a pu que se contenter de suivre de loin en compagnie d'autres Chevron moins bien conduites que celle de Redman et de la Daren qui si elle bénéficiait d'un 1800 Cosworth à la place du 1600 qui l'équipe actuellement se montrerait sûrement plus dangereuse. Deux Ligier JS 1 étaient au départ, le pilote constructeur se montrant plus rapide que son équipier Andruet, et bien que plus routières que pistardes, bien que trop lourdes pour le circuit, elles ont fait preuve de qualités. Quant aux Porsche engagées, la meilleure semblait devoir être la 907 de Larrousse lorsqu'elle perdit le coupe batterie et fut de ce fait contrainte à l'abandon.

FORMULE FRANCE on sélectionne

Pendant ce temps, on poursuit la phase qualificative du critérium de Formule France. Tous les groupes ont déjà fait leur apparition et l'on a ainsi pu vérifier qu'ils étaient sensiblement d'égale valeur. Mais pilotes et observateurs attendent impatiemment la deuxième partie de la saison au cours de laquelle s'affronteront les quarante meilleurs. Le spectacle pour l'instant intéressant deviendra alors enthousiasmant. A l'heure actuelle, la situation ne s'est pas encore décantée comme on le voudrait, il est difficile de se repérer entre les trois différents groupes, il est quasi impossible de mettre en parallèle leurs performances dissemblables et d'établir des comparaisons. Cependant d'ores et déjà on a pu se faire une idée des forces en présence.

Dans la série A, qui a couru à Albi et à Montlhéry on peut dégager une douzaine de pilotes qui devraient assurer aisément leur qualification. De tous, les plus rapides semblent être Rousselot, Guitteny, Coulon et Trollé, soit les pilotes qui se mirent en évidence à Albi. Mais les quatre « grands » ont eu et auront à compter avec de Chaunac, di Bartolomeo, Jallot, Coquillard, Grampa, Stalder...

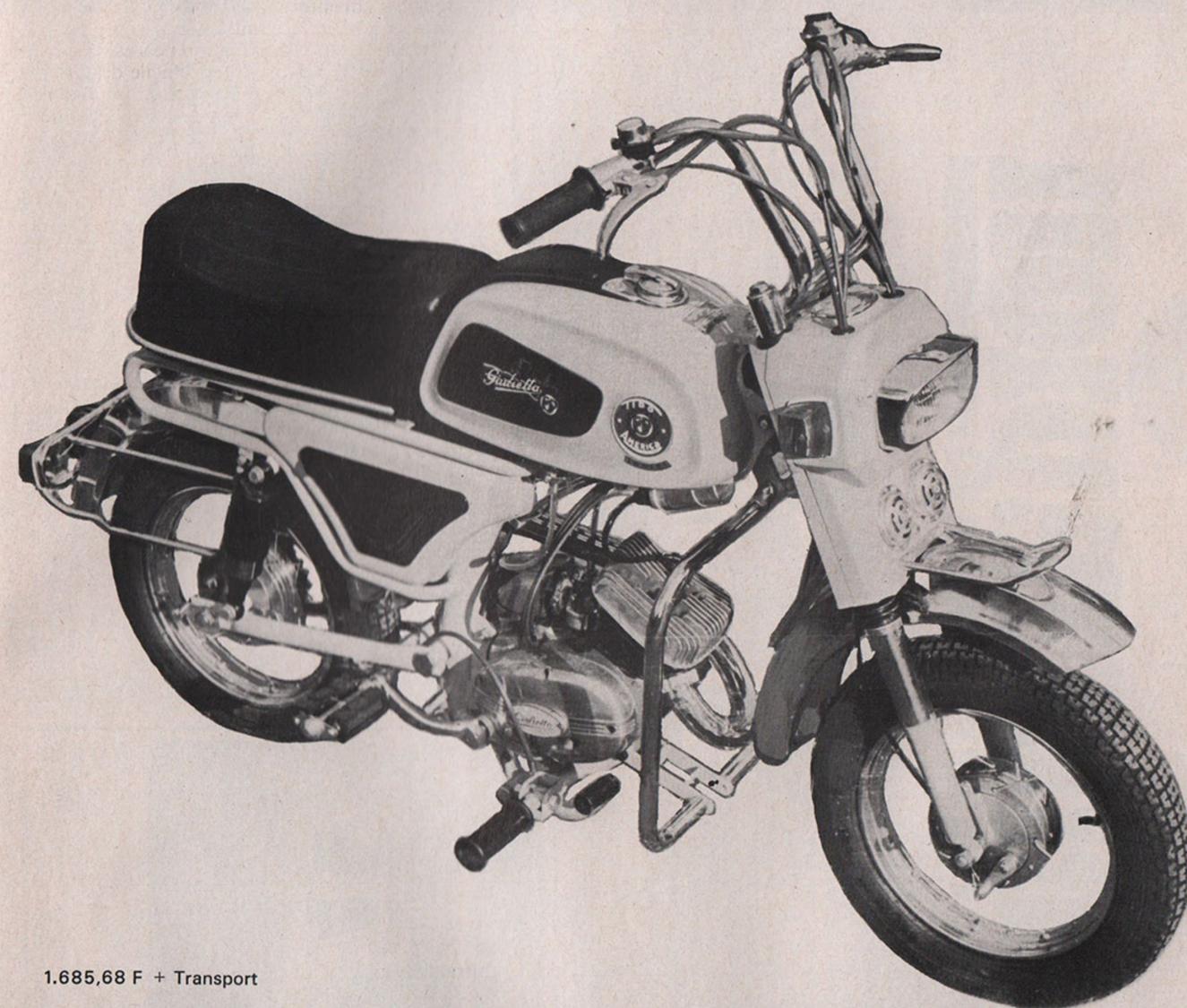
Le groupe B a eu la chance de tourner sur le circuit Paul Ricard après une première sortie à Nogaro. Serpaggi a dominé très nettement ces deux courses et remporté deux succès significatifs qui ne seront pas sans lendemain. C'est surtout au Castelet qu'il a exercé sa domination, alors qu'il avait modifié légèrement la géométrie de sa suspension arrière. A Nogaro il avait eu à lutter contre les Martini Bardhal de Foucteau et Compain classés dans cet ordre et la Tecno d'Ethuin. Au Ricard, c'est encore d'Ethuin qu'est venue l'opposition mais aussi de Leclere sur une Alpine identique et des deux très belles AGS qui tiennent parfaitement bien la route et sont fort bien pilotées par Cerruti et Rabbione. On a également pu remarquer Mamers très régulier (5^e et 6^e), Michy qui se sert au mieux d'une Martini MK2, Morel qui poursuit la mise au point de l'Élina SS, Pasquale toujours placé, Philippe Lacarrou équilibriste s'embarquant dans de phénoménales glissades et Dolhem qui apprend petit à petit la course en peloton. Tous ces pilotes devraient eux aussi franchir le cap des sélections s'ils confirment leurs premières sorties.

La série C, à l'heure où nous écrivons ces lignes, s'apprête à courir à Magny-Cours après une première apparition à Pau, première course où les surprises furent nombreuses. Les essais éliminèrent déjà deux pilotes confirmés, véritables têtes d'affiche de la formule : Lafitte et François Lacarrou, tous deux en proie à d'insurmontables difficultés mécaniques. Puis, dès le départ de l'épreuve la Tecno de Guerre Berthelot ouvrait son train avant sur la Pygmée de Coche (en première ligne sur la grille) qui, échappement cassé, était contraint à l'abandon. Lafosse, meilleur temps aux essais, s'arrêtait au premier tour (direction). Cudini, deuxième temps aux essais disparaissait lui aussi, si bien qu'il ne restait plus en tête que le seul Dubos qui en profita pour faire un superbe cavalier seul.

Derrière la Grac. MT 10 du Champion de France de Formule Bleue, Espitallier (autre ancien pilote de MEP) était en bagarre avec un Guerre-Berthelot terriblement accrocheur malgré son incident initial. Mais le pilote de la seule Tecno officielle heurtait un trottoir et capitulait. Espitallier finissait donc second (il en a pris l'habitude l'année dernière où il termina presque toujours deuxième de Dubos) devant Tonneline et Moroni auteurs de bonnes courses et Drewitz surpris de se trouver à pareille fête avec un moteur fonctionnant sur trois cylindres. Dans cette course tronquée dès le début Dubos a fort bien tiré son épingle du jeu et tout porte à croire, compte tenu de la maîtrise qu'il afficha à Pau, qu'il faudra compter avec lui lors de la deuxième partie de la saison.

GIULIETTA

América Junior



1.685,68 F + Transport

Modèle luxueux à petites roues (300 x 12). Cadre poutre tubulaire. Suspension intégrale amortie hydrauliquement. Freins \varnothing 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.



P. BONNET 78 AV. DU GENERAL LECLERC
92. BOULOGNE-BILLANCOURT S25.47.11.

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

CATALOGUE CONTRE 0,50 F

LE TIERCE UNIROYAL

Au Mans, cinquante cinq voitures vont prendre la piste, mais elles n'arriveront pas toutes... Les embûches d'une course de 24 heures sont multiples, deux tours de cadran peuvent user plus d'une voiture. Quelles seront les gagnantes ? Qui sera à l'arrivée ? Chacun a sa petite idée là-dessus. Certains voient Porsche, d'autres Ferrari, d'autres encore pensent Matra ou Alfa. Quelles seront les trois premières des 24 Heures du Mans 1970 ? C'est la question que vous pose Uniroyal, le grand fabricant de pneumatiques. Ceux qui auront été perspicaces, ceux qui auront été pronostiqueurs de génie seront récompensés de leur don de prophète. En effet, trois voitures et cent trains de pneus sont à gagner. Alors, si vous voulez gagner un Cabriolet 504 Peugeot, une Gordini, un Coupé Simca 1200 S, ou de quoi chauffer votre voiture, il ne vous reste qu'à étudier sérieusement le papier, à réfléchir aux tenants et aux aboutissants et... à envoyer votre bulletin dûment rempli.

GUZZI.

Les huit records du monde obtenus en side-car par des Guzzi 740 et 757 ne seront certainement pas reconnus par la F.I.M. Le side-car, en l'occurrence une troisième roue attachée par trois tubes, ne répondant pas aux normes F.I.M.

CASTROL AUTO-MOTO.

Les semblables aux classements des Championnats de France, sauf en Trial, il n'en est pas de même sur quatre roues. En automobile, c'est Jean Claude Gueurie qui a l'avantage, ayant gagné sur son Escort TC à Albi, Nogaro et Monthéry. Avec 27 points il devance Fouquin (15 points) qui conduit sa berlinette Alpine avec beaucoup de brio et Gare (10 points) qui possède une barquette Mean de groupe 6.

TRIUMPH - B.S.A.

Le service courses du groupe Triumph - BSA concentre ses efforts sur les courses américaines avec des trois cylindres semblables à celles de Daytona. De ce fait, il est peu probable que Doug Hele, le chef du service courses, construise de nouvelles motos pour les épreuves européennes. Les modifications valables pour les USA ne le sont pas en Europe.

PROTO FRANÇAIS.

L'an dernier, dans notre numéro 40, nous vous avions présenté la première WM, un prototype français réalisé sur une base de coupé 204 par un groupe de sympathiques et passionnés jeunes constructeurs indépendants. Cette voiture avait dû respecter une implantation mécanique donnée et elle ne répondait pas tout à fait à l'objectif que visaient ses concepteurs, tant sur le plan de la technique que sur celui du style. La « WM » a donc entrepris la réalisation d'un nouveau prototype qui est maintenant achevé. Il



CHALLENGE SIMCA.

Ce Challenge appelé à un grand retentissement groupe de plus en plus d'inscrits, trois cent quatre vingt à ce jour. Parmi tous ces pilotes en herbe, il convient de noter la participation de douze personnes du beau sexe, la moyenne d'âge ressortant à 27 ans. La voiture la plus utilisée est la Simca 1000 (44 %). La 1000 Rallye est de plus en plus utilisée à mesure qu'elle se fait d'avantage connaître et on ne devrait donc pas tarder à voir ce pourcentage augmenter. Mais le Coupé Simca 1200 S a lui aussi de nombreux partisans (31 %). Peut-être que la nouvelle homologation de cette voiture en groupe 3 tentera d'autres utilisateurs ? Quoiqu'il en soit, c'est actuellement de Carné qui avec 78 points est le leader de ce challenge devant Mazin (44 points) Yackx (35 points), Legrand et Jaby



s'agit d'une voiture couverte, très basse (86 centimètres de hauteur), très courte, à moteur central, qui doit participer à toutes les épreuves françaises cette saison.

CARNET.

Mick Andrew, le pilote officiel des

RUMEURS.

Bridgestone, la cinquième grande marque japonaise, non importée en Europe, aurait passé un accord avec Mazda pour la construction d'un moteur rotatif pour moto. Cette machine révolutionnaire serait peut-être exposée au Salon de Tokyo en octobre.

HONDA.

L'écurie officielle Honda pour les courses d'endurance en France a été composée après un examen de passage qui s'est déroulé sur le très beau circuit de Monsieur Bardinon. Les pilotes retenus sont les suivants : Guili, Naudon, Bourgeois, Rouge-rie, Fremin, Guignabodet. Tous piloteront des 750 Racing. Besse, Baldé, Dubois se verront confier des 250.

RENCONTRES DES ANCIETRES.

Le 31 mai aura lieu à l'Autorama de la Grange, 91 - Yerres, une concentration internationale de vieilles motos, organisée par l'Amicale des Amis des Motocyclettes Anciennes (A.A.M.A.) et par son dynamique président Patrick Negro. Comme l'année dernière, cette manifestation ne devrait pas manquer de cachet, le concours de démarrage devant être le clou du spectacle. N'hésitez pas à y aller même si vous êtes possesseur d'une moto neuve, les amoureux des ancêtres ne sont pas sectaires.

LES DIFFERENTS CHAMPIONNATS

Avant le week-end de Magny-Cours, avant le 1er Mai où les classements devraient encore évoluer, il nous a semblé intéressant de faire le point des différents championnats de France. En Formule France, Alain Serpaggi et Jacques Coulon dominent naturellement la situation avec chacun deux victoires à leur actif (Nogaro et Paul Ricard pour le pilote d'Alpine, Albi et Monthéry pour le chef de file de l'écurie Bardhal). En F3, Jean-Pierre Jausaud après ses trois victoires de début de saison a pris le large devant Jean Max, Jean-Luc Salomon et Jean-Pierre Cassegrain, très beau vainqueur à Monthéry. Quant au Championnat de France FI/F2, il voit actuellement Henry Pescarolo en tête après ses très brillantes courses en F2.

Les classements :

FI/F2
1. Pescarolo : 14,4 pts - 2. Belloise : 7,8 pts - 3. Servoz-Gavin : 4,8 pts - 4. Mazet : 2,6 pts - 5. Cevert : 1,3 pts.
F3
1. Jausaud : 36,9 pts - 2. Jean Max : 13,8 pts - 3. Salomon : 13,2 pts - 4. Cassegrain : 12,3 pts - 5. Francischi : 4,7 pts - 6. Migault : 4,4 pts - 7. Mieusset : 4,2 pts - 8. Guenard : 3,5 pts - 9. Dayan : 3 pts.

F.F.

1. Serpaggi et Coulon : 18 pts - 3. Ehuin et Dubos : 9 pts - 5. Guitteny : 8 pts - 6. di Bartolomeo : 7 pts - 7. Foucteau, Rousselot et Espinalier : 6 pts - 10. Cerruffi, Tonneline et Jallot : 4 pts - 13. de Chaunac, Coquillard, Marners et Rabbione : 3 pts.

Gueurie encore invaincu sur son Escort Twin Cam cumule points sur points tous les dimanches.

Classement :

1. Ligier : 37 pts - 2. Sage : 23 pts - 3. Martin : 20 pts - 4. Le Guellec : 19 pts - 5. Vial : 18 pts.
Critérium National.
1. Sabine et Clarr : 54 pts - 3. Fanier : 40 pts - 4. Sainpy et Milani : 36 pts - Quant au leader du Championnat de la Montagne, il s'agit d'une vieille connaissance, Daniel Rouveyran, qui après avoir essayé sa Lola continue à truster les victoires sur sa Techno. Mais Maublanc enfame une poursuite qu'il voudrait plus fructueuse que celle de l'an passé.

Classement :

1. Rouveyran : 263 pts - 2. Maublanc : 161 pts - 3. Moga : 153 pts - 4. Orteili : 125 pts - 5. Clément : 93 pts.

Jean Ragnotti grâce à d'époustouflantes performances au volant de son Opel Kadett mène la danse devant les tenors de la spécialité au Championnat de France des rallyes et il se permet de précéder à ce classement Andruet, Larrousse, Thérier etc... A noter que parmi les dix rallyemen figurant en tête de classement figure Marie Pierre Palayer qui, avec sa Porsche, mène le vie dur à Marie Claude Beaumont.

Classements :

Rallyes
1. Ragnotti : 218 pts - 2. Andruet : 140 pts - 3. Larrousse : 120 pts - 4. Thérier : 114 pts - 5. Ballot-Lena : 108 pts - 6. J. Henry : 94 pts - 8. Nicolas et M.P. Palayer : 84 pts - 10. Hanrioud : 72 pts.

Championnat féminin

Beaumont 46 pts - J.N. Chevaley : 24 pts - 4. L. Pointet : 20 pts - 5. F. Warein : 12 pts.

L'INCORRUPTIBLE 08.

Sous cette appellation de héros de roman policier se cache un petit alcoolotest individuel qui va être incessamment mis en vente chez tous les accessoiristes. Il présente la particularité de fonctionner sans ballon, ce qui en rend l'emploi très facile; et permet de déterminer; à l'issue d'un bon déjeuner, si l'on atteint les fatigues 0,8 gramme, ou pire, 1,2 gramme de taux d'alcoolémie qui nous feront bientôt tomber sous le coup de la loi. Vendu aux environs de 6 francs, ce petit appareil pourra se montrer d'une utilité appréciable, et devrait trouver sa place dans l'inventaire de toutes les voitures.

SUZUKI.

La grosse Suzuki, une 750 ou 800, que nous attendons avec impatience ne serait peut-être pas un moteur 2 temps mais un 4 temps à double ACT. Pourtant Suzuki dispose déjà d'un trois cylindres 2 temps, celui de la petite voiture de la marque. Pour les courses de voitures au Japon, une version de 475cc développerait 60cv.

CASTELLA.

Les side-caristes suisses Castella ont racheté le basket de Franz Linnarz. Ainsi armés, ils disputeront d'un nouveau toutes les épreuves comptant pour le Championnat du Monde side-car. Cet investissement leur aura coûté la bagatelle de 45.000 francs...

AUTO

DATES	CIRCUITS	COURSES DE COTE	RALLYES	DATES	CIRCUITS	COURSES DE COTES	CROSS	TRIAL
17 Mai	1000 km de Spa	de l'ille d'Arboras du Bergeracois	Mobil Economy Run de la Baule Pétrole et Provence	17 Mai	G.P. de France 72 - Le Mans	50 - Tribehou	39 - Les Rousses	
24 Mai		des Limouchés	de Lorraine Critérium Jean Behra Rhône-Alpes	18 Mai		28 - Brou 02 - St Quentin 95 - Sannois		
24 Mai	Monthéry	de Charnisay de Bouilly	des Pyrénées	24 Mai	63 - Clermond-Ferrand	38 - Lans-en-Vercors	16 - Les Severins	72 - Challes
30/31 Mai	Rouen	de la Montagne de Lure d'Autun de Montbrison des Alpilles		31 Mai			10 - Montgueux 68 - Bann Holzberg 60 - Senlis	
7 Juin	Dijon	de Wissembourg de l'Aubisque de Lodève du Col de Vence de Rodez du Pin		7 Juin	74 - Annemasse 91 - Monthéry	56 - Guenin 30 - Nimes 83 - St Tropez	86 - Bruxelles-Lavallée 80 - Domart-en Ponthieu 71 - Fontaines 01 - Benoyst 49 - Pontignies 60 - Méru	
13/14 Juin	24 heures du Mans			14 Juin	58 - Magny-Cours		79 - Niort 31 - Colombiers 12 - St Afrique 55 - Verdun 71 - Iguerande 61 - Fiers	
14 Juin		de Périgueux-Coursac d'Arty	d'Antibes des Roses				89 - Soucy 12 - Villefranche-de-Rouergue	

MOTO

DATES	CIRCUITS	COURSES DE COTE	RALLYES	DATES	CIRCUITS	COURSES DE COTES	CROSS	TRIAL
17 Mai	G.P. de France 72 - Le Mans	50 - Tribehou	39 - Les Rousses	17 Mai	G.P. de France 72 - Le Mans	50 - Tribehou	39 - Les Rousses	
18 Mai		28 - Brou 02 - St Quentin 95 - Sannois		18 Mai		28 - Brou 02 - St Quentin 95 - Sannois		
24 Mai	63 - Clermond-Ferrand	38 - Lans-en-Vercors		24 Mai	63 - Clermond-Ferrand	38 - Lans-en-Vercors	16 - Les Severins	72 - Challes
31 Mai				31 Mai			10 - Montgueux 68 - Bann Holzberg 60 - Senlis	
7 Juin	74 - Annemasse 91 - Monthéry	56 - Guenin 30 - Nimes 83 - St Tropez		7 Juin	74 - Annemasse 91 - Monthéry	56 - Guenin 30 - Nimes 83 - St Tropez	86 - Bruxelles-Lavallée 80 - Domart-en Ponthieu 71 - Fontaines 01 - Benoyst 49 - Pontignies 60 - Méru	
14 Juin	58 - Magny-Cours			14 Juin	58 - Magny-Cours		79 - Niort 31 - Colombiers 12 - St Afrique 55 - Verdun 71 - Iguerande 61 - Fiers	

T 125

5 VITESSES
130 A L' HEURE
2 CYLINDRES
2 CARBURATEURS
1 COMPTE-TOURS

de la 50 à la 500

SUZUKI

PARIS-BANLIEUE

ETS DYNAMIC-SPORT - 149, rue Montmartre - 75 - PARIS - 2° - Tél.: 488.19.30
ETS LADEVEZE - 170, Avenue de Clichy - 75 - PARIS - 17° - Tél.: 627.09.79
ETS LALA - 194, Avenue du Maine - 75 - PARIS - 14° - Tél.: 783.50.12
ETS MOTO-BASTILLE - 8, Bd Richard Lenoir - 75 - PARIS - 11° - 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 SCOOTER SERVICE - 27, Av. Le Foil - 94 VILLENEUVE LE ROI - T. 922.31.48

PROVINCE

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



LE MEILLEUR SERVICE APRES-VENTE LES MEILLEURS AGENTS - CATALOGUE CONTRE 0,50 Fr.
EN TIMBRES

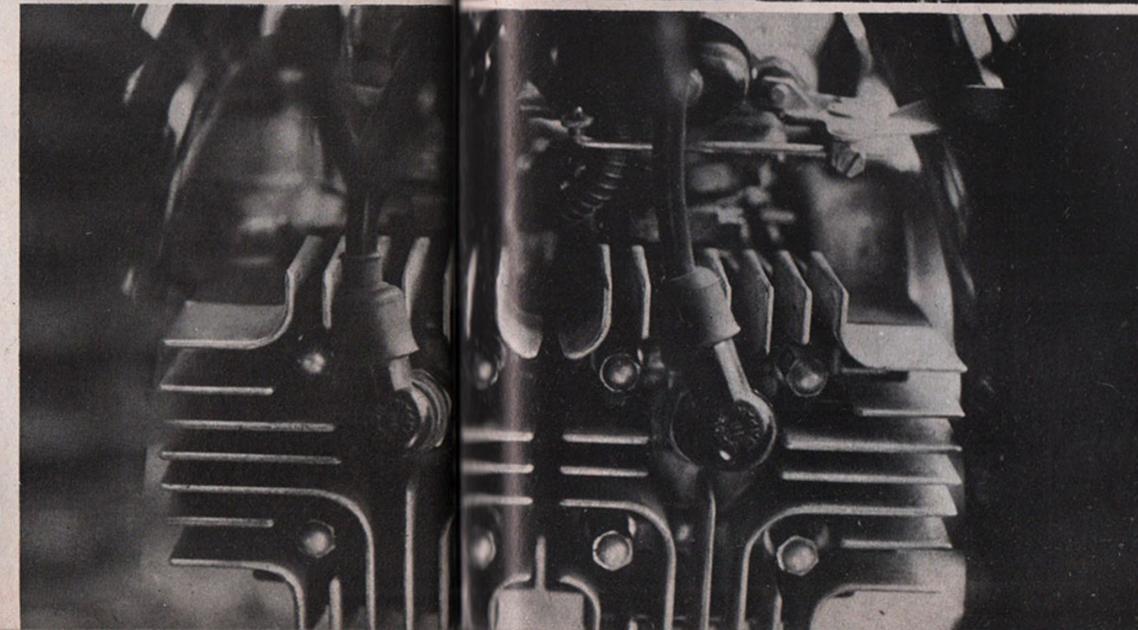
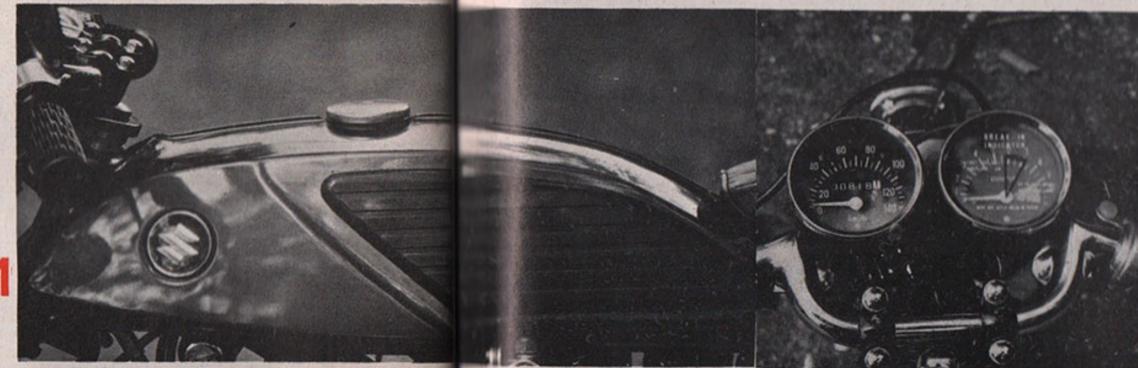
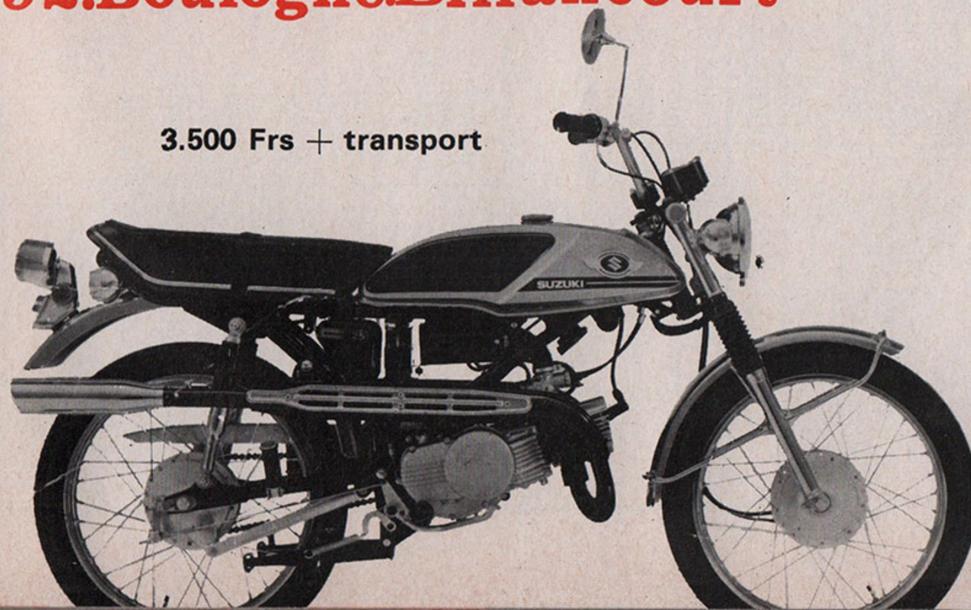
IMPORTE par

P. BONNET

825.47.11

78 av. du général leclerc
92. Boulogne. Billancourt

3.500 Frs + transport



dictionnaire du sport automobile

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

M.G.

Les premières M.G. virent le jour en Angleterre où elles étaient construites par M. Kimber, un garagiste agent Morris. Les voitures étaient du reste équipées de la mécanique des Morris de tourisme, M.G. voulant dire Morris Garage. Toute une série de voitures de sport de petite cylindrée et d'allure générale semblable furent construites, les M, les J, les J2, les PA et PB à arbre à cames en tête, et les TB, TC, TD à culbuteurs, ces dernières apparaissant après-guerre. Il fut dérivé de ces modèles des voitures de compétition qui étaient souvent munies d'un compresseur, tels les J3 et J4, versions à compresseur des J2 (1933). De même la Q était une version à compresseur de la PB, et la R une voiture semblable toujours avec le moteur 750 cc, mais cette fois monoplace avec les quatre roues indépendantes. Cependant le plus beau des modèles de course jamais produit par M.G. fut sans conteste le K3, un 1100cc 6 cylindres à arbre à cames en tête et compresseur dont une trentaine d'exemplaires furent construits. Entre 1933 et 1938, cette voiture remporta d'innombrables victoires dont deux fois le Bol d'Or, le Tourist Trophy les Mille Miglia (en 1933, avec Nuvolari au volant). Les records du monde en catégorie 750 cc furent également l'apanage de la marque anglaise qui les améliora avec une voiture du nom de Magie Midget. L'on vit également à plusieurs reprises des M.G. d'usine au Mans pour les 24 heures, tant avant qu'après guerre. Mais, celles d'après guerre étaient malheureusement trop lourdes et trop proches de la version client pour pouvoir prétendre à une quelconque victoire.

Mc Laren (Bruce)

Né à Auckland en 1937, Bruce contracta très tôt le virus de la course automobile, mais il ne put réellement débiter qu'à l'âge de vingt ans lorsque son père parvint à lui procurer la Cooper que Jack Brabham avait utilisée lors de sa tournée en Australie. Et c'est au volant de cette monoplace que le jeune néo-zélandais fit son apprentissage. Son ascension fut très rapide, et dès 1958 il fait partie de l'équipe officielle Cooper avec Brabham et Masten Gregory. Près d'eux il se forge une solide expérience qui porte ses fruits en 1960



où, à 23 ans, le jeune Bruce termine deuxième du Championnat du Monde des Conducteurs derrière son chef de file Jack Brabham. Cette année là, il a notamment gagné en Argentine et fini second à Monaco et à Spa. Au départ de Brabham, construisant alors ses propres voitures, Mc Laren devint tout naturellement premier pilote de Cooper. Malheureusement, il fut victime du déclin de la marque anglaise et il ne put gagner un Grand Prix (quoiqu'il soit passé bien près de la victoire à Spa, lorsqu'il fut trahi par l'alternateur alors qu'il avait course gagnée.) En 1963, il fut victime d'un grave accident survenu au passage d'une bosse sur le difficile circuit du Nurburgring. Sa Cooper décolla sur le dos d'âne, percuta un arbre, et Bruce fut ainsi éloigné un temps des circuits. Toujours sur Cooper en 1964, il ne fit pas une saison des plus brillantes terminant néanmoins deuxième du Grand Prix d'Italie. 64 marque également ses débuts en prototypes pour Ford au volant des Cobra. C'est d'ailleurs Bruce qui en 1966 allait donner à Ford sa première victoire aux 24 heures du Mans qu'il remporte en compagnie de Chris Amon sur une MK2 7 litres. 1965 a d'autre part été sa dernière saison pour Cooper sanctionnée par trois cinquièmes places aux Grands Prix de Monaco, Spa et Monza. En 1966, Mc Laren devenu constructeur

ne fera que cinq courses en F1. A la première d'entre elles à Monaco sa voiture utilisait le Ford Indy qui manquait de chevaux et qui fut remplacé lors de ses apparitions suivantes à Brands Hatch, à Spa et Zandvoort par le V8 Sérenissima. Mais, ce fut une saison blanche pour le pilote qui ne réussit qu'à marquer un seul point au Championnat du Monde. Et si en 1967 la Mc Laren BRM de F1 ne donne pas beaucoup de satisfactions à son constructeur-pilote, celui-ci peut se consoler avec ses modèles Can-Am M6A qui raflent toutes les premières places soit avec Hulme soit avec lui-même. En 1968, les choses changent et le team Mc Laren F1 est fort de deux unités : Denis Hulme et Bruce lui-même. Tous deux pilotent la M7A apparue en début de saison à la Course des Champions, course remportée fort brillamment par le constructeur, Hulme terminant troisième. Pour les voitures orange la saison sera bonne, Bruce gagnant pour sa part le Grand Prix de Belgique. Et la moisson de dollars se renouvelle en 68 comme en 67 mais elle sera plus importante encore en 1969, les deux compères étant cette fois au volant d'une toute nouvelle M8A. Aujourd'hui, après dix années de Formule 1, Bruce est considéré comme un excellent pilote, très régulier et fin metteur au point.

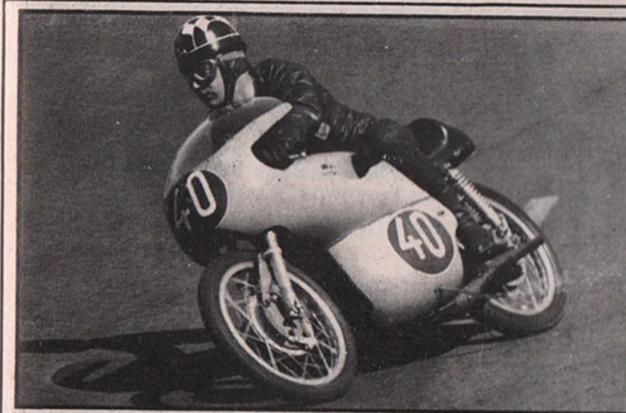


FERMÉ DIMANCHE
ET LUNDI, LE
MARDI OUVERT
JUSQU'À 21 H
ET AUTRES JOURS
JUSQU'À 19 H 30

JEAN MURIT magasin moderne
de la moto
30, RUE LACORDAIRE
PARIS (15^e)
532.60.53

— nouveauté et élégance du cadre
— sérieux du service commercial
— efficacité
..... et rapidité du service après-vente

OSSA. LAVERDA. guzzi
kawasaki honda yamaha suzuki 
la vraie station-service de la moto
RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTATION CONTRE 4 TIMBRES A 0,30 F 



en compétition,
à la ville...

il s'équipe, il s'habille... **cuir**
VOGUE sport
14, boulevard Jules-Ferry • Paris-17^e
Tél. : 023.91.27

**GRAND PRIX
DE PARIS**

23-24 MAI 1970

A.G.A.C.I.

BON DE REDUCTION POUR

1^F (pelouse) ou
2^F (pesage)

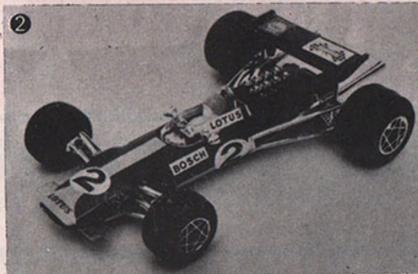
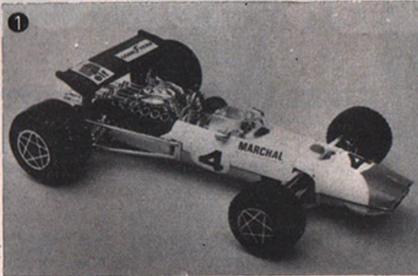
A PRESENTER AU GUICHET AGACI
à l'autodrome de Linas-Montlhéry



MODELISME

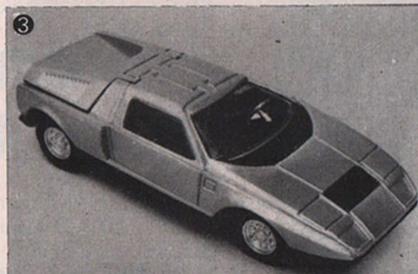
HONDA F 1 POLITOYS

La marque italienne poursuit une collection de Formule 1 amorcée avec la Matra que nous vous avons présentée le mois dernier dans notre numéro 51. Curieusement du reste, Politoys a choisi une échelle bâtarde (le 1/32^e) pour cette série qui après la monoplace française nous offre maintenant une Honda et une Lotus. La F 1 nipponne n'est pas merveilleuse d'exactitude, mais visiblement Politoys a cherché à produire plus un jouet qu'une maquette. C'est ainsi par exemple que tous les organes de suspension de cette Honda sont strictement semblables à ceux de la Matra déjà vue. Mais, un effort a été fait sur les organes mécaniques qui sont reconnaissables grâce à leur douze trompettes de carbu et au nœud de vipères des échappements. La décoration est assez sommaire et nous ne sommes vraiment pas emballés par ce modèle qui n'a pour lui qu'un avantage de poids : son prix de 10 Francs.



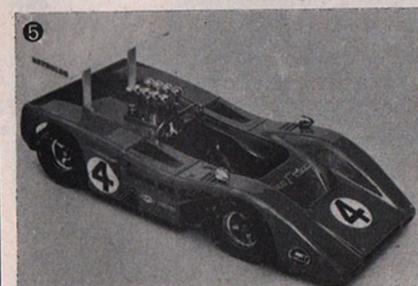
LOTUS CLIMAX F 1 POLITOYS

Aviez-vous déjà vu une Lotus Climax F 1 nantie d'un aileron? Moi pas. Saviez-vous que Charles Lucas avait piloté une Lotus F 1? Moi pas. Mais je l'ai appris avec la troisième F 1 de la série Politoys au 1/32^e... Heureusement que ces deux erreurs grossières sont faciles à effacer. L'aileron est démontable et la décalcomanie portant le nom du pilote peut être enlevée à volonté. Et alors, nous nous trouvons en présence d'une monoplace réussie. Bien sûr, elle est dotée des mêmes suspensions et des mêmes roues que les autres miniatures de la série, mais on ne peut se montrer trop exigeant pour 10 Francs. Et puis, force est de reconnaître que l'arrière de la voiture est reconnaissable, même si les détails ne sont que légèrement esquissés.



MERCEDES C 111 MERCURY

Lorsqu'elle fut présentée au salon de Paris la C 111 à moteur rotatif fit l'effet d'une bombe. La réplique de Mercury ne fera pas tant de bruit et ne devrait pas soulever les passions. Certes, elle est assez bien rendue, mais la fonderie n'est pas des plus soignées. Cependant, malgré une certaine absence de recherche dans le détail cette Mercedes devrait plaire ne serait-ce que parce qu'elle est la première réalisation au 1/43^e de la fabuleuse voiture, ne serait-également que parce qu'elle ne coûte que neuf francs. A signaler aussi que le capot moteur s'ouvre, ce qui n'apporte qu'un petit agrément compte tenu de la reproduction assez schématique du moteur rotatif.



MINI COOPER POLITOYS M

Elle vaut ses 33 Francs, ce qui pourtant paraît cher de prime abord, cette Cooper au 1/25^e qui est bien dans la lignée des précédentes Mangouste et Osi. Superbe au point de vue finition cette Mini devrait faire battre le cœur des fanatiques de BLMC. Au chapitre des satisfactions, outre la forme générale de la voiture parfaitement rendue, figurent des jantes en alliage criantes de vérité munies de racing Firestone de plus bel effet, un coffre et des portières qui s'ouvrent en actionnant de minuscules poignées, un intérieur des plus soignés avec un tableau de bord fort réussi, un moteur très détaillé et conforme à la réalité, des verres de phares striés, un carter moteur proéminent bien dessiné, de belles tubulures d'échappement, des élargisseurs d'ailes... A celui des déceptions, rien si ce n'est une habituelle critique due au mauvais emploi des décalcomanies que Politoys ne sait toujours pas utiliser (mettre un écusson Elf à côté d'un placard Mobil tient de la farce). Nous aurions aussi préféré que les élargisseurs d'ailes soient noirs mat et non chromés, mais là il s'agit d'un goût personnel facilement assouvisable avec un pinceau et un pot de peinture.

Mc LAREN CAN-AM SOLIDO

C'est sans conteste la plus réussie des dernières venues dans le monde du 1/43^e. Elle est époustouflante, cette M8B Chevy invaincue dans la série Can-Am. On la retourne dans tous les sens, on cherche la petite bête et même si l'on est censeur impitoyable, on ne trouve rien que des louanges à lui faire. Peut être pourrait-on regretter que la décalcomanie à placer sur l'aileron ne comporte pas « aluminium », comme dans la réalité mais c'est déjà tellement réussi... On se voudrait liliputien pour pouvoir se glisser dans l'étroit baquet aux commandes de ce puissant bolide orange, derrière ce pare-brise teinté en bleu de formes si originales. Cette Mc Laren vaut 13 Francs, mais si elle en valait dix de plus on se bousculerait encore pour l'acheter. Du grand art bien dans la ligne de Solido qui est plus que jamais le Contil Sans ou le Huet du modélisme industriel au 1/43^e. Bravo Solido.

Ces maquettes ont été photographiées pour vous chez Multisports, 94, boulevard de Sébastopol, Paris 3^e.

nouveau moteur OSSA

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



C.S.M.

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

LALA

194, avenue du Maine, PARIS-14^e • Tél. SUF 50-12

STOCK TRÈS IMPORTANT DE PIÈCES JAPONAISES.



HONDA 50 250
90 350
125 450

YAMAHA 100 125
180 250 350

SUZUKI 500
T 20

PEUGEOT
FLANDRIA
MZ
JAWA
GIULIETTA

750 HONDA FOUR

LA MOTO
DU
SIÈCLE

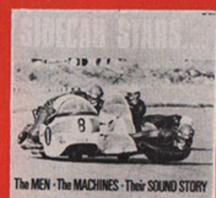


500 **Kawa** mach III

SOYEZ DANS LE VENT DE LA COMPETITION



OCCUPEZ VOS LOISIRS en montant vous-même les maquettes des motos qui font la loi sur les pistes internationales une merveilleuse gamme de modèles réduits



Catalogue gratuit sur demande à :

LA LIBRAIRIE AUTOMOBILE

83, RUE DE RENNES
75-PARIS 6^e
LIT. 15-14

où vous trouverez également tous ouvrages techniques sur l'auto et la moto - Cartes et guides touristiques



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

(le vrai conducteur se réveille en vous)



Ça n'est pas un rêve. Vous montez des pneus G 800 Grand Prix sur une voiture normale, et dès les premiers mètres, vous avez l'impression qu'elle est plus confortable, plus large, 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 G 800 Grand Prix Goodyear, vous êtes mieux dans votre voiture. C'est normal : Goodyear est le premier fabricant de pneus du monde. Et le pneu G 800 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.



GOOD YEAR

le plus grand producteur de pneus du monde

Cet AUTOCOLLANT...

champion

...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 **champion** et recevoir par retour de courrier l'autocollant **champion**

Nom Prénom
N° Rue
Ville Département
Age

Je joins la somme de 30 Frs (Étranger : 35 Frs)
 chèque bancaire
 chèque postal mandat-poste
C. C. P. PARIS 22 887.23

Retourner ce bon à CHAMPION- 14 rue Brunel - Paris 17^e

La plus prestigieuse GAMME 4 temps



HONDA

Eric OFFENSTADT les a sélectionnés pour vous

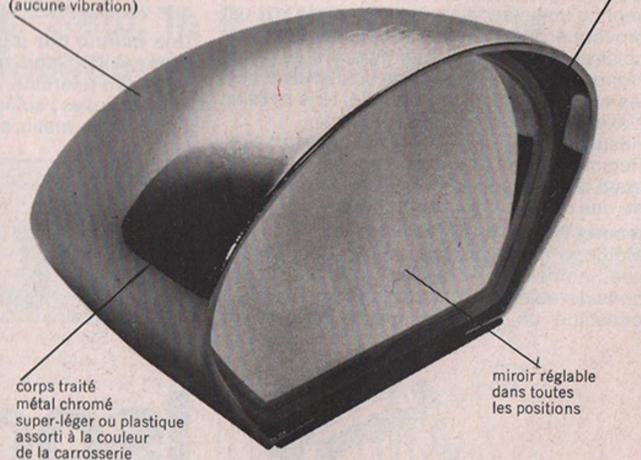


Kawasaki

La plus fabuleuse GAMME 2 temps

tant qu'à faire prenez le meilleur.

profil étudié en soufflerie pour les grandes vitesses (aucune vibration)
visière anti-reflets et anti-intempéries (miroir toujours propre)



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

miroir réglable dans toutes les positions

rétroviseurs **mixo**

9/11 villa de Villiers 92-Neuilly tél.624.21.56

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.

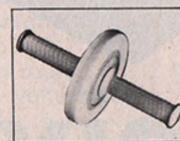
Isomet Roller, tout simplement
Méthode moderne, scientifiquement éprouvée, Isomet Roller a remporté un succès considérable aux Etats-Unis et en Europe. Il constitue un exercice simple et complet,

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.

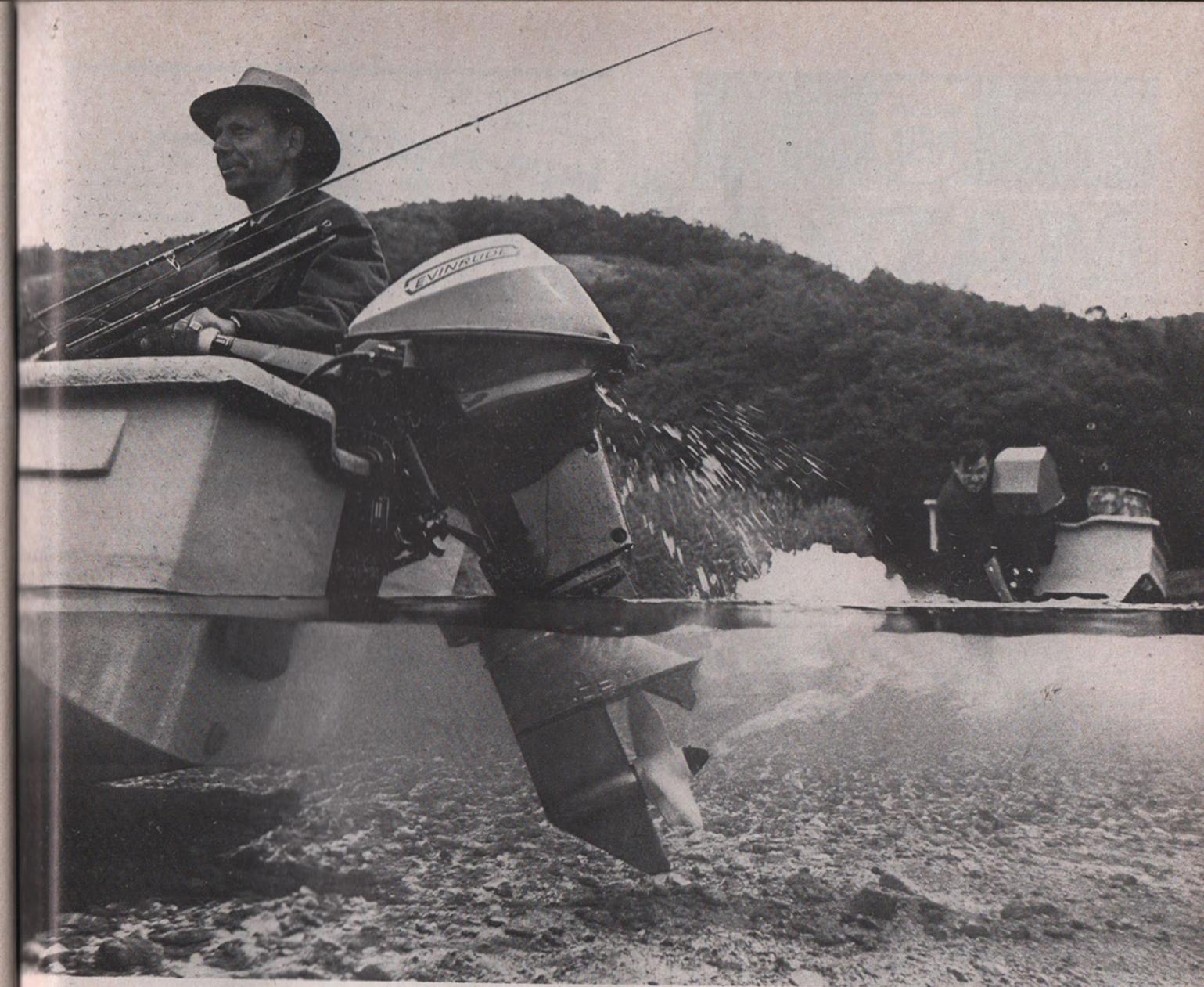
Des résultats
15 jours et vous obtenez : une perte de poids, un abdomen plat, musclé, élastique, une silhouette jeune et un raffermissement des muscles pectoraux et dorsaux. 15 jours pour retrouver vitalité et joie de vivre.



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^e. Tél. 627.95.39



Les hauts-fonds sont traîtres. Seul, le 9,5 ch Evinrude vous donne une + quinze façons de vous en sortir.

L'Evinrude 9,5 ch est un des moteurs les plus merveilleusement maniables grâce à ses 15 positions supplémentaires d'enclenchement. Nous savons que cela n'intéresse pas ceux qui "barbotent". Ceux-là se contentent d'un moteur, d'un cylindre et d'une hélice. Et c'est tout ! Ceux-là achètent n'importe quel hors-bord bon marché.

Mais nous, nous savons que vous n'êtes pas de ceux-là. Alors, nous avons conçu pour vous un moteur spécialement surbaissé, ainsi vous pourrez pêcher à la traîne, si le cœur vous en dit. Nous l'avons voulu facile à transporter : nous lui avons adjoint une poignée ingénieuse, et comme nous avons voulu qu'il soit pratique, nous avons veillé à ce que son poids soit bien réparti et équilibré. De plus, nous avons doté l'Evinrude 9,5 ch d'un système idéal de refroidissement par eau, d'un embrayage souple, qui permet de préserver le moteur et l'arbre de transmission (si l'hélice heurte un obstacle).

Mais Evinrude ne s'arrête pas là : il vous fait bénéficier d'un service après-vente unique au monde, et la tranquillité de sa garantie de 2 ans. C'est ainsi qu'Evinrude conçoit un hors-bord. Pourquoi ? Parce que les hors-bord ont une histoire : il y a 62 ans, Ole Evinrude créait son premier hors-bord ; il avait la vocation des hors-bord. Il voulait que ses moteurs soient sûrs, efficaces. Et depuis lors, la Société Evinrude maintient cette tradition. C'est pourquoi il vous faut un Evinrude : nous savons que vous vous en félicitez.

Ce bon doit être envoyé à : Distributeur pour la France HORS-BORD FRANCE - 16, rue Paul Vaillant-Couturier - 92-LEVALLOIS - Tél. 737.35.94.

Distributeur pour la Belgique : Nautech P.V.B.A. - Dinantstraat 3 - 15 - Antwerpen 1.
Distributeur pour la Suisse : AMAG - Département moteurs marins - 8107 Buchs - Zürich.

Pour recevoir gratuitement catalogue et tarifs (moteurs de 1,5 à 115 ch)
Adressez ce coupon à l'une des adresses indiquées.

Nom

Adresse

Ville

Dépt.

EVINRUDE
La puissance de l'expérience

"L'HEURE DU SPORT" **BERNARD HEU** dirigée par EDOUARD SEIDLER

MATRA

La course en bleu

un volume nombreuses illustrations 15 F

CALMANN-LÉVY

PLUS DE CRICS INSTABLES
PLUS D'EFFORTS INUTILES
PLUS DE TROUS DANS LA CARROSSERIE

leve-rapide

EST DISPONIBLE POUR ALPINES
TOUS MODELES
R8 ET R8 GORDINI
(et bientôt pour d'autres marques)

LEVE-RAPIDE EST INDISPENSABLE
LORS DE TOUTES COMPETITIONS
IL EST LIVRE COMPLET AVEC
PATTES A FIXER SUR VOTRE VOITURE
PRECISER LA MARQUE, LE TYPE
ET L'ANNEE DE CONSTRUCTION

RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTATION

identi X s.a.

67 / ERNOLSHEIM-LES-SAVERNE / TEL. (88) 91.00.43

PETITES ANNONCES champion

Prix de la ligne (TVA comprise) 9,84 F

Nombre de signes (ou espaces) par ligne 27

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

PETITES ANNONCES COUPLÉES SPORT-AUTO CHAMPION

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

AUTOS

Vds 4 L type plein air jaune carrosserie plastique APAL MUSHANG Capote Roll bar PEL. 30.71 Heures repas.

Part. vds châssis MARTINI FF - Tél. 644-27-46 H. Bureau.

Part. vds MEP 1969 - Bon état avec remorque - Tél. : 644-27-46 H. Bureau.

A vendre ALPINE 1300 S 24.000 km. Préparation toutes options. 29.000 Francs Tél. : 959.21.08.

Vd Dauph Gord. Mot. 1500 km. Rad. eau à l'avant. Acces. Nb. Jtes Delta 5x13 Cpt. tours 1300 F. Alambert 5, rue Delalain 94-M.-ALFORT après 18 h 30.

BREAK VOLVO Mot et bte à revoir Tt petit prix OLIVIER ETO. 69.70.

Vds R5 Plein air 4x4 neuve cause famille. Ecr. à CHAMPION ss N° 5301 qui tr.

Part vd Cooper 1750 69 Jtes larg. ceintures Phares iode Etat except. ANJ. 34.32 H.B. sf. D. et L. Lefevre 30, rue V.-Hugo 92-MONTROUGE.

PORSCHE 1600 S 1959 Radio Exc. état JUPILLE 344.33.33.

Vds Cpé S. 800 HONDA 68 Ach. ALPINE A 110 1100 65 ou 66. Ecr. J.-Cl. COUTURIER Lycée Montesquieu 72-Le MANS

Vds ABARTH 1300 OT dédoublée Prête saison 70 Pos. Crédit Tél. : 951.65.94.

A vendre Petit prix FORMULE FRANCE 1969 excellent état 230, R. Championnet MAR. 69. 65.

FIAT 500 - Mot cassé tt. petit prix OLIVIER ETO. 69.70.

MOTOS

Vds Royal Enfield 700 LEMOINE D 58, Saint-Parize-le-Châtel.

125 YAMAHA Y A S1 9800 km RAM. 29.14 Matin.

Vds SUZUKI T20 250 cc Exc. ét. 8500 km. Carén. altus complet Acces. 4200 F à discuter MOTO BLATIN Pl. Lamartine 63-CLERMONT-FERRAND.

H.D. 7.50 Show Back T.B. état Tél. : CHE. 76.14 ap. 20 h.

HONDA SS 125 6500 km + Rév. + sac rés. cuir grd modèle 2000 F. Tél. : 253.24.27 ap. 19 h.

ACCESSOIRES

Vds MOULE POLYESTER d'une BUGGY pour chas. VW long + Kit Méan V Monte neuf sans moteur. Bt Porsche Mot. central faire Offre. POLYRAY LIERSE STW 112 MORTSEL ANVERS (Belgique).

Vds Kit Beach Buggy neuf Roll - Bar Pare-brise capote Portières Tabl. bord phares élargis ailes 3000 F. Tél. : DAN. 77.78 10/12 H. et 15/17 H.

Part Vds mot. boîte Cooper S 1300 Nf. Ecr. à CHAMPION ss N° 5302 qui tr.

Vds TONNEAU de Spitfire MK2-MK3 - Px : 150 F. Tél. : ETO. 69.70 Poste 03.

DIVERS

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

MOTOS DE CROSS

Alpine

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

Frank LUCAS 81-PUYLAURENS

GARAGES

CONSTRUCTEURS AMATEURS... LE STRATIFIÉ POLYESTER A VOTRE PORTÉE

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

SOLOPLAST, 31, rue des Brieux, St-Etienne-Greouble Paris adam : 11, Bd E. Quinet-14* Tél. 926-68-53

ID-DS SPORT

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

204 - 504
Expéditions tous montages

BOSSAERT à 59-Meteren
Tél. 10

team4

SPÉCIALISTE ALFA-ROMEO

SPORTS ET TOURISME
37, rue des Plantes.
Paris-14* LEC. 52.23

Alpine

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

NOUS VENDONS 1 EX-USINE 69.

69. FF Compl. Ex. : SERPAGGI Berlinette BTF, 66-67-68-69-70
ALPINE GT4, 66 et 67
ALPINE cab., version 70, 67
R8G. 68-69
FIAT cpé 124, 69
RENAULT 16 TS, 69
SIMCA 1200 S, 69
TRIUMPH TR5, 68, 69
HONDA N 600, 69

GARAGE MALCHER

AGENT RENAULT

Préparation - Amélioration R11 R8, R8 GORDINI et formule France (groupes) DE VERRE", ainsi que liste et prix des matériaux. F. 4,90 + Frais port.

Mise au point compétition 153, av. du Général - Leclerc (94) MAISONS - ALFORT (R.N. 19) Tél. : ENT. 59-78

SPÉCIALISTE SPORT

de moins de 15 000 F

ALAIN MERCIER

Montmartre Garage
5, rue Dancourt (18^e)
MON. 42.93

PRIX SPÉCIAUX POUR LA PROVINCE

BENTLEY S2 1960
PORSCHE 912 t.o., 66
PORSCHE 912 beige, 66
MERCEDES 230 SL cab., 65
MERCEDES 220 SE 1962
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 65, 67, 68
TRIUMPH HERALD, 63-64-65
TRIUMPH BOND mot. spit. 67
MGB Cab. 65-66-67
SUNBEAM ALPINE II cab. 63
AUTIN 1000 MK 2 68
AUSTIN 850, 65, 66 et 67
AUSTIN 850 Cam. 62
AUSTIN COOPER 68
AUSTIN COOPER 62
MORRIS INNOCENT 1100, 66
ALFA ROMEO DUETTO cab. 67
ALFA ROMEO cab., 60 63 et 64
ALFA SS 1300, 61
ALFA ROMEO Cpé, 66
ALFA ROMEO Cpé, 58
ALFA ROMEO Berl. 4 ptes, 65
FIAT 1500 cab., 64
FIAT 850 cpé, 66
FACEL VEGA Cabr. 9 CV 65
OPEL RALLYE 6 CV., 67
PEUGEOT 204, cab., 68
PEUGEOT 404 cab., 62
JAGUAR 3.8 l. 61
JAGUAR 3.8 l. 65
JAGUAR type E cab. 63
JAGUAR E. Cpé, 63
JAGUAR 2.4 l 59
JAGUAR 2.4 l 61
GHIA 1500 GT, 67
ELVA mot. MGB nf. 1960
DKW 5 CV. cab., 64
PIECES DETACHEES
OCCASION Pr. JAGUAR et FACEL.

ACHAT TOUTES SPORT

Cocktail explosif.



Une recette simple qui ne demande aucun talent particulier et dont les femmes raffolent : deux doigts de charme, un brin de cour, un zest d'humour. Servez à volonté accompagné de Brut for men de Fabergé. Cheers!

Brut for men de Fabergé.

LES DEFIS D'ANTAR:

cette voiture va parcourir 50 kilomètres sans huile!*



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

23 décembre 1969, 12 h 14, **3^e DEFIS ANTAR**: une voiture, habituellement lubrifiée avec l'huile Antar Molygraphite, va rouler 50 kilomètres, carter d'huile moteur vidé.

40 minutes plus tard, l'expérience est réussie, et la voiture en état de marche normal.

Nous ne voulions pas prouver que l'on pouvait rouler sans huile. Nous voulions seulement mettre en évidence l'incroyable adhérence aux surfaces métalliques des lubrifiants solides associés (bisulfure de molybdène et graphite) contenus dans l'huile Antar Molygraphite.

Ils forment, en effet, progressivement, un film protecteur si efficace qu'il suffit pour éviter le contact

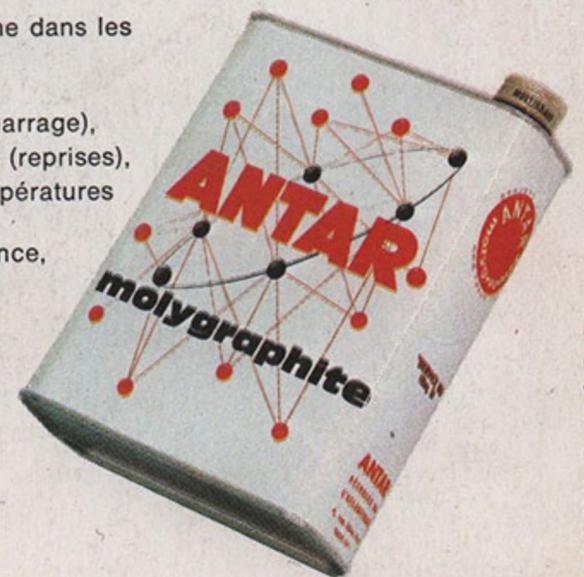
métal sur métal (la "casse"), même dans les conditions les plus impensables.

Ils assurent aussi :

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

Pour réussir une telle performance, il fallait vraiment une huile tout à fait extraordinaire.

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



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