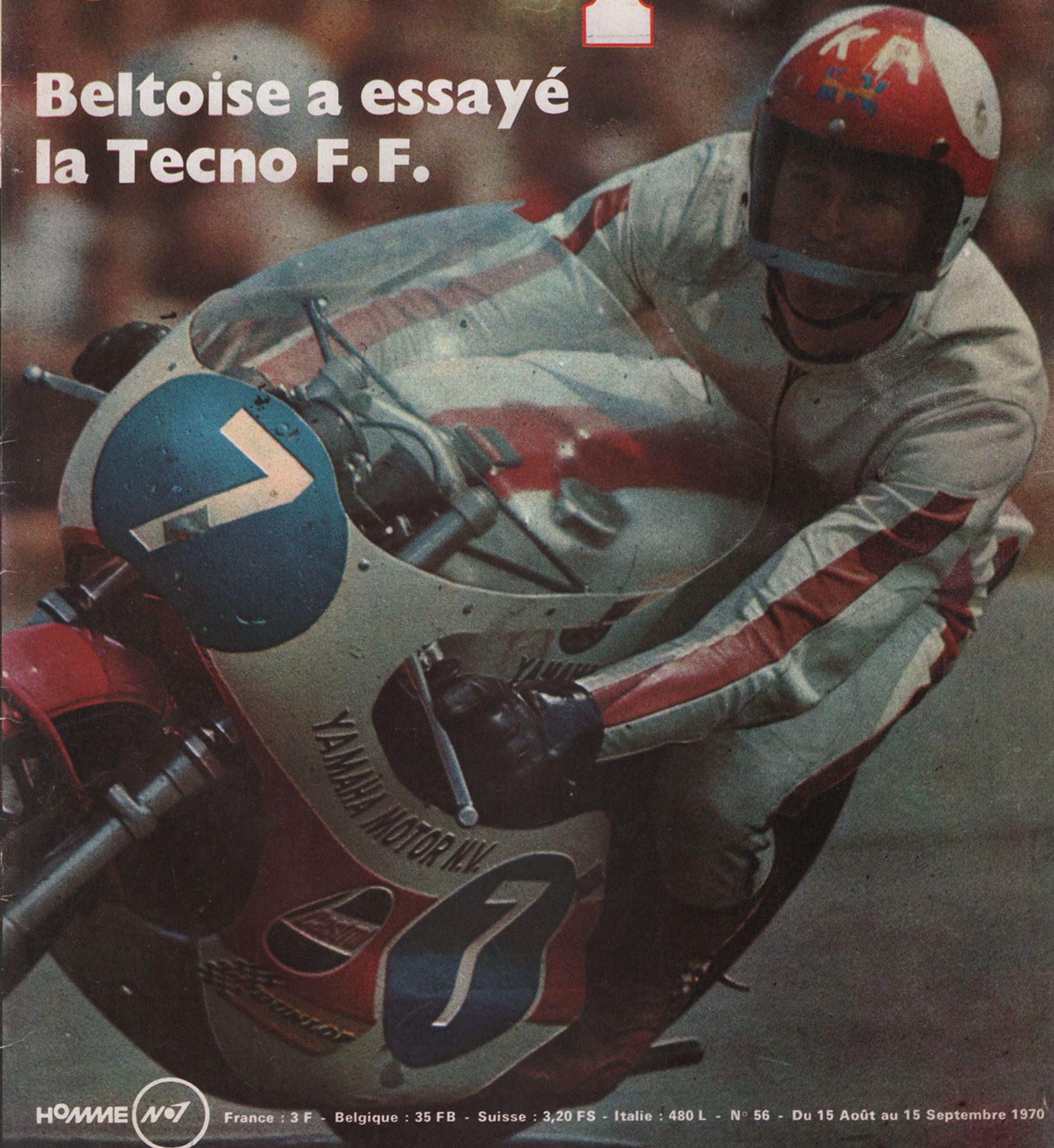


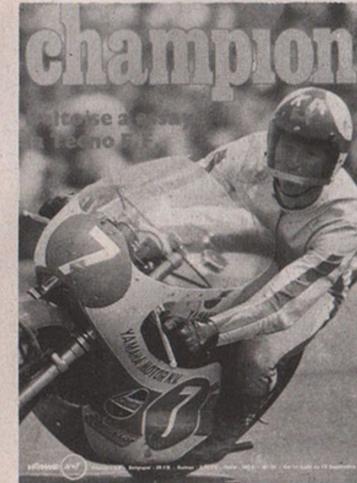
champion

**Beltoise a essayé
la Tecno F.F.**



SOMMAIRE - N° 56 du 15 Août au 15 Septembre 1970

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
CHAMPION A LU			4
DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			6
COURRIER DES LECTEURS			10
LE PROTOTYPE SIMCA - C G	J. Rausse		12
UN TOUR AU CIRCUIT RICARD	F. Chevalier	D.P.P.I.	15
ESSAI AUTO : TECNO FF	J.P. Beltoise	D.P.P.I.	18
UN MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski O. de la Garoullaye	D.P.P.I. F. Tainturier	22
LES GRANDS PRIX MOTO	C. Lacombe	C. Lacombe	38
COURSES EN FRANCE	D. Rouge	A. Rouge	50
ESSAI MOTO : 125 MZ	C. Lacombe	C. Lacombe	54
LES BOLS D'OR D'ANTAN	D. Rouge		60
A L'ÉCOLE DU CROSS	O. de la Garoullaye	Ph. Starck	64
CHAMPION ACTUALITÉS			68
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	F. Tainturier	70
ENCART : Alpine A 341 de Formule France		D.P.P.I.	



Kent Andersson (Yamaha)
Photo C. Lacombe

En sport automobile, la trêve d'août d'habitude consacrée aux courses de côte n'existe plus. Lorsque vous lirez ces lignes, le Grand Prix d'Autriche de F1 viendra de se disputer, avec le héros national Jochen Rindt en grande vedette : après ses cinq victoires à Monaco, Zandvoort, Clermont-Ferrand, Brands-Hatch et Hockenheim, on pouvait en effet dire sans trop s'avancer que le nom du nouveau champion du monde des conducteurs était déjà connu, et le public autrichien l'aura fêté comme il convient sur le nouveau circuit de Zeltweg, près de Salzburg. Mais les sportifs français peuvent aussi se réjouir de posséder un nouveau circuit, né à la grande compétition internationale le 26 juillet dernier avec la course de F2 qui fut remportée par Regazzoni. Nous vous présentons en détail l'œuvre grandiose de M. Paul Ricard au Castellet. Nouveauté française encore, le prototype Simca-CG à moteur central faisait ses premiers tours de roues dans les derniers jours de juillet : étudiée par Matra, particulièrement destinée aux rallyes, cette nouvelle née va s'attaquer sans complexes aux Porsche, Alpine, Ford Escort et autres Lancia. Comme chaque mois, nos envoyés spéciaux commentent et analysent les Grands Prix auto et moto. Nos essayeurs, eux, ont choisi des engins diamétralement opposés : Beltoise a conduit pour vous une voiture de course, la Tecno-Motul de Formule France; Lacombe s'est mis au guidon d'une moto essentiellement utilitaire, la 125 MZ. Enfin, Olivier de la Garoullaye qui, si nous avons bien compris, n'avait pas conservé un souvenir enchanteur de ses années d'études, est pourtant retourné à l'école : que ne ferait-il pas pour les lecteurs de Champion ! Il est vrai que c'était à l'école du moto-cross, et que le professeur était Joël Robert lui-même. Alors, vous pensez, il n'était pas question d'empêcher notre collaborateur de se ruer à Laguépie... A 300 à l'heure, ou presque.

Directeur général : Jean Lucas ■ Directeur de la rédaction : José Rosinski ■ Rédacteur en chef moto : Christian Lacombe ■ Rubrique-Essais : Jean-Pierre Beltoise ■ Mise en pages : Jean-Claude Servage ■ Secrétaire Générale : Élisabeth Bernigaud ■ Secrétaire de rédaction : Mireille Lejeune ■ Chef publicité : Alain Le Fauconnier ■ Direction - Administration - Rédaction - Publicité, 14, rue Brunel, Paris (XVII) - Tél. 755-66-12 - C.C.P. 22-887-23 ■ Abonnements 12 numéros ■ France et Anciens territoires : F 30 ■ Belgique : contre-valeur Fb 350 ■ Autres pays : contre-valeur de F 35 ■ Photogravure et composition, Clichés-Union ■ Impression Paul Dupont ■ Dépôt légal 3^e trimestre 1970.



son seul regret

elle n'a pas eu le temps
de reconnaître
la Kawasaki

champion ALU



L'HISTOIRE ILLUSTRÉE DU
GRAND PRIX DE SUISSE (1934-1954)
par René Häfeli
l'Année Automobile

L'auteur, René Häfeli, n'est ni journaliste, ni photographe, mais un bernois passionné d'automobile qui a gardé la nostalgie du circuit de Bremgarten. C'est un de ceux qui n'ont pas compris la décision prise par la confédération helvétique d'interdire les courses en circuit à la suite de la tragédie des 24 Heures du Mans 1955. Mais, comme le dit Joseph Siffert dans la préface : « on peut certes interdire le sport automobile. L'ignorer : jamais ! Un sport qui, chaque dimanche, réussit à fasciner des centaines de milliers de spectateurs, c'est bien plus qu'une simple sensation ». René Häfeli est un de ceux qui voudraient arrêter l'exode des dizaines de milliers de suisses qui s'en vont à l'étranger pour assister aux grandes épreuves automobiles internationales.

Et pour ce faire, il a écrit ce livre qu'il considère comme un panégyrique du circuit du Bremgarten. En quelques 350 pages de texte et surtout d'excellents documents photographiques dont la grosse majorité est inédite, il nous donne envie de retrouver cette époque ou plutôt de transplanter le Grand Prix de Suisse en notre temps pour que les March, Lotus, Mc Laren, Brabham puissent s'opposer près de Berne (ou même dans un autre canton) aux Ferrari, B.R.M. et Matra. Il serait amusant de voir aux prises les V8 contre les V12 sur un terrain... neutre. Luxueux album comme on voudrait en connaître pour tous les circuits de Grands Prix, ce très beau livre vaut bien ses 78 Francs.

DIE BERÜHMTE
RENNMOTORRÄDER
von John Griffith und Siegfried Rauch
Motorbuch Verlag

Vendu 24 Francs, ce petit livre n'est ni plus ni moins qu'un catalogue de 85 machines de course parmi les plus marquantes du monde de la moto. Il complète fort bien un ouvrage que nous vous avons présenté dans notre numéro 29 et qui était dû au seul John Griffith : « Famous Racing Motorcycles ». Le Livre anglais ne présentait en effet que cinquante machines et la plupart d'entre elles n'ont pas trouvé place dans « Die Berühmten Rennmotorräder ». Présentée en général avec un court texte explicatif, une fiche technique, une photo de la moto et une vue du moteur, chaque machine est suffisamment détaillée pour permettre à l'amateur d'avoir les renseignements indispensables sur tel ou tel type de telle marque. Les fanatiques de Guzzi seront particulièrement heureux de

trouver sept modèles de leur marque préférée, de la 250 à compresseur de 1939 à la fameuse 500 cc V8 de 1956. Mais les auteurs se sont attachés aussi sur A.J.S., Norton (6 machines chacune), N.S.U., Honda (5), Suzuki (4), B.M.W., Gilera, M.Z., Vincent, Velocette (3)... Quant aux petites marques elles ne sont pas pour autant oubliées, et on peut considérer que le choix a été très soigneusement fait.

GRAND PRIX
par Jackie Stewart
Solar

Pour la première fois, un champion du monde a écrit ses mémoires entre deux courses. C'est sa passion de la compétition qui a poussé Jackie Stewart à faire ainsi le point sur lui-même et tous ses pairs de la course automobile. En réalité, pour Jackie Stewart, ce titre mondial des conducteurs n'est qu'une étape de gloire dans une carrière déjà si riche en exploits et en péripéties diverses. « Grand Prix », c'est l'histoire de ce défi permanent que le meilleur pilote de notre époque lance à la vitesse. Dédié à Jim Clark, ce livre vaut la peine d'être lu. Il est paru chez Solar dans une collection appelée « Sports 2000 », dirigée avec beaucoup de bon goût par Renaud de Laborde, et est en vente au prix de 20 Francs. Ce qui est vraiment une petite somme pour découvrir un Champion du Monde à cœur ouvert, et n'est vraiment pas cher pour pénétrer dans le monde de la course avec le plus prestigieux des guides.

THE VW BEETLE HANDBOOK
(TUNING HANDLING -ND
MAINTENANCE)
by Anton Konrad and Charles Meisl
Loulis

Ce livre paru en Angleterre chez Foulis, l'éditeur spécialisé bien connu, et vendu en France au prix de 36 F est un recueil de conseils, de petits tuyaux pratiques à l'usage des possesseurs de l'inusable coccinelle VW. Écrit à l'origine par Anton Konrad spécialiste allemand incontesté de la Volkswagen, le texte fut repris et traduit par Charles Meisl qui y ajouta sa propre expérience de conducteur et propriétaire anglais. Il en résulte que tout, mais vraiment tout ce qui peut contribuer à rendre plus attrayante une VW est soigneusement répertorié au long de 150 pages au cours desquelles les auteurs ne tarissent pas d'explications utiles et font montre d'une grande connaissance encyclopédique de cette voiture largement distribuée dans le monde entier. Ils commencent par faire leur choix en matière de pneumatiques;

ils équiper la voiture en accessoires, jettent un œil compétent sur la transmission, n'hésitent pas à modifier les freins ou la suspension; ils lui donnent aussi quelques chevaux supplémentaires que beaucoup ne trouveront pas superflus, ils traversent un hiver des plus rigoureux en prenant garde à ce que rien ne s'abîme ou se détériore... Bref, il s'agit d'un ouvrage vraiment utile à tous les propriétaires de VW.

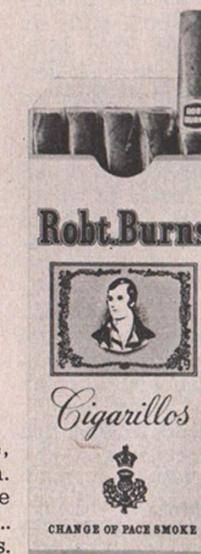
CHAMPION DU MONDE
par Edouard Seidler
l'Année Automobile

Il s'agit indiscutablement de l'un des plus beaux livres actuellement sur le marché. A cela rien d'étonnant, puisque tout a été fait pour que « Champion du Monde » soit une réussite. Un bon bouquin est fonction de quatre principaux facteurs : le sujet, l'auteur, l'illustration et l'édition. Le sujet, c'est l'équipe Matra ELF. Tout a débuté en 1964 lorsque Matra, fabricant de missiles, absorbe René Bonnet, constructeur de voitures de courses. Puis une F3 de la marque, une monocoque pilotée par Beltoise, gagne à Reims : c'est le point de non retour qui allait mener au titre de champion du Monde en 1969. Donc, le sujet est bon pour ne pas dire passionnant. L'auteur, c'est Edouard Seidler. Tout le monde connaît de nom et de réputation le rédacteur en chef automobile de « l'Équipe » qui promène son bloc note dans tous les salons et sur tous les circuits du monde. Il fut l'un des plus proches témoins de cette histoire récente, et de plus son talent de journaliste n'est plus à démontrer. L'illustration est due aux objectifs les plus brillants : Manou Zurini de l'agence DPPI, Just Jaeckin, François Tainturier, Irwin Dermer, Jean-Paul de Septenville ont contribué par leurs meilleurs documents à la présentation impeccable de cet ouvrage admirablement imprimé en Suisse par « l'Année Automobile ». Au total, Champion du Monde est un cocktail fort raffiné qui a été composé avec un grand luxe de moyens et un goût très moderne à la gloire de Matra et de ELF. Vous le boirez... des yeux pour 52 Francs.

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



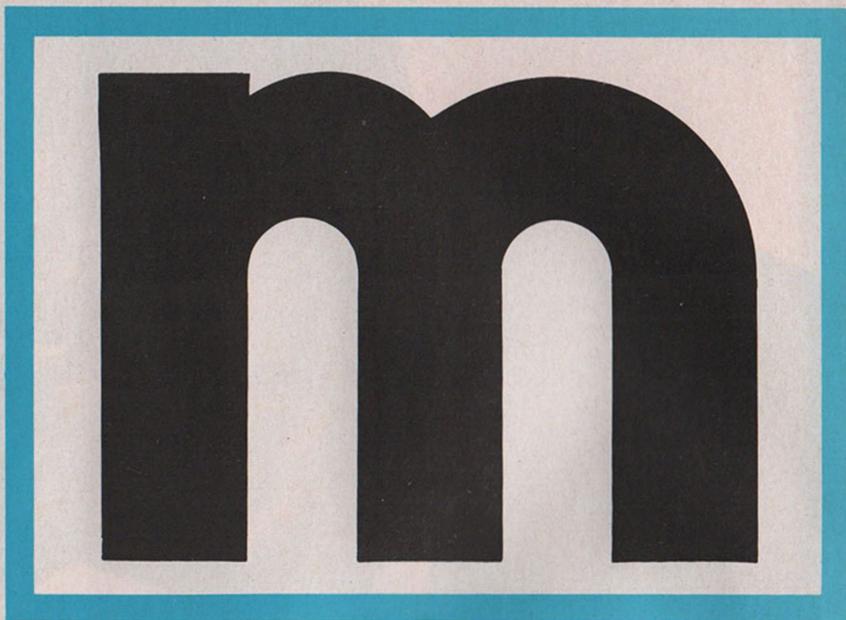
Je ne déteste pas
un brin de familiarité...
Appelez-moi
"Burns"
tout simplement!



Seuls les cigares de qualité peuvent se permettre,
comme les grands de ce monde, d'être appelés par leur nom.
BURNS est parmi eux... Sa ligne longue
lui confère une personnalité unique...
et le plaisir qu'il vous offre est parmi les plus rares.

dictionnaire du sport automobile

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



Monaco

Monaco est un des survivants des circuits dans la ville et toute la course se déroule entre des maisons. La ligne de départ est fixée en montée et le premier virage à se présenter est celui de Sainte Devote, un angle droit à droite. Après Sainte Devote se trouve une enfilade rapide menant à Massenet, un virage à gauche débouchant sur un angle droit à droite, le Casino. Puis, à partir de Mirabeau, un droite serré, la piste commence à descendre vers l'épingle à gauche dite de la Gare à laquelle succèdent deux virages à droite ramenant les concurrents vers la mer. Ceux-ci passent alors sous un tunnel dans une grande courbe à droite au lieu dit « Tir aux Pigeons » avant de franchir une chicane gauchedroite qui les ramène sur le port. Au bout du quai se trouve un angle droit, à gauche, le bureau de tabac avant dernier virage, le dernier étant l'épingle du gazomètre qui précède la ligne d'arrivée. Le tour de ce circuit est long de 3 kilomètres 145 et jusqu'à présent vingt-huit Grands Prix y ont été disputés. Le record du tour est actuellement de 1'23"2, temps réalisé en 1970 par Jochen Rindt sur Lotus.

Palmarès :

- 1929 : Williams (Bugatti), 3 h 56'11" à 80,184 km/h
- 1930 : Dreyfus (Bugatti), 3 h 41'02"6 à 86,317 km/h
- 1931 : Chiron (Bugatti), 3 h 39'09"2 à 87,062 km/h
- 1932 : Nuvolari (Alfa Romeo), 3 h 32'25"3 à 89,822 km/h
- 1933 : Varzi (Bugatti), 3 h 27'49"4 à 91,808 km/h
- 1934 : Moll (Alfa Romeo), 3 h 31'31"4 à 90,202 km/h
- 1935 : Fagioli (Mercedes-Benz), 3 h 23'49"8 à 93,607 km/h
- 1936 : Caracciola (Mercedes-Benz), 3 h 49'20"4 à 83,185 km/h

- 1937 : von Brauchitsh (Mercedes-Benz), 3 h 07'23"9 à 101,815 km/h
- 1948 : Farina (Maserati), 3 h 18'26"9 à 96,145 km/h
- 1950 : Fangio (Alfa Romeo), 3 h 13'18"7 à 98,700 km/h
- 1952 : Marzotto (2.7 Ferrari), 3 h 21'28"7 à 93,660 km/h
- 1955 : Trintignant (Ferrari), 2 h 58'09"8 à 105,014 km/h
- 1956 : Moss (Maserati), 3 h 00'32"9 à 104,514 km/h
- 1957 : Fangio (Maserati), 3 h 10'12"8 à 104,160 km/h
- 1958 : Trintignant (Cooper-Climax), 2 h 52'27"9 à 109,413 km/h
- 1959 : Brabham (Cooper-Climax), 2 h 55'51"3 à 107,361 km/h
- 1960 : Moss (Lotus-Climax), 2 h 53'45"5 à 108,559 km/h
- 1961 : Moss (Lotus-Climax), 2 h 45'51"1 à 113,787 km/h
- 1962 : McLaren (Cooper-Climax), 2 h 46'29"7 à 113,396 km/h
- 1963 : G. Hill (B.R.M.), 2 h 41'49"7 à 116,555 km/h
- 1964 : G. Hill (B.R.M.), 2 h 41'19"5 à 116,910 km/h
- 1965 : G. Hill (B.R.M.), 2 h 37'39"6 à 119,637 km/h
- 1966 : Stewart (B.R.M.), 2 h 33'10"5 à 123,139 km/h
- 1967 : Hulme (Recco-Brabham), 2 h 34'34"3 à 122,143 km/h
- 1968 : G. Hill (Lotus-Ford), 2 h 00'32"3 à 125,238 km/h
- 1969 : G. Hill (Lotus-Ford), 1 h 56'59"4 à 129,036 km/h
- 1970 : Rindt (Lotus-Ford), 1 h 54'36"6 à 131,716 km/h

Morgan

Cette petite marque anglaise qui fête cette année son soixantenaire se trouve être, par le jeu des concentrations industrielles, la cinquième entreprise d'automobile à capitaux britanniques ! La Morgan Motor Co fut fondée en 1910,

par H.F.S. Morgan, le fils d'un pasteur du Worcestershire : elle appartient de nos jours entièrement à son fils, Peter H.G. Morgan, et est installée dans les mêmes locaux qu'à sa création, utilisant toujours les mêmes méthodes traditionnelles de fabrication, ce qui lui donne une place à part au sein de la construction mondiale. Les premières Morgan furent des cyclecars à trois roues dont la particularité était d'avoir une des premières suspensions AV indépendantes, par axes coulissants, un système breveté par la marque, que l'on a vu longtemps sur des Lancia, et qui se retrouve presque inchangé sur les modèles 1970. Propulsés par des moteurs J.A.P. ces cyclecars avaient un rapport poids/puissance fantastique pour l'époque et ils connurent d'innombrables succès sportifs (qui commencèrent par un record de l'heure à près de 100 de moyenne en 1912, et un autre record de l'heure à 160 de moyenne à Montlhéry en 1930). Dans les années 20 et 30 leur production atteignait un total de 2 500 par an. Beaucoup de copies, réalisées par Darmont et Sandford, subsistent encore en France. En 1936 apparut le premier modèle à 4 roues : ayant 4 roues et un moteur à 4 cylindres (un Ford) il fut baptisé 4/4. En 1937, il reçut un moteur Coventry Climax, et une de ces voitures termina les 24 Heures du Mans en 1938. Puis les moteurs furent fournis par Standard (firme qui prit la suite le nom de Triumph) et quand cette compagnie abandonna son petit 1267 cm³ pour ne construire que le 2088 cc Vanguard, la 4/4 grossit et prit le nom de Plus 4. Puis, après avoir vainement proposé de racheter Morgan, Standard Triumph sortit sa première voiture de sport, la TR1 (bientôt devenue TR2) qui en était très inspirée, mais continua sportivement à fournir ses moteurs, désormais les 2 litres bien connus. Les Morgan Plus 4 à moteur Triumph furent alors les voitures

favorites des coureurs amateurs, aussi bien aux U.S.A. qu'en Angleterre, et on les vit glaner des succès dans d'innombrables courses. L'une d'elles vint au Mans en 1962 et y remporta la catégorie 2 litres, se vengeant ainsi des organisateurs qui l'avaient refusée l'année précédente à cause de sa carrosserie démodée ! On en vit également dans les rallyes français. En 1956, une nouvelle version de la 4/4 réapparut avec un moteur



Ford Anglia. Elle est toujours construite mais reçoit maintenant la Cortina GT 1600 tandis que la dernière née de la lignée est la Plus 8, équipée du Rover V8 de 185 CV et qui dépasse les 200 kilomètres/heure. La réglementation sportive classe maintenant les Morgan comme prototypes (comme une Matra 650), aussi ne peuvent-elles plus courir avec quelque chance que dans leur pays d'origine où des épreuves spéciales sont organisées mais l'art de leur constructeur a été de leur conserver tout leur caractère d'antan : leur style « vintage » les met ainsi à l'abri de toute concurrence et leur permet de donner aux amateurs un plaisir tout particulier. C'est ce qui explique leur succès croissant, et hélas la longueur des livraisons : les vrais amateurs attendent leur Morgan près d'un an !

Mors

Marque française qui s'illustra en compétition au début du siècle grâce au Paris Madrid 1903. C'est en effet cette course arrêtée à Bordeaux qui devait donner à la firme une renommée mondiale avec



la victoire de Gabriel qui réussit à couvrir la distance à 105 de moyenne ce qui était à tout le moins prodigieux lorsque l'on songe aux routes de l'époque truffées de fondrières. Mors participa également à bien d'autres épreuves mais sans succès notable. Puis après la guerre Mors s'adonna aux sans soupape avant de cesser toute activité vers 1924.

Moss Stirling

Fils d'un dentiste londonien, coureur automobile à ses heures et d'Aileen Moss championne d'Angleterre des rallyes et cavalière hors ligne, Stirling Moss né le 17 septembre 1929 a certainement été, sinon le meilleur, l'un des meilleurs pilotes de toute l'histoire du sport automobile. Il débuta en compétition dès ses dix-neuf ans au volant d'une Cooper Norton 500 cc. Sa première saison est magnifique et le jeune débutant remporte onze victoires en quinze courses. Au racer Norton succède une Cooper 1100 cc avec laquelle les succès continuent. Moss est remarqué et on lui prête les voitures les plus différentes dont il s'accommode toujours faisant preuve d'un bel éclectisme. Dans les années 50, on le voit alternativement sur H.W.M., Kieft, Frazer-Nash, Aston-Martin, Jaguar... C'est du reste au volant d'une XK 120 C qu'il réalise sa meilleure performance de l'année 51 en battant le record du tour des 24 Heures du Mans avant d'être contraint à l'abandon. 1952 marque ses débuts en compétition routière, débuts fracassants puisqu'il termine deuxième du Rallye de Monte-Carlo avec une Sunbeam Talbot, avant de gagner la Coupe des Alpes sur la même voiture l'année suivante. Mais s'il gagne des épreuves routières, il n'abandonne pas pour autant les circuits où il se distingue encore et toujours notamment à Reims (1953) où avec une Alta F2 il domine toutes les Ferrari d'usine, ou encore aux 12 Heures de Sebring (1954) lorsqu'il gagne au volant d'une Osca 1500 cc qui n'a plus de freins ni d'embrayage. Toutes ces performances ne laissent pas insensibles les grands constructeurs et en 1955 Moss signe chez Mercedes. C'est cette année là qu'il remporte les Mille Miles à 173,049 de moyenne horaire en compagnie du journaliste anglais Denis Jenkinson. C'est aussi la première saison au cours de laquelle il termine deuxième au classement du Championnat du Monde des Conducteurs. Au cours de sa carrière, ce champion sans couronne allait du reste se classer six fois second (1955, 56, 57, 58, 59 et 61). En 1956, il défendait ses chances sur Maserati en Formule 1 tandis qu'en sport il pilotait pour Aston Martin et c'est sur une voiture de la

marque qu'il finit deuxième des 24 Heures du Mans battu tout à la fin par la Jaguar de Sanderson et Flockhart. En 1957, si Stirling Moss conduit toujours les voitures les plus diverses il fait partie avec Tony Brooks de l'équipe Vanwall pour laquelle il remporte à la grande joie de ses supporters britanniques le Grand Prix d'Angleterre. Mais c'est en 1958 qu'il passe le plus près du titre qu'il doit finalement laisser à Hawthorn. A partir de 1959 Moss pilotera pour Rob Walker et ce « privé » damnera le pion à bien des équipes d'usine, surtout en 1960 avec sa Lotus bleue à bande blanche, et en 1961 où avec un 4 cylindres Coventry Climax il est le seul à pouvoir soutenir le train des Ferrari. C'est en 61 également qu'il mène à la victoire la Ferguson à 4 roues motrices à la mise au point de laquelle il avait travaillé. Puis, c'est sa dernière saison, 1962. Elle s'arrêtera brutalement le Lundi de Pâques lors du meeting de Goodwood auquel il participait avec une Lotus vert pâle U.D.T. Laystall. Second derrière Graham Hill et tentant de le rattraper, sa Lotus quitte la piste à la sortie de la courbe de Fordwater et va s'écraser contre un talus. Le pilote est assez gravement atteint et il ne prendra plus part à des compétitions, même après son complet rétablissement.

Musso Luigi

Né le 27 Juillet 1924 à Rome, Musso fut l'un des plus brillants pilotes de son époque. Il se fit connaître hors de son pays lorsqu'en 1954, il devint champion d'Italie des voitures de sport après une fort belle saison sur une 6 cylindres Maserati qu'il mena à la victoire à Pescara, à la deuxième place à la Targa Florio et à la troisième aux Mille Miles. En 1955, il truste les places d'honneur dans les courses auxquelles il participe toujours sur Maserati. 56 le voit sur Ferrari pour lequel il se classe notamment second des 12 Heures de Sebring associé à Harry Schell et troisième des Mille Miglia au volant de la 3500 cc de la marque. Il pilote également en Formule 1 sur Ferrari faisant partie de l'équipe forte de Fangio, Collins et Castellotti. Il manque, du reste, gagner le Grand Prix d'Italie cette année là lorsqu'il est victime d'une crevaillon tout en fin de course. L'année suivante, il gagne un Grand Prix à Reims, mais cette épreuve ne comptait pas alors pour le Championnat du Monde. Puis c'est 1958, ce qui sera sa dernière saison. Toujours pilote officiel de Ferrari, il commence par remporter la Targa Florio où il partageait sa voiture avec Gendebien. Mais le 6 Juillet lors du Grand Prix de Reims sa Ferrari F1 quitte la route dans une grande courbe. Musso avait 34 ans.

T 125

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

de la 50 à la 500

SUZUKI

PARIS-BANLIEUE

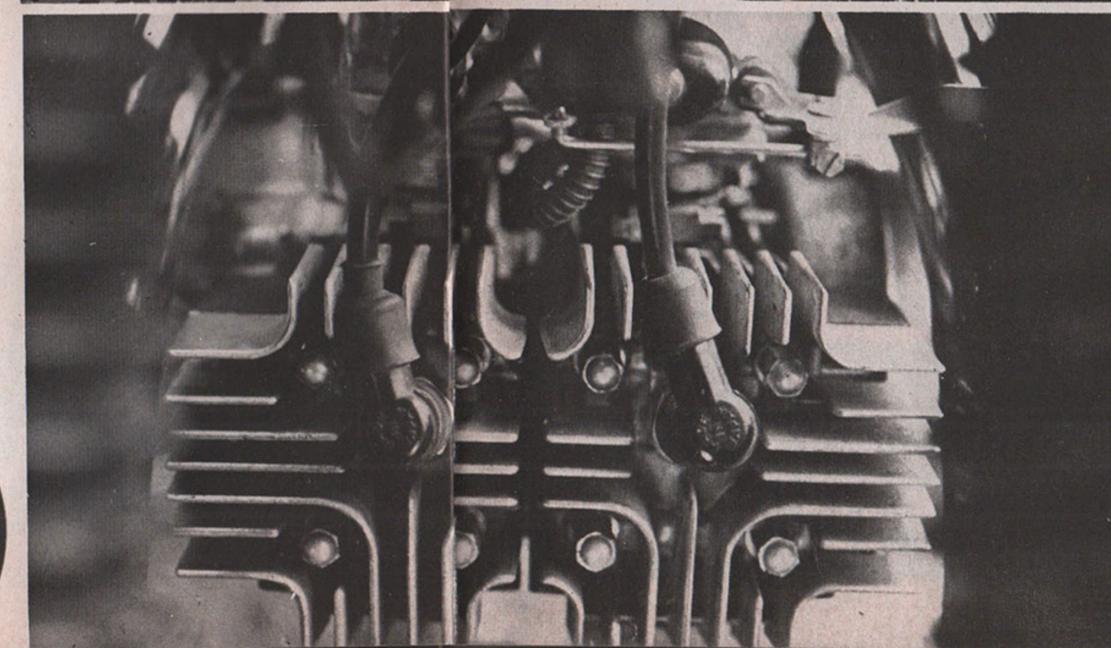
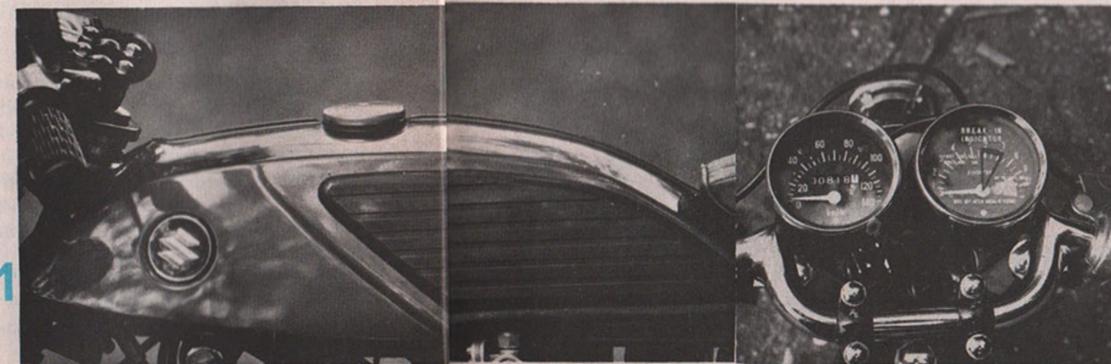
ETS AUTO-DETTA - 35, rue de l'Annonciation - 75 - PARIS - 16^e - Tél. : 288.45.37
ETS DYNAMIC-SPORT - 149, rue Montmartre - 75 - PARIS - 2^e - Tél. : 488.19.30
ETS LADEVEZE - 170, Avenue de Clichy - 75 - PARIS - 17^e - Tél. : 627.09.79
ETS LALA - 194, Avenue du Maine - 75 - PARIS - 14^e - Tél. : 783.50.12
ETS Gérard MAYER - 8, rue de l'Orangerie - 78 - VERSAILLES - Tél. : 950.28.52
ETS MOTO-BASTILLE - 8, Boulevard Richard-Lenoir - 75 - PARIS - 11^e - Tél. : 700.29.28
ETS MURIT - 30, rue Lacordaire - 75 - PARIS - 15^e - Tél. : 532.60.53
ETS ROCA MOTOS - 147, rue Jean-Jaurès - 94 - CHAMPIGNY-sur-MARNE - Tél. : 706-00-97
ETS SCOOTER SERVICE - 27, Avenue le Foll - 94 - VILLENEUVE-LE-ROI - Tél. : 922-31-48

PROVINCE

ETS ALEXIS - 3, rue Jean-Jaurès - 69 - LYON - Tél. : (78) 72.39.39
ETS BASSO - 20, rue Louis Ulbech - 10 - TROYES - Tél. : (25) 43.37.28
ETS BERANGER - 122, rue de Périgueux - 16 - ANGOULEME - Tél. : 95.25.45
M. René BETEMPS - 4 et 6, rue Porte-Reine - 73 - CHAMBERY - Tél. : (79) 34.32.08
ETS ELRI - 119, Avenue de Saxe - 69 - LYON - Tél. : (78) 60.32.34
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 LACROIX - 14, place Alphonse-Petit - 86 - POITIERS - Tél. : 41.19.00
ETS MOTORAMA - 27, Avenue Félix-Viallet - 38 - GRENOBLE - Tél. : (76) 44.82.11
ETS PUJOS - 254, boulevard 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



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



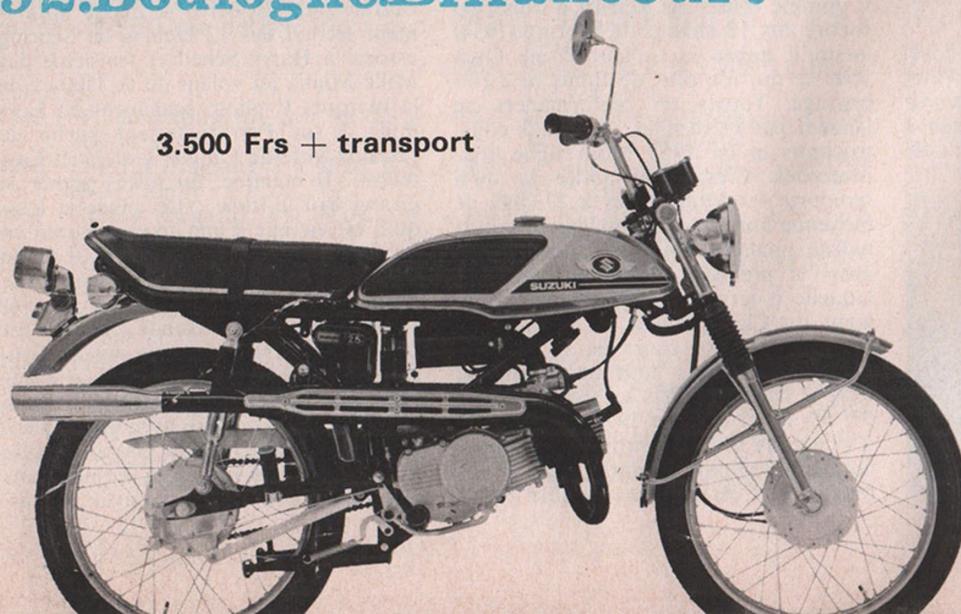
IMPORTE par

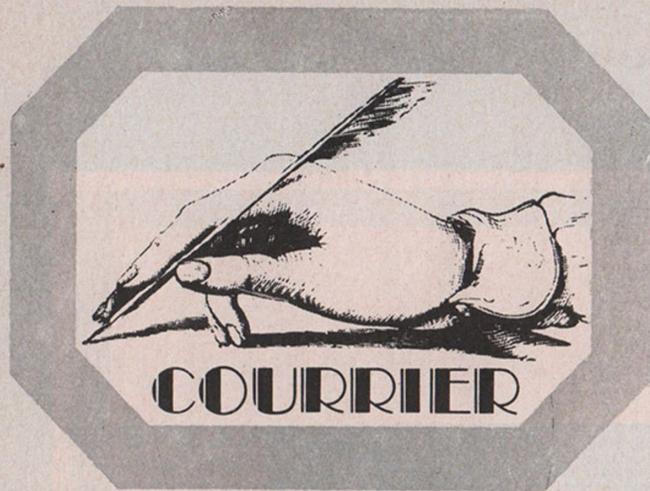
P. BONNET

825.47.11

78 av. du général Leclerc
92. Boulogne-Billancourt

3.500 Frs + transport





Gérard Brosuillier de 44-Nantes n'a pas identifié les pilotes qui figuraient sur la couverture du dernier numéro de Champion, le numéro 54.

Comme cela l'était indiqué dans le sommaire, il s'agissait du départ de la catégorie 500 cc du Grand Prix de France sur le circuit Bugatti au Mans. Le premier sur notre photo était John Blanchard (Seeley n° 54) qui précédait l'irlandais Brian Steenson (Seeley n° 8) qui allait se tuer lors du T.T., le hollandais Louwes (Kawasaki n° 14), Geoffrey Nash et sa Manx (n° 3), Karl Hoppe (Munch-URS n° 15) et le suédois Bo Granath (Husqvarna n° 24).

Gérard Albeza de 82-Saint-Loup se demandent pourquoi la majorité des pilotes moto américains utilisent un intégral plutôt que le Cromwell qui a maintes fois fait ses preuves.

Il s'agit avant tout d'une question de goût, certains américains demeurant fidèles aux casques traditionnels qu'ils soient de marque Cromwell ou non. Le casque intégral a néanmoins un avantage : en cas de chute, il évite les contusions au visage qui sans être toujours dangereuses sont souvent douloureuses. Toujours est-il que certains pilotes français suivront peut-être l'exemple des américains en adoptant l'intégral. C'est en tout cas déjà le fait d'un des témoins français en catégorie 250 cc, Christian Bourgeois.

Yves Delbray de 21-Semur-en-Auxois aimerait savoir si Henri Pescarolo a déjà fait des rallyes ou s'il n'a jamais couru qu'en circuit.

Pescarolo n'est pas seulement un pistard et on l'a déjà vu volant en mains sur la route où il s'est distingué notamment au Critérium des Cévennes 1967 où, avec une Djet VI et Michèle

Dubosc comme coéquipière, il termina deuxième de Larousse qui pilotait une Alpine 1600, et au Monte-Carlo 1969 où il pilotait l'une des trois 530 engagées par la Matra.

Marc Chrysocheris de 13-Marseille aimerait avoir l'adresse de Solar, la compagnie de production de films de Steve Mc Queen qui prépare un long métrage sur le Mans.

Vous pouvez écrire en ce moment à Solar Productions à l'adresse suivante : Solar Productions, boîte postale D, les Raineries, 72-Le Mans.

Hervé Lefevre de 44-Saint-Nazaire ne sait s'il est exact qu'une Rolls Royce a participé au rallye Londres Mexico.

Non, il ne s'agit pas d'un canular que veulent vous monter vos amis, une Rolls, et même mieux deux Rolls Royce ont tenté de rallier Londres Mexico. Sans succès du reste, puisque les deux voitures ont abandonné lors de la première étape sud-américaine avant Montevideo. L'une était une Silver Cloud pilotée par les Martin et l'autre était le tout dernier modèle de la marque, une Silver Shadow V8 conduite par R.K. Richards, A.E. Bengry et D. Skeffington.

Yves Priolet de 50-Avranches vient d'acquérir une Norton Navigator 400 dont la culasse est fêlée et dont il ne connaît pas la puissance fiscale.

Contrairement à ce que vous pensiez la Norton Navigator est bien une cinq chevaux fiscaux. Quant à la culasse elle peut-être réparée en faisant une soudure à l'argon que vous effectuera un spécialiste.

Serge Fontaine de 62-Béthune aimerait connaître la hauteur de selle et la consommation de la 750 cc Honda, par rapport à la

450 cc de même marque. La grosse Honda est à peine plus haute que sa petite sœur la 450 cc, puisqu'elle ne fait que 82 centimètres de hauteur de selle, soit deux de plus seulement. Par contre elle consomme un peu plus, sept litres en moyenne, tout s'avérant relativement peu gourmande pour un gros cube.

Michel Cheramy actuellement militaire hors de métropole hésite à s'acheter une moto de cross d'occasion ayant peur qu'une machine vieille de deux ans ne puisse faire une course sans tomber en panne.

Il y a une bonne et mauvaise occasion, c'est un peu de la loterie, mais une loterie où l'on peut mettre quand même un maximum de chances de son côté. La meilleure solution, à notre avis, est de s'adresser à un spécialiste réputé comme Frank Lucas à 81-Puylaurans, par exemple. Bien sûr, les spécialistes n'ont pas que des machines exceptionnelles à vendre, mais compétents, ils savent mieux diriger l'acheteur que quiconque.

Michel Mayer de 38-Grenoble cherche les dimensions et les cotes précises de l'Excalibur 35X dont il voudrait faire une maquette à l'échelle 1/8e.

L'Excalibur 35X est une imitation de la Bugatti 57 de 1934 mue par un moteur 6 cylindres de l'Opel Commodore. Le dessin est dû au styliste américain Brooke Stevens et la carrosserie réalisée par Michelotti en Italie. Le châssis de cette voiture est à structure tubulaire, la suspension avant se fait par roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière, on trouve un essieu rigide et des ressorts semi-elliptiques. La voiture mesure 4,10 mètres de long, 1,60 de large et la hauteur ressort à 1,175 m pour un poids de 900 kilos. L'empattement est de 2,669 m, les voies avant et arrière étant identiques : 1,410 m. A signaler que Jean-Pierre Beltoise a essayé le prototype de cette Excalibur dans le numéro 33 de notre revue.

Véronique Gobler de 39-Saint-Claude se demande s'il est possible pour une fille de faire du moto-cross, et si oui, quelle est la voie à suivre pour pratiquer ce sport.

Une fille, tout comme les garçons, peut faire du moto-cross ou toute autre discipline motocycliste. En France même, on peut citer des exemples tels que Madame Maugier et en vitesse, Madame Krajka ou Patricia Lemoine en trial, Claire Blaise étant à notre connais-

sance la seule représentante du beau sexe à faire du cross en side-car qui plus est. Pour pratiquer ce sport en compétition il est nécessaire de s'affilier à un club pour pouvoir obtenir une licence délivrée par la F.F.M., licence que vous obtiendrez facilement sur présentation d'un certificat médical, de votre permis de conduire (suivant la licence demandée) et d'une autorisation paternelle pour les mineurs. Bonne chance...

Remy Beaudoin de 28-Luisant a un litige avec un de ses camarades et nous prend comme arbitre : Qui d'une R8 Gordini ou d'une moto comme la 750 cc Honda ou la 500 cc Kawasaki démarre le plus vite?

Sans conteste, les deux motos que vous nous citez sont de beaucoup les plus rapides sur les quatre cents mètres départ arrêté qu'elles couvrent en 13". Une R8 Gordini est nettement moins vélocité puisque telle qu'elle est livrée au sortir de l'usine elle ne fait (tout est relatif!) que 18". D'ailleurs, même en la préparant en groupe 2 ou 5, la Gordini 1300 ne pourra accélérer aussi fort au démarrage que la 750 cc Honda et la 500 cc Kawasaki qui font des temps équivalents à ceux des Formule 3 actuelles.

Alain Billard de 02-Mons-en-Laonnois cherche vainement à se procurer des rotules Unibal et des amortisseurs de Carbon et il nous demande à qui il peut s'adresser.

Vous trouverez des rotules Unibal aux Etablissements Vannier et Maramain, 6, rue du Colonel Moll à Paris 17^e et des amortisseurs de Carbon chez de Carbon, 8, avenue Foch, à 92-La Garenne.

Claudie Murlon de 89-Pontigny possède une B.M.W. 2002 équipée de jantes larges pour laquelle elle cherche des élargisseurs d'aile.

Vous pourriez trouver cet accessoire chez Auto Shopping Étoile par exemple, 38, avenue de la Grande-Armée à Paris-17^e qui propose deux modèles. L'un est classique de forme, convient à plusieurs types de voiture et est vendu 430 Francs (le jeu de 4). L'autre est homologué pour les voitures du groupe 2. Il s'agit d'un élargisseur spécialement conçu pour la 2002 qui est réalisé en stratifié moulé. Il se fixe avec des rivets pop et est vendu 602,70 Francs (le jeu de 4 également). Cet accessoire est également en vente chez Rallye Auto-Sport, 30, avenue de la Grande-Armée, Paris-17^e.

Grand concours des pronostics Uniroyal 24 heures du Mans. Voici les gagnants...

- 1^{er} au 3^e prix : UNE VOITURE DE SPORT**
 001. SAGET Raymond - 30, rue Cornelle - MONTESSON LABORDE - 78-MONTESSON 4.607 km 800
 002. MACE Pierre - 10, Cité de la Chapelle - 75-PARIS XVIII^e 4.607 km 00
- 003. LENOBLE Denise - LA MALADRERIE 72-LA-CHARTRE-SUR-LE LOIR 4.606 km 722**
- 4^e au 10^e prix : UN TRAIN DE 4 PNEUS**
 004. CLERE G. - 48, route de Montesson - 78-LE VESINET
 005. DEVILLIERS - 60, rue du Hâ - 33-BORDEAUX
 006. CARRE - Le Volier - 72-ST-SATURNIN
 007. GRONIER Maurice - 31, rue du Gal de Gaulle 59-LAMBERSART
 008. GRIFFON F. - 25, rue du Pavé - 72-LE MANS
 009. DELATTRE C. - 28, av. des Alliés - 62-AUDRUICQ
 010. DUBOIS - 64-POEY-DE-LESCAR
 011. LEFEVRE Y. - 2, Dzève du Pressoir - BRUXELLES 19
 012. ALEXANDRE Daniel - MONTS EN BESSIN 14-VILLERS-BOCAGE
 013. HAUTREUX J.-C. - 160, bd de la Petite Vitesse 72-LE MANS
 014. BONERE - 43, r. Carmana-d'Almeida - 33-BORDEAUX
 015. LE QUILLIÉ J. - 22, r. du Chêne Vert - 72-LE MANS
 016. SERRAILLIER Léon - 83-FLAYOSC
 017. BURTE Patrick - 2 nde C 4, 6^e Cie - Prytanée Militaire 72-LA FLECHE
 018. SEGAL Ch. - Mozart Str. 24 - ANTWERPEN 2000 (Belgique)
 019. SALAGNAC R. - 196, bd Demorieux - 72-LE MANS
 020. DAGOREAU E. - 20, impasse des Pins - Avenue Bollée 72-LE MANS
 021. ALLOT M. - «Clos Savoyard» - 74-VIUZ-EN-SALLAZ
 022. BLIN J.-M. - Ecole - 72-BEAUFAY
 023. HUMBERT - 26, rue St-Etienne - 03-GANNAT
 024. COYOT E. - 60-BERTHECOURT
 025. VERNOUX René - 23, avenue de Provence 38-ST-MARCELLIN
 026. FERNANDES - 24, rue A.-Soumat - 31-TOULOUSE
 027. BENICHOU Denis - 21, rue Hôtel-Dieu 74-THONON-LES-BAINS
 028. TROSSEL Roger - 41, rue Centrale - 42-ROANNE
 029. LERENDU M. - 60-ST-PIERRE-DE-COUTANCES
 030. HILONE ou MILONE A.J. - Route du Plan de la Tour 83-STE-MAXIME
 031. BOYE Henri - 23, route du Mans - 72-LA CHARTRE-SUR-LE LOIR
 032. LASSUS H. - 1, fg de France - 90-GIROMAGNY
 033. HUMBLLOT - 4, pl. J.-Froment - 75-PARIS XVIII^e
 034. BAPTISTE B.-r. C.-Goumard - Bt V 1 - 72-ALLONNES
 035. EUSTACHE - 13, rue Gabrielle - 75-PARIS XVIII^e
 036. FOURNIER Maurice - Au Bourg - 42-ST-NIZIER-SOUS-CHARLIEU

037. TARTIE Claude - 5, allée du Parc - 77-THORIGNY-SUR-MARNE
 038. BOUVIER - 266, rue de Belleville - 75-PARIS XX^e
 039. BRUNY Rose - 16, av. d'Alsace - 13-LA CIOTAT
 040. FLAKS M. - 24, r. Mozart - ANVERS 2000 (Belgique)
 041. CLAMONT G. - 7, rue Félix-Terrier - 75-PARIS XX^e
 042. BAUMGARTNER - 24, r. des Deux Frères - 72-LE MANS
 043. ANDERLINI - rue M.-Rey - 73-LA ROCHETTE
 044. GEFROY André - 8, bd des 3 Croix - 35-RENNES
 045. ALEONARD - 2, allée des Marronniers 63-MONTFERRAND
 046. JOLLETTE Maurice - 2, rue G. de Porto Riche 75-PARIS XIV^e
 047. GILLET Jean-Marie - 7, place Gérard de Nerval « Les Oliviers 1 » - 30-NIMES
 048. FLAMANT Ph. - 600, rte d'Abbeville - 80-AMIENS
 049. COFFIN - 486 bis, r. de Paradis - 13-MARSEILLE VIII^e
 050. ALESSANDRI M. - 70, bd Pasteur - 72-ALLONNES
 051. DUTHEIL - 97, rue Tristan-Bernard - 72-LE MANS
 052. HESDIN René - 102, rue Marius-Briet 80-FREVILLE-ESCARBOTIN
 053. DORMONT - 5, allée des Trônes 91-VILLEMOISSON-SUR-ORGE
 054. FARUSSON R. - Quartier de Briancan - 12-MILLAU
 055. JOUVE A. - 15, av. G. Clemenceau - 83-COGOLIN
 056. MARTINEZ V. - 4, rue Branly - 72-LE MANS
 057. GUIGNAND - 7, rue de Bellevue - 43-DUNIERES
 058. BOUVE M. - Au Bourg - 35-ST-JEAN-S-COUESNON
 059. AZZOPARDI - 32, bd de la Marquette - 31-TOULOUSE
 060. THEBOUL J.-M. - 4, rue R.-Bazin - 75-PARIS XVI^e
 061. TERNON C. - Le Petit Mortray - 72-PARIGNE-LEVEQUE
 062. LOPEZ Guy - 13, r. d'Aunay - 14-VILLERS-BOCAGE
 063. VANBECK Elic - 3, allée du Mimosa - 59-HEM
 064. CLAVELLY - 153, bd Rabatau - 13-MARSEILLE X^e
 065. SZUBERT - 36, rue A.-Barbier - 77-FONTAINEBLEAU
 066. HUET Gérard - MEREGLISE - 28-ILLIERS
 067. JACQUES Bernard - « Le Bien-Être » 67, bd Henri-Fabre - 13-MARSEILLE XII^e
 068. LALOUÉ C. - Le Bourg - 72-ST-GEORGES-DU-BOIS
 069. MAINNENARE - 23, r. du Tapis Vert - 76-ELBEUF
 070. BROTCORNE - 6, av. Joffre - 59-LA MADELEINE
 071. BALSAM - 89-LÉS CLERIMOIS
 072. THIBAUD Francis - 30, rue du Doué - 79-MAUZE-SUR-LE MIGNON
 073. MEURISSE J. - 14, P. E.-Pernet - 75-PARIS XV^e
 074. COQUEREAU D. - Ecole Publique - 53-LIGNIERES-LA DOUCELLE
 075. MADRIERE - 43, r. du Dr-Goldstein - 95-GROSLAY
 076. MODACLEWSKI - 99, avenue de la République 94-VILLEJUIF
 077. DAUZAC - PREGUILLAC - 17-THENAC
 078. TONNEAU - 84, rue Pasteur - 59-FRESNES

079. JACQUEMIN B. - 10, r. des Clémautes - 21-CHENOVE
 080. DUCLOS - 15, avenue du Général de Gaulle 37-JOUE-LES-TOUR
 081. QUATREOUS A. - 28, rue de Navarin - 75-PARIS IX^e
 082. SCHULER Roger - 27, rue du Frohuacker 67-SOULTZ-SOUS-FORETS
 083. TOULON - 6, rue Maurepas - 78-VERSAILLES
 084. VATON - 3, rue Delacroix - 25-BESANCON
 085. COLOMBET A. - 33, rue J.-Jaurès - 42-RIVE-DE-GIER
 086. LAMBERT - 89-LÉS CLERIMOIS
 087. DUTILLEUX Ph. - 6, rue Debaussaux - 80-AMIENS
 088. MASSONNET Jean - 12, rue de Lorraine 78-ST-GERMAIN-EN-LAYE
 089. QUATREOUS Nicole - « Le Petit Bois » - 58-CHARRIN
 090. NOEL Jacques - La Ferronnière - 06-ST-PAUL
 091. MOREL Gérard - 19, rue de la Levée - 01-ST-LAURENT-SUR-SAONE
 092. NARTE Marcel - 23, place St-Christophe CHATEAUFORT - 78-BUC
 093. GREWARD - 14, rue du Collège - 01-NANTUA
 094. CHOUIN A. - 35, rue Parmentier - 44-NANTES
 095. MIOSSEC J.-C. - rue Penfrait - 29 S.-ST-SEGAL
 096. REGARD Marcel - 508, av. du 8 Mai - 69-CALUIRE
 097. GRIMEAUD - 13, rue Langlois - 79-NIORT
 098. CLEMENT A. - 40, bd Gavoty - 13-MARSEILLE XII^e
 099. ISSARD Patrick - 47, bd Gaston-Crémieux 13-MARSEILLE VIII^e
 100. VAN CUTSEM Urbain - 85, avenue d'Iturbek BRUXELLES 1070 (Belgique)
 101. BEREILL Maurice - 140, rue de Paris - 93-NOISY-LE-SEC
 102. JOCO Gilles - 55, rue Guy-Moquet - 75-PARIS XVII^e
 103. PILI Claude - 5, rue Battisti - 06-NICE

Si vous avez gagné écrivez à Uniroyal avec la mention "Concours pronostics", 57, rue de Villiers à Neuilly - en indiquant la marque, le type et le numéro d'immatriculation de votre voiture, ainsi que les dimensions des pneumatiques - Indiquez également le nom et l'adresse de votre revendeur habituel. Vous serez prévenu dès que vous pourrez prendre possession de votre prix.



YAMAHA

de 100 à 350 cc.

TRIUMPH B.S.A.

de 250 à 750 cc.

SUZUKI

de 50 à 500 cc.

VESPA toute gamme vélomoteurs CIAO

Tous les accessoires - long crédit
 Service vente et après-vente rapide et efficace - Documentation sur demande
 Livraison dans toute la France contre 4 timbres

AUTO-DETTA 35, RUE DE L'ANNONCIATION - PARIS 16^e
 TÉL. AUT 45-37 et 56-89



LA SIMCA CG PROTOTYPE

une nouvelle voiture de compétition française

On connaît depuis longtemps le dynamisme, la foi dans la course de Bill Reiber et Henri Chemin : l'écurie Ford-France l'opération Ford-Jeunesse, maintenant le Challenge Simca, sont leur œuvre. Et dès que l'on apprend les accords Simca-Matra, on se doutait que ce redoutable tandem n'allait pas s'en tenir là, mis au contact des fonceurs de chez Matra !

Depuis la fin de la saison 69, Simca confiait à Bernard Fiorentino différents prototypes de Simca 1000 ou 1200S dotés de mécaniques spéciales et, à partir de cette année, une CG mieux conçue pour les rallyes au volant de laquelle il obtint de remarquables résultats, notamment à Neige et Glace, à la Ronde Cévenole, au Mont-Blanc. Pourtant, il manquait encore un peu de compétitivité à cette voiture pour se battre avec succès contre les Alpine et les Porsche. Puisque telle était l'ambition de Simca, il fallait faire du neuf, et sans perdre de temps. Il fut donc décidé d'avoir recours, pour la conception

de la nouvelle voiture, aux techniciens de Matra et notamment à Bernard Boyer à qui serait confié la responsabilité du projet. L'exécution étant assurée par CG. Moins de six mois après que cette décision ait été prise, le prototype Simca-CG — aussi connu sous le nom de code de MS 18 au stade de l'étude — faisait ses premiers tours de roues à Montlhéry.

VOCATION ROUTIÈRE

Dès l'abord, on se rend compte que la Simca-CG est une voiture exclusivement conçue pour des compétitions routières,

et non pas en circuit. On a délibérément opté pour des dimensions très compactes, en adoptant une voie relativement étroite, en supprimant tout inutile porte-à-faux : elle est taillée pour une maniabilité optimale, et cela ne peut-être obtenu qu'au détriment relatif de la vitesse de pointe. Elle est faite pour les petites routes de montagne, où d'ailleurs sa garde au sol relativement importante de 15 centimètres lui permettra de s'accommoder d'un terrain en mauvais état, plutôt que pour le billard des circuits. Ce parti-pris s'explique d'ailleurs très bien dans l'optique de la politique compétition du groupe : à Matra les Grands Prix et épreuves d'endurance, à Simca les rallyes, Rondes et courses de côte.

MOTEUR CENTRAL

Cet objectif étant parfaitement délimité, on à tout de même opté pour une architecture à moteur central. Pour des compétitions routières, souvent disputées sur des terrains à l'adhérence précaire, ceci est-il un avantage ? Ce n'est pas certain, car la technique qui, comme chez Alpine ou Porsche, consiste à charger les roues motrices au maximum paraît tout à fait justifiée. Jusqu'à présent en tout cas, les résultats lui ont donné raison, mais aucun véhicule à moteur central sérieusement affûté n'est encore apparu pour apporter la contestation. Avec l'entrée en lice imminente de la Ligier et de la Simca-CG, nous saurons bientôt quel parti est préférable, et ce sera un match passionnant non seulement du point de vue sportif, mais technique.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

L'âme du prototype Simca-CG est constituée par un châssis coque en tôle, formé de deux caissons latéraux reliés par une

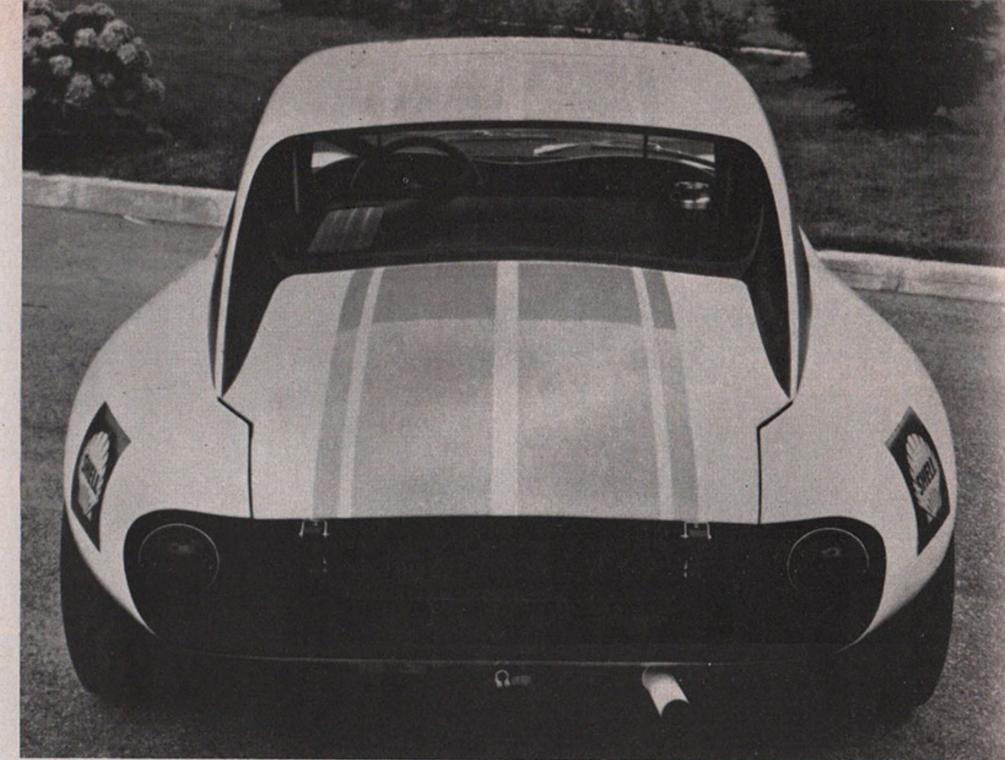
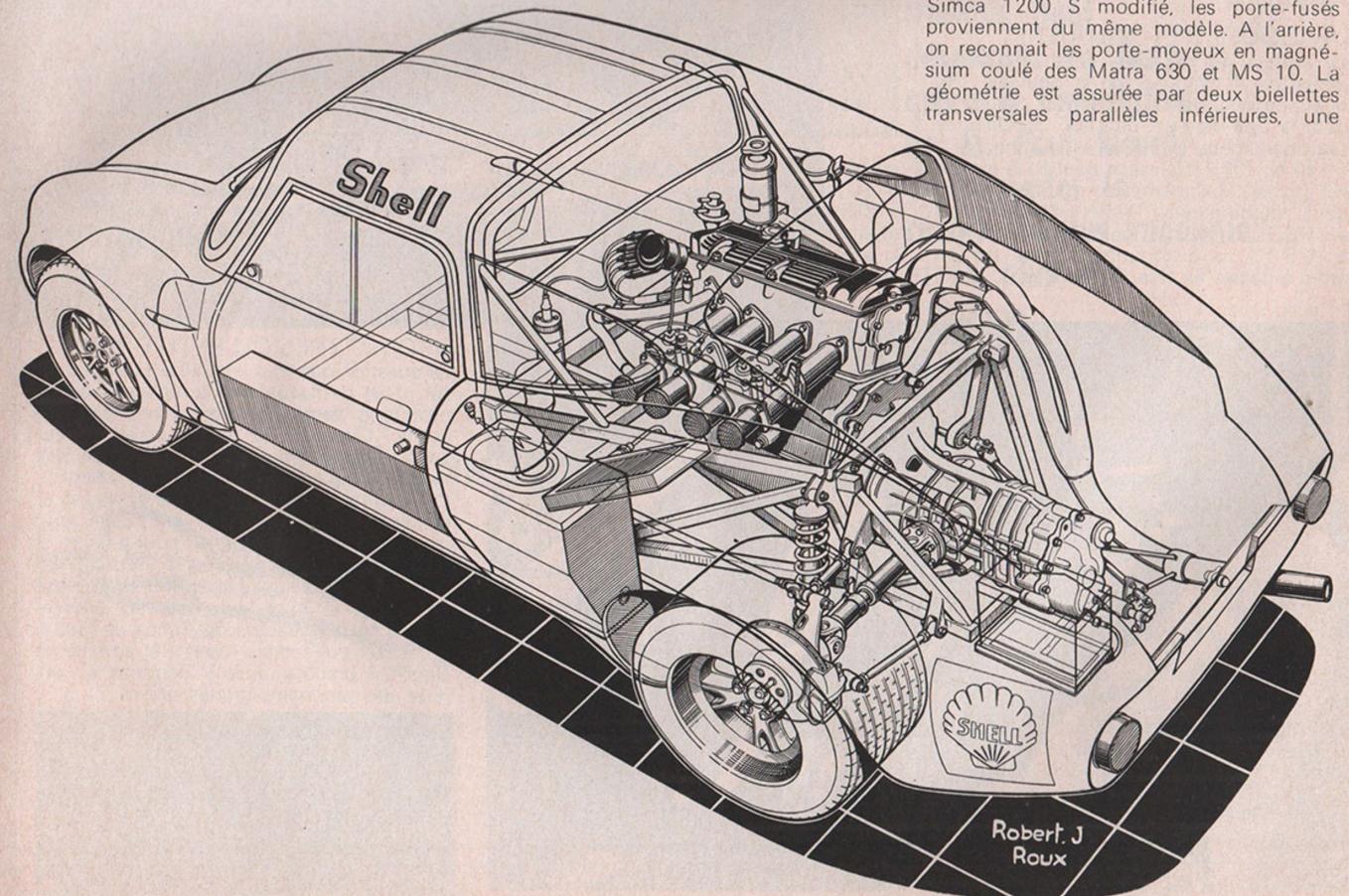
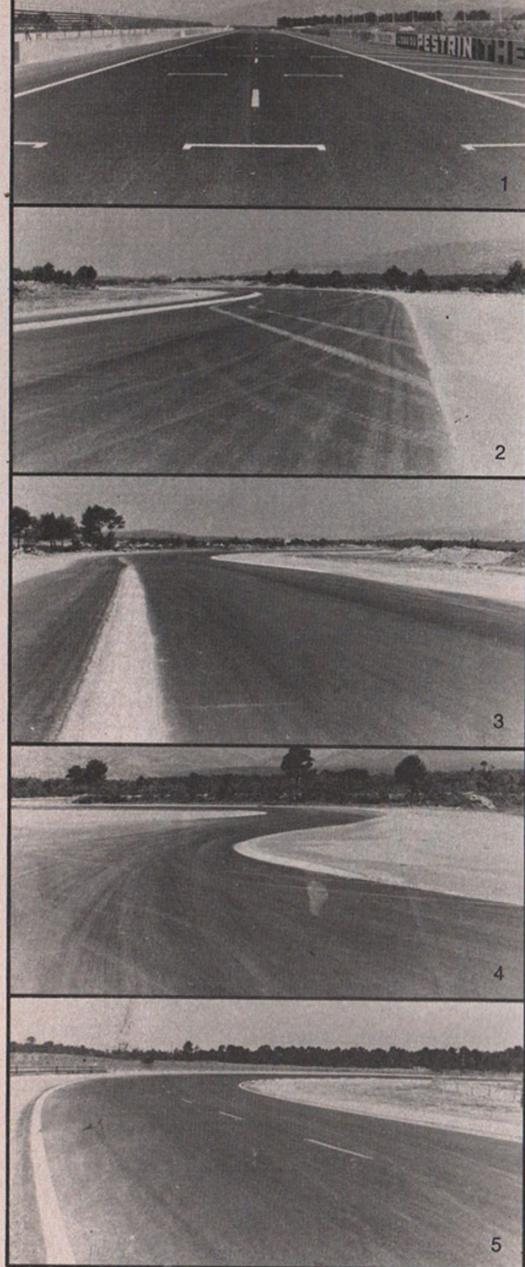


plate-forme et contenant les réservoirs, se continuant vers l'avant en se resserrant pour recevoir les suspensions, et s'arrêtant au dos de l'habitacle par un couple transversal tubulaire. De ce couple part un treillis en tubes carrés sur lequel sont fixés les suspensions, le moteur et la boîte de vitesses, le radiateur se trouvant à l'avant. Cette structure est d'une grande netteté, d'une séduisante simplicité et d'une évidente robustesse. L'accessibilité méca-

nique, en particulier, paraît avoir été étudiée avec le plus grand soin.

Les suspensions sont entièrement réglables, montées intégralement sur rotules Unibal de dimensions généreuses. A l'avant on trouve deux triangles superposés, des combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs concentriques Koni réglables en détente comme au rebond, une barre anti-roulis montée sur des paliers en Teflon. La direction, à crémaillère, est un organe de Simca 1200 S modifié, les porte-fusés proviennent du même modèle. A l'arrière, on reconnaît les porte-moyeux en magnésium coulé des Matra 630 et MS 10. La géométrie est assurée par deux biellettes transversales parallèles inférieures, une





GRAND CIRCUIT

Départ

Virage de la Ste Baume

1^{er} S de la Verrerie

Retour vers la ligne droite

2^e S de la Verrerie

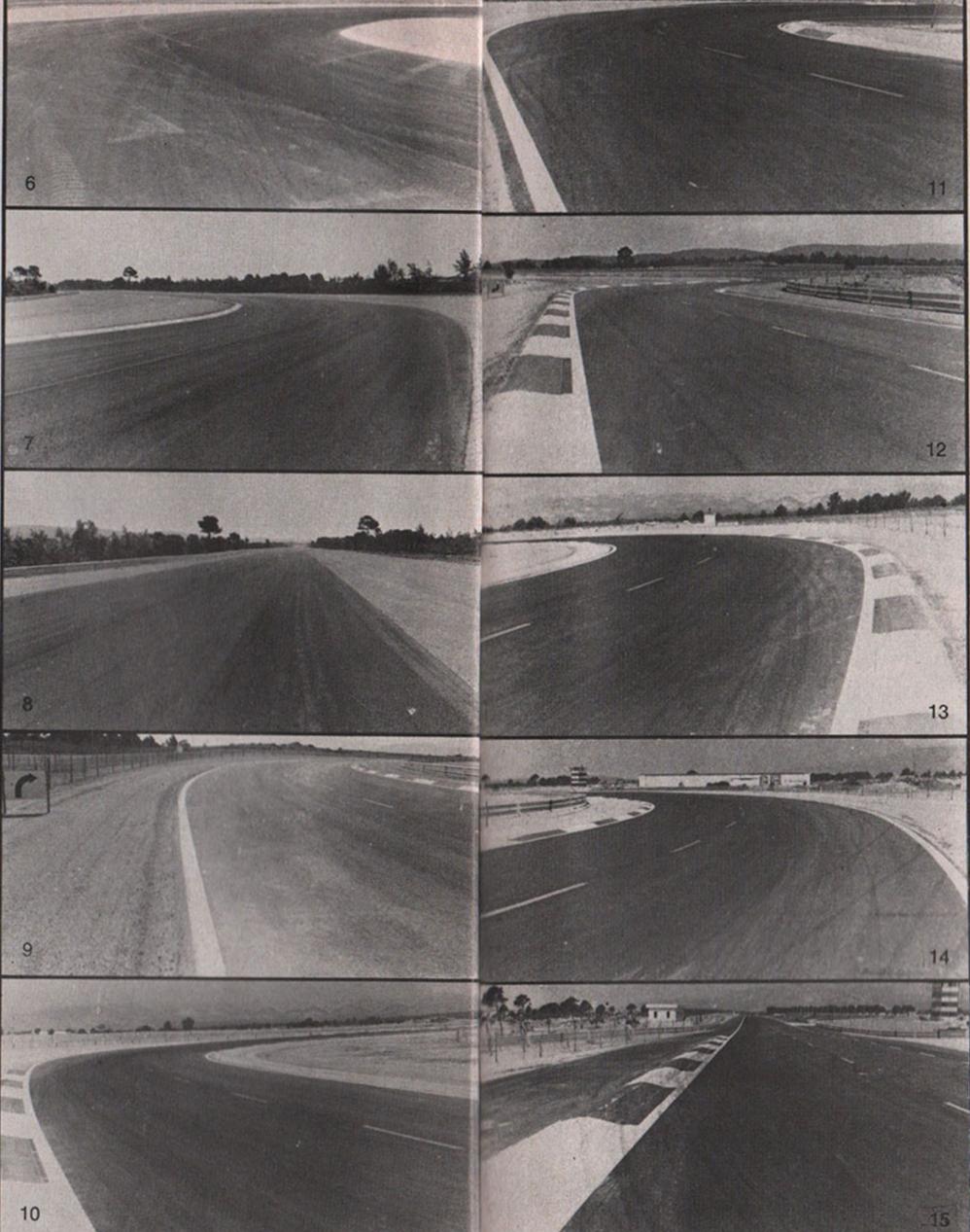
Ligne droite

Chicane

Courbe des Signes

Virage de l'Ecole

1^{re} droite de Beausset



2^e droite de Beausset

Freinage pour S de Méjanes

S de Bendor

1^{er} S de Méjanes

L'Épingle

2^e S de Méjanes

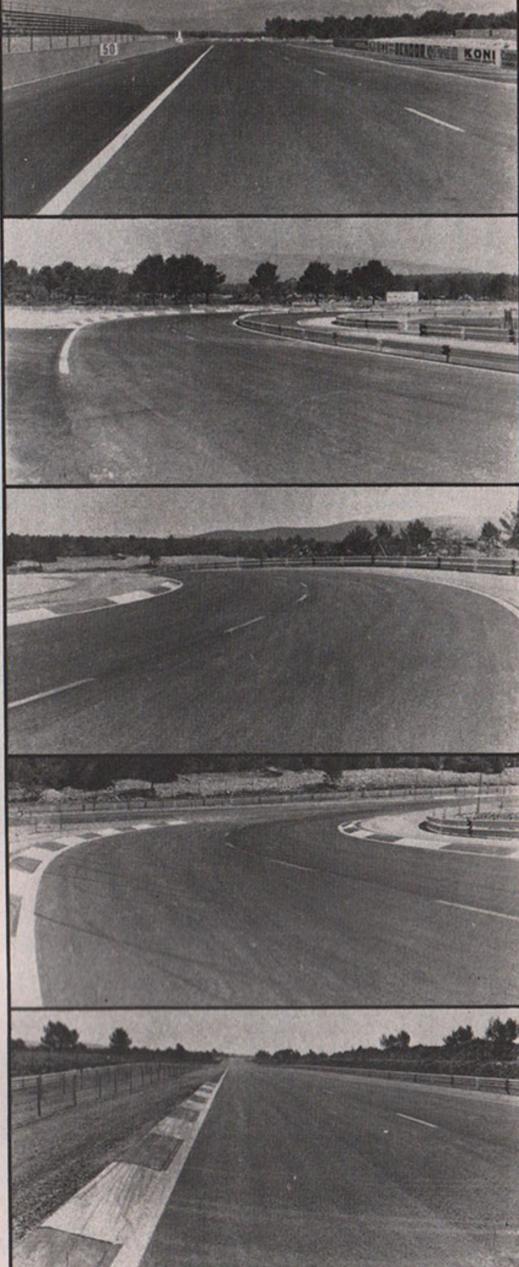
Virage de la Tour

Raccordement à la ligne droite

Virage du Pont

Ligne droite

PETIT CIRCUIT



Inauguré en avril, lancé sur le plan international le 26 juillet dernier avec la troisième manche des Trophées de France F2, cette piste accueillera en 1971 le Grand Prix de France F1. Voilà pour le prestige. Mais surtout, elle possède à nos yeux l'insestimable avantage d'être un véritable stade automobile permanent, un lieu où tous les sportifs, et même les simples automobilistes désireux de se perfectionner, peuvent dès à présent aller s'entraîner dans les meilleures conditions. Si vous vous y rendez, nous avons voulu vous familiariser avec son tracé, tant par l'image avec des photos de tous les virages que par le commentaire. A cette fin, nous avons demandé à François Chevalier, Directeur Sportif du circuit, ex-pilote de F3 et instructeur au Bugatti, de vous en livrer les secrets. Installez-vous à ses côtés, dans sa berlinette Alpine 1300 S. Sur le circuit Paul Ricard, nous avons deux tracés possibles : le grand, d'un développement de 5 800 mètres, et le petit qui mesure 3 000 mètres. Commençons par le premier, en imaginant que nous passons

lancés sur la ligne de départ, devant les tribunes.

LE GRAND CIRCUIT

On arrive en 5^e à 170 kilomètres/heure sur les S de la Verrerie, très coulés. Il suffit de soulager un peu, et de soigner la trajectoire pour éviter de trop se freiner sur les pneus. On passe à 160, et on remonte à 180. La chicane se présente alors. Il faut couper et freiner à 100 mètres environ, rétrograder en 3^e : on passe à 100 kilomètres/heure, on remet un court instant la 4^e, puis on redescend en 3^e avec un petit coup de frein pour prendre le droite de l'Ecole à 80 kilomètres/heure : c'est le virage le plus lent du circuit.

On garde la 3^e pour le droite suivant, le Sainte Baume qui passe à 120 kilomètres/heure, puis on met la 4^e pour la courbe à gauche de retour sur la ligne droite, à 130 kilomètres/heure. Ici, la trajectoire est délicate, la voiture difficile à placer à cause du changement d'appui. On atteint la vitesse maxi aux 2/3 de la ligne droite à peu près, et l'on

aperçoit la rapide courbe des Signes. Il faut freiner légèrement vers 75 mètres, et entrer à 160 kilomètres/heure en 5^e. On arrive ainsi sur le difficile double droite de Beausset, qui va en se refermant. Sa première partie doit être prise en 4^e, à 145 kilomètres/heure, en rentrant tôt à la corde, puis en se laissant largement dériver vers la bordure extérieure de gauche que l'on atteint à 120 environ, à cause du freinage causé par les pneus. Si l'on est bien placé, la seconde partie sera négociée, toujours en 4^e, sans avoir à tourner le volant, car son rayon est constant.

La chicane suivante s'aborde en troisième, après avoir freiné. On se laissera bien dériver à la sortie du gauche pour pouvoir prendre l'« Épingle » qui suit d'un seul mouvement. Dès la sortie, quatrième et à fond en restant sur la droite de la piste. Avant le virage de la Tour, il faudra freiner, en courbe et fort, ce qui est assez délicat, et rétrograder en 3^e. On plongera tôt à la corde, tout en finissant le freinage. Ce virage passe à 115 kilo-

mètres/heure environ. A sa sortie, on a juste le temps de remettre la voiture en ligne pour freiner fort et prendre, en 3^e, le virage du Pont (85 km/h) qui vous ramène vers la ligne de départ. On aura ainsi obtenu un temps de 2'38".

LE PETIT CIRCUIT

Toujours lancé devant les tribunes, on monte à 135 kilomètres/heure. Bien à gauche, on freine fort et on met la troisième pour rentrer dans les S de Méjanes à 90 kilomètres/heure. Il ne faut pas élargir à la sortie du premier droite, car il faut tout de suite plonger dans le gauche, à la même vitesse. De même, il faut éviter d'élargir trop à la fin de celui-ci pour se trouver bien placé et pas trop à contre-pente à l'entrée du droite de retour vers la ligne droite, et s'attendre à corriger un inévitable sous-virage provoqué par l'allègement du train avant au passage sur le raccordement. C'est ensuite la partie de grand circuit que nous avons déjà décrite plus haut. Le temps ici, sera d'environ 1'42".

essai:

FORMULE FRANCE TECNO

de l'Écurie Tecno-Motul

par Jean-Pierre Beltoise

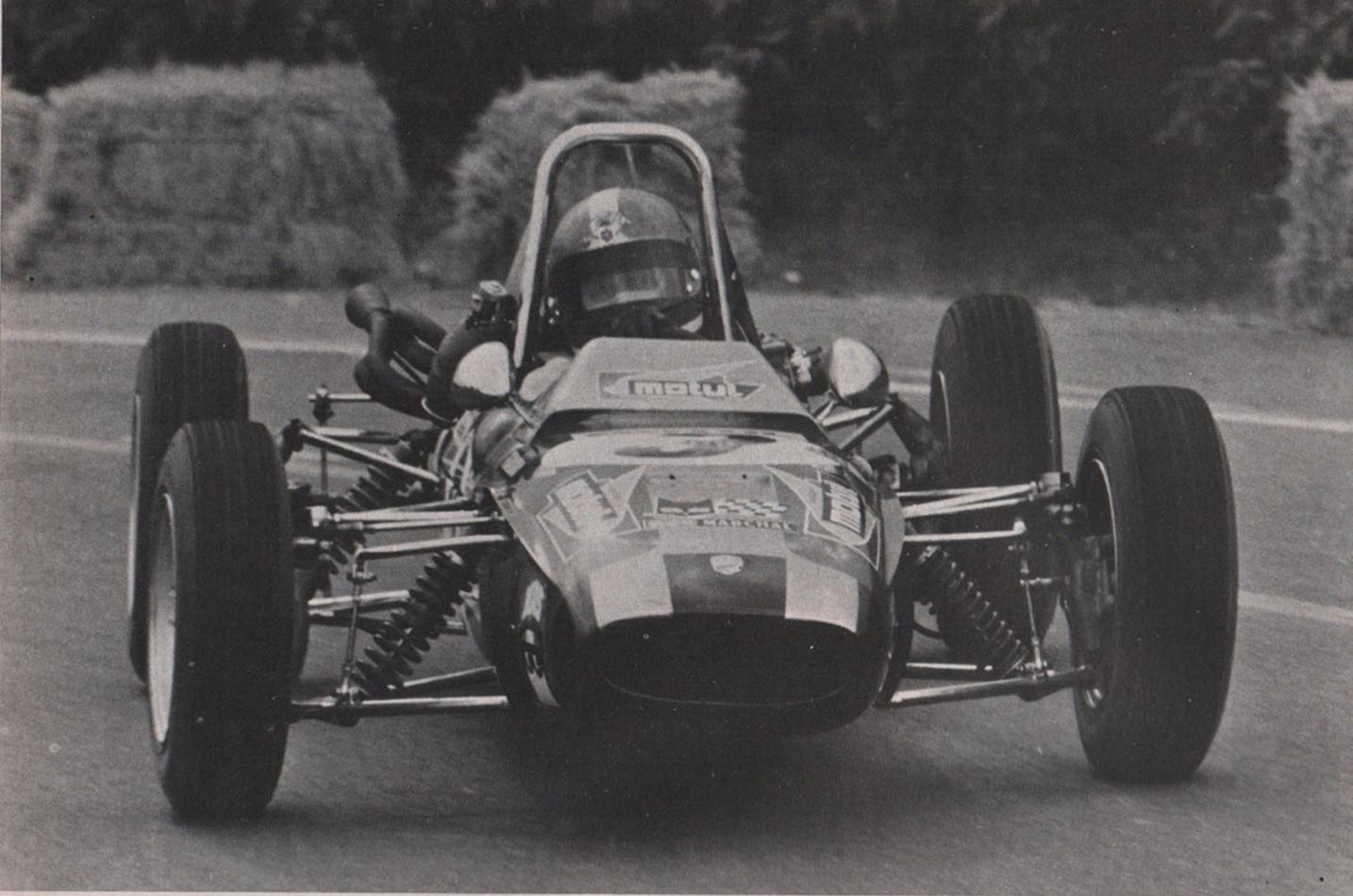
Tecno est le dernier venu des constructeurs établis de Formule Francé. La marque italienne, déjà célèbre par ses F3 — qui équipèrent les deux derniers champions de France Cevert et Mazet — et ses F2 a ouvert une succursale dans la région parisienne à la fin de 1969, et présenté une Formule Francé de conception et d'aspect extrêmement proches des F3 qui sortent de l'atelier de Bologne. Cette saison, bien conduites par d'excellents pilotes, les Tecno FF se sont tout de suite avérées les égales des meilleures, Roland Trolé et Christian Ethuin faisant trois fois triompher leurs couleurs. Jean-Pierre Beltoise, que tout ce qui touche à la FF passionne, et qui a conduit toutes les FF existantes, était impatient de piloter une Tecno. L'écurie Tecno-Motul, qui fait un effort en compétition très remarquable, a mis la sienne à sa disposition. Nous l'en remercions, et vous présentons « depuis le cockpit » les impressions de Jean-Pierre Beltoise. Auparavant, il a procédé à une petite rétrospective, histoire de remettre nos idées en place.

1960 : le sport automobile en France était vraiment au plus bas. Deux petits constructeurs faisaient de vaillants efforts certes, mais au bas de l'échelle, en protos de petite cylindrée. Amédée Gordini avait déjà abandonné la construction de monoplaces. Maurice Trintignant n'était pas loin de raccrocher. Presque seul, le magnifique Jo Schlesser représentait avec toute sa force et sa détermination le sport automobile français en circuit. Un événement en 1962 : la création d'un mensuel uniquement consacré à la compétition, Sport Auto.

1964-1965 : c'est le point de départ du renouveau de la course en France, avec Matra qui se lance dans la fabrication d'une monoplace F3, sous l'impulsion d'un président Marcel Chassagny, et d'un directeur général, Jean-Luc Lagardère, jeunes et dynamiques, et avec l'appui de Sylvain Floirat qu'on ne présente plus. Ils obtiennent rapidement les succès internationaux qui n'avaient pas souri à Jean Redélé, lequel avait lancé peu auparavant ses Alpine F2 et F3. Mais cette éclosion rapide et glorieuse de Matra va provoquer le développement du sport automobile français à une cadence réellement météorique. Désormais on pense jeune, et Jean Lucas crée, après Sport Auto, une autre revue dans la course pour les jeunes : Champion. C'est important, car elle va être le support de jeunes et des formules de promotion.

1968-1970 : le sport automobile français a décuplé ses forces en 10 ans. Deux événements très importants sont survenus entretemps. Un groupe de contestataires emmenés par un chef dynamique, Claude Bourillot, a repris en mains les rênes du sport auto. Une Fédération jeune et ambitieuse gère enfin le sport automobile. Et puis le nouveau grand pétrolier français Elf a décidé d'axer sa publicité sur la compétition, et de prouver ainsi la valeur de ses produits et de ses techniciens. Pour les jeunes, la Formule





France est la concrétisation de tous ces efforts passionnés, et l'avenir du sport automobile français. Elle a le soutien de la F.F.S.A., de Elf et de Michelin. C'est notre réservoir de nouveaux constructeurs et d'espoirs-pilotes.

LA TECNO F.F.

La Tecno est la dernière née des Formule France. Avant cela, et pour ne parler que des marques qui ont diffusé plusieurs exemplaires d'un même type, il y a eu principalement Grac, Pygmée, Alpine, Martini, la plus réussie sans aucun doute et Élina.

La Tecno F.F. est donc déjà la sixième « grande » marque de Formule France, après seulement deux ans de compétitions dans cette Formule. On se croirait en Angleterre...

Je vous rappellerai en quelques mots les principaux points du règlement de construction d'une Formule France. C'est une monoplace, construite assez simplement de façon à ce que le prix de vente soit au maximum de 21.000 francs. Les pneus doivent être d'un type commercialisé, le moteur et la boîte doivent provenir d'une R8 Gordini, avec peu de modifications autorisées.

Il est apparent que la Tecno F.F. est une adaptation proche de la Formule 3 de la marque au règlement Formule France. C'est à Michel Fabre, depuis de longues années spécialiste et champion de France de karting, que l'on doit sa naissance.

Le châssis de la Tecno est constitué par un treillis tubulaire assez simple, mais

largement dimensionné et qui a fait ses preuves. Les suspensions avant et arrière sont conventionnelles pour une voiture de course, c'est-à-dire à triangles superposés à l'avant, et triangle inférieur inversé, biellette supérieure et barres de poussée à l'arrière. Les combinés ressorts-amortisseurs sont classiques, de marque De Carbon, qui équipe quasiment toutes les Formule France. Les porte-moyeux avant et arrière, de même que la crémaillère de direction, sont en aluminium coulé.

En fait les particularités essentielles de la Tecno en général, Formule France en particulier, sont les suivantes :

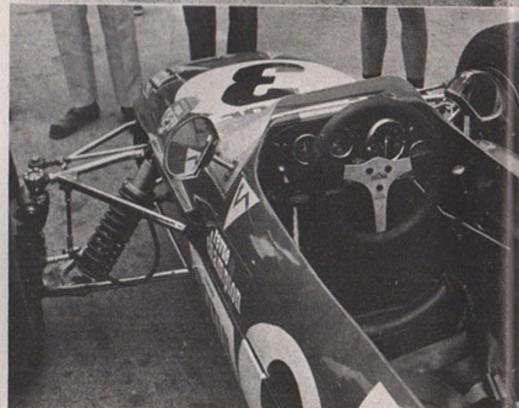
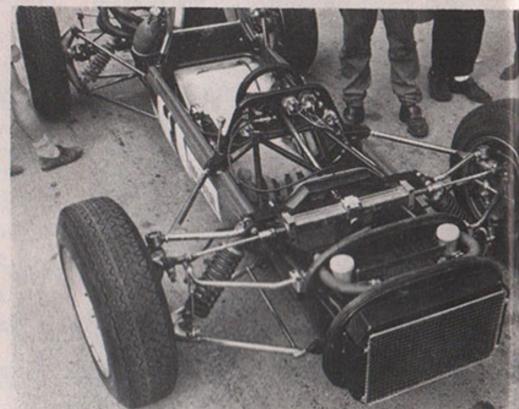
— un empattement très court : 2,07 m pour des voies larges : 1,41 m à l'avant, 1,36 m à l'arrière.

— un angle de chasse très important pour les roues avant : 9°

— une carrosserie extrêmement caractéristique, assez rectangulaire, d'apparence peu aérodynamique, ce qui est en fait un trompe l'œil.

Comme sur toutes les Formule France, le système de freinage est assuré par quatre freins à disques sur lesquels agissent des plaquettes de frein Ferodo DS 11 du même type que celles utilisées en Formule 1 ou en prototype. Il y a deux circuits indépendants de freinage, un sur l'avant et un autre sur l'arrière, et un système à vis permet de déplacer rapidement la charge que le pilote soumet à la pédale sur l'un ou l'autre de ces circuits. Ceci permet de régler « au quart de poil près » la répartition entre l'avant et l'arrière.

Les roues en tôle, élargies à 6,5 pouces, en provenance de la Simca 1500, sont équipées de Michelin XAS comme la totalité des Formules France.

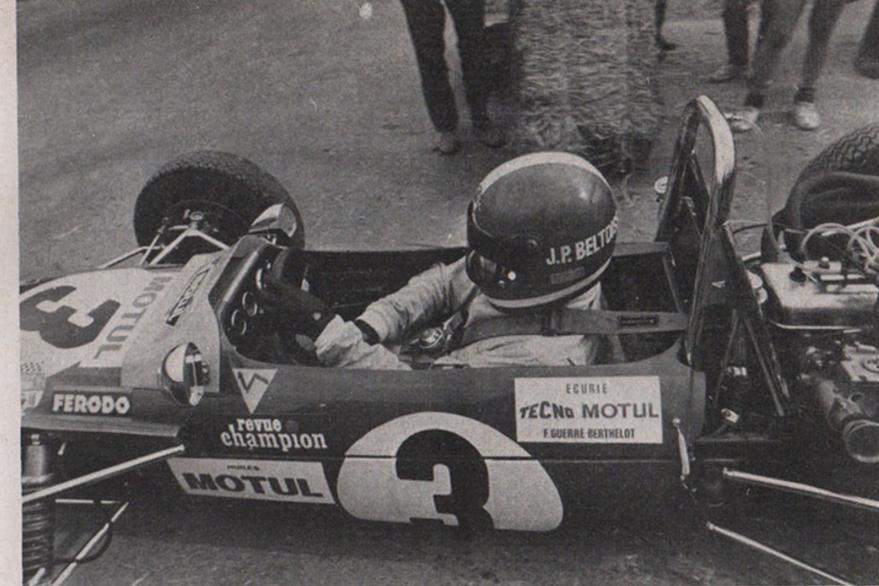
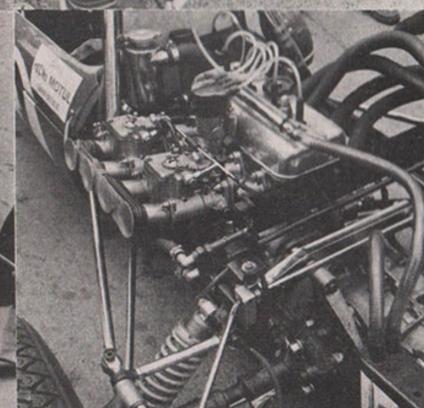
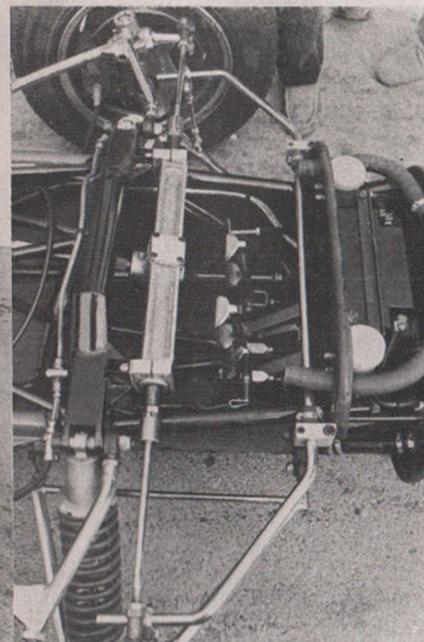


La Tecno F.F. essayée était celle confiée à François Guerré-Berthelot, un des dix meilleurs de la Formule France, par l'écurie Tecno-Motul. Le moteur est préparé par Marius Staïno de Marseille, qui est l'une des vedettes de la préparation des moteurs de F.F.

L'ESSAI

C'était en fait mon second essai de Tecno F.F., car j'avais déjà eu l'occasion de conduire la voiture de Patrick Duchamp sur le circuit du Mas du Clos, au cours d'une séance de mise au point des voitures de l'écurie Mille Miles.

L'essai se faisant à Paris, et Montlhéry... étant toujours ce qu'il est, c'est-à-dire peu accueillant, nous sommes allés sur le petit circuit de Thiverval qui est une sorte de mini-Nogaro. Bien que trop court et trop sinueux, il me paraît au moins aussi probant en F.F. sinon plus que les lignes droites du 3.3. de Montlhéry sans chicanes... A quand un circuit Paul Ricard dans la région Parisienne? 5.000 licenciés et dix fois plus de fanatiques sont-ils négligeables? Certes non, et le ministère des sports l'a bien compris, mais le projet tarde quand même à voir le jour...



AU VOLANT

Venons-en tout de suite à ce qui ne va pas dans la Tecno : la poste de pilotage. Si un pilote de Tecno se trouvait dans une Matra, il serait émerveillé par l'aisance et la douceur de conduite. Eh bien, ce serait en majeure partie à cause d'un poste de pilotage étudié pour la course... ce qui n'est pas le cas dans la Tecno F.F.

Le sac en plastique garni de mousse est peut-être agréable pour faire la sieste, mais en aucun cas pour servir de siège à une voiture de course. Le maintien latéral et longitudinal est inexistant. En outre, le volant est un peu petit et le levier de vitesses peu accessible. Par contre, les pédales sont bien disposées et au total, il est vrai que l'on arrive à se tirer d'affaire... Mais non sans mal, et seulement grâce au très bon équilibre général de la voiture et à sa direction très précise et bien démultipliée — deux tours de volant de butée à butée — De plus, les vitesses passent très correctement, ce qui n'est pas toujours facile à réaliser sur une F.F.

Dès les premiers tours de roues, on constate que la Tecno F.F. (à son poste de pilotage près) est une très belle petite voiture de course, d'initiation et de promotion, dotée d'une bonne tenue de route, d'un excellent freinage, et possédant une grande souplesse de conduite grâce à un moteur qui reprend à très bas régime avec beaucoup de vigueur.

Le reste n'est qu'une affaire de réglages... et de pilotage. Les deux sont intimement liés l'un à l'autre, et les principaux facteurs d'une victoire, au moteur près, s'arrêtent à cette indispensable association. Sur une F.F. qui roule à un peu plus de 200 kilomètres/heure en vitesse de pointe, et dont les accélérations, de l'ordre de 14,5" aux 400 mètres départ arrêté, sont surprenantes et ridiculisent la plupart des voitures de sport, les réglages sont d'une très grande importance.

Il faut donc disposer d'une conception de voitures saine, et la Tecno la possède manifestement. Puis, une fois que l'on a déterminé, à la suite du choix de la répar-

titution du poids sur l'avant et l'arrière, des épures de suspensions, de la position des centres de roulis, une valeur moyenne pour les combinés ressorts-amortisseurs, ce qui est plus une affaire de théorie et de calcul que de mise au point, on obtient celle-ci par l'intermédiaire des barres anti-roulis, des pressions aérodynamiques à exercer sur la carrosserie, et en cas de force majeure, on joue sur l'amortissement et sur la pression des pneus. Bien sûr, auparavant, la voiture aura été entre chaque course soigneusement vérifiée en ce qui concerne l'alignement des trains, la garde au sol et le carrossage des roues.

L'atout-maitre de la Tecno F.F. tient justement dans une grande facilité de réglages et de mise au point, l'accès étant aisé et le réglage des barres anti-roulis, rapide. C'est pourquoi elle s'est d'emblée avérée du niveau des meilleures, comme ce fut auparavant le cas en Formule 3.

En matière de course automobile, il n'y a pas de secret : la bonne recette, c'est une réalisation soignée, sans solutions trop aventureuses, afin d'obtenir au plus vite la mise au point la mieux adaptée à chaque circuit. Surtout en F.F. où, ne l'oubliez pas, il y a rarement plus d'une heure d'essais par course !

CONCLUSION

Avec la Tecno F.F. en particulier, et la Formule France en général, les jeunes ont un merveilleux terrain de promotion et d'expérimentation. La seule chose que l'on puisse souhaiter, c'est qu'en devenant Formule Renault (en effet la F.F.S.A. a annoncé que la F.F. serait débaptisée et deviendra Formule Renault à partir de 1971, avec un règlement équivalent) à partir de l'an prochain, les moteurs deviennent encore plus puissants — afin d'atténuer les inévitables écarts relatifs de puissance — plus robustes et stables au fur et à mesure de leur utilisation, moins chers à l'achat, beaucoup moins à l'entretien, et surtout se tiennent dans une fouchette de puissance encore plus serrée qu'actuellement. Il y a une solution à trouver. C'est mon souhait le plus cher. ●

1 mois dans

par
**José
Rosinski**

la course

Pour le Championnat du monde des conducteurs, le mois de juillet aura marqué un tournant décisif : deux Grands Prix disputés, deux victoires pour Jochen Rindt et sa Lotus 72, le pilote autrichien a peut-être pris un avantage décisif sur ses rivaux alors que la mi-saison a été dépassée.

Sept grandes épreuves sur treize ont en effet été disputées, et Rindt en a remporté quatre, cependant que Brabham, Stewart et Rodriguez devaient se contenter d'une victoire chacun.

A se contenter d'examiner ces seuls chiffres, l'issue du championnat paraît ne pas devoir faire de doute.

Pourtant, si l'on a assisté au déroulement des Grands Prix, et notamment des deux derniers, tout ne paraît pas encore joué.

Il reste à Jack Brabham, en effet, une petite chance de coiffer Rindt sur le poteau.

Et, d'ici à la fin de la saison, Jean-Pierre Beltoise ou Jacky Ickx pourraient bien faire triompher les couleurs de Matra Simca

ou de Ferrari, qui ne furent privées d'une victoire quasi-certaine

en Auvergne, que par des incidents mettant davantage en cause la malchance que leur valeur et celle de leurs voitures.

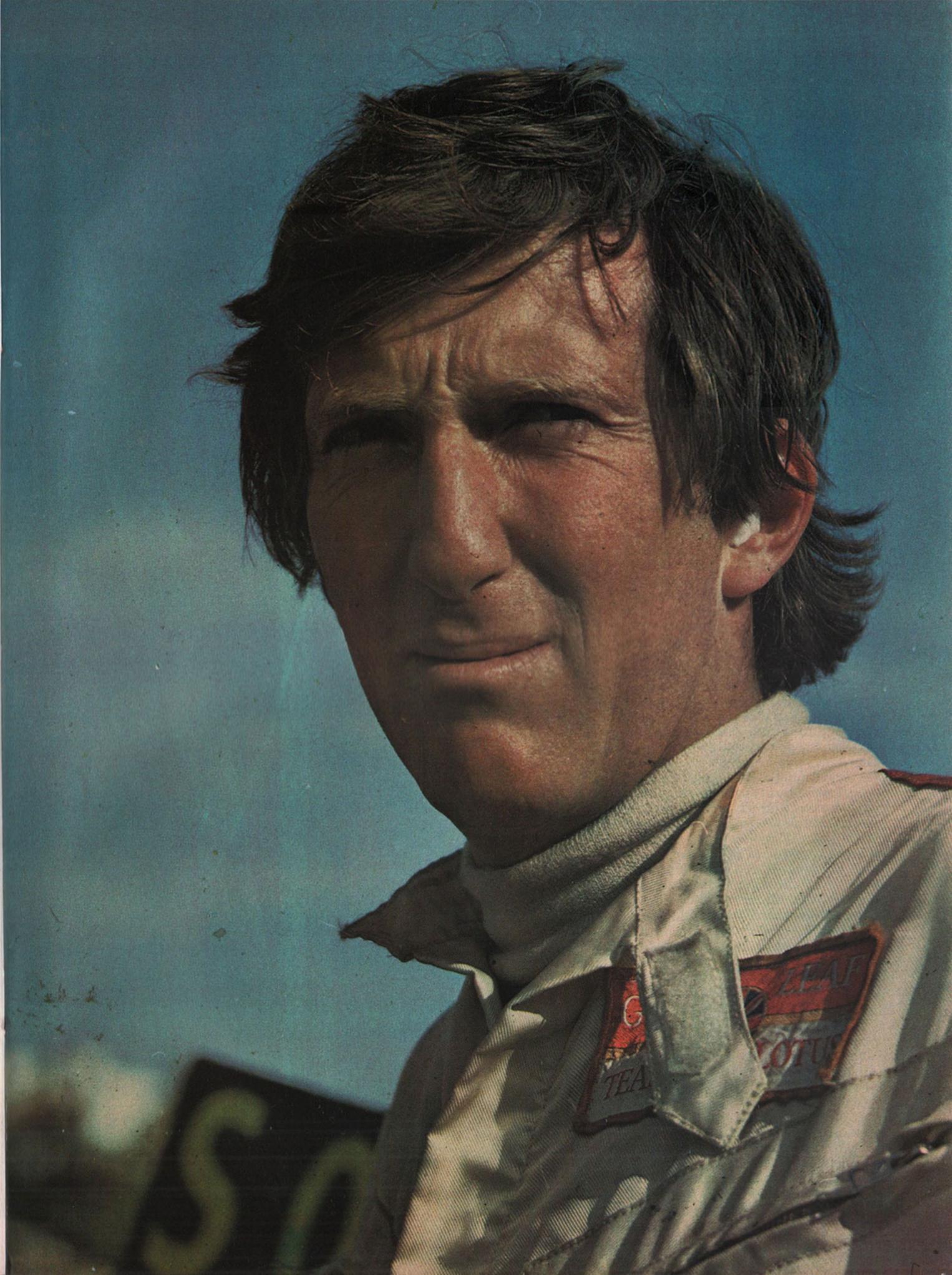
Grand Prix de France : Les 12 cylindres en vedette

Comme en 1969, le Grand Prix de France s'est disputé sur le somptueux circuit de montagne de Charade, et comme en 1969, Jean-Pierre Beltoise y a signé un superbe exploit. Mais alors que l'année dernière, il s'était battu pour la seconde place, à distance d'un intouchable Stewart, cette fois l'enjeu était bel et bien la victoire. Chose curieuse dans ces deux occasions, son adversaire fut le même, Jacky Ickx. Cependant, si Jean-Pierre conduisait comme en 69 une Matra, Jacky était cette fois au volant d'une Ferrari, et non plus de sa Brabham de 69. De cette observation, on peut déduire deux choses intéressantes : d'abord que les deux hommes sont probablement les meilleurs spécialistes — avec Stewart — de ce circuit exigeant et assez particulier. Ensuite que les 12 cylindres ont désormais atteint une maturité suffisante pour prendre le meilleur sur les V8 Ford-Cosworth quel que soit le profil de la piste. C'est nouveau, parce que la victoire de la BRM V12 de Rodriguez à Spa avait été considérée comme dû en grande partie au fait que l'ultra-rapide circuit de Francorchamps favorisait un moteur pointu, les qualités de souplesse et de couple à relativement bas régime du V8 n'y étant d'aucune utilité.

En revanche, à Clermont, ce raisonnement perdait toute valeur. Le circuit d'Auvergne est l'opposé de la piste ardennaise, extrêmement sinueux, présentant tous les types de courbes et de virages. Et ne peut s'y montrer à l'aise qu'une voiture vraiment complète. Or,

à l'issue des essais, c'était Ickx qui avait obtenu le meilleur temps devant Beltoise, les deux hommes battant pour la première fois le « mur » des 3 minutes au tour et reléguant Stewart en seconde ligne ! Les supporters des deux pilotes d'une part, mais surtout les tenants du douze cylindres ne pouvaient souhaiter démonstration plus convaincante. Après beaucoup d'avatars et davantage encore de discussions, les chiffres à leur tour leur donnaient raison. Cosworth lui-même, semble-t-il, partagerait ce point de vue et mettrait actuellement la dernière main au dessin d'un 12 cylindres dont on peut penser, si l'on se fie aux précédents écrits de Keith Duckworth lui-même, qu'il serait plutôt un 12 à plat comme le Ferrari qu'un V12 comme le Matra ou le BRM...

Aux essais de Clermont, on voyait aussi apparaître une nouvelle gomme Goodyear, la G24, destinée à faire oublier le désastre de Zandvoort. Les impressions des pilotes, et surtout les chronos, indiquèrent que l'objectif avait été atteint, seul Hulme se montrant sceptique et préférant — comme quinze jours plus tard à Brands Hatch d'ailleurs — courir avec les anciens G 20. Lors de la première séance, on notait l'absence des Ferrari, dont le camion était tombé en panne, la remarquable aisance de François Cevert auteur du sixième temps à la satisfaction évidente, mais un peu inquiète de Ken Tyrrell, le manque de mise au point des BRM et la sortie de route, sans graves conséquences pour sa voiture apparemment, de Pescarolo. Quant à Brabham, qui découvrait le circuit — c'est étonnant, mais il n'avait jamais couru à Charade jusqu'ici, ayant déclaré forfait en 1965 lors du premier Grand Prix de F1 organisé à Charade à cause d'un désaccord



A Charade, Jacky Ickx devant J. P. Beltoise : à force de frôler la victoire...

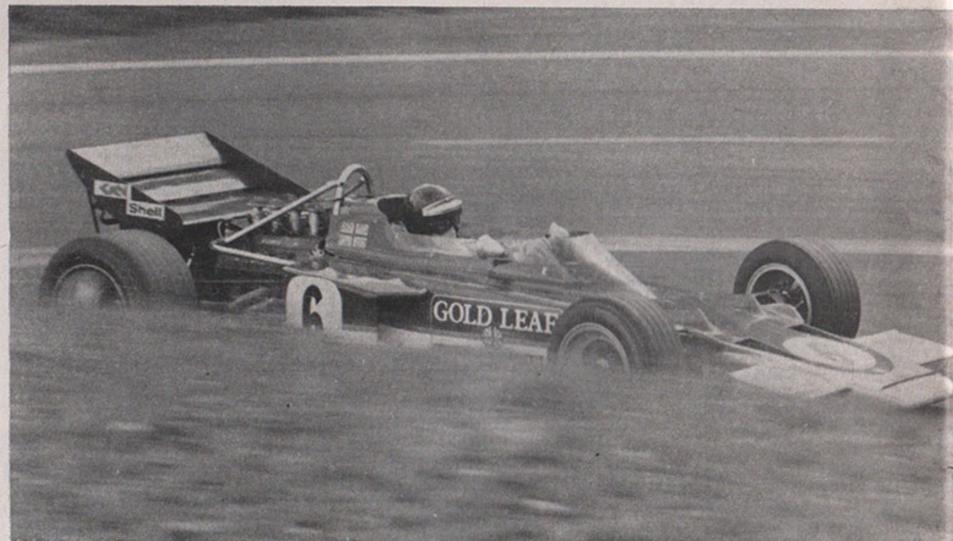
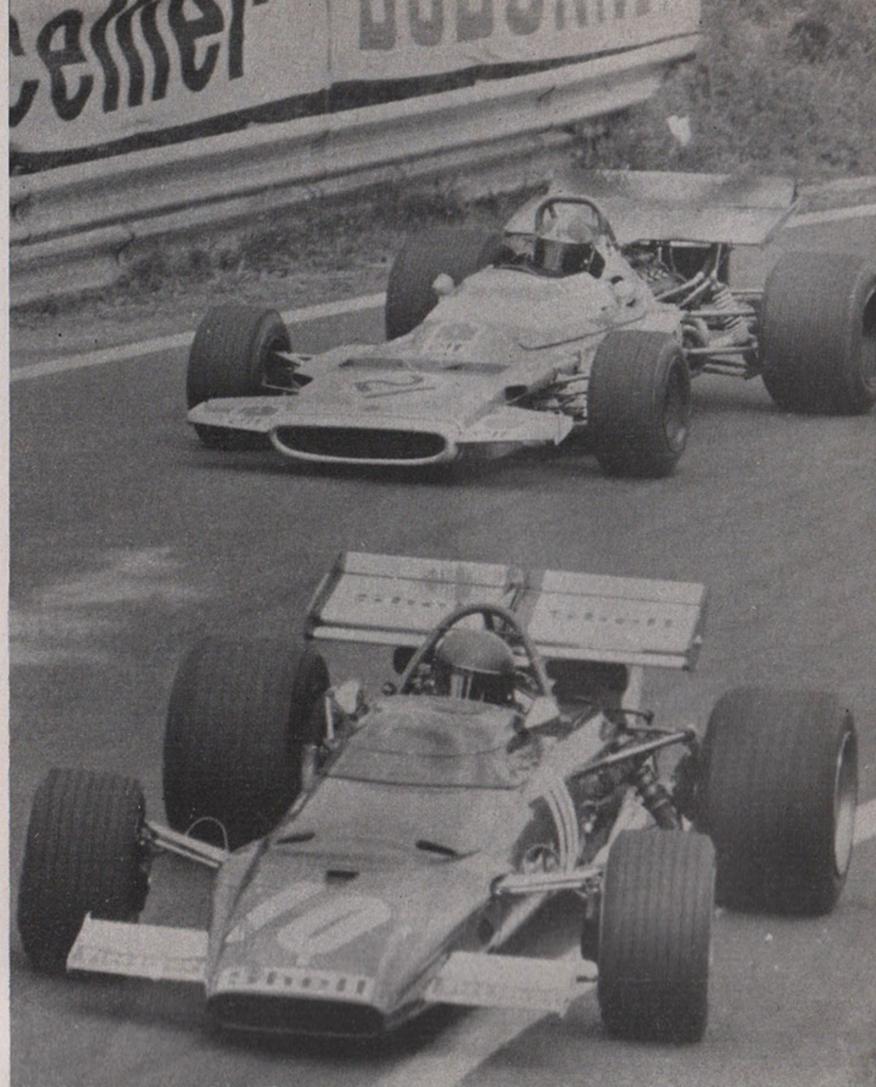
financier, et l'an dernier du fait de sa blessure à la cheville — il disait « qu'à mon âge, que voulez-vous, on met plus longtemps à apprendre ». Denis Hulme, lui, faisait sa rentrée après avoir manqué Zandvoort, et comme d'habitude en Auvergne, il se montrait rapidement à l'aise.

Le lendemain, Ickx et Giunti étaient en piste, et le premier, malgré le handicap d'une séance d'essais manquée, allait réussir tout en fin de journée le meilleur temps après que Beltoise eût été le premier à descendre en-dessous des 3 minutes au tour. Depuis Zandvoort, la Ferrari apparaissait en nets progrès de tenue de route. Effectivement, la suspension était considérablement assouplie, avec des tarages d'amortisseurs très différents notamment. Cependant, à l'issue des essais, le moteur de la Ferrari fonctionnait irrégulièrement, et les techniciens crurent déceler une soupape tordue. Il fut donc décidé que Jacky courrait avec la voiture de réserve.

Or, le moteur de celle-ci allait, lui, casser une soupape pendant l'ultime séance d'entraînement, juste avant le départ de la course. En toute hâte, les mécaniciens montèrent sur la voiture des essais les pneus et les plaquettes de freins équipant celle qui devait courir, et c'est ainsi qu'Ickx prit le départ.

Donné par Jean Lucas, celui-ci fut parfait. Ickx se porta tout de suite au commandement, comme à Zandvoort — décidément, Jacky devient un excellent spécialiste dans cette phase, qui était au contraire son point faible l'an dernier — mais cette fois suivi de Beltoise et Stewart, et non de Rindt qui était aussi précédé par Chris Amon. Ils réapparaissaient dans cet ordre à l'issue du premier tour, les trois premiers s'étant légèrement détachés d'Amon, lui-même isolé avec quelques longueurs d'avance sur un trio Rindt-Pescarolo-Rodriguez. Suivait un second trio Brabham-Hulme-Peterson, puis un quartette composé de Giunti, Cevert, Stommelen et Siffert, tandis qu'Oliver, Gurney, Miles, Hill et enfin Eaton fermaient la marche, Adamich passant lui très retardé, son moteur chauffant déjà.

Dès le troisième des trente huit tours, Stewart allait devoir lâcher prise et laisser s'expliquer seuls Ickx et Beltoise. Il commençait à éprouver des ennuis d'allumage qui allèrent le forcer à s'arrêter au 6^e tour pour faire changer sa « boîte noire ». De son côté, Rindt lâchait Pescarolo et Rodriguez en difficulté de boîte, et recollait aux roues d'Amon qu'il passait au 7^e tour. A ce moment, ces deux hommes avaient 10 secondes de retard sur Ickx et Beltoise, et cet écart n'allait cesser de s'accroître. Il atteignait 15" au quatorzième tour



Rindt à Charade : économe, et chanceux

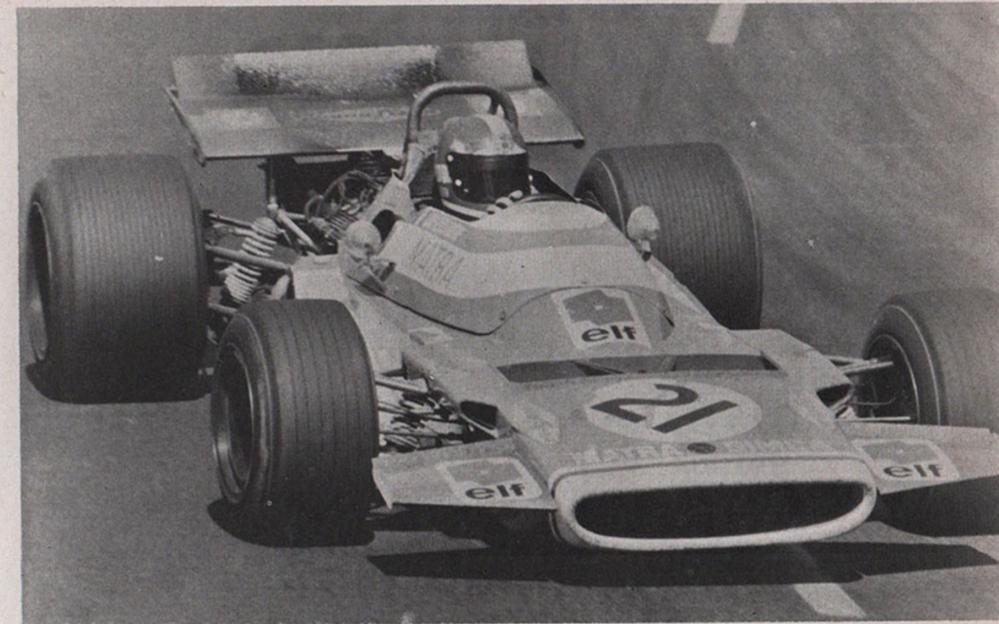
quand la Ferrari commençait à rata-touiller. Un tour plus tard Jean-Pierre prenait la tête, ayant toutefois perdu 3 secondes de son avantage derrière la Ferrari dont la soupape endommagée, pensait-on, avait sans doute cédé. En fait, on allait s'apercevoir au démontage à Maranello que la distribution et le

moteur entier étaient en parfait état. Après enquête minutieuse sur la voiture, la raison — particulièrement stupide! — de la panne d'Ickx fut trouvée dans le mécanisme du coupe-batterie extérieur, où un petit ressort s'était cassé... Du coup, l'alimentation en courant était devenue irrégulière, et c'est ainsi que

s'envole une possible victoire...

Cette victoire, elle semblait maintenant confortablement installée dans les mains de Jean-Pierre Beltoise, qui maintenait Rindt et Amon à plus de 15", Brabham et Hulme à plus de 30", Pescarolo à 45". Celui-ci avait résisté quinze tours à la pression conjuguée et véhémente de Brabham et Hulme, et s'il avait dû céder, c'est que sa voiture sous-virait terriblement. Après la course, le contrôle de sa coque allait révéler que celle-ci avait souffert dans l'accident des essais.

Mais revenons en tête, pour suivre Beltoise en route vers son premier succès en Grand Prix. Au 21^e tour, son avance est de 16" sur Rindt, 20" sur Amon. Il caracole vraiment en tête, la Matra tourne à merveille. Le bruit strident de ses échappements se répercutant entre les collines annonce de loin à chaque passage, sans qu'on puisse se tromper, son arrivée vers les stands. Au 22^e tour, l'écart s'est un peu rétréci, 14 secondes et demie... Ce n'est rien, pense-t-on, un doublage difficile peut-être. Mais au tour suivant, Rindt n'est plus qu'à 11", Amon ayant lui aussi réduit son retard à 16". Pourtant, le moulin de la Matra chante toujours aussi clairement, les vitesses paraissent s'enclencher sans difficultés, mais les trajectoires de Jean-Pierre semblent moins tendues, quelque chose cloche... Un tour encore, la Matra bleue apparaît la première mais cette fois la Lotus rouge l'a en vue, à 5 secondes et demie. Et soudain, on comprend : le pneu arrière gauche est un peu dégonflé, la voiture louvoie au freinage, se met en travers à

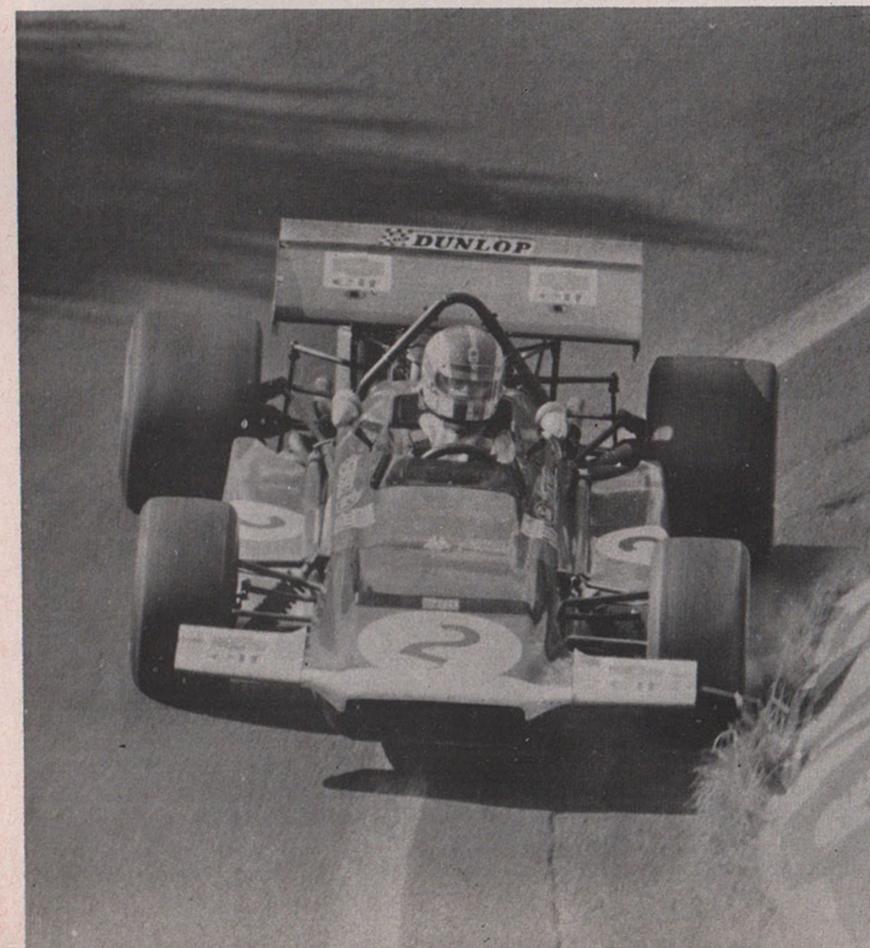


Beltoise à Clermont : galvanisé et malchanceux

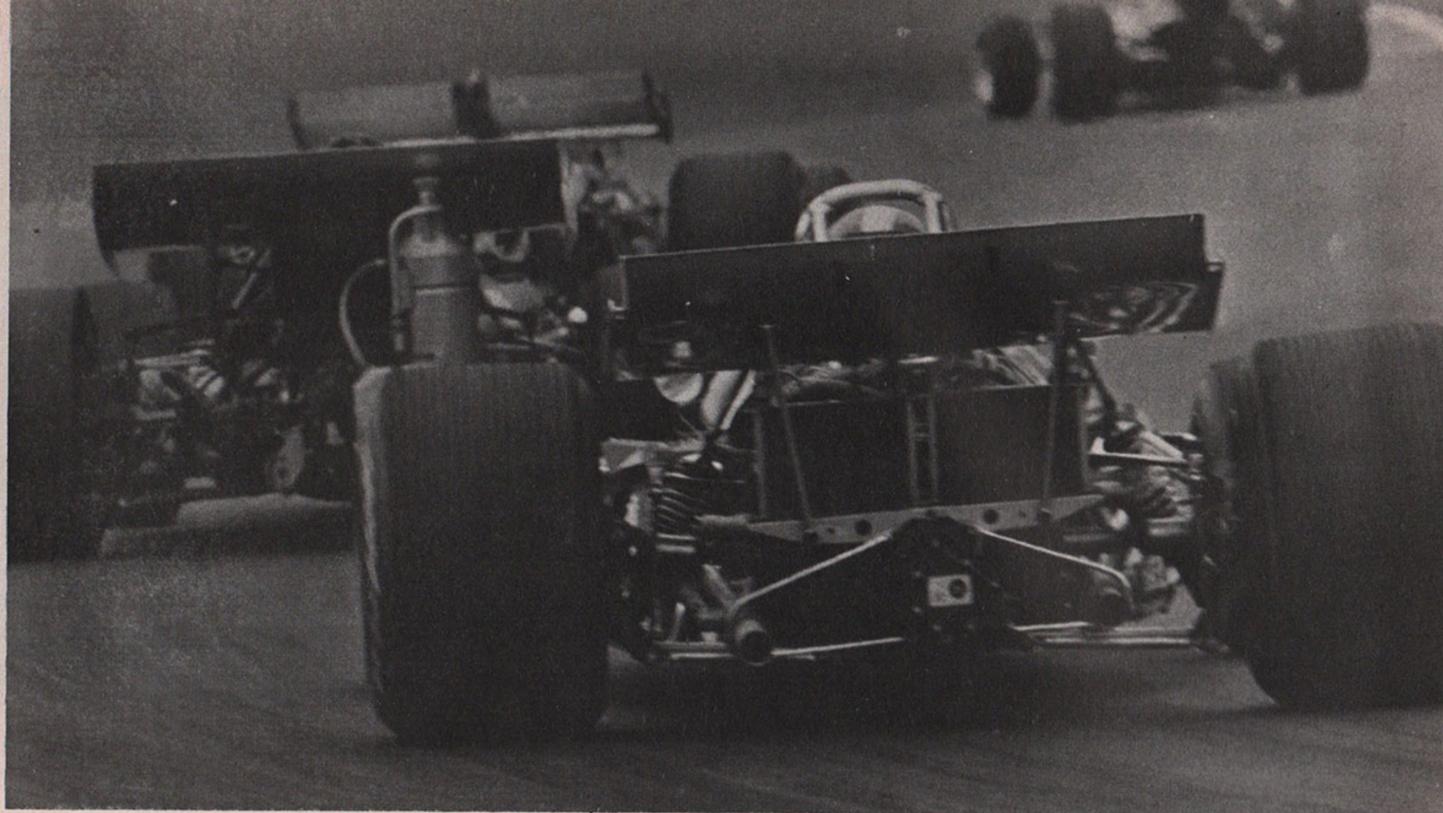
l'accélération... Jean-Pierre sent bien que le contrôle de la voiture est de plus en plus difficile, mais il ne comprend pas encore pourquoi. Il lutte désespérément, mais ne peut empêcher Rindt, puis Amon de fondre sur lui et de le passer en trombe, dans le 25^e tour : le rêve s'effondre, pour une stupide crevaison. Trois tours plus tard, Jean-Pierre s'arrêtera, changera de roue, repartira en dixième position... Mais il devra s'ar-

rêter à nouveau, et ne repartira plus cette fois, lorsque son circuit d'alimentation d'essence se mettra à désarmorcer. Donc, en tout état de cause, la Matra n'aurait pas enlevé cette épreuve. Mais, pour la première fois, la MS 120 et Jean-Pierre ont occupé le commandement d'un Grand Prix, fait figure de probables vainqueurs, sans avoir bénéficié pour cela d'un autre abandon que celui de Jacky Ickx qui n'avait de toutes façons pas pu les lâcher. C'est un bilan plus qu'encourageant.

Les treize derniers tours n'allaient plus apporter de modifications importantes au classement. Rindt allait conserver son court avantage sur Amon, qui terminait avec des pneus extrêmement usés. Brabham et Hulme allaient poursuivre jusqu'au bout une terrible bagarre au cours de laquelle Jack, « l'apprenti de Clermont », allait signer le nouveau record du tour en 3'00"75. Il parviendra à conserver sa troisième place après avoir subi une redoutable attaque de Denny qui réduisit en deux tours (35 et 36^e) un retard de 11" et revint dans ses roues, mais ne put mieux faire, car le vieux Jack eut un magnifique sursaut et se défoula pendant les deux derniers tours, parcourus plus vite que Rindt d'ailleurs! Épuisé mais toujours humoriste, Jack confiait après l'arrivée « que ce genre d'effort, vraiment, n'était plus de son âge »... Tu parles!



Cevert en F1 : il n'a pas manqué une seule qualification depuis ses débuts à Zandvoort.



Regardez-bien, ils sont trois à la poursuite d'Hulme, durant le GP d'Angleterre : dans l'ordre Regazzoni, Stewart et Beltoise

Grand Prix d'Angleterre : Pour une poignée de yards...

Il allait apporter la preuve du contraire quinze jours plus tard à Brands Hatch où grâce à Rindt et à lui, nous eûmes droit au suspense le plus haletant et, si l'on peut dire, le mieux conduit de la saison !

Le Royal Automobile Club avait annoncé qu'il n'y aurait pas de qualifications, tous les pilotes admis aux essais étant automatiquement autorisés à prendre le départ. Décision à laquelle on applaudissait des deux mains, mais qui coûtait aux organisateurs un peu plus de trente cinq millions d'anciens francs... Quoiqu'il en soit, il y eut quelques forfaits, dont ceux de Moser (Bellasi) qui n'avait pu se qualifier à Clermont, de Soler Roig remplacé par l'espoir brésilien Emerson Fittipaldi (Lotus 49 C) et de Gethin (Mc Laren). En outre, Stommelen endommagea irrémédiablement la coque de sa Brabham BT 33 au cours des essais, en sortant à Clearways. Brian Redman, remplaçant le regretté Piers Courage au volant de la de Tomaso, ne pouvait prendre le départ à cause de demi-arbres de transmission défectueux. Quant à de Adamich, il était empêché d'aligner sa Mc Laren-Alfa lorsqu'une fuite d'essence se déclarait au dernier moment dans un réservoir.

Sur le plan technique, l'attention se portait sur une toute nouvelle F1, la Surtees, que l'on voyait rouler pour la première fois. C'est une voiture assez

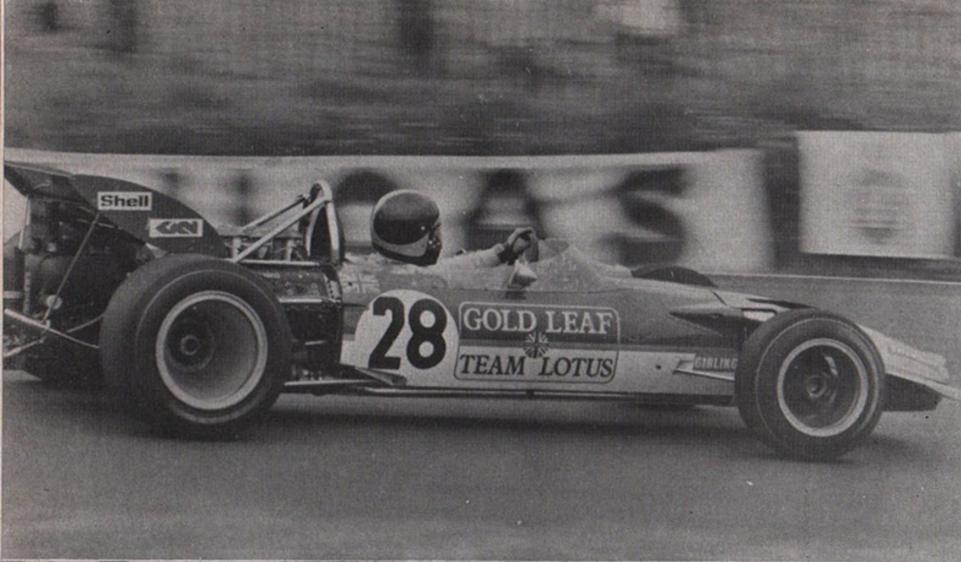
conventionnelle constituée par une coque en alliage léger se terminant à l'arrière du cockpit et utilisant le V8 Ford comme membre de chassis sur lequel s'attache la suspension arrière, constituée par un bras supérieur, deux bras inférieurs non parallèles, renforcés par un tube en diagonale, et une seule jambe de poussée par côté, qui vient s'attacher non pas sur la coque comme il est d'usage, mais sur le cache arbre à cames du moteur. Les demi-arbres de transmission sont à coulisses, et les freins sont installés du côté différentiel. A l'avant on trouve la classique disposition triangle supérieur caréné — ressorts in-board — triangle inférieur à base large. Le radiateur est en position quasi-horizontale, ce qui permet un nez extrêmement effilé, et l'ensemble donne d'ailleurs une impression de finesse remarquable, malgré les formes à pans coupés de la coque. Sur les autres voitures, on ne notait que des modifications de détail, la plus importante affectant la Brabham où les freins arrière avaient été reportés à l'intérieur, côté différentiel, afin de diminuer le poids non-suspendu. Les March officielles, et celle de Peterson, inauguraient une nouvelle géométrie de suspension arrière, avec les points d'attache des triangles inférieurs aux porte-moyeux abaissés. Mal réalisée, cette modification allait contraindre à l'abandon Siffert et Andretti qui faisait sa rentrée, alors qu'Amon avait décidé après les essais de revenir à la disposition initiale.

Au cours de la première séance d'essais, Rindt allait signer le meilleur temps avec un impressionnant 1'24''8 inférieur d'une

pleine seconde au record fixé en Mars lors de la course des Champions par Brabham ! C'était prodigieux, et Jochen prenait ainsi rang de favori n° 1. Cependant, tandis que ses adversaires faisaient de leur mieux pour approcher ce temps, et que Brabham allait même parvenir à l'égaliser, l'autrichien ne parvenait plus à le refaire, et se plaignait que sa Lotus 72 ne tenait plus la route... On vérifiait tout, on changeait les amortisseurs sans pour autant parvenir à détecter avec certitude la véritable raison de ce comportement capricieux. En fin d'essais Ickx débordait Oliver pour la troisième place sur la première ligne. Stewart, lui, était à l'ouvrage, les March étaient nettement surclassées sur cette piste au revêtement irrégulier qui mettait en relief leur principal défaut, l'excès de poids non suspendu, et il était relégué en troisième ligne, précédé aussi par Hulme, Regazzoni très brillant au volant de la seconde Ferrari, et même Miles conduisant la deuxième Lotus 72. Dans le clan Matra, ce n'était pas la gloire non plus : Jean-Pierre Beltoise soignait une mauvaise grippe, Pescarolo — qui conduisait l'ancienne coque de Beltoise redressée après l'accident survenu ici même aux essais de la course des Champions — faisait changer son moteur qui émettait un bruit inquiétant... Ils obtenaient respectivement le 10^e et le 12^e temps avec 1'26''5 et 1'26''7. Ex-æquo avec Peterson, François Cevert (1'26''8) se retrouvait à moins d'une seconde de son chef de file Stewart (1'26''), ce qui était mieux qu'honorable. Les deux jeunes étaient cependant devancés par une

BRAKE LINERS





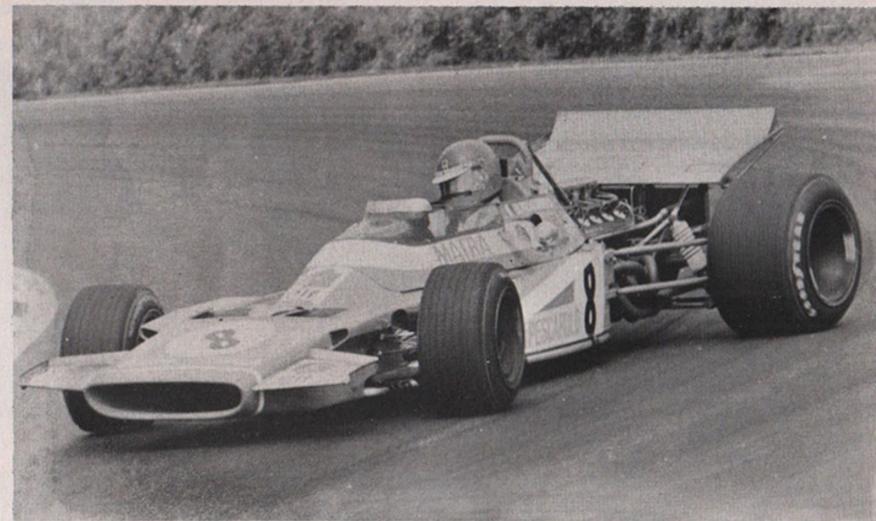
de son différentiel autobloquant : sept petits tours de rêve, et puis cassa... Au même moment, Rindt attaquait Brabham au freinage de Paddock Bend, Jack résistait tout le long du virage, mais devait laisser passer l'autrichien. Dans cet ordre, jamais séparé par plus d'une seconde, ce duo allait circuler jusqu'au 70^e des 80 tours du Grand Prix. A mi-course, seuls Oliver (qui allait casser son moteur) Hulme, Regazzoni, Stewart (plus tard victime d'une crevaison et d'un début d'incendie au stand) Hill et Surtees n'étaient pas doublés ! Brabham, qui se souvenait sans doute de Monaco, ne paraissait pas outre-mesure pressé d'attaquer Rindt, mais semblait plus à son aise que le leader que l'on voyait commettre quelques fautes. Et puis, au 70^e tour, l'occasion se présentait : Jack passait et lâchait tout de suite Jochen qui éprouvait à l'évidence des difficultés à tenir sa voiture. En cinq tours, l'avantage de Brabham se montait à dix secondes, la course paraissait jouée, mais pour le malheureux Jack cette saison, les derniers tours sont décidément douloureux : comme sur ce même circuit à la course des Champions en mars, quand son allumage avait cédé, comme à Monaco lorsqu'il sortit au Gazomètre, la victoire allait lui échapper in-extremis ! Soudain, alors qu'il ne restait pas un kilomètre à parcourir, il tombait en panne d'essence... Il continuait sur sa lancée, moteur coupé, mais Rindt avait le temps de le passer et remportait de la façon la plus heureuse qui soit sa quatrième victoire de la saison, le pauvre Jack terminant tout de même second devant Hulme et Regazzoni dans cet ordre, qui s'étaient livrés une superbe bagarre.

Les « debs » de Brands Hatch : Emerson Fittipaldi...

... et la Surtees TS7 : simple, fonctionnelle, efficace

autre March, celle conduite par Andretti (1'26"2) mais ils précédaient Amon (1'27") et Siffert (1'28").

La course démarra en fanfare, par un engagement instantané d'une violence inouïe : Brabham, du milieu de la première ligne, prenait le meilleur départ, et fermant la porte à Rindt placé à l'intérieur, entraînait le premier dans Paddock Bend. Mais au freinage pour l'épingle de Druids, Jacky Ickx débordait ses deux rivaux par l'intérieur, à moitié sur l'herbe, et s'emparait du commandement avec une impressionnante autorité. Il allait prendre tout de suite une petite avance, de l'ordre de deux secondes, sur Brabham et Rindt, à distance desquels venaient Oliver isolé, puis Hulme, puis comme soudés Regazzoni, Stewart et Beltoise, puis Miles, Andretti, Pescarolo séparés par quelques longueurs. Malheureusement, la caracolante chevauchée de la Ferrari de tête allait être très vite interrompue par la défaillance

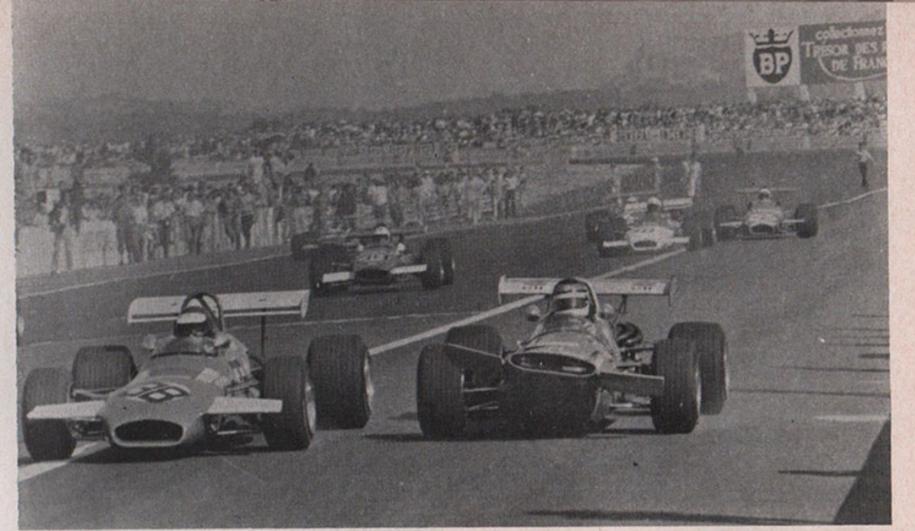


A B'Hatch, Pescarolo conduisait l'ancienne coque de JPB : celle-là ne sous-vire pas, comme le prouve ce document !

Comme Stewart et Peterson, Beltoise et Pescarolo avaient crevé. Jean-Pierre n'était reparti que pour quelques tours avec une nouvelle roue mal centrée, puis avait abandonné. Pesca, lui, attaquait

trop fort le difficile virage en dévers de Clearways et, comme Jean-Pierre en mars, il sortait : la même coque était à nouveau endommagée, exactement au même endroit ! Ce virage devrait être

débaptisé et prendre le nom de Matra MS 120-01... Quant à la première sortie de la Surtees, elle peut être jugée satisfaisante. Dix-neuvième aux essais, avec 1'27"7, John suivit d'abord un peloton composé de Hill, Peterson, Gurney, Siffert, Amon et Cevert, qu'il passa tous les uns après les autres et, avant d'abandonner pour des ennuis de moteur, il s'était mis à marcher très vite, résistant pendant une dizaine de tours au duo des leaders sur le point de le doubler. Il s'attribuait du reste le sixième meilleur temps réalisé en course. Mais la ligne d'arrivée franchie, ce Grand Prix n'était pas terminé pour autant. Commençaient alors un épisode interminable dans l'aire de vérification des voitures opposant les commissaires du Royal Automobile Club et Colin Chapman au sujet de la hauteur de l'aileron équipant la voiture de Rindt. On sait que cette hauteur ne doit pas dépasser 80 centimètres, dimension prise depuis le point suspendu le plus bas de la voiture. Apparemment, quelqu'un s'était assis sur ledit aileron pendant que la Lotus chargée sur un plateau tiré par un tracteur, effectuait son tour d'honneur. Les commissaires demandèrent qu'il soit redressé et leurs premières mesures laissèrent croire que Lotus n'avait pas respecté le règlement : sa disqualification était — trop tôt — annoncée. Puis, d'autres mesures en contre-mesures, la hauteur de l'aileron (79,8 centimètres) était reconnue conforme, et le classement qui avait été suspendu était officiellement confirmé : c'eût en tout cas été la première fois, dans le cas contraire, que le vainqueur d'un Grand Prix de F1 aurait été disqualifié ! Ainsi tout rentrerait dans l'ordre, et Rindt s'envolait au



Le départ râté du Castellet : Dal Bo perd son capot

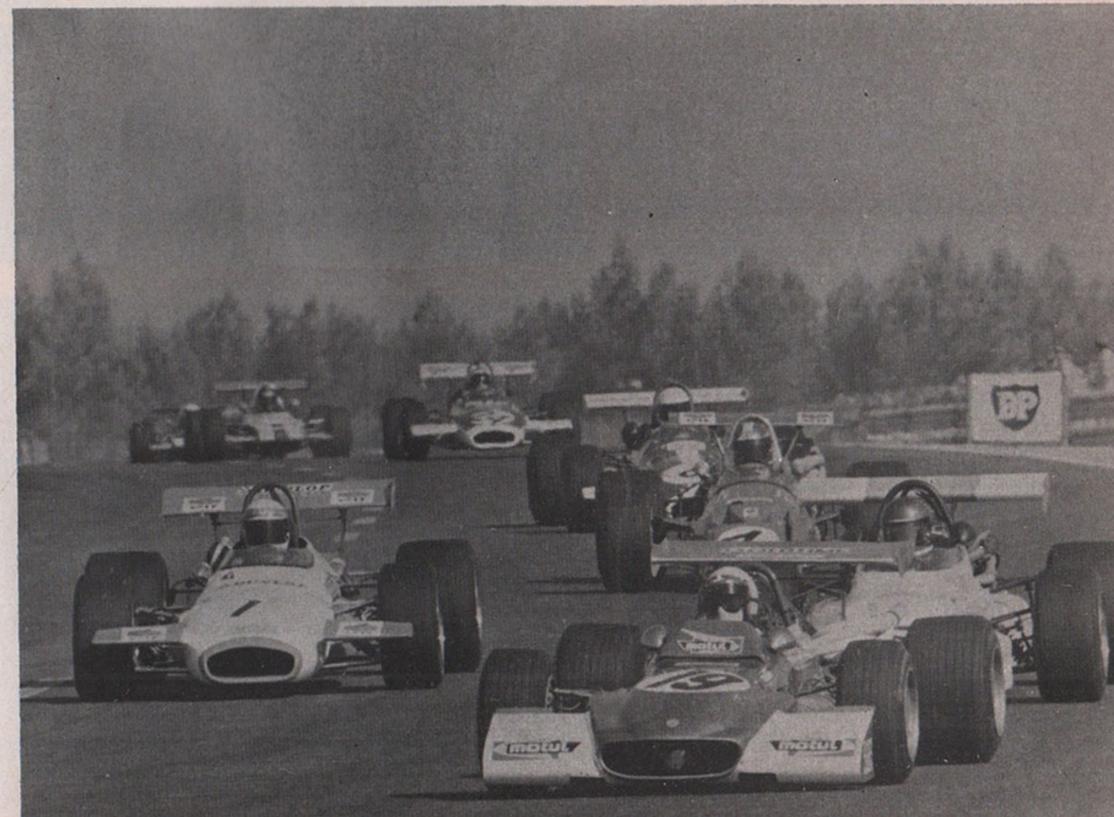
Championnat, dont la route semble désormais coupée à tous ses rivaux excepté Jack Brabham.

Circuit Paul Ricard : A Regazzoni la 3^e manche des Trophées de France F2

Le 26 juillet, c'étaient les grands débuts du nouveau circuit Paul Ricard, que nous vous présentons par ailleurs en détail, sur le plan international. Les organisateurs avaient réuni un superbe plateau de plus de trente F2, dont Rindt, Graham Hill, Fittipaldi (Lotus), Stewart, Mazet, Schenken, Pescarolo, Bell, de Adamich (Brabham) Ickx et Siffert (BMW), Regazzoni, Cevert, Max pour sa première course de F2 (Tecno), Peterson (March) Wissel (Chevron) et Jean-Pierre Beltoise à la tête de l'équipe des quatre Pygmées.

La sécurité sur les circuits avec le boycottage du Nurburgring par le G.P.D.A. et son remplacement par Hockenheim pour le Grand Prix d'Allemagne, est plus que jamais à l'ordre du jour. On peut dire qu'à cet égard, la grandiose réalisation de M. Paul Ricard fixe de nouvelles normes. Tous les pilotes s'en montrèrent très heureux, même si le tracé proprement dit ne rallia pas des suffrages aussi unanimes et enthousiastes, la longueur de la ligne droite (2 kilomètres environ) étant notamment, et non sans raison, mise en cause par certains. Pour notre part, nous nous joignons aux louanges, et nous souhaitons que d'ici au Grand Prix de France F1 qui sera disputé au Castellet en 71, une courbe rapide supplémentaire vienne compléter la sélectivité du plus moderne des circuits européens. La course ne fut pas aussi passionnante

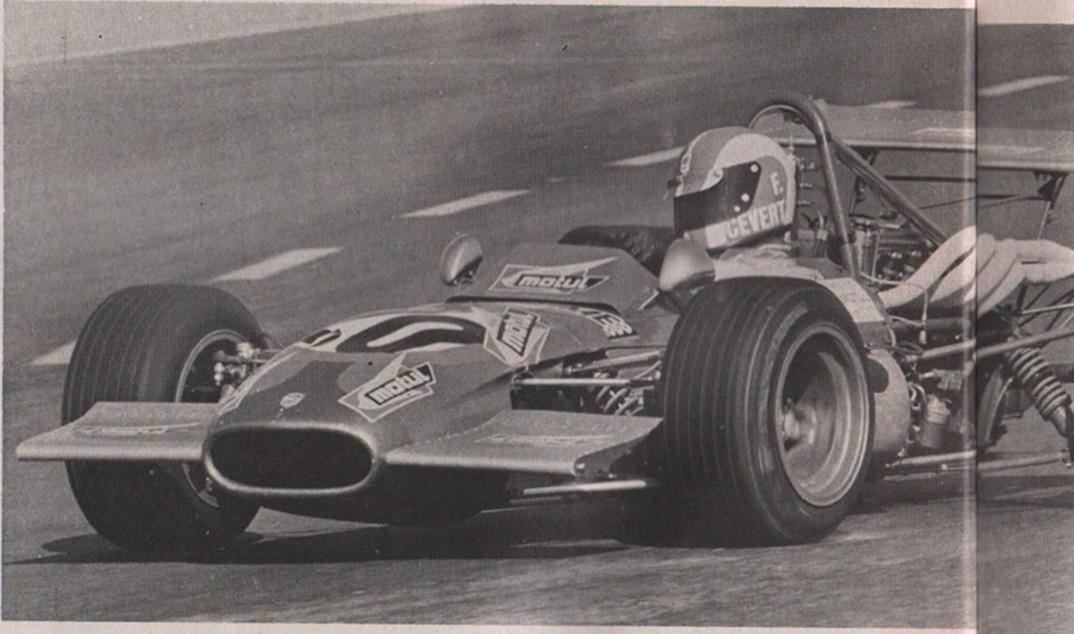
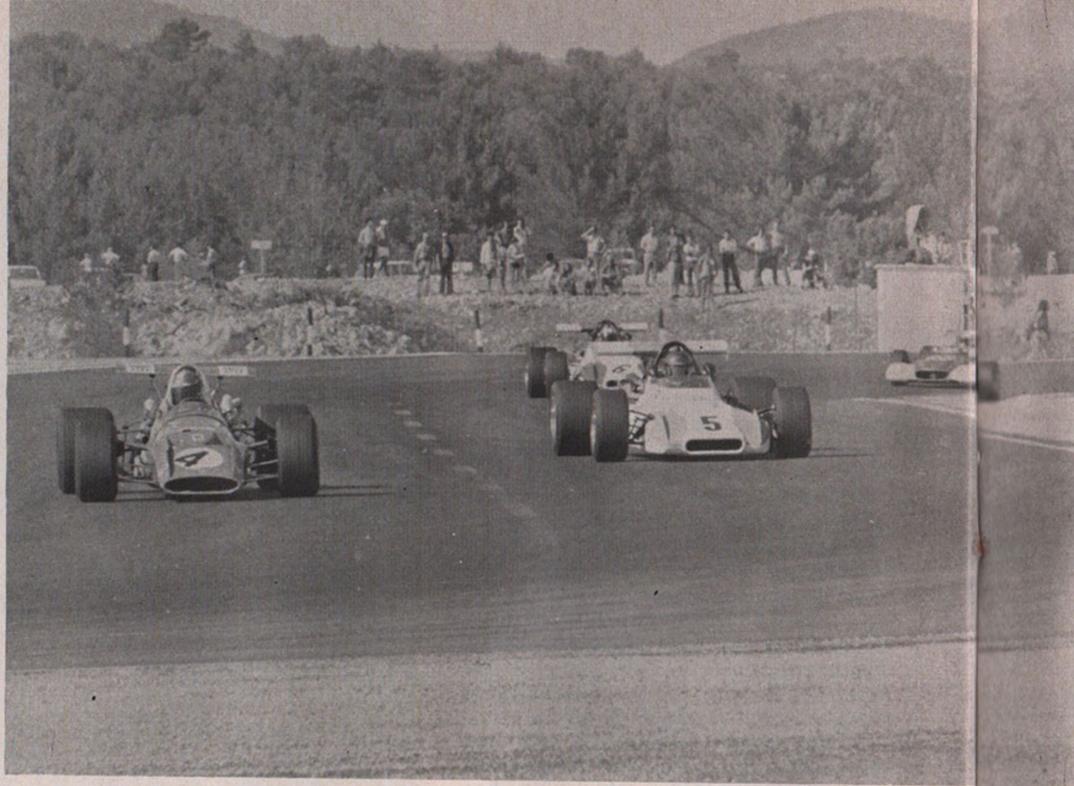
Ricard F2 : le premier tour. Au premier plan, Stewart à gauche, Regazzoni (19) avec Ickx dans ses roues, puis Beltoise et Schenken. Plus loin, Westbury et Fittipaldi.



qu'on pouvait l'attendre, à l'issue des essais où 6/10^e de seconde seulement séparaient Ickx (BMW) meilleur temps, Cevert, Stewart, Regazzoni (conduisant la toute nouvelle Tecno à radiateurs d'eau séparés et reculés de part et d'autre du pédalier, et déflecteurs faisant office de carénages pour les roues avant) et Siffert (BMW)... A cela, on peut voir deux raisons principales : d'abord l'utilisation par les très rapides BMW d'une nouvelle huile qui ne tint pas à la chaleur, ce qui provoqua l'usure prématurée de leurs coussinets et les mit trop vite hors course alors qu'elles semblaient parties pour gagner. Ensuite mésentente entre Paul Frère le Directeur de course et plusieurs pilotes au moment du départ, qui fut la cause des défaillances d'embrayage font furent victimes Cevert et Stewart. Dans cette affaire, personne n'a vraiment tort, mais il serait décidément souhaitable que les procédures de départ soient unifiées de façon à ce que des pilotes comptant parmi les favoris d'une course ne soient pas stupidement éliminés au départ à cause d'une fausse manœuvre.

Le sort de la course allait donc se dessiner rapidement. Cevert resté sur la ligne, moteur calé, fut condamné à une remontée dont il s'acquitta d'ailleurs avec un exceptionnel brio, terminant troisième après avoir même occupé la seconde place aux 32^e et 33^e des 40 tours de l'épreuve, ne s'inclinant devant Schenken que lorsque le passage des vitesses devint trop difficile sans embrayage.

En tête, un groupe composé de Ickx, Siffert, Regazzoni, Stewart, Beltoise et Schenken avait d'entrée fait la différence. Westbury, Pescarolo (Brabham), Rindt et Fittipaldi (Lotus) perdant ensemble près d'une seconde au tour. Le premier à lâcher prise fut Jean-Pierre Beltoise, qui pourtant avait porté sa Pygmée en tête sous les ovations du public et, en un seul tour, avait pris... six secondes à ses rivaux ! On ne comprenait pas, lorsqu'au passage suivant — le 9^e — Jean-Pierre stoppait au stand : le bouchon de vidange du carter s'était échappé, et il avait répandu toute son huile sous les roues de ses poursuivants qui se retrouvèrent soudain en train de conduire sur une patinoire ! Trois tours plus tard, Siffert s'arrêtait, aussitôt imité par Stewart et ainsi, dès le 13^e tour, Ickx et Regazzoni se retrouvaient en tête à tête. Petit à petit le moteur de la BMW commençait à détoner, et Jacky devait laisser Clay s'enfuir seul avant d'être contraint à l'abandon au 31^e tour, alors qu'il comptait un peu plus de 10" de retard. Entretemps, Rindt qui semble désormais beaucoup plus intéressé par le Championnat du monde de F1 que par les courses de F2 et n'avait jamais été dans le coup, avait endommagé la partie inférieure de sa coque et son réservoir dans un travers contre une bordure, et Pescarolo avait été balancé dans les grillages de protection — super-efficaces

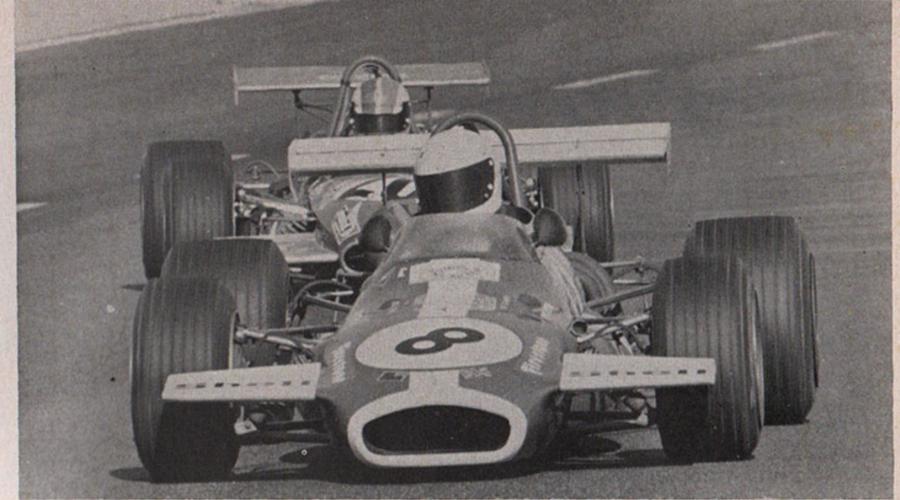


Schenken attaqué par Cevert va céder, puis repasser le français en difficulté de boîte.

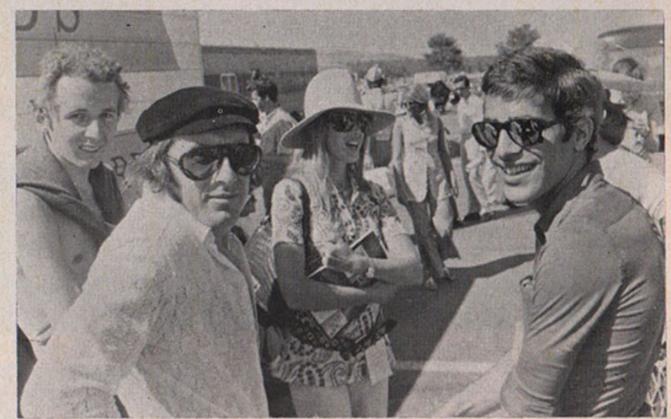
C'est fini pour Beltoise et la Pygmée. Jean-Pierre rentre au ralenti, tandis que les deux BMW prennent la tête, poursuivies par le futur vainqueur Regazzoni.

La plus belle remontée de l'année, signée Cevert.

L'efficacité des aménagements de sécurité du circuit Ricard est déjà démontrée : témoin Pescarolo, sorti à 180 km/h sans aucun dommage pour lui, et un minimum pour sa voiture.



Alexandre Onassis, fils de l'armateur, et fanatique de sport automobile, en grande conversation avec Helen et Jackie Stewart, et François Mazet

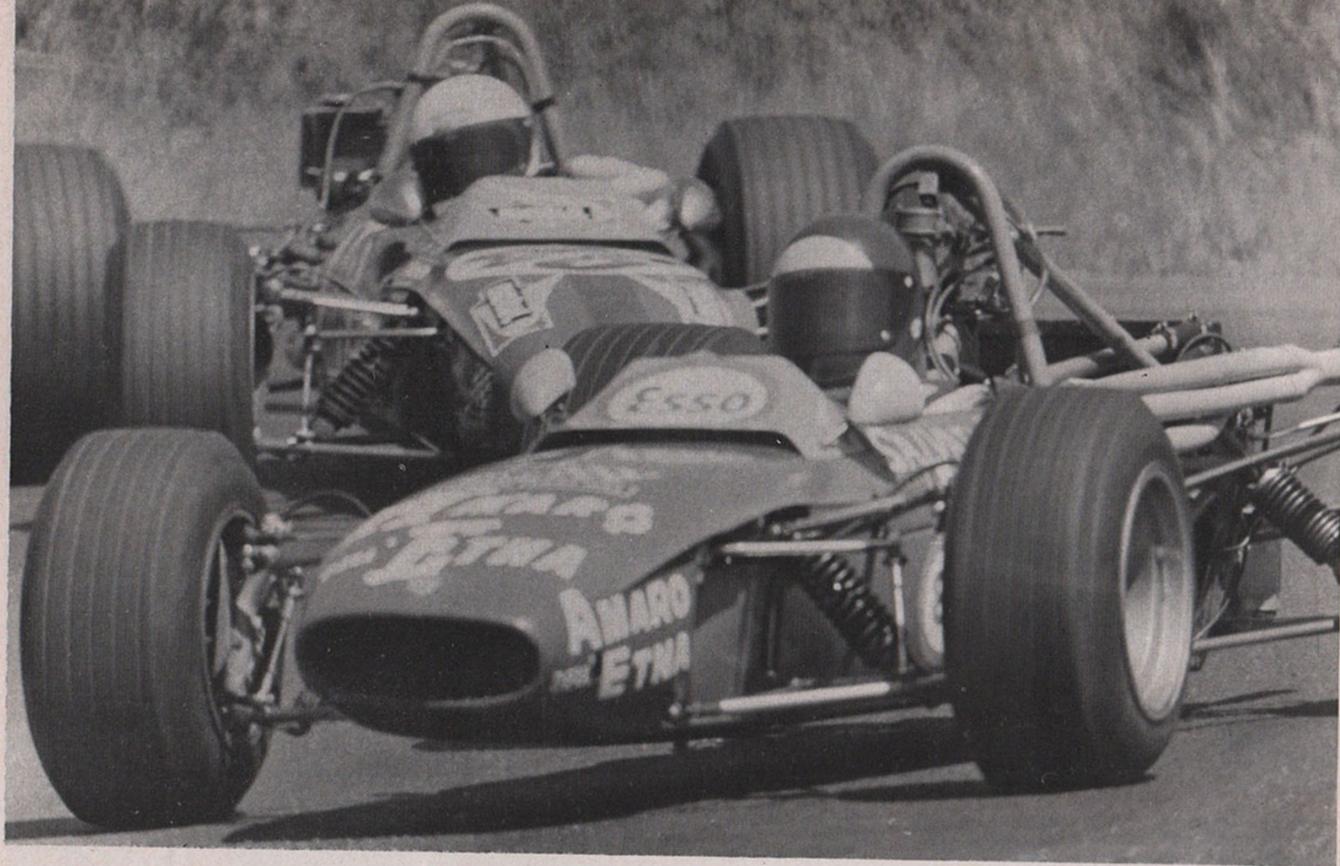


— de la rapide courbe des Signes par l'italien Gagliardi qu'il s'apprêtait à doubler : il occupait alors la troisième place, à 35" du leader. Débarrassé d'Ickx, Regazzoni ralentissait sensiblement et l'emportait avec une grande facilité, la troisième place de Cevert et la septième du « débutant » Jean Max transformant le succès de l'écurie Tecno-Motul en triomphe. Malgré un tête à queue, l'élégant styliste Tim Schenken obtenait une seconde place d'autant plus belle qu'en début de course, il avait figuré parmi les meilleurs : voilà encore un jeune pilote qui mérite une place en F1. Quant aux Français dont nous n'avons pas encore parlé, les trois autres pilotes de Pygmée furent très vite éliminés : Dal Bo dès le second tour, parce qu'ayant heurté un concurrent lors du départ confus et arraché le nez de sa carrosserie, il perdit toute son eau; Jabouille au quatrième tour quand son moteur cassa; Depailler enfin lorsque le point d'attache d'une barre de poussée sur la coque s'arracha, comme aux essais où Beltoise et Dal Bo cassèrent d'ailleurs chacun un triangle inférieur de suspension arrière... Quant à Mazet, il occupait la 10^e place lorsqu'il perdit l'usage de ses quatrième et cinquième vitesses, et dut s'arrêter. En somme, la course disputée sur le circuit Paul Ricard a confirmé les observations faites à Rouen : BMW et Tecno en hausse, Lotus en baisse, Pygmée en butte à de sérieux problèmes. En tout cas, Cosworth, en F2 comme en F1, a trouvé à qui parler !

F.3 : Salvati vent en poupe

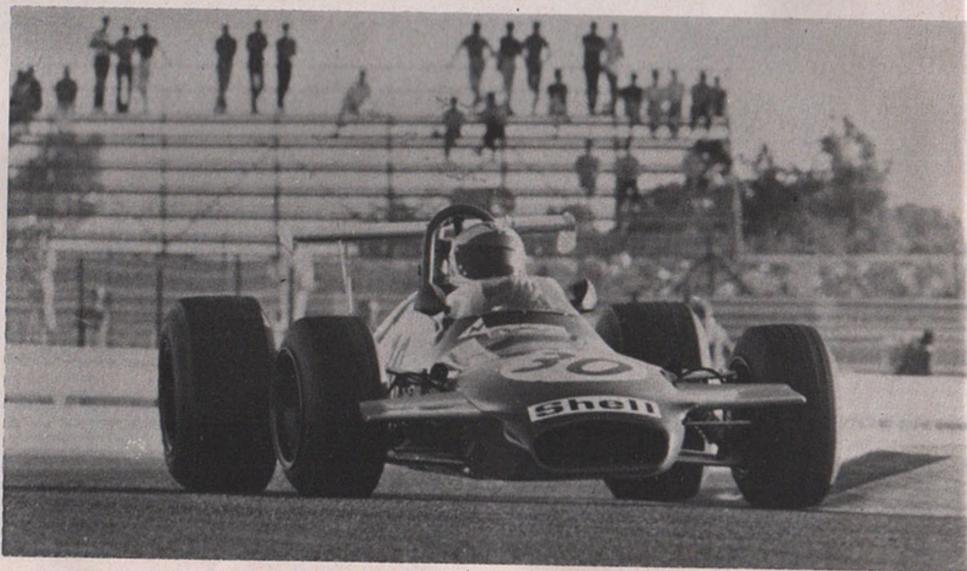
En Formule 3, la vedette qui monte c'est Salvati. On connaissait de réputation le petit Italien au casque bleu et jaune lorsqu'il débarqua avec nombre de ses pairs à Magny-Cours pour la course du 14 juillet. Seul Jaussaud (encore et toujours lui) parvint à lui résister aux essais, lui prenant 3/10^e. Comme à l'habitude dans la Nièvre, l'épreuve se déroulait en deux manches et une finale. Donc les deux pilotes ne partirent pas dans la même éliminatoire, et gagnèrent chacun la leur sans coup férir. Celle de Salvati ayant à ses troussees Jean Max, Jarrier et Francisci fut plus rapide que celle du français qui gagna nettement devant Migault et Bonnin. En finale, la bataille pour la première place opposa bien vite les deux tenors et un Jarrier plein de mordant qui ne voulait pas s'en laisser compter. Mais les deux français ne purent rien contre l'étoile montante italienne, et bien que Jarrier ait à la mi-course signé le record du tour, Salvati l'emporta devant la Tecno du Team Arnold et celle du premier des Volants Shell. Quant à Francisci, le grand rival de Salvati pour le titre de Champion d'Italie, il se classa quatrième à distance sans jamais donner l'impression d'attaquer, tournant avec une grande régularité.

JOSÉ ROSINSKI



**Salvati : très bouillant,
trop bouillant...**

Quinze jours après, ces mêmes pilotes se retrouvaient sur le petit circuit (3,3) Paul Ricard, opposés à quelques uns des meilleurs anglais, Trimmer, Scott, Birrel, au brésilien Fittipaldi et à l'excellent suisse Dubler. Scott aux parfaites trajectoires se montra le plus rapide aux essais prenant quelques dixièmes à Jaussaud, Birrel, un étonnant Bonnin, Salvati et Francisci. Des trente pilotes au départ ils paraissaient les plus aptes à tirer leur épingle du jeu avec Dubler, Fittipaldi et Trimmer moins bien placés à l'issue des essais. Deux incidents, hélas, éliminèrent très vite deux des prétendants à la victoire : Scott avec un embrayage défectueux fut contraint de partir loin derrière le peloton, tandis que Jarrier voyait une bielle de son nouveau Novamotor en titane passer à travers le carter. En tête, Jaussaud s'était envolé, et l'on pouvait penser qu'il ne serait pas rejoint. Or, dès le troisième tour sur les trente que comportait la course, il était rattrapé par Salvati et Birrel qui disposait pour la première fois des nouveaux Dunlop. Derrière eux roulait en formation serrée un petit peloton emmené par Migault et comprenant Miesusset, Dubler, Francisci, Fittipaldi ainsi que deux nouveaux promus en F3 : Dolhem et Guerre-Berthelot. Dolhem était au volant de l'ancienne Tecno de Mazet mue par un moteur Tecno de l'an dernier, et Guerre-Berthelot pilotait la voiture de Jean Max que celui-ci avait délaissée pour une F2 de la marque bolognaise. Birrel ne tardait pas à porter l'estocade et à faire le trou. Salvati qui tentait de ne pas se faire décamponner partait en tête à queue au virage de la Tour et sortait de la route.



**Gerry Birrell : impeccable styliste.
Et d'excellents Dunlop à gomme F1.**

Dans sa précipitation à repartir, il effectuait deux nouveaux têtes à queue sur le gravier des bas côtés et lorsque, maîtrisant enfin sa voiture, il reprenait la piste, c'était pour couper la route de Dubler qui ne pouvait éviter l'accident. La Chevron escaladait littéralement la Tecno, heureusement sans mal pour les pilotes qui étaient contraints à l'abandon. Dès lors la course allait tourner à la procession. Birrel ouvrait la route, précédant Jaussaud d'une dizaine de secondes, Francisci régulier troisième, Fittipaldi et Trimmer en bagarre pour la quatrième place et un groupe où les pilotes se battaient sans grande visibilité, la Tecno de Migault pluvrissant de

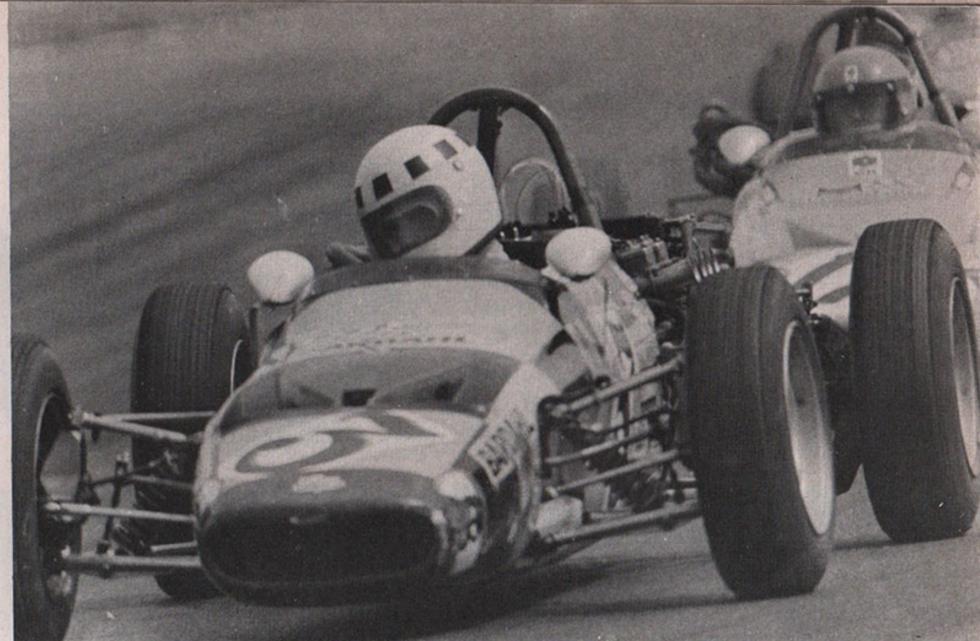
l'huile. Lunettes maculées, Guerre-Berthelot s'arrêtait tandis que Miesusset arrachait sa visière pour essayer de mieux voir. Seul Dolhem paraissait ne pas être trop gêné par ce manque de visibilité et avec son moteur moins puissant que les autres, il faisait mieux que se défendre. La course allait se terminer dans cet ordre, personne n'arrivant plus à contester la supériorité de Birrel et de ses pneus Dunlop qui dans le parc firent beaucoup d'envieux. Mais nous étions loin du grand intérêt des courses de début de saison, lorsque les français pouvaient compter sur la présence de quatre autres pilotes parmi les meilleurs. La course continue...

F.F.: Wait and see...

Dans les derniers jours de juin, la Formule France entamait la phase finale. Coulon s'imposa alors à Rouen, dans une course qui réunissait enfin tous les meilleurs de la spécialité. Puis il y eut Clermont-Ferrand. De cette course disputée en lever de rideau du Grand Prix de France, on attendait beaucoup. Charade est un circuit merveilleux, terriblement sélectif et la chance voit sa part diminuer d'autant. Trolle sur la Tecno qu'il prépare lui-même s'avéra le plus rapide aux essais devant Serpaggi (Alpine Elf) vainqueur de cette épreuve l'an passé et Pierre François Rousselot (Martini Elf) toujours aussi fin styliste. Sur la deuxième ligne on trouvait Ethuin (Tecno) et Guitteny (Martini Shell), la troisième étant occupée par Leclère (Alpine Elf), Lafosse (Martini Colin-Montrouge) et Compain. Compte tenu de la distance à parcourir et de l'autonomie des voitures, les pilotes étaient autorisés à refaire le plein après le tour de reconnaissance. Cela allait causer un incident fâcheux. En effet, l'assistance des frères Lacarrau se trouvant bloquée au parc, ceux-ci durent s'y arrêter tandis que les autres qualifiés remettaient de l'essence sur la grille même. Malheureusement, aucun commissaire ne s'avisa de vérifier si toutes les voitures étaient rentrées du tour de reconnaissance, et la direction de la course ne s'aperçut pas de l'absence des deux concurrents. Le départ fut donc donné au moment où les Lacarrau arrivaient, et si François (Martini) parvint à partir, mais en dernière ligne, Philippe (Pygmée) qui le suivait se vit interdire le départ... Supposons un instant que les deux voitures manquantes sur la grille aient été accidentées, barrant la piste à un endroit quelconque du circuit? Sans commentaires...

Dès le premier tour, Serpaggi et Ethuin se détachaient de Trolle, Guitteny, Compain, Cudini, Leclère etc... tandis que Rousselot s'arrêtait à son stand, un fil de bougie débranché. Au cours du deuxième tour survenait un accrochage attardant considérablement Laffite et Guitteny qui repassaient derniers. Devant, Ethuin avait pris la tête et suivi comme son ombre par Serpaggi, le pilote de l'équipe Sterckeman entreprenait de faire le trou. Derrière eux, seuls sept hommes paraissaient encore pouvoir manifester quelques ambitions. Ils roulaient en un peloton assez étiré dont Leclère avait le commandement et qui comprenait Lafosse, Compain, Trolle, Coulon (Martini Bardahl), Duchamp (Tecno Mille Miles) et Dubos (Veglia

**Le match R12G :
tout le monde n'a pas trouvé
que les chances étaient égales...**



Jacques Coulon : sa cote est en hausse

Grac Total) qui s'arrêtait victime de la rupture d'une durite d'huile. Puis c'était au tour de Coulon de disparaître à la suite d'un tête à queue. L'écart entre les deux hommes de tête et leurs cinq poursuivants se stabilisait et si, à un tour de la fin, Serpaggi passait en tête devant les chronométrateurs, Ethuin le redoublait dans la montée et gardait sur la ligne un avantage de deux dixièmes. Trente secondes plus tard, Leclère et Compain terminaient troisième et quatrième devant Lafosse, Trolle victime d'ennuis de tenue de route (il s'aperçut après qu'il avait monté à l'arrière des XAS normaux et non des XAS F.F.) et Duchamp auteur d'une course magnifique et prometteuse. L'infortuné François Lacarrau après une splendide remontée

finissait huitième, prouvant ainsi que sans l'incident du départ, il aurait eu son mot à dire en tête.

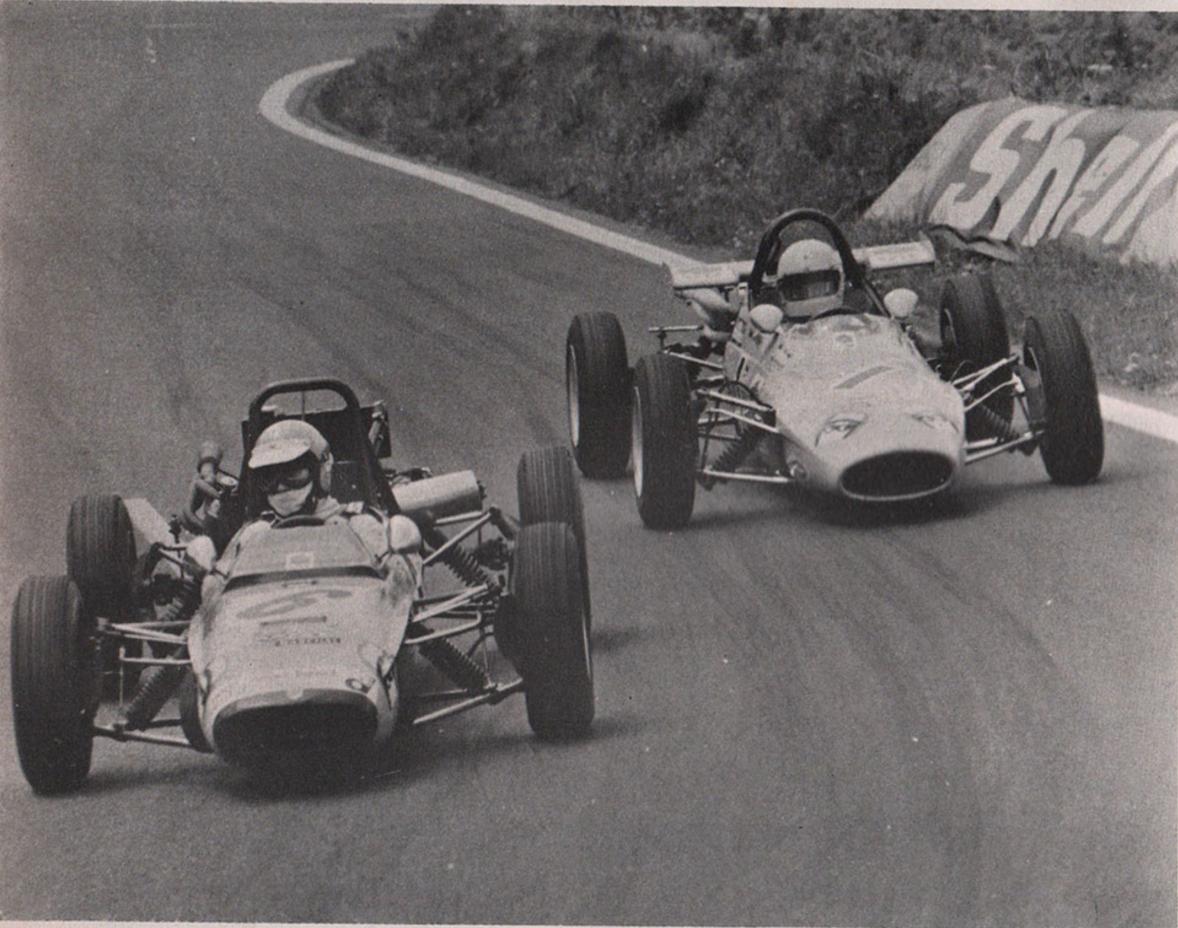
L'aîné des Lacarrau allait se venger la semaine suivante à Magny-Cours en remportant brillamment la traditionnelle épreuve du 14 juillet. C'est un de Chaunac en grande forme qui avait signé le meilleur temps des essais devant Lacarrau justement et Dolhem très à l'aise sur la piste où il remporta le volant Shell. L'épreuve se déroulait suivant la formule des deux manches et finale. La première série fut le théâtre d'une lutte serrée entre Leclère et de Chaunac, la victoire revenant finalement de très peu à l'Alpine Elf, la Martini Bardahl ayant contesté sa suprématie jusqu'au bout. Dans la seconde, c'est un trio qui se livra fa-



rouche bataille. Coulon, Lacarrau et Cudini en décousirent jusqu'au dernier virage et s'ils finirent dans l'ordre, ce fut dans la même seconde. La finale promettait d'être passionnante. Malheureusement la course perdit deux de ses leaders au premier virage du deuxième tour lorsque Compain (Martini Bardahl) toucha Coulon (Martini Bardahl aussi) alors en appui et l'envoya en tête à queue. Cudini (Martini Wynn's) qui le suivait de près ne put l'éviter, les deux voitures étaient out. Puis Chaunac bien parti rétrograda, ayant perdu l'usage de sa seconde vitesse. Lors de l'incident

de sa petite dernière, trop bien même selon certains qui regrettent que lors du match organisé entre R8G et R12G, on ait vu confrontées des R8 strictement de série contre des R12 manifestement affûtées... Quoiqu'il en soit, si le comportement en circuit de la nouvelle Gordini n'a pas convaincu tout le monde, elle devrait s'avérer une grande routière. Quant à la Coupe, nous jugerons en 71. Mais revenons à nos Formule France qui passaient en vedette américaine. Dès les essais, Coulon montra qu'il ne s'en laisserait pas compter en emportant la prime substantielle offerte par Michelin

quintette fort de Guerre-Berthelot, Dubos, Lacarrau, Compain et Rousselot, qui lui-même distançait l'avant-garde du peloton avec Cudini et Chambas en éclaireurs. L'homme de tête changeait souvent et au seizième tour sur les vingt à parcourir, on avait pu pointer Serpaggi six fois en tête. Ethuin et Coulon cinq chacun. Mais le chef de file de l'écurie Bardahl passait alors à l'attaque et s'il ne parvenait pas à lâcher ses adversaires, il réussissait à garder le meilleur jusqu'au drapeau à damiers qu'il franchissait en tête, signant ainsi sa quatrième victoire de la saison dans son style efficace et



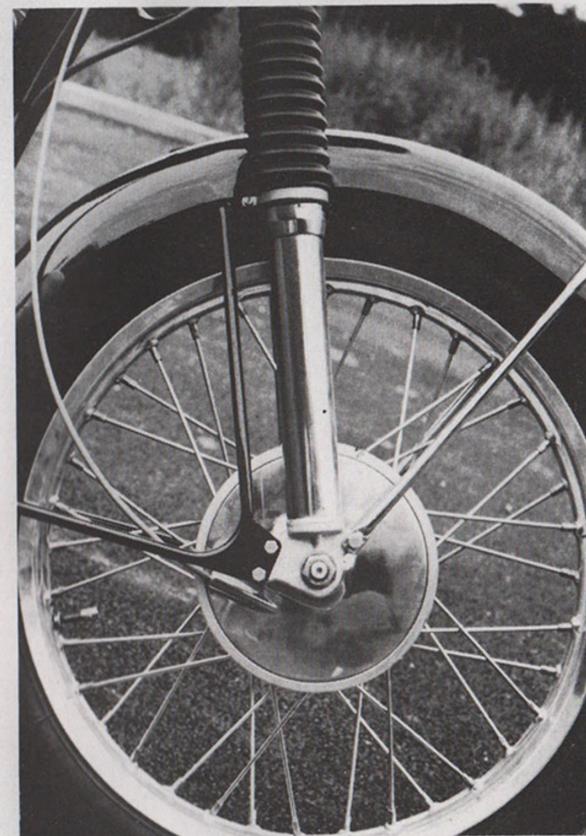
Le duel Éthuin-Serpaggi à Charade : deux styles opposés, pour un rendement équivalent.

initial, Lacarrau avait réussi à se faufiler et, tout en battant le record du tour, il avait fait le trou. Leclère se lança bien à sa poursuite mais il ne put le rejoindre et dut se contenter du premier accessit, le second revenant à Trolle toujours en tête du peloton, et qui parvint parfaitement à museler les attaques des deux duettistes de Clermont, Ethuin et Serpaggi, classés derrière lui dans cet ordre. Comme Lacarrau malchanceux à Clermont et vainqueur à Magny, Coulon peu heureux à Magny gagna la course suivante, celle disputée sur le circuit Paul Ricard le jour G. Jour G parce que le 19 juillet voyait apparaître à la vie une nouvelle venue très attendue, la R12 Gordini. Et le cercle de famille (près de 2.200 gordinistes étaient présents) d'applaudir à grands cris... Renault avait bien fait les choses pour la venue au monde

au pilote réalisant le meilleur chrono. Deux manches qualificatives n'apportèrent rien au déroulement de la course, mais donnèrent à Ethuin et Serpaggi l'occasion de se distinguer en remportant chacun la leur. Ainsi prenaient-ils également position sur la première ligne en compagnie de Coulon. C'est d'ailleurs la Martini Bardahl de celui-ci qui passait en tête au premier tour, emmenant dans ses roues ses compagnes de première ligne, la Tecno Motul de Guerre-Berthelot, la MT 10 de Dubos, et les Martini de Rousselot, Compain, Lafosse, Lacarrau, Chambas, Jallot, Dolhem, Cudini avec des problèmes de tenue de route... Après la bagarre furieuse des premiers tours, la course se décantait très vite et devenait d'une grande limpidité. Un trio composé de Coulon, Ethuin et Serpaggi dominait un

volontaire face à un Ethuin bouillant, au mordant presque désordonné tellement il s'envoie dans de longs travers en tous sens et à un Serpaggi calme, fin pilote, aux trajectoires soignées. Derrière eux, l'explication entre leurs six poursuivants tournait à l'avantage de Compain après que Lacarrau qui dominait ait été contraint de rétrograder, moteur out. Guerre-Berthelot terminait cinquième devant Rousselot très régulier et Dubos auteur d'une jolie course. Mais alors qu'avant Rouen la majorité des observateurs s'accordaient à parier sur la quasi-invincibilité des Alpine ou de la Martini Wynn's de Cudini, on assiste en ce moment à un revirement de l'opinion. On n'est plus aussi convaincu, et l'on prête davantage attention à Ethuin Coulon ou Lacarrau, les hommes qui montent. Wait and see...

MZ



LA NOUVELLE MZ a aussi une fourche télescopique

IMPORTATEUR

P. BONNET

78 AV. DU GENERAL LECLERC
92. BOULOGNE. BILLANCOURT \$25.47.11.

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

champion



Michel LECLERE

revue
champion

elf

AUTO SHOPPING
L'ETOILE

NAS
MICHEL



LES GRANDS PRIX MOTO

par Christian Lacombe

ASSEN

Le G.P. de Hollande à Assen faisait suite au dramatique T.T. 1970. Presque tout le Continental Circus était là. On n'avait pas encore oublié la disparition d'Herrero, de Steenson. Barnett, lui, se remettait doucement de ses blessures... Dans le paddock (parc des coureurs), on discutait ferme pour savoir si l'on doit boycotter le T.T. Je dois constater, à ma plus grande stupéfaction, que les avis sont partagés. L'hécatombe 70 n'aura pas servi de leçon ou d'avertissement à tous. Sans doute, pour apaiser l'indignation de certains, l'ACU (Fédération Anglaise) a certes annoncé de grands projets : réfection du revêtement de la piste, pose de bottes de paille aux points noirs. Mais il y a 60 kms de route, et des dizaines de points noirs... L'ACU sera-t-elle en mesure dès 1971, de réaliser ce programme? « Wait and see » comme disent les Anglais. En attendant, l'affaire du T.T. provoque quelques remous au sein des Fédérations étrangères. On commence à accuser l'ACU d'organiser deux grands prix : le T.T. et l'Ulster (l'Irlande du nord est Anglaise) ce qui est contraire aux règlements internationaux. On ne sait pas pourquoi le G.P. de Yougoslavie à Opatija s'est vu recon-

naître dangereux par la commission des circuits alors que le T.T., qui présente cent fois plus de dangers, est OK... Quel va être le résultat de ces attaques? Le plus radical aboutirait à la suppression pure et simple du T.T. remplacé par un G.P. sur un des nombreux circuits anglais. Le plus probable sera un arrangement à l'amiable après un minimum de modifications apportées au circuit. Dans tout cela, les coureurs seront peu ou pas du tout consultés. Pourtant, il s'agit là de leur sécurité, donc de leur vie. A l'heure actuelle, je ne peux même pas affirmer que tous les coureurs de G.P. soient conscients du rôle qu'ils ont à jouer dans cette affaire... Pourtant, eux et eux seuls devraient pouvoir décider si oui ou non un autre T.T. doit avoir lieu. Mais revenons à Assen qui est, me semble-t-il, le G.P. modèle. D'abord le circuit est excellent à tous points de vue (tracé, revêtement, sécurité, emplacements des spectateurs). Ensuite l'organisation est sans défaut : horaires respectés, sonorisation impeccable et surtout plateau de tout premier choix. Si bien que chaque année on est absolument sûr en se rendant à Assen d'assister aux plus belles courses de la saison. L'édition 1970 n'aura pas failli à cette tradition, et près de 150 000 spectateurs se seront massés autour des 7 km de piste pour assister sous un soleil cuisant à six épreuves, toutes âprement disputées.

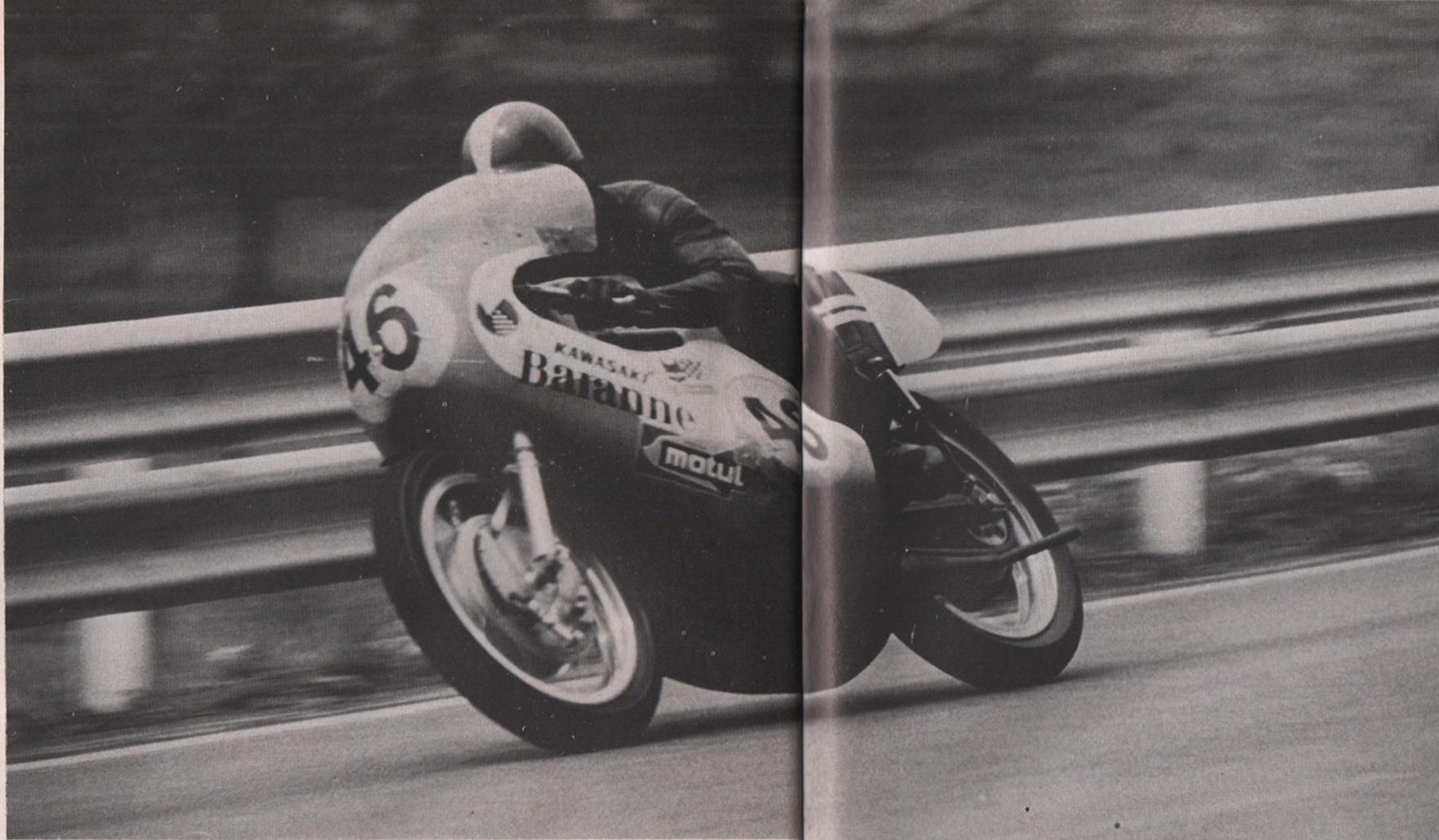
SPA

Au G.P. de Belgique, l'évènement numéro un est survenu durant la course des 500 cc qui a vu Christian Ravel (Kawasaki) occuper la seconde place de bout en bout. Cette performance tant attendue fait plus que nous réjouir, elle marque peut-être le début de la brillante carrière d'un pilote français de classe internationale (Christian a tout juste 22 ans). Depuis une bonne douzaine d'années, les pilotes nationaux n'étaient pratiquement plus présents aux places d'honneur de G.P. si l'on excepte la victoire d'Auréal en 125 au G.P. de France en 1969. Les causes de cette carence étaient simples à définir : pas de matériel d'abord, manque d'entraînement ensuite et enfin, les français étaient peu enclins à participer aux G.P. Aujourd'hui, le matériel ne manque pas et est de première qualité (la Kawasaki est la meilleure compétition-client du moment)... L'entraînement pêche encore un peu, il n'y a pas assez de circuits inter en France. Quant à la dernière condition (la participation aux G.P.) elle dépend du pilote et de son manager. Dans le cas de Christian, elle dépendait de Xavier Maugendre, l'importateur Kawasaki, qui désirait d'abord que Ravel

remporte le championnat de France. Son titre en poche, il pouvait alors participer à tous les G.P. Christian était déjà à Assen, mais il perçait un piston dans les premiers tours de la course. Avec cette très belle seconde place à Spa, Ravel a « mordu » aux G.P., il ne s'arrêtera pas là. Tous les espoirs lui sont permis... et pourquoi pas un jour un titre de champion du monde? A part cette grande satisfaction, le G.P. de Belgique aura produit trois nouveaux vainqueurs : Toersen en 50 cc, Nieto en 125 cc, et Butscher en Side-car. Depuis l'an dernier, le circuit de Francorchamps s'est grandement modifié: des rails de protection ont été posés et, pour les courses de motos, un bon millier de bottes de paille ont été placées dans les virages jugés les plus dangereux. Les coureurs se sont déclarés satisfaits par cette mesure de sécurité... Alors tout est pour le mieux. Signalons encore que la pluie fut de la partie tout au long de la journée.

SACHSENRING

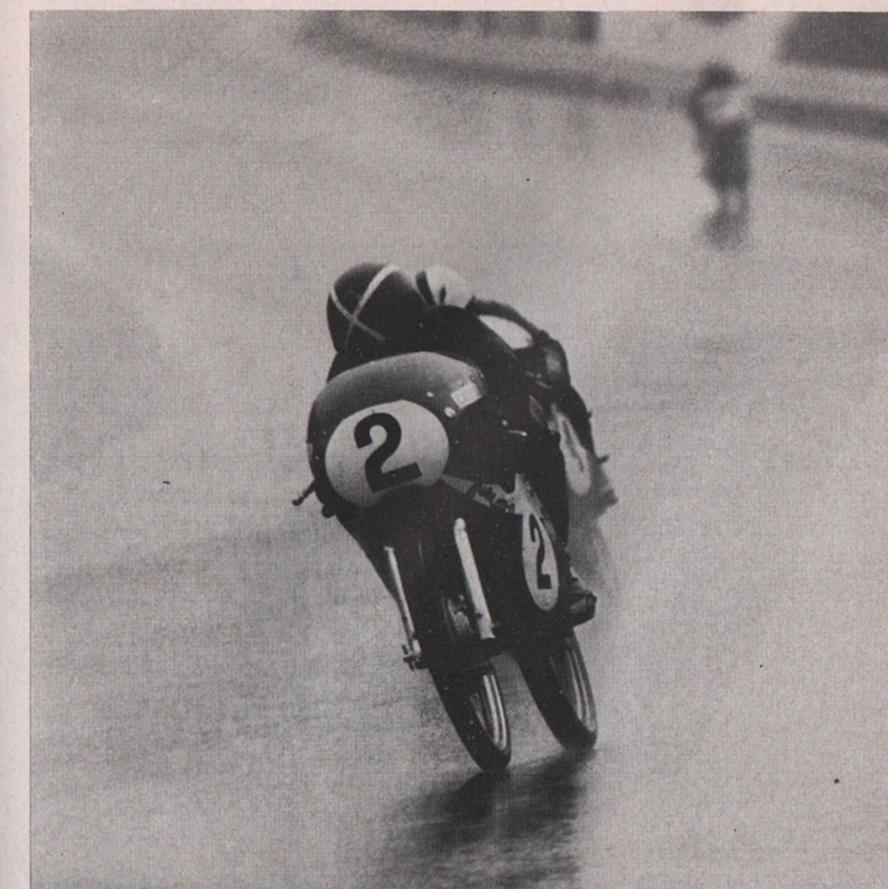
Avec le Sachsenring, le Continental Circus rentrait dans sa période Europe de l'Est qui en fait ne comprend que trois Grands Prix : Yougoslavie (déjà couru), Allemagne de l'Est (Sachsenring) et Tchécoslovaquie (Brno). Chaque année le Sachsenring bat tous les records d'affluence. Il faisait beau et on estima à 250 000 le nombre des spectateurs. Il y en avait partout, sur les toits des maisons, dans les champs, les bois, et bien sûr plein les tribunes. De curieux échafaudages faits de perches et de sièges accueillait un public qui ne craignait pas le vertige. L'un d'eux, haut d'une quinzaine de mètres, s'écrouta faisant trois blessés. Le quatrième blessé de la journée sera encore un spectateur, celui-là a reçu une bouteille de bière sur la tête! C'est sur ce circuit routier, donc dangereux, que Bill Ivy a trouvé la mort l'an dernier. A l'endroit précis de sa sortie de route, des spectateurs anonymes ont eu la touchante attention de déposer des couronnes de fleurs. Toujours au Sachsenring, il y a deux ans, les coureurs avaient tenté de se grouper pour former une association des pilotes de G.P. Mais cette association avait pour but de... réclamer des primes de départ conséquentes! Cette tentative échoua donc lamentablement. Cette année, les primes de départ au Sachsenring étaient toujours aussi minables (malgré les 250 000 entrées payantes) et a nouveau les pilotes tenaient un meeting. Il en ressortait qu'ils boycotteraient le G.P. de Tchécoslovaquie à Brno si les primes de départ n'étaient pas plus élevées qu'au Sachsenring. Enfin un dernier événement au G.P. d'Allemagne de l'Est, la confirmation de la classe internationale de Christian Ravel. Sans un arrêt ravitaillement, Christian finissait à coup sûr troisième dans la course des 500 cc.



Ravel à Spa

Le départ des sides à Spa

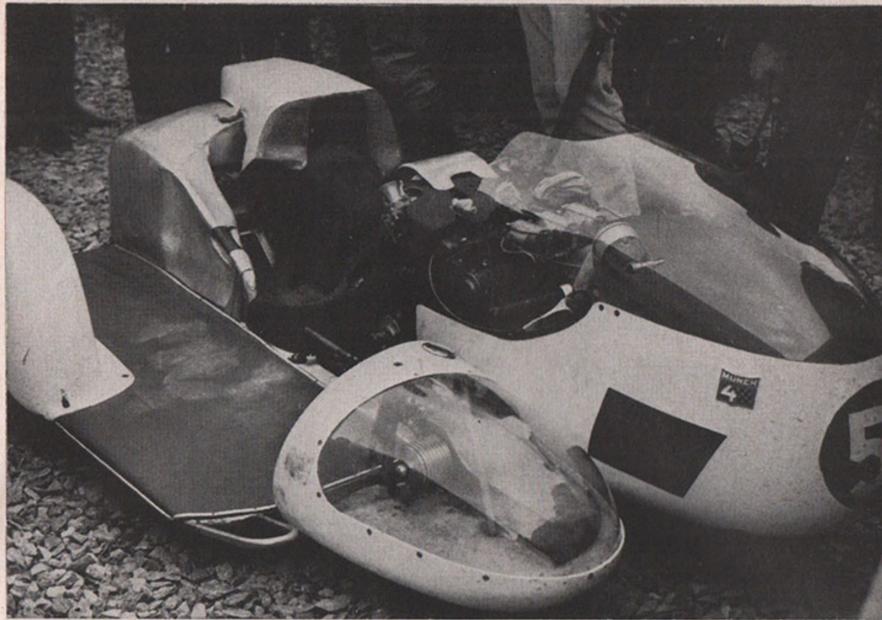
La première victoire de Toersen sur Jamathi



50 cc Suprématic Derbi menacée

Décidément pour la petite marque hollandaise Jamathi, le G.P. d'Assen marque chaque année les débuts d'un nouveau modèle qui supprime tous ses concurrents. En 1968, Lodewijk et le Jamathi remportent leur première victoire à Assen en battant Ansheidt et le Suzuki twin. L'an dernier les résultats n'étaient pas aussi immédiats, mais la mise au point des Jamathi 69 s'achevait et la semaine suivante, ils gagnaient à Spa. Cette année, Nieto et son Derbi semblaient intouchables et pourtant à Assen, durant les entraînements, Toersen l'officiel Jamathi réalisait le meilleur temps (4 secondes de moins que le Derbi). Pour la course, une chute de Toersen écarta le Jamathi des places d'honneur, il finira tout de même cinquième. Nieto, sans rival dangereux, caracola donc en tête. Derrière lui, De Vries (Kreidler) suivi comme son ombre par Canellas (Derbi), se défonçait pour tenter de rejoindre le Derbi du petit Espagnol. Il y parviendra... mais à cause d'une défaillance du moteur de Nieto (un roulement d'embellage qui voulait à tout prix s'échapper de son logement). Le Derbi ne s'arrêtait pas pour autant, et l'on assistait à une bagarre à trois, De Vries pourchassé par les deux Derbi officiels. Dans le dernier kilomètre, Nieto sortait le grand jeu, prenait tous les risques et arrachait la victoire avec 3 dixièmes d'avance sur De Vries !

Classement Assen : Nieto, De Vries, Canellas, Kunz (Kreidler), Toersen.



Partie cycle Kurt pour l'U.R.S.

A Spa en 250 cc Gould poursuit Carruthers

Sur le très rapide tracé de Spa la menace du Jamathi se précisait encore davantage. Toersen réalisait 5'26''7 (155.371), Nieto tournait seulement en 5'42''7 (148.117). Le Kreidler de Kunz, même était plus rapide que le Derbi (5'40''). Le jour de la course, Toersen partait mal. Le nouvel officiel Kreidler-Van Veen, Schurgers, prenait la tête suivi de Nieto, Mijwaart (Jamathi) et Canellas, Toersen était sixième. Mais dès le second passage, Toersen s'emparait du commandement et le gardera pour gagner avec 5 secondes d'avance sur Nieto qui avait relégué le Kreidler de Schurgers à la troisième place.

Classement Spa : Toersen, Nieto, Schurgers, Canellas, Mijwaart.

Depuis Assen, le Jamathi était équipé d'un nouveau cylindre, toujours à trois transferts, mais avec des formes de lumières différentes. Il était désormais plus rapide que les Derbi, et le prouvait une nouvelle fois au Sachsenring. Toersen dominera largement la course des 50 cc. Nieto, avec un Derbi mal réglé (un peu trop riche) éprouvait même beaucoup de difficultés à rester dans la roue du jeune Hollandais Schurgers (Kreidler). Ils finiront avec une seconde d'intervalle. Puis venait le second officiel Jamathi (Mijwaart) et, roues dans roues, les deux Kreidler de De Vries et Kunz.

Classement Sachsenring : Toersen, Schurgers, Nieto, Mijwaart, De Vries.

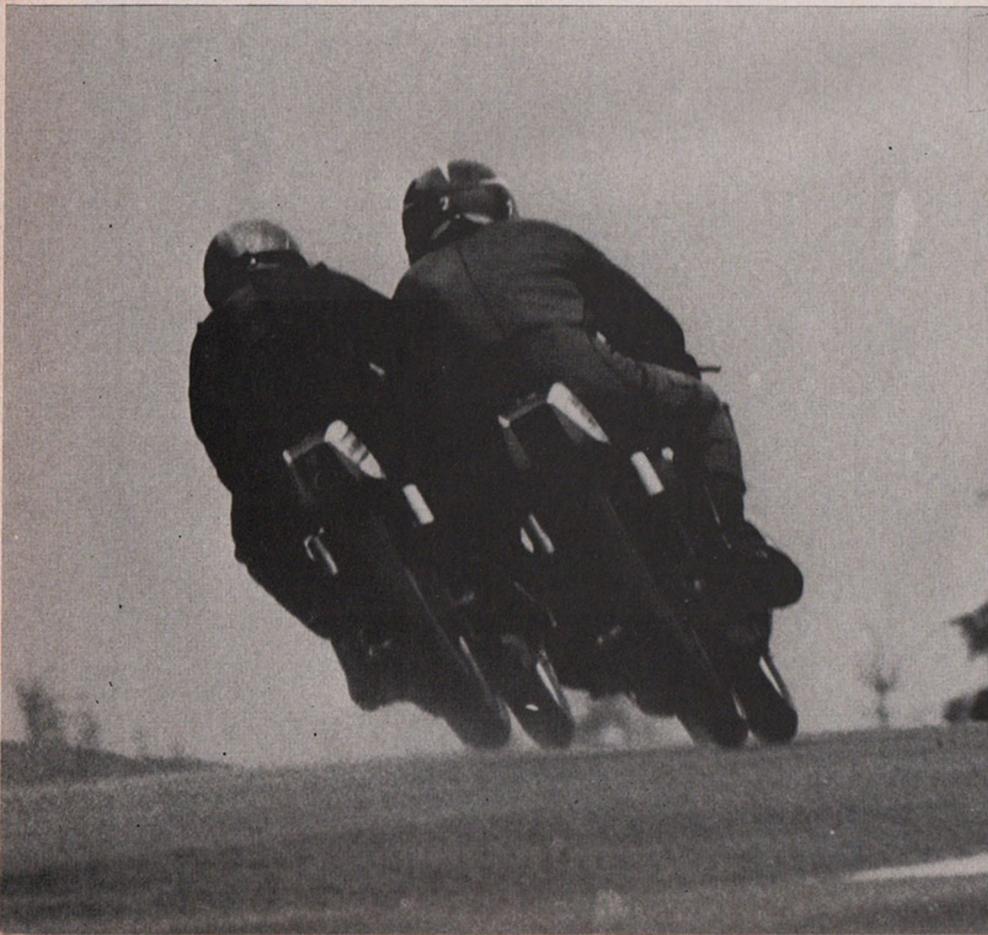
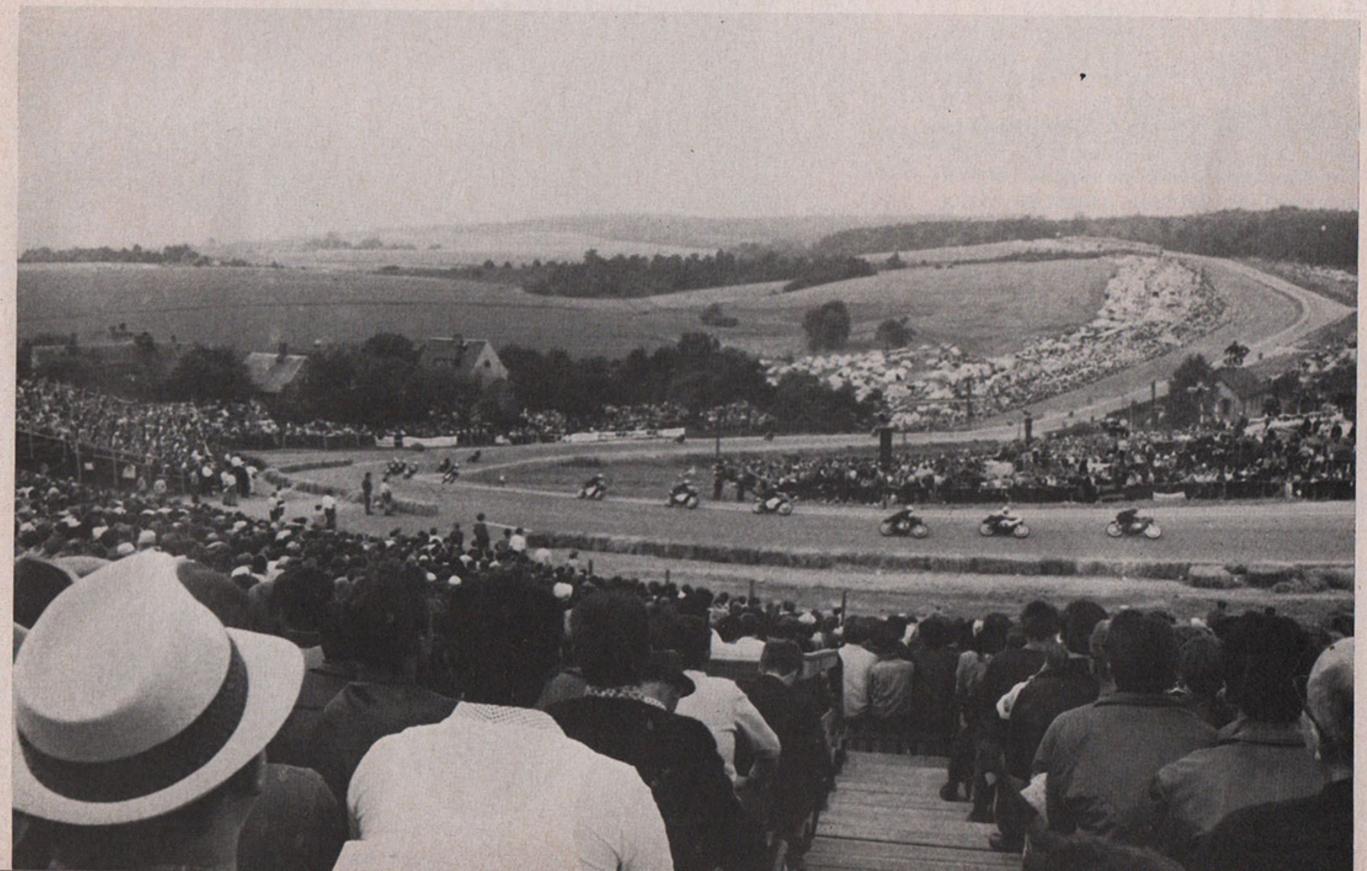
125 le Derbi confirme sa valeur

Après la démonstration d'Opatija, le 125 Derbi partait favori à Assen. De plus, Nieto s'était octroyé le meilleur temps aux essais. Dès le second tour, la lutte Braun (Suzuki)-Nieto pour la première place se précisait tandis que Simmonds, mal placé, remontait très fort. En tête, Nieto prenait l'avantage sur Braun et



Carruthers - 250 Yamaha

La course des 125 en Allemagne de l'Est



creusait l'écart. Il avait cause gagné lorsqu'on ne sait pas trop pourquoi, il chutait dans une épingle. Ceci faisait l'affaire de Braun qui remportait la son quatrième G.P. Simmonds revenu jusqu'à la seconde place marquait donc ses premiers points au championnat 70. Il devançait le Hongrois Szabo (MZ). Ensuite venaient à 20 secondes Toersen (Suzuki) et Gruber (Maico).

Classement Assen : Braun, Simmonds, Szabo, Toersen, Gruber.

A nouveau, à Spa, Nieto est le plus rapide aux essais (7 secondes de moins que Simmonds). Ce ne sera que durant le premier tour qu'il sera devancé par Simmonds, puis plus rien n'arrêtera le petit Espagnol et sa très rapide 125. Tout le monde ne peut pas en dire autant, Braun entre autres devra abandonner alors qu'il occupait la troisième place (infiltration d'eau dans l'allumage). Le Suédois Jansson (Maico) récupérerait donc cette troisième place. Suivaient l'officiel Maico Gruber, qui eut bien du mal à remonter le franco-monégasque Jean-Louis Pasquier (Maico). Jean-Louis, toujours fidèle au Continental Circus, est parfois capable d'une action d'éclat comme celle-là, souvenez-vous l'an dernier où il finissait 9^e au T.T.

Classement Spa : Nieto, Simmonds, Jansson, Gruber, Pasquier.

Les 125 au Sachsenring, quelle course ! Braun qui avait été le plus vite aux entraînements menait la ronde avec Nieto dans sa roue. Tout au long du circuit, les spectateurs hurlant encourageaient l'allemand de l'Ouest, mais Nieto ne cédait pas et au dernier freinage, le petit espagnol dans un effort suprême piquait Braun au freinage et passait en vainqueur la ligne d'arrivée. Les spectateurs étaient déçus, et beaucoup pensaient naïvement que Braun avait été payé pour laisser gagner Nieto, ce qui évitait aux officiels d'avoir à faire jouer l'hymne de l'Allemagne de l'Ouest.. En troisième position, régulier comme une horloge, Jansson plaçait sa Maico, tandis que le quatrième Simmonds était bien revenu après un mauvais départ. A signaler dans cette course la présence de deux Cubains qui ne manquaient pas de mordant. Ils pilotaient des MZ. Le mieux placé finit septième.

Classement Sachsenring : Nieto, Braun, Jansson, Simmonds, Toersen.



La Rotax avec son amortisseur unique



Gould avant le départ au Sachsenring

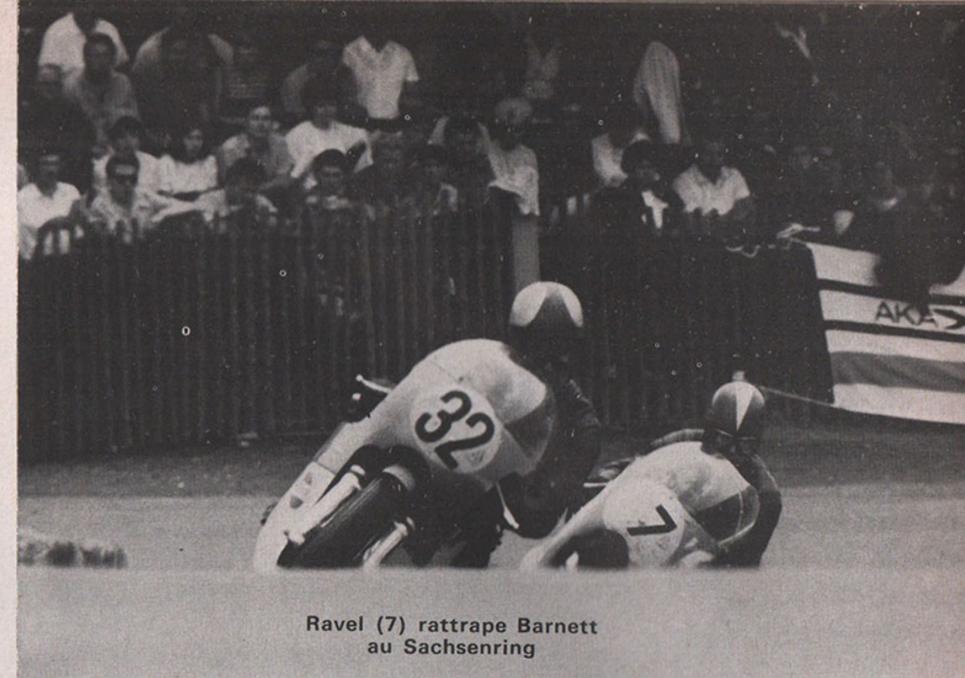
250 Gould bien parti pour le titre

Il ne court que s'il est très bien payé, il se moque des championnats du monde alors qu'il était capable cette année de remporter son cinquième titre... Il s'agit bien sûr de Monsieur Phil Read. A Assen, Read nous a offert une extraordinaire démonstration de ses talents de pilote. Sa TD2 Yamaha ne daigna partir que 50 secondes après le baissé du drapeau. Read entamait alors une remontée mémorable pour finir à trois secondes du vainqueur Rod Gould. Un tour de plus et Read remportait la course ! Cette remontée démente, seul Read pouvait la faire et après ça, on peut se demander s'il n'est pas le meilleur pilote du moment. Fidèle à sa technique, à la Jim Clark, Carruthers partait en tête, faisait le forcing, creusait un écart et le maintenait. Ceci a marché jusqu'à quelques tours de la fin, puis la TD2 de Kel perdait du terrain (segment cassé) avant de s'arrêter, moteur serré. Rod Gould se retrouvait en tête. Andersson disparaissait de la troisième place dès le 5^e tour, segment cassé lui aussi. Cette position reviendra à un « méchant » pilote local, Léo Commu (TD2) qui rétrogradera à cause de la perte d'un capuchon de bougie. La révélation Finlandaise de la saison, Saarinen (TD2) s'installait alors à la troisième place après avoir doublé Braun, le seul pilote MZ capable de concurrencer les possesseurs de Yamaha TD2.

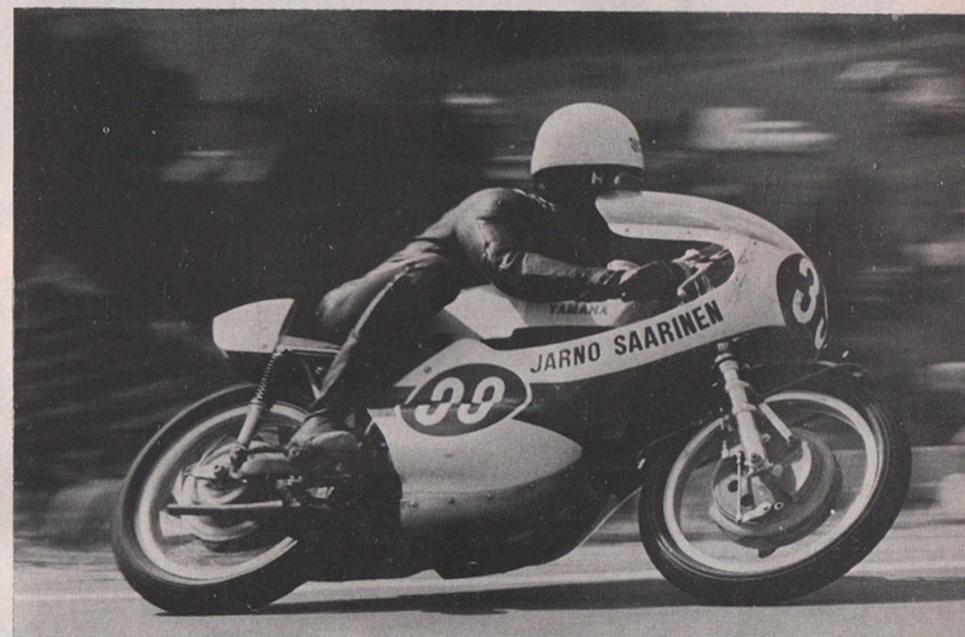
Classement Assen : Gould, Read, Saarinen, Braun, Rutter (Yamaha).

Cette année, Yamaha n'est pas officiellement engagé dans les championnats du monde. Mais par l'intermédiaire de Yamaha Hollande, deux pilotes (Gould, Andersson) reçoivent une aide substantielle de l'usine. Les Yamaha de Gould et Andersson sont des compétition-clients « spécialistes », elles servent un peu de machines d'essai pour tester de nouvelles modifications. Ceci toutefois ne s'avère pas toujours payant, et les TD2 classiques vont plus vite. Aussi les deux compères avaient-ils rééquipé leurs motos de pièces d'origine (cylindres notamment). Résultats : Andersson bouclait, durant les essais de Spa, un tour à 192 km/h (le record est à plus de 200, mais avec une Yamaha 4 d'usine qui développait vingt chevaux de mieux). Pour la course, il pleuvait. Andersson n'aime pas beaucoup le mouillé, et il allait rétrograder de la seconde à la cinquième place. En tête, c'était à nouveau Carruthers, pris en chasse par Gould. Ils feront toute la course roue dans roue comme à Assen, dans le dernier tour cette fois, la TD2 de Kel ralentissait (allumage). Là, il finira tout de même second. Belle bagarre pour la troisième place entre Jansson (TD2) et Saarinen (TD2). A l'arrivée, le Suédois devançera le Finlandais d'une seconde.

Classement Spa : Gould, Carruthers, Jansson, Saarinen, Andersson.



Ravel (7) rattrape Barnett au Sachsenring



L'avion finlandais Saarinen

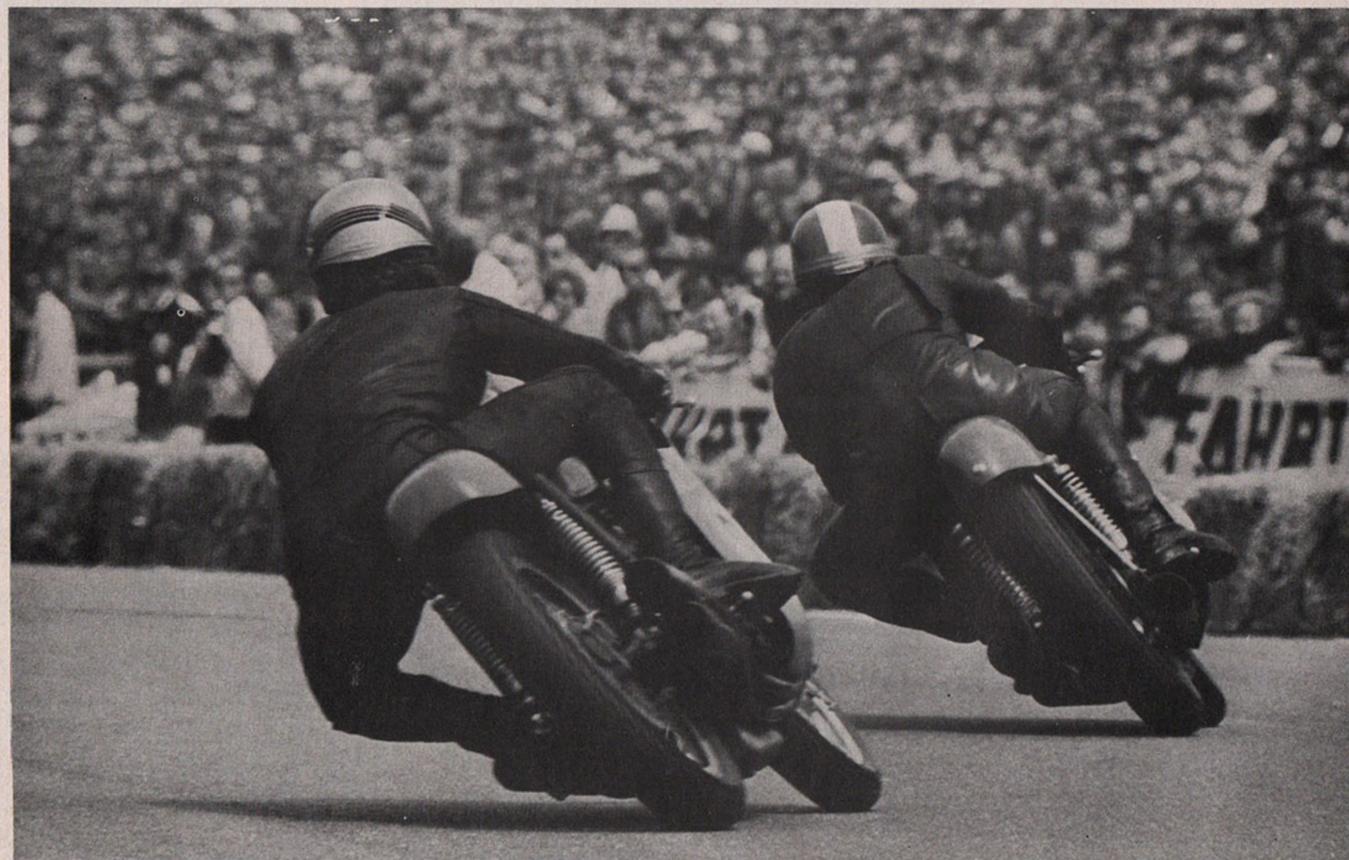
Au Sachsenring Nieto vient de passer Braun au freinage





Pasolini à Assen presque l'égal d'Ago

Ago devant Paso un ordre immuable



Au Sachsenring, une fois de plus, Carruthers maudiera les vis platinées de sa Yamaha. A Opatija le même incident l'avait stoppé alors qu'il avait course gagnée. A spa, rebelote. Pour le Sachsenring, Kel avait monté des vis platinées spéciales fournies par l'usine, elles tinrent jusqu'à quatre tours de la fin... Gould mena durant les cinq premiers tours, puis Kel remonté de la dixième place au premier passage prenait la relève. Gould s'accrochait, s'appliquait à suivre. Puis c'était l'abandon de Carruthers et une victoire de plus pour Gould. Dans leur pays, devant leur public, les MZ auraient bien aimé gagner. Pour augmenter leurs chances, en plus de Braun, MZ avait engagé Grassetti. Ils ne furent jamais en mesure d'inquiéter Gould et Carruthers, mais bagarreront ferme avec Andersson et Saarinen. Ce quator en délire a fait plus d'une fois frémir la foule et ce qui devait arriver arriva, l'un deux chuta, Braun qui se releva sans mal. Belle empoignade aussi pour la septième place entre le hollandais Teo Bult (Yamaha), le hongrois Zabo (MZ) et le suisse hongrois Marsowsky (Yamaha). Elle tournera à l'avantage de ce dernier.

Classement Sachsenring : Gould, Grassetti, Andersson, Saarinen, Bartusch (MZ).

350 Ago champion du monde 70

A Assen, enfin Ago ne s'est pas promené seul en tête. D'abord les deux premiers tours furent menés par Read (TR2). Au troisième, Pasolini de retour en course occupait la première place. Ago allait récupérer son bien et le garder jusqu'à la fin, mais tout au long de la course, il sera talonné par Paso et tous deux amélioreront le record du tour. Ago finit tout de même avec dix secondes d'avance sur la Benelli. Face aux multicylindres italiens, Read ne pourra faire mieux que troisième, d'ailleurs on avait l'impression qu'il ne donnait pas le meilleur de lui-même. Carruthers qui avait quitté le team Benelli (divergence d'opinions...) pilotait sa TR2 Yamaha. Il finira quatrième.

Classement Assen : Agostini, Pasolini, Read, Carruthers, Andersson.

Ce n'allait pas encore être au Sachsenring que Pasolini arriverait à battre Agostini. Là, le pilote de la MV ne laissera même pas passer en tête la Benelli. Pour la troisième place on assistera, en début de course à un duel Carruthers-Andersson, mais le Suédois connaîtra des ennuis de sélecteur et laissera partir Kel. Dans le dernier tour, Andersson se fera passer par un Billy Nelson (Yamaha) très en

forme. La course finie, Billy recevra un télégramme d'Angleterre lui annonçant qu'il était père d'une petite fille.

Classement Sachsenring : Agostini, Pasolini, Carruthers, Nelson, Andersson.

500 La bombe Ravel

En 500 cc, à Assen, une victoire de plus pour Agostini... Encore une fois, la vraie course a eu lieu pour la seconde place. Avant d'abandonner au troisième tour (piston), Hoppe (URS) menait la ronde. Bien malgré lui, il passait le relais à Peter Williams (Arter Matchless) et Paul Smart (Seeley) qui menaient chacun leur tour. Smart, qui était tombé à 150 km/h en 250 cc, pilotait sa Seeley avec un doigt cassé... Et puis, à mi-course, les deux monos anglais se font passer par une 422 cc monocylindre culbutée Aermacchi. Cette machine très légère (110 kg) était superbement pilotée par Angelo Bergamonti qui avait effectué une remontée à la Read. Mal parti, il était pointé onzième au quatrième tour, quatrième au cinquième, et second au dixième... La grande classe. Après Assen, Angelo ne disputera plus de G.P., seulement celui d'Italie à Monza. Dommage, il avait de fortes chances de finir vice-champion 1970. Après Ago

Nieto - 125 Derbi





La foule
au Sachsenring

et la MV, Bergamonti et l'Aermacchi, la domination italienne sera complétée par la troisième place qui revient à Pagani et sa Linto. Il devançait d'une seconde la Kawasaki de Molloy.

Classement Assen : Agostini, Bergamonti, Pagani, Molloy, Smart.

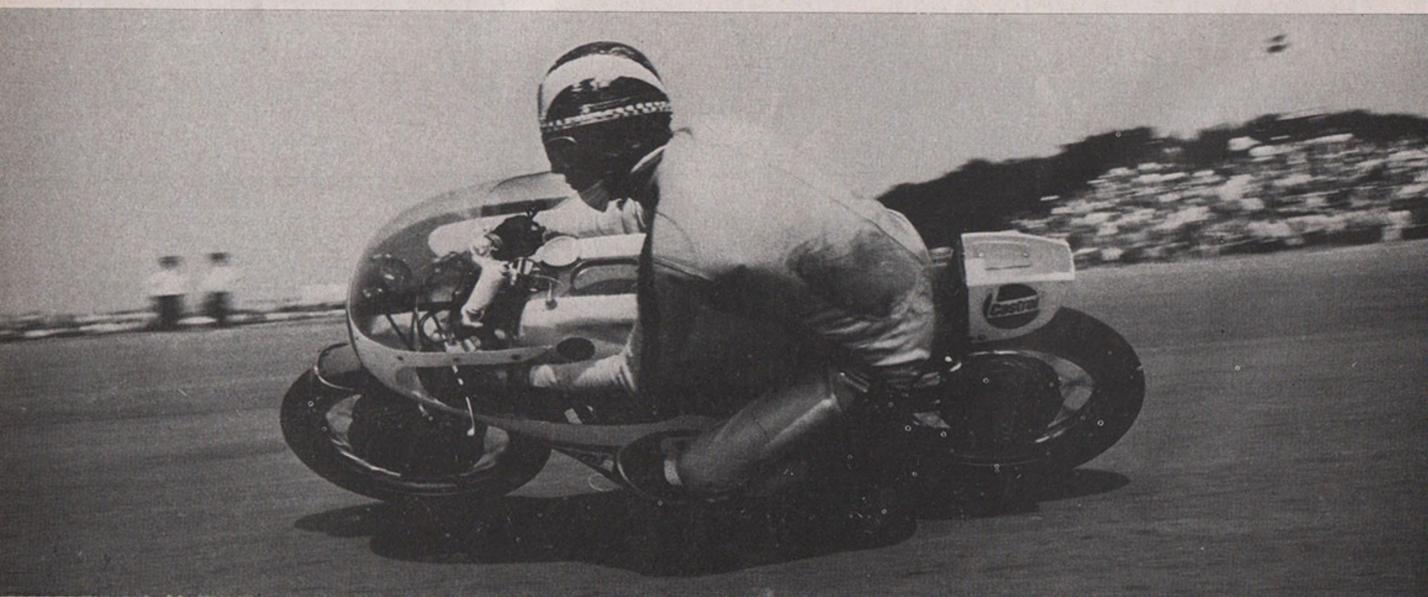
Au cours des entraînements de Spa, Ravel avait réalisé le cinquième temps, devancé par Molloy (Kawasaki), Marsowsky (qui a récupéré sa Linto jugée plus rapide que la 3 cylindres Kawasaki), Dodds (Linto) et Agostini. Ces temps ayant été effectués sur une piste sèche. Donc Christian partait en première ligne, et comme à son habitude, la Kawasaki démarrait très bien. Ravel était dans la roue d'Agostini à l'attaque du S de l'Eau Rouge. Dans le droit, il monte un rapport, la roue arrière de la Kawasaki fait un écart rapidement contrôlé... Ensuite, Ago va filer vers le drapeau à damiers Christian, lui n'avait qu'une pensée : ne pas se trouver derrière une moto qui, sous la pluie, le gênerait considérablement. Alors il attaque, prudemment mais fermement. Personne ne le passe... Il s'étonne un peu, se retourne : rien derrière lui ! Il a largué tout le monde et accentue son avance, tout en roulant à sa main. Au huitième tour, il possède l'20" d'avance sur le troisième Auer (Matchless) qui se

fait remonter par Tommy Robb (Seeley). Dans l'avant-dernier tour, Christian s'arrête pour ravitailler, 20 secondes perdues, mais la Kawasaki repart impeccablement et c'est la seconde place à l'arrivée. Pour fêter cet exploit, les organisateurs font grimper Christian sur le Podium. On a même droit à une Marseillaise. Sans être chauvin, cela fait plaisir... Dans le dernier tour, Robb a passé Auer. Le cinquième, Lewis Young, pilotait une 450 Honda suralésée à 500 cc.

Classement Spa : Agostini, Ravel, Robb, Auer, Young.

Depuis Monza 1968 on n'avait pas revu en course la 500 Benelli. Au Sachsenring, elle était de retour, bien sûr pilotée par Pasolini. Il ne fera pas mieux qu'avec sa 350, moins bien même puisqu'il s'arrêtera à mi-course alors qu'Agostini avait déjà quelques centaines de mètres d'avance. Dès le début de la course en troisième position, l'Australien Dodds (Linto) s'installe donc à la seconde place loin devant le troisième Martin Carney (Kawasaki). Cette troisième place, elle fut chaudement disputée. Carney s'était d'abord fait remonter par Christian Ravel qui entraînait dans son

Read le magnifique à Assen



sillage Barnett, lequel nous est revenu en pleine forme, et Pagani. Au huitième tour, la jonction était faite et Christian attaquait Carney. Pagani, qui connaissait mieux le circuit, passait alors les Kawasakiistes. Christian ne se laissait pas intimider, doublait Carney, se lançait aussitôt à la poursuite de Pagani, le rattrapait et le doublait ! Malgré le talent de son pilote, la Seeley de Barnett ne pouvait suivre le train. Irrésistiblement, Christian prenait de l'avance. A cinq tours de la fin, Pagani le plus dangereux adversaire de Christian cassait un culbuteur. Christian avait démontré qu'il pouvait finir troisième. Hélas il lui fallait s'arrêter pour ravitailler, et perdre ainsi deux places.

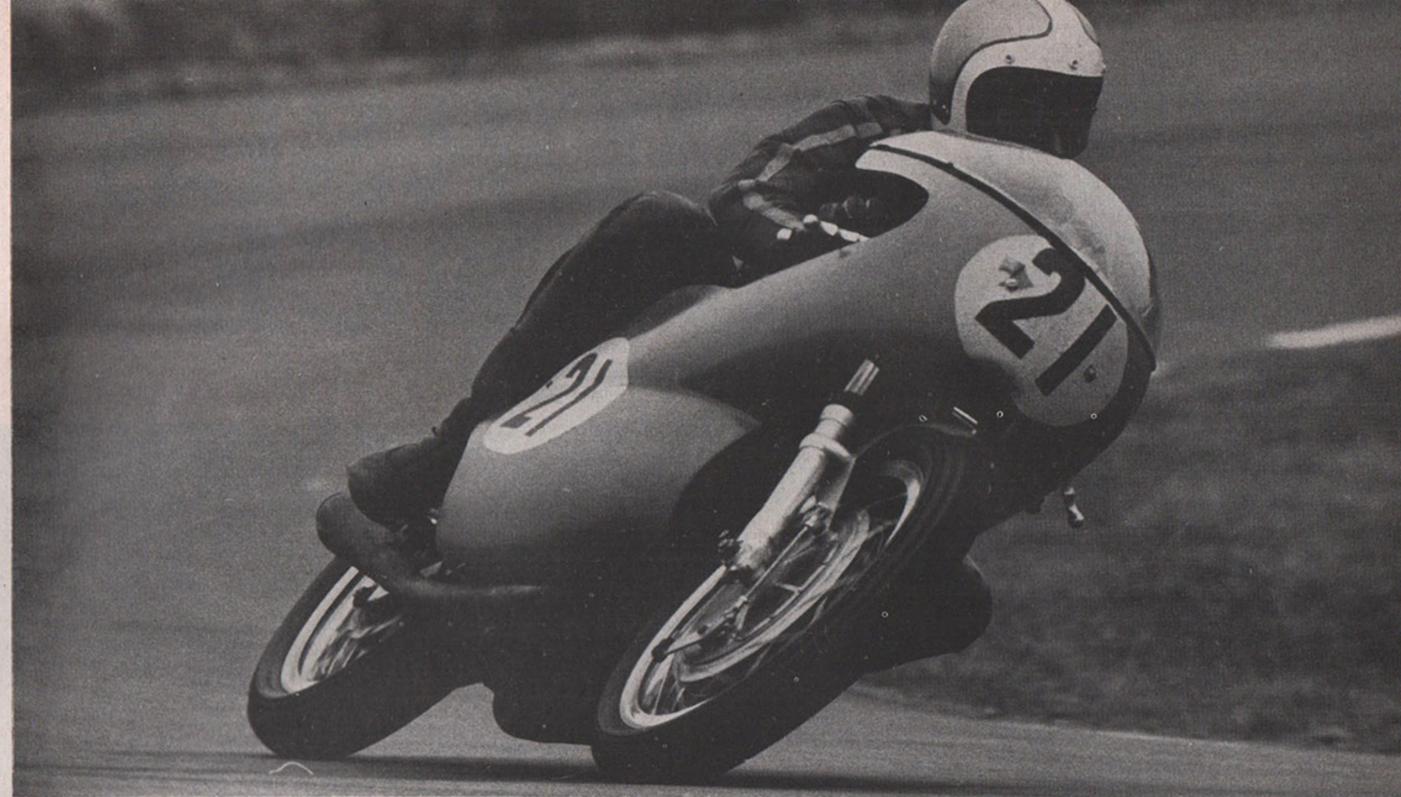
Classement Sachsenring : Agostini, Dodds, Carney, Barnett, Ravel.

Side car : Auerbacher, peut-être...

Une fois de plus Enders sera victime de sa mécanique, il accomplira le premier tour en tête avant que sa magnéto grille. Enders « out », Owesle (URS) et Auerbacher avaient toutes leurs chances, ils mèneront chacun leur tour. Auerbacher signait un nouveau record du tour, voulait faire mieux encore et sortait légèrement de la piste. Maintenant, il lui fallait rattraper Owesle. Le BMWiste ne réussira à passer le 4 cylindres que dans les derniers tours. La troisième place fut longtemps occupée par le vétéran Pip Harris (BMW), mais la rupture d'une canalisation d'essence l'éliminera et c'est Schauzu, dont le basset est à nouveau équipé d'un Rennsport 3 soupapes, qui prenait sa place.

Classement Assen : Auerbacher, Owesle, Schauzu, Butscher, Castella.

A Spa tous les favoris étaient éliminés. Owesle dès le premier tour, Auerbacher (soupape fêlée) au quatrième passage alors qu'il était second et enfin Enders (soupape) le tour suivant alors qu'il



Bergamonti une remontée
à la Read

A assen Pagani complète
le tiercé italien

menait largement. Résultats de cette suite d'incidents, le « vieux » (44 ans) Butscher se retrouvait au commandement et les frères Castella, qui accomplissaient là une course magnifique, étaient second, contenant jusqu'au bout les assauts d'un groupe de « Rosbiffs » équipés de BMW.

Classement Spa : Butscher, Castella, Harris, Milton, Wakefield.

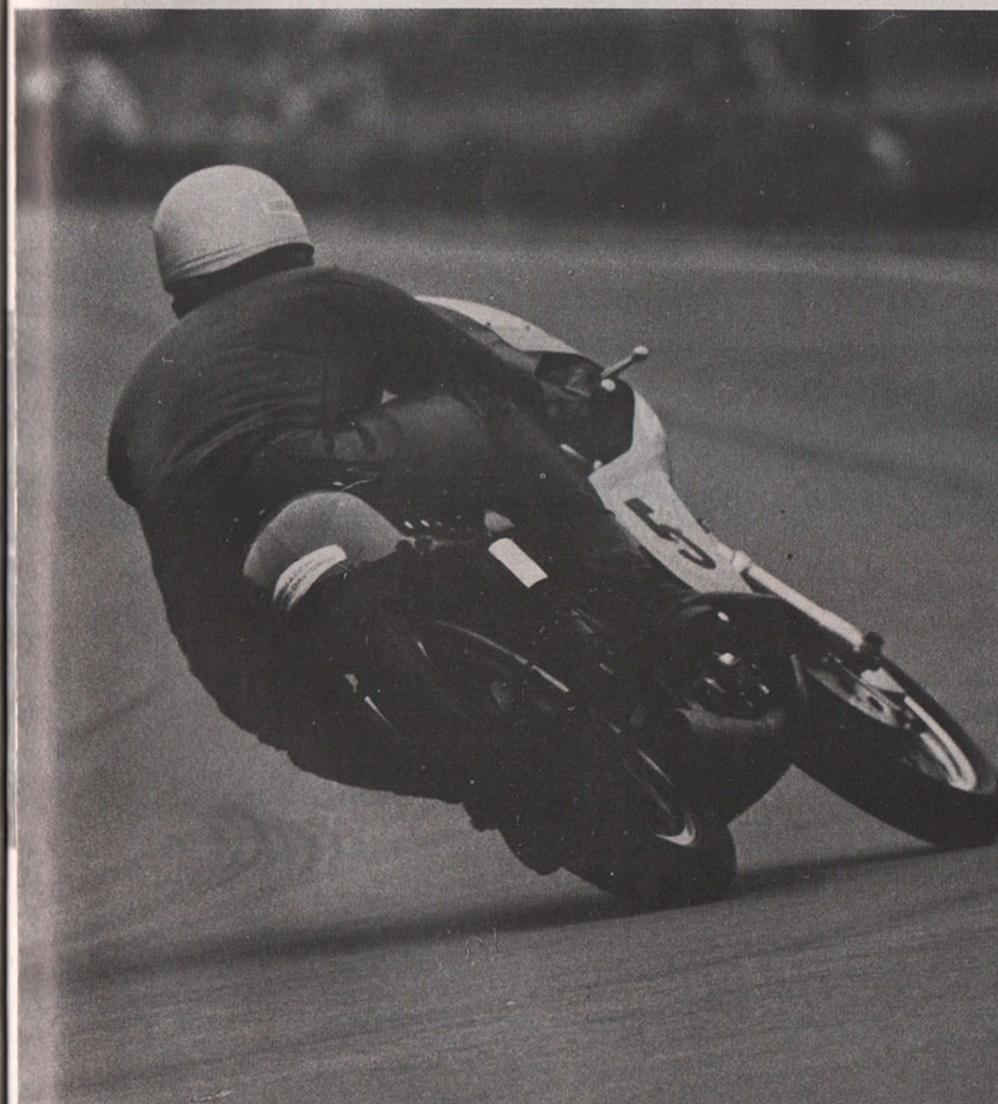
Nous sommes désolés de ne pouvoir vous présenter un reportage sur le Grand Prix de Tchécoslovaquie 1970. Malheureusement, notre envoyé spécial s'est vu refuser son visa. Les journalistes sportifs sont, semble-t-il, devenus indésirables en Tchécoslovaquie.

Résultats G.P. Brno :

50 cc : Toersen (Jamathi), Kunz (Kreidler), Canellas (Derbi).
125 cc : Parlotti (Morbidelli), Braun (Suzuki) Simmonds (Kawasaki).
250 cc : Carruthers (Yamaha), Andersson (Yamaha), Saarinen (Yamaha).
350 cc : Agostini (MV), Pasolini (Benelli), Andersson (Yamaha).
Side Car : Enders (BMW), Auerbacher (BMW), Butscher (BMW).

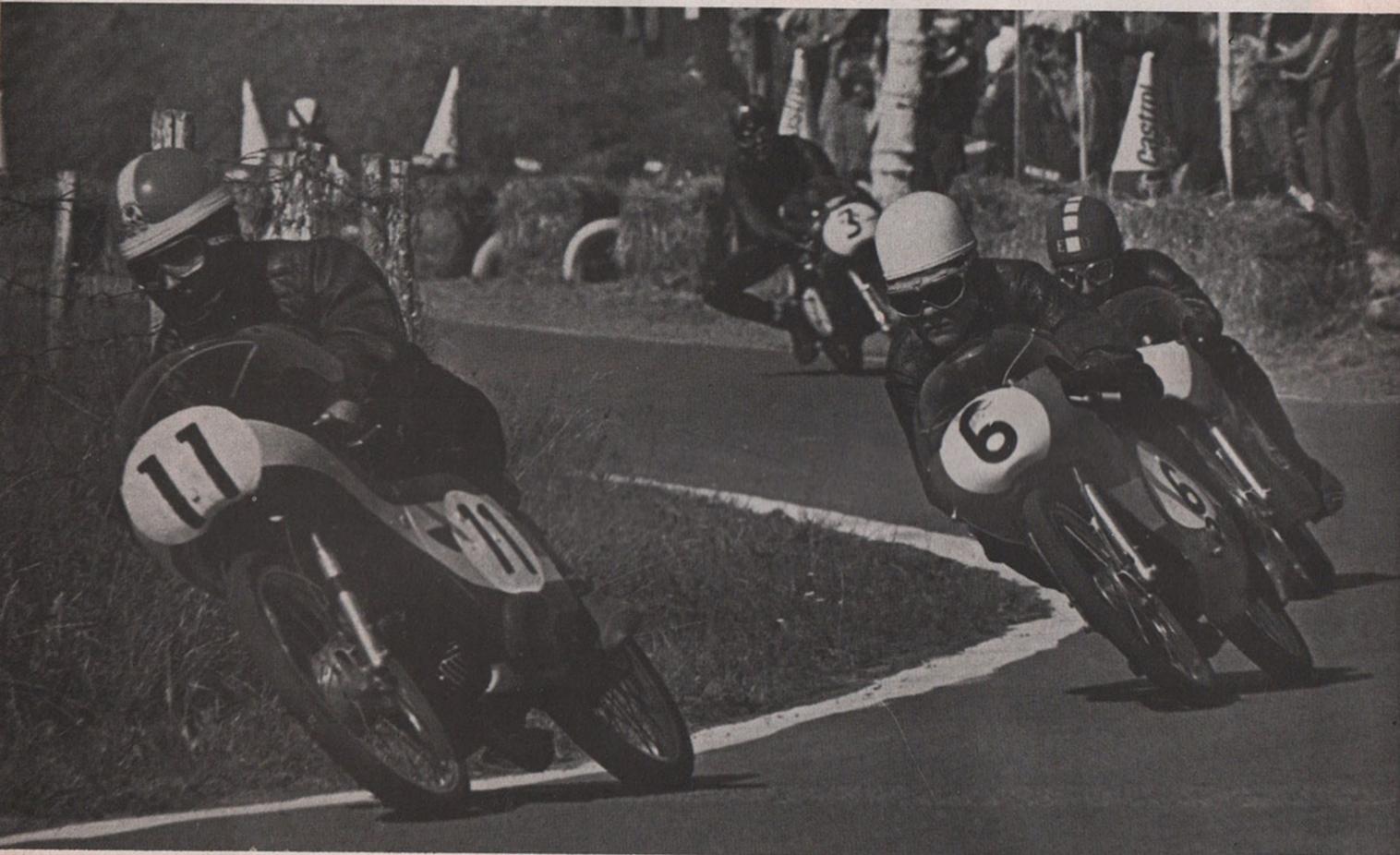
Classement au championnat du monde après Brno :

50 cc : Nieto 82 — Toersen 71 — Kunz 52 — Canellas 44
125 cc : Braun 84 — Jansson 58 — Nieto et Simmonds 42.
250 cc : Gould 82 — Carruthers et Saarinen 57 — Andersson 40.
350 cc : Agostini 90 — Carruthers 50 — Pasolini 36 — Andersson 22.
500 cc : Agostini 90 — Bergamonti 32 — Molloy 30 — Barnett 24 — Robb 22 — Ravel 21.
Side Car : Auerbacher 59 — Butscher et Enders 45.



LES COURSES EN FRANCE

par Daniel Rouge



Le tiercé dans l'ordre :
Millard, Deneux, Delamarre

Tels que je vous connais,
motocyclistes de tous poils et de tous horizons,
je ne me fais pas d'illusions :

c'est sans doute mollement allongés sur le sable doré d'une plage méridionale
et les pieds baignant dans l'eau tiède et transparente d'une Méditerranée
éclatante de soleil,

que vous prendrez distraitemment connaissance de ces quelques pages...

En fait, pour le monde de la vitesse, les vacances sont également arrivées, et pour beaucoup de pilotes, cet entracte va être mis à profit pour effectuer une remise en condition d'un matériel peut-être quelque peu éprouvé par un début de saison mené tambour battant, ou à mettre la der-

nière main à la préparation des mécaniques destinées à animer les courses d'endurance qui constitueront l'un des principaux attraits de la seconde partie de la saison.

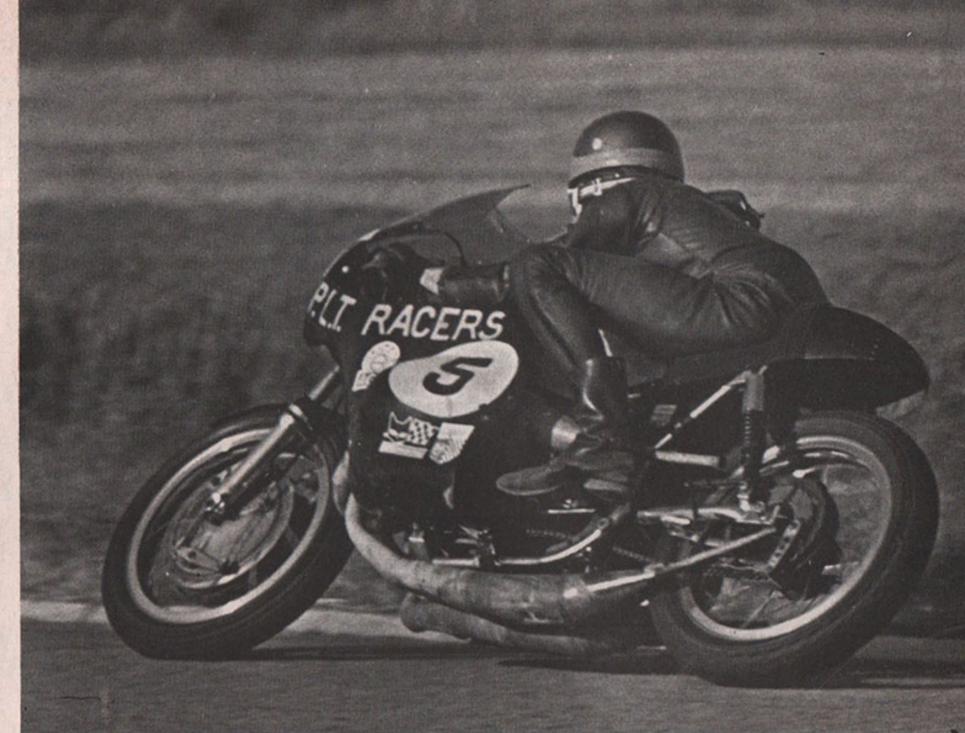
Mais avant les vacances, quelles ont été les dernières péripéties des championnats de vitesse? Deux circuits ont

accueilli nos pilotes : la « rapidissime » piste de Reims d'une part, et le tournoi de Trélivan de l'autre, soit deux tracés aussi différents que possible et qui ont fait courir successivement tout l'éventail des cylindrées habituelles, du 50 à la 500 cc, sans oublier les trois-roues.

L'organisation d'une épreuve motocycliste sur le circuit de Gueux constituait un événement de taille, puisque les deux roues ne s'étaient plus produits sur la piste champenoise depuis l'époque des Pierre Monneret, Behra, Collot... etc.

Quelque peu dépassés au début, puis se mettant rapidement « dans le coup » grâce à l'aide bénévole de l'Association des Coureurs Inters, en la personne de son Président Michel Billard, les organisateurs de Reims réussirent à mener à bien une tâche difficile. Au chapitre des critiques, il faut cependant noter l'établissement devant les stands d'une chicane fort mal placée, dangereuse parce que dépourvue d'un échappatoire valable, et par surcroît d'une utilité on ne plus contestable. La signalisation de deux virages à droite permettant l'un de sortir, l'autre de rentrer sur le grand circuit était absente ce qui, compte tenu des dénivellations qui masquent ces virages, rendait leurs zones de freinages respectivement très délicates, ce dont plusieurs pilotes parmi lesquels on peut citer Appietto et Benelhadj, ont fait la douloureuse expérience. Un chronométrage plus que douteux, le manque de sonorisation du parc des coureurs et un commentaire de piètre qualité sont encore à mettre au passif de cette organisation. Mais, celle-ci ayant fait preuve de beaucoup de bonne volonté, il lui sera beaucoup pardonné. De plus, malgré une insuffisance de publicité autour de cette épreuve, les tribunes furent convenablement garnies, ce qui peut laisser espérer que cette première réédition du circuit moto de Reims ne sera pas sans lendemain.

Seul circuit de vitesse organisé dans cette région, Trélivan — près de Dinan — accueillait ensuite les petites cylindrées solo, essentiellement 50 et 125 cc. A la suite des accidents survenus l'an passé, plusieurs modifications importantes ont été effectuées. Tout d'abord, le tracé du circuit a été un peu amélioré, la partie sinueuse ayant gagné en largeur, certains obstacles en bordure de piste ont été supprimés, et une utilisation judicieuse des bottes de paille fut très appréciée de ceux qui eurent la malchance de chuter. Ensuite, afin de réduire le danger que présente une trop grande différence de vitesse entre des pilotes plus ou moins rapides, les inters et les nationaux eurent droit à chacun leur course, ce qui permettait à un plus grand nombre de coureurs de défendre leurs chances. Entre les éliminatoires et les manches, des repêchages laissaient aux victimes éventuelles de casse une possibilité supplémentaire. Dans chaque manche, de petites primes d'arrivée étaient attribuées jusqu'au dernier, ce qui, pour une si petite organisation, contraste agréablement avec ce à quoi nous ont habitués les clubs pourtant bien plus



Tebec et sa Kawa spéciale

puissants. Mais avant tout, le plus appréciable est sans doute cette ambiance sans contrainte et sympathique qui ne s'est démentie à aucun moment de la journée. Là encore, malgré un manque flagrant de publicité, les spectateurs garnirent généreusement les bords de la piste ce que le soleil radieux et la proximité de stations balnéaires connues ne laissaient pourtant pas prévoir.

50 : le péril vient de l'Est

A Trélivan, les pilotes inters en 50" n'étaient pas assez nombreux pour devoir recourir à des éliminatoires, mais les manches prévues au programme furent tout de même courues pour la plus grande joie des spectateurs. Le Sedanais Millard (Kreidler) se tailla la part du lion, remportant les deux manches et la finale dans laquelle Deneux (Derbi) termina second après avoir mené quelques tours durant. Le cannois Delamarre en troisième position après avoir remonté Dubois (Guazzoni) et menacé Deneux. Chez les nationaux, si le vainqueur porte un nom qui est déjà connu — Monin (Kreidler) — le plus rapide de la finale fut Godefroy qui prenait rapidement la tête dans les premiers instants de la course et creusait un écart important jusqu'à ce qu'une chute le prive d'une victoire qui lui était assurée.

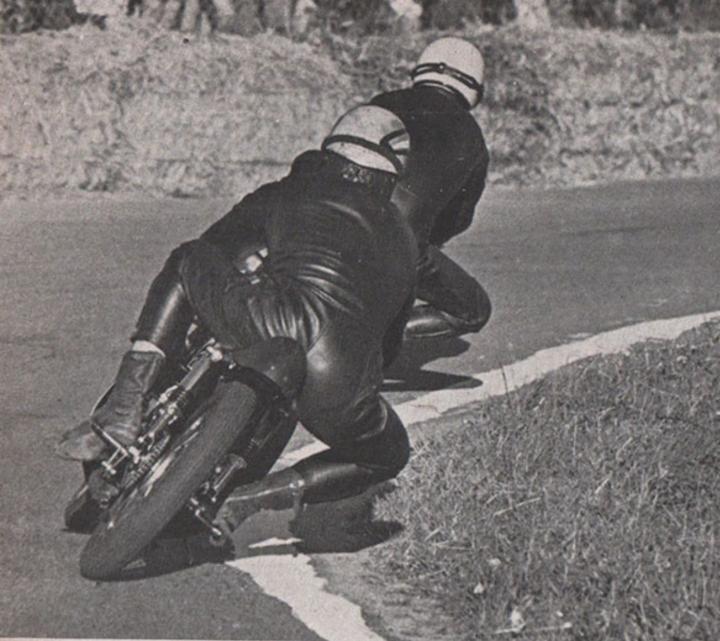
125 cc : Auréal, mais aussi Roca

A Reims, pour ne pas faillir à une

vieille habitude, Auréal prend un départ éclair et s'assure d'emblée quelques dizaines de mètres d'avance. A la fin du premier tour, il a largement pris ses distances sur un petit peloton où l'on trouve Roca, Benelhadj, Ruysen, Perrano et Mariatte. Tchernine mal parti suit à distance, de même que Blosser qui commence à remonter. Ruysen disparaît bientôt sur blocage de moteur, alors que Tchernine remonte vigoureusement sur le petit groupe d'où Roca disparaît sur ennui d'allumage. Tchernine « avale » les deux premiers nationaux Mariatte et Perrano et se retrouve dans la roue de Benelhadj qu'il double, puis lâche

Roca en grande forme à Reims





A Trevilan Roca dans la roue d'Auréal : pas pour longtemps

après quelques tours de bagarre. Auréal dont les machines semblent avoir acquis la solidité qui leur manquaient en début de saison fera toute la course en tête et terminera sans être inquiété. Blosser remonté jusqu'à la 6^e position, disparaît sur serrage après avoir bagarré avec le national Parrano (Yamaha).

Sur le circuit de Trelivan, on pouvait craindre que les pilotes accidentés l'an passé manquent un peu de mordant : il n'en fut rien; Auréal remportant une manche et Roca l'autre, la finale promettait d'être animée. Après quelques tours dans la roue du moustachu, Roca passait en tête, creusait le trou, et la course était jouée... pour la première place tout au moins. Derrière, on assistait à une sévère explication qui mettait aux prises Benelhadj, Tchernine et Delamarre, tous trois sur Maïco. Benelhadj victime d'un joint de culasse défectueux devait laisser partir ses deux compères et ce n'est que dans le dernier tour que le méridional Delamarre s'assurera d'un souffle l'avantage sur le parisien Tchernine. Maingret dont la Villa était équipée d'un nouveau moteur à refroidissement par air fut victime d'un système de sélection défaillant, et ne put confirmer en finale sa bonne prestation de la seconde manche. Dans la finale des nationaux, Perrano dominait très nettement alors que Boinet, longtemps second, se faisait « sortir » par Mallet.

250 cc : Auréal

A Reims, l'épreuve des 250 cc était courue en deux manches dont les résultats ne devaient pas donner lieu à une quelconque surprise. Après la décantation des premiers kilomètres, la 1^{ère} manche voyait Bourgeois en tête devant Guili pendant que plusieurs pilotes mal partis commençaient à remonter. Auréal prend bientôt la tête, Tchernine se retrouve dans la roue de

Bourgeois mais Hordelalay disparaît sur chute après 4 tours de course. Naudon qui tourne avec un cylindre endommagé par un serrage aux essais réussira cependant à se placer en 9^e position. Chevallier, sur une spéciale à moteur TD2 termine en 5^e position et premier des nationaux.

Dans la seconde manche, Auréal s'installe en tête dès le baisser du drapeau et conservera cette place jusqu'à l'arrivée, remportant ainsi le classement général. Il est suivi par Bourgeois et Tchernine alors que la catégorie nationale revient de nouveau à Chevallier qui précède dans l'ordre Guili, Naudon et Coindaud, lui-même suivi de Cholet et Prandi qui finissent respectivement second et troisième des nationaux.

350-500 cc : Guili - Bétemps.

Sur un circuit comme Reims, une victoire des machines les plus rapides n'était pas faite pour surprendre. Bétemps ne laissa que quelques instants à Tébec le soin d'occuper la première place, puis passa en tête et tout fut dit. Appietto chutait dans le premier tour de la 1^{ère} manche et était définitivement éliminé. Auréal était en 3^e position devant Costeux alors que Roca et Guili mal partis entamaient chacun une belle remontée. Huguet se faisait remarquer en se tenant à la 5^e position avec une Kawasaki de série pilotée avec brio. Roca revint à la 3^e place où il termina suivi de Guili qui plaçait la première 350 après l'arrêt d'Auréal.

Dans la seconde manche, Bétemps était en tête du départ à l'arrivée, suivi à petite distance par un Roca en excellente forme. Auréal revint se stabiliser à la troisième place devant Guili qui passa Tébec à la suite d'une belle remontée successive à un mauvais départ, effort qui lui valut de remporter sa catégorie et de figurer en 4^e position au classement général.

derrière Bétemps, Roca et Tébec, et devant Costeux, Huguet et Lefèvre.

250 Sport : Léon, encore

Plateau très pauvre dans cette catégorie, tout d'abord menée pendant 2 tours par Varlet (Ossa) avant que le Méruvien Léon ne prenne sa place habituelle. Seneclauze place sa Suzuki en 3^e position, devant les Ossa de Diot, Le Guerranic et Boutonnet, la Honda de Glasser, la Ducati de Dottori et la Kawasaki de Guldner qui rétrograda au fil des tours.

Sides : Pourcelet-Domin sauvent le spectacle.

D'une ligne de départ squelettique heureusement renforcée par l'attelage 750 Guzzi de Krajka-Olivier, Duhem-Maingret jaillissent vigoureusement alors que Pourcelet-Domin perdent un temps précieux à pousser; et c'est la très belle remontée de cet équipage qui enthousiasmera le public, Pourcelet venant finir tout près de Duhem. Pointés seconds à la fin du 1^{er} tour, Bourdon-Piralli perdirent de nombreuses places dans le dernier tour par suite d'une consommation d'essence plus importante que prévue. Bichat-Broise réussirent à maintenir jusqu'à l'arrivée leur petite avance sur Menut-Mont, précédant au classement Krajka-Olivier qui se tirèrent au mieux de leur duel avec Douniaux-Bracq.

RÉSULTATS TRELIVAN

- 50 cc Nationaux : 1^{er} Monin (Kreidler)
Inter : 1^{er} Millard (Kreidler)
2^e Deneux (Derbi)
3^e Delamarre (Kreidler)
- 125 cc Nationaux : 1^{er} Perrano (Yamaha)
2^e Mallet (Yamaha)
3^e Moinet (Montessa)
- Inter : 1^{er} Roca (Yamaha)
2^e Auréal (Yamaha)
3^e Delamarre (Maïco)

RÉSULTATS REIMS

- 125 cc Inter : 1^{er} Auréal (Yamaha)
2^e Tchernine (Maïco)
3^e Benelhadj (Maïco)
- National : 1^{er} Parrano (Yamaha)
2^e Mariatte (Yamaha)
- 250 cc Inter : 1^{er} Auréal (Yamaha)
2^e Bourgeois (Yamaha)
3^e Tchernine (Yamaha)
- National : 1^{er} Chevallier (Yamaha)
- 500 cc : 1^{er} Betemps (Kawasaki)
2^e Roca (Suzuki) 3^e Tebec (Kawasaki)
- 350 cc : Guili (Yamaha)
- 250 sport : 1^{er} Léoà (Ossa) 2^e Varlet (Ossa) 3^e Seneclauze (Suzuki)
- Side car : Duhem (BMW) 2^e Pourcelet (BMW) 3^e Bichat (BMW)

CLASSEMENT DES INTERS AU CHAMPIONNAT

- 50 cc : Dubois Millard
125 cc : Viura Auréal
250 cc : Bourgeois Hordelalay
350 cc : Auréal Fougeray
500 cc : Ravel Appietto
Side : Duhem Lambert

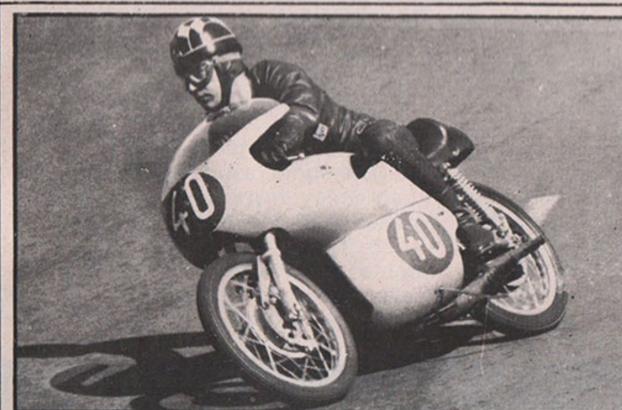
nouveau OSSA moteur

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



C.S.M

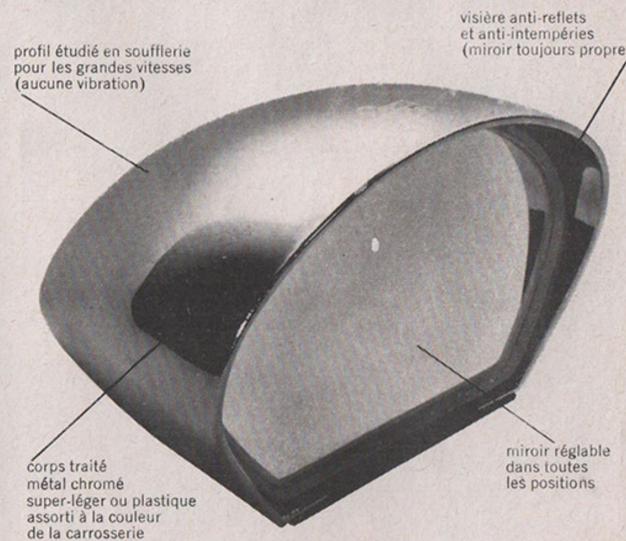
8, RUE DU D' LERAY
95-ARGENTEUIL
961-23-92 et 60-73



en compétition,
à la ville...

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

tant qu'à faire
prenez le meilleur.



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

COUPE DE PARIS AGACI

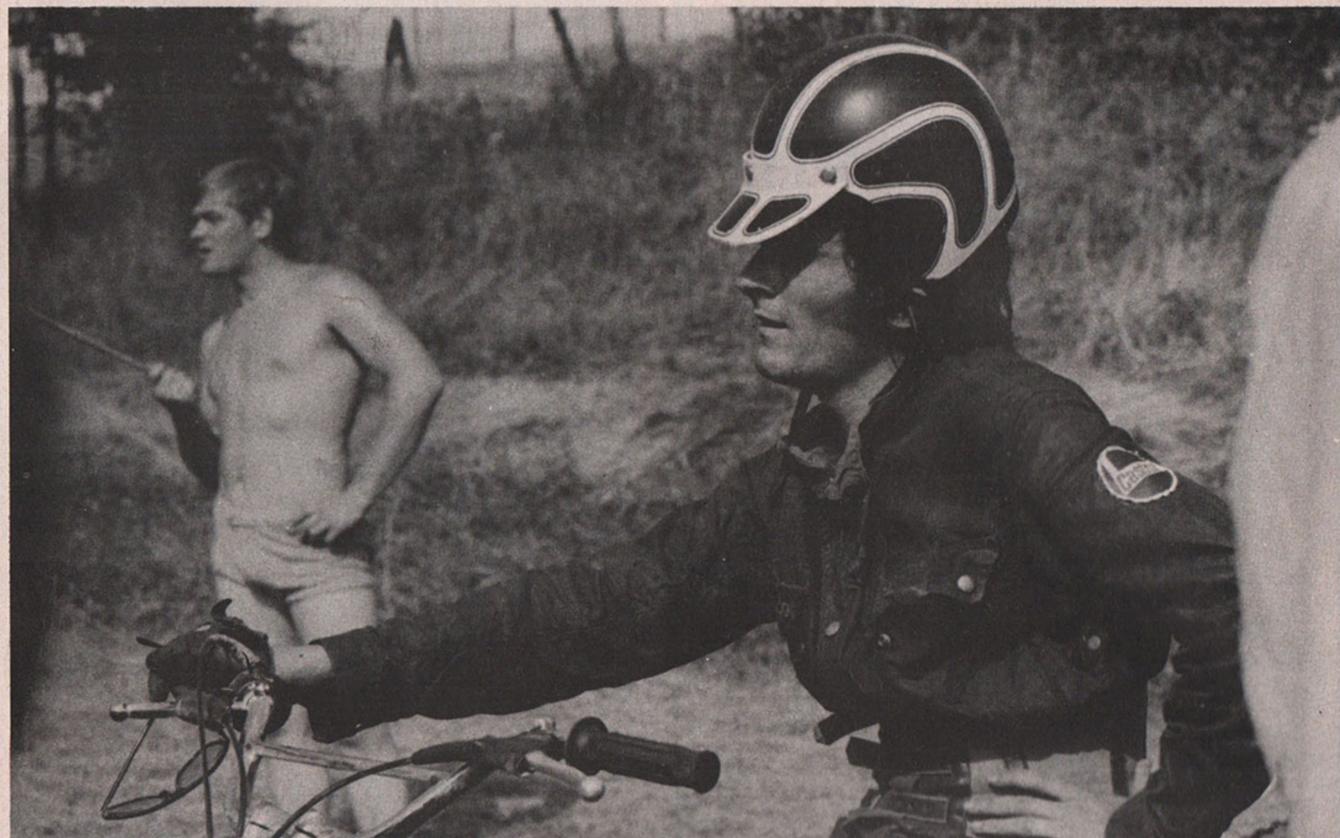
20 SEPTEMBRE 1970

AUTODROME DE
LINAS-MONTLHERY

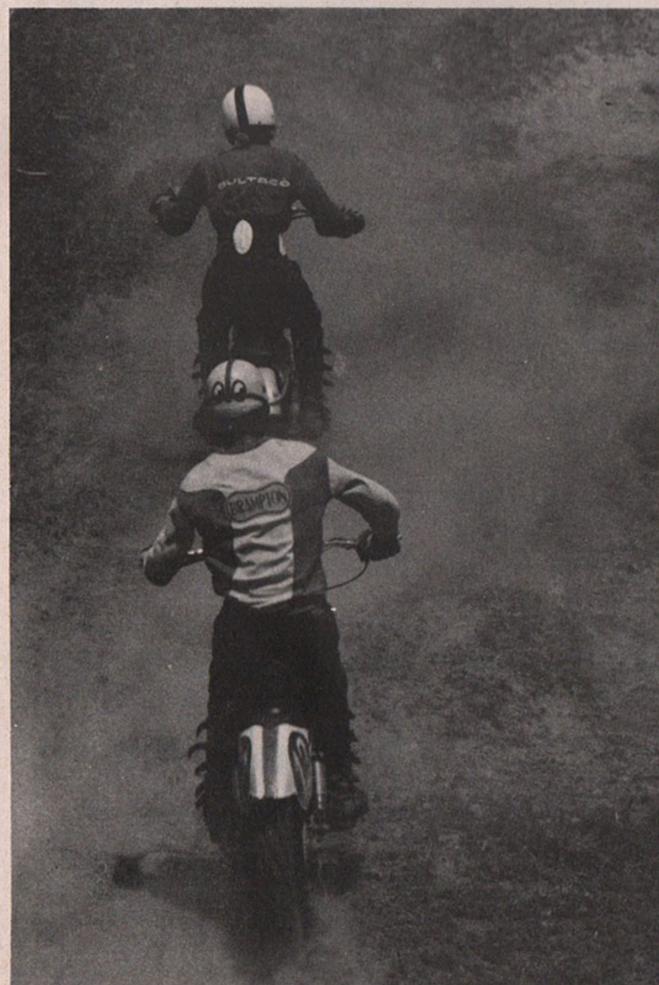
BON DE RÉDUCTION POUR

2 F sur Pelouse
2 F sur Pesage

A PRÉSENTER AU GUICHET AGACI
A L'ENTRÉE DE L'AUTODROME



Le néophyte Olivier
marche
à la baguette



On ne présente pas le Laguépie Moto Club, toutes les personnes aimant ou suivant le sport motocycliste savent qui il est. Mais ce qui est le plus formidable, le plus étonnant et le plus attachant, c'est qu'une petite bourgade du Rouergue, Laguépie pour ne pas la nommer, vit pour, par et à travers lui. Les 1 200 habitants sont tous ou presque membres du Moto Club, alors que certains ne sont pas motocyclistes dans l'âme loin s'en faut. Mais ne pas prendre une carte du Laguépie Moto Club paraît aux locaux quelque chose d'impensable, à tel point qu'on finit par les montrer du doigt : ils ne peuvent être qu'analphabètes ou arriérés mentaux, car, à quelque époque que vous passiez par ici, vous voyez toujours d'immenses banderoles annonçant une organisation prochaine ! La plus importante, celle qui a valu au club sa renommée étant bien entendu le Trophée des As, disputé chaque année le 15 août.

A L'ECOLE DU MOTO-CROSS

par Olivier de la Garoullaye

Mais la dernière invention des on ne peut plus dynamiques dirigeants de Laguépie est curieusement venue de... Belgique. Serge Schellens, le directeur sportif de Joël Robert, avait dans l'idée de créer une école de pilotage de moto-cross. Et pas n'importe quelle, école, puisque le professeur en serait le champion du monde lui-même. Schellens en parla au Président Regourd et à son fils Serge. Les Regourd n'hésitèrent pas, et sûrs d'œuvrer dans l'intérêt d'un moto-cross français commençant à manquer de souffle (malgré les jeunes talents ne demandant qu'à s'épanouir), ils donnèrent leur accord et mirent ainsi sur pied le premier stage de pilotage réalisé en France. Joël Robert et son manager avaient fixé à vingt pilotes maximum le nombre d'élus qui pourraient participer au premier stage. Les demandes d'engagement affluèrent rapidement à Laguépie où le brave préposé des PTT ne tarda pas à être débordé. Mais hélas, tous les pilotes voulant bénéficier des conseils du champion du monde ne purent obtenir satisfaction. Peut-être auront-ils plus de chance lors d'une prochaine session de cette école d'un nouveau genre.

Retourner en classe, c'est un mauvais rêve que connaissent bien les écoliers, fin septembre, lorsque les vacances sont finies. Et pourtant, plusieurs très bons crossmen français avaient décidé de venir prendre la leçon du maître incontesté de la discipline qu'ils aiment. Ils sont venus à Laguépie les 22, 23 et 24 juillet : Michel Combes (encart du n° 55 de Champion) avec son AJ'S, Jackie Chapot le plus jeune (18 ans) inter expert français, Joël Corroy venu de sa lointaine Franche-Comté, Jean-René Fabre... Avec eux, têtes d'affiche de nombreux cross, des nationaux plus ou moins cotés, certains vieux baroudeurs des circuits ayant déjà sept années de licence derrière eux, d'autres n'ayant commencé qu'en début de saison. Et finalement, à ce premier stage, il n'y avait qu'un néophyte : moi. Il fallait arriver le mercredi matin avant 10 heures pour remplir un minimum de formalités, celles de l'enregistrement que durent subir tous les participants. Subir est un bien grand mot, d'ailleurs : à peine arrivé à la Permanence de l'organisation, tout le monde était mis dans l'ambiance rapidement. Pilotes, organisateurs ou accompagnateurs discutaient paisiblement à

l'ombre en jetant un regard d'admiration sur la magnifique Boss Mustang jaune de Joël Robert. Celui-ci, accoudé à une table, attendait aussi, impatient sans doute de juger les élèves qui allaient former son auditoire. Et après des présentations succinctes, tout le monde prit le chemin du circuit. Le circuit de Bally est l'un des plus beaux en Europe, mais ce mercredi là ce devait être aussi l'un des plus chauds. Un soleil de plomb apesantissait l'atmosphère et assommait le commun des mortels. Joël Robert, assis sur une des motos de ses élèves, semblait ne pas vouloir s'en apercevoir tandis qu'il exposait son point de vue à vingt garçons assis sur des bottes de paille et qui passaient leur temps à s'éponger le front. Le cours théorique portait sur la position à moto. « Vous devez vous sentir comme dans un fauteuil sur votre moto, expliquait Joël, et en aucun cas, vous ne devez ressembler à des grenouilles sur un manche à balai comme cela se voit quelquefois. Pour être parfaitement relax sur votre machine, il faut vous pencher vous-même sur le problème. Ces motos du commerce sont faites pour un client standardisé, pas néces-

sairement pour vous. Étudiez votre position, c'est capital et pour ce faire il existe un truc infailible, tout au moins pour la position du guidon. Il suffit de s'asseoir en selle au centre de la moto, de fermer les yeux et de poser les bras naturellement à l'emplacement du guidon. Pour bien faire, vos mains doivent tomber sur les poignées. Essayez aussi, dans la mesure du possible, de régler vos repose-pieds de manière à ce qu'une fois en selle, vos chevilles soient dans l'alignement de vos hanches et de vos épaules. Ainsi vous aurez beaucoup moins de mal pour vous relever lors des cas (nombreux) où vous devez vous dresser debout sur la machine. Il faut bien comprendre que pour marcher fort en cross, il faut savoir souffrir. Sur un tour de circuit, tout le monde peut aller vite, sur dix tours ceux qui le peuvent sont plus rares, sur vingt, il y en a très peu. Le but que vous devez poursuivre, c'est d'être de ceux-là.

La position sur la machine est une chose capitale, mais la préparation de la moto elle-même a au moins autant d'importance. On n'a que peu d'idée de l'importance du gonflage par exemple. Il ne faut pas gonfler tous les pneus à la même pression. Si vous avez monté des Barum (pneus tchèques) qui sont très souples il faut mettre 1 kilo à l'avant et 1,2 kilo à l'arrière sur du sec et sur terrain mouillé on peut descendre jusqu'à 700 grammes sur les 2 roues. Par contre si vous employez des Dunlop, des Metzeler ou des Pirelli, les pressions à adopter sont sur le sec 800 grammes à l'avant et 900 grammes à l'arrière, pressions que vous pourrez diminuer sur le gras. A propos de pneumatiques, il convient de soigner particulièrement le montage. Il est inadmissible de voir une valve tourner, et il est absolument nécessaire de bien serrer les « gripsters ».

L'amortissement joue bien entendu un rôle très important pour les machines de cross, et s'il est difficile de conseiller l'emploi de telle ou telle marque d'amortisseurs arrière, il est possible de soigner sa fourche. Toutes les fourches de motos de cross modernes se valent tant au point de vue souplesse qu'au point de vue étanchéité. Mais vous obtiendrez un rendement supérieur en utilisant du liquide hydraulique 20-30. Cette huile spéciale ne bouillonne jamais, et vous éviterez ainsi les coups de raquette. Toutes les deux courses, vous la changerez et vous en profiterez pour surveiller attentivement les joints de manière à éviter toute fuite.

La chaîne devra être changée toutes les trois ou quatre courses, la fréquence du changement dépendant évidemment des circuits disputés. Ainsi, si le terrain est sablonneux, il faudra le faire plus souvent. Entre les courses, vous pourrez la mettre à tremper dans

du mazout ou dans des bains de paraffine et de graphite. Mais en tous cas, changez toute chaîne ayant sauté, il y a de grandes chances pour que les maillons aient souffert dans l'aventure. Veillez aussi à ne pas prendre le départ avec une chaîne neuve. Avant une course il faut qu'elle soit rôdée, et deux séances d'entraînements devraient suffire à ce qu'elle prenne la bonne mesure. »

Les élèves ne pipaient mot, tendus vers Joël Robert, un professeur comme ils auraient aimé en avoir au lycée, et jamais aucun enseignement ne fut plus écouté. De temps en temps fusait une question à laquelle le champion du monde répondait. Et croyez bien qu'une telle personnalité est écoutée dans un silence quasi religieux! Puis, ce fut un exposé sur les bougies fait par un ingénieur de chez Champion.

« La bougie n'a qu'une fonction, elle transmet l'énergie fournie. Elle ne peut donc en aucun cas vous faire gagner des chevaux, mais elle peut vous en faire perdre. Vous verrez à la couleur de la porcelaine si votre bougie est bonne. Elle doit être de couleur chocolat. Si elle est blanche, c'est que votre carburation est trop pauvre et qu'il convient de monter un gicleur plus gros. Si elle est noire, c'est que votre réglage est trop riche. Entre ces deux inconvenients, il est préférable d'avoir un réglage un poil riche quitte à mouiller la bougie plutôt que d'être trop pauvre ce qui peut occasionner un coup de chalumeau et percer un piston. Il importe également de faire un montage net et propre sur le fil d'arrivée à la bougie. Certains croient qu'il est bon de souder le fil à la cosse pour être sûr d'éviter la rupture, mais en fait ce n'est pas bon, car lorsque vous soudez l'extrémité du fil, vous recuisez la partie proche de la soudure, créant ainsi un point faible qui ne demandera qu'à céder. Une bougie peut durer trois courses, mais là encore, comme pour la chaîne, il est préférable de ne pas en monter une neuve juste avant le départ. Veillez aussi à la parfaite étanchéité du filtre à air, sinon gare à votre moteur et à votre bougie. Ils souffriront... »

Après la théorie, ce fut la pratique, et dès deux heures dans le parc des coureurs, le bruit des moteurs secoua de sa torpeur le vallon endormi. Joël Robert, en maillot de bain par cette température caniculaire, commença par nous montrer comment négocier une petite ligne droite truffée de trous camouflés sous l'herbe du terrain. Deux solutions se présentaient : passer par dessus ou les éviter. Pour les éviter, il faut déjà les voir et pour passer par-dessus, il faut avoir la technique. Or je n'avais ni le sens du terrain, ni l'habitude de la machine.

C'est que pour la première fois de ma vie je me trouvais en selle sur une bécane de cross. Et pas n'importe

laquelle!... Une 250 cc A.J.S. quasi neuve aimablement prêtée par M. Boudet, l'importateur de ces belles machines. Et me voilà à la fois fier et contracté à son guidon, sur un des plus beaux terrains de cross au monde, en train d'essayer de faire correctement ce que Joël Robert m'indiquait. Fier parce qu'avec cette A.J.S. et ses 34 chevaux entre les jambes, le roi n'était pas mon cousin! Contracté parce que pour utiliser cette puissance à bon escient, il faut un certain entraînement... Ouvrir en grand la poignée des gaz sur un petit rapport, cela allait encore, passer dans les trous ou les bosses, j'y arrivais sans trop de mal, mais virer...

Joël au milieu de la piste montrait du doigt la trajectoire à prendre, et barrant la piste de bottes de paille il obligeait à tourner suivant tel ou tel rayon. Les autres passaient plus ou moins correctement, mais viraient toujours les pieds en avant, la jambe tendue à l'intérieur du virage. Et moi, avec mon habitude de trialiste, j'avais bien du mal à tendre cette maudite jambe. Et lorsque par bonheur je virais, j'avais quelques difficultés en sortie pour aborder la ligne droite, j'engorgeais ma machine, lui imposant quelques hoquets et soubresauts indignes d'une telle personnalité.

Et puis, alors que nous tournions depuis un certain temps déjà sous le soleil, je compris l'origine de mes malheurs en sortie de virage. J'ouvrais trop brutalement les gaz et je ne me servais pas de mon embrayage (qui ne sert pratiquement jamais en trial). A partir de cet instant, je fus un peu moins ridicule, et sans arriver à la cheville des meilleurs stagiaires, j'eus un peu moins honte et je pris plus de plaisir. Dans les trous, ma roue avant sautait comme celles de mes petits camarades, ma roue arrière jaillissait du sol, me projetant en travers, et si Combes ou Fabre avec des machines identiques me laissaient sur place, je suivais les moins rapides. Cependant, et Joël Robert nous le signifia rapidement, nous n'étions pas là pour faire la course et se tirer la bourre, nous étions là pour apprendre. Pas satisfait de nos exhibitions, le champion du monde nous soumit à un pensum. Un par un, il nous fallut effectuer un petit slalom serré entre des piquets plutôt que de se lancer à l'assaut des buttes, ou à corps perdu dans les descentes. Seuls ceux qui faisaient tomber un piquet avaient le droit de faire dix montées mais... à pieds. On ne badine pas avec Joël Robert, qui se montre aussi habile dans l'art didactique que dans le maniement d'une moto de cross...

De retour à l'hôtel le soir, pour le repas en commun, les langues se déliaient beaucoup moins facilement. Les organismes étaient fatigués et mêmes les meilleurs stagiaires étaient « morts », ivres de soleil et de poussière. Chacun

faisait le point de ce qu'il avait pu retirer de la première leçon du Maître. Le chahut nocturne fut bref, les pelochons ne dansèrent que très peu de temps, l'extinction des feux survint rapidement. Sur le programme du stage figurait en effet une séance de gymnastique à 6 heures et demie du matin : il était grand temps de sombrer dans un sommeil réparateur...

Ce qui nous attendait, donc, c'était une séance de footing et, en petits paquets, notre groupe sortit de Laguépie par un chemin serpentant le long de l'Aveyron. Les mouvements d'assouplissements succédaient aux petites foulées, entrecoupées d'exercices de musculation. Une escalade sur un pont de voie ferrée, un sprint et un cross pour finir nous ramenant en grande forme vers le circuit et les exercices pratiques.

Ceux-ci débutèrent par le slalom du soir précédant, Joël tenant à ce que les apprentis pilotes œuvrant sous sa



coupe soient capables de bien virer en tous sens. Ce fut une débandade. Joël, qui avait montré comment faire avec une A.J.S. d'emprunt et sentant la moutarde lui monter au nez, parlait d'envoyer tous les stagiaires chez l'oculiste pour qu'ils voient enfin les piquets et arrivait à passer entre eux correctement. Mais après ce coup de semonce, tout marcha beaucoup mieux. Puis ce fut l'étude des passages en virage où, là aussi, il fallut un temps d'adaptation. Cependant, notre champion du monde de moniteur n'était pas, mais alors vraiment pas décidé à nous laisser souffler! Les machines se succédaient à un rythme rapide, passant aux pieds de Joël ou au bout d'un drapeau avec lequel il indiquait la trajectoire. Et comme il n'était toujours pas satisfait de notre comportement, jugeant nos réflexes peu rapides, il se mit à lancer à l'improviste des bottes de paille à travers la piste. C'est ainsi que certains allèrent manger la paille avant de rentrer à l'hôtel pour dé-

jeuner...

L'après-midi débuta par un cours théorique sur la diététique. Plus qu'un véritable cours cette demi-heure en salle servit à inculquer aux élèves un certain nombre de notions d'hygiène alimentaire. C'est ainsi qu'on apprit à se méfier du sucre pris en trop grande quantité. Celui-ci s'il apporte à l'organisme beaucoup de calories à l'inconvénient de faire grossir, les dites calories non brûlées se transformant en graisse. Cependant il est bon d'en diluer une vingtaine de morceaux dans l'eau plate et d'avalier ce mélange quelques heures avant la compétition. Après une course, il faut absorber des aliments permettant de récupérer des efforts dispensés : les amandes ou les cacahuètes en sont de parfaits exemples.

Bien entendu les boissons alcoolisées sont à déconseiller, et il vaut mieux prendre ses repas en buvant de l'eau plate ou des jus de fruits. Il est recom-

mandé de prendre un petit déjeuner copieux avec éventuellement du fromage (s'il est non fermenté) ou de la viande. Ainsi est-il possible de manger moins au déjeuner en essayant de se fixer un menu à base d'œufs, de poissons, de fruits secs et de miel, le repas du soir étant pris normalement. Il est à noter que le poisson est préférable à la viande apportant à poids égal plus de protéines et moins de calories. Cependant, il faut s'attacher, en raison de son caractère nutritif, à manger de la viande (bœuf ou porc de préférence) une fois par jour, tout en s'abstenant des viandes en boîtes ou fumées.

L'important étant finalement de ne pas dissocier entraînement, compétition et préparation.

Super moniteur comme imbattable champion du monde, Joël debout attend ses élèves, leur montre du bout d'un fanion l'endroit exact où il convient de mettre un coup de gaz pour sauter une bosse perfidement

placée sur la trajectoire. Il mime le mouvement du pilote qui doit lever sa machine au-dessus de la difficulté comme un jockey enlève son cheval. Et les motos jaillissent sous les yeux du maître qui commente tout haut les bonnes ou mauvaises exhibitions. C'est un professeur impitoyable, qui n'hésite pas à critiquer. Les félicitations, il ne connaît pas. Il est dur envers les autres comme envers lui et à cause de cela, il est écouté. Les élèves boivent ses paroles, et s'il y a des difficultés c'est au stade de l'exécution. Que de mauvaises habitudes ont été prises lors des courses disputées, qu'il est dur de ne pas retomber dans ses vieux sabots...

Mais Joël est difficile, il tient à avoir les meilleurs élèves, des pilotes qui sur un terrain montreront par les capacités acquises et par les progrès réalisés qu'ils ont été à bonne école, de jeunes pilotes qui lui feront honneur. Comme les virages pris ne lui paraissent pas suffisamment étudiés, il place ses élèves par deux et les fait partir pour une course poursuite entre deux bottes de paille placées sur la ligne droite. Lui, il reste dans l'un des virages et oblige les pilotes à serrer au plus près. Il veut que le pied intérieur sorte en avant à ras du sol comme un patin ou comme une petite roue latérale de vélo d'enfant, comme sécurité. Ainsi est-il plus facile de balancer la machine, de la coucher sur son point d'appui. Il faut arriver à l'épingle à pleine vitesse, ralentir du frein arrière et freiner fort de l'avant à la limite du blocage de la roue, coucher la machine et remettre la poignée dans le coin dès sa sortie, au retour en ligne. Et l'on repart, pleine accélération sur la roue arrière. On tourne une fois vers la droite, une fois vers la gauche. Joël prodigue ses conseils, donne un truc, le fin du fin en manière de virage; il explique comment placer un petit coup de patte sur la pédale du frein opposée à la corde pour accentuer encore le travers de manière à pouvoir se retrouver en ligne plus vite encore. Et il nous en fait la démonstration. Avec lui l'A.J.S. vole, prend des ailes, vire pratiquement parallèle au sol et Joël qui trouve encore le temps de sourire, de nous envoyer une giclée de cailloux en passant devant nous... L'admiration se lit sur les visages des élèves, qui comprennent mieux ainsi qu'ils sont loin du compte et que des progrès restent à faire. Il y a loin, très loin entre d'excellents pilotes français tels Corroy, Chapot, Combes et un champion du monde...

Mais chacun tend vers un but, celui de s'améliorer, de devenir quelqu'un dans le monde du cross, monde difficile ou la volonté, le courage et la persévérance dans l'effort doivent être les qualités dominantes. Même les moins rapides doivent les posséder. Même pour eux, on peut lever son chapeau. C'est ça le cross...



Side-car au circuit des Loges près de St Germain-en-Laye.

BOLS D'OR D'ANTAN

Au mois de septembre dernier, une course de motos a soulevé l'enthousiasme de la grande majorité des pratiquants français du deux-roues à moteur, touché également le « grand » public par l'intermédiaire de la « grande » presse, et a même eu un certain retentissement en dehors de nos frontières. Cette course se déroulait à Montlhéry. Elle durait 24 heures. Son nom ? le Bol d'Or.



Pour la plupart des fanatiques actuels du sport motocycliste, dont la moyenne d'âge est loin d'être élevée, le Bol d'Or est donc une épreuve de création récente. En fait, il n'en est rien et le titre de 33^e Bol d'Or confirmait l'ancienneté de cette course dont la célébrité devrait être au motocyclisme ce que sont les 24 Heures du Mans à l'automobile. C'est en 1922 que se déroula la première édition du Bol d'Or. Son créateur, Eugène Mauve, était alors connu comme le constructeur des cycle cars Elfe, animés par un moteur Anzani bicylindre en V de 1000 cc. Il avait 29 ans lorsqu'il organisa pour la première fois sur un circuit situé à Vaujours une double épreuve de 24 Heures réparties sur trois jours : la première partie était réservée aux motos solo et aux side cars qui couiraient simultanément, la seconde partie mettant en piste les cyclecars et des voiturettes légères, dont la cylindrée ne devait pas excéder 1100 cc.

Par la suite, le Bol d'Or devait se révéler un grand voyageur : après Vaujours qui ne l'accueillait qu'en 1922, il allait successivement se dérouler sur plusieurs autres circuits. On le voyait à Saint-Germain-en-Laye, sur le circuit des Loges, de 1923 à 1926. Après une excursion sans lendemain à Fontainebleau en 1927, il regagnait Saint-Germain, mais sur un tracé différent dénommé « circuit de la Ville » où il demeurait de 1928 à 1936. Après quoi il gagnait Montlhéry jusqu'à 1939 où la grande tourmente de la seconde guerre mondiale suspendait provisoirement son organisation. Après la cessation des hostilités, il fallait attendre 1947 pour assister, de nouveau sur le circuit des Loges à Saint-Germain, à la 19^e édition du Bol. L'année suivante, il passait sur le circuit de la Ville avant de retourner pour deux ans, en 1949 et 50, sur le 6 kms de Montlhéry. Enfin, nouveau retour au circuit de la Ville en 1951 et 52 avant de regagner, définitivement

cette fois, le plateau de Saint Eutrope et le 6 kms encore utilisé de nos jours. En 1954, une modification d'importance intervenait dans la formule du Bol d'Or : si jusque-là le règlement de l'épreuve n'autorisait qu'un seul pilote par machine, ce qui faisait singulièrement intervenir l'endurance propre de l'homme, la compétition est désormais ouverte à des équipes de deux concurrents se relayant au guidon de la même machine. On espérait de ce changement une amélioration sensible et par là spectaculaire des performances réalisées. Mais cela ne devait pas sauver le Bol d'Or dont la décadence commençait à s'amorcer. Boudé par les usines, peu à peu déserté par les spectateurs, le Bol subissait le contre-coup de la période de vaches maigres que connaissait alors le motocyclisme en France, 1960 : c'est la faillite. 31 équipages seulement au départ, une seule usine française (Ratier), et un seul importateur n'alignant que des moteurs vaguement préparés outre-Rhin; on ne compte que trois équipages étrangers, dont aucun ne verra l'arrivée. Quand le jour se lève, la piste est presque aussi vide que les tribunes. Onze machines terminent une course dont les seules péripéties ont été les casses successives et nombreuses. Et encore, de ces onze rescapés, dix seulement ont couvert le kilométrage minimum leur permettant de figurer au classement... Le Bol d'Or à vécu.

1969. Alors que partout dans le monde, la moto a le vent dans le dos, l'idée apparue l'année précédente de mettre sur pieds une épreuve d'endurance se matérialise. On remet au grand jour une vieille appellation couverte de poussière, on l'adopte. Et le Bol d'Or renaît de ses cendres. Il rencontre un succès considérable tant auprès du public que des pilotes, ce qui convainc les organisateurs de réitérer en 1970, en catégorie internationale cette fois. Ainsi, la boucle est bouclée et le Bol d'Or redevient 10 ans après ce qu'il n'aurait jamais dû cesser d'être : une grande épreuve.

Des hommes...

Afin de ne pas rendre ce texte démesurément long, seule la période de l'après guerre, plus intéressante parce que plus proche, a été examinée d'une façon plus approfondie. Un nom aura marqué cette époque : c'est celui de Gustave Lefèvre qui ne remporta pas moins de huit fois le Bol, soit cinq fois avant 1954, c'est-à-dire en pilotant seul durant les 24 Heures, puis encore trois fois associé à Briand. Pour avoir tâté des deux formules et couru sur différents circuits, « Tatave » Lefèvre ne nous a pas caché qu'il préférait ceux de Saint-Germain à celui de Montlhéry, et que d'accomplir seul 24 heures de ronde ne lui a jamais semblé une tâche surhumaine. Son coéquipier Briand remporta une quatrième victoire, associé cette fois à

Bargetzi. Ces deux hommes parcoururent 2 962 km pendant les deux tours d'horloge, ce qui représente la moyenne impressionnante de 123,400 km/h, record absolu de l'épreuve, et qui reste à battre. Un équipage autrichien, Weingartmann-Volzwickler, montant une Puch d'usine, créa la surprise en remportant le classement général du Bol 1954, après la casse de Lefèvre, certes, mais à une vitesse moyenne de 105,055 km/h ce qui pour une 250 cc d'alors était une performance effarante. Le dernier Bol, celui de 1960, fut remporté après toute une série de casses par l'équipage Vasseur-Maucherat qui pilotait une BMW R 50 de l'écurie Murit.

On ne peut parler du Bol d'Or sans évoquer le nom du légendaire Venin que son antique Saroléa ne mena jamais à la victoire, mais qui obtint plus d'une fois la seconde place et vécut toujours des aventures, peu ordinaires. Les noms de Dagan, Agache, Tano, pseudonyme sous lequel se cachait

une figure bien connue, Roger Sceaux, Pahin, doivent encore être retenus comme ceux d'animateurs enthousiastes de cette grande épreuve, ainsi que ceux de pilotes étrangers tels Stasny et Havel qui devaient faire sérieusement parler d'eux par la suite. Et, outre Lefèvre dont le fils Patrick continue à faire connaître le nom, on est un peu surpris en détaillant certains classements de découvrir des patronymes à la résonance bien actuelle tels Hordelalay, Daric ou Moser. C'est à vous faire croire que la compétition motocycliste est un mal héréditaire!

... des machines...

Banc d'essai d'une sévérité sans pareille, le Bol d'Or constituait une forme de publicité très valable, fort bien comprise par un bon nombre de petites usines ou d'importateurs. Mise à part la Norton Manx de Lefèvre, de nombreux modèles se taillèrent une

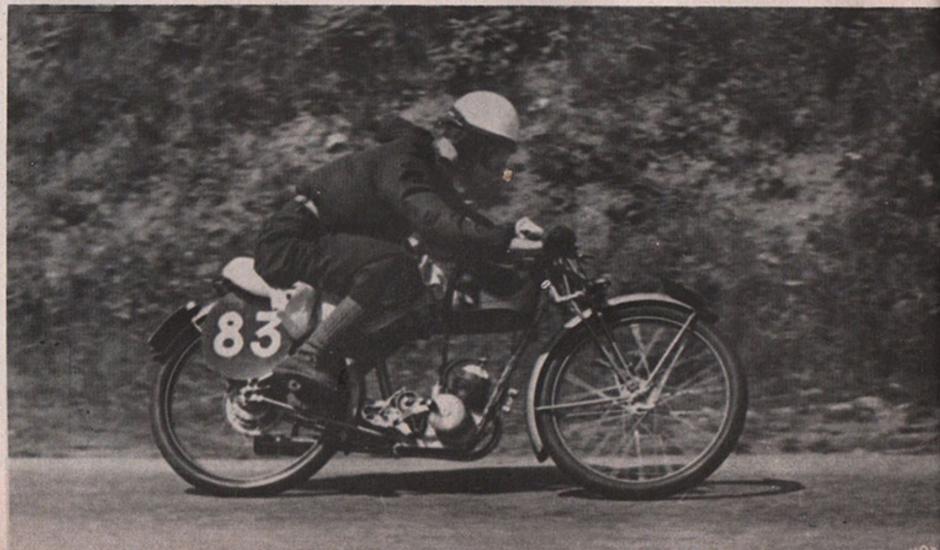
réussite commerciale à la suite de bons résultats acquis dans les Bols d'Or. Ydral, Jawa, Puch, Ratier, BMW, Adler et bien d'autres encore sont autant d'exemples de cela.

La préparation de toutes ces machines devait être menée avec beaucoup de soins, mais on s'attachait alors à des points de détails que l'on ignore totalement avec les motos modernes sur des engins munis de suspensions à l'efficacité plus que douteuse, tout était fait pour donner un maximum de confort au pilote, pour qui tenir 24 heures était parfois un véritable calvaire. Le remède universel était une utilisation intensive du caoutchouc-mousse dont les selles et réservoirs se voyaient généreusement rembourrés. Les crampes dues aux mauvaises positions étaient tout aussi redoutées, ce que les selles doubles et la conservation des repose-pieds « passager » des machines de tourisme améliorées permettaient parfois d'éviter. Plusieurs fois classé dans les



“Tatave”
huit fois vainqueur.

Le rédacteur en chef
de Sport-Auto sur
Poney Motobécane
en 1950.
Avant de s'endormir
sur l'anneau,
Gérard Crombac pilotait
avec une batterie ficelée
dans son imperméable.



toutes premières positions des petites cylindrées. Moury équipait sa Puch de petits marche-pieds garnis de caoutchouc disposés juste derrière les repose-pieds classiques. En 1954, les deux Ydral officielles de Dagan-Godin et Agache-Tiers furent parmi les plus remarquées : sur la base de mesures effectuées par Fergus Anderson dans la soufflerie de l'usine Guzzi, il avait été décidé de sacrifier à l'aérodynamique et de faire conduire les pilotes à genoux, soit une position identique à celle communément utilisée de nos jours par les sidecaristes. Ces deux machines étaient également les premières à être munies d'un carénage pour le Bol d'Or.

Mais plus que la fatigue due aux secousses ou aux vibrations, ou encore à la pression du vent, la partie nocturne de la course était redoutable pour les concurrents. Les éclairages des machines de série étaient loin d'être à la hauteur, et les virages n'étaient pas balisés. Inutile de préciser que la moyenne baissait sérieusement dès la tombée du jour. Fort heureusement, le Bol d'Or se courait au mois de juin, et la nuit étant très courte en cette saison, le déchet dû aux chutes nocturnes et aux pannes d'éclairage irréparables n'était pas trop important. Soumises à un effort intense et prolongé, les machines révélaient des faiblesses presque totalement ignorées aujourd'hui et dues dans la plupart des cas à la qualité médiocre des matériaux utilisés pour la construction des moteurs et des parties cycle : les ruptures de cadres étaient choses courantes, de même que les brûlages de pistons et

les bris de boîtes de vitesses. Les pilotes de grosses cylindrées devaient conduire en souplesse afin de ménager leurs chaînes, leurs pneus et leurs embrayages, et parfois même leurs garnitures de freins.

... et leurs aventures

Il va sans dire que tout Bol d'Or regardé d'un peu près revêtait un caractère épique, et que raconter toutes les anecdotes dont furent émaillées les différentes éditions de cette épreuve serait vraiment très long. En effet, compte tenu des difficultés d'une telle course et de la précarité fréquente des matériels utilisés, il fallait que les pilotes et « ceux des stands » qu'on oublie hélas trop souvent, déploient des trésors d'astuce et fassent assaut d'imagination et de courage. Lorsqu'un seul pilote conduisait pendant 24 heures, on pensait bien à ravitailler la moto, mais il ne fallait pas oublier le malheureux concurrent! Et le regretté Venin se tailla un jour un succès considérable en prenant le départ avec une splendide côtelette attachée autour du cou à l'aide d'une ficelle : ainsi, il n'aurait pas à perdre de temps pour s'alimenter.

Aux stands, si la mécanique avait fait des siennes, tous les coups étaient permis pour pouvoir repartir en ayant réparé dans un minimum de temps. Ayant un jour grippé une tige d'embrayage, Lefèvre était bien ennuyé pour remonter sa boîte de vitesses; il s'agissait de remettre un arbre en place dans un roulement à galets non engagés. Pour éviter de « tout sortir »,

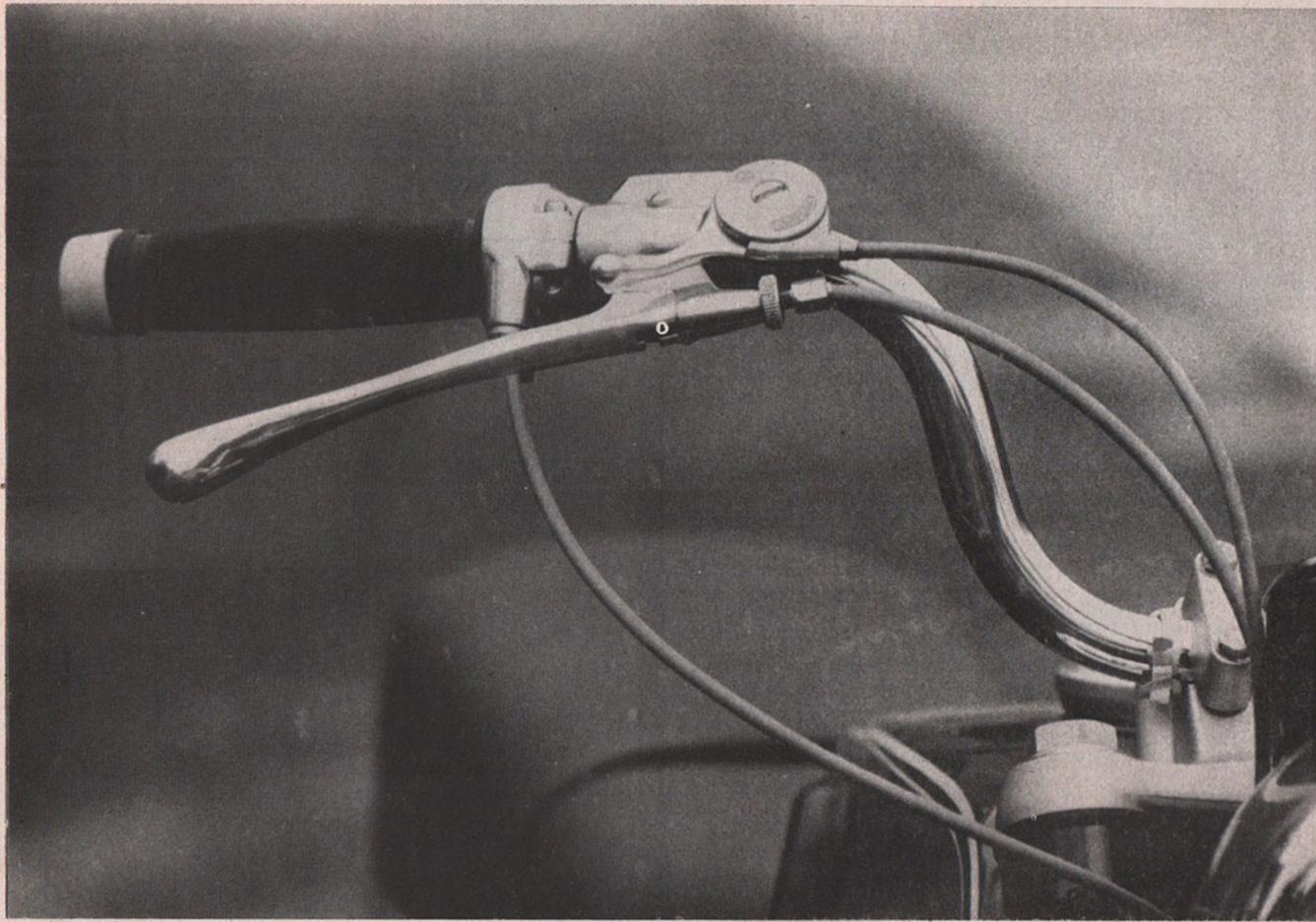
une seule solution : coller les galets à leur place à l'aide de graisse épaisse. Mais, les carters étant encore chauds, la graisse fondait et le remontage s'avérait impossible. Et c'est Garreau, le metteur au point des machines de Lefèvre, qui eût l'éclair de génie : avisant une boîte de camembert destinée au ravitaillement des mécaniciens, il tenta de coller les galets avec le fromage; le coup réussit, Lefèvre repartit rapidement et gagna, une fois de plus.

Parfois les dégâts étaient irrémédiables et la casse survenait avant que le concurrent soit assuré de figurer au classement : on finissait alors à pieds, comme l'équipage d'un side Triumph piloté par Claudon qui, en 1954, mit sept heures à boucler les trois tours qu'il lui manquait pour être inscrit au palmarès. Mais tous ne faisaient pas montre d'autant de courage, et l'on vit parfois des coureurs épuisés s'arrêter dans une portion déserte du circuit, appuyer leur machine contre un arbre, et reprendre des forces par un petit somme, tandis qu'au stand, les mécanos sans nouvelles étaient rongés d'inquiétude...

La nuit était l'ennemie de tous; aussi des l'allumage des phares, voyait-on les coureurs se grouper et mettre leur lumière en commun pour venir plus facilement à bout de l'obscurité. Quant aux divers incidents mécaniques on vit certainement tout ce qui peut arriver et les audaces les plus incroyables tentaient d'y remédier : le Canadien Lucas alla même jusqu'à ressouder des pignons de boîte de vitesses! Durant une de ces folles nuits, un side car perdit une roue aux abords d'un virage; malgré tous les efforts des deux équipiers, il fallut attendre le petit matin pour retrouver la fautive qui avait roulé dans un fossé...

Le Bol d'Or, après une longue interruption dans son existence, semble maintenant bien parti pour une nouvelle carrière. Et si le matériel mis en piste a considérablement évolué, la course a conservé toutes ses difficultés. Les anciens n'ont bien sûr pas manqué de faire remarquer que, en dépit de dix années de progrès, la moyenne réalisée par les vainqueurs de 1969 est restée inférieure à celle de 1959 qui constitue toujours le record. Mais, si les mécaniques se sont améliorées et si les virages furent plus ou moins éclairés l'an passé, on ne doit pas oublier que deux chicanes ont été ajoutées pour couper la vitesse des machines et que le changement de date d'organisation du Bol a augmenté la nuit de près de trois heures, ce qui est loin d'être négligeable.

Alors? le Bol d'Or redeviendra-t-il ce qu'il était auparavant? Il n'y a plus très longtemps à attendre pour le savoir. Le 13 septembre prochain exactement.



essai: 125 MZ

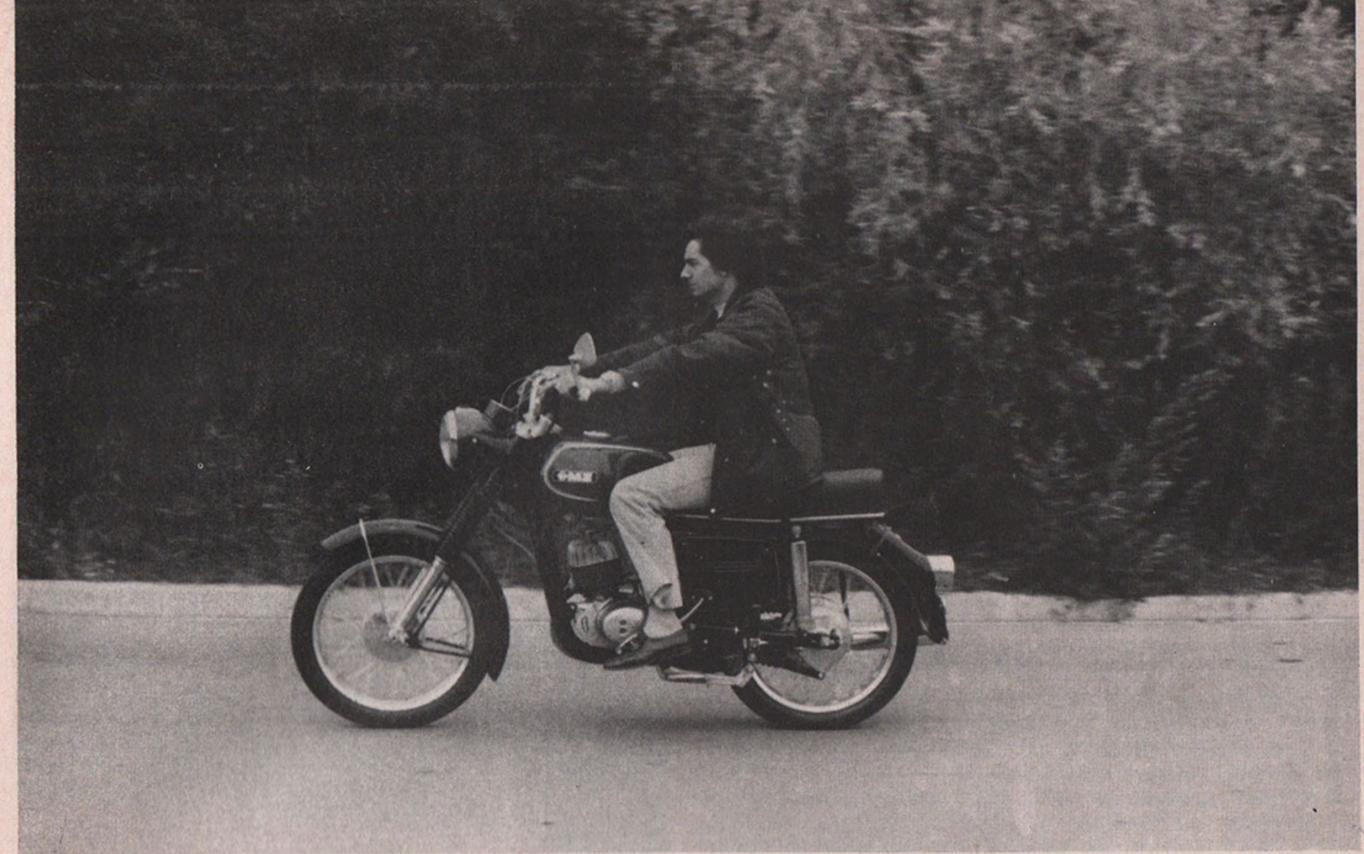
par Christian Lacombe

Une fois n'est pas coutume, mais nous vous proposons ce mois-ci un essai de moto utilitaire, et qui plus est de moyenne cylindrée utilitaire. A qui s'adresse ce genre de moto?... En premier lieu à ceux qui désirent un engin sans problème, toujours prêt à servir, économique, sûr et confortable. L'esthétique et les performances passent au second plan, parfois même les propriétaires d'engins utilitaires s'en moquent éperdument. Dans le cas précis de la MZ, sa clientèle n'est pas seulement composée de "Messieurs"

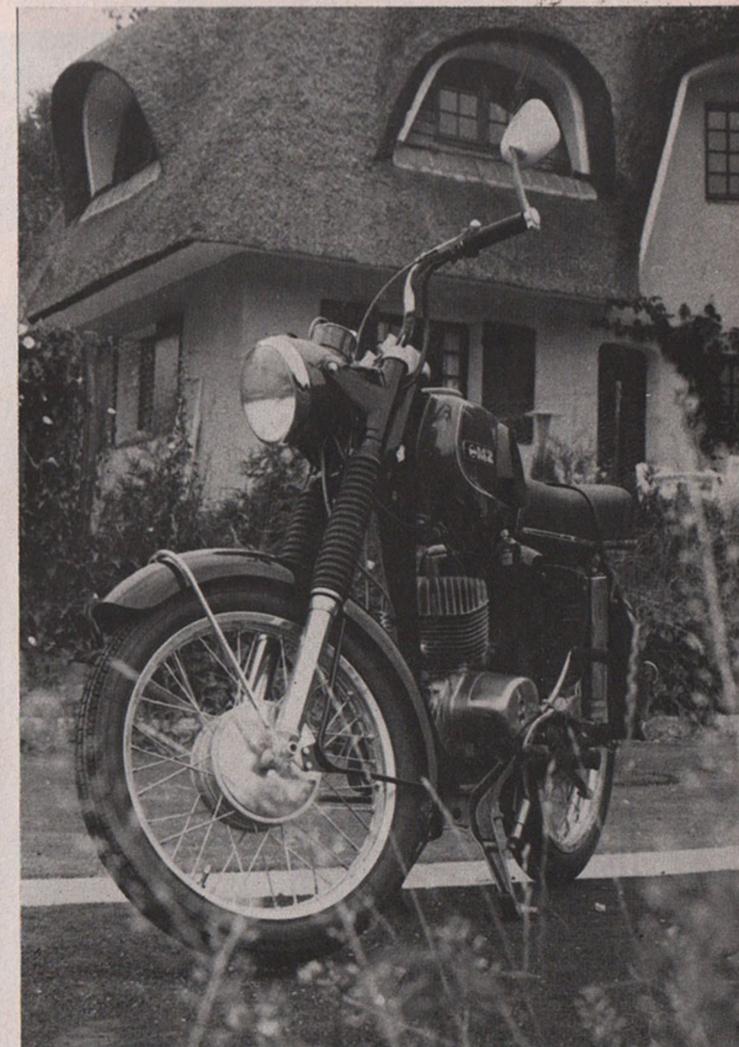
qui laissent la voiture au "garage" et prennent la petite moto pour se rendre au "travail". Il y a aussi beaucoup de jeunes intéressés par ce modèle économique à l'achat (2379,75 F) et à l'entretien.

Les motoristes ont constaté par ailleurs que la 125 MZ plaisait du fait qu'elle faisait vraiment moto et non pas vélomoteur.

Enfin, par rapport à l'ancienne 125 MZ, l'ETS est tout de même plus attrayante et possède des performances tout à fait correctes.



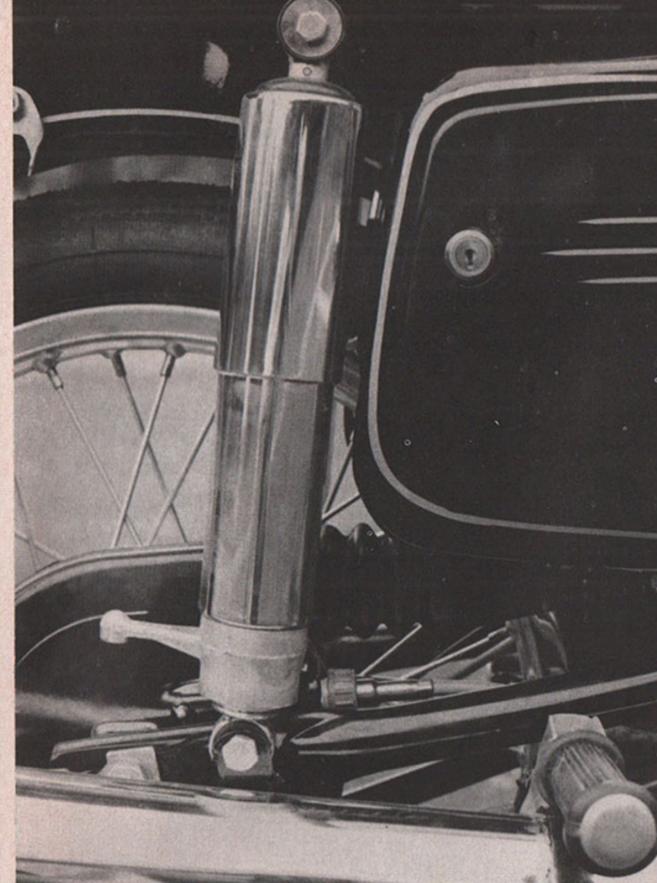
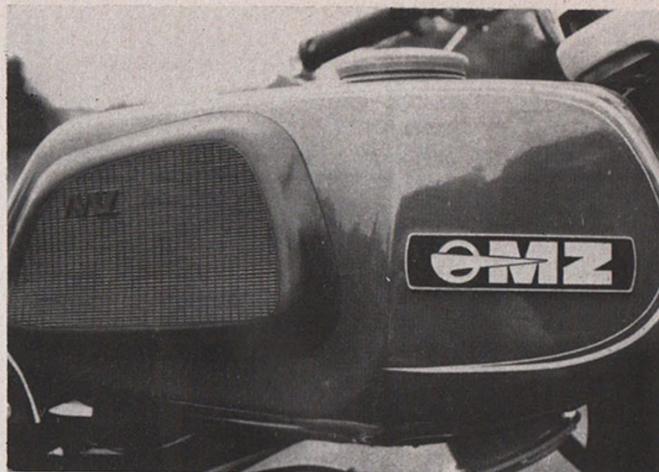
L'esthétique de la nouvelle 125 MZ peut en effet se discuter alors que celle de l'ancienne ne se discutait pas du tout : elle était franchement laide. Maintenant, on ne peut pas dire que ce soit une jolie machine, dans l'ensemble son dessin est lourd, disgracieux, mais il s'en dégage une sensation de solide, de fonctionnel. Elle ressemble tout à fait à l'image que l'on se fait d'une moto utilitaire, surtout de fabrication allemande. Peu de chromes, deux taches de couleur, le réservoir et le phare peints dans un rouge assez beau du reste, et beaucoup de noir. Un minimum de recoins dans les accessoires et les formes du moteur, ainsi le nettoyage est une partie de plaisir et prend très peu de temps. A l'examen à la loupe, cette moto est par certains côtés mieux finie qu'une japonaise, moins bien par d'autres. Voyons tout de suite le moins bien. En premier, la MZ ne possède pas de graissage séparé, heureusement les pompes à mélange ne sont pas rares en France. Alors que l'ancienne 125 était pourvue de clignotants, ces accessoires pourtant très utiles ont disparu sur l'ETS. La selle n'est pas amovible, et il faut démonter un cache pour avoir accès à la petite batterie de 6 volts. La commande de frein avant n'allume pas le feu stop. Il n'y a qu'une seule béquille, mais d'excellente qualité : il s'agit d'une massive pièce en aluminium coulé dont le rappel s'effectue à l'aide d'un piston. Le négatif étant passé en revue, décrivons maintenant le positif. La finition des accessoires et de l'ensemble est irréprochable. Toutes les pièces sont parfaitement ajustées, polies et protégées. On voit de suite que cette moto est faite pour durer : elle ne vieillira pas. Par exemple, les biellettes des freins sont enfermées dans une flasque étanche. On reconnaît là l'application d'une technique propre au tout terrain, n'oublions pas que les MZ remportèrent les 6 Jours (ISDT) en 1963-64-65-66-67 et 69. La chaîne secondaire travaille à l'abri de la poussière et de l'eau dans un protégé-chaîne en caoutchouc. La roue arrière est à broche, donc démontage facilité. La trousse à outils super-complète comprend même un petit nécessaire pour réparer les chambres à air. Dans le cache-batterie, un emplacement est prévu pour loger une chambre à air de secours et, bien sûr, une pompe est fournie d'origine, les jantes sont en dural. Les amortisseurs arrière sont réglables en deux positions, solo et duo, et ceci très rapidement au moyen d'une petite manette, comme sur les BMW. Autre détail intéressant



issu du tout terrain : la possibilité de démarrer au kick avec une vitesse enclenchée, il suffit de débrayer et de kicker. Bien peu de grosses motos possèdent un appel de phare en plein jour, la 125 MZ elle, en a un. La clé de contact située sur le phare ne comporte pas moins de six positions : zéro, (clé enfoncée) tous les appareils électriques sont hors de circuit ; un, position marche de jour ; deux, veilleuse ; trois, codephare ; quatre, feu de stationnement ; cinq, branchement direct sur la dynamo, ce qui permet tout de même, en poussant la moto, de la démarrer même si la batterie est à plat. Enfin, dernier détail : le phare est réglable horizontalement et verticalement, et le compteur possède un voyant de charge ainsi qu'un témoin de point mort.

TECHNIQUE

Le cadre simple berceau est fait de tubes sertis. L'arrière de ce cadre, formant garde-boue et support de selle, est une seule pièce coulée en alliage de magnésium. Cette technique a plusieurs avantages. Elle est plus rapide à la construction et résiste mieux à l'usure et au vieillissement, que celle, plus classique, du « tout en tube ». L'idéal serait, et cela viendra, un cadre caisson fait d'une seule pièce en alliage léger. Sur l'ETS, une fourche télescopique a remplacé l'oscillante de l'ES. La nouvelle 125 gagne donc ainsi de la maniabilité, de la tenue de route, mais perd un peu de confort. A l'œil, les freins simple came paraissent bien petits, il est vrai qu'ils ne font que 150 mm de diamètre, mais ils sont intelligemment conçus et fonctionnent très bien. Le moteur est un on ne peut plus classique monocylindre deux temps. Il développe 11 CV SAE à 6.000 t./mn avec une compression de 10 à 1, soit une puissance honnête. Rappelons que l'ES ne développait pas 9 CV. Malgré cette

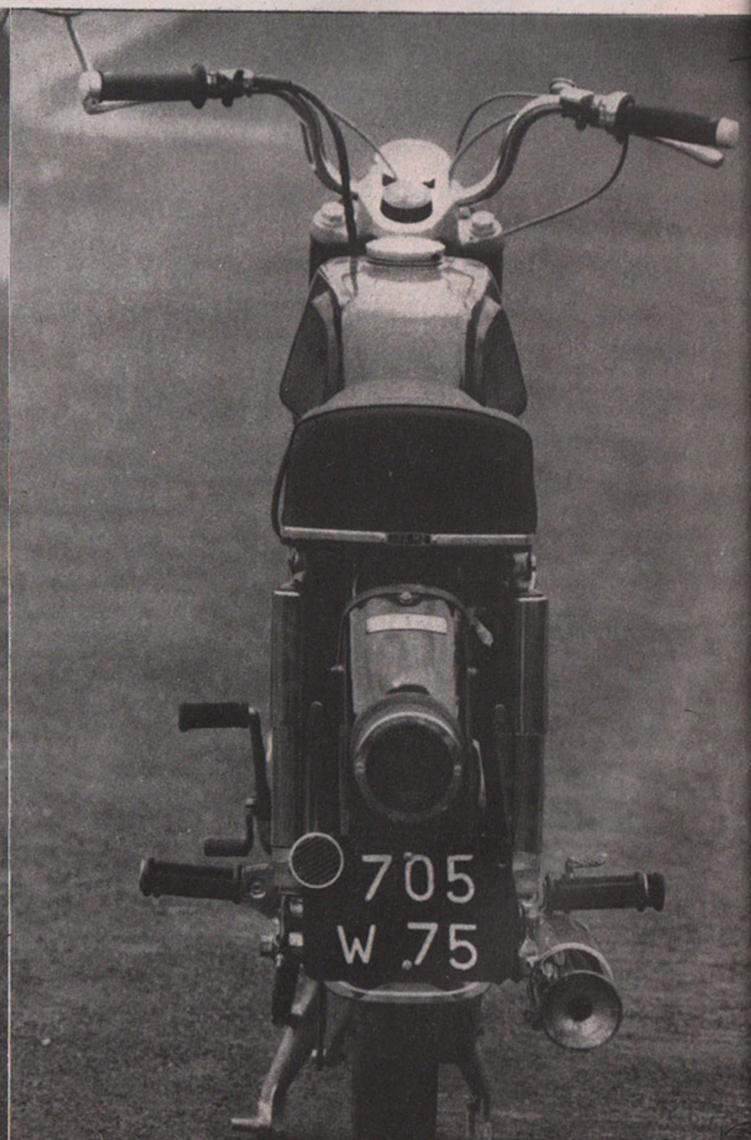
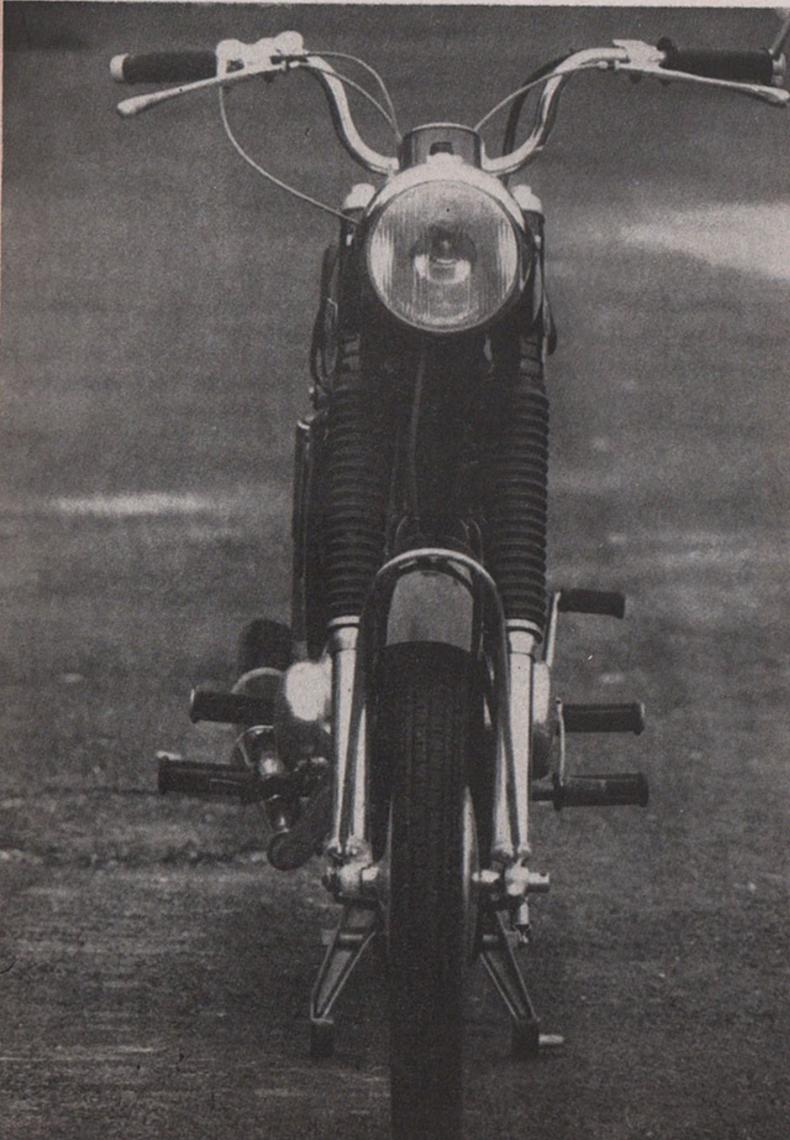


très bien mais claquent un peu. Surprise : pour une machine utilitaire, la course du sélecteur est correcte. Pour faire des démarrages-canon, il faut faire cirer l'embrayage, sinon la moto décolle en douceur, un peu trop même.

On ne peut pas dire que les accélérations de la 125 MZ soient foudroyantes : 21,5 au 400 mètres, c'est son meilleur temps. Pour mémoire, les 125 japonaises sport descendent à 18s. Malgré tout, ces accélérations sont suffisantes pour se dégager sans problème des embouteillages. Pour un 125cc, la souplesse du moteur est louable. Le très long silencieux d'échappement y est sans doute pour quelque chose. Comme tous les monocylindres, celui-ci n'est pas exempt de vibrations ; elles sont très supportables, mais à la longue, elles se ressentent au niveau de la selle. On a un peu l'impression d'avoir des fourmis... quelque part. Mais le confort est tout de même très bon. Il faut dire aussi que cette moto est avant tout conçue pour les pays de l'Est, et lorsque l'on connaît l'état des routes là-bas... Le freinage est surpuissant, progressif, mais à petite vitesse utilisez les freins avant avec doigté, sinon ils bloquent. Pour les performances, la tenue de route est irréprochable et la maniabilité toujours excellente.

PERFORMANCES

La vitesse maximum a été mesurée en position assise, la seule rationnelle sur cette machine. Ainsi la 125 MZ a réalisé la vitesse annoncée par l'usine : 100 km/h. Avec 5 km/h de moins, on obtient la vitesse de croisière idéale qui peut être soutenue indéfiniment. Au 400 mètres départ arrêté, je ne suis pas descendu en dessous de 21"5, le temps de la plupart des voitures de petite cylindrée genre Renault 8, Simca 1000 ou Peugeot 204.

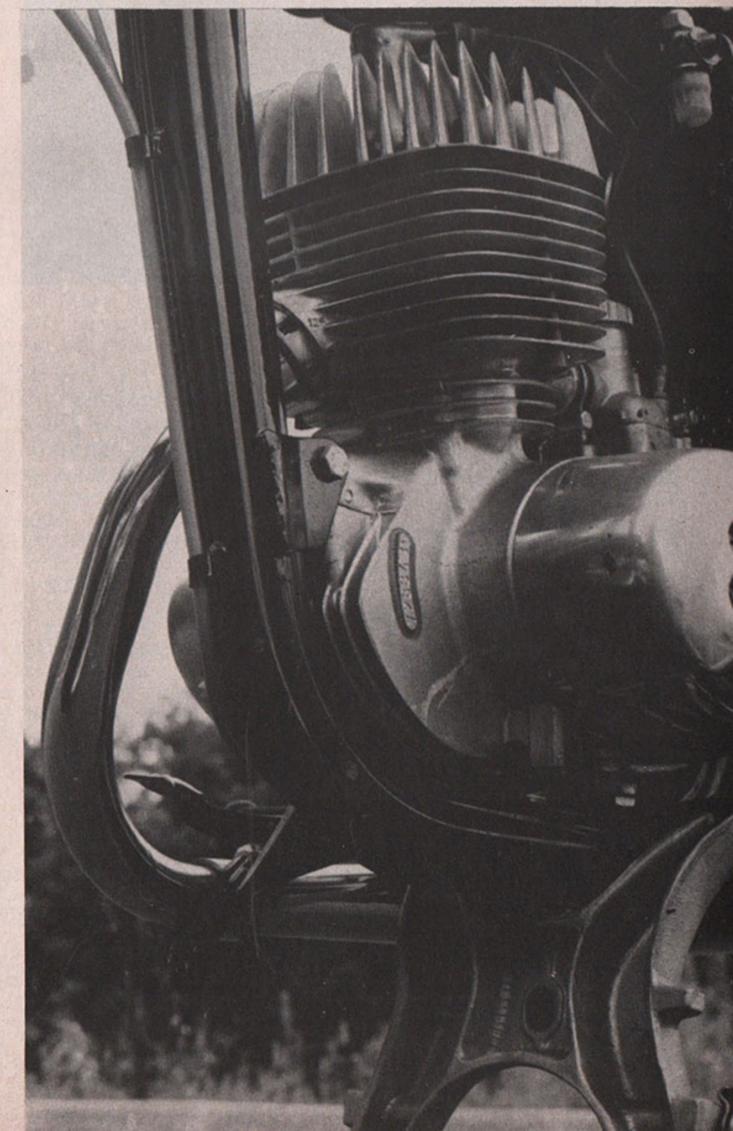


légère augmentation de puissance, le bas moteur reste le même, soit un embiellage soutenu par trois roulements graissés par barbotage. Pied et tête de bielle sont montés sur roulements aiguilles. Tout cela est très sain et garantit longue vie au moteur. Pour la transmission primaire, on trouve une chaîne simple qui transmet la puissance à un embrayage multidisque travaillant dans l'huile. La boîte de vitesses renferme quatre rapports assez bien étagés, avec toutefois un léger trou entre la troisième et la quatrième.

L'ESSAI

Pour une 125, la MZ est très haute, trop haute, car un pilote de petite taille mettra difficilement les pieds à terre. De suite on s'aperçoit en s'asseyant que la selle confortable à l'œil l'est moins à la fesse : elle manque un peu de moelleux. Mais la position sur la machine est excellente.

La mise en route du moteur pourrait être plus facile. Il faut mettre le starter à froid, pas trop de gaz, et kicker. Cette dernière opération n'est pas la plus aisée, le kick mal placé oblige à des contorsions du pied qui malgré tout finit par se cogner quelque part. Une fois en route, le moteur émet un son caractéristique du deux temps et, ma foi, pas très beau... Heureusement, cette machine n'est pas bruyante. L'embrayage se manie avec un doigt, les vitesses passent



essai: 125 MZ



CONCLUSION

L'impression de sécurité, de solide, ressentie à la vue de cette machine se confirme après essai. Stoïquement, la 125 MZ supportera aussi bien les caprices d'un jeune pilote inexpérimenté que le traitement épuisant d'une utilisation journalière et vraiment utilitaire. Dans tous les cas, vous en aurez largement pour votre argent.

FICHE TECHNIQUE

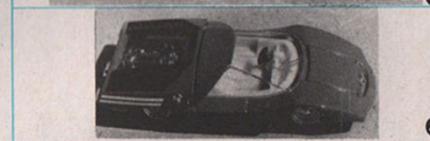
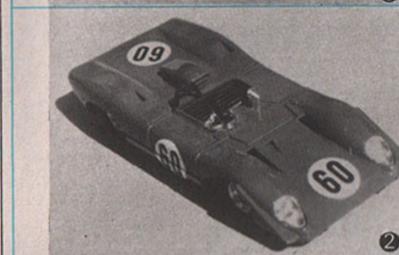
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 123cc
Puissance : 11 CV à 6.000 t./mn
Compression : 10 : 1
Carburateur : BVF 22, 22 mm de diamètre
Boîte : 4 vitesses rapports : 1^e 3,05 : 1
2^e 1,805 : 1
3^e 1,285 : 1
4^e 1 : 1

Embrayage : multidisques travaillant dans l'huile
Allumage : batterie - bobine
Cycle : cadre simple berceau, fourche avant télescopique
suspension arrière à bras oscillant avec amortisseurs réglables en deux positions

Freins : deux simple came de 150 mm de diamètre
Roues : AV : 1,60 x 18 AR 2,75 x 18
Réservoirs : 9 litres
Poids : 117 kg
Prix : 2379,75 F.
Importateur : Ets P. Bonnet - 78 avenue du Général Leclerc
92 - Boulogne-Billancourt.

Moteur	Ex-cel-lent	TB	B	Pas-sable	Insa-tis-fai-sant
Démarrage du moteur			●		
Accélération				●	
Vibration			●		
Harmonie échappement			●		
Souplesse		●			
Transmission					
Étagement			●		
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	●				

MODELISME



Juillet aura été un mois riche en nouveauté, une période faste pour le monde du 1/43^e qui vient de voir apparaître quelques fort belles maquettes dont les plus réussies sont (encore) signées Solido.

PORSCHE 914/6 SOLIDO

Elle avait fait ses débuts en compétition fracassants lors des dernières 24 Heures du Mans, conduite par Chasseuil et Ballot-Lena, les deux pilotes de Sonauto, importateur Porsche en France, et l'on espérait secrètement que c'est cette voiture-là que nous offrirait Solido. En fait c'est en tenue civile, ou bourgeoise si vous préférez, que la 914/6 vient de faire son apparition dans la vitrine des magasins de jouets. Mais plus qu'un joujou, il s'agit d'une vraie maquette comme savent nous en proposer les services ultra-compétents de la marque de Versailles. Elle est parfaite en tous points sauf en ce qui concerne l'équipement pneumatique qui paraît désuet : les pneus sont à notre goût un peu étroits. Par contre, les jantes sont superbes, vraiment très réussies et rien que pour un détail tel que celui-ci l'amateur paiera allègrement les 13 Francs auxquels cette Porsche est proposée. Comme autre point de détail particulièrement soigné, il convient de citer le volant et le tableau de bord qui portent tous deux la griffe de Stuttgart, tandis qu'au nombre des gadgets figurent les phares rétractables, sortant de leur logement grâce à une manette placée entre les roues avant, le coffre ouvrant et le toit mobile. Du beau travail.

FERRARI 312P DINKY TOYS

Solido nous avait déjà donné un coupé 312P de fort belle facture (Champion

N° 54) et lorsque l'on sut que Dinky Toys sortait lui aussi deux mois plus tard une autre 312P, on crut au doublon. Fort heureusement il n'en est rien, car c'est un spyder qu'a eu la bonne idée de nous offrir Dinky Toys. Et allons droit au but : il est très réussi. Il s'agit du modèle qui finit quatrième aux 500 Miles de Brands Hatch 1969, conduit par Amon et Rodriguez. La Ferrari a donc de larges déflecteurs à l'avant et porte le numéro 60 qu'elle arborait lors de l'épreuve; malheureusement il manque les autres stickers publicitaires (Shell, Champion, Firestone, Fiamm...) qui ornaient la voiture. Par contre, le rétroviseur périscopique et la manche à air ont été fidèlement reproduits et ajoutent encore à la justesse de l'ensemble fort bien fini. Les portes s'ouvrent mais pas le capot moteur contrairement à la 312P que nous connaissions déjà. Le seul reproche à lui faire concerne le diamètre des jantes, par ailleurs fort belles, qui est un peu faible, l'ensemble restant malgré cela remarquable. Par contre le prix est exorbitant et atténue notre plaisir : 18 Francs paraissent vraiment beaucoup comparés aux 13 Francs du coupé 312P de Solido...

PORSCHE 907 MARKLIN

Sur le marché du 1/43^e nous avions successivement vu apparaître une Carrera 6 chez Solido, une 910 chez Marklin (Champion N° 35), une 908 longue queue chez Solido (Champion N° 49), et nous n'attendions plus que la 917 pour avoir la gamme complète des modèles récents les plus marquants de la marque de Zuffen-

hausen. Or vient de sortir chez Marklin une 907 longue queue digne d'intérêt. Cependant, deux choses choquent au premier abord sur cette Porsche : le numéro 13 dont elle est affublée, (c'est benin) et la taille ridiculement petite de ses roues; c'est plus grave. L'amateur devra en effet changer les jantes et les pneus du modèle d'origine s'il veut rendre à cette Porsche, par ailleurs satisfaisante, un juste équilibre qui se trouvait ainsi compromis. La forme générale est exacte, l'avant étant particulièrement réussi. Les portes s'ouvrent comme le capot moteur, mais aussi bien la partie mécanique que le cockpit sont traités à la spartiate. C'est regrettable, surtout lorsque l'on sait que cette 907 est affichée 17,50 Francs.

FIAT ABARTH 2000 PININFARINA DINKY TOYS

Vendue 18 Francs, cette Abarth, dernière nouveauté de Dinky Toys, paraît très chère, n'ayant pour elle que le caractère particulier, voire futuriste, dont le carrossier Pininfarina la dota à sa naissance. Modèle confidentiel que seuls ont eu l'occasion d'admirer (ou de critiquer...) les habitués des Salons internationaux, cette voiture d'exposition connaît probablement la sa seule réplique miniature et à ce titre elle peut-être considérée comme intéressante. Seul le capot arrière s'ouvre sur le deux litres Abarth, mécanique connue qu'on a quelque mal à identifier ici en la regardant de dessus. Par contre, vue d'arrière, le capot la laissant à découvert, elle devient caractéristique et on la reconnaît aisément. De toutes façons, pour être bien sûr que l'on sache qu'il s'agit d'une Abarth, Dinky Toys a frappé d'un scorpion les flancs de la voiture. La décalcomanie est très réussie...

MATRA SIMCA 650 SOLIDO

Cela finit par tenir du prodige et les mots nous manquent. Solido a atteint le niveau de la perfection ce qui est bien, mais il fait mieux encore, il s'y maintient. A Versailles on ne sort pas un bon modèle, ils sont tous magnifiques. Cette Matra, dernière nouveauté, en est l'exemple frappant. Il s'agit de la voiture qui avec Beltoise et Pescarolo remporta les 1000 kilomètres de Buenos-Aires lors de la Temporada Argentine. Et à ce sujet que l'on nous permette quand même une petite critique quant au choix lui-même : il s'agit en fait d'une 630/650, et non pas d'une vraie 650, encore que cela ne soit pas identifiable extérieurement. Une planche de décalcomanies très complète est livrée avec la voiture qui n'est critiquable que sur deux tous petits détails; les trompettes de carburateur sont à l'air libre alors qu'en fait elles étaient grillagées et l'arceau de sécurité qui en réalité était fixé en trois points a perdu son point d'attache arrière. Mais on pardonne plus qu'aisément ces deux petites inexactitudes qui ont ainsi permis l'ouverture du capot nous laissant comme cela découvrir un très beau V12. Quant aux décalcomanies, elles sont d'excellente facture et rien n'y manque si ce n'est le filet blanc courant le long du bas de caisse et venant entourer la calandre. Sinon c'est encore parfait. Splendide maquette donc, vendue 13 Francs ce qui est excessivement bon marché compte tenu de la très haute qualité de cette Matra. A acheter séance tenante pendant que les magasins en ont encore.

BOL D'OR NEWS

Bien que la liste des engagés soit bouclée depuis le 15 juillet, les organisateurs du Bol d'Or reçoivent encore des demandes d'engagement et pas des moins importantes : BMW par exemple veut officiellement aligner une machine. Hélas ! les organisateurs sont dans l'impossibilité d'engager plus de 68 partants. Parmi ceux-ci, confirmons la présence de Spaggiari-Parlotti sur 450 Ducati, Peter Williams (750 Norton). Nous pouvons aussi compter sur T. Robb-J. Cooper (750 Honda), D. Smart (750 Triumph). Plus que jamais n'oubliez pas la date : le 13 septembre à Monthéry.

LA SUZUSEE

En Angleterre, John Cooper a été un des premiers à équiper le fameux cadre Seeley avec un moteur japonais, en l'occurrence un 350 Yamaha. La « Yamsee » fait des ravages dans les courses Anglaises, elle est plus petite et tient beaucoup mieux la route que la TR2 d'origine. Jack Findlay a suivi cette idée et a monté dans son cadre Seeley un 500 Suzuki modifié suivant les normes Daytona. (A Daytona, les Suzuki usine atteignent 250 km/h). Cette machine, la Suzusee, est encore à un stade de mise au point. Elle a une tenue de route hors pair mais manque encore de puissance.

750 SUZUKI

Elle devrait être présentée au salon de Tokyo en octobre prochain, il est fort possible qu'elle soit en France début 71. Il s'agit, on en est sûr, d'un trois cylindres deux temps refroidi par eau. Les ingénieurs de chez Suzuki ont longuement hésité entre trois cylindres : 600 cc, 750 cc, et 1 000 cc. La cylindrée moyenne a été retenue.

ASSASSIN OU FOU ?

Fin Juin, en Yougoslavie, un circuit de vitesse est organisé à Kamnik. Durant la course des 50 cc, on ne sait pourquoï, une ambulance a pris la piste... à l'envers. Le coureur Allemand Oswald Dietrichs la percuta de plein fouet. Il est mort sur le coup. La bêtise de certains humains est écoeuvante.

DEUX DENTS POUR OSSA

Lors de l'essai de la 250 Ossa (Champion n° 54) on avait noté comme plus gros défaut les vibrations à haut régime. Pour les éliminer, en grande partie, il suffit de faire tirer plus long (Deux dents de moins à la couronne arrière). Le résultat est étonnant et de plus la machine va encore plus vite mais perd un peu en accélération.

PROBLÈMES POUR LE GRAND PRIX DES U.S.A. ?

Après les 1000 kilomètres de Watkins Glen (remportés par Rodri-guez-Kinnunen sur Porsche 917), les pilotes ont critiqué vivement l'état de la piste américaine dont le revêtement serait entièrement à refaire d'ici le Grand Prix de F1. Par ailleurs, il semble que le GPDA voudrait obtenir des organisateurs du Grand Prix d'Italie que la procédure de départ soit mobile en cas de pluie, comme à Spa. On discute fermé...

KEL AUX U.S.A.

L'an prochain il est probable que Kel Carruthers abandonne le Continental Circus et aille s'installer aux U.S.A. Là-bas il disputerait seulement une dizaine de courses mais serait grassement payé. Don Vesco, un gros motoriste Californien spécialisé dans les Yamaha lui offre toute son aide matérielle. On chuchote encore que Rod Gould suivrait l'exemple de Carruthers.

FERRARI F1 POUR ANDRETTI

L'écurie STP d'Andy Granatelli, mécontente de sa March 701 B, fera courir son pilote Mario Andretti sur Ferrari en F1. C'est assez logique, puisque Mario défend déjà les couleurs de Maranello et de son pays d'origine en sport. Et que d'autre part, la Ferrari 312 B semble de plus en plus dans le coup... Avec un renfort de cette taille, M. Agnelli et le Commandantore peuvent attendre avec confiance la concrétisation de ces promesses, car leur équipe de F1, — Ickx, Andretti, Regazzoni et Giunti — a de quoi faire pâlir de crainte les équipes rivales.

LA FORMULE SUPER-VEE...

On sait qu'à partir de 1971, la formule Vee sera remplacée par la formule Super-Vee: moteur 1600 cc,

châssis et suspensions libres, ces monoplaces de promotion vont devenir beaucoup plus attrayants. Certains prévoient même qu'elles iront plus vite que les F3 1600 cc...

MARATHON AU NURBURGRING

Du 18 au 22 août, pendant 84 heures se disputera le sixième Marathon de la route sur le Nurburgring. Cette année, le règlement de l'épreuve a été considérablement durci. C'est ainsi qu'une voiture mettant plus de 30 minutes pour couvrir un tour (28,29 kms) sera mise hors course; de même si elle observe un arrêt au stand plus long que 15 minutes! Dans ces conditions, on se demande avec quelque inquiétude avant l'épreuve si quelques concurrents parviendront au bout des 84 heures... Plusieurs pilotes français sont inscrits, et notamment Gérard Larrousse, Guy Chasseuil et Claude Ballot-Léna au volant de Porsche 914/6 d'usine « modérément » gonflées à 160 CV.

DES NOUVELLES DES BLESSÉS

Vu au circuit Ricard Bob Wollek convalescent. Il compte faire casser son plâtre ces jours-ci, et reprendre la compétition au volant d'une Brabham BT 28 qu'il louera pour la fin de la saison. Entre-temps, Bob s'est laissé pousser une barbe «à la Pescarolo» du plus bel effet...

Jean-Pierre Cassegrain, par contre, n'est toujours pas sorti de l'hôpital. Il est toujours soigné pour ses graves brûlures à la main droite. Celles-ci s'améliorent petit à petit mais le pauvre Cassegrain est toujours à Saint-Antoine qu'il ne quittera qu'à la fin du mois d'Août alors qu'il espérait être rétabli pour le 14 juillet. Pour l'heure, il doit encore subir de nouvelles greffes fort douloureuses, mais le moral est intact, son fils Jérôme, né il y a un mois à peine, lui ayant redonné le sourire... Quoi qu'il en soit, Jean-Pierre compte bien faire les dernières épreuves de la saison avec sa Brabham reconstruite.

400 kms/h POSSIBLES AU MANS ?

Suite à nos commentaires sur les 24 Heures, Charles Deutsch nous a écrit pour nous faire part de sa conviction absolue que la 917 longuement finie dans ses plus petits détails (fond, entrées d'air secondaires, etc...) et idéalement démultipliée, valait bien 400 kms/h ainsi qu'il avait été annoncé. Nous voulons bien le croire, encore que gagner 35 kms/h (ou comple-tours, la 5 litres d'Elford atteignait environ 365 kms/h et non 375 comme nous l'indique le noir correspondant) nous semble considérable. Réponse aux prochains 24 Heures donc.

LA NOUVELLE CITROEN

La GS est une berline 1000 cc à traction avant annoncée pour 145 kms/h. C'est à l'évidence un modèle sans prétentions sportives, mais il nous intéresse

pourtant tout particulièrement parce que son moteur 4 cylindres à arbre à cames en tête est celui qui équipera les Formule Bleue 1971. Avec environ 75 CV, ces monoplaces connaîtront assurément un nouvel essor, car elles seront dotées de performances beaucoup plus valables qu'équipées du bicylindre Panhard de 50 CV. Nous en reparlerons.

DES PNEUS PLEINS ?

Dans une enquête prospective que Goodyear vient de faire réaliser on peut relever que les pneus de l'avenir, aux points de vue résistance aux chocs, longévité et protection contre les crevaisons, seront incomparablement meilleurs que ceux d'aujourd'hui. Et pour cause, puisqu'ils seront... pleins, comme au bon vieux temps! Plus exactement, l'enveloppe sera remplie d'une mousse de polyuréthane, procédé qu'expérimente déjà la firme américaine sur certains poids lourds.

Quoi qu'il en soit, alors que la crevasion est devenue l'une des méthodes si elle pouvait un jour s'appliquer à la course résoudre un grave problème de sécurité.

HANS HERRMANN SE RETIRE

C'est sur son plus grand triomphe — la victoire avec Attwood au Mans 70 — qu'Hans Herrmann a décidé de mettre un terme à une carrière de pilote de près de vingt ans. Né à Stuttgart en 1928, marié, père de deux jeunes enfants, Herrmann possède un superbe palmarès avec notamment des victoires aux 12 heures de Sebring (deux fois), aux 24 heures de Daytona et aux 1 000 kilomètres de Paris, et d'innombrables places d'honneur. Pilote réputé pour sa



finesse et sa sagesse, il eut pourtant quelques accidents spectaculaires, dont celui de l'Avus en 1989 où il fut éjecté de sa F1 BRM à 250 kilomètres/heure, et d'où il se tira indemne. S'il conduisit surtout pour Porsche, Herrmann fut aussi partie en 54 de la fameuse équipe Mercedes en F1, aux côtés de Fangio et Kling. Chacun regrettera son départ, mais ne pourra que le féliciter d'avoir choisi pour le faire le moment le plus opportun : ainsi Hans a-t-il prouvé une fois de plus qu'il avait le caractère d'un champion et d'un grand sportif.

leur châssis pourront être adaptés au 1600 cc : il était indispensable que cela soit prévu.

TOUR DE FRANCE :

LES ENGAGÉS

On note à la lecture de la liste des engagés de brillantes, mais peu nombreuses individualités. Tout d'abord deux Matra 650 qui seront pilotées en début d'épreuve par Jabouille et Depailler, lesquels céderont respectivement le volant à Pescarolo et Beltoise lorsque ceux-ci seront rentrés du Canada où ils disputent le Grand Prix de F1 quand partira le Tour. Il faut bien dire qu'aucune opposition valable sur le plan des performances ne pourra leur être trouvée, leurs adversaires ne pourront que compter sur la défaillance des spiders de Vélizy. En effet, la 512 S Ferrari inscrite par Rouget, révélation du Tour 69, ne sera probablement pas disponible, l'autre 512 étant problématique aussi. Si les Matra ne tiennent pas la distance, la victoire absolue pourrait se jouer comme l'an dernier entre la Corvette de Greder et la Porsche 911 de Larrousse, encore que cette année, il faille compter avec les Ligier équipées de V6 Ford, 2,6 litres et conduites par Andruet, Vinatier et partageant l'autre avec le constructeur lui-même. S'il n'y a aucune Alpine officielle, on note la participation de Ford-Allemagne — un proto Capri pour Aaltonen, une Capri Gr 2 pour Glemser — qui sera avec Matra et Ligier le seul constructeur officiellement engagé. En revanche, les importateurs français de Porsche (Sonauto) et d'Alfa Romeo (Sofar) seront présents en force, et certains engagés à titre d'indépendants recevront probablement une aide des marques qu'ils défendent : ce sera le cas de Ragnotti notamment, au volant d'une Opel Commodore, de Piot (Ford Capri), voire de Maublanc

et Hanrioud (BMW 2002 TI). On relève encore les noms de Trautmann et Marnat engagés sur des montes inhabituelles pour eux, des Chevrolet Camaro, l'équipage François Chevalier-J.P. Paoli auquel on souhaite d'aller plus loin que le circuit Paul Ricard malgré les liens qui les y rattachent (l'un est le directeur sportif, l'autre le directeur du circuit où se déroulera la première épreuve du Tour le 19 septembre), Gaban toujours fidèle à Porsche, comme Henri Balas et Egretaud. Il semble malheureusement probable que le très intéressant engagement de Sandro Munari sur Dino Ferrari ne sera pas confirmé; par contre, Pianta devrait être au départ. Enfin, chez les dames, la lutte sera terrible entre Marie-Pierre Palayer-Ginette Derolland (Porsche 911) et Marie-Claude Beaumont-Michèle Dubosc (Camaro): qu'on se le dise! Départ de Bando! le 19 septembre à 9 h 30 donc...

... ET LA FORMULE RENAULT

Dès l'an prochain la Formule France deviendra la Formule Renault. Pour 1971, le règlement subira peu de modifications, et le 1300 cc Gordini restera le seul moteur autorisé. Mais en 1972, le R 12 Gordini dans une version spéciale légèrement dégonflée pour donner autour des 100 CV DIN prendra sa succession. On espère qu'à cette occasion, on pourra, enregistrer une baisse sensible du prix de l'ensemble mécanique, sur lequel Renault consent déjà actuellement des conditions spéciales aux constructeurs. Ceux-ci, sachant d'ores et déjà quel sera le moteur pour 72, vont donc pouvoir étudier des modèles 71 susceptibles d'être transformés sans modifications importantes pour la nouvelle formule. Ainsi les pilotes achetant des voitures neuves l'an prochain auront la certitude que

CALENDRIER			CALENDRIER		
AUTO			MOTO		
Dates	CIRCUITS	COURSES DE COTE	CIRCUITS	COURSES DE COTE	CROSS
16 Août	GP d'Autriche F1 à Zeltweg	Sancey-le-Grand Haut Cantal Arele Condon Saudurand			61-Remazard 85-Apremont 11-Belveze du Razès
23 Août	GP de la Méditerranée F2 (Enna-Sicile) Magny-Cours	Beaujolais Brides-Méribel Bazadais Poissons St Ursanne		Toulon	44-Nozay 86-Lavoux
30 Août	Zandvoort (F3)	Cotes d'Armor Sierre Montana Crans Bagnères-de-Bigorre Urcy	Le Mans		GP de Suisse à Wohlén 80-Punchy 27-Thomes la Sogne 85-Mouilleron en Paredes
6 Septembre	500 kms du Nurburgring	Valcherie Bergeracois Mt Faron Neuuy-le-Roi Millau-le-Bufferel Pertuis		62-Licques	Rouen Cassel
13 Septembre	GP d'Italie F1 (Monza)	des Daltons Marmandais La Fauveille Belbeuf GourdonCaussois	GP des Nations à Monza Bol d'Or à Monthiériy Avignon		35-Guichen Thonon-les-Bains

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

Cse armée, vds FIAT 850 S 69 - ss. Argus. Parfait état. Tél.: 965.02.57 le matin, de 9 à 11 h.

URGENT P.A.P. vds AUSTIN COPER S. 1300 - modèle 69, Etat except. Tél.: Bureau, EUR. 34.20 - Poste 272.

Vds ABARTH 1000 BIALBERO Gr. 5. Ecr. à CHAMPION ss N° 5601, qui tr.

Vend ALFA ROMEO 1300 ss Bon Etat. Nbx acc. + Mot Boit Nbx pièces détach. ss accident. HOTEL DE LA PAIX 34 - LODÈVE.

Vds ALPINE 1296 Mignotet - 65 Nbs options. Exc. Etat. J.-L. AUDRY - 21 - PONT-DE-PAIN. Tél. : 34.61.38.

A Vdr ALPINE FF Sélectionnée Critérium 70, av. remorque, moteur, 2 Boîtes. Tél. mat. av. 9 h. : POI. 86-89.

A vendre MGB 67 - rouge - roues rayons, 30.000 km., très bon état. Prix Argus. MOUNIER, Ninerolles - 03 - VIEURE. Tél. 15.

BUGGY Mot. PORSCHE S 90 - 15.000 km. Ecr. pr. J. LUTY, 10, rue des Dames-Augustines - 92 - NEUILLY-SUR-SEINE.

Vds BUGGY État neuf. Très urg. Vis. St-AYGULF T. (94) 44.21.33.

Vend LOTUS 41 F3 Mot Bte 10.000 Frs. Vds TECNICO F2 - ent. nve. 35.000 F. + Remorque F. F. Impec. 1.500 F. Tél.: 254.87.73, de 20 à 22 Hrs, ou Ecr. RUEZ, 128, rue Ordener, PARIS-18^e.

Vends MATRA Proto Jet-5. S - 66 1.300 cm3 carrosserie transformée par l'usine. - Prix : 16.000 F. Tél.: 644.51.07 après 19 heures.

Vds OPEL Kadett 1900 Gr. 2 ent. prép. Px exc. Vd. Bte Mot. R8G Staiano 1 course, 5.500 F. Tél.: 254.87.73 ou Ecrire : RUEZ, 128, rue Ordener, PARIS-18^e.

Vds R8G 1296 Mot. 20.000 km. J. Delta Carter 41 Arceau, etc. Tél.: 51.31.26 STRASBOURG (67).

R 8 GORDINI 1968 - Mot Re-fait. PELLETIER 508-74-36 P. 22630.

Vds DAUPHINE proto, mot. R8S, radiat. AV, autobleu, arceau, baquet, 5 Delta, direct. Ferry. Exception. MARVIER 47-MONBAHUS.

Vds COQUE R8G Etat imp. M. Daniel BAILLY, 16, rue St-Thibault, PROVINS - 77.

Part. Vd R8G 1968 ni course ni acc. TALLET, 20, rue des Fontaines, RAMBOUILLET. Tél.: 483.10.80.

Vds R8G-1135 - Fin Févr. 70-8.000 km. sous garantie - état neuf - Collaborateur Renault - 4 Jantes ALFA - 1750. Tél.: 754.59.06.

Vds R8G 1296. KIT amélioré. Delta Mics 13. Ecl. iode + AB et LP iode Radia. AV. Press et temps huile. Ess. gl. 2 vit. Lav. gl. électrique. Parfait. équipée. Etat exceptionnel jamais couru (prouvé) Prix à débattre. VERDIER B. P. 26 - SAINT-NAZAIRE - 44.

Vend SIMCA 1000 Barraquée 996 cm3. Entier. équipée compétition 3 victoires de classe en 3 courses. Remorque possible. BERTAPPELLE Valentin, Garage - 68 - WITTELSHEIM. - Tél.: 48.43.30.

Vds SPIT. 1250-Mot. 10.000 km. embr. Amort. nfs Roll. bar Jtes 51/2 + Access. V. W 1300 - 67 - Px. Int. 406.24.07.

G.R.A.C. VEND
- Camion atelier aménagé
- et Matériel divers F 3.
Tél.: 43.55.74.

G.R.A.C. VEND
Plans éch.: 1 Chassis F. F.
- M T 10. Prix: 250 Frs
Franco, expédié à réception
de règlement. Tél.: 43.55.74.

MARCADIER susp. mono. mot. ALPINE 1100. Px int. GARCIA. Poste restante - 25 - VUILLA-FANS.

MOTOS

TRAIL BIKE - 250 BULTACO Sherpat 1970, comme neuve - visible et essayable à Paris, sur rendez-vous. - Tél. heures bureau. ETO. 69-70 - heures des repas : 964.08.21.

C. LACOMBE vend sa 750 HONDA - Carénage tête de fourche 7.000 km. impeccable, visible aux Ets Seurat 8, rue du Docteur-Leray - 95 - ARGENTEUIL - Tél.: 961.23.92. Prix à débattre.

VENDS 750 HONDA Janv. 70 - 2.800 km. Rouge. 8.500 F. Tél.: après-midi 16-61 / 52.08.20.

Ach. HONDA CB 250 - 15.000 km. max. M. J.-C. TURLAIS - 78 - BONNELLES.

MAICO 250 CROSS. 3.000 F. 68-1 comp. imp. Ph. BAUDUIN B.P. 41 de CATEAU (59).

Reprises révisées garanties - NORTON 650 SS : 4.000 F. BSA 650 RR : 3.200 F. Extra : TERROT 1925 + Offrant RONFORT - motos pour motards 90 - GROS-MAGNY - BELFORT.

ACCESSOIRES PIÈCES DÉTACHÉES

Jean-Pierre CASSEGRAIN vend 5.000 F Moteur F3 Holbay 1969 second à Monaco, mieux que neuf (facture révision usine : 2.500 francs). Tél.: DEF. 73.00 le soir.

Vds Moteur F 3 adm. Horizontale. Ecrire 10, rue Galland - 80 - AMIENS (Desnos).

Vds rapports F3. 2 Webers diamètre 40, 2 Kalibeurs F3, 2 Racing 600 L 13 g184, 2 600/1200-13g 115. Ecrire à CHAMPION ss N° 5602 qui tr.

Cause impubliable vds 3 Cyl. BSA - 750. Visible : 34, rue de Lappe (Bastille) apr. midi, soirée.

Vds 4 ailes Polyester pour R8. Px 500 F. Tél. 706.12.56.

Vds pièces DAUPHINE et R8 63 - 4 vit. Prix par lots. CANDIA, 4, allée A-Briand - 94 - CHOISY-LE-ROI.

Recher. gr SIMCA 1200 S bon état gar. BARRET - 79 - COULONGE-SUR-AUTISE Tél.: 44 par Niort.

VOITURES DE COLLECTIONS

Vds ROLLS Cpe Binder décap. 1928 - 21 Ch. b. ét. d'origi. F. offre BENAIZET, 2, quai Métra - 77 - BOIS-LE-ROI.

Vds CITROEN C 4 ctte - 1930 - non roulante et LICORNE 1935 - roulante. CANDA, 4, all. A-Briand - 94 - CHOISY-LE-ROI.

EMPLOIS

J. H. 22 ans dég. OM Rectif Auto Réf. CASEAU, Grenoble, ch. emploi prép. compt. + Ass. Ecr. à CHAMPION ss. N° 5603, qui tr.

DIVERS

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

MONOPLACES

Vends BRABHAM F3 68 - état neuf, 2 Blocs + trois trains pneus complets + moule carrosserie + remorque. Bon prix. Ecrire à CHAMPION ss N° 5604, qui trans.

GARAGES

ACHAT COMPTANT TOUTES VOITURES SPORT-TOURISME MÊME GAGÉES et TT Sté l'AVENIR
151, r. Raymond-Losserand XIV^e 828.13.31
Métro Plaisance

ID-DS SPORT

Transformations moteurs Ami 6 - VW. - Opel 1700 R. 2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L. 204 - 504 Expéditions tous montages BOSSAERT à 59-Meteron Tél. 10

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 Brûlez, St-Etienne-Grenoble Paris adsm : 11, Bd R. Quinet-14^e. Tél. 326-68-53

SPÉCIALISTE SPORT

de moins 15 000 F
ALAIN MERCIER

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

PRIX SPÉCIAUX POUR LA PROVINCE

BENTLEY S2 1960
FORD MUSTANG cobra 7 l, 67
FORD MUSTANG cab., 65
MORGAN 4 pl. mot. TR4, 67
MASERATI 3500 GT, 63
MERCEDES 190 SL, 59
HONDA S 800 cpé, 67 et 68
HONDA S 800 cab, 67
NSU SPORT cpé, 65
TVR (mot. MGB 1.800), 67
MATRA DIET V.S. 66
TRIUMPH GT 6, 67
TRIUMPH TR 4 A 65-66-67
TRIUMPH SPITFIRE 65, 67, 68
TRIUMPH HERALD, 63-64-65
TRIUMPH BOND mot. spit. 67
TRIUMPH TR 3 carr. DORETTI
SUNBEAM ALPINE, cab. 64
MGB Cab. 65-66-67
MGA Cpé, 60
AUSTIN HEALEY SPRITE 65 et 68

AUSTIN 1000 MK 2 68 et 69
AUSTIN 850, 65, 66 et 67
AUSTIN 850 Cam. 62
AUSTIN COOPER 68
AUSTIN COOPER S, 66
AUTOBIANCHI cab. 3 cv., 67
AUTOBIANCHI PRIMULA, 67
ALFA Cpé 1750, 68
ALFA ROMEO cab., 60, 63 et 64
ALFA Cpé 1300, 64
ALFA ROMEO Cpé, 66
ALFA-BERLINE, 65 et 66
LANCIA ZAGATO, 65
FIAT Cpé 124, 69
FIAT 1500 Cpé, 63
FIAT 1500 cab., 64
FACEL VEGA cpé. mot. Volvo, 64
PEUGEOT 204 cab., 68
JAGUAR 3.8 l. 61
JAGUAR 3.4 l. méc. à ref., 59
JAGUAR type E cab., 63
JAGUAR E. Cpé, 63
FORD COMETE 16 cv., 65
SIMCA 1500 Racing, 64
PIECES DETACHEES
OCCASIONS Pr. JAGUAR FACEL, TRIUMPH et SUNBEAM

ACHAT TOUTES SPORT

Alpine

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

Berlinette BTF, 66-67-68-69-70
ALPINE GT 4, 1300, 66, 67
R8G 68-69
RENAULT 16 TS, 69
TRIUMPH MK III, 67
FORD ESCORT GT, 69
AUSTIN 850, 68

Etes-vous vraiment un si bon chasseur?

Faites ce test : pour chaque question, cochez la bonne réponse.

- Quelle est la race de chien de chasse la plus répandue en France ?
 - Epagneul français
 - Epagneul breton
 - Braque
 - Setter irlandais
- Quel est le nom du champion de France de ball-trap toutes catégories en 1969 ?
 - Christian Renet
 - J. de Beaumont
 - Elie Penot
 - Michel le Royer
- Dans quelle région existe-t-il une législation sur la chasse, différente de celle en vigueur sur le reste du territoire français ?
 - Nièvre
 - Ardennes
 - Alsace-Lorraine
 - Corse
 - Somme
- Depuis quelle année la chasse au vol est-elle autorisée en France ?
 - 1948
 - 1950
 - 1954
 - 1955
- Quelle est la hauteur d'une clôture permettant de chasser toute l'année sur un terrain ?
 - 1,25 m
 - 1,40 m
 - 1,50 m
 - 2,00 m
 - 2,50 m
- Quel est en Suisse le prix du permis A pour la chasse ?
 - 150 F
 - 280 F
 - 300 F
 - 500 F
- Quel est le nom du docteur qui en 1952 a inoculé la myxomatose au lapin ?
 - Petiot
 - Méry
 - Streichenberger
 - Milliez
 - Delille
- Une exposition internationale de la chasse se tient chaque année en France. Où ?
 - Bardigues
 - Nouan-le-Fuzelier
 - Ivoy-le-Marion
 - Condom
- Quelles sont les 3 maladies les plus répandues chez le faisan ?
 - Syngarbose
 - Coryza contagieux
 - Vers rouges
 - Gale des pattes
 - Coccidiose
 - Typhus aviaire
 - Pullorose
 - Vermine cutanée
- Quel est l'oiseau dont voici la description ?
"Le mâle est très coloré. Sa livrée chinée grise ponctuée de noir à la poitrine, tête brun-roux frappée d'un bandeau en croissant dont le vert est souligné d'une liseraiée jaune. Lorsqu'il est posé, son triangle latéral jaune clair qui tranche sur le croupion noir se remarque de loin".
 - Canard suchet
 - Sarcelle d'hiver
 - Tadorne de belon
 - Vanneau huppé

Découpez cette page après avoir fait le test et renvoyez-la à "La Revue de la Chasse" 14, rue Brunel, 75, Paris 17^e. Vous gagnerez un abonnement gratuit de 3 mois si toutes vos réponses sont bonnes. Les réponses à toutes ces questions se trouvent dans les 12 derniers numéros de "La Revue de la Chasse".

Nom
Adresse

la chasse

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 8995 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 "Spécial"/145 chrono/8.995 F*



Qui a dit que tous les bolides français étaient bleus ?



* 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, 32,3 s. AU KILOMETRE DEP. ARRETE, 1450 F TTC / KIT "SUSPENSION" / CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE SIMCA / SIMCA A CHOISI L'HUILE SHELL SUPER 100