

champion

**SPECIAL
ESSAIS
COURSE**



BELTOISE COMPARE

PORSCHE 917 - MATRA 650 - LOLA T 70

RAVEL ESSAIE LA KAWASAKI H1R

HOMME **N°7**

N° 58 - Du 15 Oct. au 15 Nov. 1970

France : 3 F - Belgique : 35 FB - Suisse : 3,20 FS - Italie : 480 L - Canada : \$ 0,50



L'ECURIE VOLANTS SHELL COLLECTIONNE LES VICTOIRES

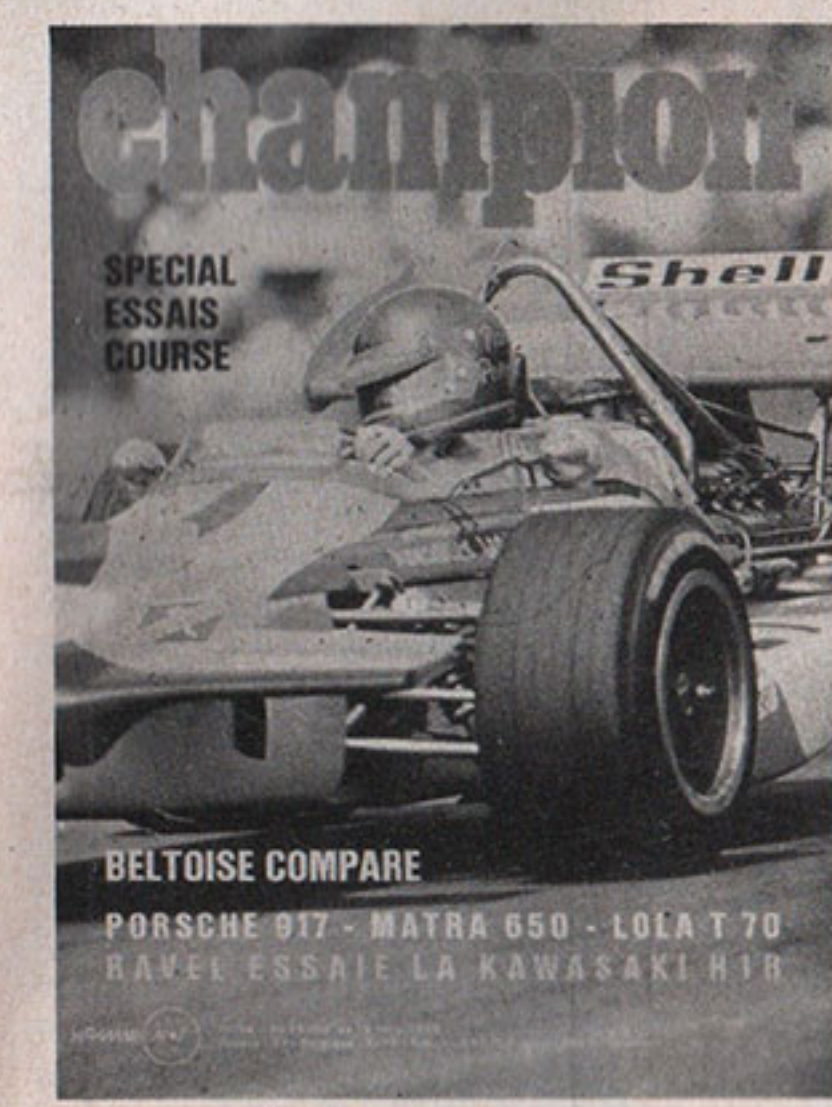
- NOGARO 1^{er} Jean-Pierre JAUSSAUD ■ PAU 1^{er} Jean-Pierre JAUSSAUD
- CIRCUIT PAUL-RICARD 1^{er} Jean-Pierre JAUSSAUD
- MAGNY-COURS 1^{er} Jean-Pierre JAUSSAUD
- MONTLHERY 1^{er} Jean-Pierre JAUSSAUD
- DIJON 1^{er} Jean-Pierre JAUSSAUD

Shell aime les
compétitions
et les gagne



SOMMAIRE - N° 58 du 15 Octobre au 15 Novembre 1970

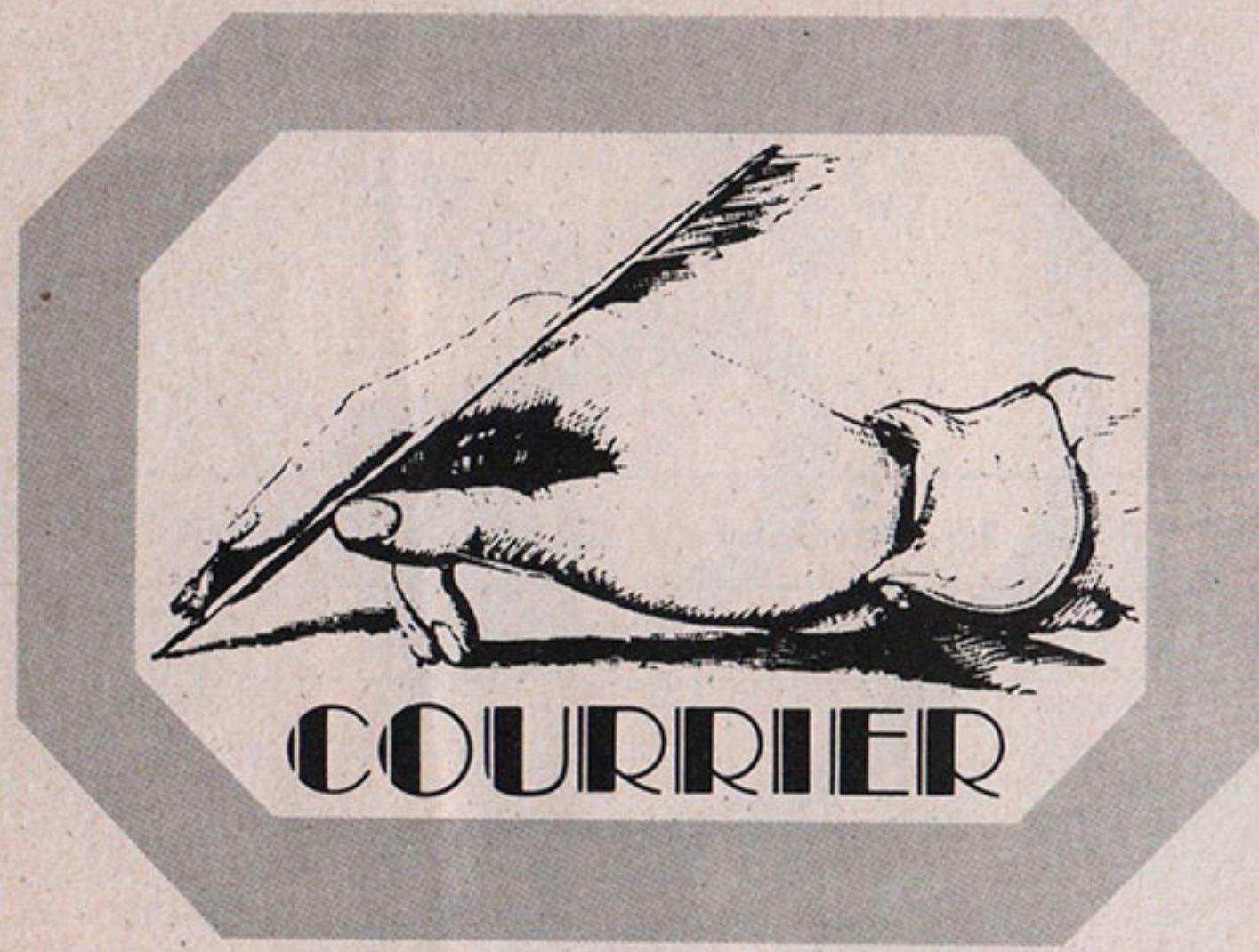
ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER			4
CHAMPION A LU			6
SHOPPING	O. de la Garoullaye	D.P.P.I.	12-13
COUPE GORDINI	O. de la Garoullaye	M. Duyck	14
ESSAIS LOLA-MATRA-PORSCHE 917	J.P. Beltoise	D.P.P.I.	18
PARIS-KABOUL-PARIS	J. Travus	F. Tainturier	24
1 MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski O. de la Garoullaye	D.P.P.I. - F. Tainturier M. Duyck	30
ESSAI KAWASAKI H 1 R	C. Ravel	C. Lacombe	60
BOL D'OR	C. Lacombe	C. Lacombe	66
VU DU BOL	O. de la Garoullaye	D.P.P.I. C. Lacombe	74
COURSES EN FRANCE	D. Rouge	A. Rouge	76
GRAND PRIX D'ITALIE	C. Lacombe	Olympia	80
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			84
CHAMPION ACTUALITÉS			86-87
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	D.P.P.I.	88
ENCART : Passage de la chicane durant le Bol d'Or		C. Lacombe	48



Ronnie Peterson (March F. 1)
Photo D.P.P.I.

Ce numéro de Champion vous réserve plusieurs excitantes exclusivités. Vous savez que Jean-Pierre Beltoise est notre essayeur attitré : nous n'en voudrions pas un moins qualifié pour nos lecteurs! Or, il a eu cette année une occasion unique, celle de conduire, outre « ses » Matra 650 et 660, une Lola T70 et une Porsche 917. Ce qui lui a permis de comparer trois des prototypes rivaux les plus rapides du monde, chose qui à notre connaissance n'a été donnée à personne d'autre. A travers ses remarques et ses commentaires, ceci vous permet non seulement de connaître le comportement de ces voitures fantastiques, mais encore de les comparer, ce qui est une chance assez inouïe. Mais pour l'essai moto, nous voulions vous offrir quelque chose d'aussi prestigieux. Alors, nous nous sommes adressés à Christian Ravel, la grande révélation française de la saison : convenez que nous avons bien fait les choses, non? Il décrit ici ce qu'est la Kawasaki H 1 R, la meilleure 500 compétition-client du moment, comment elle se comporte et comment elle se pilote. Par ailleurs, Lacombe a établi pour vous un compte rendu super-complet du retentissant Bol d'Or, avec classements heure par heure des cinq premiers de chaque catégorie : pas très digeste évidemment, mais fort intéressant... Pour contrebalancer l'effet de cette « tartine », nous avons demandé à un « survivant » du raid Citroën Paris-Kaboul-Paris de vous raconter — avec humour — les petites misères et les grandes joies des concurrents de cette surprenante aventure. En tout cas, c'est sans doute la première fois que vous verrez des 2 CV dans Champion : mais pourquoi pas, si on les utilise pour la bonne cause?

Directeur général : Jean Lucas ■ Directeur de la rédaction : José Rosinski ■ Rédacteur en chef moto : Christian Lacombe ■ Rubrique-Essais : Jean-Pierre Beltoise
 ■ Mise en pages : Jean-Claude Servage ■ Secrétaire Générale : Elisabeth Bernigaud ■ Secrétaire de rédaction : Mireille Lejeune ■ Chef publicité : Alain Le Fauconnier ■ Direction - Administration - Rédaction - Publicité, 14, rue Brunel, Paris (XVII) - Tél. 755-66-12 - C.C.P. 22-887-23 ■ Abonnements 12 numéros ■ France et Anciens territoires : F 30 ■ Belgique : contre-valeur Fb 350 ■ Autres pays : contre-valeur de F 35 ■ Photogravure et composition, Clichés-Union ■ Impression Paul Dupont ■ Dépôt légal 4^e trimestre 1970.



Bernard Laine de 50 - Carentan voudrait ramener de Hollande une 600 cc BMW, mais il ne sait pas ce qu'il lui sera nécessaire d'obtenir comme papiers pour pouvoir la dédouaner.

Ramener d'un pays étranger une moto est tout à fait réalisable et vous ne risquez aucune complication si vous prenez soin de réaliser l'opération dans les règles de l'art. Avant toute chose il faut vous munir d'un certificat de vente légalisé absolument indispensable. En passant la frontière du pays d'origine du véhicule, il faut alors demander un formulaire T2L, puis à la frontière française un acquit de transit. Muni de ces différents papiers, il ne vous restera plus qu'à vous présenter au bureau des douanes pour payer la taxe (16,37 % de la valeur argus), à prendre rendez-vous avec l'inspecteur des Mines pour qu'il juge de la conformité de votre engin avant de demander une carte grise française à votre préfecture.

Jean-Pierre Chiron de 28 - Chateaudun nous demande quelle vitesse atteint la 750 cc Triumph et quel prix elle coute

La 750 cc Triumph Trident que nous vous avons essayé dans le numéro 37 de notre revue (15 janvier au 15 février 1969) atteignait presque les 200 kilomètres à l'heure et couvrait les 400 mètres départ arrêté en 13"5/10e. Pour avoir cette belle trois cylindres, il vous faudra payer 11.420 francs et vous adresser à l'importateur : C.G.C.I.M., 72, avenue de la Grande-Armée, Paris-17.

Nous avons reçu une lettre ouverte à la Fédération Française de Motocyclisme et aux Présidents de Clubs, lettre écrite par Monsieur Binoche qui s'insurge contre la façon dont sont traités les coureurs de vitesse de petite cylindrée en France : « C'est avec stupé-

faction que je viens d'apprendre la suppression de la course motocycliste de Magny-Cours ainsi que la non participation des 50 cc aux Coupes du Salon. Mon fils aîné est licencié à la F.F.M. et mon second devrait l'être la saison prochaine, ce qui n'est pas sûr étant donné la haute sportivité de votre Fédération et des Clubs organisateurs. Je trouve en effet abusif de faire payer 80 ou 160 francs une licence donnant droit de participer à QUATRE compétitions dans la saison. Vous pourrez me répondre que si cela ne me plaît pas, je n'ai qu'à faire courir mes fils dans des catégories supérieures, ou les faire participer à des courses de côtes. Je vous répondrai à l'avance que les cylindrées plus fortes vont à mon avis trop vite pour un débutant et qu'un apprentissage de 3 ou 4 années en 50 cc est nécessaire; quant aux courses de côtes, elles n'intéressent pas forcément tout le monde. Je voudrais que vous vous rendiez compte de la déception éprouvée par les jeunes pilotes (souvent apprentis ou petits salariés) quand on sait les sacrifices que représentent la compétition moto (même en 50 cc) : achat d'une machine, d'un équipement, préparation, entretien, engagements aux courses, déplacements, séances éventuelles d'entraînement (18 francs l'heure + assurance à Monthéry). Ce n'est pas le montant ridicule des prix alloués aux cinq ou six premiers qui pourrait leur remonter le moral. Vous prétendez, Messieurs les Présidents, représenter une Fédération et des Clubs pour l'encouragement au sport motocycliste, vous devriez dire pour le découragement des coureurs de vitesse. Dans l'espoir qu'il sera encore possible de courir en France avec autre chose qu'une TD2 ou une H1R, je vous prie d'agréer, Messieurs les Présidents, l'assurance de mes salutations de motocycliste écœuré.

Jean-Paul Picq de 42 - Saint-Étienne à l'intention de modifier une antique 4 CV Renault et nous demande des précisions sur ce qu'il est possible de faire.

Un essai de Jean-Pierre Beltoise dans notre numéro 41 du 15 mai au 15 juin 1969 vous donnera une idée de ce que l'on peut faire en partant d'une 4 CV Renault. Les auteurs du curieux prototype essayé par J.P.B., Pierre Brunetti et Bernard Bouhier, réussissaient à le faire flirter avec le deux cent à l'heure et, en course, on vit à plusieurs reprises leur petite puce rose et noire tailler des croupières à des Porsche ou des Alpine. Evidemment, elle avait des accélérations foudroyantes : 13" 9/10 aux 400 mètres départ arrêté et 27" 3/10 aux 1 000 mètres. Alors, si le cœur vous en dit, il y a du pain sur la planche, mais le résultat peut être époustoufflant...

André Gehin de Papeete voudrait connaître diverses adresses de fabricants de karts pour pouvoir créer un club de karting à Tahiti.

Nombreux sont en France les fabricants ou les dépositaires de karts mais voici les plus importants : SOVAME (Tecno karts), 130, rue Rechaussière, 93-Aubervilliers; Ets Mottier, 16, rue du Rhein, Paris 19e; Ets Vacquand, 8, rue Fajol, 93-Noisy-le-Grand; Ets Georges Chartier (Kitkart), 39, rue Douy Delcupe, 93-Montreuil... etc. Si cette liste ne vous paraissait pas assez complète, nous vous conseillons d'écrire directement au Comité National du Karting, 136, rue de Longchamp, Paris-16e, qui vous donnera plus amples informations.

Michel Baptiste de 49 - Angers a vu sur certains circuits lors de courses F3 un gigantesque camion transportant des Chevron, le camion et les voitures portant en énormes lettres rouges NERO. Il voudrait savoir ce qu'est NERO.

Il ne s'agit pas comme vous le pensiez d'une firme faisant de la publicité sur les voitures de course, le NERO (Northern England Racing Organisation) étant en fait une association permettant à certains pilotes, Barrie Maskell entre autres, de courir sur des monoplaces appartenant à l'écurie.

Sylvère Maisse de Paris-13 s'étonne de la disparition de notre rubrique « Slot Racing » qui paraissait chaque mois il y a un an.

Notre rubrique a disparu parce que l'un après l'autre les pistes de slot et les centres dans lesquels elles se trouvaient ont fermé leurs portes et parce-

qu'actuellement il n'y a plus dans la région parisienne d'endroit où soit praticable cette distraction qui connut son plein succès il y a deux ou trois ans.

Christian Tricoire de 49 - Cholet cherche à se procurer l'adresse du fabricant d'automobiles miniatures en plastique Norev.

Norev est le principal fabricant de voitures miniatures en plastique et l'usine de la marque est sise dans la périphérie lyonnaise à Villeurbanne, 32 à 40, rue Decomberousse. D'autre part, au cas où vous voudriez joindre Norev au téléphone sachez que le numéro de l'usine est : 84 64 61 à Lyon.

Patrick Durmontant de Paris-16 voudrait savoir quelles sont les voitures disponibles en kit, les buggies mis à part.

Il existe maintenant en France une petite dizaine de constructeurs de voitures de sport ou à tendance sportive qui proposent à leur clientèle des modèles montés ou à construire. Toutes ont été conçues pour recevoir des mécaniques Renault ce qui est somme toute logique compte tenu du fait que tous les constructeurs dont nous vous donnons les noms et adresses sont français sauf Jacques d'Heur qui fabrique ses Mean en Belgique. Voici donc les marques chez qui vous pourrez commander une voiture en kit : B.B.M., 176, rue Saint Sucié, 80-Amiens; B.S.H. Issy Automobiles, 20, boulevard Voltaire, 92-Issy les Moulineaux; Dangel, 7, rue du Sillon, 68-Mulhouse; Jidé, aux Maisons Dieux 79-Chatillon-sur-Thouet; Marcadier, Europ' Auto, 69-Mions; Mean, Paris Centre Autos, 40, avenue de la Porte de Villiers, Paris 17e; Sarap, 67-Colroy-la-Roche... etc. Les prix des différents modèles proposés avoisinent les 7 500 francs et vous pourrez avoir tous les détails sur ces véhicules en écrivant directement aux adresses indiquées.

Didier Allaix de 14 - Bayeux poursuit ses études qui ne le passionnent pas outre mesure car il voudrait faire de la mécanique et pour cela il nous demande les adresses d'écoles spécialisées.

Mieux que nous, un organisme spécialisé pourra vous répondre. Ecrivez donc à l'ONISEP (Office National d'Informations Sur l'Enseignement et les Professions) à l'une de ces trois adresses suivantes : Salle des Publications, 3, rue de Turbigo, Paris 3e; ou Institut Pédagogique National, 29, rue d'Ulm, Paris 5e; ou bien encore, Service de Placement ONISEP, 96, boulevard Raspail, Paris-6.

LIGHTING
52 cv - 186 km/heure réels

1er constructeur européen de motos

BSA

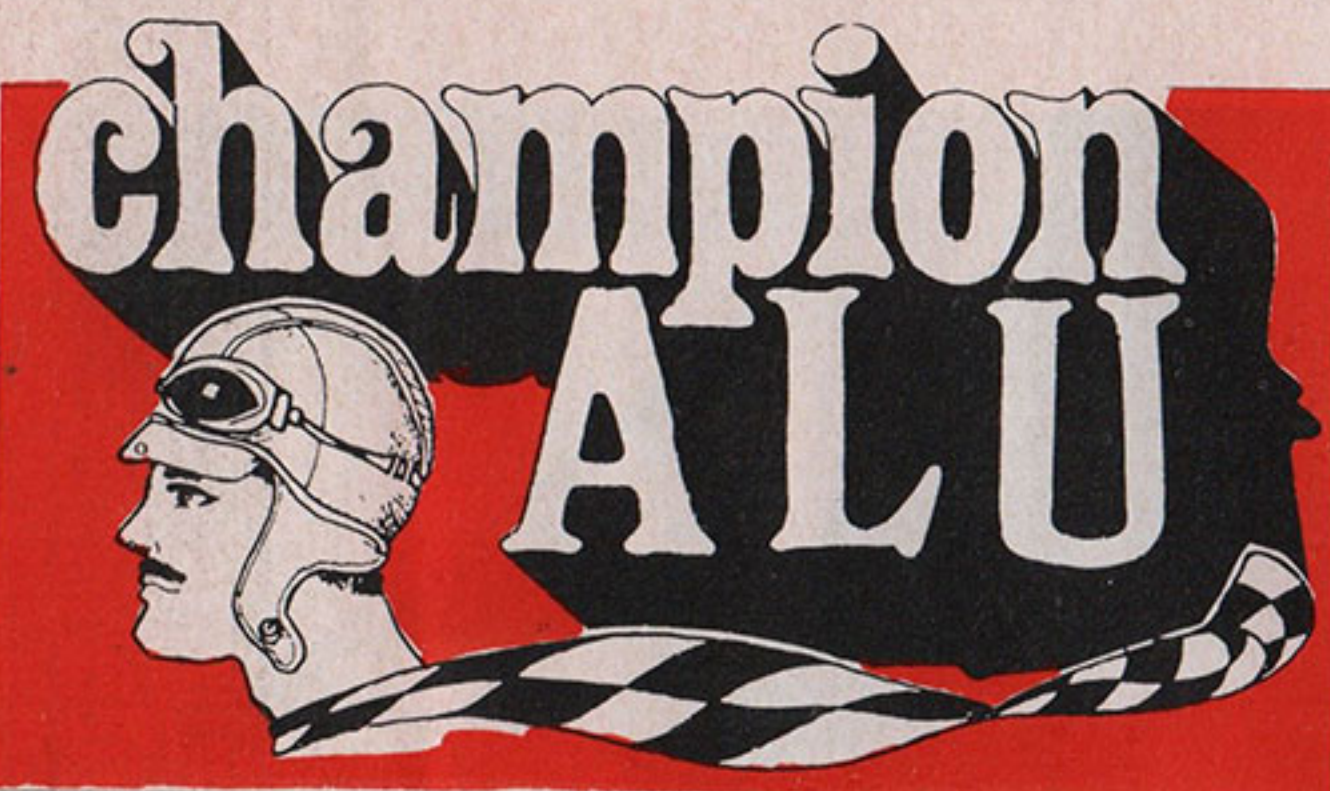
pour ceux qui aiment dompter les anglaises

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

liste d'agents et documentation : C.G.C.I.M. 72, Avenue de la Grande-Armée, Paris 17e

BAZAINE-PUBLICITE

champion ALU



ALPINE DANS LA COURSE
par Claude Furiat
Éditions Solar

En 1951, un petit concessionnaire Renault de Dieppe décide de se lancer dans la compétition automobile. Il débute par un coup de maître : une victoire dans les prestigieuses « Mille Miles », à travers l'Italie, avec une 4 CV soigneusement bricolée. Et il récidive l'année suivante. Quatre ans plus tard, Jean Redélé, puis c'est de lui qu'il s'agit, renonce à sa carrière de pilote, pour fabriquer dans le fond de son garage un coupé à mécanique Renault et légère caisse en plastique. C'est le début de la grande aventure d'Alpine. Les petites voitures bleues vont se couvrir de gloire, et devenir célèbres dans le monde entier. En 1963, Alpine entre



dans la compétition sur circuit, et ses prototypes remportent la course à l'indice aux 24 heures du Mans dès l'année suivante. Depuis lors, Alpine se bat sur tous les fronts de la compétition. « Alpine dans la course », un livre de Claude Furiat, qui fait partie de la maison depuis l'origine, raconte par le menu la passionnante aventure vécue par Redélé, son équipe et ses voitures. Du garage dieppois, on passe aux plus prestigieux circuits que sont le Mans, le Nurburgring, Sebring, la Targa Florio, sur les routes du Rallye de Monte-Carlo, partout où courent les Alpine. Ce document, animé par de brillants pilotes français, c'est aussi une belle page de l'histoire de la course automobile française. Une page tour à tour brillante ou dramatique, mais toujours passionnante. Sans doute aurait-on aimé trouver dans ce livre très sympathique un peu plus d'information technique, davantage de

précisions, de renseignements inédits. Mais tel qu'il est, il constitue une lecture agréable sur un sujet qui intéresse tous les sportifs français.

DAS GROSSE BUGATTI BUCH
Erwin Tragatsch
Motorbuch Verlag

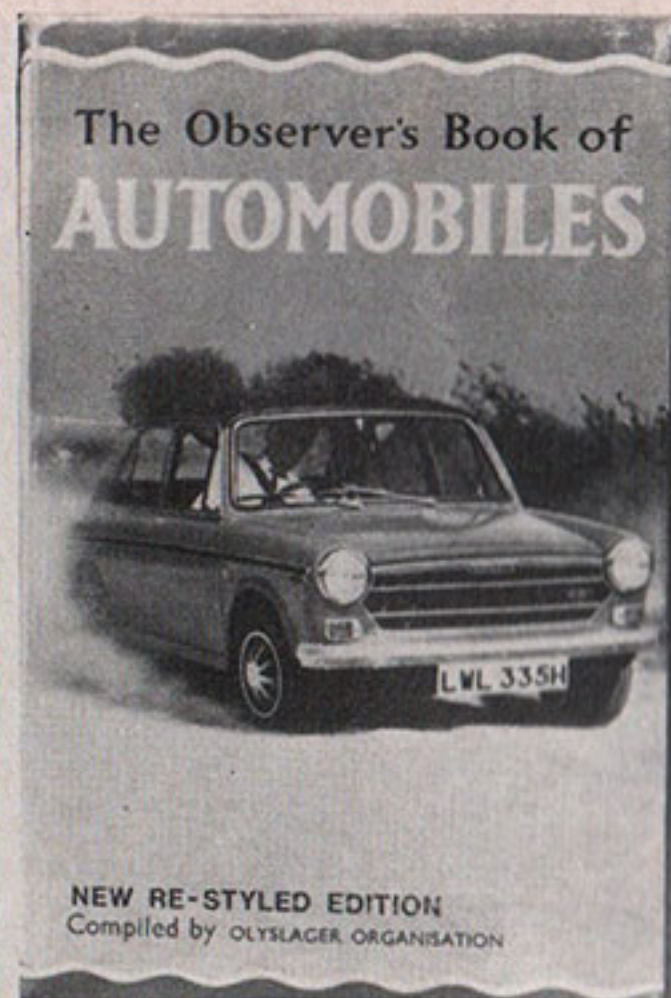
Les ouvrages sur Bugatti les plus réputés sont ceux de H.G. Conway. Mais si vous êtes un fanatique de la marque de Molsheim, aux Conway que vous avez déjà dans votre bibliothèque s'ajoutera maintenant l'excellent ouvrage d'Erwin Tragatsch qui s'intitule « Das grosse Bugatti Buch ». L'auteur aborde — en allemand — tout ce qui touche à la grande marque française, en insistant plus particulièrement sur les modèles de course. Il connaît également fort bien les pilotes qui conduisirent en compétition les différents modèles de la marque, et donne le palmarès de chacun d'eux. Le texte est assorti de nombreuses pages de photos dont beaucoup sont inédites, de tableaux synoptiques intéressants et surtout de



précieux éclats de châssis. Une traduction française serait évidemment la bienvenue. (60 francs).

THE OBSERVER'S BOOK
OF AUTOMOBILES
Olyslager Organisation

Il est du format d'un agenda, plus petit qu'un livre de poche. Mais sans prétention aucune, il apporte à son propriétaire une foule de caractéristiques d'une « foulitude » de modèles de voitures. Les automobiles les plus courantes... ou les plus britanniques trouvent ici place,



THE FORD GT 40
PROTOTYPES AND SPORTS
CARS
by David Hodges
Lionel Leventhal

ayant été recensées par l'Organisation Olyslager (gage de sérieux et de travail achevé). Chaque voiture est représentée par une photo noire sous laquelle prend place une fiche technique donnant tous renseignements utiles sur les différents types de chaque marque. C'est en quelque sorte une « Revue automobile suisse » écrite en langue anglaise, qui aurait perdu de sa taille, de son volume, et s'en trouve moins complète d'autant. En revanche, gros avantage, la cure d'amaigrissement s'est étendue au prix. Vous paierez « The observer's book of automobiles » 8 francs seulement.

THE GRAND PRIX
MERCEDES BENZ
Type W 125, 1937
by Denis Jenkinson
Lionel Leventhal

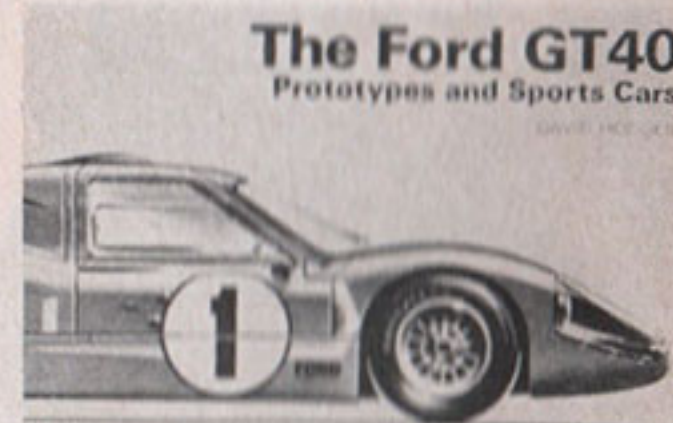
La Formule 750 kilos, qui conditionna le dessin des voitures de Grands Prix des années 34 à 37, a donné naissance à quelques-uns des bolides les plus formidables que l'on ait jamais vus en piste. La Mercedes-Benz W 125 fut la dernière-née de ces voitures, et on s'accorde généralement à dire qu'elle fut la plus puissante voiture de Grands Prix à avoir jamais couru. Dans son livre, édité à Londres chez Lionel Leventhal et vendu à Paris 29 francs, Denis Jenkinson, correspondant continental de « Motor-Sport » et éminente autorité dans le domaine des voitures de Grands Prix, traite en détail de cette fabuleuse Mercedes. Voici l'histoire du dessin et du développement de la W 125, comme des succès et défaites de la saison 1937. Sont aussi

The Grand Prix Mercedes-Benz
Type W125, 1937
DENIS JENKINSON



inclus des appendices indiquant les spécifications, les résultats des courses, le personnel de l'équipe, etc... Pour ses recherches, Jenkinson a eu accès aux archives de la Sté Daimler-Benz à Stuttgart. C'est dire que l'information est précise. En outre, ceci a permis d'inclure un grand nombre d'illustrations inédites sur un modèle qui constitua une étape décisive de la course automobile, et qui reste un étalon en fonction duquel peuvent être jugées les voitures de Grands Prix.

Aucune Ford au départ des 24 Heures du Mans 1970. Est-il besoin de dire que beaucoup regrettent l'absence de la grande marque américaine qui, depuis 1964, était présente en force sur la piste mancelle ? En 1963 était apparue la Lola GT conduite par Attwood et Hobbs, voiture manquant encore de mise au point, mais à laquelle les observateurs s'entendaient à prédire un bel avenir si Eric Broadley, son constructeur, parvenait à obtenir le temps et les crédits nécessaires à son évolution. L'année suivante, la Lola GT revenait, transformée en Ford MK 1, sans du reste connaître plus de succès, aucune des voitures



engagées ne voyant le drapeau à damiers. Mais, pour ne parler que du Mans, un sensationnel triplé venait récompenser Ford de ses efforts en 1966. Pour faire bonne mesure, c'étaient encore les victoires de 1967, 68 et 69 avant l'abandon d'une voiture bien conçue, parfaitement au point en fin de carrière et dont la solidité n'est plus à vanter. Dans ce livre, de la même collection que le précédent, et vendu également 29 francs, David Hodges raconte comment naquit la Ford GT 40, comme elle évolua, et comment elle se comporta en course (un palmarès complet est établi en fin de volume).

Tous ces livres et bien d'autres encore sont en vente à la Librairie Technique Automobile : 83, rue de Rennes, PARIS (6^e).

la calme supériorité de la moto TRIUMPH

TRIUMPH est la moto la plus rapide du monde (record de vitesse absolue : 361,410 km/h)
Cela donne une certaine assurance. Vanité ? Non.
Tranquillité, calme supériorité, car de telles performances supposent un équilibre parfait. Moto ambitieuse, fougueuse, enthousiaste, sûre des réflexes du moindre de ses rouages.
Moto vraiment passionnante. D'ailleurs pour ceux qui s'y connaissent, il est un signe qui ne trompe pas :
c'est le feulement des moteurs TRIUMPH :
lorsque l'on écoute une TRIUMPH,
on découvre la perfection.

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

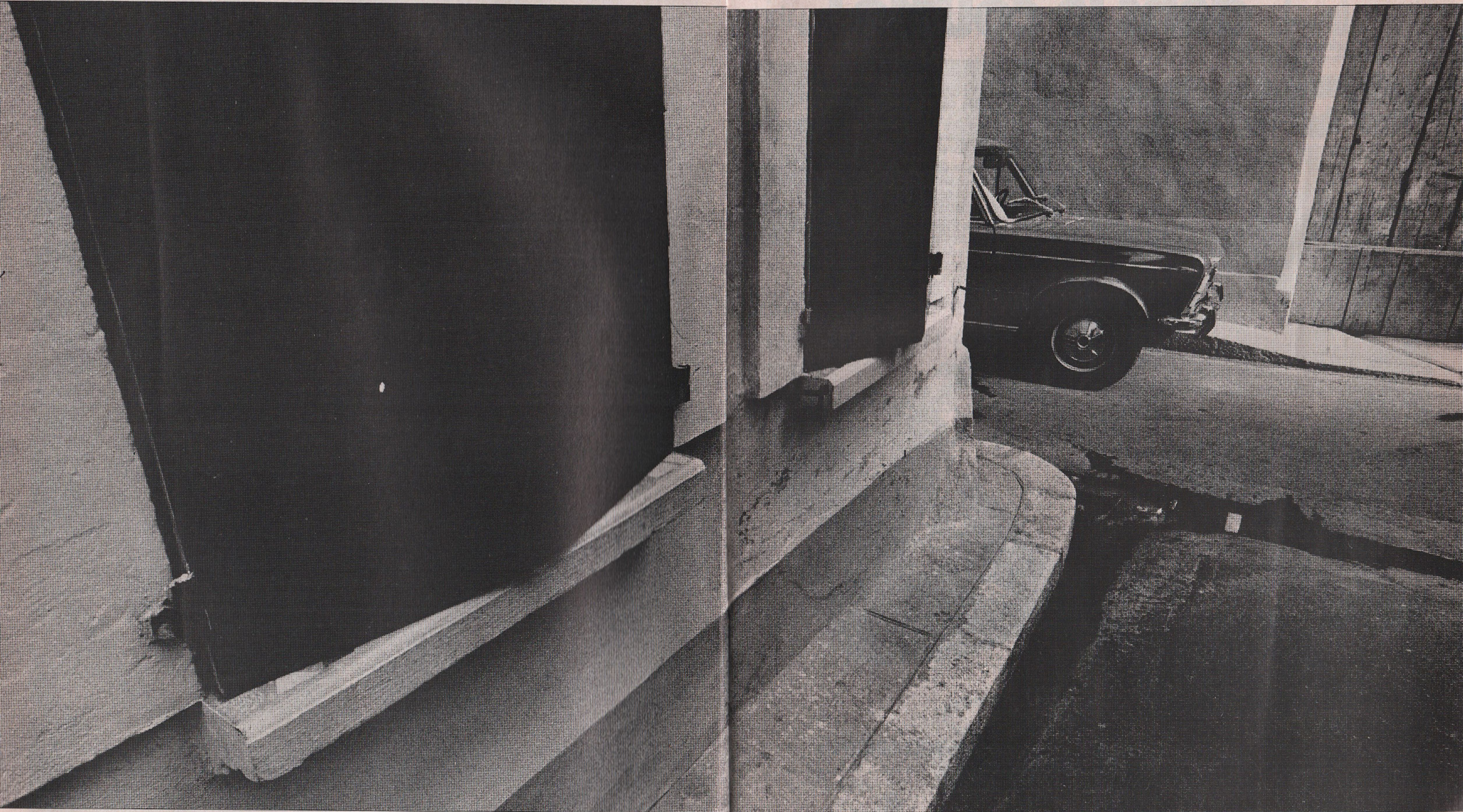


Liste d'agents et documentation :
C.G.C.I.M.

72, av. de la Grande-Armée, Paris-17

rencontre:

Parmi toutes les Fiat, il y a votre Fiat. Quelque part, bientôt, vous allez la rencontrer. Ce n'est pas vraiment un hasard: chaque jour, dans le monde, il y a des milliers de rencontres comme celle-là, entre l'homme et sa Fiat toute neuve.



Les Fiat. Les berlines: La Fiat 500, 3 cv, toit ouvrant, 100 km/h, la Fiat 850, 5 cv, 4 places, 125 km/h, la Fiat 128, 6 cv, traction avant, 5 places, 140 km/h, la Fiat 124, 7 cv, freins à disque, plus de 140 km/h,

la Fiat 125, 9 cv, 160 km/h. Les breaks 128 et 124. Les berlines "Special" 850, 124 et 125. Les coupés et spiders Sport 850, 124 "1400" et 124 "1600". Les Dino Fiat. Et la prestigieuse berline "3 litres", la Fiat 130.

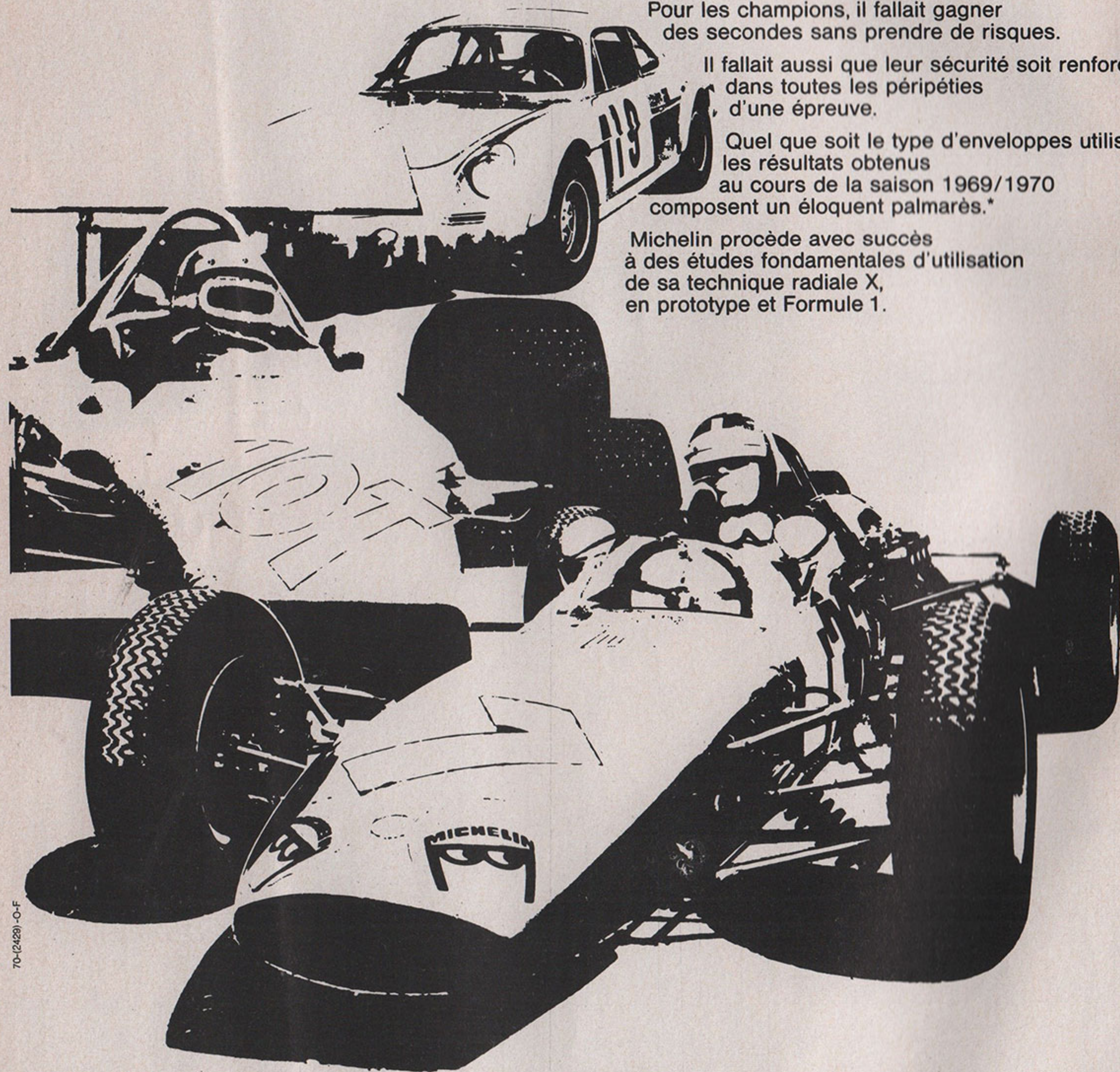
Michelin dans la course!

Pour les champions, il fallait gagner des secondes sans prendre de risques.

Il fallait aussi que leur sécurité soit renforcée dans toutes les péripéties d'une épreuve.

Quel que soit le type d'enveloppes utilisées, les résultats obtenus au cours de la saison 1969/1970 composent un éloquent palmarès.*

Michelin procède avec succès à des études fondamentales d'utilisation de sa technique radiale X, en prototype et Formule 1.



70-(2429)-O-F

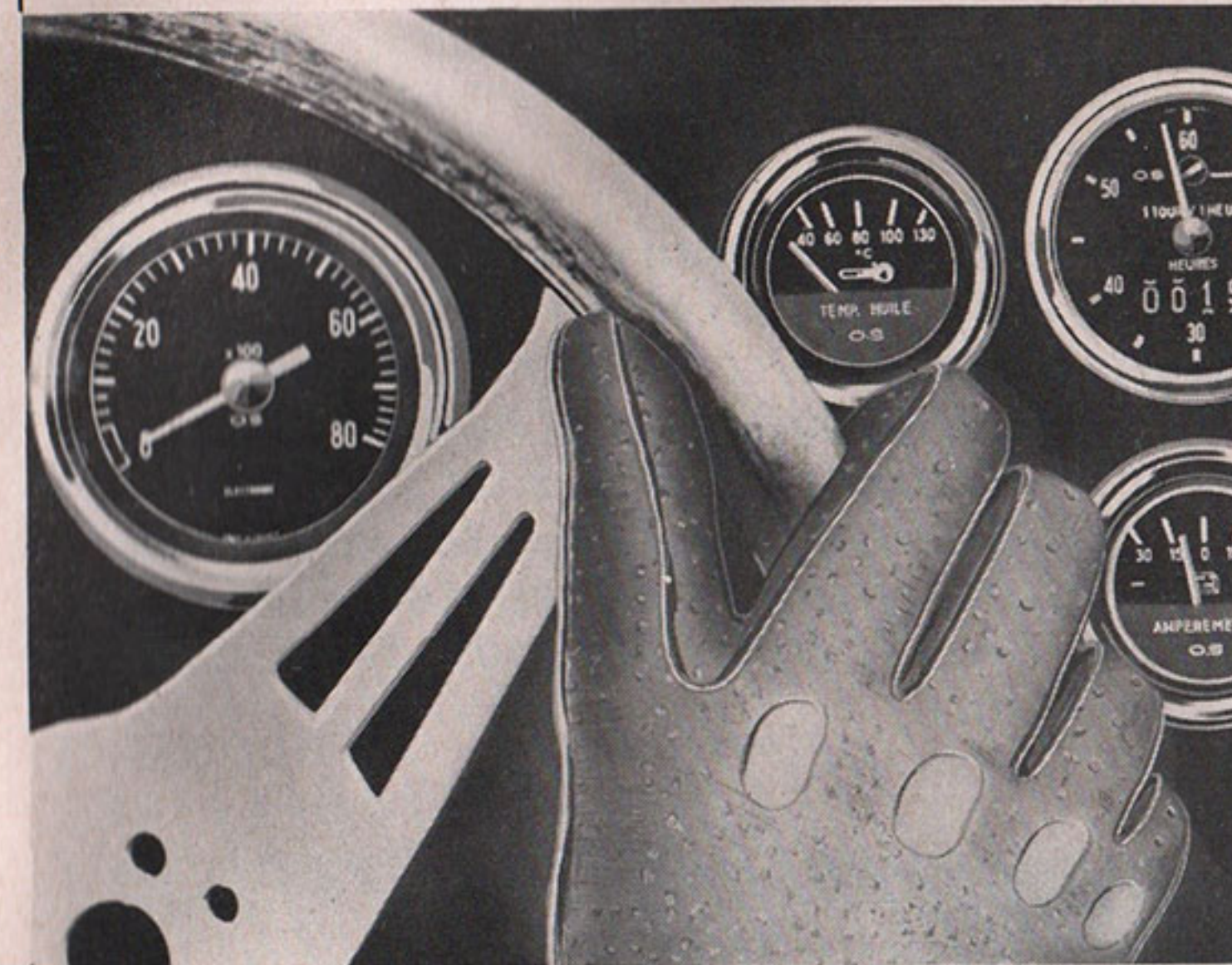
Nov. 69	Critérium des Cévennes	VINATIER	sur Alpine Renault
6/8-2-70	Rallye des Routes du Nord	ANDRUET	sur Alpine Renault
21/22-2-70	Critérium National Neige et Glace	SWIETLIK	sur Alpine Renault
13/15-3-70	Rallye Stuttgart-Solitude Lyon-Charbonnières	ANDRUET	sur Alpine Renault
22-3-70	Coupes Fédérales d'Albi	LIGIER	sur Ligier
29-4/2-5-70	Rallye du Maroc	NEYRET	sur Citroën
30/31-5-70	Rallye International de Lorraine	ANDRUET	sur Alpine Renault
26/27/28-6-70	Ronde Cévenole Internationale	ANDRUET	sur Alpine Renault
19/20-9-70	Rallye Vercors Vivarais	VINATIER	sur Alpine Renault

MICHELIN



Michelin toujours dans la course... avec les jeunes champions de la Formule France et de la Formule Bleue qui cette année encore ont choisi le pneu XAS.

pour les "fanas"
du volant



un tableau de bord pas
comme les autres..

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

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

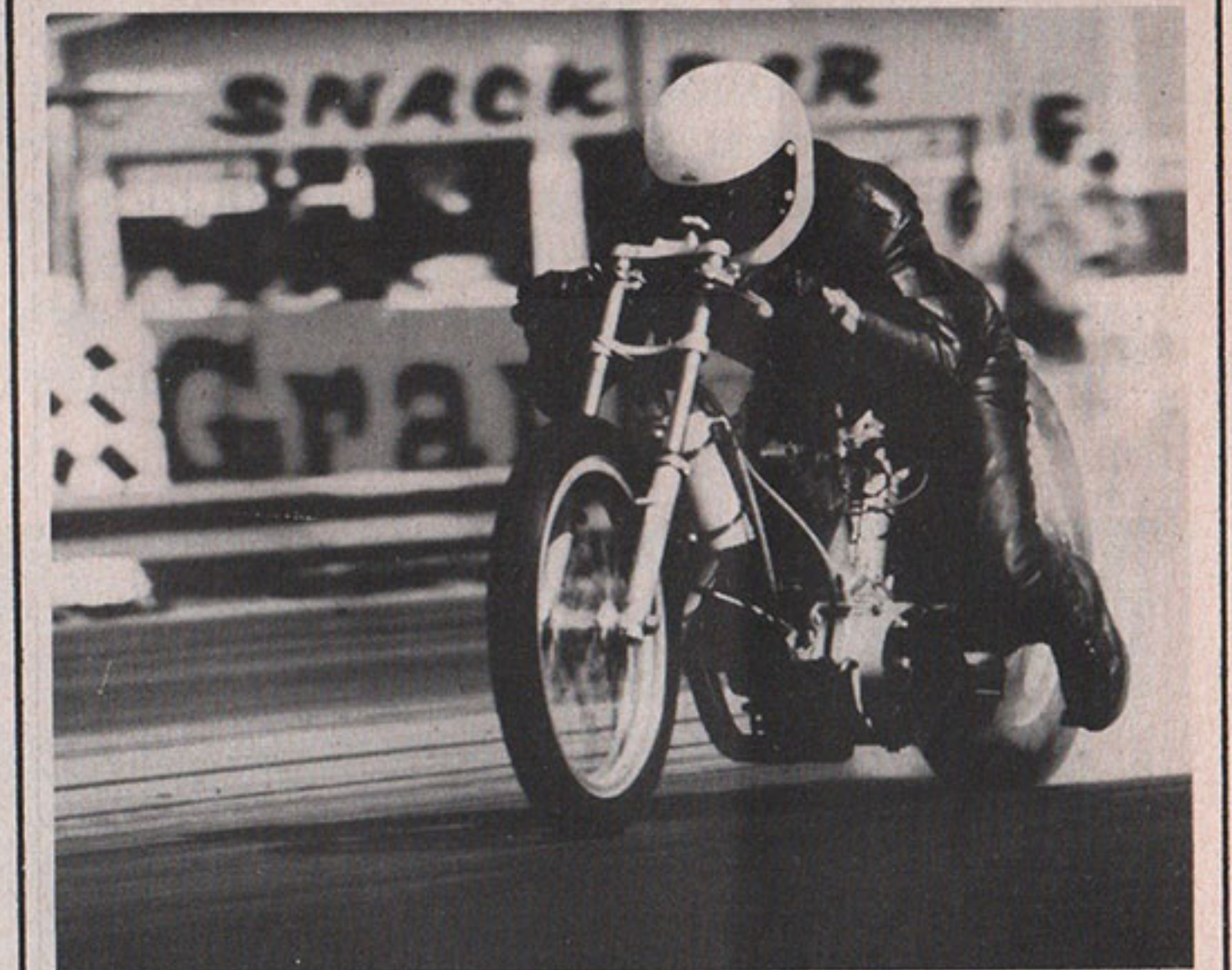
Demandez vite
la documentation complète SA à :

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



christian lacombe
préface de la jean-pierre beltoise

moto



256 pages :
250 photos noires
33 photos couleurs
Prix : 82 F



Editions Planète,
42, rue de Berri - 75 - Paris 7^e

en vente chez votre libraire

Bon de Commande **moto**

Nom Prénom

Adresse

Ville Arrt ou Dépt.

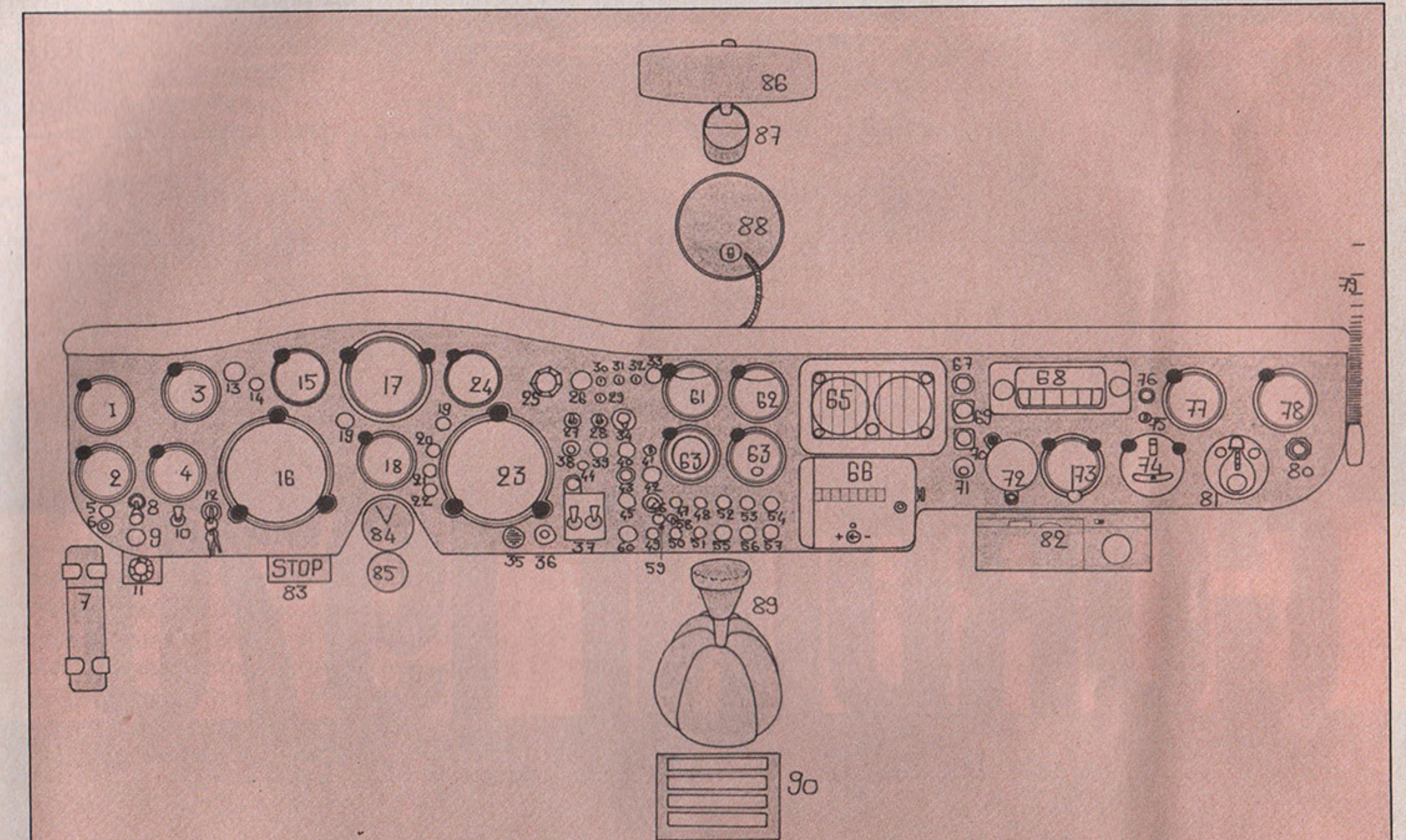
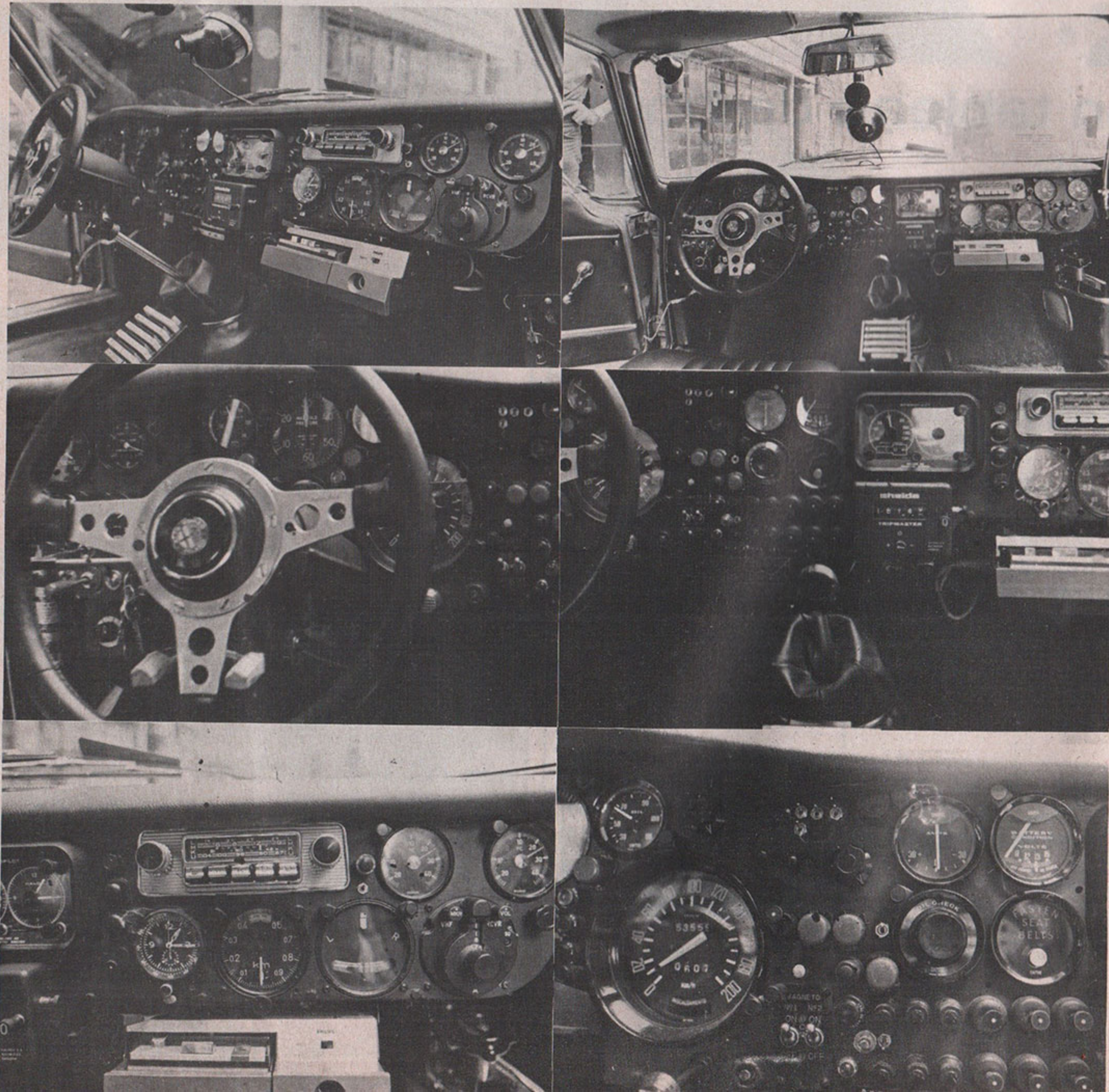
Désire recevoir Exemple(s) de cet ouvrage et m'engage à régler par : Chèque bancaire aux Editions Planète ou C.C.P. 18.159.74 à retourner à :

Champion, 14 rue Brunel - 75 - Paris 17^e

SHOPPING

Alain Tourasse a notre âge, votre âge, enfin bref, il est jeune, cela se sent et se voit. Il travaille dans le cinéma, mais sa vraie passion, c'est l'aviation. Or, il se trouve que professionnellement, il ne peut se déplacer en avion pour ses petits trajets. Comme tout un chacun, pour ses courts déplacements, il utilise une voiture. Bien que ce soit une Alfa Romeo, cela ne l'enchant pas outre

mesure, et l'ennuierait presque s'il n'avait réussi à mettre... un avion dans sa voiture. L'explication? Il a complètement transformé son tableau de bord, qui est devenu digne de celui d'un Boeing. Le coût de l'opération? Un mois de travail assidu à raison de deux ou trois heures chaque soir, et près d'un million et demi d'anciens francs. Si le cœur vous en dit...



- 1 - Pression d'essence. 2 - Jauge à essence. 3 - Compteur d'heures de fonctionnement moteur. 4 - Dépression servo frein. 5 - Témoin de dégivrage de la lunette arrière. 6 - Interrupteur de dégivrage de la lunette arrière. 7 - Extincteur. 8 - Appel de phares. 9 - Lave-glace électrique. 10 - Interrupteur de l'essuie-glace. 11 - Minuterie de pause essuie-glace. 12 - Clef de contact. 13 - Témoin de fonctionnement du ventilateur électrique de refroidissement pour le radiateur. 14 - Sélecteur de mode de fonctionnement du ventilateur de refroidissement (automatique ou manuel). 15 - Température d'eau. 16 - Compte-tours. 17 - Pression d'admission. 18 - Pression d'huile. 19 - Témoin clignotant gauche - Témoin clignotant droit. 20 - Témoin longue portée. 21 - Témoin anti-brouillard. 22 - Témoin phares. 23 - Compteur kilométrique. 24 - Température d'huile. 25 - Rhéostat de l'éclairage du tableau de bord. 26 - Interrupteur d'éclairage du tableau de bord (3 positions : arrêt, éclairage rouge aviation, éclairage blanc). 27 - Interrupteur longue portée. 28 - Interrupteur anti-brouillard. 29 - Interrupteur phare rouge arrière anti-brouillard (allumage couplé avec anti-brouillard). 30 - Interrupteur permettant de modifier la sensibilité de la cellule photo électrique du rétroviseur. 31 - Sélecteur du type de son de l'avertisseur (son continu ou alterné). 32 - Interrupteur du ventilateur de climatisation. 33 - Témoin de fonctionnement du ventilateur de climatisation. 34 - Rhéostat du ventilateur de climatisation. 35 - Coupe batterie. 36 - Démarreur. 37 - Sélecteur magnetos (utilisé ici comme anti-vol). 38 - Interrupteur du clignotant « panne » (en cas d'immobilisation de la voiture, les clignotants et gauche clignotent ensemble). 39 - Témoin de fonctionnement du clignotant « panne ». 40 - Témoin de bon fonctionnement mano contact faux « stop ». 41 - Interrupteur de la pompe essence électrique. 42 - Témoin de fonctionnement de la pompe essence électrique. 43 - Témoin d'allumage des veilleuses. 44 - Bouton de test général des lampes témoin. 45 - Témoin de frein de parking. 46 - Témoin d'huile. 47 - Témoin de pression d'essence. 48 - Témoin de bas niveau essence. 49 - Témoin de panne d'alternateur. 50 - Témoin de pression du servo frein. 51 - Témoin de risque de verglas. 52 - Interrupteur d'alarme sonore de pression d'huile (3 positions : alarme branchée, débranchée, test). 53 - Interrupteur d'alarme sonore de pression essence. 54 - Interrupteur d'alarme sonore pression servo frein. 55 - Interrupteur d'alarme sonore de panne d'alternateur. 56 - Interrupteur d'alarme sonore pression servo frein. 57 - Interrupteur d'alarme sonore risque de verglas. 58 - Interrupteur d'excitation d'alternateur. 59 - Télécommande de recherche de stations pour radio. 60 - Témoin de starter. 61 - Ampèremètre. 62 - Voltmètre. 63 - Jauge à huile à distance. 64 - « Fasten seat belts » (attachez vos ceintures). 65 - Speed pilote. 66 - Tripmaster. 67 - Mélangeur pour les haut-parleurs avant et arrière. 68 - Radio à recherche automatique des stations. 69 - Témoin d'antenne électrique en mouvement. 70 - Témoin de l'antenne électrique verrouillée en position haute (verrouillage, position basse indiquée par extinction des 2 voyants). 71 - Sélecteur de mode de fonctionnement de l'antenne électrique (couplée avec poste radio ou manuel). 72 - Montre chrono. 73 - Altimètre. 74 - Indicateur de virage (permet de savoir si la voiture roule rigoureusement en ligne droite par exemple pour contrôle du parallélisme ou des freins). 75 - Interrupteur du gyroscope indicateur de virage. 76 - Témoin de fonctionnement du gyroscope indicateur de virage. 77 - Température intérieure. 78 - Température extérieure (avec voyant risque de verglas). 79 - Lecteur de carte. 80 - Rhéostat de l'intensité lumineuse pour le lecteur de carte. 81 - Récepteur de trafic aviation (V.H.F.). 82 - Magnétophone. 83 - Indicateur de fonctionnement des lampes de feux stop. 84 - Volant. 85 - Anti-vol de direction. 86 - Rétroviseur à position jour/nuit commandé par cellule photo électrique. 87 - Compas. 88 - Phare chercheur. 89 - Changement de vitesses. 90 - Support de cassettes pour magnétophone.



Départ de la première manche de la finale : Lalande précède Snobeck, Malcher et le peloton groupé

GORDINI 1970

par O. de la Courville



Début mars au Bugatti, trois cents apprentis pilotes étaient venus d'un peu partout en France pour se soumettre au verdict du chronomètre. Ils subissaient une épreuve particulière, un examen de passage, un concours d'entrée, celui de l'école de la course. Fin septembre, au Bugatti toujours, ils n'étaient plus que vingt-cinq pilotes dignes de ce nom (vingt-sept avec les deux éventuels suppléants) pour disputer la finale en deux manches de ce qui fut la dernière Coupe R 8 Gordini, réussissant à obtenir le diplôme de sortie en quelque sorte. C'était gai et triste tout à la fois, gai parce que les ballets bleus n'ont jamais pu lasser un public qui venait chaque fois plus nombreux, et triste parce que ceux qui savaient la R 8 G sur sa fin avaient l'impression de tenir les cordons du poêle. C'était gai parce que cette finale nous a administré la preuve qu'une fois de plus, la Coupe avait contribué à l'éclosion de nouveaux talents, triste parce que l'an prochain, même si il y a une épreuve similaire avec les R 12, ce ne sera plus la même chose, il y a trop de différence entre une traction avant et une tout à l'arrière, voiture école par excellence...

Cette fête bleue était avant tout le fait de deux hommes. Bien sûr, leurs efforts étaient soutenus par de puissants dynamiques et sportifs annonceurs et la Régie Renault. Mais Elf, Dunlop, Moteurs ou Abex seraient-ils arrivés au même résultat sans le binôme qui sut régir fermement et paternellement le groupe bouillant des jeunes passionnés? Alain Bertaut, journaliste, et Claude Henault, ingénieur, ont su mener leur barque comme il convenait de le faire, avec humanité, justice et méthode. Pour eux, la promotion 70 fut la plus facile à diriger, et ce pour deux raisons. D'une part, l'épreuve, ayant gagné en réputation, les jeunes sont arrivés avec plus de modestie dans leurs ambitions. Ils ne voulaient plus, d'entrée, casser la baraque. Sachant dès le départ que c'était une école, ils venaient apprendre et non plus jouer les « cadors de quartier ». Les anciens, les chevronnés servaient d'étalon, et le but des nouveaux était de les égaler. D'autre part, il n'y eut pas, comme ce fut le cas auparavant, de rivalité aigüe, voire d'antagonisme marqué type Dayan-Mieusset (1966) ou Lagier-Leclère (1969) par exemple. Peut-être fut-elle la plus facile à diriger, mais même si il y avait eu des heurts, ne doutons pas que tout se serait passé au



Deuxième manche de la finale : Forestier (4), Glas (23) et Dubois (45) luttent pour la quatrième place... derrière Lalande (3), Francia (1) et Cudini (2)

mieux comme par le passé. Il ne pouvait y avoir de problèmes insolubles parce que deux hommes intègres assumaient de A à Z toutes les responsabilités, parce qu'ils connaissaient tous les rouages intimes de l'organisation. En plus, et c'est très important, ils étaient vraiment en contact avec les concurrents qui savaient perpétuellement où les joindre en cas de problèmes. A leur avis, et au nôtre aussi, cet élément humain introduit sur les circuits, où trop souvent le concurrent n'est qu'un simple numéro (sauf s'il a une auto splendide) fut une des bases de réussite de cette formule qui avait aussi eu pour elle au départ d'être entièrement nouvelle. Chaque pilote de la Coupe représentait un cas particulier faisant partie de l'ensemble, il était une personnalité dont Alain Bertaut et Claude Henault savaient partager les joies comme les déceptions.

Et, à la fin de l'année, à l'heure des bilans, lorsqu'est arrivé le moment de demander aux uns et aux autres ce qu'ils pensent, il ressort que les Gordinistes ont plus qu'apprécié la Coupe et leurs dirigeants : — « A quarante ans, se consacrer à fond, sans demi-mesure, ... chapeau. » — « Dans un cadre réglementaire simple, une discipline rigide librement consentie, le rêve, quoi... »

— « C'est formidable de se sentir épaulé par l'organisateur sans qu'il y ait jamais de copinage. » — « Une même loi pour tous, appliquée pour tous... C'est si rare... » Les pilotes sont contents, les annonceurs aussi, et les dirigeants le seraient parfaitement s'ils s'estimaient suivis dans leur politique de dépistage du tricheur. C'est un point sur lequel Alain Bertaut est particulièrement chatouilleux. Pour lui, le garçon qui se présente avec une auto non conforme est un voleur si il a connaissance de l'irrégularité de sa voiture. Il ne doit plus avoir droit de cité. Pour lui, la peine doit être exemplaire, il doit être radié à vie et ne pas bénéficier de la mesure de demi-faveur consentie par le Comité de discipline de la F.F.S.A. : un mois de suspension de licence. Ceci c'est le sombre, le clair étant le fait qu'une fois encore, on a la sensation que la Coupe a formé des pilotes qui iront loin. De l'avis unanime des observateurs, cinq noms sont à détacher de la promotion 70 : « Francia » (ex « Nanar », Bernard Mangé de son vrai nom), Alain Cudini, Patrick Lalande, Jean-Pierre Malcher et Thierry Glas. Une fois franchi le pont de Saint Cloud, au lieu de prendre l'autoroute à gauche, vous montez la rue Dailly sur votre droite. Vous passez devant la gare à main

gauche, la salle des fêtes à main droite et vous arrivez sur le plateau juste devant l'école. Encore cinquante mètres et c'est là, sur la droite, au 28 de la rue Gounod, le Garage Francia. C'est là que dans à peine 200 m² se fourbissent les armes de neuf pilotes gordinistes (de Souza, Bichet, Leroy, Glas, Coche, Verbecque, Meunier, Bros et... « Nanar » alias « Francia ») et de quatre pilotes de Formule France (Coulon, de Chaunac, di Bartolomé et Coche). Pour cela, ils sont cinq et il y a toujours du pain sur la planche. Mais la mécanique Gordini n'a aucun secret pour « Nanar » et ses acolytes.



Nanar Francia écoute Patrick Lalande. Ils furent toujours parmi les meilleurs

« Nanar » est petit, rablé, le cheveu brun en broussaille porté assez long, l'œil vif et les mains dans le cambouis de ses moteurs. Son beau-frère, dit « le Bouc » à cause de sa superbe barbe, le seconde. Tout le monde ici met la main à la pâte, tout le monde sauf Nathalie la petite fille blonde de Nanar qui est un peu la mascotte des clients. Il y a deux ans, il débutait en faisant deux courses de groupe 1. Les essais se soldèrent par une victoire et un crash mémorable. L'année dernière, il essaya la Coupe et termina dixième sans avoir particulièrement brillé mais ayant eu le temps de faire apprécier la valeur de sa préparation. En 70, compte-tenu du fait qu'il se déplaçait sur tous les circuits pour assister ses clients, il se réinscrivit à la Coupe sans trop y croire. A Nogaro, lui l'ancien, donnait des conseils de trajectoire aux « bleus » qui venaient le trouver un peu désarmés... et les bleus firent mieux que lui aux essais. On se moqua de lui gentiment. Et Nanar se fâcha. Il remit le nez sous le capot, régla, rerégla, surrégla. En piste, il partit pour faire un mal-

heur... il gagna, et commença à y croire. Quatre fois au cours de l'année, il allait passer la ligne en vainqueur mais là ne sont pas ses meilleurs souvenirs. Le jour où il s'amusa le plus, ce fut à Clermont, où les Gordini couraient en prélude au G.P. de France. Ce fut une belle course où il se défonça du début à la fin en tête de peloton pour se faire battre in extremis par Malcher alors qu'il avait ralenti pour finir premier « dead-heat » avec son ami Coche... Quel fou-rire ! On en parlera longtemps dans les chaumières clermontoises. Le jour où il se surprit le plus ce fut à Rouen sous la pluie. Il pensait ne pas avoir « gros cœur » et ils s'aperçut avec stupéfaction qu'il prenait trois secondes par tour au deuxième. « Nanar » est heureux, sans histoire et ses bons souvenirs remontent plus facilement que les anciens, lorsqu'il fut tapé à l'arrière à la Châtre ou lorsqu'il fut sorti de la piste à Magny-Cours par exemple. Il n'a qu'un véritable regret : celui de n'avoir pas pu remercier comme il l'aurait voulu la firme Bardhal qui lui acheta l'auto en début de saison. Et maintenant, c'est fini. Bernard Mangé s'arrête à 26 ans. L'an prochain, il se consacra à la préparation. Il va vendre son garage de la rue Gounod pour aller travailler pour Pierrot Grampa dans un atelier où il aura du beau matériel et où il n'aura pas à s'occuper de la partie commerciale qui l'ennuie et l'embarasse. Seule la technique l'intéresse. Il s'arrête avant que ce qui lui plaît vraiment ne commence à le lasser, il s'arrête parce qu'il trouve qu'il y a trop de risques en monoplace et que la course prend trop de temps. Il troque le volant contre le tournevis et la clef anglaise qu'il avait toujours gardé au fond de sa poche.

Alain Cudini est un autre genre de garçon. D'abord il est aussi blond que « Nanar » brun. En plus, il ne voit pas les choses de la même manière. Lui aussi aurait pu gagner cette Coupe 70. Mais, il ne put défendre ses chances sur tous les circuits, trop pris par la Formule France où il dispose d'une Martini Wynn's. La coupe n'était pas un dérivatif, mais il lui était difficile de mener de front la Gordini et la F.F. Il bénéficiait d'une voiture préparée par Jean Giardini et, ce ne fut pas une surprise, il s'en servit au mieux. Il gagna du reste avec panache les deux manches de la finale sans toutefois pouvoir accrocher le record du tour que Lalande et Francia s'octroyèrent. Cudini, c'est le métronome qui ne commet pas la faute, mais c'est un métronome pensant qui court avec la tête. Il est d'ailleurs conscient de ses grandes qualités et de ses possibilités et si sa carte d'identité porte pour l'instant « Conducteur de travaux », avant peu ce devrait être avec l'aide de Wynn's : « Pilote ». Patrick Lalande, troisième de la Coupe et du Pas Dunlop, portait sur sa voiture verte (préparation Trolle) le numéro 3. L'an dernier, il avait lui aussi essayé de faire la Coupe, mais il avait dû abandonner sa voiture jaune à derniers noirs en cours d'année, porte-feuille vide, poches percées et créanciers à ses trousses. Et

ce finaliste du volant Shell (1968 éliminé sur tête-à-queue) recommença cette saison avec la ferme intention de gagner. C'est pourquoi il n'est qu'à moitié satisfait de cette troisième place. Il ne considère pas ce résultat comme une réussite, mais espère que cela suffira à lui ouvrir un horizon en Formule France. De toute façon, à vingt-six ans étant père de famille, s'il n'était pas soutenu l'an prochain, il arrêterait la compétition active. C'est que, si la première saison lui coûta cher, celle-ci lui a coûté encore plus (environ 2 millions). Et si, après son accident dans la descente de Rouen, où il pulvérisa sa voiture, son grand-père ne lui avait pas avancé l'argent nécessaire au rachat d'une Gordini, nous n'aurions plus revu Lalande en piste. C'eût été dommage pour cet excellent styliste, très rapide, mais à qui il arrive encore de commettre quelques petites fautes par manque de concentration.

C'était le petit benjamin, il n'avait que vingt ans mais, « aux âmes bien nées »... Toujours est-il que Jean-Pierre Malcher avec sa grosse expérience du kart, avec une auto magnifiquement préparée dans les ateliers paternels à Maison-Alfort, et avec ou malgré des trajectoires peu orthodoxes, se classa quatrième. Malcher, c'est la classe à l'état pur, le diamant mal taillé, le pommier à émander. C'est celui qui freine le plus tard mais il rentre dans les virages en se plaçant à l'intérieur, Malcher c'est un cas à part. En bref, il a la tête sur les épaules, des idées bien ancrées, un caractère entier et volontaire. C'est un pilote d'instinct aux trajectoires différentes de celles des autres qui attaque plus au freinage et sollicite sa boîte au maximum. Lui vise le professionnalisme, s'estimant, à juste titre, doué pour cela. Mais il ne voudrait pas exercer ce métier en France où la sécurité n'est pas assez bien assurée. Il aimerait partir aux U.S.A. s'essayer en stock-cars.

Une tête d'ange avec des longs cheveux blonds, mais une tête d'ange maudit. Jacques Coche n'a pas la baraka. Chacun s'accorde à dire de lui qu'il est parmi les meilleurs, mais Dame chance ne veut pas donner le coup de pouce. On le connaît depuis plus de trois ans déjà, mais cela ne veut pas sourire. Jacques s'entête, il persévère. Cette année, il a tout de même réussi à gagner deux courses, alors... Si seulement le vent tournait. Et lui, obstiné, continue. Bonne chance Jacques.

Mais, celui dont on parle le plus en coulisse, c'est encore le dixième ou classé. Il s'agit de Thierry Glas en qui beaucoup voient de la graine d'authentique champion. A vingt et un ans parce qu'il aime « vachement » la course et que son père est compréhensif il part, avec son frère jumeau Laurent, disputer les sélections fin Mars. Il se qualifie tandis que Laurent se fait bêtement éliminer pour avoir franchi la ligne jaune continue le long des stands. Laurent tentera donc le volant Shell à Magny-Cours, Thierry fera la Coupe. La Gordini désormais ne stationnera plus à Neuilly. Elle restera à Saint Cloud chez « Nanar » qui



Heurts et malheurs gordinistes en 1970. tête à queue, travers, deux roues, rupture de freins...

se chargera d'en faire une bombe. Les jumeaux se déplaceront avec une vieille Corvaire noire. Et la saison commence. Thierry grand et maigre gaillard à la tignasse bouclée se fait remarquer en attaquant partout, un peu à tort et à travers. De son propre aveu, il ne sait pas encore conduire. Huit mois plus tard lors des deux manches de la finale la voiture blanche de Thierry termine cinquième, puis troisième. Il a appris, retenu et assimilé ; à mon avis, il sait (et bien) conduire. Il a appris à se maîtriser, à ne plus systématiquement rechercher la limite. Il court avec sa tête maintenant, pensant à ce qu'il fait, au but à obtenir, à la position acquise. Son père, discret comme toujours, suivait des tribunes (il ne venait même pas aux stands) la progression de son rejeton. Il peut en être fier et aura encore probablement des motifs de se réjouir. Thierry a envie de continuer à courir, la course, il aime toujours « vachement » ça.

Et puis, et puis il y a aussi les autres, ceux dont on a moins parlé mais qui avaient tout autant de mérite ou presque, les petits, les obscurs, les sans grade. Il y a Bernard Dubois, toute gouaille banlieusarde dehors, Dubois et son auto violette et verte peinte comme cela pour que, ne passant pas inaperçu, il soit obligé de marcher. Il a fait toute la saison avec son ami Bruno Manfredotti qui préparait la R8. Une vraie balle dont on rôdait les soupapes toute les deux courses. Dubois aussi s'est amélioré. Au point qu'en finale, il était cinquième lorsqu'il fut trahi par une flasque de frein arrière, le truc bête !... Lui reféra la Coupe en R 12 mais en tout cas pas de F.F. La monoplace ne lui plaît pas et c'est cher. Et puis, par goût, il préfère les « Tourisme spécial », une Twin Cam ou une Alpina. Il y a Maurice Bros qui, ayant racheté la voiture que pilotait « Nanar » en 1969, essaya lui aussi de courir. Rapide, mais trop fougueux, il montra souvent l'arrière de sa Gordini orange foncée à de plus chevronnés que lui. Adroit, il se faufila souvent dans les pelotons, audacieux il s'embarqua dans quelques têtes-à-queue mémorables... Son caractère enjoué, son sourire perpétuel le désignait toujours comme catalyseur de bonne humeur. Il y a l'élégant de Souza qui piqua pourtant une sainte colère : placé dans les tous premiers en finale, il fut percuté à l'arrière par un concurrent qui l'obligea ainsi à renoncer, radiateur crevé. Philippe bien malchanceux cette année, se consolera probablement l'an prochain en Formule France. Il y a Thierry Leroy qui fut arrêté dans sa progression par une crevaillon tandis qu'il faisait mieux que se défendre. Il y a Michel Chevallier et sa Gordini bleue et orange, Yoyo et sa calandre à fleurs... On n'en finirait plus... La Coupe, on pourrait en parler longtemps encore. Domage que la R 8 Gordini soit morte, poussée trot tôt dans la tombe par une grande sœur avide de gloire. Mais après tout, pourquoi ne marcherait-elle pas sur les traces de sa cadette ?

Au volant des Matra 650 et 660 Porsche 917 Lola T 70

par Jean-Pierre Beltoise

Jean-Pierre Beltoise est un privilégié. Lui seul a pu essayer grâce à un heureux concours de circonstances les gros prototypes qui ont marqué la saison, mise à part la 512 S. Les Matra, qu'il s'agisse de la 650 ou de la 660, n'ont plus de secret pour lui et en outre il a eu l'occasion de piloter une Porsche 917 et une Lola T 70 à Magny-Cours. Heureusement que cet heureux veinard n'est pas égoïste et qu'il a la plume facile. Grâce à cela, les lecteurs de Champion sont eux aussi des privilégiés, puisqu'ils seront les seuls à bénéficier de l'expérience unique faite par Jean-Pierre.

J'ai eu très souvent l'occasion cette année de piloter des voitures prototypes, et avec plus de 15.000 kilomètres à bord d'une Matra 650, je commence à avoir certaines idées et certains jugements sur le comportement des voitures de ce genre. C'est pour cela que j'ai été très intéressé par l'essai fortuit des Lola T 70 et Porsche 917 de David Piper, cet excellent et sympathique pilote privé anglais. D'autre part, j'ai pu comparer à la 650,

la nouvelle Matra 660 que je pilotais au Mans en compagnie d'Henri Pescarolo.

Je vais donc essayer de vous donner mon point de vue sur les qualités et défauts de ces quatre voitures qui animèrent cette année les plus grandes épreuves d'endurance et que certains appellent « Monstres Sacrés », d'autres monstres tout court... Et qui en sont ou n'en sont pas, selon le côté de la barrière où l'on se trouve...



Rapide description technique

MATRA 650. Carrosserie Spider, châssis multitubulaire, poids 730 kg, moteur V12 3 000 cc de 420 CV. Boîte ZF 5 vitesses synchronisées, etc.

MATRA 660. Carrosserie Spider, châssis coque aluminium, poids 650 kg, moteur V12 3 000 cc de 420 CV, boîte Hewland 5 rapports non synchronisés.

LOLA T 70. Carrosserie fermée, châssis coque tôle, poids 880 kg. Moteur V8 de 5 700 cc, 550 CV, boîte Hewland 5 rapports non synchronisés.

PORSCHE 917. Carrosserie fermée, châssis multitubulaire, poids 820 kg, moteur à plat 12 cylindres à refroidissement par air de 4500 cc et 520 CV, boîte Porsche 5 vitesses synchronisées.

Toutes ces voitures ont certains points communs. Carrosserie plastique et jantes magnésium équipées de larges pneus Racing Goodyear.

Facteurs de performances

Si l'on considère le rapport poids-puissance, c'est la Matra 660 qui est la mieux placée avec 1,54 kg par cheval suivie de la Porsche 917 avec 1,57 kg/CV et de la Lola 1,6 kg/CV, la Matra 650 étant un peu à l'écart avec déjà 1,74 kg/CV, ce qui est beaucoup.

On pourrait en déduire que la Matra 660 dans cette version allégée va être en mesure de remporter les 1 000 km de Paris, devant les Porsche 917! Rien n'est moins sûr, car en plus de la notion de puissance pure qui reprend pleinement ses droits une fois la période d'accélération passée, ce rapport poids/puissance redevient favorable à la Porsche pilote à bord, et avec le plein des réservoirs.

Enfin la zone d'utilisation de puissance et la valeur du couple font que finalement les performances en accélération donnent le classement suivant :

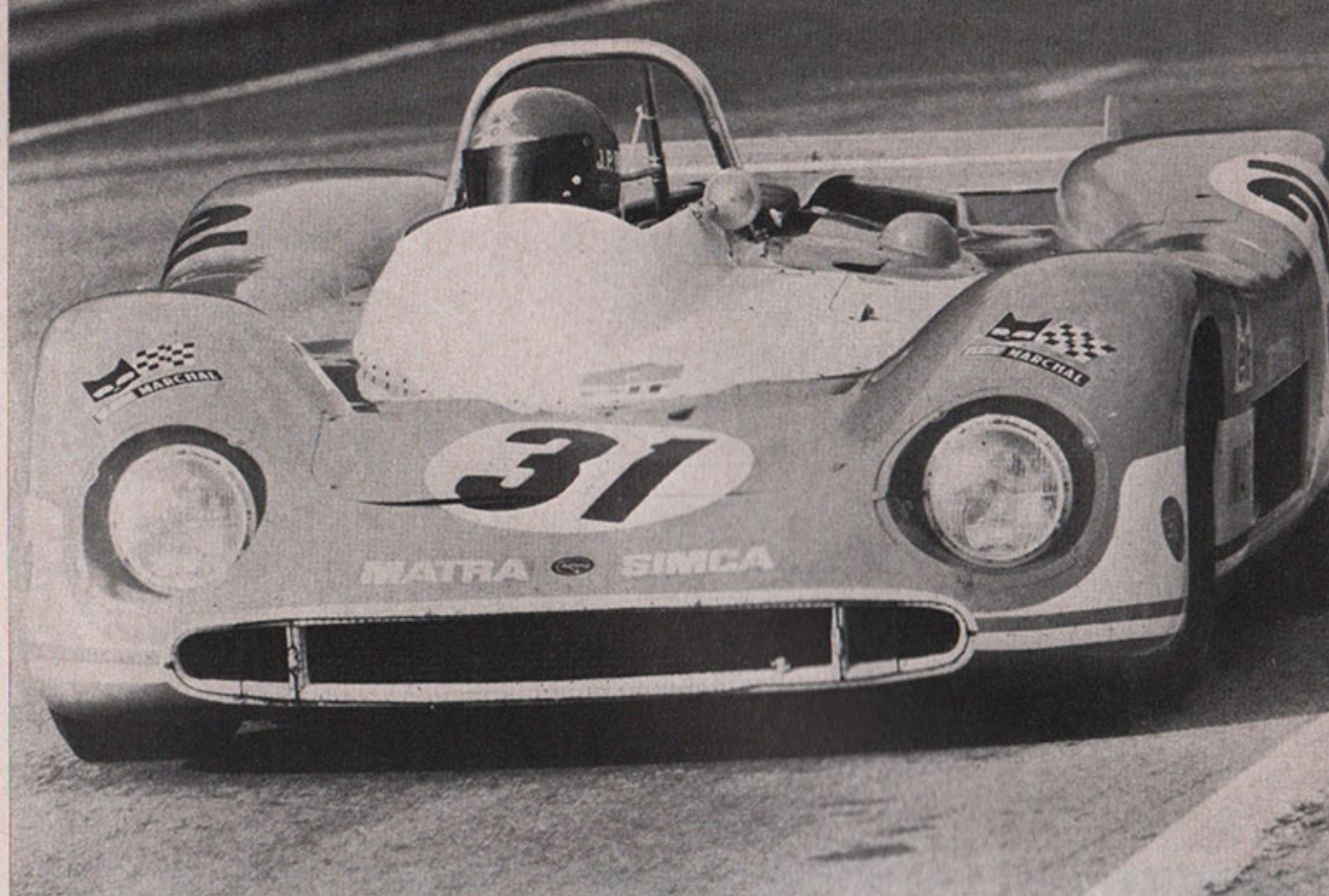
1. LOLA T 70
2. PORSCHE 917
3. MATRA 660
4. MATRA 650

C'est l'énorme couple disponible sur la Lola — certainement plus de 50 m/kg contre 30 m/kg aux Matra — qui arrache facilement la décision, l'accélération se faisant toujours avec plus de 500 CV disponibles alors que le moteur Matra passe par des trous de 350 CV.

Vitesse et tenue de route

Mais cet écart de performance à l'accélération dû à la cylindrée beaucoup plus réduite de la Matra ne veut pas dire que celle-ci soit battue dans toutes les occasions. Je peux affirmer que la vitesse maxi des voitures donne un léger 325 à l'heure pour la 650, alors que la Lola, avec sa carrosserie très importante et dessinée pour donner avant tout un appui au sol exceptionnel à la voiture, ne pointe qu'à 315 km/h environ.

La tenue de route d'un proto de moins de 900 kg et pouvant évoluer à des vitesses



La Matra 660, la plus légère



La 917: tel virage que vous appréciez à 150 à l'heure passe facilement à plus de 200 km/h...

supérieures à 300 à l'heure est presque essentiellement une question de forme aérodynamique qui doit équilibrer dans une proportion bien définie les poids de l'air déplacé, sur les roues avant et arrière de la voiture.

La forme la mieux réussie est certainement celle des Matra qui n'a jamais été fondamentalement retouchée et qui offre un bon compromis entre la vitesse de pointe par rapport à la puissance disponible et la tenue de route.

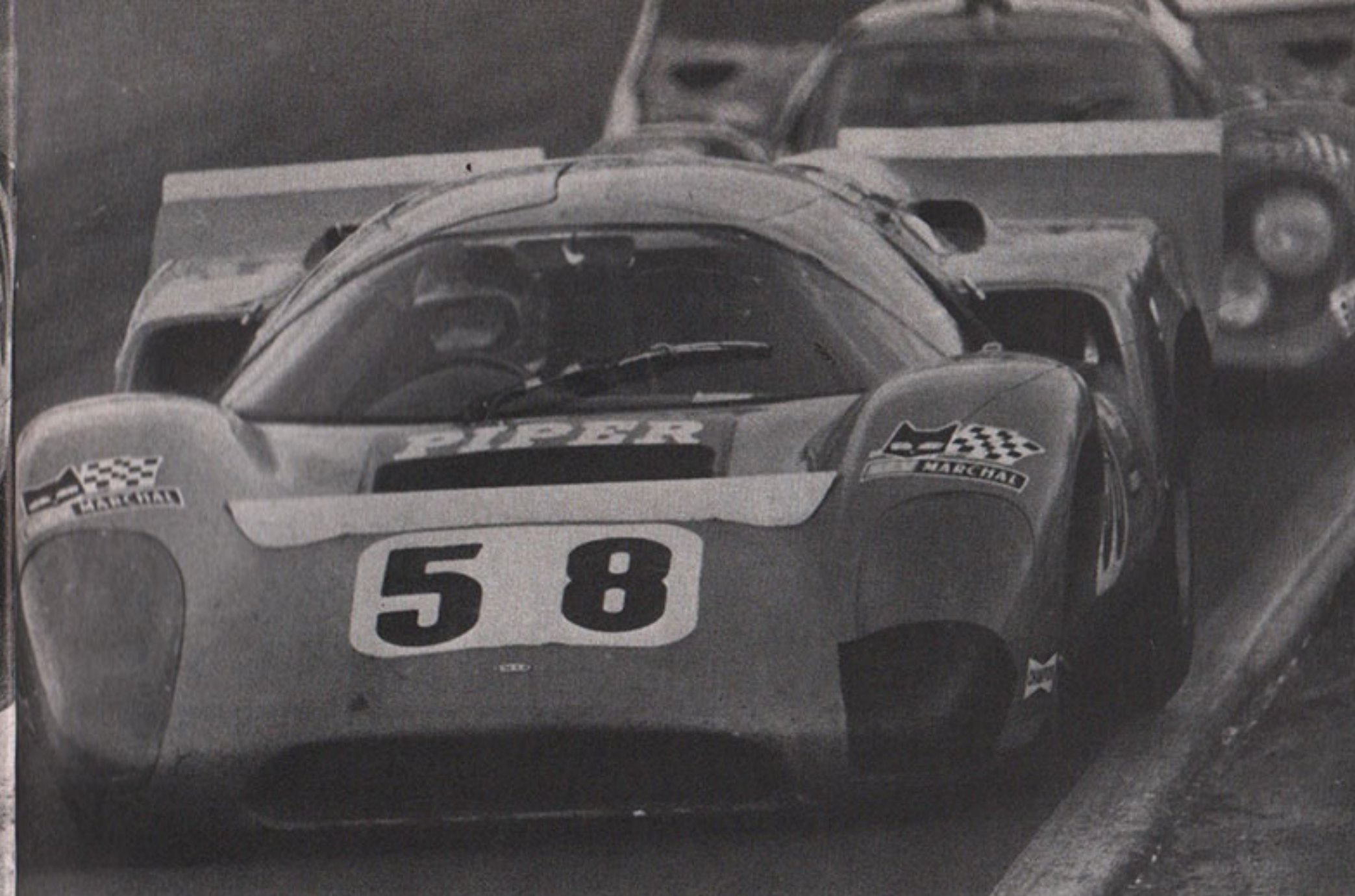
La Lola tient magnifiquement la route mais manque trop de vitesse en fonction de sa puissance. La Porsche elle, a finalement opté pour un arrière court, style Lola, ce qui a résolu, les problèmes de tenue de route mais en sacrifiant une vingtaine de kilomètre/heure en vitesse de pointe.

Enfin pour vous donner une idée de la

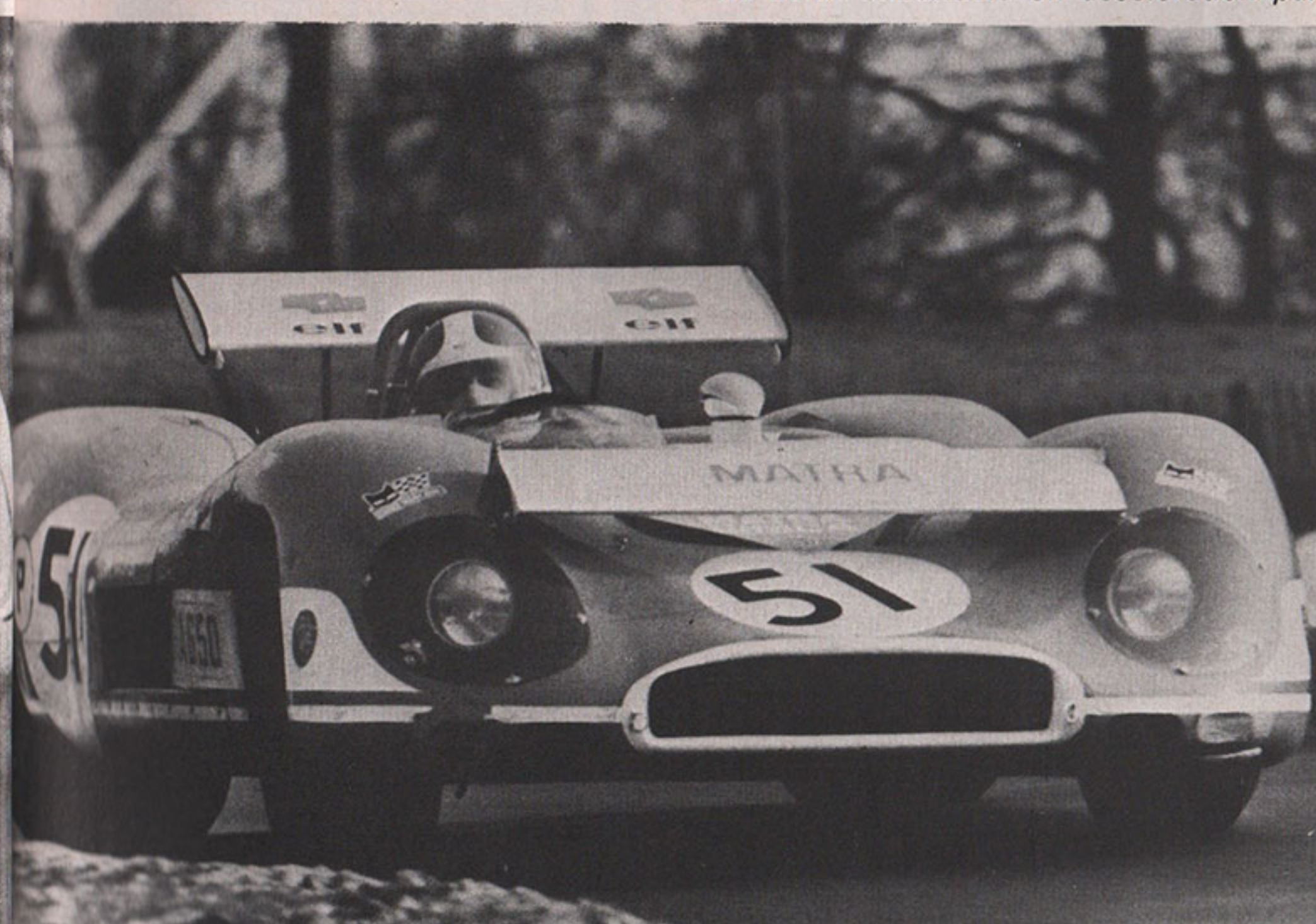
tenue de route de ces trois voitures, je ne vous dirais rien moins qu'elle est absolument phénoménale, sans aucune comparaison possible avec ce qui se fait de mieux dans ce domaine, dans la production des voitures de sport que vous pouvez conduire sur la route.

Tel virage que vous appréciez à la limite à 150 km/h passe facilement à plus de 200 ou 220 à l'heure avec l'impression que la voiture est guidée par les rails ou retenue par une corde à l'intérieur du virage tellement l'impression d'adhérence est grande, à vous couper le souffle.

Avec les réglages possibles de barre antiroulis et de becquets avant et arrière, il est possible de rendre rapidement ces trois voitures sous vireuses ou survireuses, cette dernière caractéristique n'étant que très rarement recherchée, et seulement pour les épingles très ser-



La Lola: imbattable en accélération pure



La 650: un peu à l'écart, déjà, avec 1,74 kg/CV

rées et toujours seulement avec les Matra 3 litres qui, à cause de leur relativement faible cylindrée n'ont une puissance contrôlable qu'à partir de 100 à l'heure.

Ce n'est pas le cas de la 917 et encore moins de la Lola qui possèdent une puissance extraordinairement brutale en accélération, mais parfaitement dosable, avec quelques millimètres de plus ou de moins dans la course de l'accélérateur. Si bien que mettre l'arrière en dérive en dessous de 160 à l'heure n'est absolument jamais un problème ; il faut simplement être bien conscient de la rapidité avec laquelle se fait cette mise en travers, qui occasionnerait au débutant non averti sortant de la conduite paisible de sa Jaguar E ou autre dans le genre, un magnifique double tête à queue!...

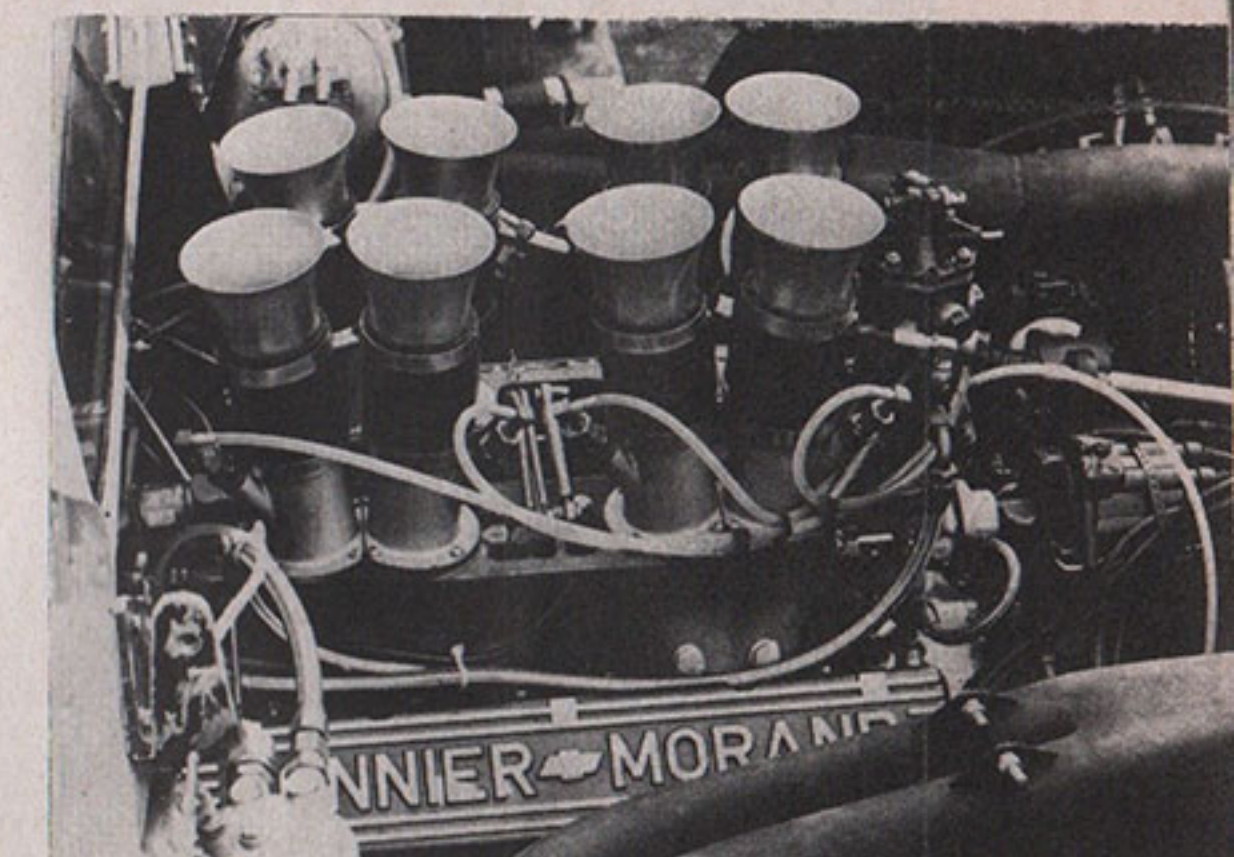
Confort de conduite et direction

C'est à cause de la tendance pour le moins « Pur sang » de ces voitures que le confort de conduite revêt une importance primordiale.

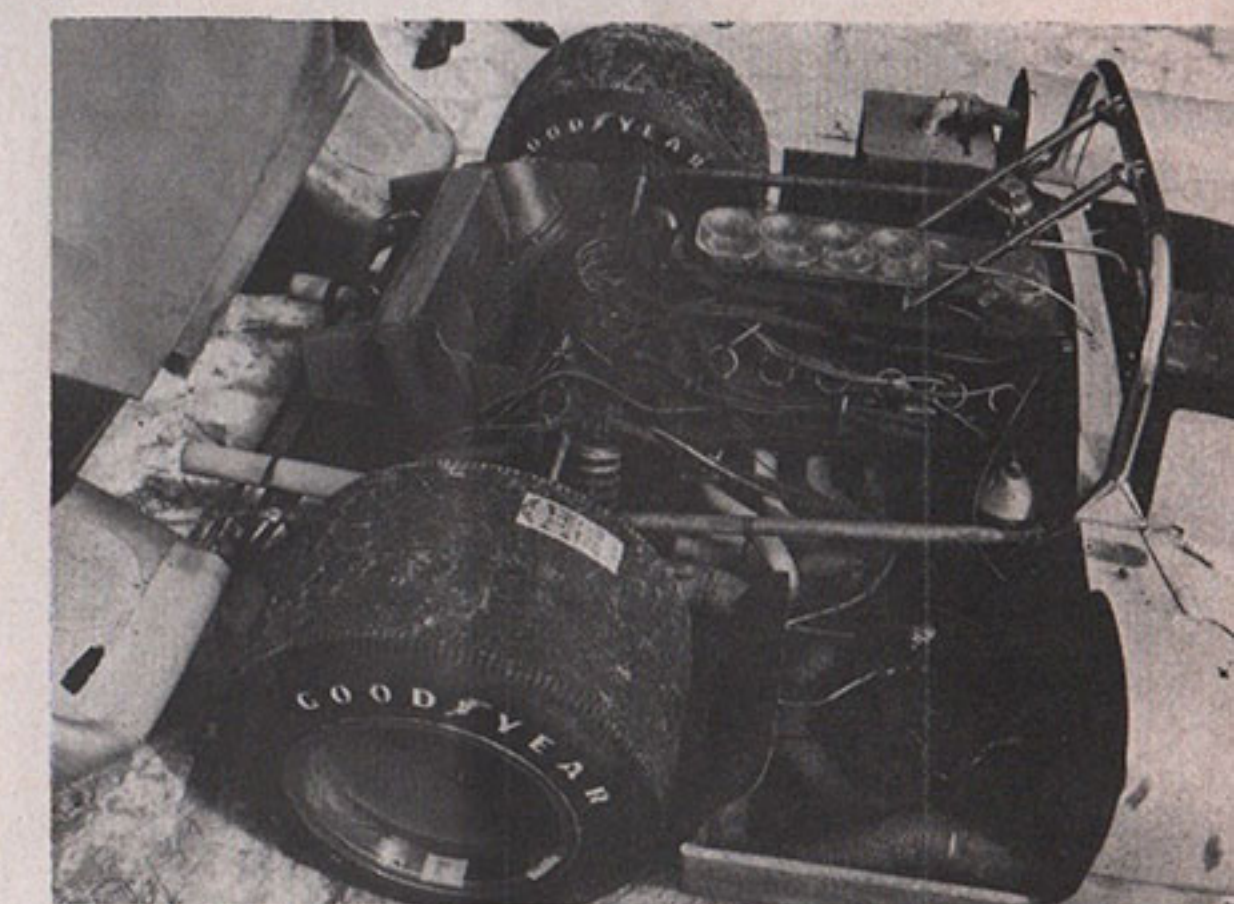
C'est ainsi que si les ceintures de sécurité sont souhaitables en cas d'accident, elles sont indispensables pour bien maintenir le pilote dans les accélérations transversales et au freinage, en décélération. L'appui tête pour la nuque est également indispensable, de même que des pédales douces et bien disposées.

Mais ce qui revêt une importance primordiale sur une voiture de ce genre, et ce qui est traité avec la plus grande attention, c'est ce qui touche à la direction et au train avant.

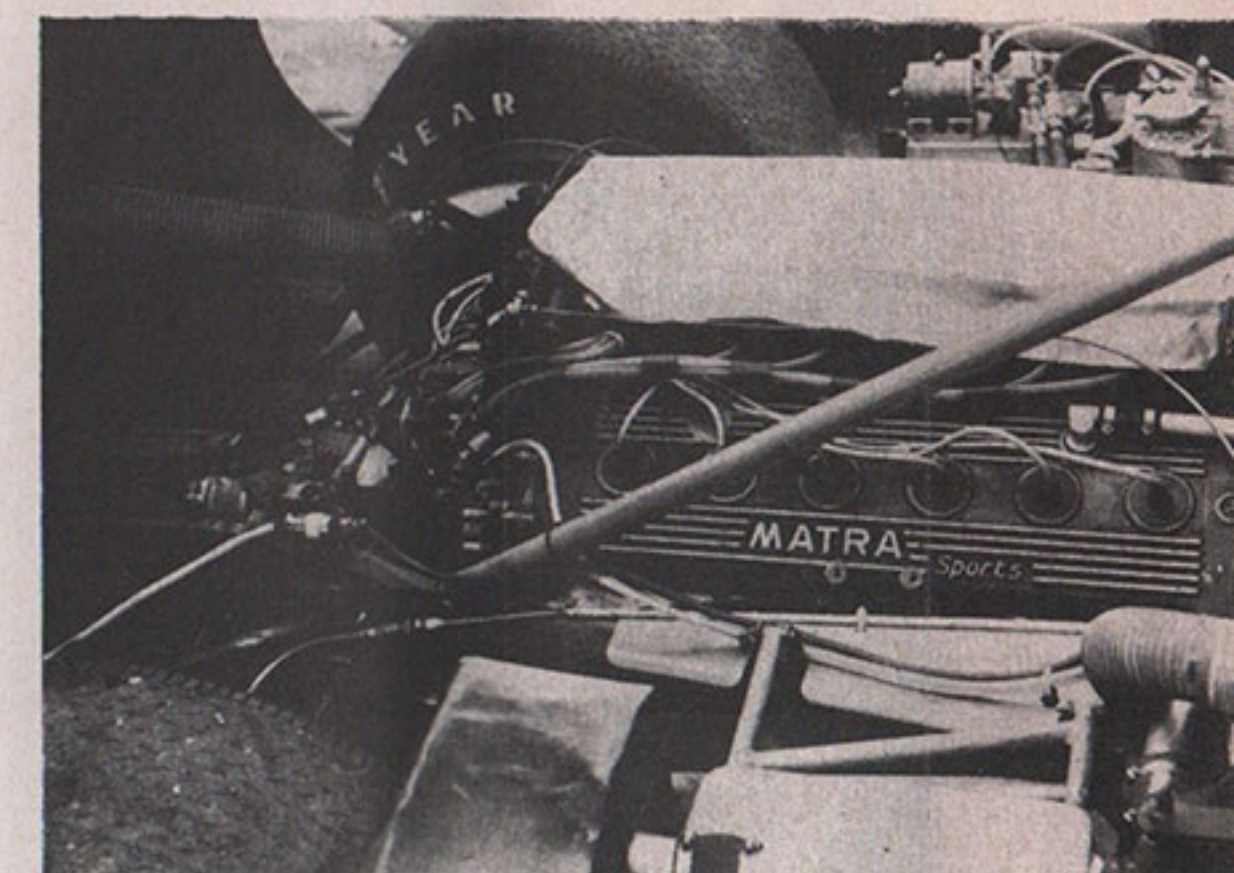
Sur la Matra on a 3'5 de chasse, sur la



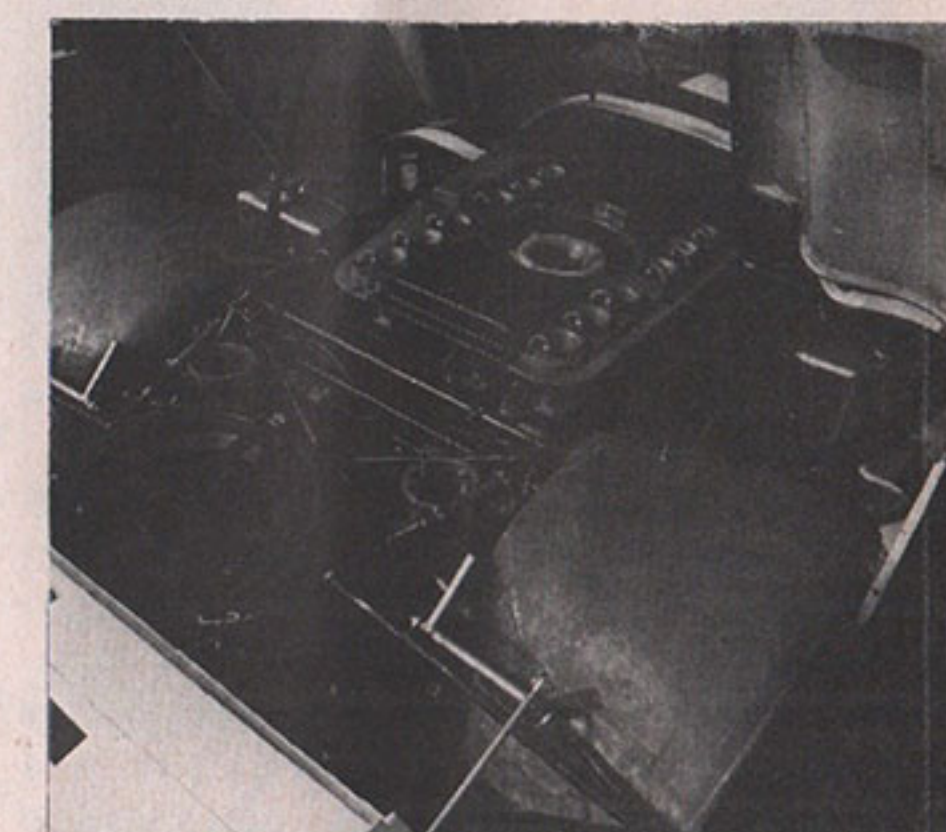
Le V8 Chevrolet 5 l de la Lola: plus de 50 mkg



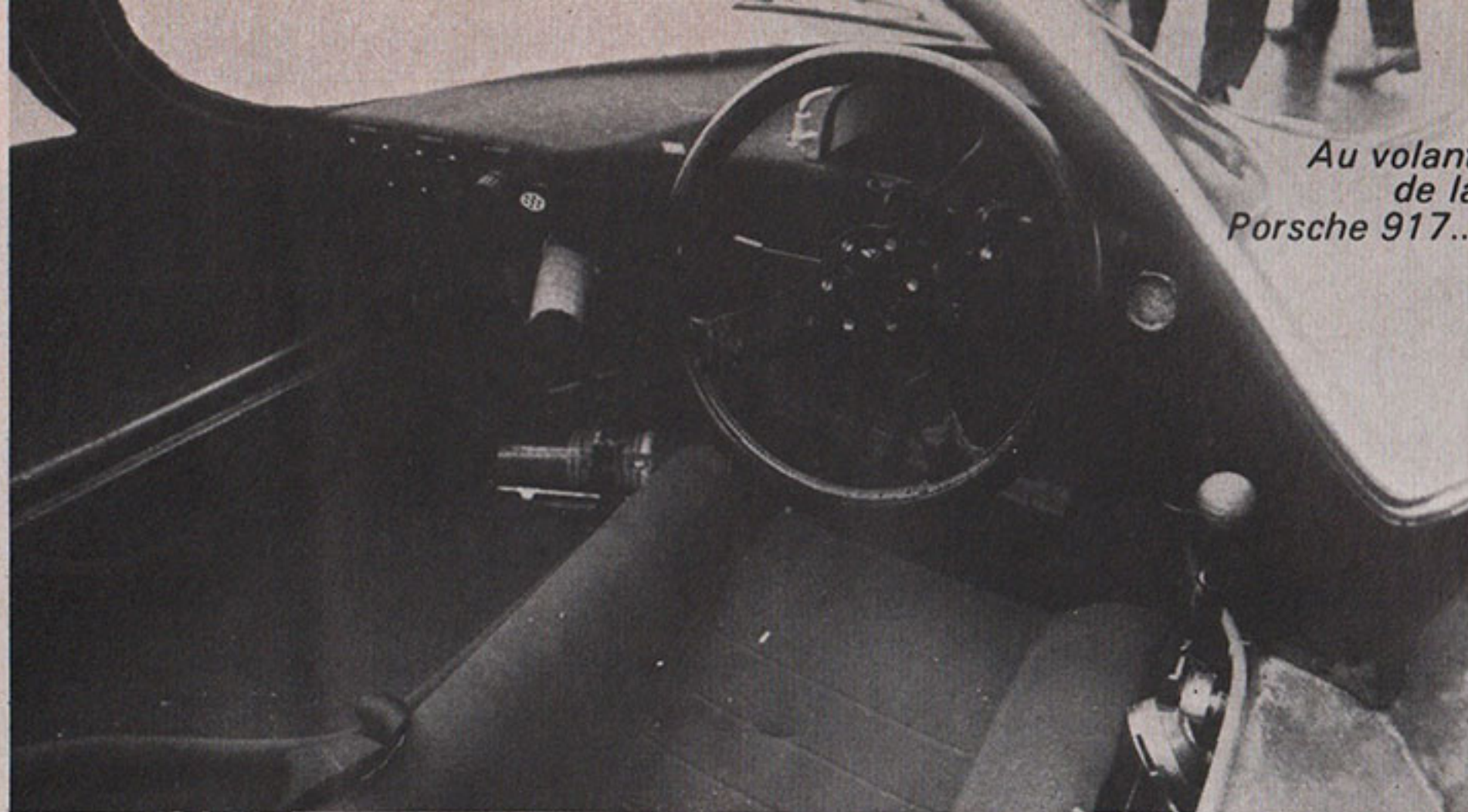
Le V12 Matra dans le 660...



... et dans le 650: rien en dessous de 100 km/h



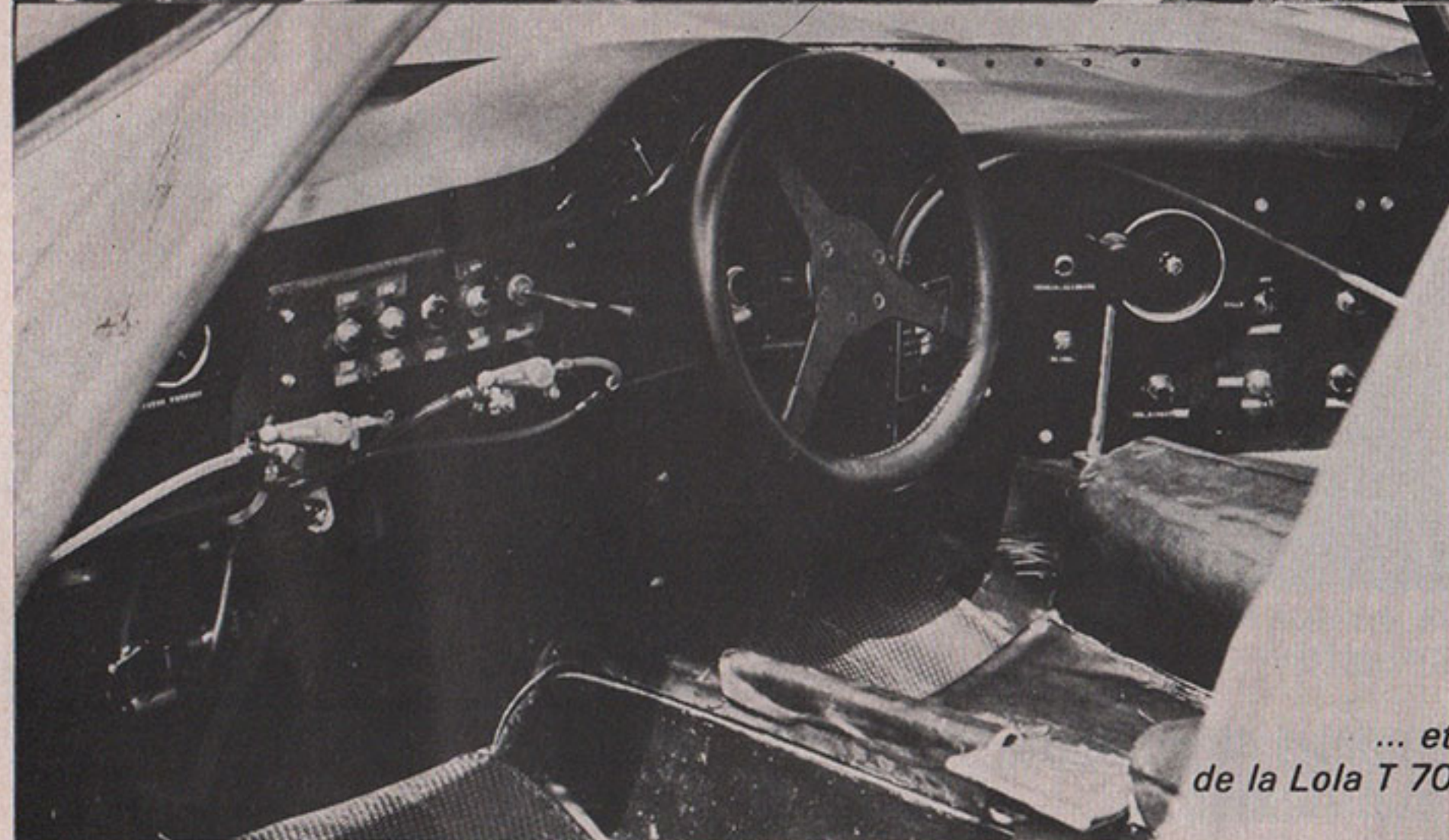
Le 12 cylindres à plat de 4,5 l de la 917: une puissance brutale



Au volant
de la
Porsche 917...



... de la Matra 650...



... et
de la Lola T 70

Lola il y a 3°, sur la Porsche 5°. Ce sont des valeurs très faibles. Elles sont nécessaires pour conserver une direction douce malgré une démultiplication directe et un petit volant. Lesquels impliquent un temps de réponse le plus rapide possible, et une position du pilote assez inclinée pour diminuer au maximum le maître couple.

La direction de la Lola est merveilleusement douce et précise et s'accorde parfaitement avec une suspension très souple qui engendre pourtant de petits mouvements de lacets d'ailleurs très facilement contrôlables de même que des amorces de survirage ou sous-virage auto-contrôlés par les géométries des suspensions.

La Porsche 917 possède à mon avis un

trop petit volant car la direction est un peu dure. Par contre, la tenue de route est tellement bien équilibrée, la voiture est à ce point rivée au sol qu'il semble que l'on soit moins amené à contrôler des écarts et des glissades avec la direction que sur les autres voitures.

C'est dans les Matra que le confort de conduite est le plus agréable, non seulement à cause du dossier du siège ou la disposition des pédales mais encore parce que la direction est ferme et précise sans être lourde. Celle de la Matra 660 notamment est très proche de celle d'une Formule 1, ce qui représente le nec plus ultra dans ce domaine capital. Sur toutes ces voitures, il faut pour braquer totalement moins de deux tours de volant de butée en butée. Et, bien sûr,

le volant est à jante épaisse et souple, gainé de cuir, le tout indispensable pour filtrer les vibrations incroyables créés par les pneus Racing et annuler les effets du contact très direct entre le sol et les mains du pilote.

Enfin pour en terminer avec la notion de confort, je préfère cent fois conduire un Spider qu'une voiture fermée qui est un véritable four quand la chaleur ambiante est élevée.

Tandis qu'avec un spider dont le saute vent est bien dessiné, il n'y a aucun problème de protection contre le vent et même la pluie. Et les ingénieurs peuvent créer une dépression dans l'habitacle qui accélère la circulation d'air frais.

Des boîtes de vitesse

La plus agréable est certainement celle de la Matra 650, une ZF. La sélection est douce et précise, la synchronisation parfaite et la vitesse de passage très rapide. Trois inconvénients cependant : cette boîte est lourde, il faut plusieurs heures pour changer de pignons, et le nombre des rapports disponibles n'est pas très étendu.

Inutile de dire que la boîte Porsche est également très agréable, mais la sélection est peut-être un peu moins précise que dans la ZF.

Quant aux Hewland de la Lola et de la Matra 660, ce sont des boîtes type F1 sans synchronisation. Elles passent très bien quand il n'y a que 1 000 ou 1 200 t/m d'écart entre chaque rapport, mais très mal si le moteur « tombe » de plus de 2 000 t/m.

3 avantages pourtant. Elles sont légères, on dispose d'un choix étendu dans la gamme des pignons et il ne faut pas plus d'une demi heure à un mécanicien bien entraîné pour ouvrir et refermer la boîte afin de réaliser cette opération.

Freinage

C'est un point qui va peut être vous étonner, mais c'est un chapitre sans gros problèmes sur ces 4 voitures à partir du moment où les plaquettes de freins sont bien rodées. A partir de ce moment-là, il n'y a plus de fading à craindre, et comme la répartition peut être réglée au quart de poil entre l'avant et l'arrière, l'efficacité est maximale pour un effort correct sur la pédale qui est toujours très ferme. La Matra 660, qui freine le mieux de toutes, en grande partie grâce à sa légèreté, peut s'arrêter totalement en moins de 300 mètres quand elle est lancée à 325 km/h.

Conclusion

Voilà un aperçu des différences qui caractérisent la conduite de ces quatre fabuleuses biplaces de compétition. Évidemment, je ne peux ici que vous en donner une idée approximative, et cela ne vaut pas un baptême sur le circuit de Charade.

Mais il faut vous consoler en pensant qu'être passager dans un de ces monstres pourtant bien dociles est une expérience que l'on ne regrette plus qu'une fois terminée... Ce serait tout de même un trop mauvais moment à passer, ce dont je tiens à vous épargner.

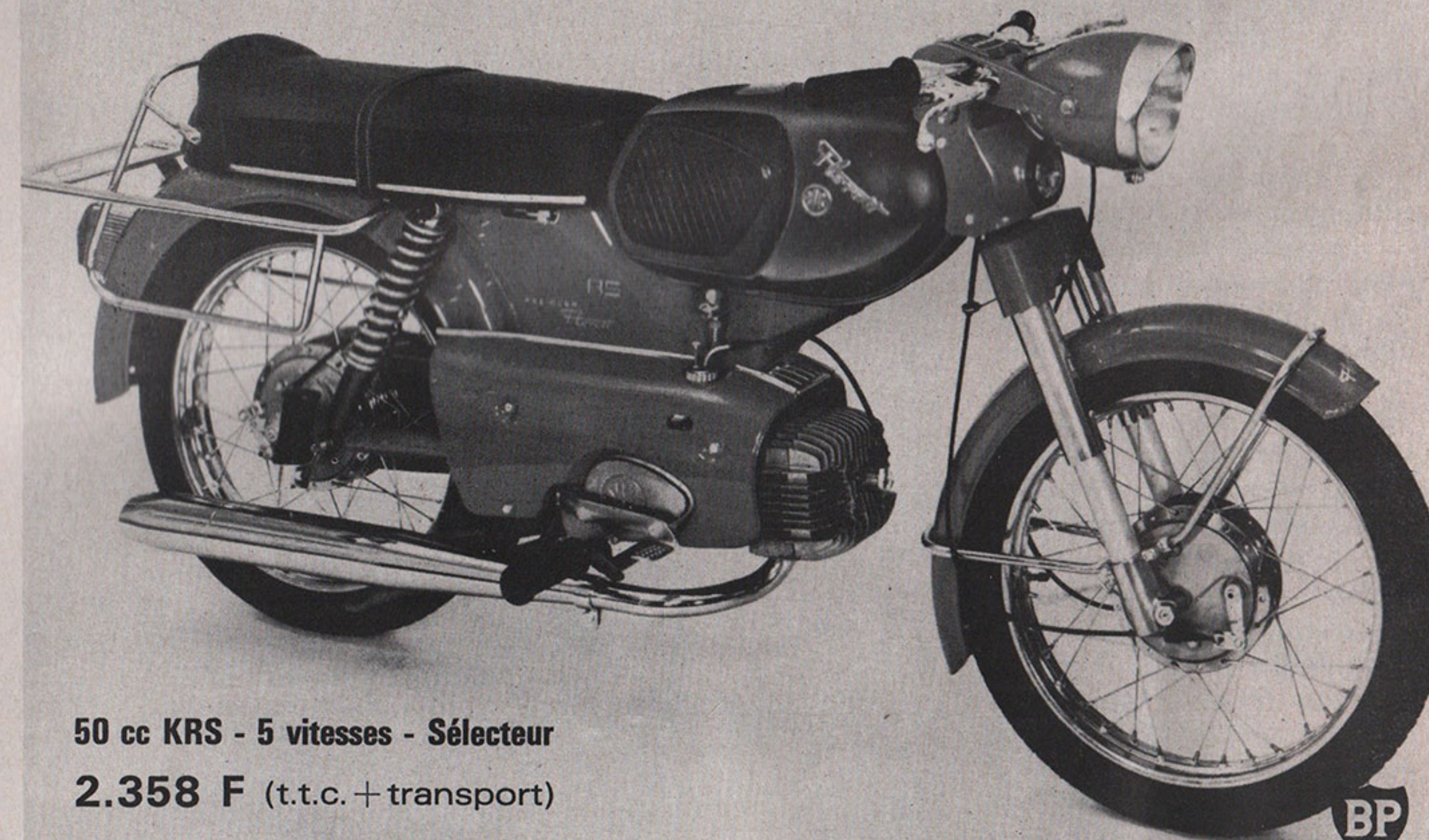
le meilleur cyclomoteur du monde

KREIDLER

Florett

Recordman du monde

50 cc - 210 Km/h



50 cc KRS - 5 vitesses - Sélecteur

2.358 F (t.t.c. + transport)



* A partir de 14 ans : cyclo à pédale - 3 vitesses - sélecteur
SANS PERMIS - 2.047,20 F (t.t.c. + transport)

* Distributeur pour la France :

Auxiliaire du Commerce Extérieur

39, rue de la Belle Feuille - 92 - BOULOGNE

Catalogue contre 0,50 F

VOIR KABOUL... ET RENTRE

par Jean Taurus

Le coup du raid en 2 CV, ce n'est pas nouveau au niveau de l'initiative individuelle. On connaît la robustesse, la simplicité, la sobriété des petites Citroën qui ont toujours été l'instrument d'élection des jeunes gens en mal d'aventures lointaines et solitaires. Au fond beaucoup de possesseurs de 2 CV doivent avoir des âmes de pionniers du désert.

C'est en tout cas ce qu'a pensé Citroën, à force d'être sollicité par tant de jeunes deux-chevautistes, amicitistes ou méharistes venant leur exposer leurs grandioses projets... et leur urgent besoin d'aide. Ainsi naquit l'idée d'organiser un raid de masse, qui recueillit en effet un immense succès. Ce fut Paris-Kaboul-Paris, une magnifique occasion de voir du pays et de tâter de la piste dans une ambiance compétition d'ordinaire interdite aux propriétaires de ces modestes véhicules, si enthousiastes soient-ils ! Ils partirent 480, mais beaucoup avaient sous-estimé les difficultés qui les attendaient. Ils en ont bavé.

Non sans humour, un « survivant » raconte.





D'abord, voici la fiche signalétique du Paris-Kaboul. Distance : 16.000 km en 29 jours, dont 5.000 km de piste. Pays traversés : France, Italie, Yougoslavie, Bulgarie, Turquie, Iran, Afghanistan. Pays retraversés : les mêmes, dans l'ordre inverse, puisque l'épreuve comportait l'aller et le retour. Véhicules admis : 2 CV, Dyane ou Méhari, à l'exclusion de tous autres. Limites d'âge : pour les voitures, aucune ; pour les concurrents, dix-huit à trente ans. Caractéristique du raid : « opération-jeunesse ». Frais d'engagement : inscription gratuite, le reste à la charge des concurrents. Coût réel par équipage : 8.000 Frs au minimum. Mode de classement : en fonction de la régularité (pointages à l'aller à Belgrade, Istanbul, Erzurum, Téhéran, Hérat, Kaboul ; au retour : Téhéran, Istanbul, de l'état du véhicule (examen technique au départ et à l'arrivée) et de la qualité d'un reportage photo-textes afin de départager les ex-aequo. Prix : sympathiques, mais sans rapport avec les frais engagés par les « jeunes concurrents ». Nationalités des équipages : français (beaucoup de provinciaux), belges, luxembourgeois, suisses, allemands, espagnols. Un Anglais, un Yougoslave et un Iranien. Sexe des équipages : le plus souvent masculin, fréquemment panaché. Milieu social : ne se déduit pas du coût de l'opération : soit des fils de famille, soit des jeunes travailleurs ayant cassé la tirelire ; en fait, grande variété.

Côté Citroën et organisation, chaque concurrent devait décharger par écrit les promoteurs de l'aventure de toute responsabilité. Citroën s'engageait à ne fournir aucune assistance technique. En réalité, une quinzaine de DS bourrées de pièces et de mécaniciens assistaient les trainards malchanceux.

Par contre, les mises en garde n'avaient pas manqué. La reconnaissance de l'itinéraire, envoyée aux concurrents bien avant le départ, décrivait très fidèlement les difficultés du parcours. Ainsi, rouler de nuit était énergiquement déconseillé. Cependant, entre Kandahar et Kaboul, une DS de l'assistance roulait quand même de nuit. « Faites ce que je vous dis... Elle doublera un camion à 140. D'aventure, un gros Dodge croisait à 80, sans aucun éclairage. Et la DS s'écrasa contre le dit Dodge. « Ne faites pas ce que je fais... Mais l'anecdote a une suite : les occupants des deux camions, loin de porter secours aux techniciens Citroën fortement commotionnés, se précipitèrent sur eux et les rouèrent de coups ! C'est la coutume, là-bas. Si quelques concurrents téméraires (ils roulaient aussi de nuit) n'étaient pas arrivés à la rescousse, les occupants de la DS étaient lynchés sans autre forme de constat...

Si un de ces jours, vous rencontrez un « ancien de Kaboul », ne lui demandez pas pourquoi il est parti : il n'en sait rien. Demandez-lui : « Comment êtes-vous revenu ? » Il ne tarira pas. Une centaine d'équipages, d'ailleurs, ne sont pas revenus ; malheureusement, deux concurrents et deux journalistes ne reviendront même jamais. Sur 480 voitures au départ, moins de cent sont arrivées à Paris sans pénalisations. Pourquoi ?

Faire 16.000 kilomètres en 29 jours, après tout, ce n'est pas un record, même pour des 2 CV un peu mûres : ces vieilles demoiselles ont déjà prouvé qu'elles ont du souffle quand elles veulent. Par ailleurs, l'aspect « reportage » du raid lui ôtait toute ressemblance avec une épreuve automobile classique. La formule était bâtarde à souhait, mais il est bien connu que les « corniauds » sont toujours plus amusants que les chiens de race. « Course d'endurance » serait la définition la plus approchante. Mais en fait, il faut plutôt définir ce raid par rapport à ses participants : tous des amateurs, dont beaucoup n'avaient jamais dépassé les autoroutes italiennes. Ainsi situé, Paris-Kaboul apparaît comme une découverte, un apprentissage. Non pas découverte ou apprentissage de civilisations ou de peuples différents, les délais ne s'y prêtaient pas ; mais de la route, la dure route, celle qui ne « passe » rien.

Quand on roule pendant 29 jours d'affilée, il n'est pas question de conduire au gré de l'humeur. Un horaire et un rythme stricts s'imposent. Ceux qui donnent un coup de collier nocturne pour finir les pistes turques se réveillent dans un tas de sable sur la route de l'Iran, ou pire, à l'hôpital de Téhéran. Bilan : deux 2 CV cassées, une Méhari retournée dans le fossé. Le manque de sommeil n'est pas une excuse, on peut rouler quatorze heures par jour, en se relayant, sans s'endormir. Encore faut-il admettre la discipline d'un lever à 4 h 30 du matin, et



Les hasards...

d'une extinction des feux au coucher du soleil, où que l'on se trouve, moustiques ou pas moustiques...

Dans une telle épreuve, l'attention et la prudence sont essentielles : il est exaltant de rouler à 80 à l'heure sur une piste en tôle ondulée. On ne sent plus le mauvais revêtement, et la voiture plane comme sur de la neige. Seulement, il est beaucoup moins exaltant de sortir de l'extase en plein dérapage dans un virage, face à un énorme camion qui avance lui aussi en crabe !

Comme dit la publicité... les 2 cv s'adaptent.



...d'une route...



...à surprises !

On apprend également sur piste que le seul fait d'effleurer la pédale de freins (des freins de 2 CV) quand les roues avant ne sont pas exactement droites vous lance dans une série de tête-à-queue grisante ; grisante, sauf si la série en question s'achève dans le seul arbre malencontreusement dressé au milieu du désert que l'on est en train de traverser.

On apprend « in vivo » que toute conduite sans une visibilité parfaite est une conduite... imprudente ! Ainsi entre Téhéran et Tabriz, la route est à trois voies, goudronnée, excellente. Une Méhari s'apprête à doubler un camion dans une légère courbe à droite. Le conducteur rattrape ce camion depuis deux kilomètres ; il voit, il sait que personne ne vient en face. Donc, il passe... et percute de plein fouet un tas de sable qui occupait toute la moitié gauche de la chaussée. Bilan : carrosserie intacte, mais moteur éclaté et châssis faussé.

A Tayebad, de nuit, sur une piste « sans surprise », une 2 CV roule sagement à la vitesse Papon, 60. Une jeep la croise, pleins phares. Le conducteur de la 2 CV ébloui, tient sa droite et continue. Soudain, un choc énorme l'arrête brutalement : à l'endroit où il a croisé la jeep, une tranchée de cinquante centimètres de profondeur sur autant de large interrompt la route. Le châssis est faussé, deux bras de suspension sont pliés.

En Turquie, entre Zara et Refaye, une Dyane pressée s'engage à 80 à l'heure sur un pont. Le pont était inachevé. Un coup de volant pour verser dans le ravin de côté. Pas de blessés, mais plus de voiture.

Outre les difficultés de conduite, ce raid présentait également des problèmes plus exotiques : au détour d'un virage, ou après un dos d'âne, sur une bonne route goudronnée, voici un âne, ou un buffle, ou un troupeau de moutons, ou un chameau, ou une caravane au grand complet. Un buffle à l'arrêt, maussade et boudeur, c'est 600 kg. Une deux-chevaux à l'arrêt pèse 450 kg. Ajoutez cinquante ou soixante kilomètres à l'heure, et voilà un concurrent de moins. Arithmétique bizarre, mais fréquemment vérifiée...

Un enfant turc vous salue de la main : l'adorable bambin ! Vous le saluez de retour. Arrivé à sa hauteur, vous voyez le petit être sortir de derrière son dos une pierre qu'il lance à toute volée au mieux dans la carrosserie, au pire dans les vitres, dans le visage du conducteur ou celui du passager. Cette scène se répète indéfiniment entre la Turquie et l'Afghanistan, mais on ne s'y fait pas. A tel point qu'en Iran, un concurrent sans doute excédé se défoule en lançant à son tour des pierres sur un... âne qui se promène trop près du bord de la route... Plus loin, une 2 CV croise un camion. Le chauffeur, par jeu ou par conviction intime, lui jette un monstre caillou : pare-brise avant éclaté, rétroviseur arraché, lunette arrière désintégrée. Réaction du concurrent : sur les débris du sécuir, il colle une belle carte rouge et verte qu'on venait de lui remettre à Téhéran : « Welcome to Iran ». L'humour ne perd pas ses droits.

Les imprudents, les victimes, le raid a aussi ses inconscients. Certains n'ont pas une rustine à bord. Une Dyane, bardée de phares à l'avant, à l'arrière, de roues de secours sur le toit, a négligé de poser une tôle de protection sous le moteur : le poids, est-ce l'ennemi ? Disparue à Erzurum... Un concurrent fait le tour des équipages pour demander une clé à vidange à Hérat. Comment diable a-t-il vidangé jusqu'ici ? Une ravissante amazone se demande en zézayant joliment pourquoi son frère a coulé une bielle de leur belle Méhari toute neuve.

- Vous remettez de l'huile ?
- Oh oui, régulièrement.
- Et quand avez-vous fait la dernière vidange ?
- A Belgrade.

6.000 km de Proche-Orient avec la même huile, autant lubrifier avec des bananes ! Cela s'est fait, d'ailleurs...



Un autre concurrent-reporter s'arrête pour prendre « la » photo dans un virage qui suit immédiatement un dos-d'âne. La photo sera peut-être excellente, mais il ne la ramènera pas dans les temps : l'arrière de sa voiture n'a pas résisté à l'irruption d'un cinq tonnes Mack déchaîné.

Mais l'inconscience n'est pas propre au raid, et tout le monde ne rêve pas. On voit des vocations de mécaniciens s'éveiller. A Istambul, cinq moteurs sont par terre, en mal d'embiellage : les concurrents changent eux-mêmes le vilebrequin. Ailleurs, de nuit, sur la piste, c'est une boîte de vitesse qui révèle ses entrailles, un carburateur qui se disperse ; puis l'on remonte le tout, et ça repart. Mais les forgerons iraniens et afghans redressent eux aussi à tours de bras les organes de suspension qu'on leur apporte parfois à toute heure.

Évidemment, la chanson la plus rengaine reste le célèbre « Savez-vous changer les roues... » : un inépuisable tube ! Le retour du raid risque

d'ailleurs de provoquer une fièvre inattendue dans les bureaux d'étude de certains fabricants de pneumatiques : plusieurs concurrents, très fiers au départ d'avoir été dotés gratuitement de merveilleux super-pneus-piste, furent plutôt atterrés de voir leurs agressives sculptures s'estomper quasi-totalement après 4.000 km de route difficile...

Comme ces pneus qui perdirent trop rapidement leur relief, il en alla de même pour la bonne humeur et l'égalité de caractère de beaucoup de concurrents. Ainsi, aux approches d'Istambul, des Turcs éberlués voient une voiture s'arrêter, le conducteur virer son équipier à coups de pieds et à coups de poings, puis poser à côté de lui un sac, et repartir seul en le plantant là. Ailleurs, c'est un équipier qui — débarque — manu-militari le propriétaire de la voiture.

Sur le plan collectif, les récriminations commencent : « Le raid est d'une difficulté hors de rapport avec ce qui avait été annoncé ! Il faut faire un procès à Citroën ! » Propos incohérents, mais d'autant plus répétés que peu à peu, depuis le départ, chacun des concurrents sent se réveiller en lui le héros qui y sommeillait douillettement. A partir de l'Iran, à chaque accident, on veut des morts. Les bruits les plus absurdes se répandent. Il faudra qu'aux abords de Kandahar, deux concurrents soient effectivement tués par un camion, pour que les rumeurs cessent. « Manque de sommeil » annoncent les journaux. Les accidents dus au manque de sommeil ne se sont jamais présentés de cette façon, mais la diplomatie, expliquera un officiel Citroën, veut qu'on n'incrimine pas les camions non éclairés qui roulent à tombeau ouvert, ou s'arrêtent n'importe où en travers de la route.

Il en va de même pour les deux journalistes morts près d'Édirne, contre un car. On ne saurait parler de cet accident sans avoir vu la façon dont les cars sont conduits : ce sont les rois de la route. D'un bord à l'autre de la chaussée, ils roulent généralement entre 100 et 120 à l'heure. Mais le nombre d'épaves de cars que l'on rencontre sur ces routes explique mieux que toute statistique que tout finit par se payer.

A l'arrivée à Paris, un questionnaire demandait aux heureux concurrents : « Quelles sont vos impressions ? »

Sur certaines voitures, on pouvait lire des placards farfelus : ON JURE QU'ON N'EN A PAS ! (La drogue est en vente libre à Kaboul) ON VOUS RAPPORTE LE CHOLÉRA : PAR SABÉNA, VOUS L'AURIEZ DÉJÀ ! Mais les visages étaient fatigués. Quelles impressions ? Des anecdotes, des rencontres. Des paysages grandioses parfois, et monotones souvent ; des déserts sur lesquels la nuit tombe comme un rideau. Seule l'aube apporte quelques nuances, mais la verdure même, quand elle apparaît, repose moins les yeux qu'elle ne semble agressive. Le Bosphore au petit matin, la Corne d'Or dans la brume, vue depuis le café Pierre Loti. Le silence des montagnes turques, quand les moteurs cessent pour le temps d'une halte de moudre leur café ; le vent du désert dans Kandahar, la nuit, criblant de sable les pattes des chevaux qui traînent leurs carrioles et font tinter des kyrielles de clochettes et de grelots : c'est le pittoresque, bien sûr. Et puis Kaboul, but du voyage. But décevant, c'est une grande ville sale. On y marchande des moumoutes afghanes à des prix raisonnables, mais Kaboul attendait depuis six mois les 400 Citroën qui y arrivèrent le 15 Août : l'oiseau symbole était le ramier...

L'impression générale n'est peut-être pas celle de la pauvreté croissante des pays au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'Europe, mais certainement celle de la distance, du fossé entre des modes de vie sans comparaison. L'un des concurrents avait l'intention de photographier sa voiture avec, en arrière-plan, une caravane, et d'ajouter comme légende : « Lesquels sont les plus heureux ? » Il ne s'agit pas de bonheur. Les petits occidentaux que nous étions venaient chercher quelque chose : l'occidental cherche : avec candeur, ou enthousiasme, ou suffisance, ou vanité, mais il cherche. Les orientaux donnent l'impression de ne rien chercher, de ne rien attendre, et cette seule différence est terriblement déconcertante.

Ce raid Paris-Kaboul, raid Citroën 70, peut être critiqué du point de vue de l'organisation : il le mérite à certains égards. Mais il ne faut pas oublier non plus que l'une des principales qualités de ce drôle de raid, fut que justement, c'étaient les concurrents qui l'avaient « fait ». Quand Citroën lança son idée au début de l'année, la firme ne s'attendait pas à recevoir six mille demandes de renseignements, à se voir confirmer plus de cinq cents inscriptions, à convoier une caravane de plus de mille personnes.

Certains participants se sont amèrement plaints : personne ne les avait forcés à venir. Aucun piège ne leur était tendu. Le seul élément qui pouvait les surprendre, c'était eux-mêmes. Car le caractère de cette épreuve, c'était finalement l'épreuve des caractères. Pour la partie automobile au moins, le meilleur n'était pas forcément le plus riche, ni le mieux équipé, c'était le plus discipliné, le plus attentif, le plus prudent. Ces qualités forment sans doute la base indispensable pour des jeunes qui voudraient continuer la compétition automobile dans des rallyes plus sérieux. Elles ont également le mérite d'être tout aussi utiles chez des conducteurs « de tous les jours ».

Par contre, la partie reportage pourrait être abandonnée, laissée au magasin des accessoires pour rallyes-surprise, avec itinéraires cachés et autres jeux de piste. Les difficultés rencontrées et les frais engagés pour Paris-Kaboul sont trop sérieux pour ça. Si l'on considère que, dans l'état actuel du règlement, sur 480 partants, il n'y en eut que 80 environ arrivés sans pénalisations, on voit qu'il devrait être facile d'achever la sélection par quelques étapes spéciales.

Dernière phrase du questionnaire : « Seriez-vous prêts à participer à un raid semblable en 71 ? » Moi, je réponds :

— Oui, vers le cap Nord pour changer, et parallèlement avec des motos : pourquoi pas ?

J. T

Les Manta sont lâchées

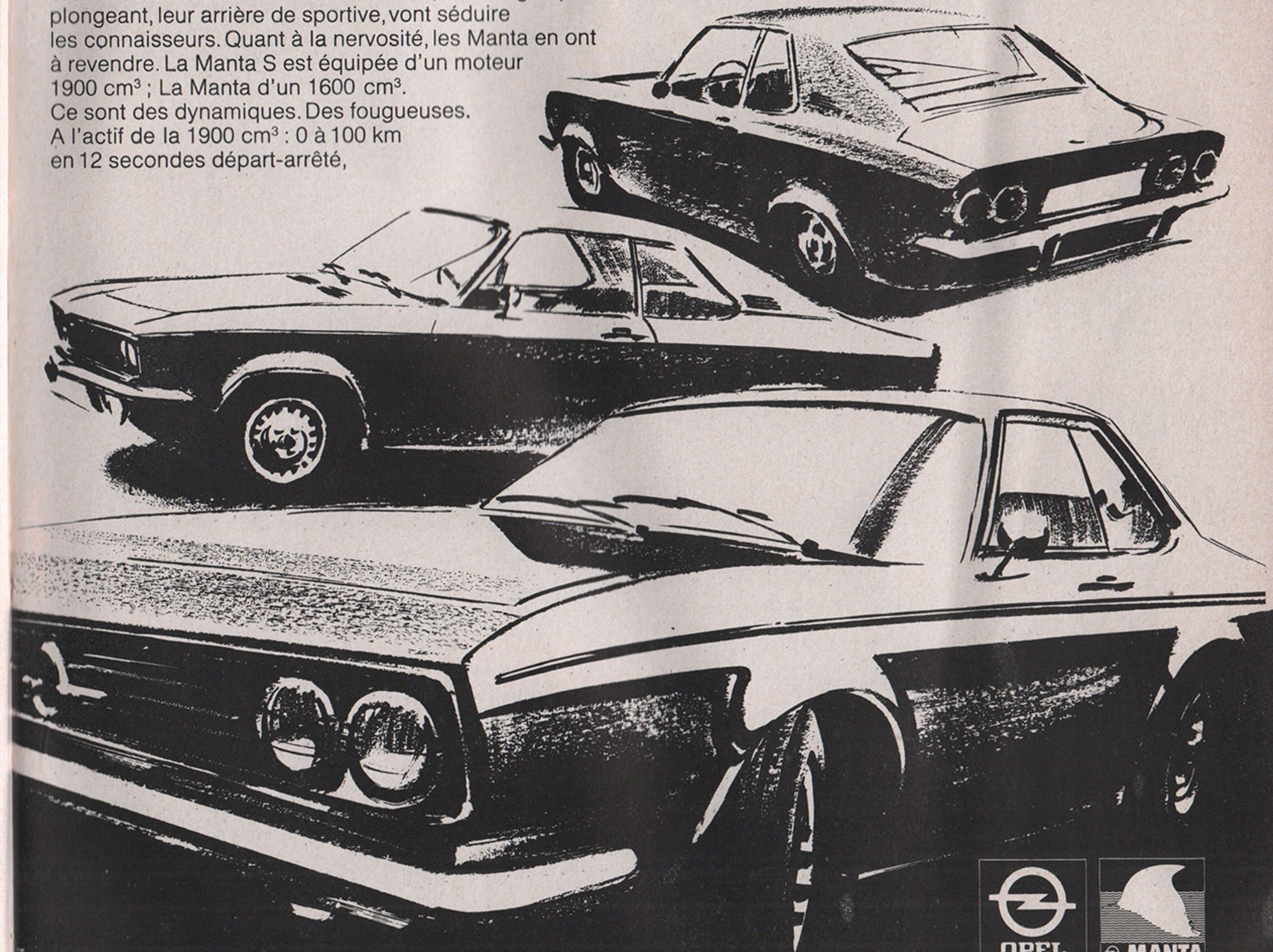
Des Manta partout. Sur toutes les routes.

Déchaînées. Bondissantes. Des sportives comme on n'en avait jamais vues ! Avec plein de place : pour 5 ! Et une allure folle ! Une silhouette racée.

Très 20^e siècle. Leur calandre moderne, leur long capot plongeant, leur arrière de sportive, vont séduire les connaisseurs. Quant à la nervosité, les Manta en ont à revendre. La Manta S est équipée d'un moteur 1900 cm³ ; La Manta d'un 1600 cm³.

Ce sont des dynamiques. Des fougueuses. A l'actif de la 1900 cm³ : 0 à 100 km en 12 secondes départ-arrêt,

et un 170 chrono. Pour la 1600, 164 chrono. Difficile de résister, non ? Alors, allez chez un concessionnaire Opel. Et emmenez vos 4 meilleurs copains faire un essai dans une des Manta. Mais faites vite. Il y aura foule !



la race sportive conçue pour l'Europe

Une victime des charmants bambins jeteurs de pierres.



Très belle, mais encore très fragile, la Tyrrell-Ford



Regazzoni: en une demi-saison, vedette à part entière en F1

1 mois dans



par
**José
Rosinski**

la course



ADIEU A RINDT

Vendredi 4 septembre, à Monza, par un de ces étouffants après-midis de fin d'été milanais, le Champion du Monde des conducteurs 1970 a trouvé la mort. Comment? Denis Hulme, qui le suivait, a dit: « Il était juste devant moi à la fin de la ligne droite. Il a freiné pour la Parabolique. J'ai vu la Lotus osciller, j'ai pensé: tiens, Jochen l'acrobate doit être en train de faire son temps... Mais la voiture a brusquement piqué vers la gauche, elle est sortie de la piste, elle a heurté le rail. Elle a disparu dans un nuage de poussière, j'ai vu des morceaux de carrosserie voler partout, et puis je suis passé ». François Cevert dit: « J'ai vu l'accident de loin. Lorsque je suis arrivé à l'entrée de la Parabolique, j'ai vu la Lotus arrêtée, mais pas Jochen. J'ai pensé que ce n'était sûrement pas grave ». Quelques minutes plus tard, devant les stands, la nouvelle de l'accident se répand, mais on ignore sa gravité. Soudain je vois Jackie Stewart se précipiter vers Betty Hill, et tous deux vers Nina, la femme de Jochen.

Ils disparaissent avec Colin Chapman dont le visage s'est contracté au point de devenir presque méconnaissable. Personne ne prend plus la piste, une sorte d'hébété s'abat sur le circuit surchauffé. On n'y croit pas, mais on a compris.

Une heure plus tard, Stewart, blême, monte comme un automate dans la March bleue. Lorsqu'il a enlevé ses lunettes de soleil pour mettre son casque, ses yeux gonflés, vidés de regard, sont apparus un instant. On sent à cet instant combien il est seul, comme il s'est cuirassé dans son rôle de champion pour résister à l'envie de foutre

le camp qui, un instant auparavant, l'a saisi aux tripes. Morne, apparemment indifférent, il s'absorbe dans le cérémonial habituel qui consiste à aider le mécanicien qui boucle ses ceintures autour de son corps. A enclencher les pompes. A appuyer sur le démarreur, et vérifier dès que rugit le moteur les indications des instruments de bord. Il embraye et disparaît. Il ne reviendra qu'après avoir signé ce qui est alors le second meilleur temps, intercalé entre les deux Ferrari dominatrices d'Ickx et Regazzoni.

C'est ainsi. Il n'y a rien de moins grandiloquant, ni de plus profondément ressenti que la mort d'un pilote de course. Au moins parmi ses pairs. Des liens étranges mais forts unissent ces rivaux. Dans leurs rapports, la jalousie, la mesquinerie n'ont pas de part. Et Jacky Ickx a conclu, alors qu'après le Grand Prix du Canada, il restait le seul à pouvoir surpasser le total de 45 points marqué par Rindt: « Même si j'y parvenais, je persisterais à considérer que Jochen est le Champion du Monde 1970. »

Contrairement à certaines feuilles de la presse quotidienne, nous ne faisons pas profession ici d'exploiter le goût du grand public pour le sensationnel. Nous sommes et nous nous adressons à des gens qui ont la passion de la course, et qui ont élu les pilotes comme l'incarnation de leur idéal. La mort de Rindt nous, vous a plongé dans une peine incommensurable, parce que bien sûr, il était l'un des champions et l'un des hommes que nous admirions le plus sincèrement. Ni lui, ni Nina, sa femme, ni leur enfant, ne seront oubliés. Jamais.



Beltoise (ici en tête) Stewart (à droite) Stommelen et Hulme n'ont pu ainsi « encadrer » Regazzoni jusqu'au bout du GP d'Italie.

Les Ferrari imbattables ?

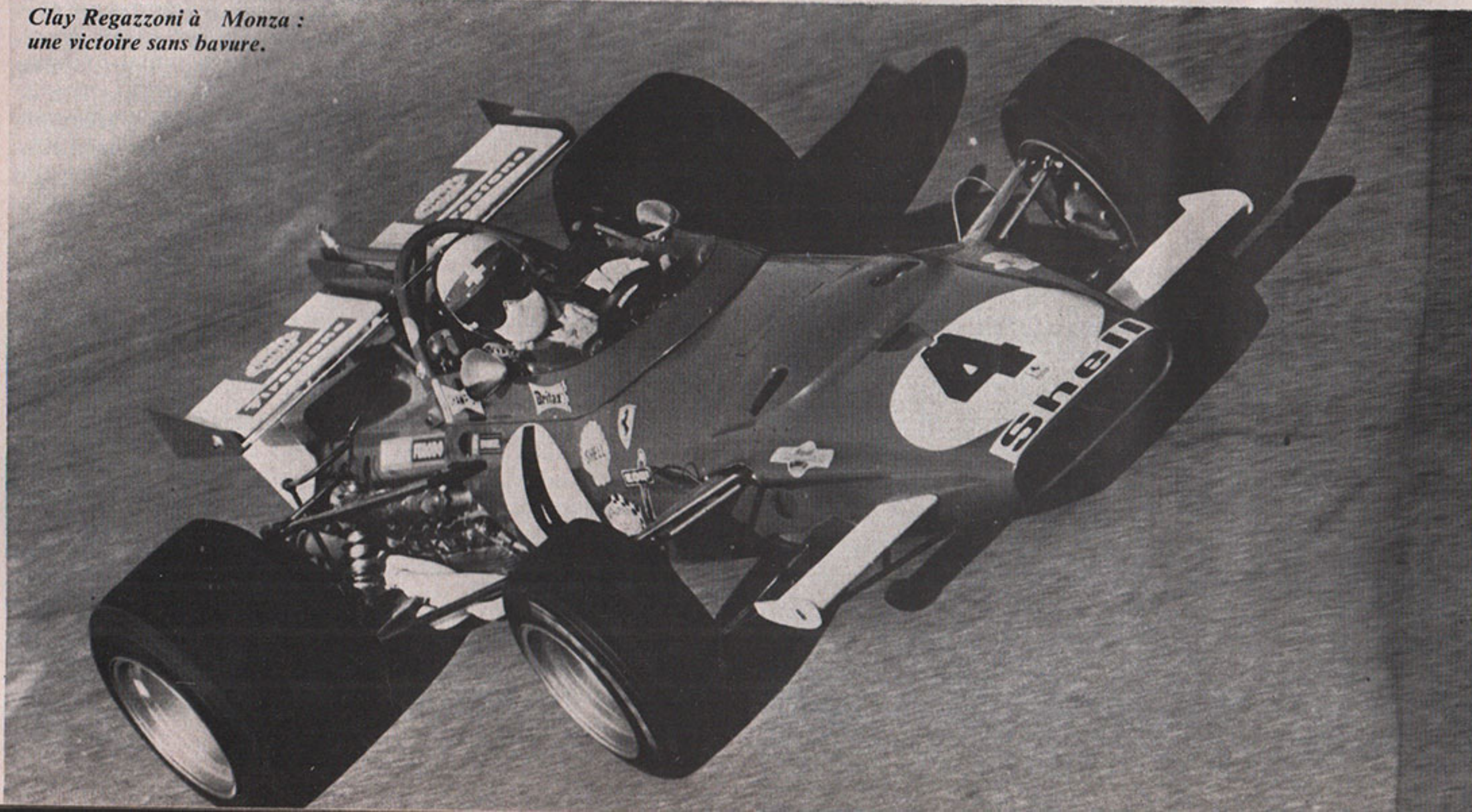
En tout cas, durant le mois de septembre, elles furent imbattues. Après l'accident de Jochen, les Lotus furent retirées, et l'équipe officielle ne participa ni au G.P. d'Italie, ni à celui du Canada où par contre s'aligna Graham Hill: il occupait la quinzième place lorsqu'il dut s'arrêter, perdant un triangle de suspension arrière. Il put réparer d'ailleurs, mais roula sans quatrième vitesse.

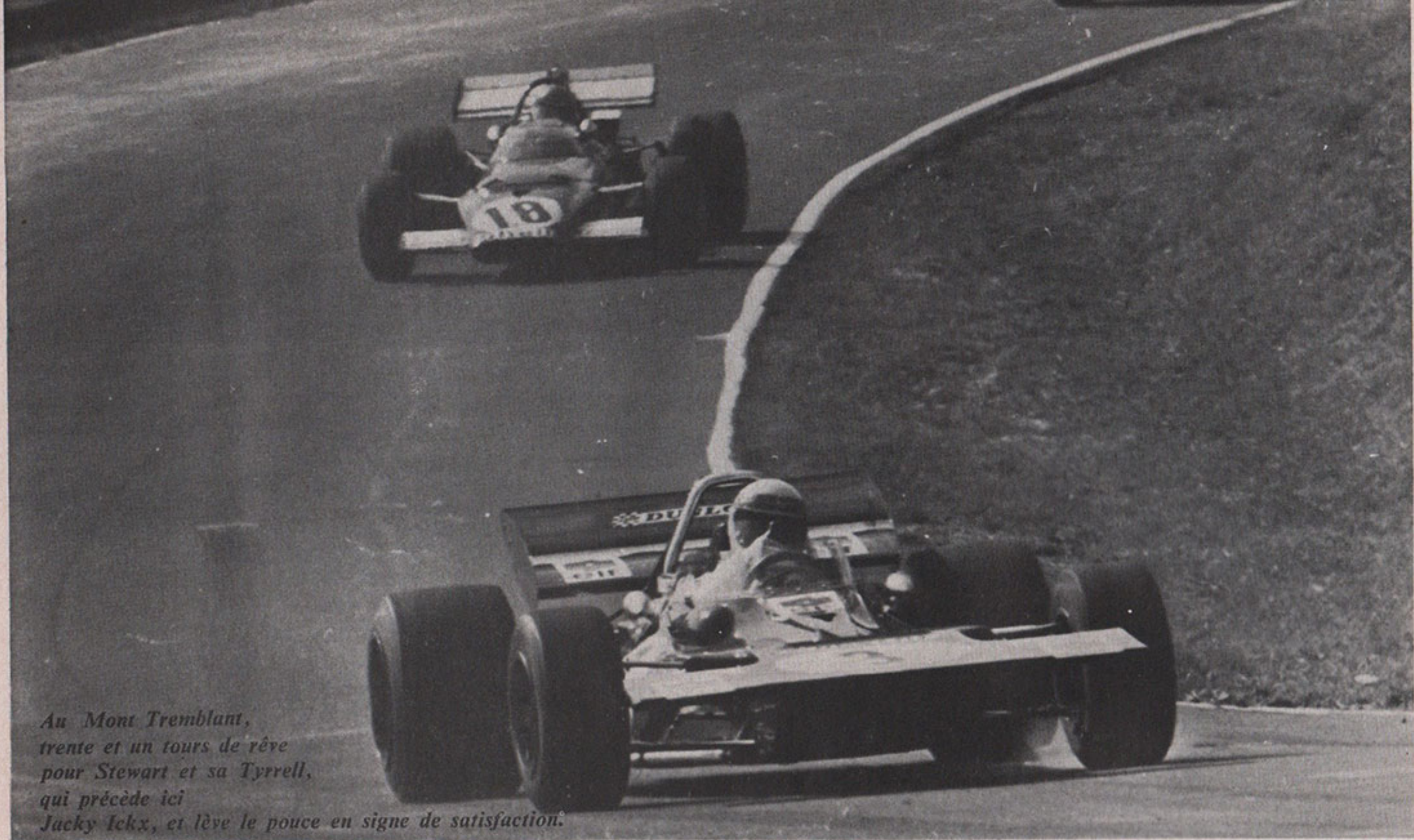
Donc, le rival le plus coriace des Ferrari fut Stewart. A Monza, dans l'inévitable course d'aspiration qui se déroula devant un immense public évalué à plus de 100.000 spectateurs, et chauffé au... rouge par le comportement des voitures nationales, Jackie se montra le plus incisif au petit jeu qui consistait à empêcher les Ferrari de s'enfuir. Les abandons d'Ickx (transmission) et Guinti (moteur) favorisèrent ses desseins, toute possibilité de course d'équipe étant ainsi supprimée à la « squadra ». A nouveau très rapides, les BRM ne tinrent pas la distance. Oliver et Rodriguez stoppant sur pannes de moteurs. Brabham sortait de la route, ce qui provoquait le lâchage de Cevert. Pour l'explication finale, ils se trouvaient à cinq: Regazzoni, Hulme, Stewart, Beltoise et Stommelen. Sans qu'ils se soient donnés le mot, Denny, Jackie, Jean-Pierre et Rolf s'aidèrent pour empêcher Clay de les décrocher, et tant que leur entente fut parfaite, elle fut effectivement efficace. La Ferrari était bien sûr la plus puissante, mais elle ne pouvait prendre un avantage décisif, les autres, le plus souvent sous la conduite de Stewart qui avait supprimé tous ses ailerons pour offrir le moins possible de résistance à l'air, et disposait en outre

d'un bon Ford-Cosworth, revenant tour après tour dans ses roues. Il en fut ainsi jusqu'à ce que Beltoise, dont la Matra était sans doute la moins rapide de ce lot, se retrouve en seconde position à la sortie de Lesmo, dans cette partie pratiquement rectiligne qui mène à la Parabolique... Enfermé, Stewart ne parvint pas à passer la Matra, et Regazzoni se retrouva au bout de la ligne droite avec un léger avantage d'une cinquantaine de mètres: c'était sa chance, et il la saisit avec une admirable décision. Il attaqua à fond, se mit à zigzaguer spectaculairement devant les tribunes pour « casser » son sillage, et parvint à s'échapper. Dix tours plus tard, à l'arrivée, il s'était constitué six secondes d'avance et remportait son premier Grand Prix alors qu'il n'avait débuté en F1 que cinq courses auparavant. Au sprint, Stewart réglait Jean Pierre Beltoise, Hulme et Stommelen, cependant que Cevert, qui marquait le premier point de sa carrière au Championnat du monde, devait pour terminer slalomer dans la foule qui avait envahi la piste au moment même où le peloton de chasse venait de franchir la ligne...

Aux essais de Monza, la Tyrrell avait fait une brève apparition. Cette nouvelle voiture, très compacte et fort belle, souffrait cependant d'un sérieux problème d'alimentation qui ne pouvait être réglé sur place. En tout état de cause, sur une piste ultra-rapide comme celle de l'autodrome milanais, ceci ne constituait pas un handicap. A Monza, l'organe décisif était le moteur et à cet égard, malgré un effort de Cosworth qui avait livré à Stewart, Brabham, Hulme et Rindt quatre moteurs particulièrement « soignés », le Ferrari était bien le meilleur. D'ailleurs, les voitures de Maranello disposaient d'un tel avantage qu'elles coururent avec leurs ailerons en place, tout en restant manifestement les plus rapides.

Clay Regazzoni à Monza: une victoire sans bavure.





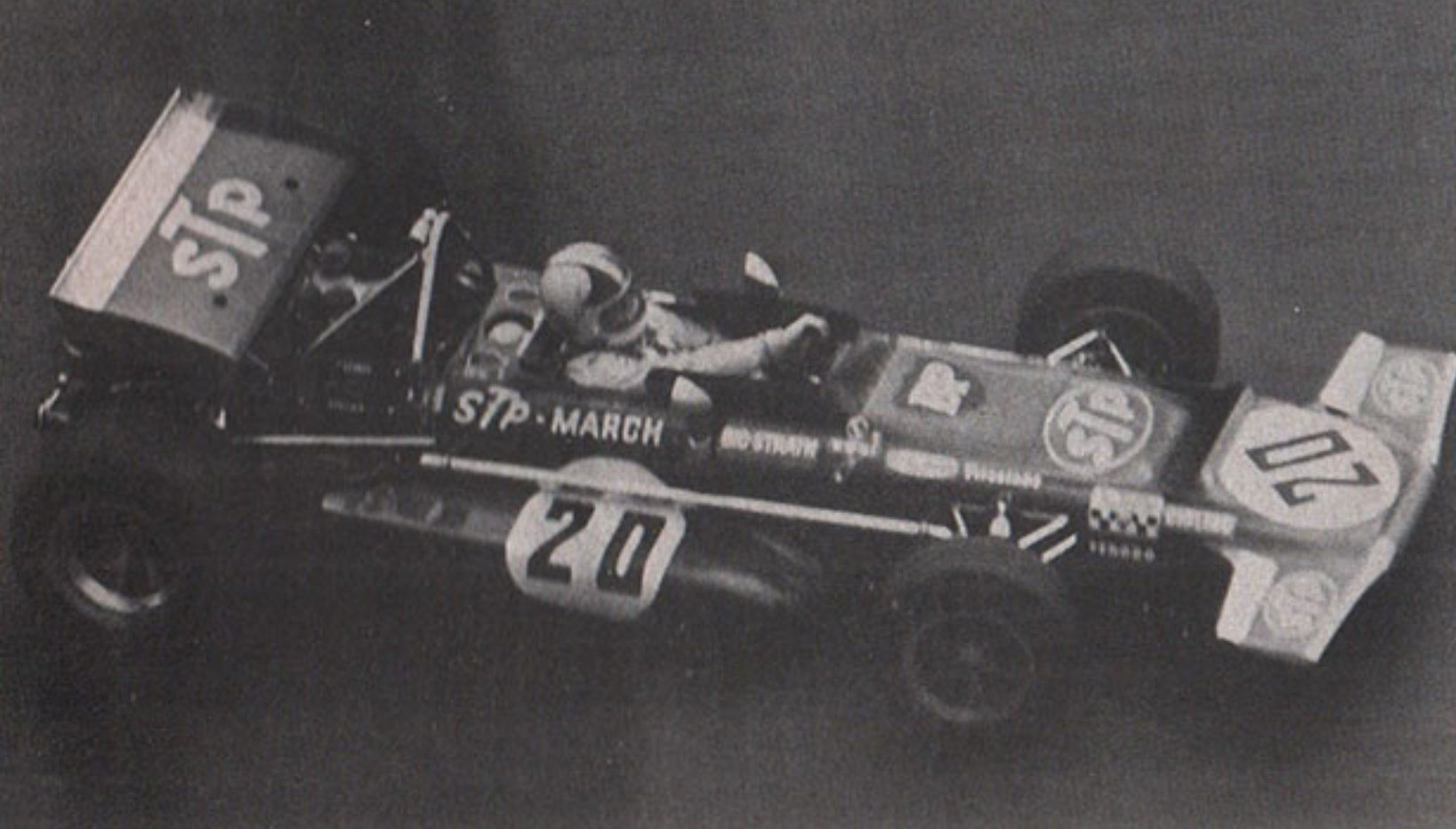
Au Mont Tremblant, trente et un tours de rêve pour Stewart et sa Tyrrell, qui précède ici Jacky Ickx, et lève le pouce en signe de satisfaction.



Regazzoni s'embarque dans un magistral tête à queue...

Il était donc normal qu'elles remportent le Grand Prix d'Italie. Mais au Grand Prix du Canada quinze jours plus tard, sur le difficile circuit du Mont Tremblant où la moyenne dépasse à peine 160 km/h — contre près de 249 km/h à Monza — les conditions n'étaient certes plus les mêmes. Et si Jacky Ickx devait l'emporter, le début de la course devait prouver que les Ferrari ne sont pas imbattables. Une caractéristique de la piste canadienne allait jouer un rôle prépondérant dans le déroulement de cette course : le mauvais état du revêtement, qui provoque d'incessantes et dures trépidations aux suspensions et aux roues. Dès les essais, on eut une idée de la gravité

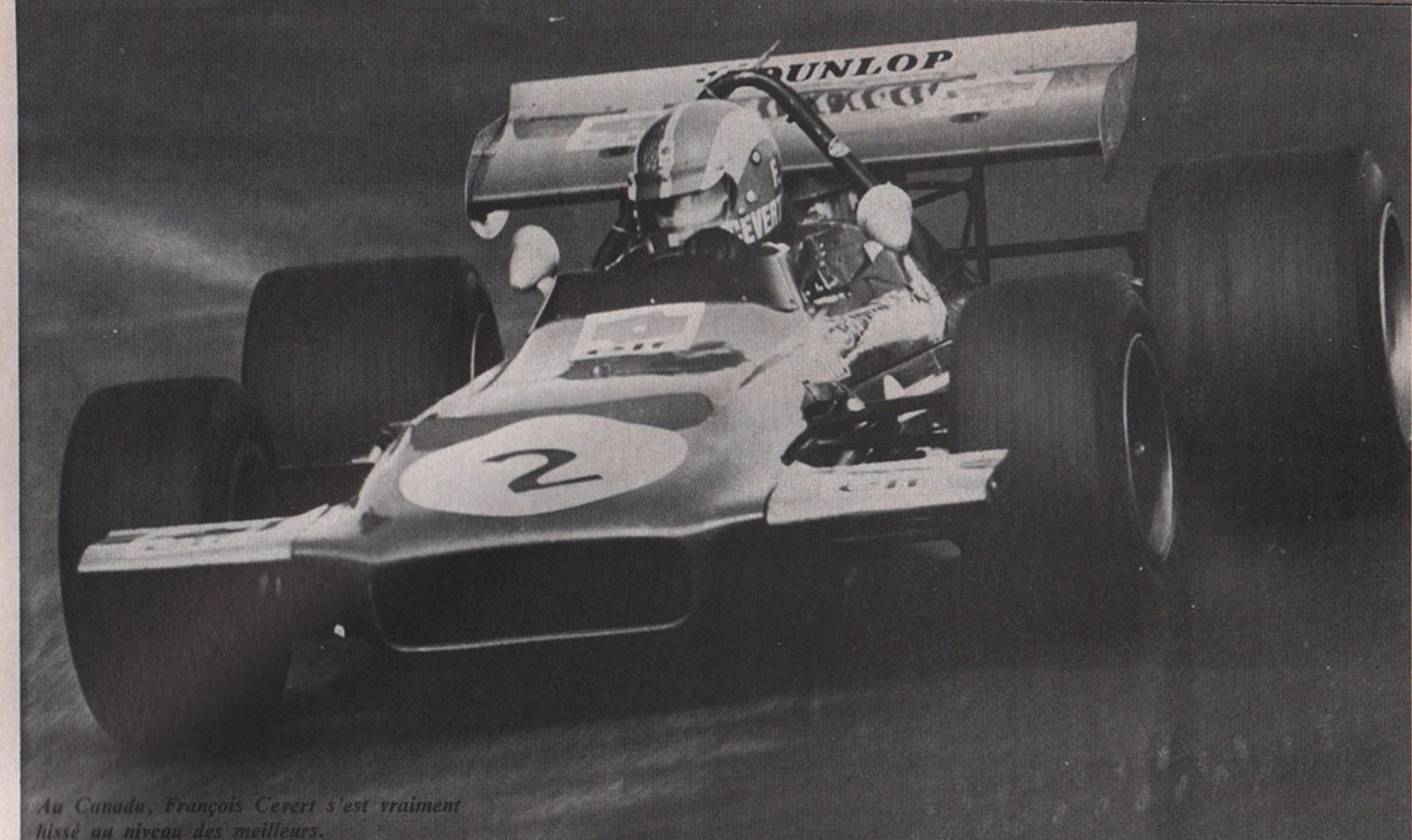
... qu'Amon va magistralement éviter.



du problème lorsque par deux fois, la Tyrrell faillit perdre une roue arrière dont l'écrou se desserrait, tandis que la March d'Amon cassait un triangle arrière et que cédait le châssis de Stommelen... Stewart essaya la Tyrrell et la March, pour finalement réaliser son meilleur temps — et le plus vite des essais — au volant de la première. En fait, il n'y avait que 4/10° d'écart en faveur de la Tyrrell : 1'31"5 au lieu de 1'31"9. Ickx était second avec 1'31"6, puis venaient Regazzoni 1'31"9 et un François Cevert très en verve 1'32"4. Pour Stewart, choisir la March eut été la sécurité. Cependant n'ayant plus d'espoir au Championnat, ce fut avec la Tyrrell manquant encore de mise au point qu'il décida de courir.

Pendant 31 tours — sur les 90 de l'épreuve — ce fut un véritable récital qui nous rappela les chevauchés solitaires du grand Clark lui-même. Impeccablement parti, Stewart s'était constitué une avance de 17" sur Ickx qui précédait lui-même Regazzoni, Amon, Cevert confirmant très brillamment en course son temps des essais, ces trois hommes ayant eu beaucoup de difficultés à passer Rodriguez. Mais l'état de la piste eut raison de la légère Tyrrell, et Stewart eut pas mal de chance de ne pas avoir d'accident lorsqu'une fusée cassa net... La voie était libre pour un nouveau doublé Ferrari, comme à Zeltweg, Regazzoni terminant à 15" d'Ickx et précédant lui-même Amon de 43". Quant à François Cevert, il était quatrième, en lutte roues dans roues avec Amon, lorsque l'un de ses amortisseurs se rompit. Il n'en venait pas moins d'accomplir une course de toute beauté, se hissant au niveau des meilleurs. Vraiment les progrès de François sont extraordinaires, et Elf comme Ken Tyrrell peuvent se féliciter de lui avoir fait confiance. Mais les deux pilotes de Ken ne furent pas les seules victimes de l'état de la piste : Oliver cassa un triangle. Schenken un amortisseur, et Hill, on l'a vu, dut aussi stopper pour faire refixer un triangle. Les Matra, elles, eurent une course malheureuse : après que Beltoise ait cassé un moteur et raté de ce fait une séance d'essais, il dut s'arrêter à deux reprises en course pour changer des pneus — une erreur dans le choix de la gomme — et finalement, vit son embrayage céder. Quant à Pescarolo, il terminait 7e à trois tours. Les Brabham, elles, connurent ennuis sur ennuis et furent pratiquement inexistantes, cependant que Gethin était le seul de l'équipe McLaren à terminer, en 6e place. Rodriguez finissant quatrième et Surtees — qui avait dû observer un court arrêt à son stand pour faire refixer un fil de bougie — cinquième, tous deux à un tour des Ferrari et d'Amon.

Il reste à Stewart Watkins Glen et Mexico pour rompre le monopole Ferrari. Il semble que le potentiel soit là : ce sera donc une question de mise au point. Bien convaincue de cela, l'équipe Tyrrell travaille frénétiquement, et le moral est en hausse.



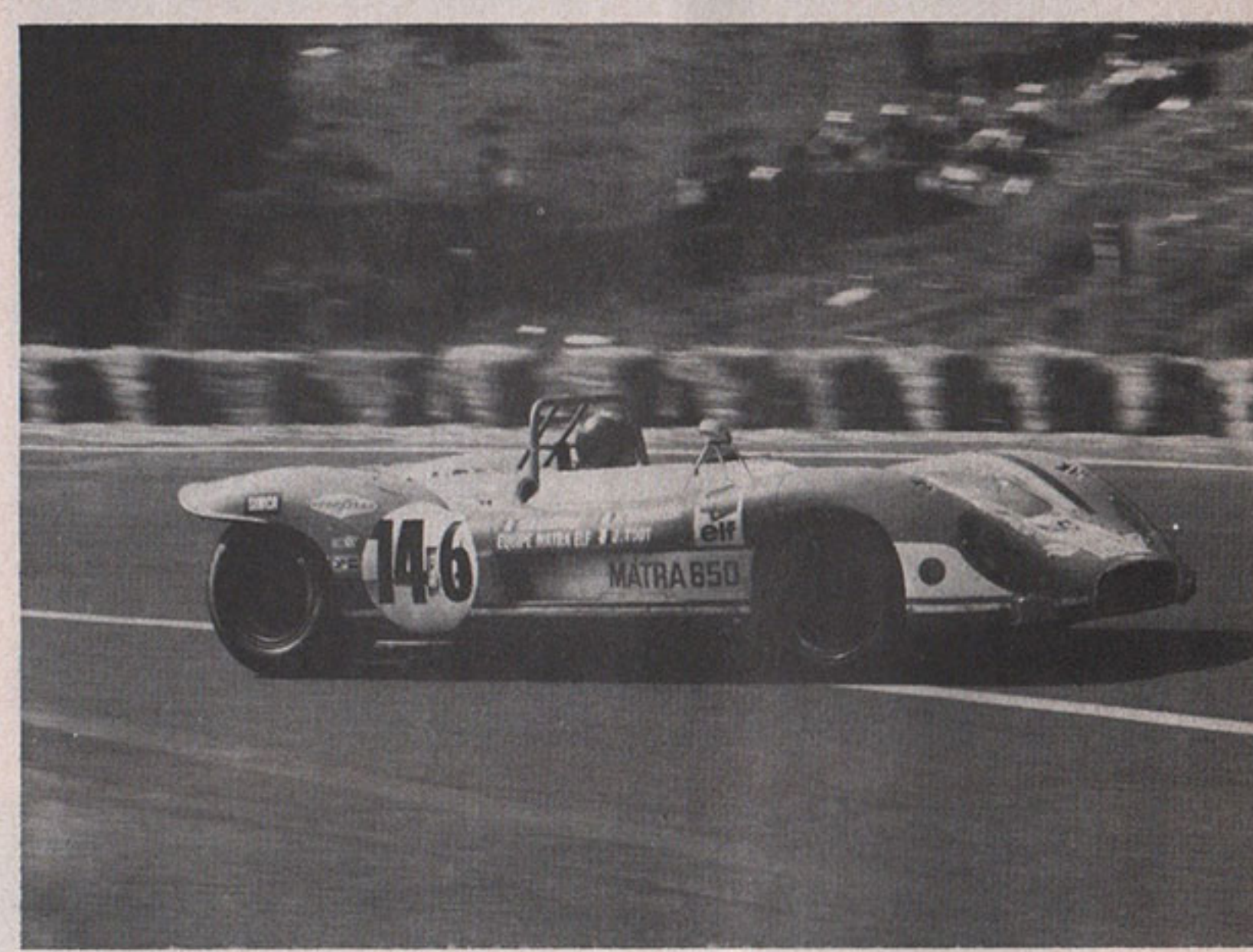
Au Canada, François Cevert s'est vraiment hissé au niveau des meilleurs.

Le Tour de France : L'exploit des Matra

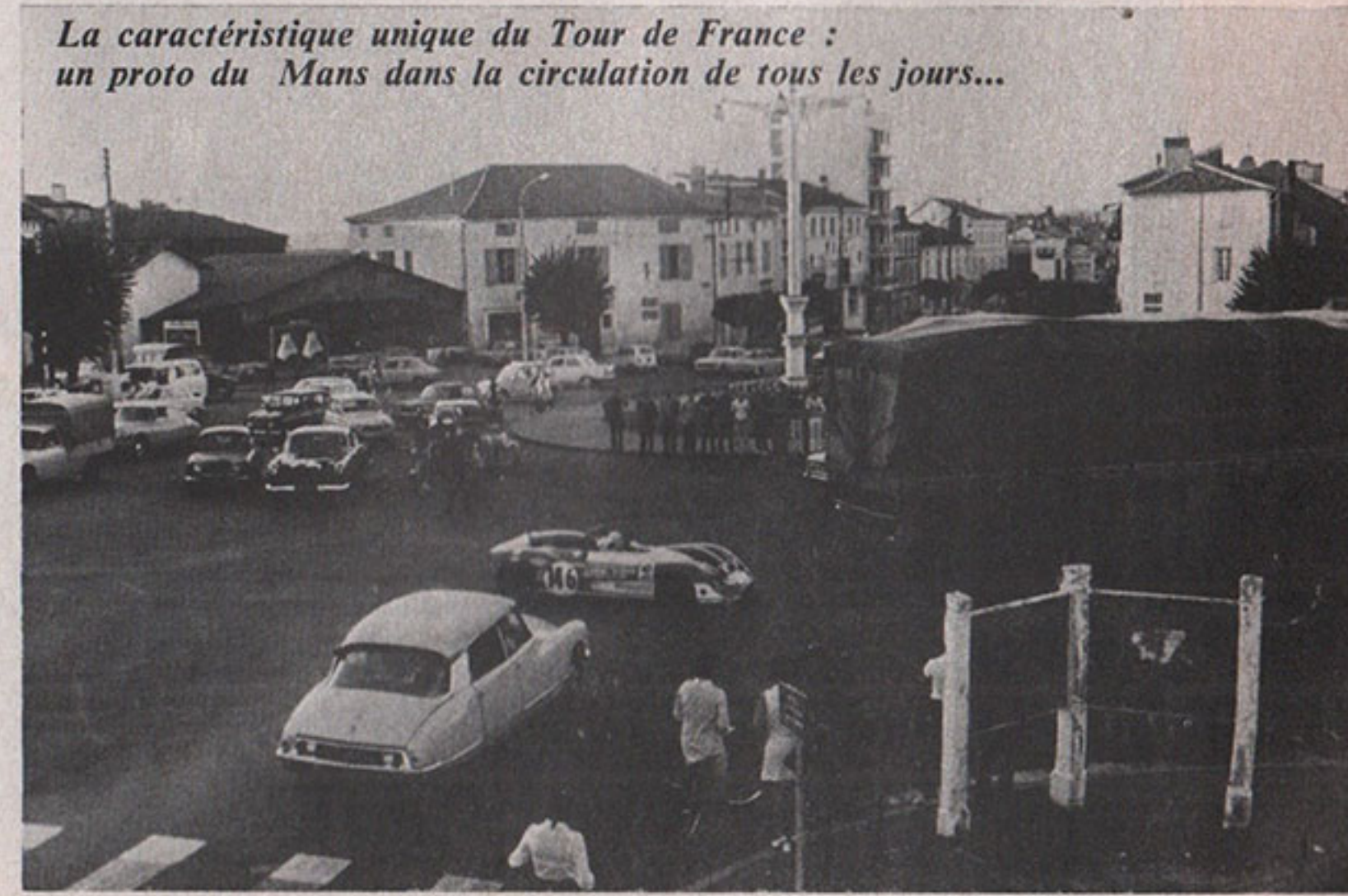
Il y a eu deux tours de France : celui des Matra, et celui des autres. On s'en doutait au départ, mais on doutait par contre que les prototypes du Mans ne connaîtraient que si peu d'incidents, et si mineurs qu'ils n'ont jamais mis leurs positions en danger. L'audace a payé, et toute l'équipe Matra est à féliciter sans réserve, avec une mention spéciale pour Gérard Ducarouge, responsable sur le terrain du triomphe total de la marque.

Ce 15e Tour de France, vous l'avez sans doute suivi à travers les compte-rendus quotidiens de la presse écrite, parlée et télévisée. Avec les Matra, ce fut vraiment une aventure, et sur la route, du grand spectacle : la densité et l'enthousiasme du public tout au long des 4600 kms du parcours a frappé tous les observateurs, et témoignent de ce que la formule mise au point par Bernard Cosnsten et son équipe : inciter la participation des prototypes en adoucissant les difficultés routières, était excellente dans son esprit. Malheureusement, dans la pratique, seul Matra a osé relever le défi, parce que la marque a du panache certes, mais aussi parce qu'elle espérait retirer de sa participation un maximum de publicité en France. Ferrari, Porsche, Alfa-Roméo étaient beaucoup moins intéressés sur ce plan, car la renommée du Tour de France ne dépasse pas vraiment nos frontières. Or le problème est justement qu'elle s'y cantonnera tant que les grandes marques sportives étrangères n'y participeront pas : c'est le type même du cercle vicieux.

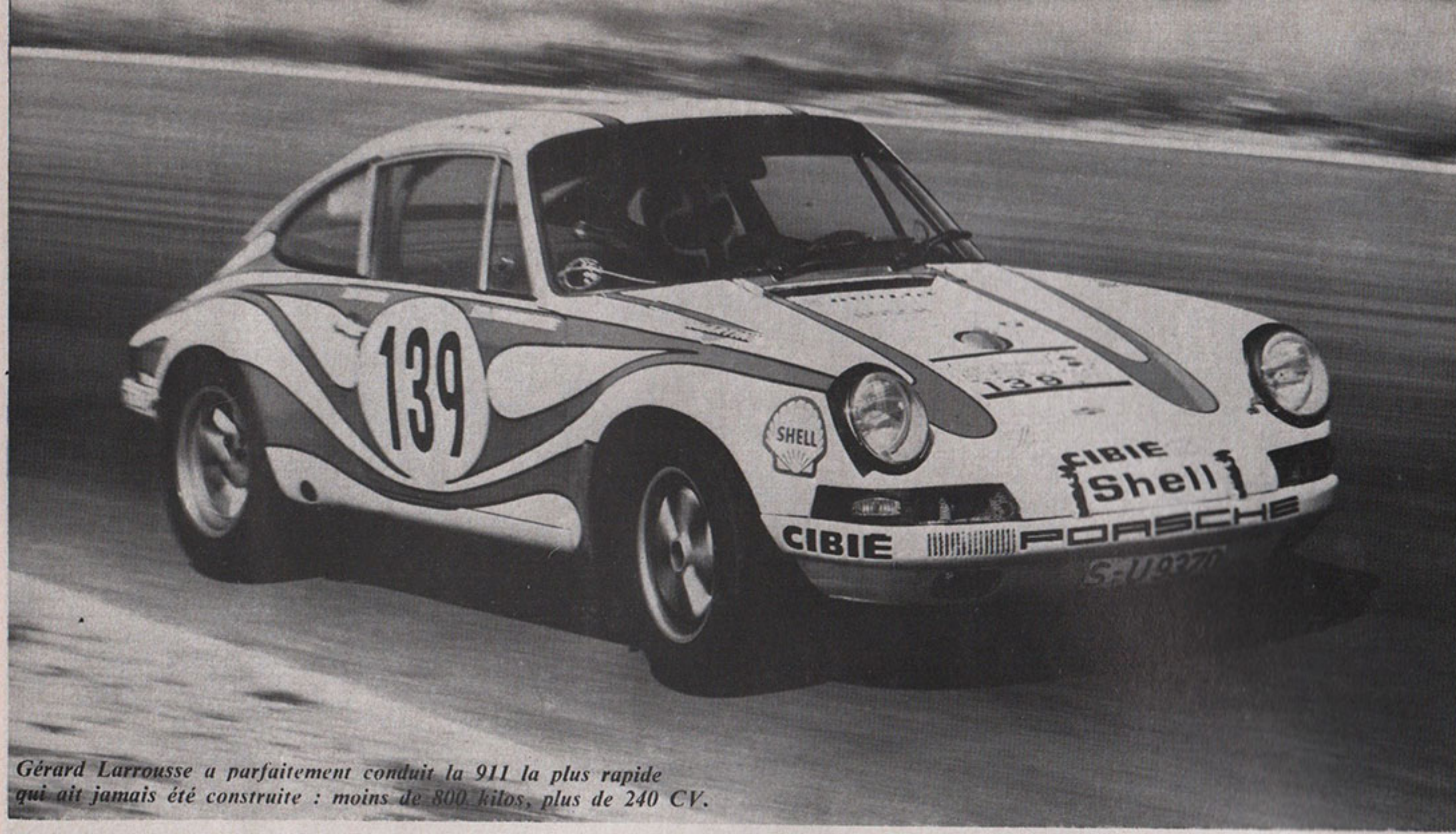
Le Tour de France des Matra s'est donc passé du mieux possible. Grâce au temps, qui fut très clément et n'éprouva pas autant les hommes qu'on aurait pu le craindre. Grâce à la solidité intrinsèque des châssis 650 de Bernard Boyer et des V12 de F1 de l'équipe de l'ingénieur Fortin, qui furent pourtant soumis à un traitement des plus incongru ! Grâce à la parfaite assistance mise en œuvre par Gérard Ducarouge et ses hommes, qui n'étaient certainement pas les moins fatigués à l'issue du Tour... Grâce aussi à l'entente des pilotes, Jabouille et Depailler d'abord, Beltoise et Pescarolo ensuite. Ce n'est pas un secret (ou si c'en était un il fut fort mal gardé) qu'ils étaient convenus de gagner chacun à tour de rôle sur les circuits. En revanche, ils étaient libres de choisir leur allure dans les courses de côte et les étapes spéciales. C'est là que Beltoise construisit sa victoire, notamment parce qu'il avait minutieusement reconnu un certain nombre d'épreuves : il connaissait par cœur les côtes d'Urcy, du Mont Dore, de Chamrousse, l'étape de Limouches, qu'il parcourut sans avoir recours aux notes. En outre Pescarolo connut l'infortune de perdre un boulon de fixation de roue dans l'étape de la Coubre, ce qui contribua aussi à lui



L'écrasante supériorité des Matra au Tour n'a pas été du goût de tout le monde...



La caractéristique unique du Tour de France : un proto du Mans dans la circulation de tous les jours...



Gérard Larrousse a parfaitement conduit la 911 la plus rapide qui ait jamais été construite : moins de 800 kilos, plus de 240 CV.



Bernard Darniche...

faire perdre le contact avec JPB. En substance, on peut dire que les deux Matra boys se sont balladés sur les circuits, et qu'ils ne se sont pas fait de cadeaux ailleurs.

Ce qui intriguait beaucoup les observateurs à la veille du Tour, c'était de savoir comment les équipages des 650 supporteraient physiquement les 4600 kilomètres de routes. Ce ne fut sans doute pas une partie de plaisir mais enfin, les hommes n'étaient pas trop éreintés à l'issue du Tour. En fin de compte, les spiders Matra s'avèrent moins inconfortables qu'on aurait pu le penser, tout au moins dans le cas de Beltoise et de Todt qui sont tous deux des petits gabaris. Jean-Pierre, lorsqu'il s'installa dans sa voiture à Pau, fut fâché de voir qu'à la suite d'une erreur de l'atelier, le siège qui équipait sa voiture n'était pas le sien. On fit venir en hâte le baquet approprié de Vélizy, et à partir de ce moment, JPB se trouva tout à fait à son aise. Selon lui, le confort était même « fantastique » ! Ce qui prouve l'importance de la position de conduite dans une voiture par rapport à tous les autres éléments. Finalement, le seul problème était le bruit. Les équipiers ne pouvaient porter tout le temps leurs casques spéciaux munis d'écouteurs, c'eût été trop fatigant. Aussi communiquaient-ils exclusivement par gestes, et la pre-

et Jean Ragnotti (ici aux trousseaux du futur vainqueur de groupe, Maublanc) : deux routiers dont le talent a éclaté en circuit.



mière fois que Beltoise et Todt se parlèrent depuis Pau, ce fut à La Coubre, quelques 400 kms plus loin !

Mais conduire des protos du Mans sur la route, direz-vous, ça doit poser pas mal de problèmes... Effectivement la direction à droite était très gênante pour doubler. Beltoise se souvient encore d'une Volvo venant en face, sur une route sinueuse, dont le conducteur sans doute aigri se mit debout sur le klaxon plutôt que de donner la place. Il y avait aussi les enthousiastes qui suivaient de trop près les Matra, qui ne dépassaient guère 140 km/h pendant les parcours de liaisons. Impossible de les dissuader autrement qu'en leur « plantant » à la surprise un bon petit coup de frein sous le nez... Enfin, il y avait les forces de l'ordre : elles furent très compréhensives, et ont bien mérité du Tour de France elles aussi.

Mais il n'y avait pas que les Matra en course.

Fort curieusement, ce sont les routières qui ont le plus souffert. Dès les premières phases, Greder et Rouget (Corvette) Glemser et Piot (Ford Capri usine) Verrier (Alfa GT AM) durent abandonner, et Gérard Larousse termina de justesse, sa Porsche 911 expérimentale privée d'embrayage.

Du coup, les luttes que l'on escomptait au sein du peloton ne se produisirent pas, et il faut bien dire que rapidement, l'intérêt du Tour se concentra exclusivement sur la question de savoir si les Matra continueraient à tenir, et combien de temps.

Néanmoins, deux pilotes eurent l'occasion de se mettre particulièrement en relief. Bernard Darniche d'abord, cette fois au volant d'une Alfa Romeo GT AM, qui fit une superbe démonstration au Castellet. Non seulement il lâcha de façon décisive ses coéquipiers, mais encore il fut le seul à pouvoir tenir l'allure imprimée par Mazet au volant d'une redoutable Capri d'usine. Darniche avait même un pilotage si efficace que dans la partie tourmentée du circuit Ricard, il reprenait environ 2" à Mazet dont la voiture n'était pas il est vrai, idéalement démultipliée.

Il faut aussi parler du « phénomène » Ragnotti. Le jeune rallyman conduisait une Opel Commodore préparée par Steinmetz, et livra une spectaculaire bataille à la BMW 2002 T1 de Pierre Maublanc. Bien sûr, on connut l'issue de ce match dès l'épreuve du Bugatti, lorsqu'un changement de joint de culasse coûta 20' de pénalisation à l'Opel. Mais Ragnotti devait continuer, pour la plus grande joie des spectateurs auxquels il offrit sur tous les circuits un festival de glissades et de travers comme on en a rarement vu. Le style n'était peut être pas d'une grande pureté, mais assurément, cela viendra avec l'expérience. Quoiqu'il en soit, on peut déjà affirmer que ce garçon inconnu l'an dernier est un espoir de première grandeur, tant en circuits qu'en rallyes.

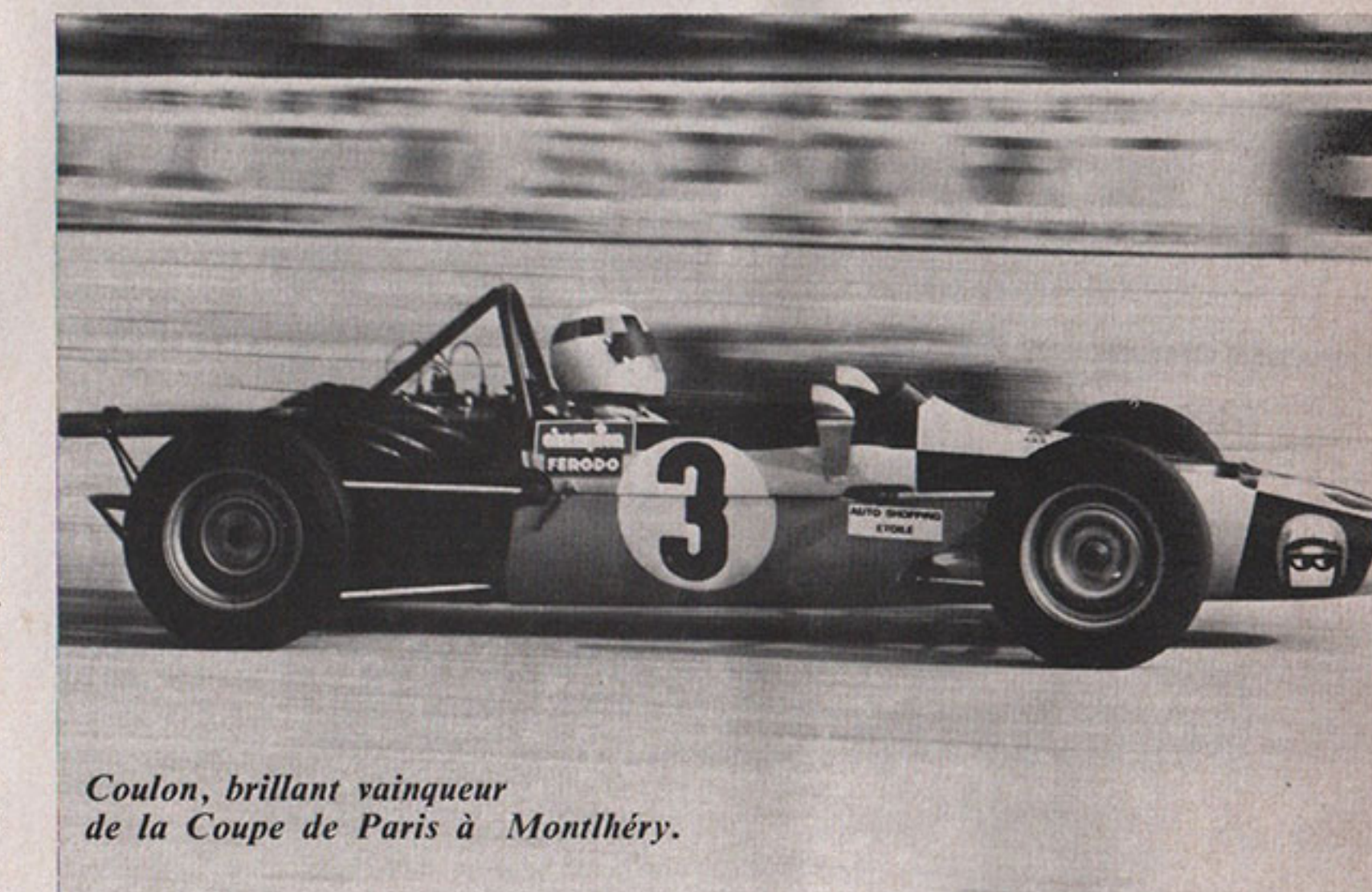
Un ton en dessous de Matra en raison du matériel présenté, Porsche s'est taillé un impressionnant succès d'ensemble dans ce Tour de France. Les voitures de cette marque sont en effet sept dans les dix premiers au classement général, 14 dans les 20 premiers : difficile d'être plus concluant ! Alfa Romeo fut moins heureux, les GT AM ayant été rapidement décimées, seul l'équipage italien Pianta-Alemani terminant en bonne place, 7e du classement général. Enfin on remarquera que le vainqueur du classement Grand Tourisme, Lagniez, fut disqualifié après l'arrivée pour boîte non conforme. Pour une fois chanceux, Jean-Pierre Hanrioud qui avait lui aussi des problèmes de boîte de vitesse, mais d'un tout autre ordre (il était privé de l'usage de sa quatrième) héritait de la victoire dans ce groupe. Parmi les déceptions, il faut ranger les 914/6 solides mais peu brillantes ; les Alpine, brillantes mais peu solides ; et les Ligier victimes d'une préparation trop hâtive, qui ne purent de ce fait exprimer leurs possibilités que l'on devine grandes.

Ce Tour a donc pêché par manque d'homogénéité et d'équilibre. A l'évidence, il apparaît que son avenir est conditionné par la venue des prototypes étrangers ainsi que par la persistance de l'effort exceptionnel qu'a consenti Matra cette année, ce qui n'est pas acquis. Ceci si l'on persiste dans la formule actuelle. Or, on est en droit de se demander si celle-ci correspond bien aux impératifs de la compétition automobile moderne, et l'on est même en droit d'en douter... Amener des prototypes sur la route, les faire traverser « nos villes et nos campagnes », c'est assez passionnant, mais un peu farfelu et tout à fait marginal. Il faudrait donc que le Tour, s'il veut assurer sa pérennité, s'engage franchement dans une direction qui pourrait être celle d'une sorte de Temporada réservée aux sports et prototypes, ou alors, au contraire, vers une épreuve où les meilleures voitures de tourisme et de grand tourisme n'auraient pas à craindre la concurrence écrasante des engins type Le Mans. Bernard Consten a maintenant la parole.

Formule France : Rien n'est fait

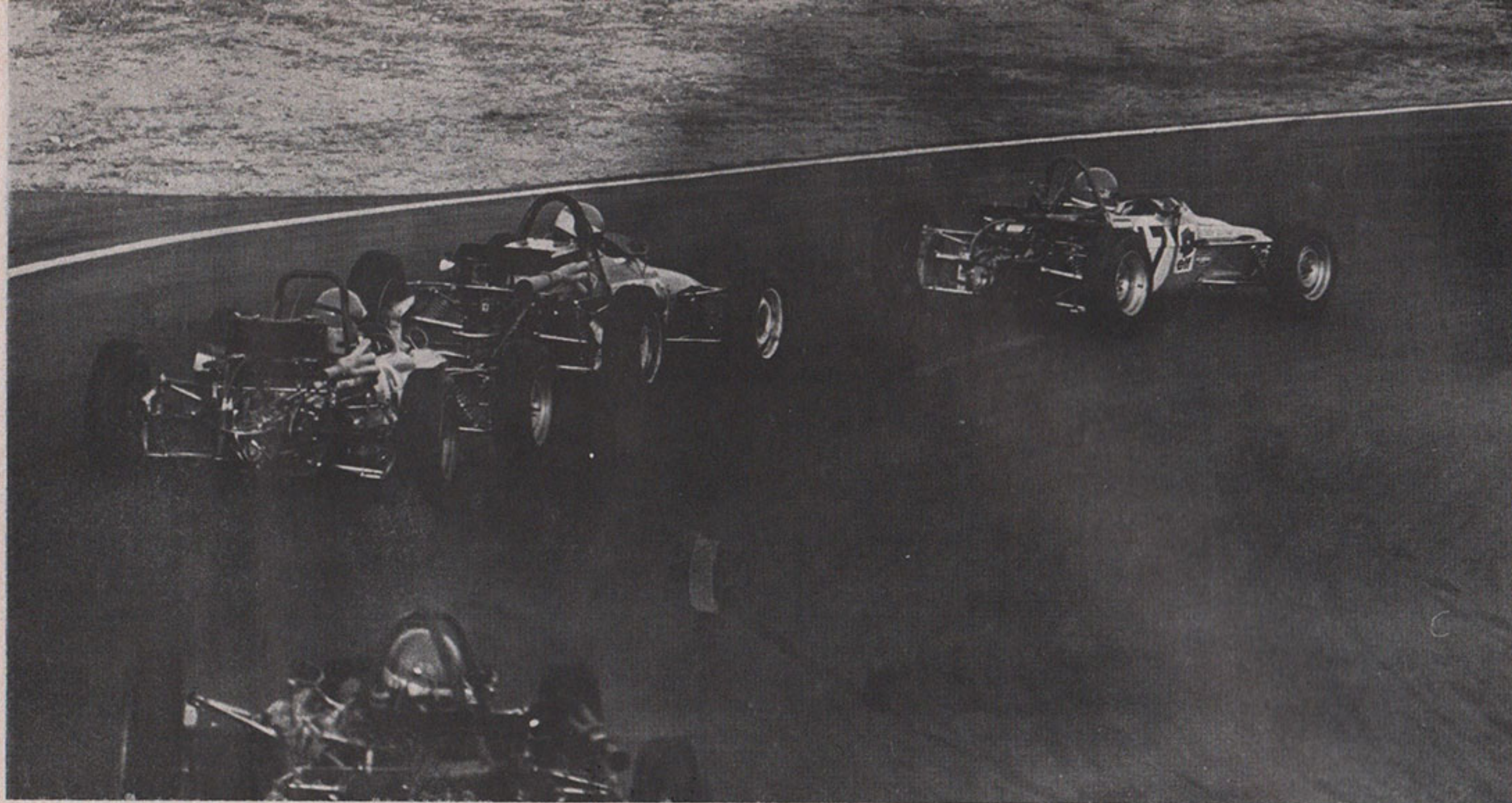
Plus on approche du dénouement, plus le suspense s'épaissit. En début de saison la situation était limpide. Maintenant, c'est davantage la « bouteille à l'encre ». Au moment où sont écrites ces lignes, il ne reste que trois épreuves à disputer, trois épreuves qui auront un caractère prépondérant sur un classement que l'on croyait solidement établi dès après le début de la phase finale du Critérium. En effet, rien n'est joué. A un mois d'une fin de saison longue et chargée (22 courses inscrites à un calendrier long de huit mois) six pilotes peuvent encore mathématiquement l'emporter. Logiquement, les prétendants sont moins nombreux tout de même puisque pour Trolle, le dernier des six, trois victoires consécutives seraient nécessaires, mais il n'empêche que pour savoir à l'heure qu'il est quel sera le lauréat du critérium national de Formule France, il faudrait être devins.

C'est pourquoi, il convient d'éviter au maximum toute imperfection dans les organisations à venir, et que la course ne soit pas faussée dès les essais comme lors de la Coupe Bugatti au Mans le 27 septembre. Deux séries d'essais avaient été formées selon les numéros, d'un côté en première série les impairs, les pairs tournant ensuite. Passe jusque là. Mais, où il y eut contestation, ce fut lorsque les organisateurs eurent signifié leur désir de voir les deux manches qualificatives se courir selon le système employé aux essais, d'un côté les pairs de l'autre les impairs... L.A.C.O. est un club puissant, tout puissant et malgré la requête de Philippe Vidal, malgré les pro-



Coulon, brillant vainqueur de la Coupe de Paris à Montlhéry.

testations des pilotes, il fallut passer sous le joug. Ce système pour le moins inadéquat fut utilisé. Il serait bon que les séries d'essai soient dorénavant constituées en fonction du classement du critérium national et que les partants en manches qualificatives soient sélectionnés d'après les temps aux essais en panachant (1er, 3e, 5e temps, etc... dans une et 2e, 4e, 6e, etc... dans l'autre). Mais revenons plus en arrière encore, revenons à Montlhéry le 20 septembre, pour la course organisée par l'AGACI. L'épreuve était bien partie, rondement menée par la Martini Wynn's d'un Cudini très en verve qui avait réalisé le meilleur temps aux essais devant Coulon (Martini Bardhal) et Ethuin (Tecno caravanes Sterckeman) toujours bien placés, lorsque au tiers de l'épreuve, alors que tous les favoris étaient aux avant-postes, se produisit une importante cassure mettant hors d'atteinte trois concurrents : Cudini, Coulon et Lacarrau. Ethuin, alors en quatrième position, était parti en tête à queue au beau milieu de la chicane, barrant complètement la piste à l'essaim bourdonnant de ses poursuivants. Cet incident allait nous valoir une course à deux facettes : un chassé-croisé merveilleux entre trois des tenors de la Formule en tête, et un peloton en furie chassant frénétiquement derrière. Devant, la Martini orange et violette de Cudini était le plus souvent en tête, précédant celle de Coulon à damiers noir et jaune et celle de Lacarrau, bleue Elf. Derrière, les leaders du groupe de chasse furent plus éphémères. Lafitte, qui ne dispose d'ailleurs pas d'un moteur tonitruant, dût lâcher prise au moment où sa boule de changement de vitesse cassa ; Trolle, qui se battait comme un lion, fut trahi par son maître-cylindre de frein ; Foisy, qui est en forme ascendante et faisait une course



Lacarrau, Leclère, Ethuin :
ils finiront dans cet ordre au Bugatti

superbe, abandonna toute ambition lorsqu'il n'eut plus qu'un seul rapport de boîte... Le plus constant de ce groupe compact fut une fois encore le très régulier Serpaggi, qui sut tirer son épingle du jeu, terminant quatrième à plus de vingt secondes des premiers devant Ethuin bien remonté après sont incident-paille et Tonnelline qui sut rester constamment à la pointe du combat. Quant aux trois leaders, ils s'affrontèrent au sprint, exercice de style dans lequel Coulon excelle. Néanmoins, en battant le record du tour (1'36" 3/10) tout en fin de course, le leader de l'écurie Bardhal écarta presque le risque d'une arrivée au coude à coude, et il laissa à cinq longueurs derrière lui ses deux compagnons d'échappée régler l'attribution du premier accessit qui échut d'un museau à Lacarrau.

Le petit Lyonnais est en superforme. Après cette bienvenue seconde place, il comptait bien ne pas en rester là et il s'alignait au Mans le dimanche suivant avec un moral en acier trempé, soutenu par un moteur Bozian merveilleux d'efficacité. Sans coup férir, il s'adju-gea sa manche après avoir résisté jusqu'au bout aux pressions de

François Lacarrau,
l'un des meilleurs sinon « le » meilleur.



Leclère et Trollé, tandis que suivaient un rien décrochés Lafitte, Rousselot et Chambas. Sans coup férir certes, mais servi par l'abandon sur la ligne de Coulon (couple cônica cassé) et par l'accident en course survenu à Serpaggi alors que le pilote d'Alpine n'était pas battu. Cet accident survint au freinage de la Chapelle, lorsqu'Anzani sur rupture de canalisation de freins tapa Serpaggi à l'arrière, puis s'envola pour retomber sur la Tecno de Duchamp qui virait trente cinq mètres plus bas ! Par bonheur, les trois pilotes sortirent indemnes d'une mésaventure qui aurait pu être grave, et les dégâts ne sont que matériels.

La deuxième manche qualificative fut un festival Bardahl, les trois voitures à damiers partantes terminant dans les cinq premières. Cette manche-là aussi fut mouvementée et, comme la précédente, allait être le théâtre d'accrochages heureusement sans conséquences corporelles. Le premier incident eut lieu au terme du second tour, au virage du raccordement où Ethuin, alors second, serré de près par de Chaunac, (parti en première ligne) effectua un splendide tête à queue le reléguant en queue de peloton. Le second eut lieu bien plus tard, aux trois quart de la course, lorsqu'au freinage du Musée, Cudini s'accrocha avec Guitteny alors qu'ils menaient le groupe de tête composé de Guerre-Berthelot, Compain et de Chaunac. Quant au troisième, Guerre-Berthelot en fut seul victime puisque son accélérateur se coinçant, il alla taper sans mal les grilles de protection du garage vert. Si bien que derrière Compain et Chaunac, Ethuin au terme d'une superbe course poursuite se classa troisième devant Tonnelline en net regain de forme, Foucteau et Foisy

La finale fut le fait de Lacarrau qui ne laissa à personne, si ce n'est à Leclerc tout au début, le soin de mener le peloton. Et d'ailleurs, fatigué de rouler juste devant une meute accrochée à ses basques, il réussit même à creuser le trou, ce qui sur un tel circuit d'aspiration tend à prouver sa valeur propre (elle est indiscutable) et celle de son matériel (elle n'est pas plus discutable). Derrière lui, insolent d'aisance, il n'était pas facile de se mettre en évidence, ce que certains arrivèrent à faire cependant. On vit jusqu'au bout Leclère se battre généreusement contre Ethuin, ses efforts étant sanctionnés par une méritoire et méritée deuxième place. On remarqua Compain, avec les premiers jusqu'à cinq tours de la fin où, fatigué, il fit une faute au freinage du Garage Vert, il termina néanmoins cinquième. On apprécia le mordant retrouvé de Roland Trollé, qui n'était pourtant pas avantagé par son poids dans la montée après le raccordement. On constata la belle remontée de Lafosse qui parvint à finir sixième. Et puis, encore Foisy, qui se mit en valeur sur « son circuit » où il aurait très probablement marqué des points s'il ne s'était accroché avec Guerre-Berthelot tout en fin de course. Ce dernier disposait d'un moteur Beaulande surpuissant, mais fut trahi par un condensateur. Chaunac enfin fut toujours avec les meilleurs, jusqu'à ce que son câble d'accélérateur se coince. Mais on aurait cependant aimé voir Lacarrau directement aux prises avec Coulon, Serpaggi, Guitteny, Cudini, si ces fameux incidents...

J'ai rencontré Michel Ziegler à Chambéry, dans son domaine.

Michel Ziegler est un homme de la montagne. Comme tous ceux qui ont l'habitude des cimes, il est peu loquace. Mais il dit l'essentiel. Il a deux visages. Nous lui avons laissé le soin de se définir lui-même.

- Pour beaucoup de gens, je suis le directeur d'Air-Alpes, une jeune compagnie d'aviation qui se développe rapidement dans un domaine nouveau du transport aérien. C'est vrai, mais je suis aussi pilote et guide de montagne. Il y a d'ailleurs beaucoup de points communs entre ces trois métiers : un certain goût du nouveau pour ne pas dire de l'aventure, celui de la difficulté et celui de la solitude aussi.

- Il n'est pas courant d'avoir trois métiers à la fois ?
- J'en avais deux à l'origine, par nature, celui de guide et de

pilote. J'ai voulu les rapprocher, les marier, mais cela n'était possible qu'en étant bon gestionnaire de ce mariage. Il m'a fallu m'y mettre et, jour après jour, j'ai pris goût à ce nouveau métier.

- Où en êtes-vous maintenant ?
- Le mariage d'amour est devenu mariage de raison.

A l'origine, Air-Alpes n'avait qu'une vocation sportive : dépose d'alpinistes et de skieurs sur les glaciers d'où ils font de merveilleuses et longues descentes en neige vierge.

Mais cette activité est trop saisonnière pour faire vivre une entreprise qui doit se développer.

Et puis, nous avons perçu un besoin sans cesse croissant de moyens de transport pour desservir les montagnes, que ce soit pour des besoins touristiques dans les stations de sports d'hiver, ou pour des besoins industriels



**Michel Ziegler :
La foi qui soulève
les montagnes.**

et commerciaux dans les villes. Tout en continuant à développer l'activité sportive, nous avons ouvert un nouveau secteur de lignes régulières effectuées avec des avions de ligne de petite capacité : 15 à 20 passagers.

- N'êtes-vous pas attristé de cette orientation ?

- Mais non, pas plus que d'être devenu directeur général.

C'était une nécessité et c'est cette activité qui nous a permis de consolider la société et donc de mettre plus de moyens au service de la desserte de la montagne.

- Quelles difficultés avez-vous rencontrées à vos débuts ?

- Les difficultés habituelles.

En premier lieu, celle de me faire entendre. Quand on se met à parler aux gens un langage nouveau, ils trouvent plus simple de faire la sourde oreille. Dans notre vieille Europe,

on se méfie des idées nouvelles. J'étais jeune, sans grande expérience et sans moyen, mais plein d'enthousiasme. En général cela n'inspire pas confiance. Mais le rôle de pionnier, c'est d'abord de vaincre le scepticisme.

- Comment y êtes-vous parvenu ?

- Il y a deux types de stations de sport d'hiver. Celles qui vivent sur leur lancée et celles qui prennent le départ. Je me suis tourné vers les secondes, les stations pionnières de l'époque: Courchevel et Méribel. Je n'ai pas eu tort. Il faut savoir miser sur l'avenir.

- Parlez-moi de l'avenir !...

- Pour commencer par le plus simple, comme Compagnie Régionale du Sud-Est nous allons poursuivre notre effort pour tisser un réseau de lignes

régulières couvrant les Alpes et les côtes françaises de la Méditerranée et reliant entre elles et aux grandes métropoles, toutes les villes de 10 à 50.000 habitants.

Des villes qui, il y a encore peu, ne pouvaient prétendre bénéficier du transport aérien. Mais nous nous intéressons



aussi aux autres montagnes. Nous devons créer société Air-Hymal au Népal et qui sait, peut-être aussi une société dans les Andes.

- Mais, vous allez devoir construire de véritables aéroports ?

- Absolument pas, développer les altiports suffira, car je suis convaincu que c'est avec des avions à atterrissage et décollage courts que le transport aérien en montagne se développera, comme à présent.

- Seriez-vous devenu un homme d'affaires, par hasard ?

- Pas vraiment. Malgré mes responsabilités de gestionnaire,

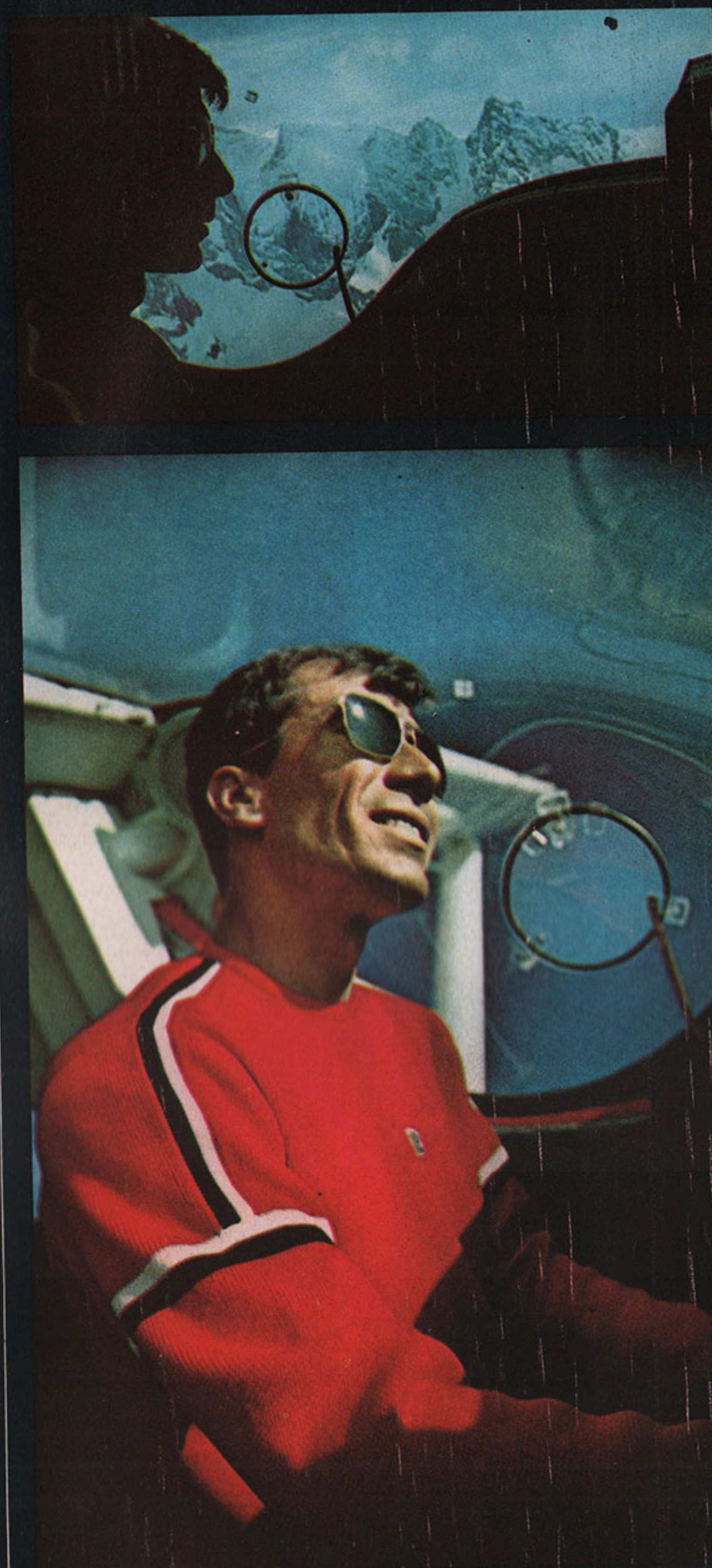


Blazer marine de Mavest (350 F environ) en gabardine de laine qualité Woolmark.



Michel Ziegler parmi ses pilotes, porte un costume Woolmark de Bayard "Podium", dans une gabardine 100 % laine vierge (400 F environ).

En haut: Ziegler Junior en pardessus marron clair de Lemaire "Chanteclair", contrôlé Woolmark.



En bas à gauche: Michel Ziegler aux commandes de son "Pilotus" survole le glacier de la Grande-Motte en gros pull rouge de laine vierge (modèle Slalom de Montant, 138 F environ).

je trouve toujours le temps de retourner à la montagne. C'est la beauté à l'état pur. Le silence. Le dépassement de soi-même. L'accomplissement. Il faut aller de plus en plus haut et de plus en plus loin.

- De toutes façons, l'équipement est important.

- Très important, oui. Il y a eu

beaucoup de découvertes dans ce domaine ces dernières années. Mais quand il s'agit de confort, de sécurité, des qualités indispensables à un vêtement qui doit réagir à la fois au froid extérieur et à la chaleur du corps - ce qu'on appelle les qualités isothermiques d'un textile - la laine est



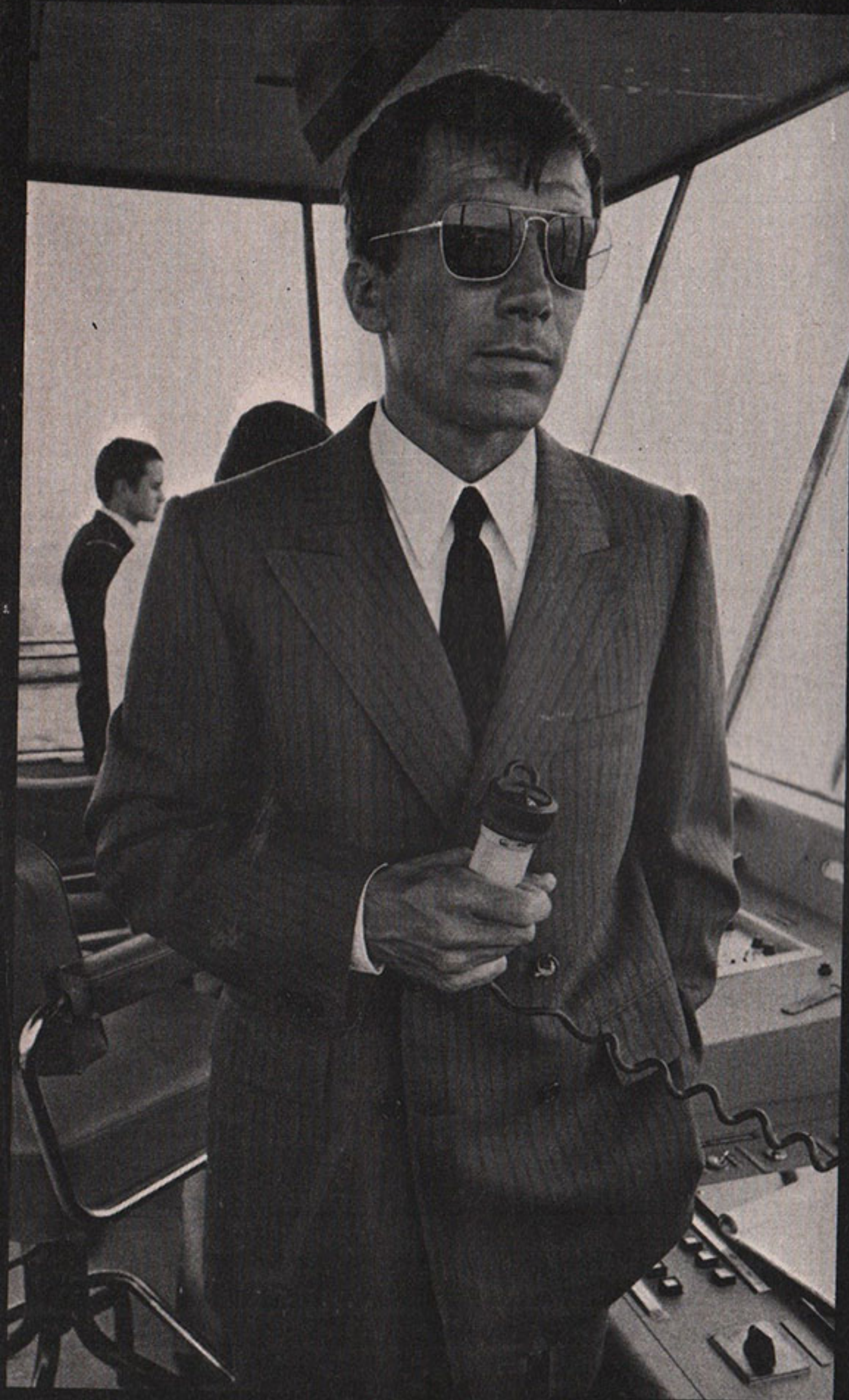
Costume Bayard "Podium" en crêpe pure laine vierge contrôlé Woolmark (Volta: 430 F)



irremplaçable. C'est une des raisons qui font de la laine un élément de base de l'équipement du montagnard. Le seul qui reste utilisé depuis l'origine. On pourra inventer les matières les plus étonnantes, les alpinistes porteront toujours des chaussettes, des chemises et des chandails en laine.

- Savez-vous que la Woolmark n'est pas une marque mais un contrôle de garantie de la pure laine vierge ?

- Je sais. Et je trouve ça très bien. Deux précautions valent mieux qu'une.



Dans la tour de contrôle de l'aéroport de Chambéry, en costume marron croisé fileté d'Armand Thierry "Mérignac" qualité Woolmark (Choisy : 438 F environ).



Michel Ziegler et son fils. Bruno porte un ensemble blazer mastic et pantalon contrôlés Woolmark de Dille Delacourte. Son père porte un col roulé 100 % laine vierge traitée lavable de chez Moreau (65 F environ) sur un pantalon Woolmark de Perret Jaunet (Istre : 200 F environ).

Chaussures Carvil



Devant l'avion de la ligne régulière Chambéry-Paris, Ziegler en costume trois pièces pure laine vierge de chez Bril (Ginger : 980 F environ).

La laine, c'est un choix dans la vie.



Michel Ziegler

Voici où vous trouverez nos modèles

ARMAND THIERRY "Mérignac"
Liste des dépositaires sur demande à Armand Thierry
31, rue de Miromesnil 75-Paris 8^e

BAYARD "Podium"
En vente dans le réseau des spécialistes habilleurs Bayard

BRIL
Ronsard, av. des Champs-Élysées 75-Paris 8^e - Gillio, Paris 6^e
Jeanne-d'Arc, Lille - Trabaud, Cannes - George-V, Strasbourg

PERRET JAUNET
Jean Montaigne, Paris 6^e - Romoli, Paris 6^e - Paris 16^e
Auld Reeckie, Paris 8^e

MONTANT
Au Vieux Campeur, Paris 5^e - Somms, Paris 3^e
Famille Vacances Sport, Lyon 7^e - Dravet, Marseille
Plaudet Michel, Chamonix

LEMAIRE "Chanteclair"
Liste des dépositaires sur demande à Etablissements Lemaire
3, rue Boissy-d'Anglas, Lille

DILLE DELACOURTE
Liste des dépositaires sur demande à
Etablissements Dille Delacourte S.A. B.P. 107 B, Amiens

MAVEST
Liste des dépositaires sur demande à
Etablissements Mavest B.P. 23, Roanne

La laine,
c'est un choix dans la vie.



Historia vous explique le présent par le passé

Vous êtes au courant de l'actualité mais, est-ce suffisant ?
Connaissez-vous les causes et l'origine
des problèmes contemporains ?
Savoir d'où vient l'événement pourtant, vous permet
de bien le comprendre et de percevoir ses dimensions futures...
C'est cette information que vous donne Historia.

LE CALVAIRE DE CAO BANG par Jean POUGET

Indochine 1950. Les Français subissaient leur première grave défaite.
Une armée quasi inconnue surgissait qui,
après avoir éliminé l'armée française, tiendrait en échec
20 ans plus tard la puissante armée américaine.

Les Papes et le grand schisme d'occident par J. PINGLE
L'Eglise hollandaise est à la une de l'actualité religieuse, son seul nom est aujourd'hui
synonyme de révolution dans l'Eglise et de revendications des prêtres...
mais déjà en 1378, certains cardinaux contestaient
l'autorité pontificale, lors de l'avènement d'Urbain VI.

Le défi de la Sorbonne au Moyen Age par Gillette ZIEGLER

Printemps 1229. Affrontement entre archers
royaux et étudiants.

Ces derniers font face, pavés à la main ;
bilan : 3 morts et une grève générale de protes-
tation au cours de laquelle professeurs et
étudiants désertent en masse la Capitale.

A la naissance de l'Université, déjà des
affrontements entre forces de l'ordre et étu-
diants ; des morts, des grèves de protestation
des professeurs... C'était le 27 mars 1229 !

Pierre Laval
...avec le recul d'un quart de siècle par Henri
NOGUERES et Albert NAUD
La mort d'un homme par Jacques BARADUC.

Avec vingt-cinq ans de recul, HISTORIA
ouvre le dossier de l'accusation et de la
défense du procès LAVAL.
Une réflexion sur l'équité de tout procès
politique.

EN VENTE PARTOUT 3 F.



H28

Découvrez...
l'arôme
Marlboro.

Les hommes de caractère...
comme l'intrépide cow-boy,
vivent avec Marlboro.
Marlboro... du vrai tabac américain.
Si vous voulez une cigarette filtre
qui soit riche et puissante en arôme...
Fumez Marlboro!
Vous trouverez mille autres raisons
de préférer Marlboro!

Régie Française des Tabacs
sous licence Philip Morris Inc. (U.S.A.)



paquet souple

paquet rigide



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

(le vrai conducteur se réveille en vous)



Ça n'est pas un rêve. Vous montez des pneus G 800 Grand Prix sur une voiture normale, et dès les premiers mètres, vous avez l'impression qu'elle est plus confortable, plus large, plus sûre, plus près du sol. Elle s'agrippe mieux à la route. C'est toujours la même voiture. Mais elle vous donne tout ce qu'elle a. Vous êtes toujours le même conducteur, mais vous conduisez plus détendu, plus sûr, plus

précis et plus vite, si vraiment c'est nécessaire. Avec des pneus G 800 Grand Prix Goodyear, vous êtes mieux dans votre voiture. C'est normal : Goodyear est le premier fabricant de pneus du monde. Et le pneu G 800 Grand Prix est le meilleur pneu jamais fabriqué par Goodyear. C'est le meilleur pneu que vous puissiez acheter... pour réveiller en vous le vrai conducteur.

GOODYEAR
le plus grand producteur de pneus du monde



Mûr pour un compte en banque



Jusqu'à maintenant, vous vous êtes contenté du "système poches".

Mais à peine votre argent est-il dans votre poche qu'il lui prend des envies de sorties.

Il aime les magasins.

De magasin en magasin, d'escapade en escapade, il arrive un jour (généralement le 25 du mois) où il vous laisse tomber et disparaît sans laisser de traces ni d'adresse.

Peut-être est-il temps pour vous de troquer le "système poches" contre le système chèques.

Pourquoi n'ouvrirez-vous pas un compte à la Société Générale ?

A gagner une adresse, votre argent y gagnera en stabilité.

Un exemple : une perte d'argent est catastrophique, une perte de chéquier juste un contretemps (prévenez immédiatement la Société Générale et tout s'arrangera).

Avec un chéquier, vous connaissez toujours le dernier magasin où votre argent a fait des folies... puisque vous y inscrivez automatiquement vos dépenses.

Votre argent ayant maintenant pignon sur rue, demandez à la Société Générale d'encaisser le montant de votre salaire, de vos allocations... et de payer directement vos quittances de gaz, de téléphone, etc.

Pouvant prévoir au maximum vos rentrées et vos sorties fixes, vous pouvez désormais vous organiser au mieux, c'est-à-dire vivre mieux avec les mêmes sommes.

Le chéquier est un régime de liberté surveillée (par vous).

Il vous permet de voir de quel côté votre argent a ses faiblesses... et de les corriger.

A ce régime, votre argent risque de gagner le sens de l'exactitude et de ne plus confondre le 25 du mois avec le 31. Et qui sait (cela dépend de vous) vous pourrez peut-être lui demander de donner du sien... en le plaçant, il vous rapportera un 32^e jour, un 33^e et même davantage. Venez nous voir :

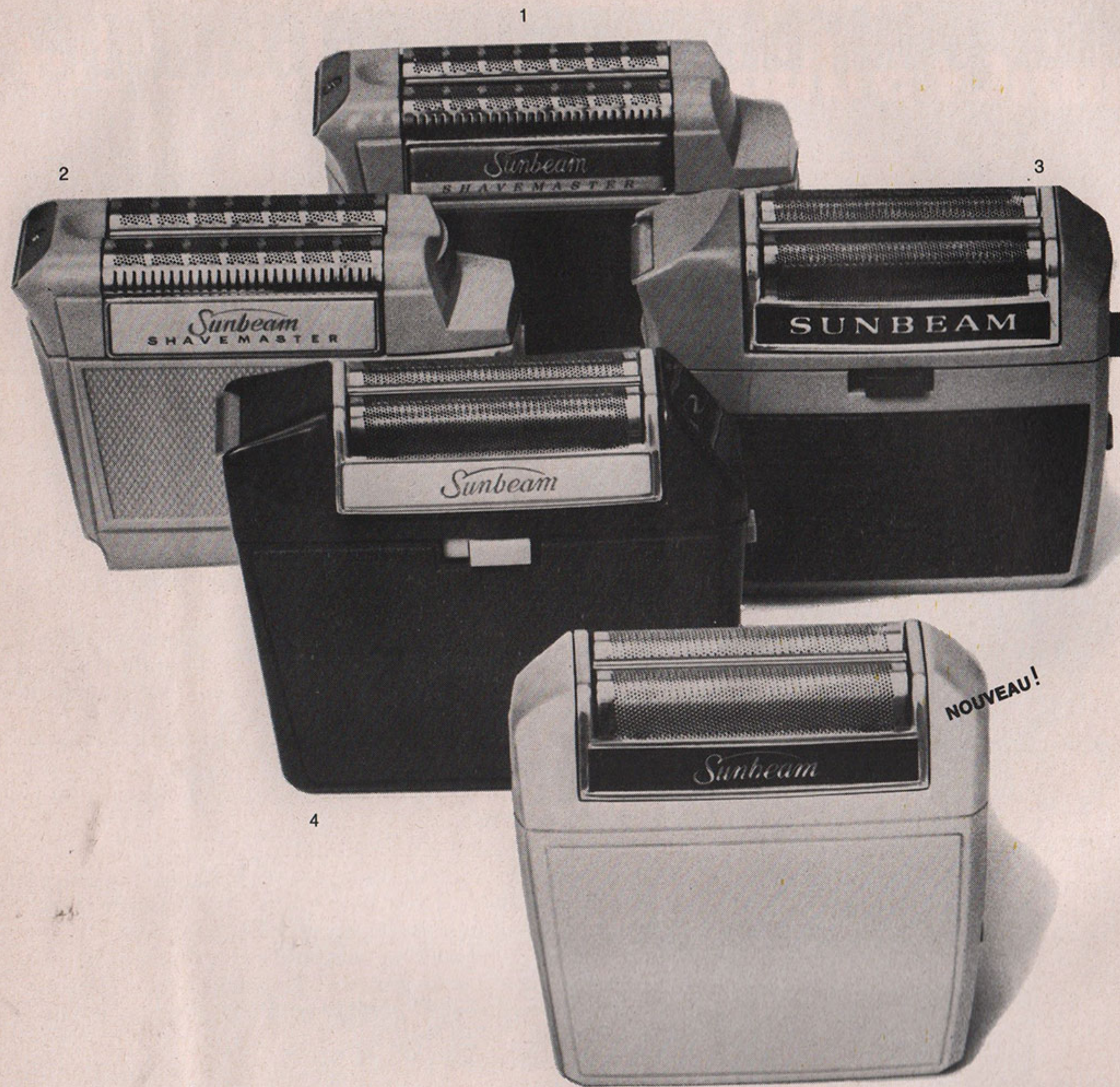
pour la Société Générale, votre intérêt est capital.



Société Générale

La banque de notre temps

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



André Couzau/Benton & Bowles

Cher... le rasage quotidien avec un Sunbeam?

Peut-être êtes-vous mal informé...

Ils étaient 4, ils sont maintenant 5... pour vous donner encore plus de chances d'apprécier la fameuse technique Sunbeam. Le G8, le tout dernier des rasoirs Sunbeam vous rase pour seulement 6 centimes par jour. Pourtant, il a, lui aussi, la double-grille... comme le XSM 1000, le rasoir le plus cher du monde. Alors ? Quel Sunbeam choisissez-vous ?

1. Le XSM 1000 : 14 centimes par jour. Le plus prestigieux des rasoirs électriques dans son luxueux écrin. Moteur surpuissant, 6 lames en acier suédois (9000va-et-vient minute!). Double-grille* douce, ultra-fine. Cordon téléphone. Coussinets antidérapants. Tondeuse.

2. Le SM 101 : 12 centimes par jour. Un rasoir électrique de très haute précision. Double-grille*, double-coupe, douce comme la caresse de deux doigts. Tondeuse. Un rasoir de grande allure livré avec pochette de voyage.

3. Le GT10 : 10 centimes par jour. Son originalité ? La tête - chargeur

à double - grille* nettoyée et remise en place en une seconde. Sa tête inclinée permet d'attaquer le poil sous un angle idéal.

4. Le G9T : 8 centimes par jour. Un rasoir étonnamment solide. Il a lui aussi une tête-chargeur et la fameuse double-grille* Sunbeam. Prix stupéfiant pour un rasoir de cette qualité.

NOUVEAU, le G8 : 6 centimes par jour. C'est le moins cher des Sunbeam. Tête-chargeur à double-grille*, grilles et lames démontables. Un rasoir conçu pour les jeunes.

* Cette double-grille assure deux vagues de rasage successives. Elle seule justifierait le choix de Sunbeam!

SUNBEAM 
Pour les durs à peau tendre

Imaginez rien qu'un instant, la femme que vous aimez, empaquetée dans des sous-vêtements de pilou-pilou rose sale...

Vu ? — Bon.

Et vous alors ? Et vos sous-vêtements ?

Quand on n'a ni le physique de Cary Grant, ni les mollets du Discobole, si on se permet (en plus) de porter des sous-vêtements qui baillent, boudinent ou pendouillent, c'est la catastrophe !

Bien sûr, vous, vous portez déjà des sous-vêtements modernes. Alors...

Alors, adoptez le nouveau Superslip, il est en coton et Lycra*.

Coton, question confort. Lycra, pour la souplesse.

Indéformable.

Il existe en bleu, en rouge et aussi en blanc.

Pour certains, c'est une métamorphose ; mais pour vous ce sera un changement.

Pour 20 F de slip, vous vous déshabillerez plus souvent et sans complexe.

Après tout, nous vivons bien

Tour du monde

des années érotiques, non ?

*Lycra, marque déposée par Dupont de Nemours pour sa fibre acrylique. Tour du monde est la griffe "homme" de Valisère. Cédex 81.38 Grenoble-gare.

Métamorphose d'un cloporte.



LYCRA*

Lohn, Leydier

Voyage à 65 ans

...(et plus)



pensez avion

et profitez de 25% de réduction sur Air Inter

Ne prenez plus l'air soucieux dès que l'on vous parle de voyage : aujourd'hui, ayez le sourire! Avec AIR INTER, voyager n'est plus synonyme de fatigue. 570 liaisons régulières, 28 escales, 1 heure pour traverser la France, AIR INTER va là où vous devez vous rendre. Vous les plus de 65 ans, vous bénéficiez de 25% de réduction sur l'ensemble du réseau (à l'exception des lignes Paris-Nice et Continent-Corse).

Le prix moyen du billet plein tarif AIR INTER ? 150 F. Avec votre réduction c'est 25% moins cher. Les réductions AIR INTER concernent aussi les moins de 22 ans, les nouveaux mariés, les groupes, les familles. AIR INTER supprime les tracas et allège les frais "Voyage". Renseignez-vous! Demandez à votre agence de voyages, ou à l'agence AIR INTER de votre ville, la brochure : "Comment profiter des réductions tarifaires AIR INTER".

Sansui

Franchement, achèteriez-vous une Ferrari pour aller chercher cinq kilos de pommes de terre au marché du coin? Non... bon.

Ce qui vous est présenté ici, c'est un peu la Ferrari en matière de reproduction sonore. Rien d'étonnant d'ailleurs; c'est une chaîne Sansui, marque japonaise qui s'est rapidement hissée au premier rang dans le domaine de la Haute-Fidélité. Sansui ne fabrique que des éléments Hi-Fi et rien d'autre; pas le plus petit poste à transistors, pas le moindre électrophone. Ce haut degré de spécialisation permet à Sansui de mettre à la disposition des amateurs du monde entier la gamme Hi-Fi la plus complète à l'heure actuelle (4 amplis, 3 tuners, 9 ampli-tuners, 2 tables de lecture, 7 modèles d'enceintes, 1 magnétophone). Tout, chez Sansui, est consacré à l'étude de la reproduction parfaite des sons; pas du tout aux tecks huilés et aux bois précieux.

Certains font très bien les meubles, Sansui fait très bien la Haute-Fidélité. Leurs chaînes ne sont pas des meubles, peut-être les trouvez-vous austères, mais Sansui pense avant tout technique. Ceci explique que l'aspect de leur matériel relève plus d'un tableau de bord de Boeing 747 que d'un travail d'ébéniste.

Chez Sansui, il arrive parfois qu'on parle décoration, mais on préfère parler performances. Et Sansui a beaucoup à dire.

1 Sur l'ampli par exemple:

C'est le AU 999 (ampli avec préampli, stéréo, 180 watts). C'est un ampli professionnel: sa distorsion est inférieure à 0,4% pour une bande passante très élevée de 5 à 100 000 Hz. Préampli et ampli indépendants permettent d'incorporer des systèmes de filtres et de coupures électroniques; trois jeux d'enceintes en sortie et 10 jeux d'entrée donnent de multiples possibilités.

2 Le magnétophone est tout nouveau, c'est le SD 7000. C'est le résultat de plusieurs années de recherches se montant à plusieurs centaines de milliers de dollars... Cela valait la peine.

Le SD 7000 avec 2 vitesses, 4 pistes stéréo et une bande passante de 15 à 25 000 Hz, est le magnétophone Hi-Fi le plus achevé. Il serait trop long d'énumérer toutes les possibilités qu'il offre. Tout est possible. Faites-vous faire une démonstration par votre spécialiste Hi-Fi.

3 Le tuner, lui, c'est le TU 777, conçu pour accompagner l'ampli. Il se caractérise lui aussi par des performances exceptionnelles. Un circuit FET en entrée assure la qualité de la sensibilité et de la réceptivité; le cadran circulaire permet une parfaite lecture, les émissions FM stéréo sont automatiquement signalées par un voyant lumineux.

4 La platine (ou la table de lecture si vous préférez) possède les caractéristiques suivantes: entraînement par courroie, correction de force centripète, dispositif hydraulique de repose-bras, tête de lecture magnétique, moteur 4 pôles, plateau lourd 33 1/3 et 45 tours, bande passante 15 à 20 000 Hz, rapport signal-bruit, mieux que 45 dB, glissement moins de 0,09%.

5 Quant aux enceintes, elles combleront les plus exigeants: 80 watts avec un haut-parleur de grave de 330 mm, 2 haut-parleurs de médium 160 mm et 120 mm, dont une chambre de compression, 2 trompettes aiguës de 50 mm et une super trompette aiguë de 35 mm, bande passante 26 à 20 000 Hz avec coupure, à 600, 2 000, 7 000 et 10 000 Hz.

Ce qui ne gâte rien, cette chaîne comme tout le matériel Sansui est garantie deux ans. Renseignez-vous sur la garantie que vous offrent les autres fabricants. Vous vous direz sans doute qu'ils manquent de confiance dans leur matériel.

Si vous voulez en savoir plus, écrivez à Henri Cotte, 77 rue J.R. Thorelle, 92-Bourg la Reine.

C'est lui qui importe Sansui et en assure l'après-vente dans ses ateliers; c'est lui aussi qui a choisi les spécialistes Hi-Fi qui vendent le matériel Sansui.



**Si c'est pour écouter n'importe quoi,
oubliez vite tout ce que vous venez de lire.**



du 1^{er} octobre
au 10 décembre

GRAND CONCOURS

Renseignez-vous
auprès de votre
revendeur.

bricolez comme un dieu !

robustesse
d'un matériel
industriel
au service du
particulier

percussion
à mécanisme
incorporé

**accouplement
instantané**
des accessoires
adaptables

puissance
réelle assurant
les travaux
les plus rudes

AEG

HEIMWERKER

vous fera faire des miracles

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

4 vitesses

SB4-500 SB4-350

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

AEG



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

AEG TELEFUNKEN FRANCE
Département Matériel Electrique de Série
37, Av. Pierre-1^{er}-de-Serbie
PARIS 8^e
Tél. 359.88.43 & 225.92.26



GMP 8616

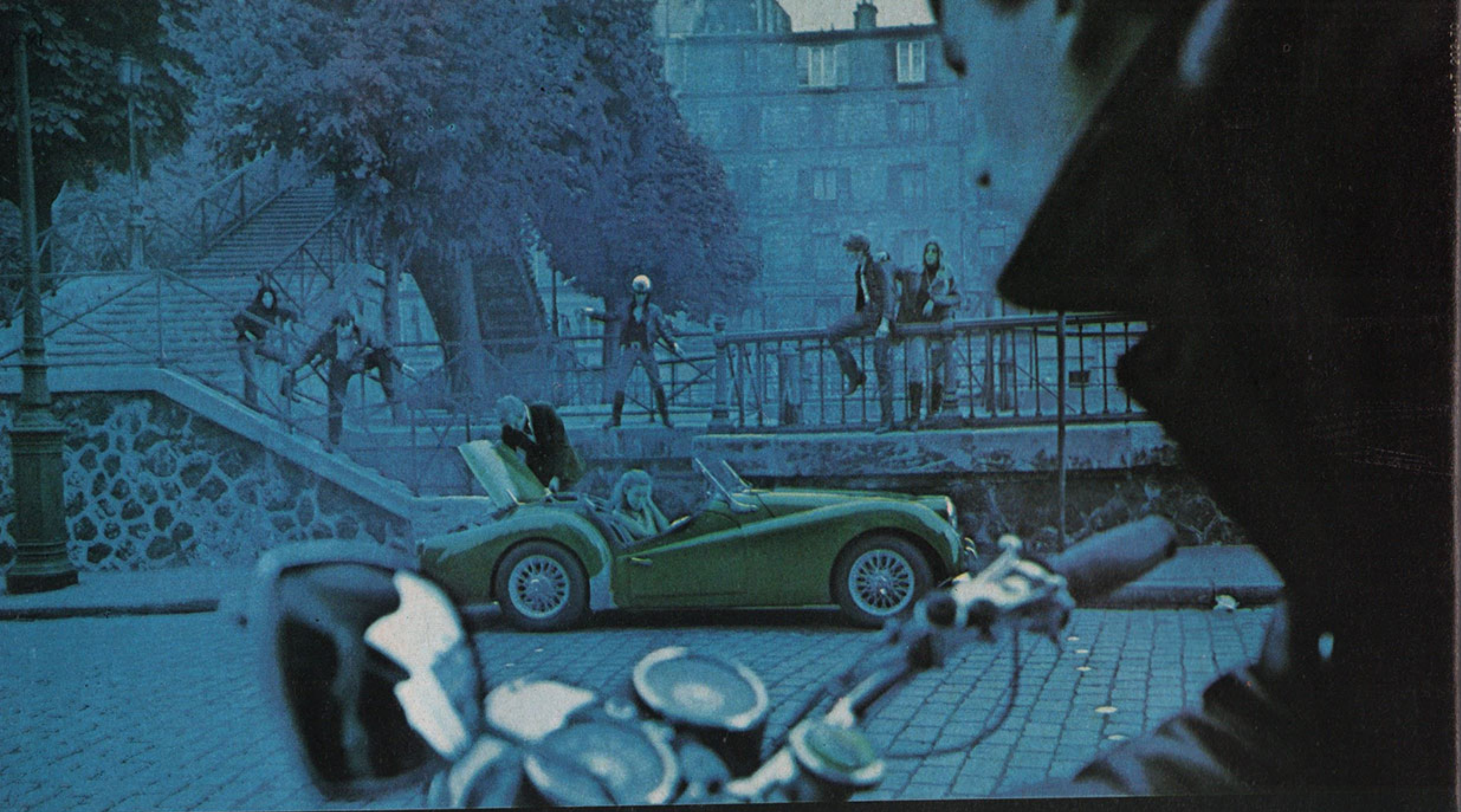


Je ne déteste pas
un brin de familiarité...
Appelez-moi
"Burns"
tout simplement!



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.

HAVAS CONSEIL



L'époque héroïque de la voiture de sport, c'est fini.

1959. Les aigles dans le dos, les blousons dorés et les Triumph devant les Deux Magots.

L'époque où il fallait un cache-nez, trois pulls, des bras de camionneur et une colonne vertébrale en acier massif pour pouvoir rouler vite en voiture.

Ceux qui avaient de l'humour faisaient contre mauvaise fortune bon cœur et parlaient de conduite sportive.

Les autres étaient contents quand même parce qu'ils avaient beaucoup de succès devant les Deux Magots.

C'est fini. Maintenant, c'est très difficile de trouver de la place devant les Deux Magots.

Maintenant on aime encore

les compte-tours et le vent dans les cheveux, mais on n'aime plus la pluie dans les voitures.

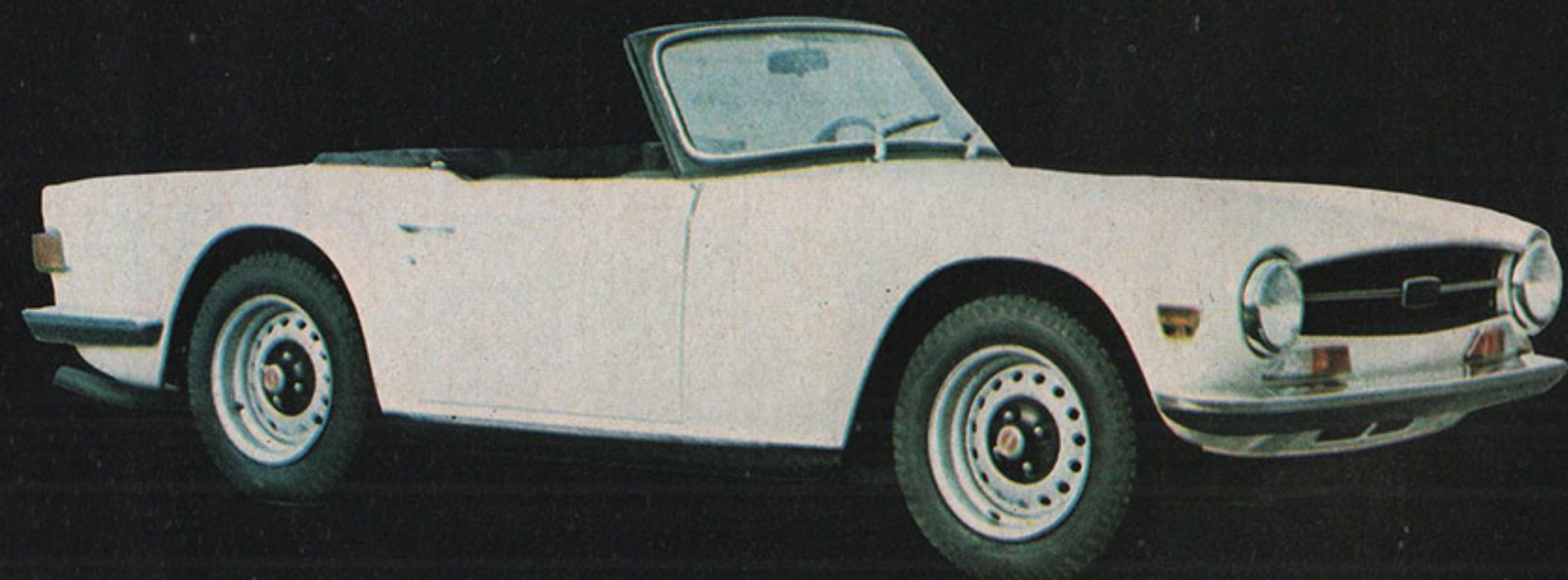
Et les pavés dans les reins. Maintenant, il y a chez Triumph une nouvelle génération de voitures de sport. Beaucoup plus "voitures" beaucoup plus "de sport".

La TR6, la Spitfire et la GT6. Elles ont de gros carburateurs ou une pompe à injection pour doubler les voitures comme on double les piétons. Quatre vitesses plus un overdrive* parce qu'il y a de plus en plus d'autoroutes en France. Quatre roues indépendantes et des freins à disque à l'avant parce qu'il n'y a pas encore beaucoup d'autoroutes en France.

Ce sont des sportives avec une moquette de berline, des sièges de berline, un tableau de bord de berline, un confort de berline. Même si elles n'ont pas toujours un toit. Pour laisser entrer le ciel.

Importateur exclusif : Voitures Paris-Monceau, 114, rue Cardinet, Paris 17°. 227.06.60 144, Champs-Élysées, Paris 8°. 225.62.25 229, b^d Raspail, Paris 14°. 033.64.31. 200 concessionnaires dans toute la France. Toutes les voitures Triumph sont livrables en plaques touristiques aux non-résidents en France.

 **TRIUMPH** Lubrifié par Mobil.



Triumph TR6.

* overdrive sur 911



YEMA

INTERNATIONAL

pour les passionnés d'automobile

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

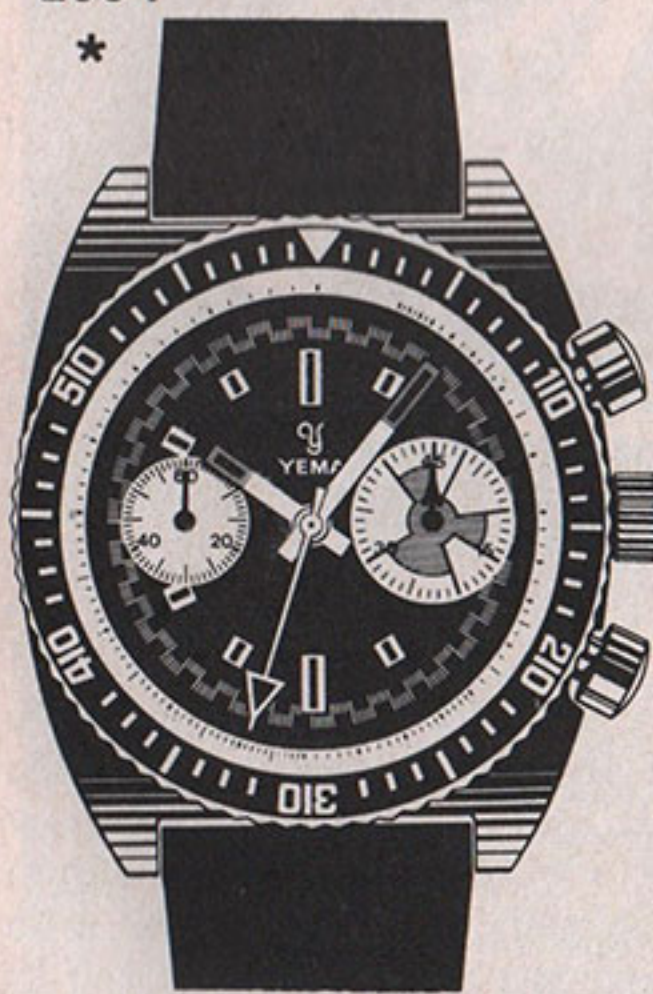
Réf. 93121 H - Modèle déposé. Étanche jusqu'à 100 m sous l'eau, il comporte une lunette tournante plongée et une lunette intérieure graduée d'une échelle tachymétrique qui permet de calculer la vitesse de déplacement d'un véhicule de 60 km/h jusqu'à 500 km/h. Mouvement 17 rubis incabloc, cadran anti-reflets à index lumineux. Seconde centrale au 1/5^e de seconde synchronisée avec : A gauche : 1 compteur 30 sec. A droite : 1 compteur totalisateur de minutes. **290 F**

Vous faites de longs parcours et désirez contrôler vos moyennes

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

165 F.

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



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

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

*Modèle déposé Réf. 92 102 N. Echelle tachymétrique jusqu'à 500 km/h. Compteurs totaliseurs d'heures, minutes, secondes. Étanche à 100 m sous l'eau. Incabloc. Boîtier acier. **550 F.** (Même modèle sans compteur d'heures, Rallygraf calendrier, Réf. 94 116 D : **460 F.**)

oscar publicité

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



méthode audio visuelle

SOLFÈGE ET GUITARE

accompagnement, solo

La seule en France fondée entièrement sur l'actualité, chansons et musique moderne

étude des répertoires : Les noms les plus prestigieux de la chanson et des rythmes modernes

toute la technique de la guitare et de la théorie musicale

SOLFÈGE. lecture - harmonie

Technique musicale : improvisations

transpositions : **EFFETS SPÉCIAUX**

Chansons

FOLK SONG. BEUES

RYTHM. BEUES. JAZZ

DANSES MODERNES

POP MUSIC. Flamenco

RECEVEZ

sans engagements, notre documentation complète et le **Premier DISQUE ESSAI GRATUIT**

DESTINAIRE

LABAT EDITIONS NOUVELLES

7, rue Labat - 75 - PARIS 18° (Service CHA)

Je possède ou ne possède pas de guitare

VEUILLEZ M'ADRESSER GRATUITEMENT, la documentation et le disque ESSAI GRATUIT

Nom
Prénom Age
Profession
N° Rue
Ville N° du Dépt.



500 KAWASAKI H1R

**La meilleure
compétition client
du moment**

**par
Christian Ravel
et
Christian Lacombe**

En course, c'est « LA » machine de l'année. Elle est apparue pour la première fois à Daytona où elle a déjà fait preuve de sa fiabilité et remporté sa première course, les 200 Miles des amateurs.

Ensuite on l'a vue surtout sur les circuits européens, dans tous les Grands Prix où elle finit seconde au championnat du monde par marques derrière l'inapprochable MV. Christian Ravel a piloté pour la première fois cette machine au Critérium du Mans en Avril. Il a gagné. Depuis, il a remporté le championnat de France et réalisé des exploits dans les Grands Prix. Tant qu'il courait en France, Christian n'a cessé de louer les qualités de sa machine. Puis il disputa les Grands Prix. Là, il lui a fallu se sortir les tripes et pousser dans les derniers retranchements sa fidèle H1R. C'est alors qu'il s'est réellement aperçu des défauts de sa moto, et il vous les décrit ici tout en reconnaissant objectivement qu'il pilote la meilleure 500 compétition-client du moment.

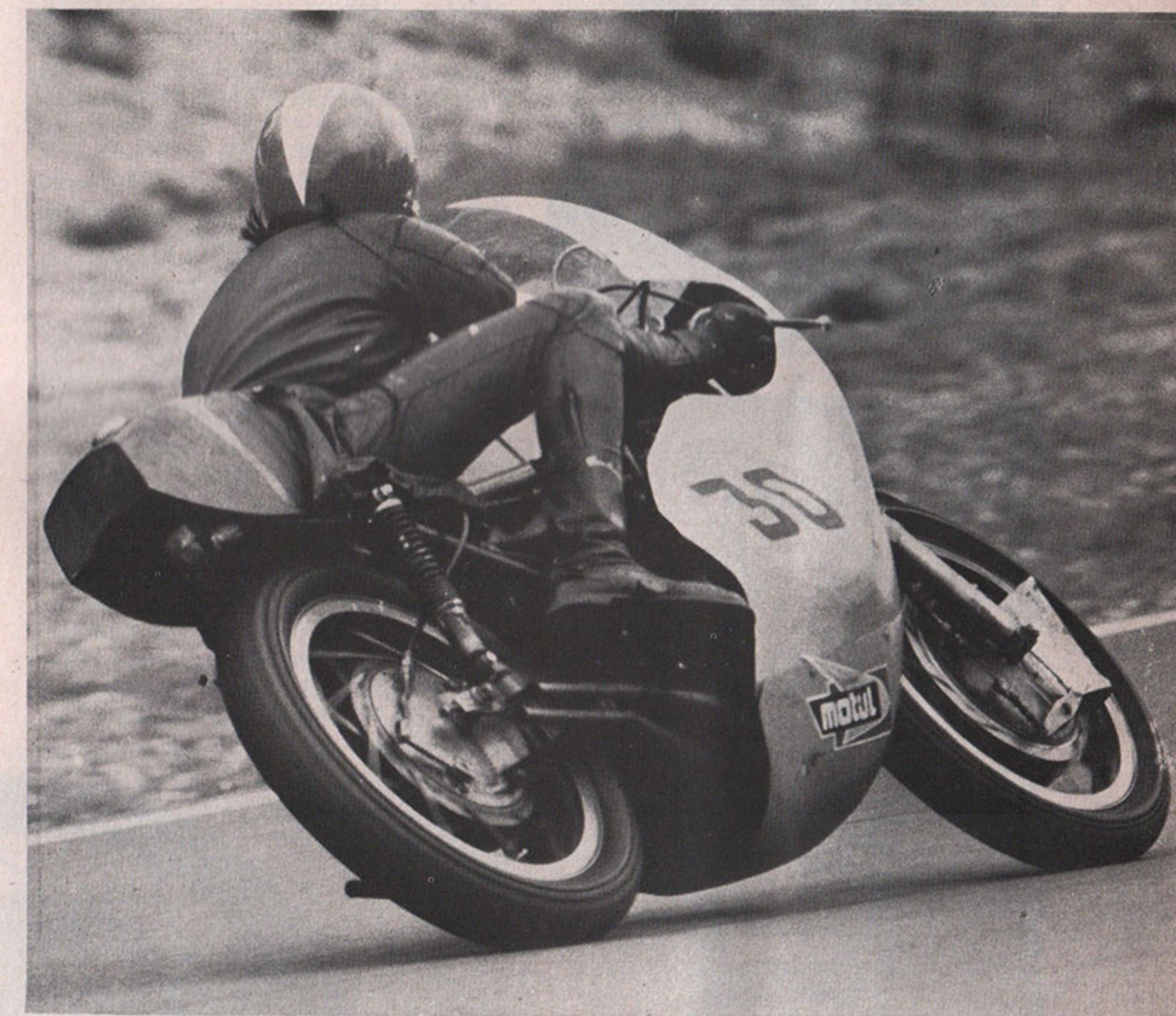
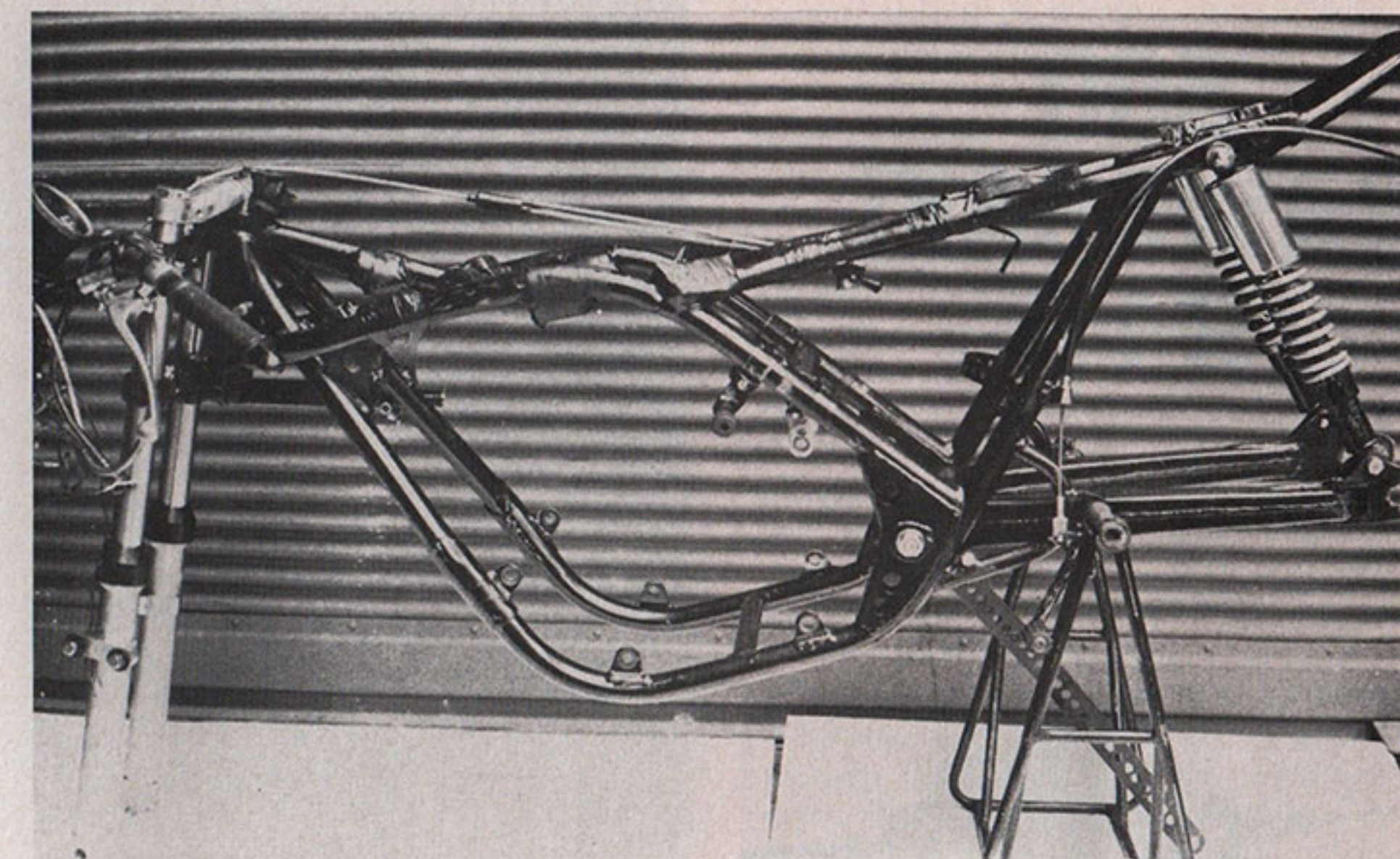
PALMARÈS DE LA KAWASAKI H1R DE RAVEL DURANT LA SAISON 1970

Critérium du Mans premier.
Coupe Eugène Mauve premier.
Bourg en Bresse premier.
Trophée vitesse condensateur cassé.
Grand Prix de France huitième.
Clermont-Ferrand .. tête de bielle grippée.
Critérium Monthléry premier.
Magny-Cours premier.
Grand Prix d'Assen piston percé à cause d'une saleté dans le réservoir d'essence.
Grand Prix de Belgique deuxième.
Grand Prix d'Allemagne de l'Est cinquième.
Grand Prix de Suède .. batterie déchargée, record du tour.
Grand Prix de Finlande piston percé, mauvais réglage.
Grand Prix de l'Ulster chute alors qu'il était troisième.
1000 kms du Mans premier.
Coupe de Paris abandon, mauvais réglage.

Ce palmarès se passe de tout commentaire, il est la preuve éclatante de la fiabilité et des possibilités de l'H1R.

TECHNIQUE COURSE

Pour le non-coureur, amateur de courses, l'esthétique de la Kawasaki H1R est sublime. Le coureur, quant à lui, la trouve aussi très belle, mais peut-être un tantinet imposante, s'il la compare avec une Seeley par exemple. Son gros réservoir, son énorme frein avant, son carénage rebondi, les volumineux pots de détente... tout ceci fait de l'H1R une moto généreusement dimensionnée, et l'on est tout étonné d'apprendre qu'elle ne pèse que 136 kgs à sec. Techniquement, cette machine est assez simple. Et pour cause, elle est directement issue de la 500 Kawasaki de tourisme, la MACH 3, tout du moins pour le moteur. Ce moteur est donc un trois cylindres deux temps refroidi par air et alimenté par trois carburateurs : ce sont des Mikuni Racing VM 35 SC (36 mm de diamètre) au lieu des VM 28 SC de la MACH 3. Les culasses possèdent un joint circulaire, et un puits de bougie plus important (35 mm au lieu de 30). Ceci pour créer un front de flamme plus vigoureux. Les cylindres ont bien sûr cinq transferts. A l'admission et à l'échappement ils sont plus gros que ceux de série, mais par contre les latéraux sont identiques à l'origine. Les canaux de transferts sont bruts de fonderie (pour les turbulences). Les bielles, d'une qualité de matériau différente de celle d'origine, ont leurs têtes fendues pour favoriser le graissage de la cage à aiguille (les aiguilles sont groupées deux par deux). Les six roulements d'embiellage sont à rouleaux, alors que sur la MACH 3 ils sont à billes. Toutefois, il est fort possible de monter un embiellage de série sur une H1R, Christian a déjà couru

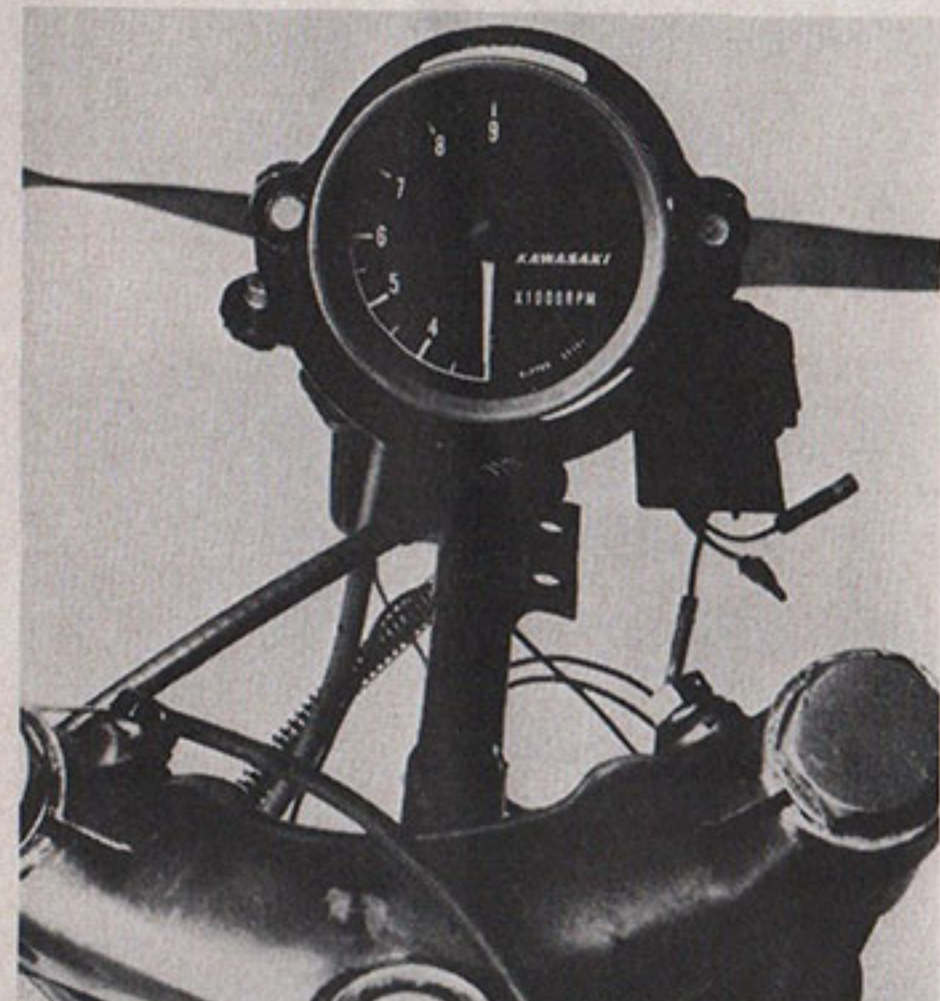


ainsi. Les pistons sont allégés (170 g au lieu de 190) et les segments sont de moitié moins épais. Le graissage est très différent de celui de la MACH 3. La pompe à huile est bloquée ouverte, et graisse sous pression l'embiellage. Les trous de graissage aboutissant dans les cylindres ont été bouchés, autrement dit, le graissage du haut moteur ne se fait plus par le procédé injectolube (injection d'huile proportionnellement à l'ouverture de gaz) mais tout bonnement par l'adjonction d'une quantité d'huile (5%) dans l'essence du réservoir. (Huile Motul 2100 Century L).

L'embrayage, tout à fait différent de celui d'origine, travaille à l'air libre. C'est un multidisques (21 disques au lieu de 14 sur la MACH 3). Les rapports de boîte sont bien entendu différents, avec une première longue et les quatre autres très rapprochées. Allumage batterie-bobine, comme sur la MACH 3. Les trois bobines se fixent sur le compte-tours, contre le support de carénage.

Le cadre est un trapu double berceau renforcé de tous les côtés et épousant étroitement les formes du moteur. Par rapport à la fourche de la MACH 3, celle de l'H1R possède des têtes et des bas

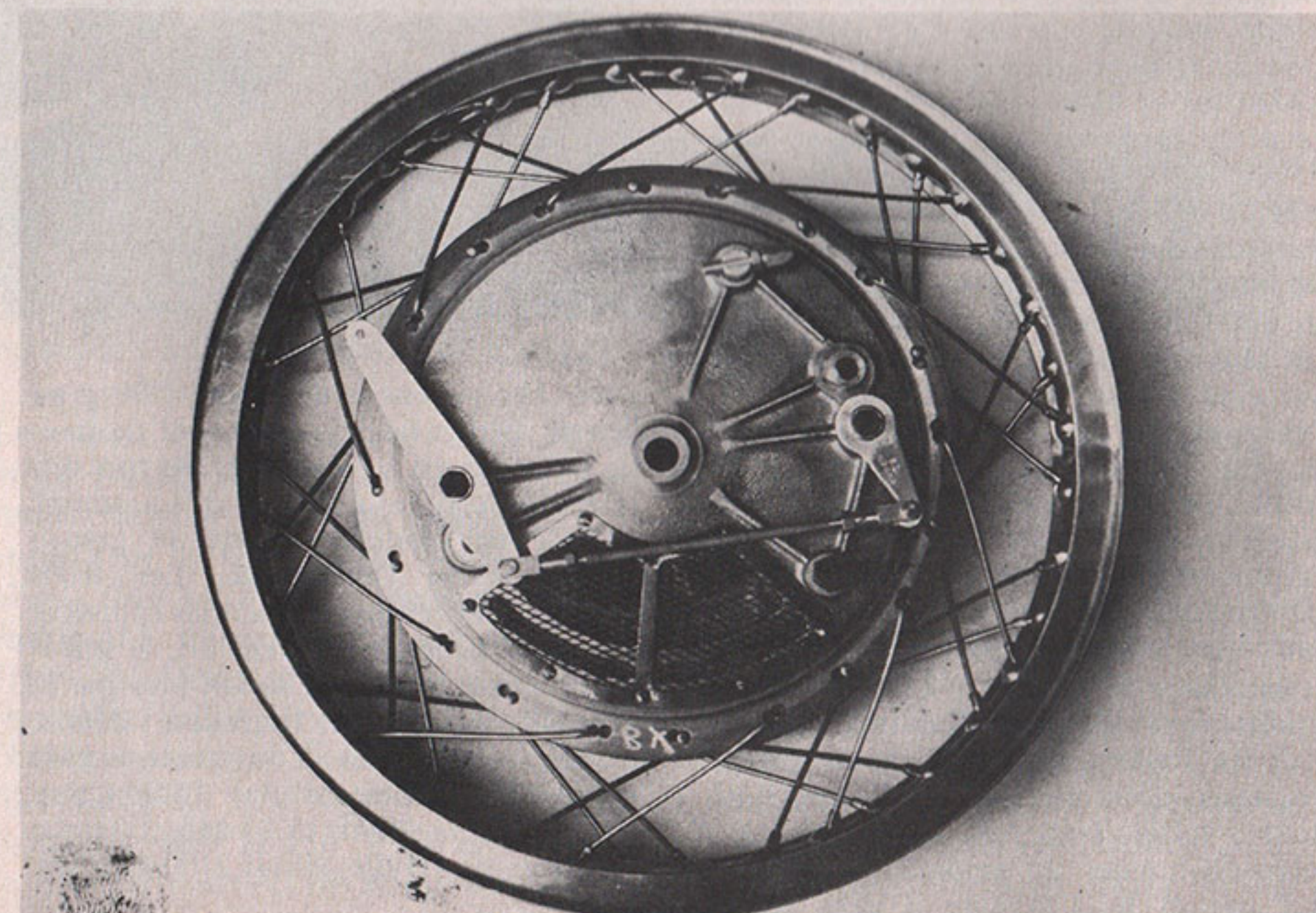
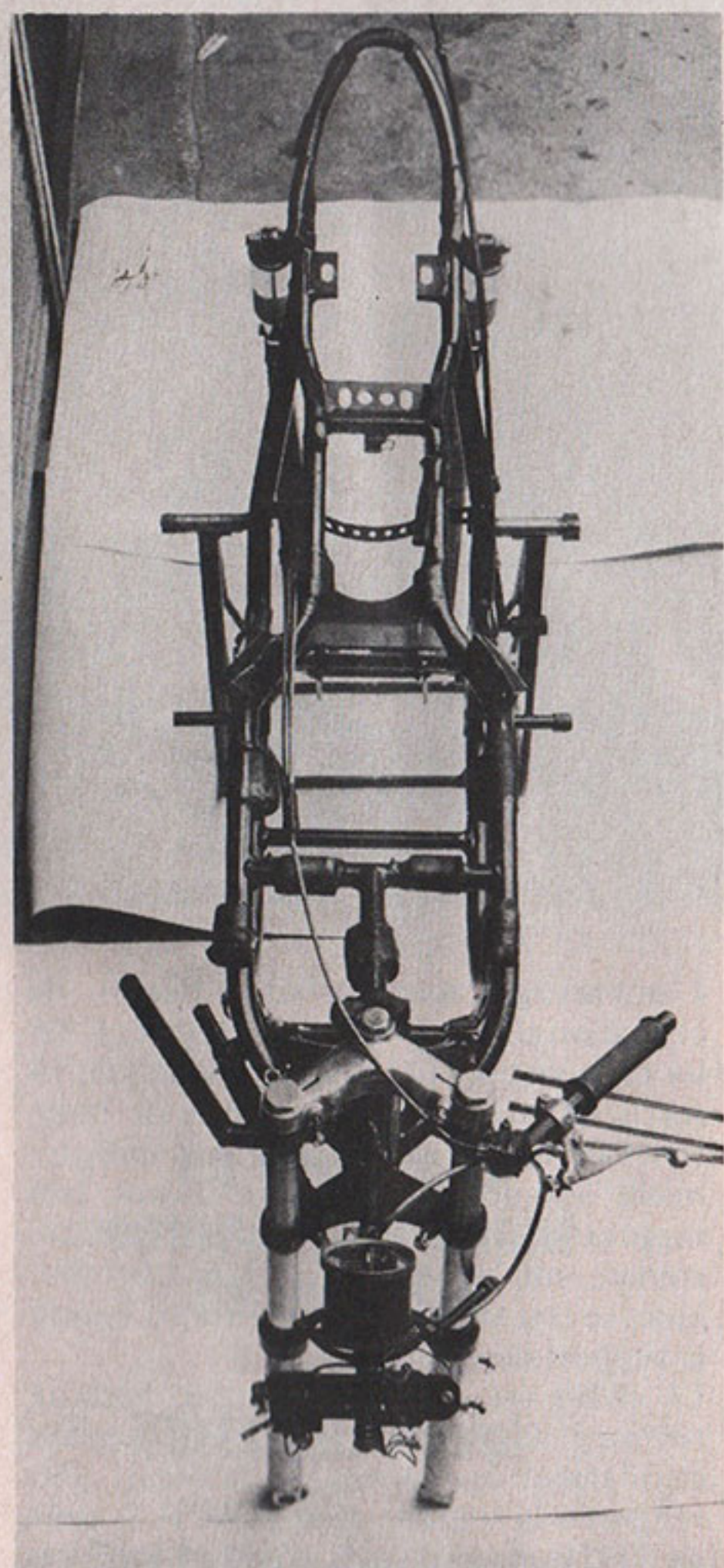
500 KAWASAKI H1R



différents. Côté accessoires, à noter le carénage étudié en soufflerie et qui présente la particularité de pouvoir se régler en hauteur suivant la taille du pilote.

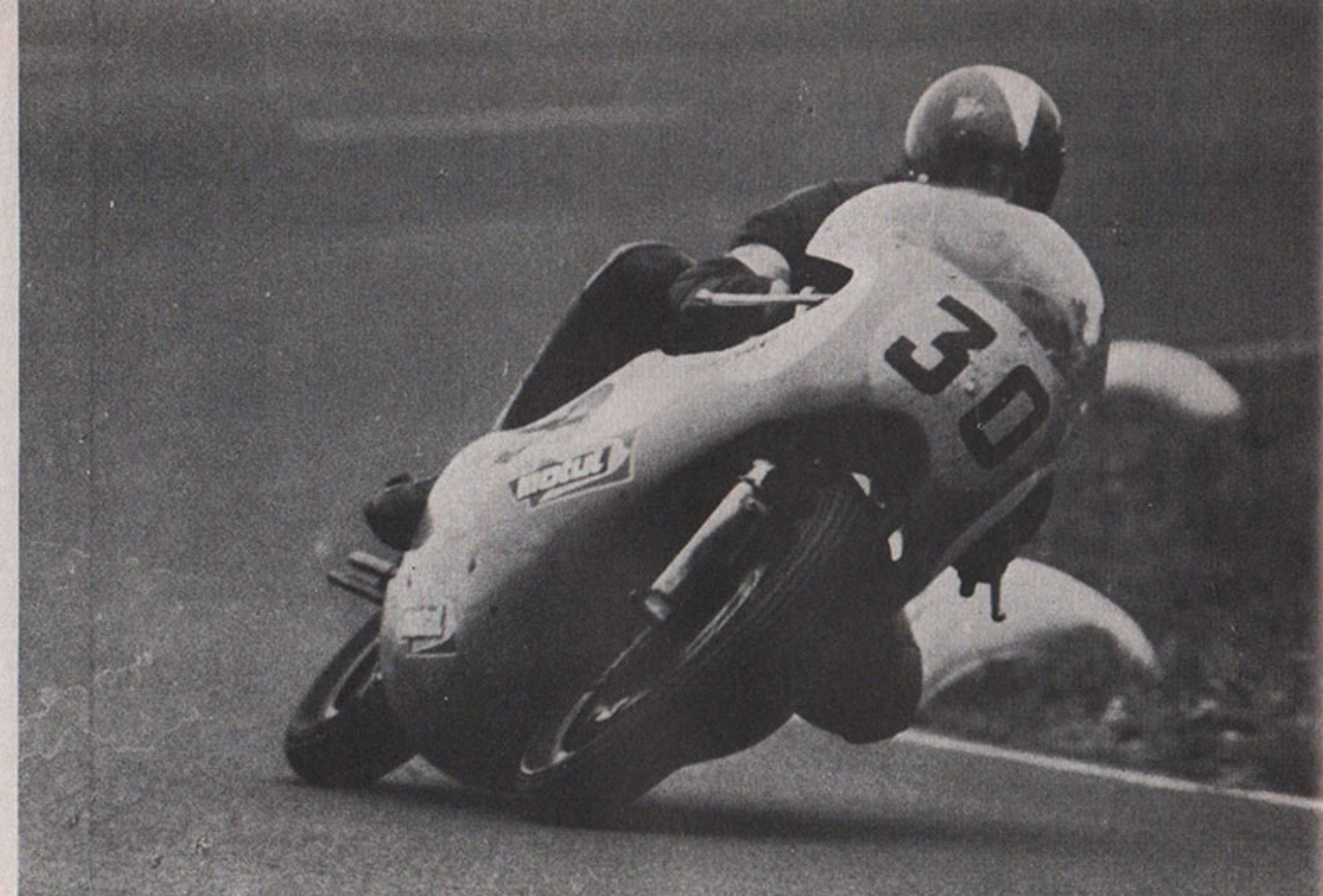
MODIFICATIONS APPORTÉES SUR L'H1R EN COURS DE SAISON

Un trois cylindres développant 75 cv, c'est gourmand d'essence ! Et si, pour les petites courses françaises, la capacité du réservoir suffisait, par contre, en Grand Prix, il manquait quelques litres pour finir la course. Au Trophée de vitesse à Monthléry, Christian a essayé un gros réservoir de 35 litres (rappelons que celui d'origine n'en fait que 22). Avec ce réservoir très encombrant, Christian connut quelques problèmes de pilotage. Il emploiera tout de même au Grand Prix de France, puis le mettra au rebut. A Assen, tous les possesseurs de Kawasaki se plaignaient de la tenue de route, ça



tortillait dans une enfilade de grandes courbes un peu défoncées. Tous montèrent des amortisseurs arrière Girling ou Koni, avec des résultats satisfaisants. Toujours pour pallier au problème de consommation, Christian, comme Mollo et Louwes (d'autres pilotes d'H1R) équipa sa H1R d'un dossier de selle formant réservoir d'une contenance de 8,5 litres, le réservoir principal restant celui d'origine. Ainsi la Kawasaki tient la distance et est beaucoup plus facile à piloter qu'avec un gros réservoir principal.

Toujours en Grand Prix, Christian a noté une faiblesse du frein avant (il est très exigeant) et l'a remplacé par un 250 Fontana qui, d'ailleurs, ne l'a pas entièrement satisfait... Enfin, pour éviter tous risques de défauts de réglages des vis platinées, Christian a monté sur sa Kawasaki un allumage électronique Krüber. Par ailleurs, il permet de supprimer la batterie (prix de cet allumage miracle : environ 500 DM, quelques 750 francs. Ce sont là les seules modifications à faire plus ou moins nécessairement pour un pilote de la classe de Ravel, qui dispute les pre-



mières places de Grand Prix aux meilleurs pilotes du monde.

L'ESSAI PAR CHRISTIAN RAVEL

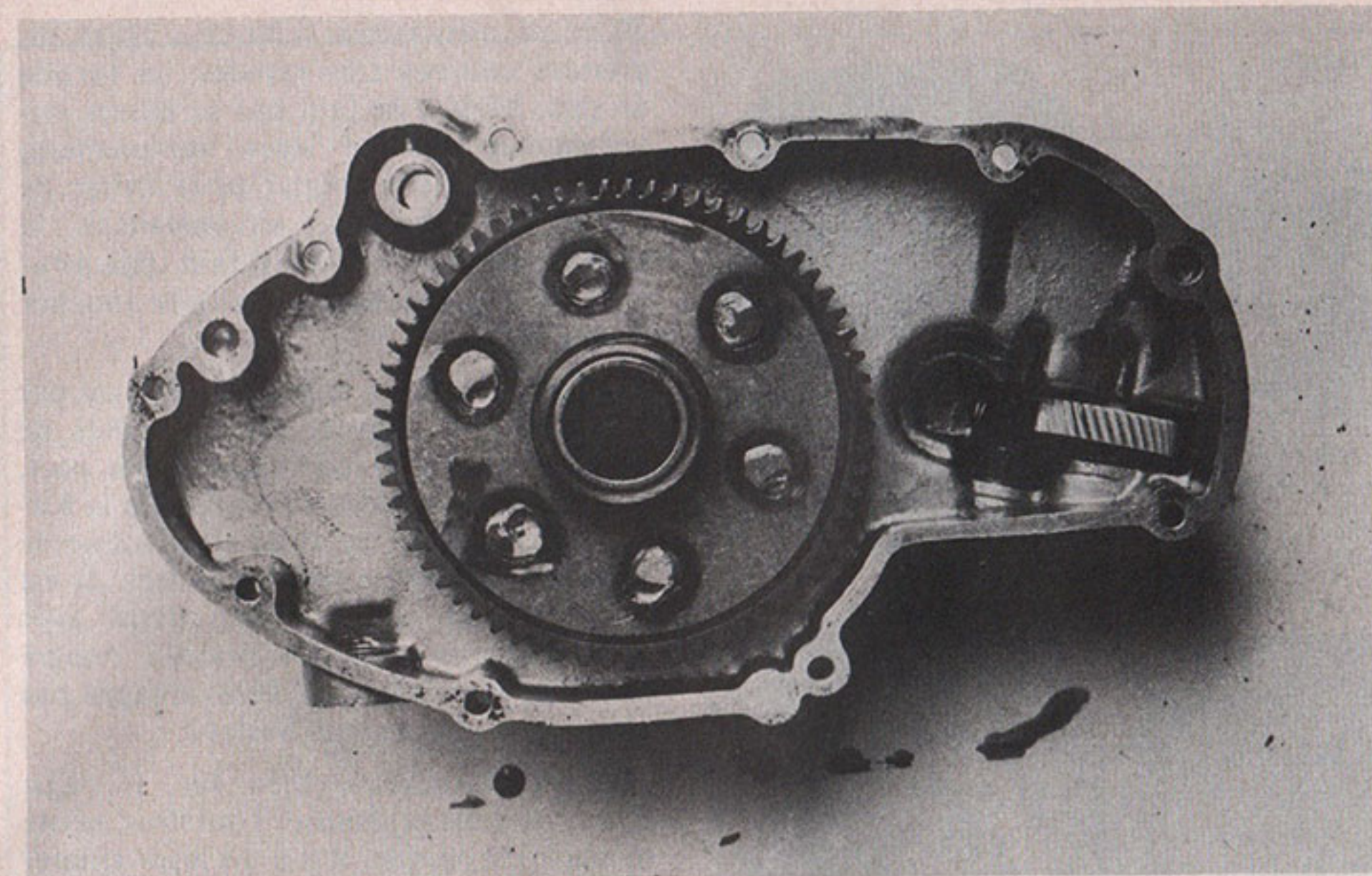
Démarrage du moteur : En début de saison, je réglais un peu trop riche par sécurité, et j'avais quelques difficultés à démarrer impeccablement. Puis, l'habitude et une meilleure connaissance de ma machine aidant, je suis arrivé à démarrer très vite. Par exemple, aux Grands Prix de Finlande et de l'Ulster, je suis parti plus vite qu'Agostini ! C'est une consolation, non ?... L'art et la manière de bien démarrer une H1R est très simple : starter, première enclenchée, ouvrir l'essence 30 secondes avant le départ, mettre un peu les gaz, pousser deux mètres, à peine... et elle est partie. Après 50 mètres, couper le starter.

Accélération : C'est copieux, je n'ai jamais eu une moto qui accélérerait aussi fort. Sur un 100 mètres départ arrêté, ce n'est pas un foudre de guerre, une bonne grosse moto de tourisme me passerait devant. Il faut dire que la première

est super-longue (environ 50 %). Mais ensuite, pour les autres rapports, je laisse sur place toutes les autres motos de course... sauf la MV. Dans les petits coins, il faut être sentimental avec la poignée de gaz, sinon, c'est le tête à queue garanti. Sans en arriver là, je me suis quelquefois laissé impressionner par des déroades de la roue arrière de 50 cms et plus. Dans ces cas là, surtout ne pas couper, juste un peu relâcher tout en contrebraquant légèrement, puis remettre la « pêche ».

Vibrations : Cette moto est absolument exempte de vibrations. Je n'ai jamais perdu le moins petit boulon. Cette qualité est très appréciable, et dans un sens facilite le pilotage. On a l'impression de chevaucher une turbine, peut être aussi à cause du bruit des échappements.

Souplesse : Les 500 de course à moteur quatre temps sont certainement plus souples. Sur la Kawa les chevaux arrivent vraiment à partir de 7500 à 8000 t/m, et le meilleur couple moteur est à 8800 t/m. En somme, la plage d'utilisation de la puissance ne s'étend que sur 1000 à



1200 t/m. Avec la première longue, on ressent surtout ce manque de souplesse dans les petits coins. Les épingles, c'est le point faible de la Kawasaki.

Boîte de vitesse : une merveille !!! Le sélecteur se manie en douceur malgré une prise directe, les vitesses passent toujours très bien, jamais de faux points morts. La course du sélecteur est juste comme il faut. Par contre, l'étagement peut être perfectible. Il manque un sixième rapport, car j'ai noté un petit trou entre la première et la seconde.

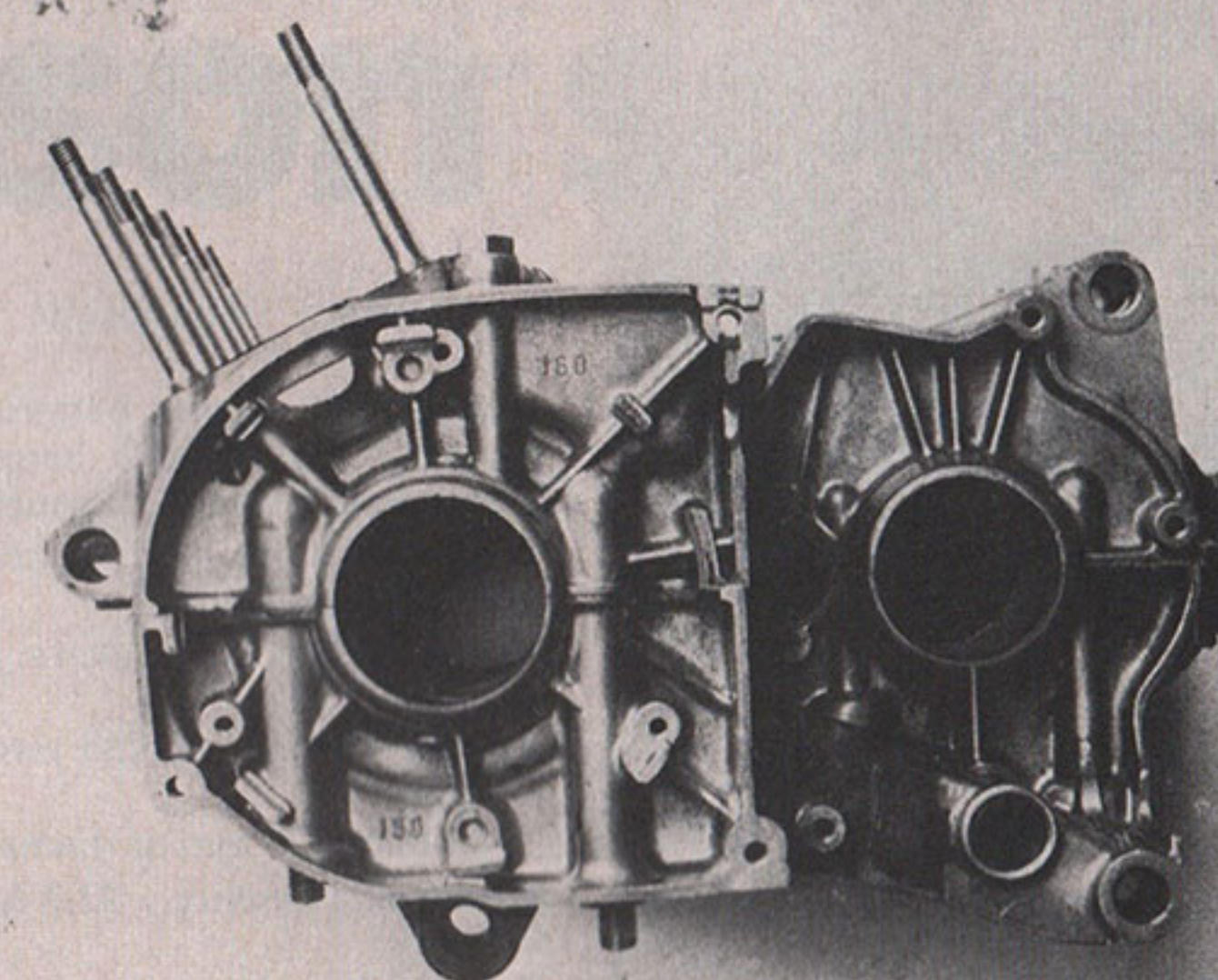
Embrayage : Extraordinaire. Doux à manier, très progressif... et absolument indéglable et incassable. Pour les 1000 du Mans, je n'ai pas touché une seule fois à la molette de réglage.

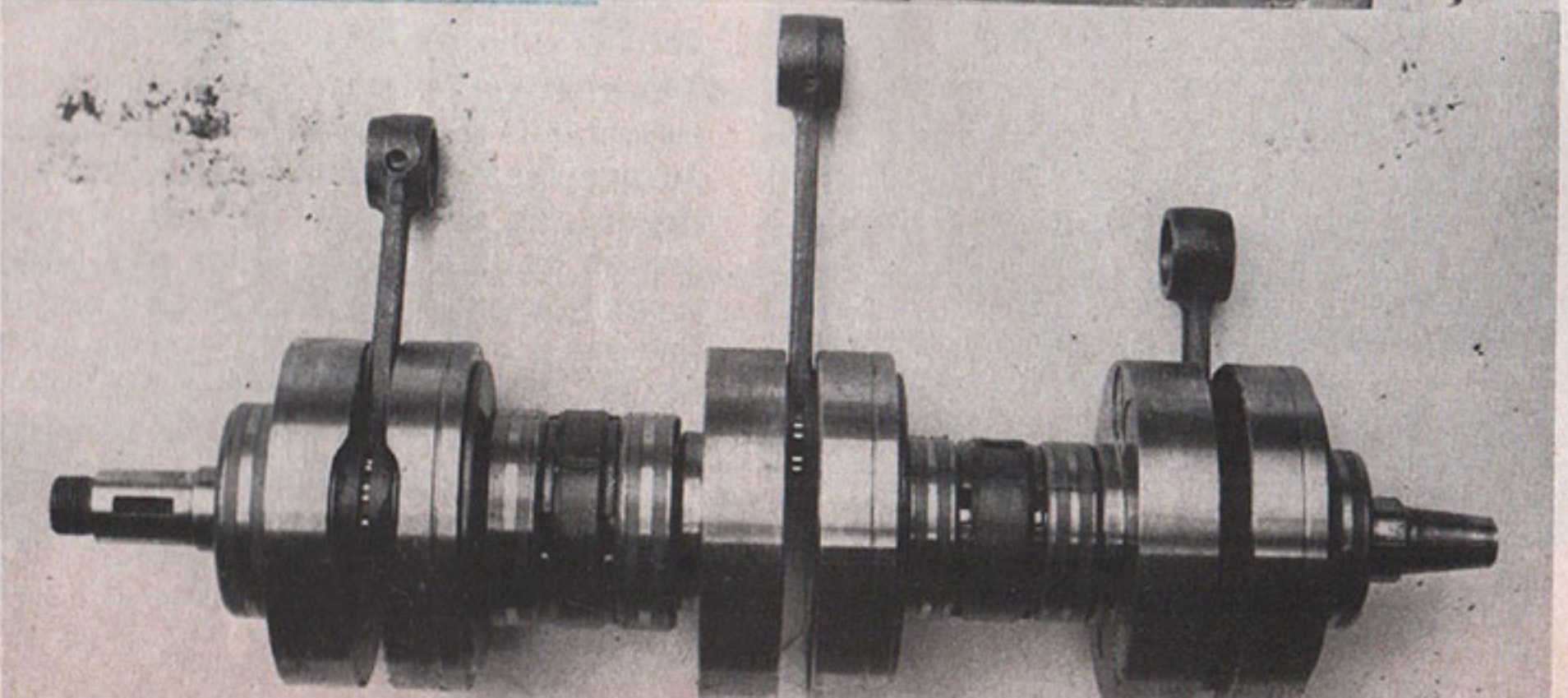
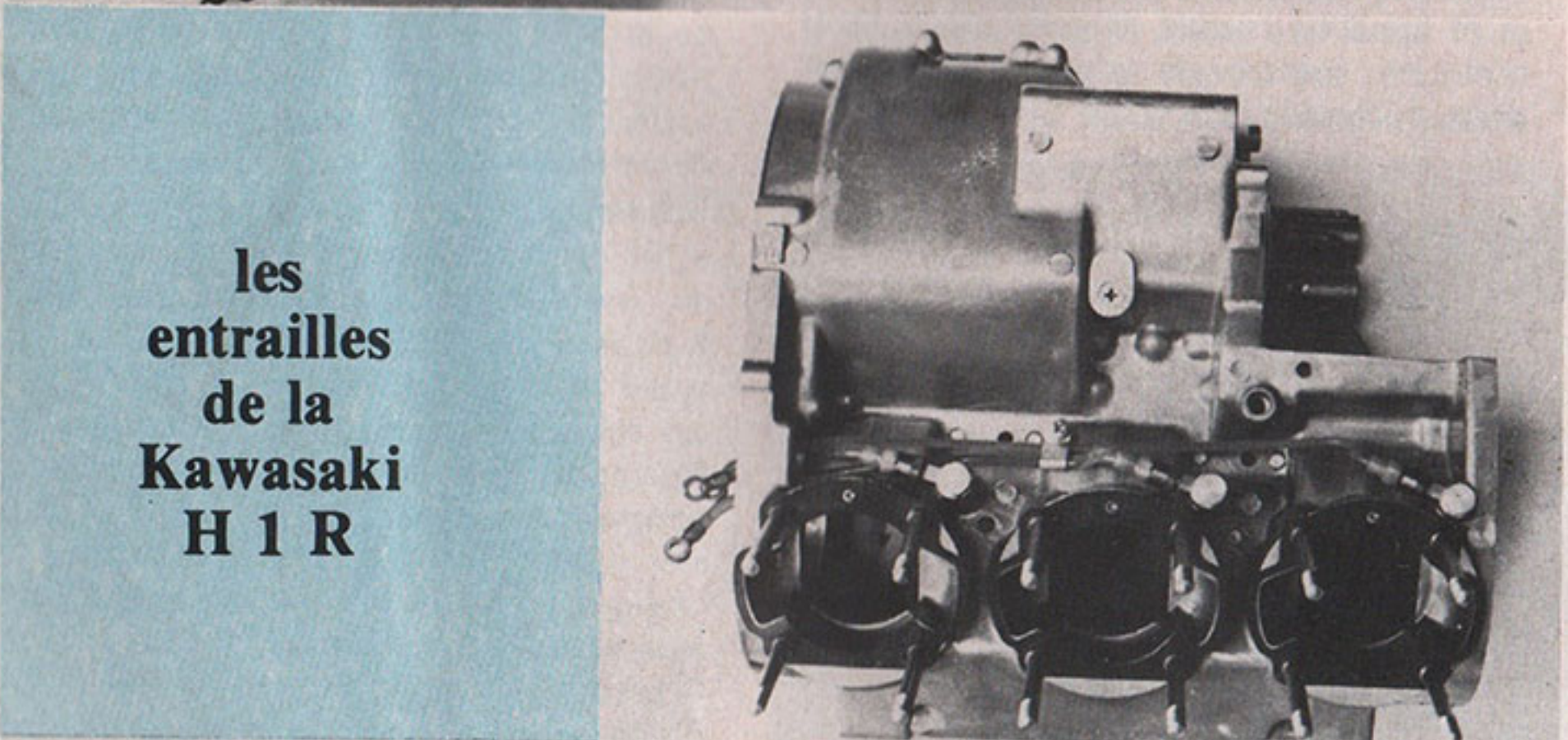
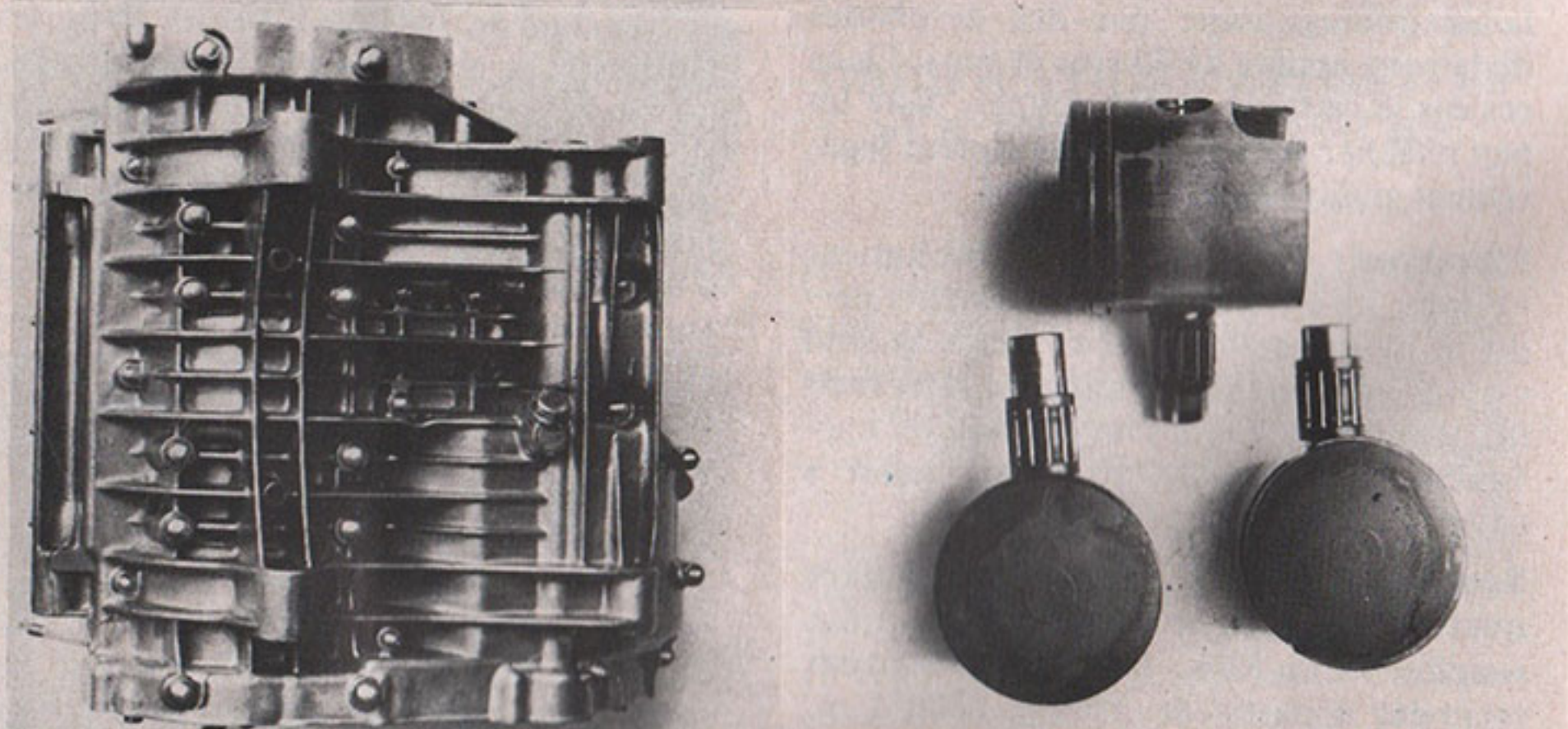
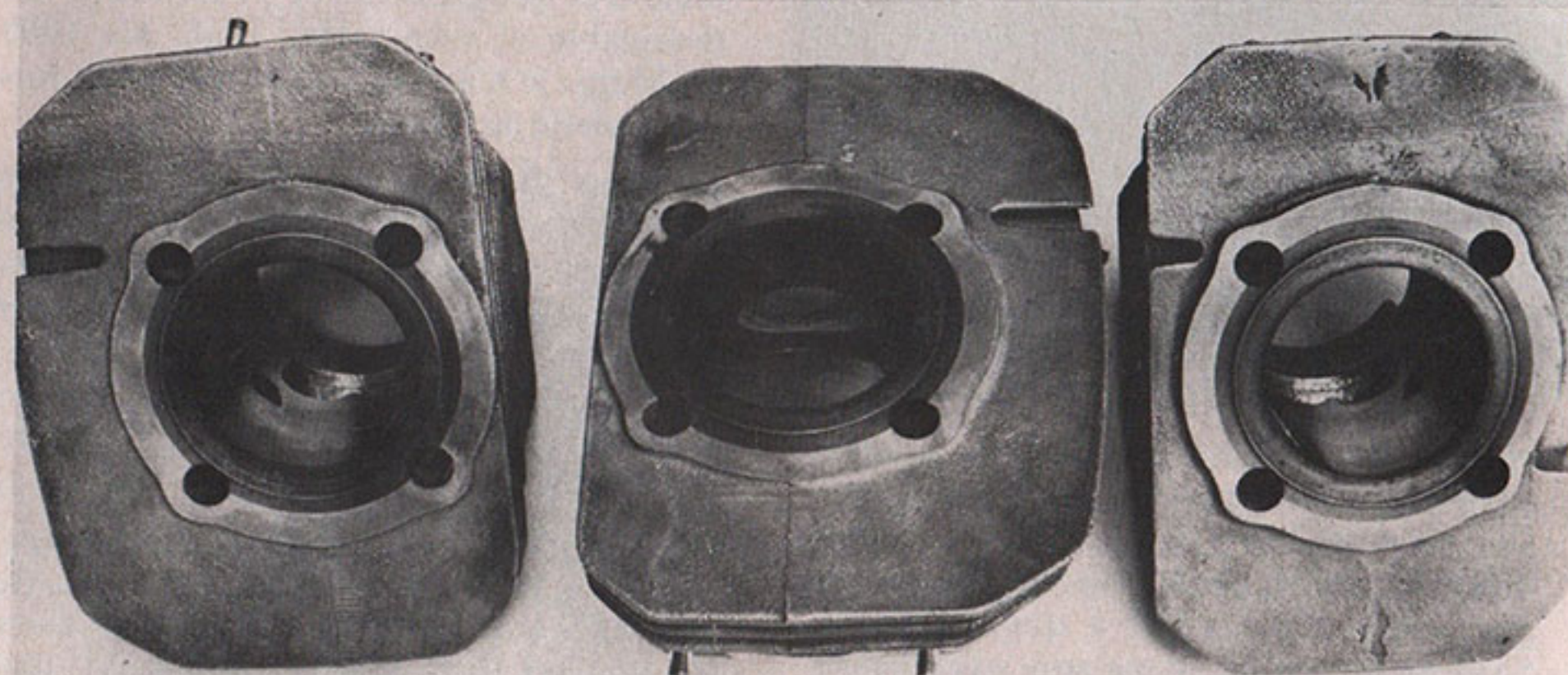
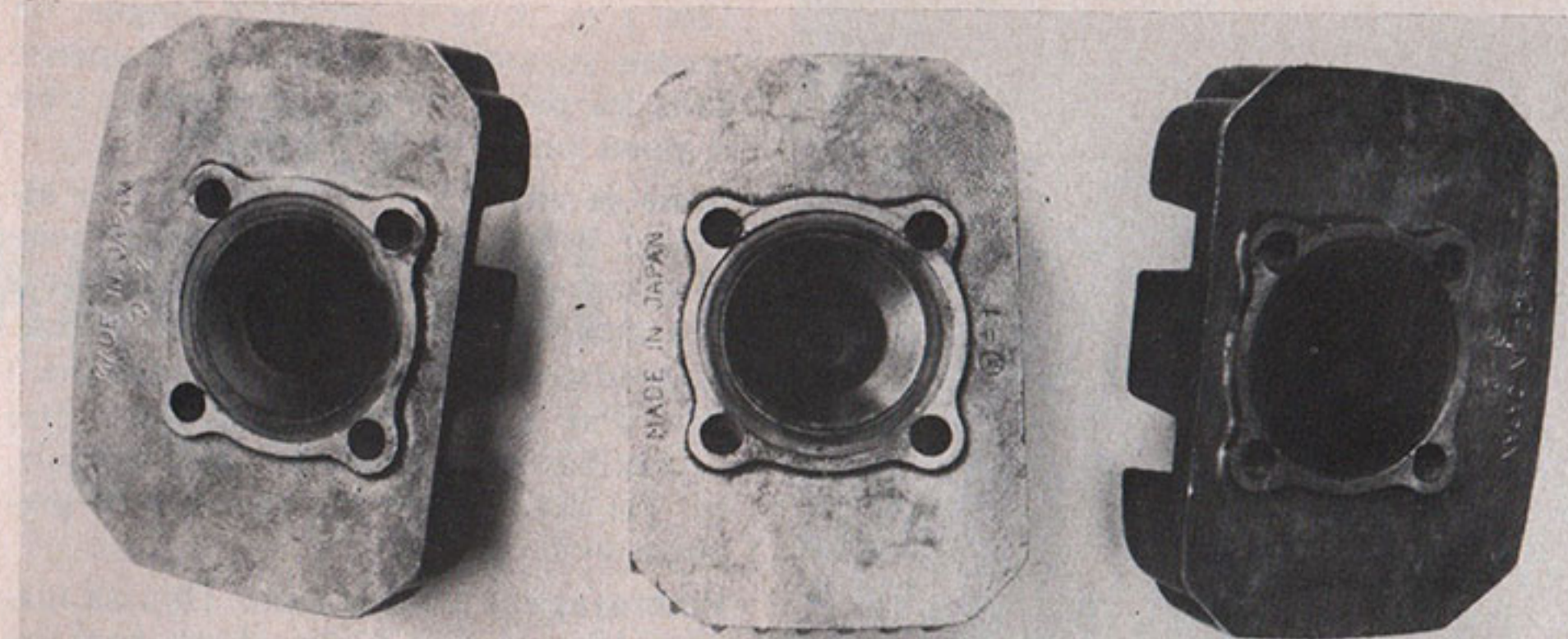
Position : Impeccable, on se sent tout de suite chez soi. Je n'ai pas eu à régler la moindre chose. Tout tombe parfaitement sous le pied et sous la main. Une bonne position sur une moto de course, c'est super-important. J'apprécie aussi la qualité des leviers, la bonne lecture du compte-tours.

Le freinage : Sur ce point précis, mon opinion a quelque peu changé en cours de saison. Sur les circuits nationaux, dans les courses françaises, j'étais ravi par le freinage de l'H1R. Ensuite, dans les Grands Prix, quand il fallait bagarrer avec les meilleurs, je l'ai trouvé un peu juste. Il fallait vraiment tirer très fort sur le levier pour que ça freine, et puis la résistance au fading était moyenne. Au bout d'un Grand Prix, la molette de réglage était à fond de course : trois gros freinage et il fallait retendre. Le Fontana ne m'a pas satisfait davantage. Le frein arrière, quant à lui, est encore plus critiquable car il bloque, ce qui n'est pas dans l'absolu idéal et plus particulièrement en course ! Mon grand souhait serait d'avoir un freinage par disque, il paraîtrait qu'ils étudient ça chez Kawasaki. La stabilité au freinage de l'H1R est perfectible, l'arrière de la moto se ballade. Mauvaise répartition du poids ?... Bloquage du frein arrière ?... Ce sont sans doute les causes de cette instabilité.

Suspensions : La fourche avant est, il me semble, trop proche de la série. Les tubes de fourche sont d'ailleurs ceux d'une Kawasaki MACH 3. Avec l'H1R qui roule 50 km/h plus vite que la MACH 3, ces tubes ont tendance à vibrer lors des freinages avec le plein d'essence. Par contre, l'amortissement est valable. Quant aux amortisseurs arrière, il m'a fallu les changer pour des Girling ; ceux d'origine étaient du genre pompe à vélo... Dans l'ensemble, l'amortissement sur une H1R d'origine est correct, après modification, correct... mais encore perfectible.

Tenue de route : Dans ce domaine là, les coureurs de Grand Prix étaient curieux de savoir ce que donnerait l'H1R. Les parties cycle japonaises (surtout sur les grosses cylindrées) n'ont pas très bonne réputation dans ce milieu où l'on ne jure que par le cadre Seeley. Comparée à une Seeley, effectivement, l'H1R a une moins bonne tenue de route. Mais à sa décharge, n'oublions pas que la Kawasaki développe





les entrailles de la Kawasaki H1R

20 cv de mieux que la Seeley. Dans les grandes courbes très rapides, ça tortille un peu. Mais il ne faut pas se laisser impressionner par ce léger louvoiement, et surtout ne pas couper pour éviter de l'accentuer. En toute circonstances, la garde au sol est parfaite, il faut déjà attaquer comme une bête pour faire toucher le carénage.

Maniabilité : Il y a mieux. La Seeley par exemple, ceci à cause des difficultés de pilotage dues à la puissance d'une part, à la souplesse relative du moteur de la Kawasaki de l'autre, et aussi au manque de frein moteur sur le trois cylindres. Il est même certain que sur un circuit avec plein de petits coins la Kawasaki, malgré ses 20 cv de mieux, est désavantagée par rapport à une bonne Seeley.

Finition : Excellente bien sûr, il s'agit d'une machine japonaise. Toutefois, petite maladie chronique, il y a un léger suintement d'huile sur le cylindre gauche, sans aucune conséquence d'ailleurs. L'accessibilité mécanique est très très bonne, vive le moteur deux temps ! Il faut cinq minutes pour démonter le carénage, dix minutes pour sortir les disques d'embrayage et un quart d'heure pour déculasser.

Conclusion : Excellente machine. Aucun de ceux qui en ont piloté une ne dira le contraire. C'est même la meilleure que puisse souhaiter un pilote privé car sa fiabilité est incroyable. Exemple : mon ami Bétemps a fait cinq courses, plus les 1000 kms du Mans, sans ouvrir le moteur ! Cependant, la H1R est une moto vraiment très très vite, et qui exige naturellement une certaine « technique » pour être poussée dans ses derniers retranchements.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 3 cylindres, 2 temps, alésage course 60 x 58,8.

Cylindrée : 498 cc.

Puissance : 75 cv à 9000 t/mn, couple 6,2 kg m à 8500.

Compression : 7,5 à 1.

Carburateurs : 3 Racing Mikuni VM 35 SC.

Boîte de vitesses : étagement :
1 1.882
2 1.400
3 1.136
4 1.000
5 0.920

Embrayage : Multidisque travaillant à sec.

Allumage : d'origine batterie bobine.

Cycle : Cadre double berceau. Fourche avant télescopique, suspension arrière à bras oscillant avec amortisseurs réglables en 5 positions.

Roues : 300 x 18 à l'avant et 350 x 18 à l'arrière.

Freins : 4 cames de 250 mm de diamètre à l'avant.

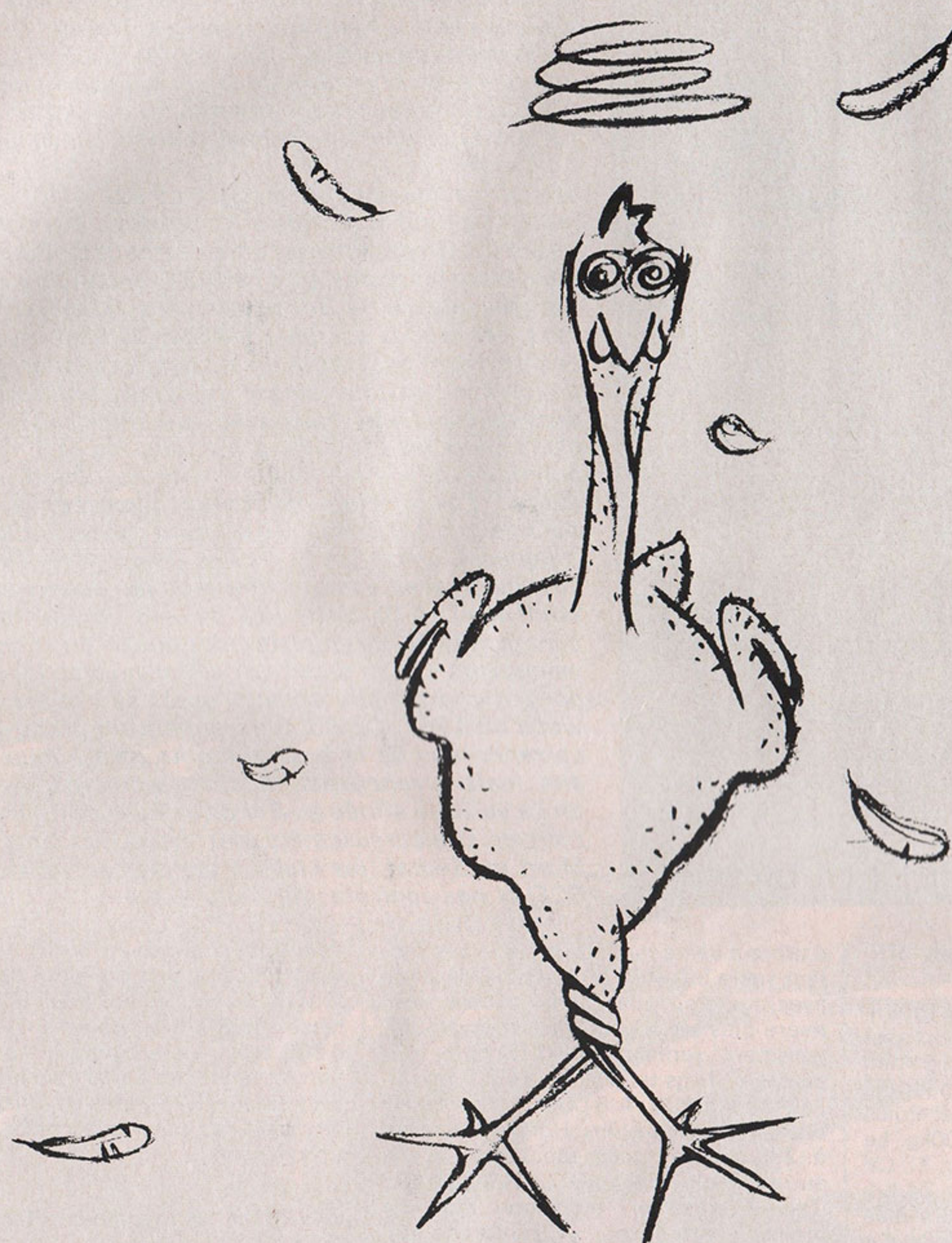
2 cames de 225 mm de diamètre à l'arrière.

Réservoir : essence : 22,7 litres - Huile : 0,5 litres.

Poids : 136 kg.

Prix : non annoncé.

Importateur : SIDEMM, 25 rue des Malmaisons 75-Paris 15e.



son seul regret

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

KAWASAKI MOTORCYCLE. IMPORTATION : SIDEMM 25 RUE DES MALMAISONS PARIS 13

LE BOL D'OR

par Christian Lacombe

Le Bol d'Or 1970 fut plus qu'un succès, un vrai triomphe, et à différents titres : course passionnante, public record, ambiance explosive. Le duel homérique Honda-Triumph a bien eu lieu, les outsiders Laverda, Norton, BMW... ont réellement inquiété les deux grands. En 500 cc, grosse surprise avec la victoire de la seule Suzuki engagée. En 250 cc, nombreux rebondissements qui ont fini par placer en tête, pour la seconde année consécutive, une Kawasaki.

30 000 spectateurs ont assisté au Bol d'Or ; on n'avait jamais vu tant de monde à Montlhéry... Peut-être avant guerre !... On dénombrait officiellement 6 500 machines dans les parcs motos, plus de 4 000 automobiles. A 80 %, les spectateurs du Bol étaient des motocyclistes, des purs, des jeunes qui, pour assister de bout en bout à la course, n'ont pas hésité un instant à coucher sur place. Il y en avait partout, autour du circuit, enfilés dans des sacs de couchage, mais avec vue sur la piste... Et il a plu !... Dans les tribunes, à 3 heures du matin, presque autant de monde que l'après-midi. Au départ, ce fut du délire... Les spectateurs étaient accrochés à tous les panneaux publicitaires, il y en avait même sur le toit des tribunes. L'ambiance !... Inouïe, émouvante. On sentait bien qu'on avait à faire à des gens qui aimaient ça, profondément. A l'arrivée, des milliers de spectateurs se sont précipités sur la piste pour porter en triomphe les vainqueurs. On se serait cru à Monza avec les « Tifosi » portant en triomphe Agostini après sa victoire sur Hailwood en 1967. Ce Bol fut vraiment un grand moment. Le renouveau de la moto remonte déjà à deux ou trois ans, mais le renouveau du sport motocycliste français, on l'a vu cette année au Bol d'Or. Pour cela, on peut remercier chaleureusement des types épatants comme Murit ou Seurat, les clubs organisateurs (AMCF-MCC-SCF) et nos confrères de Moto Revue.

TRIUMPH/BSA : trois Triumph officielles et une BSA :

Partie cycle sans grand changement, fourche modifiée, excellent amortissement. Frein avant 4 cames 250 mm Fontana. Éléments polyester pour la selle, le réservoir et le carénage. Poids total de la machine : environ 200kg. Le moteur a été travaillé pour sortir 71 CV à 8 000 t/m (régime de croisière 24 h.). Soupapes agrandies. Carburateurs plus grands (29) donc gros travail de la culasse. Arbre à came changé (plus pointu). Taux de compression augmenté. Boîte de vitesse Quaife à 5 rapports. Vitesse maxi : environ 220 km/h.

HONDA : 5 officielles — préparation usine :

N° 27 Smith-Williams - N° 29 Naudon-Guili - N° 33 Laprie-Rougerie - N° 28 Bourgeois-Debrock - N° 30 Fremin-Guignabodet.

Les numéros 27-30-33 sont des Honda type T.T., les 28 et 29 des Honda type Daytona. Pour le Bol d'Or la seule différence entre ces deux modèles est une partie cycle plus petite et plus légère pour les Daytona (le dessin du cadre restant le même que celui des machines de série). Toutes les Honda sont équipées d'un double disque à l'avant. Les moteurs des cinq Honda officielles développaient entre 75 et 80 CV. Pour ce, la culasse a été travaillée. Soupapes plus grandes. Carburateurs racing. Profil

d'arbre à came modifié, mais le bas moteur reste celui de la machine de série avec toutefois une boîte course (première plus longue) et un embrayage légèrement renforcé. Les Daytona pesaient 170 kgs tandis que les T.T. en faisaient bien 200. A 8 000 t/m en 5e, la vitesse de pointe des Honda ressortait à 235 km/h : plus rapide qu'aucune autre machine engagée. La Honda n° 36 (Darvill-Chevallier) était une machine privée, préparée par un motoriste anglais. Très peu de différences par rapport à la 750 d'origine. Équilibrage, polissage et réglage étaient, grosso modo, les seules modifications. Les pots d'échappement étaient ceux de la Honda de série, vidés et coupés au niveau du contre cône. La veille de la course, Darvill qui n'avait pas encore engagé sa machine s'inquiétait sur le bien-fondé d'avoir fait couper ses pots, il voulait même les remplacer par des silencieux de série.

GUZZI : trois Guzzi officielles

Facilement reconnaissables par leur couleur vert pâle, la couleur des machines de course de la marque. Partie cycle d'origine avec fourche avant modifiée. Freins avant 4 cames Grimeca, freins arrière double came (celui qui équipe la roue avant de la Guzzi de série). Pour le moteur, travail de l'accord admission-échappement. Deux machines étaient équipées de carburateurs de 38 mm. Boîte de vitesse à 5 rapports.

Puissance annoncée : 60 CV, sans préciser s'ils sont pris en sortie de boîte ou la roue arrière. Poids total 230 kg. Vitesse : 208 km/h. Régime de croisière 6 500 t/m. A ce régime la consommation moyenne des Guzzi était inférieure à 9 litres aux 100 kms. Les Guzzi étaient équipées des nouveaux pneus Michelin à profil rond.

LAVERDA : 3 machines officielles

Les machines engagées au Bol d'Or préfigurent la future série des Laverda 750 type SS. Cadre plus petit, machine plus basse de 4 cm, moteur déporté en arrière. Carburateur incliné, donc profil de culasse différent. Arbre à came modifié, soupapes agrandies. Puissance : 66 CV. Poids : 205 kg. Vitesse : environ 200 km/h.

DRESDA : 2 machines officielles engagées par Britannique Moto :

Les Dresda sont des motos à partie cycle Norton (ou autre) équipées de moteurs Triumph. Elles sont construites par l'Anglais Dave Degens. Une de ces machines était mue par un moteur Bonneville réallésé à 750 cc (Kit Degens), l'autre possédait un moteur Trident. Le Bonneville prenait place dans un cadre Norton Featherbed. Toutes deux étaient équipées à l'avant d'un frein 8 cames fabriqué par Degens. Ces machines développaient environ 70 CV. Vitesse : 220 km/h.



KAWASAKI : 2 machines engagées par l'importateur.

Turner-Offenstadt et la n° 50 : Bétemps-Chamard. La 51 n'était autre que la machine des vainqueurs aux 1 000 km du Mans, soit une H1R légèrement dégonflée par l'adjonction d'un joint de culasse un peu plus épais. Malgré cela, elle développait plus de 70 CV pour 140 kg. Vitesse : 235 km/h. La N° 50 possédait un cadre de série (renforcé) et un moteur de série équipé de pots de détente. Mises à part ces deux machines, les 500 Kawasaki engagées étaient très proches de la série avec seulement quelques petites modifications dans la partie cycle. A noter une très jolie trois pattes à cadre Rickman.

ROYAL ENFIELD : 2 machines officielles engagées par Créteil Moto

Si l'on avait instauré un « concours de beauté », ces deux machines auraient certainement remporté la palme. Partie cycle Rickman avec freins à disques bien sûr... Moteur 750 Royal Enfield développant 70 CV environ. Carbus racing, grandes soupapes, arbre à came pointu. Travail des mégaphones... Poids environ 170 kg. Vitesse : 215 km/h.

BMW : 1 machine officielle

Partie cycle d'origine, freins compris Carénage étudié en soufflerie. Moteur développant un soixantaine de chevaux BMW avec les silencieux d'échappement quelque peu vidés. Vitesse : environ 200 km/h. Poids : 200 kg. Au Bol, cette BMW testait de nouveaux pneus Metzeler à profil triangulaire. Deux autres BMW étaient en course : une 600 cc R69S et une R75/5. Toutes deux strictement d'origine.

SUZUKI : une 500 cc engagée par un privé

Elle remporte sa catégorie et finit en 12e position au général. Cette moto avait parcouru 20 000 km sur route avant d'être engagée au Bol. Partie cycle d'origine, freins 4 cames. Cotes des pots d'échappement données par Roca, construits par... un menuisier. Puissance : un peu plus de 50 CV. Vitesse : 190 km/h.

Les 250.

Dans l'ensemble, elles sont restées plus proches de la série que les 750. L'importateur Ossa engageait des machines du Critérium dont une, celle de Léon, équipée d'un pot de détente. Les Ducati couraient en mégaphones avec bien sûr les réglages adéquats, ainsi elles dépassaient les 160 km/h. Les Kawasaki étaient des machines de série équipées de plus gros carburateurs. Vitesse : environ 160. La seule CZ engagée était directement issue des machines de Grands Prix, un monocylindre à refroidissement par eau développant près de 40 CV. Les deux Honda 250 officielles étaient des CB 250 équipées du racing kit, elles valaient bien 170 km/h.

LES SPÉCIALES :

Une Triumph Rickman à culasse 8 soupapes pour Urdich-Pogolotti. Elle explorera son moteur dans la première heure. Une 950 Honda engagée par Japauto, il s'agit d'un moteur 750 de série suralésé au maximum et qui a nécessité la fabrication de nouveaux pistons. En début de course, une chute l'immobilisa un bon moment au stand, puis ce furent des problèmes de boîte, et enfin la section du vilebrequin au niveau de l'alter-nateur. Malgré tout cela, elle finit 20e au général. Autre 750 suralésée, la 820 cc de Gey-Jumeaux.

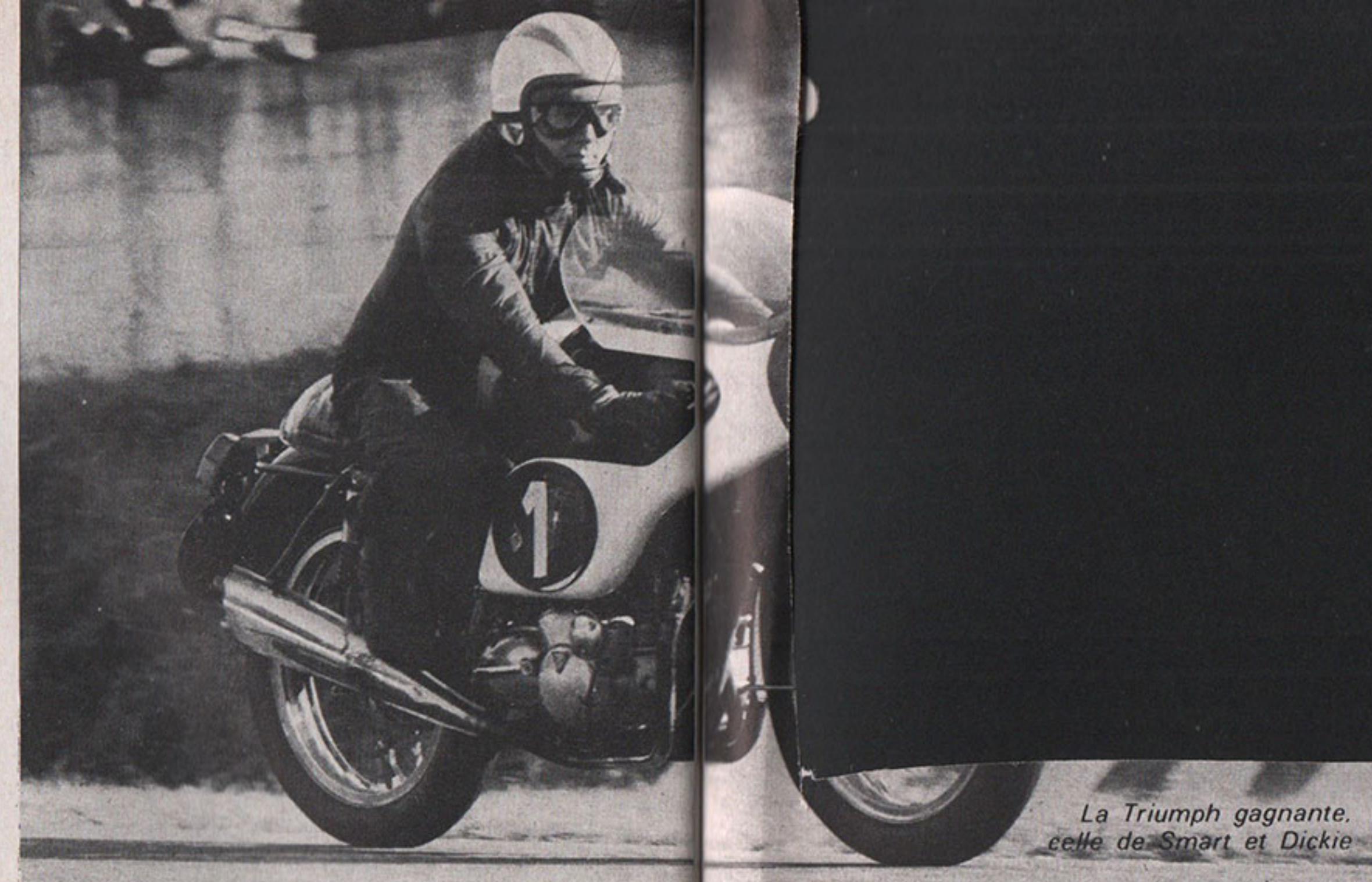
LA COURSE HEURE PAR HEURE

Samedi 16 h... 72 pilotes traversent la piste en courant pour enfourcher leur machine... Un bruit infernal... Un nuage de fumée... C'est parti pour 24 heures de course.

La première heure

Tout excités par une ambiance survoltée, les pilotes attaquent comme en Grand Prix. Déjà, quelques chutes : Guili (Honda) dans la chicane des tribunes, Morel (Kawasaki) au freinage devant son stand sur une flaque d'huile... Une bonne averse augmente encore la « glissance » de la piste... Offenstadt (Kawasaki) en a fait les frais. Bien que nous ne soyons que dans la première heure de course, les arrêts se multiplient. Bourgeois (Honda) rejoint son stand pour parfaire un réglage. On répare la Honda de Guili après sa chute. La Gus Kuhn de Tchernine-Fougeray fait régler son allumage. Tout au long des 24 heures, cette machine sera en bute au même problème : l'allumage. La Triumph de Tait-Jolly stoppe pour un long moment : on doit changer la pompe à huile. En tête à l'issue de cette première heure, on trouve Rougerie-Laprie (Honda) suivis de Smart-Dickie (Triumph), Costeux-Passet (Triumph), Smith-Williams (Honda), Mahoney-Smith (Gus Kuhn). Ces cinq-là sont dans le même tour. En 500 cc nous donnons les cinq premiers en indiquant entre parenthèses leur classement général. Le Goff-Pétrignani (17) placent la première Kawasaki, une machine de série, Quentin-Schimpff (23), Kawasaki suivent. Cet équipage court pour la première fois, sans autre ambition que celle de finir, nous verrons que dans ce genre de course des pilotes aussi peu expérimentés finissent par faire des places.

Thierry Quentin, le bien connu et sympathique assureur, a voulu prouver qu'il n'était pas nécessaire d'être champion pour finir dans les cinq premiers au Bol... et il a réussi. Troisièmes des 500 cc, Schirmer-Gluck (28) sur une 350 Yamaha R5, quatrièmes Delfosse-Hollebecq (29) Kawasaki, cinquièmes Didier Ravel (le frère de Christian)-Anne-Marie Lagache (30) Ducati 350. En 250 cc, Auréal-Olivier (25), placent leur Yamaha en tête. C'est une très rapide 250 dont le bas moteur est celui de la compétition client TD2, équipée de cylindres d'YDS6, la partie cycle provient d'une TD2. Deuxième, la CZ d'Hervé-Prigent (39), une



La Triumph gagnante, celle de Smart et Dickie

moto bougrement rapide. Troisième, la Ducati d'Hesnard-De Perretti (40). Quatrième la Kawasaki préparée par le garage de La Folie-Méricourt pour notre collaborateur O. de La Garoullaye et J.C. Mueth (42). Cinquième la Honda de Balde-Dubois (43).

Deuxième heure.

Blosser/Chateil (350 Honda) explosent leur moteur. Urdich/Pogolotti (Triumph Rickman 8 soupapes) connaissent les mêmes problèmes. L'équipage futur vainqueur des 500 cc, Decombeix/Chemarin (500 Suzuki) s'arrête 20 minutes pour régler la pédale de frein arrière. En tête de la course, Smith/Williams (Honda). Deuxièmes dans le même tour, Smart/Dickie (Triumph). Troisièmes à un tour, Appietto/Bonnemeester (Laverda). Quatrièmes à deux tours, Angiolini/Brettoni (Laverda). Cinquièmes à deux tours aussi, Mahoney-Smith (Gus Kuhn). En 500 cc, Le Goff/Pétrignani (15) sur Kawasaki mènent devant Ravel/Lagauche (23) sur 350 Ducati, Meizoz/Guénard (24) sur Kawasaki Rickman, Chamard/Bétemps (26) sur Kawasaki, et Brenier/Moscone (27) Kawasaki. En 250 cc, la Honda de Balde/Dubois (30) passe en tête, en une heure, elle a remonté treize places. Deuxièmes Hervé-Prigent (36) sur CZ, devant De Doncker/Lefebvre (38) Ducati, la seconde Honda officielle Besse/Maingret (39). Cinquièmes : Catilina/Bernard (40) sur Ducati.

Troisième heure.

La Honda de Bourgeois/Debrock revient du Faye à la poussette : embrayage grillé. On dénombre cinq chutes, heureusement sans gravité. La Gus Kuhn de Mahoney change ses tubes d'échappement. Les deux Royal Enfield ont remplacé leur embrayage. Classement : toujours en tête, la Honda de Williams/Smith suivie à un tour de la Triumph de Smart/Dickie. Troisième à deux tours, la Honda de Rougerie/Laprie, quatrième à deux tours, la Laverda d'Appietto/Bonne-

meester, cinquième à trois tours, la Laverda d'Angiolini/Brettoni. En 500 cc, Le Goff/Pétrignani (14), Kawasaki mènent toujours, devant quatre autres Kawa : Bétemps/Chamard (20), Brenier/Moscone (23), Huguet/Danzer (25), Delfosse/Hollebecq (32). En 250 cc, la CZ d'Hervé/Prigent (24) est suivie de la Honda de Balde/Dubois (26), de la Ducati de Catilina/Bernard (30), de la Suzuki des Hollandais Lablans/Kist (31) et de la Kawasaki des trialistes Frisquet/Grenier de Monner (37).

Quatrième heure.

Sur la Kawasaki de Meizoz/Guénard, on change un piston après serrage. La Yamaha d'Auréal/Olivier a grillé son embrayage. Chute à Couard de Pierre Barret (équipage Honda Barret/Bettiol). Pierre Barret, directeur général de la Société Express-Union (mais oui, la revue) disputait là sa première compétition moto, il fut victime comme beaucoup d'autres du revêtement super glissant de la brette de Couard. Dans sa chute, il s'est cassé, en plusieurs endroits, la clavicule. Mais il n'abandonnera pas pour autant la course moto, c'est un vrai mordue. Positions inchangées pour les deux premiers en général, toujours séparés par un tour. Troisièmes à deux tours, Angiolini/Brettoni (Laverda). Quatrièmes à trois tours, Costeux/Passet (Triumph). Cinquièmes à trois tours, Rougerie/Laprie (Honda). En 500 cc, Le Goff/Pétrignani (12) Kawasaki sont toujours premiers devant les Kawasakiistes Huguet/Danzer (20), Brenier/Moscone (21), Chamard/Bétemps (23), Quentin/Schimpff (30). En 250 cc, la Honda de Balde/Dubois (22) a repris la tête, précédant Catilina/Bernard (25), Ducati, Hervé/Prigent (26) CZ, Lablans/Kist (29) Suzuki, Frisquet/Grenier de Monner (37) Kawasaki.

Cinquième heure.

La Norton officielle de Peter Williams/Sanby abandonne : bielle au travers du

... et tout dans un piston... saki H 1 R d'Offenstadt/Turner. Abandon de la Gus Kuhn de Wittich/Butler (boîte cassée). Abandon aussi de la Honda de Bourgeois/Debrock (bielle cassée sur sursrégime). Séance de soudure au stand Ossa sur la machine de Léon. Positions inchangées pour les deux premiers, troisièmes Angiolini/Brettoni (Laverda), quatrièmes Darvill/Chevallier (Honda). Cet équipage s'est constitué en dernière minute lors des essais du Vendredi soir. L'anglais Darvill était venu seul à Monthéry. Il demanda à Georges Monneret s'il ne connaissait pas un éventuel coéquipier et Georges lui recommanda chaudement son ex-élève des Jeunes Tigres Olivier Chevallier. Or, au Bol d'Or, Monneret dirigeait l'équipe officielle Triumph. Imaginez un peu que l'équipage Honda Darvill/Chevallier ait battu les Triumph... Rougerie/Laprie (honda) étaient cinquièmes. En 500 cc, premiers Huguet/Danzer, seconds Le Goff/Pétrignani, troisièmes Chamard/Bétemps, quatrièmes Brenier/Moscone, cinquièmes Offenstadt/Turner, tous sur Kawasaki. Leurs positions au général : (14), (16), (17), (18), (24). En 250 cc, Balde/Dubois (19) sont en tête, Catilina/Bernard (25) seconds, Besse/Maingret (29) troisièmes sur Honda, Lablans/Kist (30) quatrièmes sur Suzuki, Hervé/Prigent cinquièmes sur CZ.

Septième heure.

La Honda de Rougerie/Laprie explose son stator d'alternateur et perd une dizaine de places. Le Goff/Pétrignani ont des problèmes avec leur éclairage. Même chose pour la CZ. La Triumph de Smart tourne toujours comme une horloge et devance d'un tour la Honda de Smith. Troisième à trois tours, la Laverda, la Triumph de Costeux et cinquième un tour plus loin, la Honda de Chevallier. En 500 cc, Huguet (14) est toujours au commandement, il précède Bétemps (17), Brenier (19), Le Goff (21) et Quentin (36). En 250 Dubois (18) devance Catilina (24), Besse (29), Lablans (32) et Hervé (33).

Huitième heure.

La Kawasaki de Bétemps/Chamard a

descendu son embiellage par un manque d'alimentation d'huile. Pour la nième fois, on démonte l'embrayage de la Royal. La 250 Suzuki des hollandais a explosé son moteur. La Triumph de tête a maintenant deux tours d'avance sur la Honda et quatre sur la Laverda troisième. Quatrièmes Appietto/Bonne-meester (Laverda), cinquièmes Darvill/Chevallier (Honda). En 500 cc, premier Huguet/Danzer (14) Kawasaki, devant Le Goff/Pétrignani (17) Kawasaki, Brenier/Moscone (19) Kawasaki, Decombeix/Chemarin (30) Suzuki, et Schirmer/Gluck (33) 350 Yamaha. En 250 cc, rien de changé pour les trois premiers, respectivement (18) (24) et (26) au général. Les quatrièmes, Hervé/Prigent (31) sont dans le même tour que les cinquièmes Frisquet/Grenier de Monner (32) qui pilotent une Kawasaki préparée par Donguy.

Neuvième heure.

Huguet/Danzer ont des problèmes avec la cellule redresseuse. Aucun changement en tête de la course pour les trois premiers. La Honda de Darvill/Chevallier est passée en quatrième position et devance maintenant la Laverda d'Appietto. En 500 cc, Le Goff (16) reprend un commandement qu'il avait perdu dans la sixième heure. Deuxièmes Brenier/Moscone (18), troisièmes Huguet/Danzer (20), quatrièmes Schirmer/Gluck (29), cinquièmes Decombeix/Chemarin (30) : donc trois Kawasaki, suivies d'une 350 Yamaha et d'une 500 Suzuki. En 250 cc, positions inchangées pour les cinq premiers qui sont respectivement au classement général : (17) (23) (28) (31) et (34).

Dixième heure.

La Guzzi de Chevallier/Mallet s'arrête pour changer le système de sélection (fourchette cassée). Abandon officiel de la Honda de Guili/Naudon (Guili a sérieusement endommagé sa machine lors d'une chute à Couard). Pas de changement de positions pour les cinq premiers, mais les écarts se creusent. Le premier (Triumph) a quatre tours d'avance sur le deuxième (Honda) qui devance d'un tour le troisième (Laverda). Le quatrième (Laverda) a un tour de retard sur le troisième tandis que le cinquième (Honda) en a deux sur le quatrième. En 500 cc, Huguet/Danzer qui remontent très fort ont pris le commandement. Deuxièmes Le Goff/Pétrignani (16). Troisièmes Brenier/Moscone (18). Les quatrièmes, Decombeix/Chemarin (500 Suzuki), ne ménagent pas leurs efforts... et la mécanique. Ils se détachent sensiblement des cinquièmes Schirmer/Gluck (24). En 250 cc, toujours la Honda de Balde/Dubois (16) en tête, elle a neuf tours d'avance sur la Ducati de Catilina/Bernard (25). Troisième à un tour de la Ducati, la Honda de Besse/Maingret (26). Quatrième la CZ (28) et cinquième la Kawasaki (31).

Douzième heure.

La 350 Yamaha R5 des Allemands Schirmer/Gluck a explosé son moteur.

Un goujon de cylindre s'est cassé sur la Laverda d'Appietto. En tête, toujours Smart/Dickie devant Williams/Smith, Agiolini/Brettoni, la BMW de Hoppe/Butenuth qui, doucement mais sûrement grignote des places depuis de début de la course, et Darvill/Chevallier. En 500 cc, positions inchangées pour les quatre premiers, qui sont dans l'ordre au classement général : (15) (16) (19) (21). Les cinquièmes sont Quentin/Schimpff (32) Kawasaki. En 250 cc, premier Dubois (18), deuxième la seconde Honda, Besse (24), troisième la CZ (25), quatrième la Ducati de Catilina (28) et cinquième la Kawasaki de Frisquet (29).

Treizième heure.

La BMW officielle abandonne, fuite d'huile. Après le goujon de cylindre, la Laverda d'Appietto casse un joint de culasse (mauvais remontage). Toujours les mêmes aux trois premières places, mais c'est la Honda de Darvill qui occupe à présent la quatrième place, suivie de la Triumph de Costeux/Passet qui avait rétrogradé à cause du bris d'un câble de gaz. En 500 cc, Huguet/Danzer (16) Kawasaki mènent devant Le Goff/Pétrignani (17) Kawasaki, Brenier/Moscone (20) Kawasaki qui se font remonter par Decombeix/Chemarin (21) 500 Suzuki, et toujours Quentin (Kawasaki). En 250 cc, classement inchangé pour les trois premiers. Au général, la Honda de Balde/Dubois (15) est maintenant devant la première 500. Ensuite viennent la seconde Honda (25) la CZ (26), la Kawasaki (28) et, en perte de vitesse, la Ducati (30).

Quinzième heure.

La Triumph de Costeux casse un pignon de boîte. Changement de chaîne pour la machine de tête, son avance est assez confortable pour l'empêcher d'être rattrapée. Changement de pneu arrière pour la Laverda d'Angiolini, ce qui permet à Darvill de passer troisième. Donc nous trouvons toujours Smart (Triumph), en tête, devant Williams (Honda), Darvill (Honda), Angiolini (Laverda) et Rougerie (Honda). En 500 cc, aucun changement par rapport à l'heure précédente. Places au général et dans l'ordre : (18) - (19) - (23) - (29) - (30). En 250 cc, aucun changement non plus pour les quatre premiers, mais pour la cinquième place, la Ducati de Catilina est passée par celle de De Doncker. Places au général et dans l'ordre : (16) - (21) - (22) - (27) - (31).

Seizième heure.

Huit heures du matin. Chacun se ressent de la nuit blanche ou presque. Sur la piste, on attaque mollement, dans les stands, on essaie de dormir quelques minutes recroquevillé dans un coin ou affalé sur une chaise... Rien à signaler. Les cinq premiers sont toujours les mêmes. En 500 cc, même chose pour les trois premiers, mais Huguet/Danzer (cinquièmes) remontent sur les quatrièmes Quentin/Schimpff. Classement au général : (17) - (20) - (21) - (29) - (31). En 250 cc, aucun changement. Classement au général : (13) - (18) - (22) - (23) - (30).

Dix-septième heure.

Les deux premiers, la Triumph et la Honda, sont maintenant séparés par cinq tours. Bagarre pour la troisième place entre Darvill/Chevallier et Angiolini/Brettoni (Laverda). Ces derniers prennent l'avantage. Rougerie/Laprie (Honda) sont cinquièmes. En 500 cc, toujours la Suzuki en tête suivie des Kawasaki de Brenier/Moscone, Le Goff/Pétrignani, Quentin/Schimpff et Huguet/Danzer. Classement au général : (16) - (19) - (21) - (29) - (30). En 250 cc, la Honda mène encore suivie de la seconde Honda, de la CZ, de la Kawasaki et de la Ducati. Classement général : (17) - (20) - (22) - (23) - (28).

Dix-huitième heure.

Pour la troisième place, Darvill/Chevallier ont pris le meilleur sur la Laverda. Rougerie/Laprie sont toujours cinquièmes. Aucun changement en 500 cc. Classement au général : (12) - (17) - (18) - (29) - (30). En 250 cc, la Honda figure en tête, mais elle est en panne (rouleau de tendeur de chaîne cassé). Deuxième la CZ, troisième la Kawasaki, quatrième la seconde Honda, cinquième la Ducati. Classement général : (20) - (21) - (23) - (26) - (25).

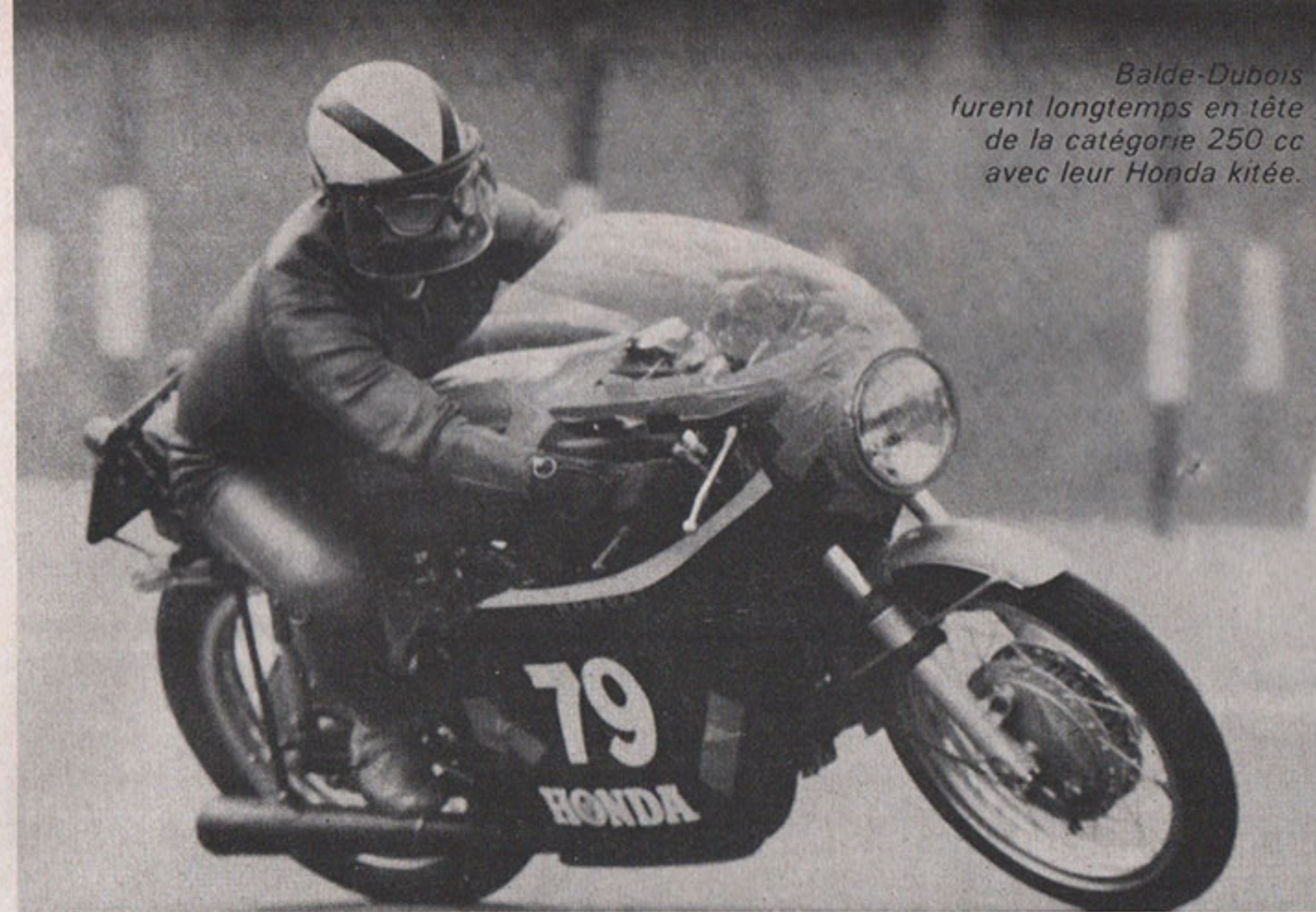
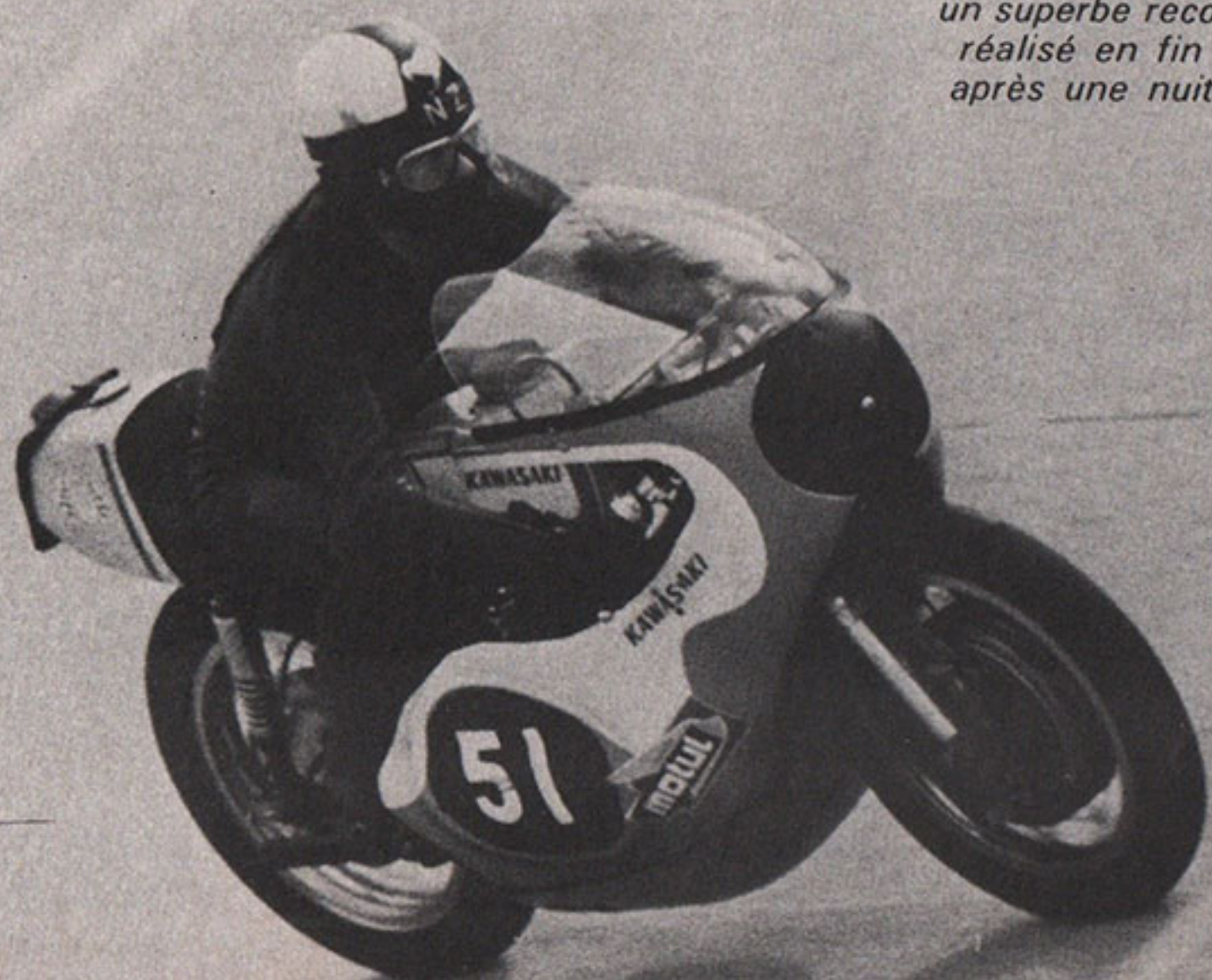
Dix-neuvième heure.

Les deux Honda 250 cc sont en morceaux pour le même incident technique : positions sans changements pour les cinq premières places. En 500 cc, premiers Decombeix/Chemarin (Suzuki), deuxièmes Le Goff/Pétrignani (Kawasaki), troisièmes Brenier/Moscone (Kawasaki), quatrièmes Huguet/Danzer (Kawasaki), cinquièmes Quentin/Schimpff (Kawasaki). Au général : (12) - (14) - (16) - (24) - (26). En 250 cc, Frisquet/Grenier de Monner (19) Kawasaki prennent la tête devant De Doncker/Lefebvre (25) Ducati, Hervé/Prigent (28) CZ, Balde/Dubois (29) Honda, et Catilina/Bernard (30) Ducati.

Vingtième heure.

La CZ a cassé sa chaîne secondaire. La Honda de Williams/Smith, seconde depuis la cinquième heure, abandonne : piston gauche serré. Darvill/Chevallier se retrouvent ainsi seconds, suivis de l'autre Honda de Rougerie/Laprie, de la Laverda des Italiens et de la Triumph de Percy Tait/Steve Jolly qui remonte du fin fond du classement. En 500 cc, aucun changement. Classement au général : (12) - (14) - (16) - (24) - (25). En 250 cc, positions inchangées pour les deux premiers (21) et (23) au général. Troisièmes,

Tuner apporta à Kawasaki un superbe record du tour réalisé en fin d'épreuve après une nuit de repos



Balde-Dubois furent longtemps en tête de la catégorie 250 cc avec leur Honda kitée.

la Ducati de Catilina (27) devant la Kawasaki de De la Garoullaye/Mueth (29) et la CZ (30).

Vingt et unième heure.

La Laverda quatrième à la vingtième heure gagne une place au détriment de Rougerie/Laprie, suivis de Tait. Toujours pas de changements en 500 cc. Classement au général : (11) - (13) - (15) - (21) - (24). En 250 cc, les trois premiers sont restés sur leurs positions. Derrière, la CZ a passé la Kawasaki de notre collaborateur. Classement au général : (19) - (22) - (26) - (27) - (28).

Vingt-deuxième heure.

Aucune modification pour les cinq premiers, et Smart a neuf tours d'avance sur Darvill/Chevallier. Pas de changements non plus en 500 cc, mais Le Goff (second) se rapproche de la Suzuki. Classement au général : (12) - (13) - (13) - (16) - (21) - (24). En 250, les positions restent identiques. Classement au général : (19) - (22) - (26) - (27) - (28).

Vingt-troisième heure.

L'ordre est le même pour les cinq premiers. Idem en 500 cc. Classement au général de cette catégorie : (12) - (13) - (15) - (18) - (23). Aucun changement

non plus chez les 250 cc. Classement au général : (20) - (22) - (24) - (27) - (28).

Vingt-quatrième heure.

C'est l'arrivée, l'euphorie, le repos... 1ers : Smart/Dickie (Triumph) 469 t. 2es : Darvill/Chevallier (Honda) 460 t. 3es : Angiolini/Brettoni (Laverda) 454 t. 4es : Rougerie/Laprie (Honda) 452 t. 5es : Tait/Jolly (Triumph) 449 t.

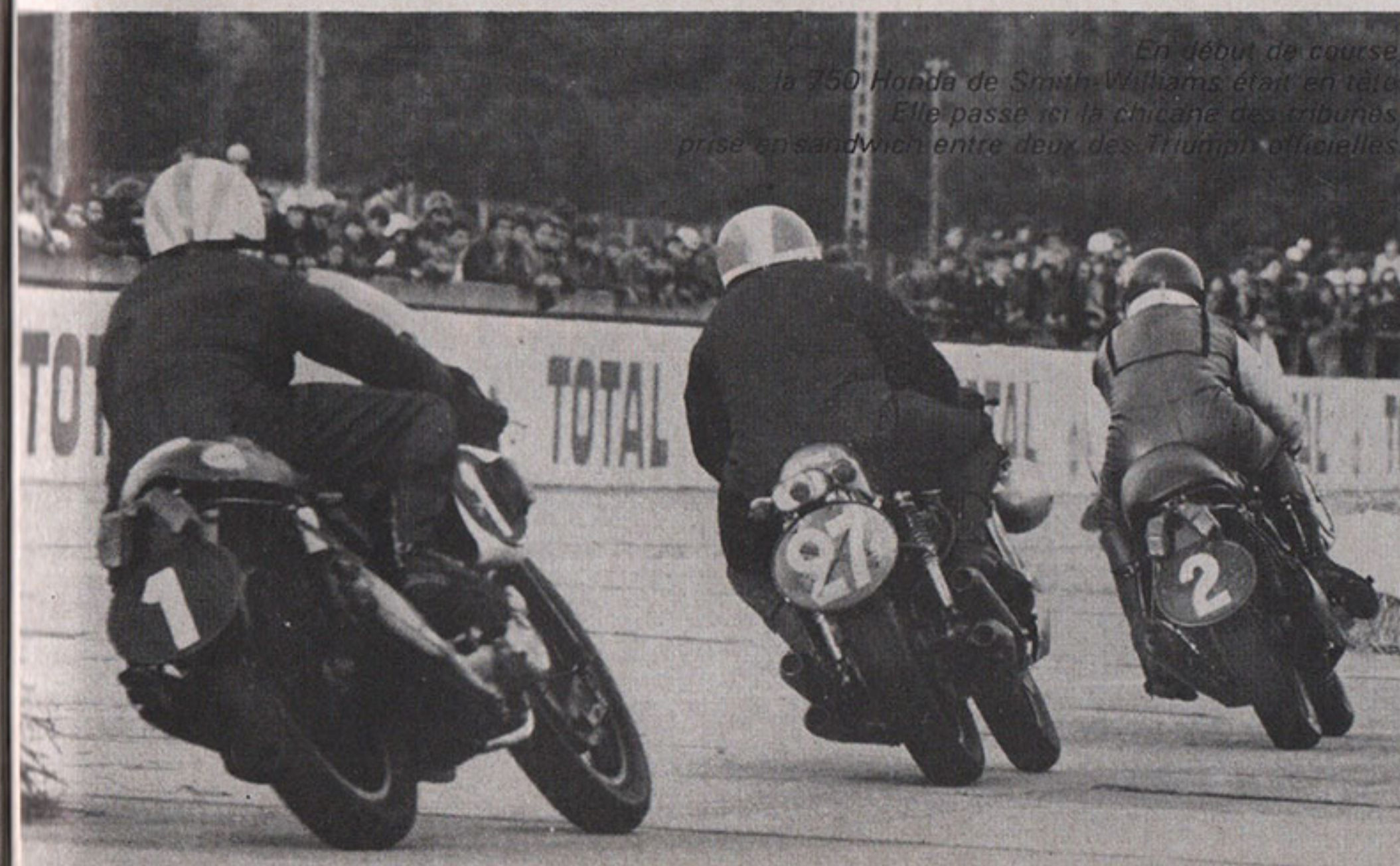
Classement final des 500 cc.

Le chiffre entre parenthèses indiquant la place au général :

1ers : Decombeix/Chemarin (Suzuki) 408 tours (12).
2es : Le Goff/Pétrignani (Kawasaki) 406 tours (13).
3es : Brenier/Moscone (Kawasaki) 394 tours (15).
4es : Huguet/Danzer (Kawasaki) 390 tours (16).
5es : Quentin/Schimpff (Kawasaki) 379 tours (23).

Classement final des 250 cc.

1ers : Frisquet/Grenier de Monner (Kawasaki) 388 tours (19).
2es : Le Doncker/Lefebvre (Ducati) 381 tours (21).
3es : Catilina/Bernard (Ducati) 375 tours (25).



En début de course, la 250 Honda de Smith-Williams était en tête. Elle passe ici la chicane des tribunes prise en sandwich entre deux des Triumph officielles.

4es : De La Garoullaye/Mueth (Kawasaki) 368 tours (28).

5es : Hervé/Prigent (CZ) 363 tours (31).

La moyenne générale du vainqueur ressort à 123,201 km/h. Distance couverte : 2959,390 km. La moyenne record appartenant à Briand/Bargetzi (Norton), tient toujours, il s'en manquait d'environ 2,5 km. Le record a été établi voici maintenant 11 ans, mais à l'époque le Bol se courait en Juin, donc les nuits étaient plus courtes, et il n'y avait pas les deux chicanes ralentisseuses (nord et tribunes) sur l'anneau. Le record du tour de l'épreuve revient, après une nuit de repos, à Turner (Kawasaki) à la moyenne de 146,837 km/h.

LES PANNES DES USINES

Guzzi :

Chevallier/Mallet : fourchette sélecteur cassée, finit troisième.
Mondracci/Garnier : même chose que Chevallier... Abandonne.
Krajka/Riva : rien à signaler, finit neuvième.

Honda :

Smith/Williams : serrage piston, abandonné.
Bourgeois/Debrock : bielle cassée, abandonné.
Guili/Naudon : chute, abandonné.
Fremin/Guignabodet : difficultés de sélection, finissent 7es.
Laprie/Rougerie : stator dynamo explosé, finissent 4es.

En 250 :

Balde/Dubois : roulette guide chaîne cassée, finissent 35es.
Besse/Maingret : même chose, finissent 32es.

BMW :

Hoppe/Butenuth : joint d'étanchéité desserti, abandonnent.

Triumph :

Smart/Dickie : un câble de gaz changé, finissent 1ers.
Tait/Jolly : pompe à huile, finissent 5es.
Costeux/Passet : 2 câbles de gaz cassés, 1 pignon de boîte cassé, finissent 8es.
Sanders/Jones (BSA) : chute, finissent 24es.

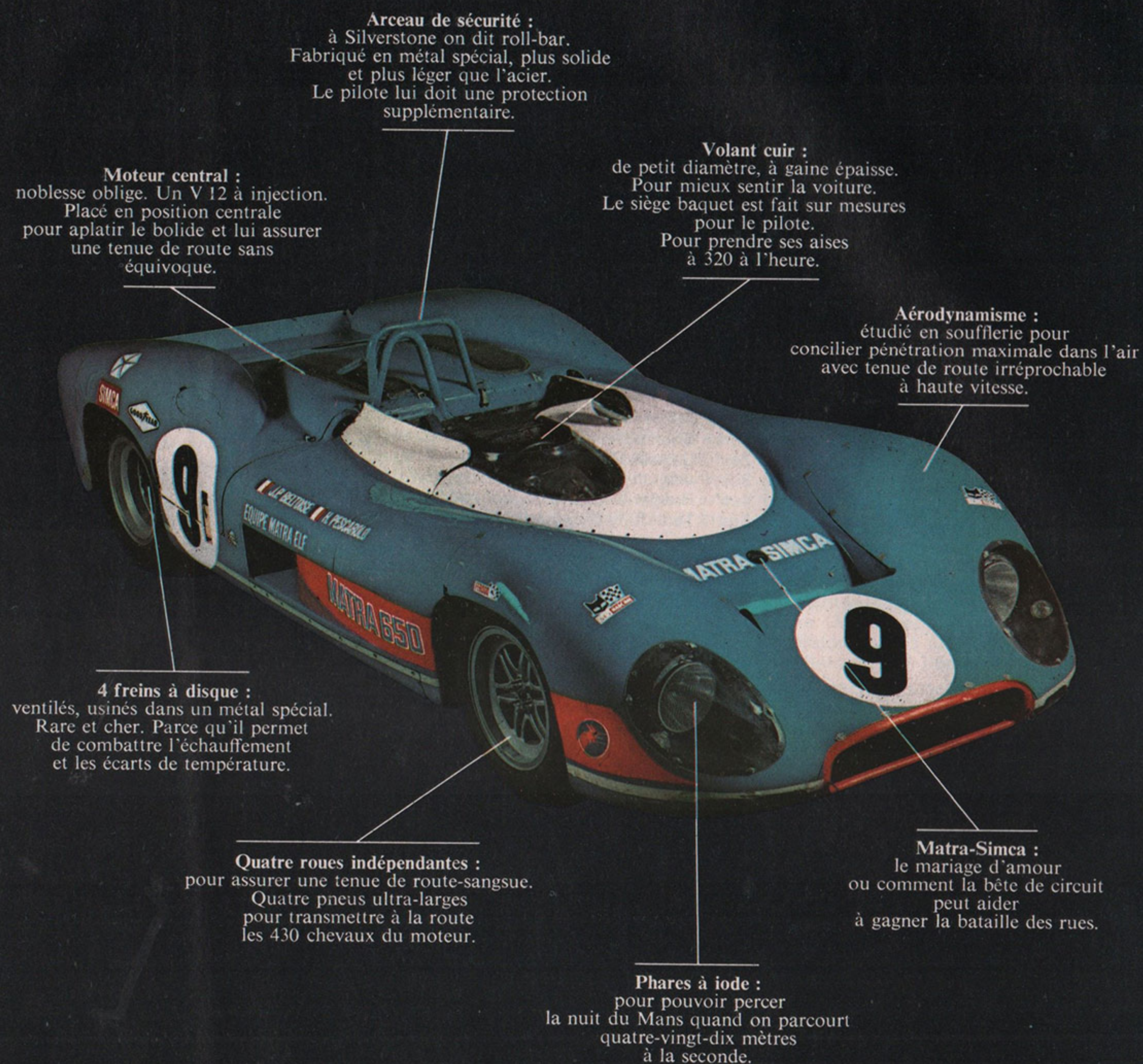
Norton :

Williams/Sanby : bielle cassée, abandonnent.
Mahoney/Smith : boîte de vitesses cassée, abandonnent.
Wittich/Butler : même chose, abandonnent.
Fougeray/Tchernine : problèmes d'allumage, non classés, plus deux chutes.

Laverda :

Dossena/Auzard : rien à signaler, finissent 6es.
Angiolini/Brettoni : fil delco cassé, finissent 3es.
Appietto/Bonnemeester : goujon cylindre, joint de culasse, panne d'essence, finissent 27es.

Telle mère...



Arceau de sécurité :
à Silverstone on dit roll-bar.
Fabriqué en métal spécial, plus solide
et plus léger que l'acier.
Le pilote lui doit une protection
supplémentaire.

Moteur central :
noblesse oblige. Un V 12 à injection.
Placé en position centrale
pour aplatir le bolide et lui assurer
une tenue de route sans
équivoque.

Volant cuir :
de petit diamètre, à gaine épaisse.
Pour mieux sentir la voiture.
Le siège baquet est fait sur mesures
pour le pilote.
Pour prendre ses aises
à 320 à l'heure.

Aérodynamisme :
étudié en soufflerie pour
concilier pénétration maximale dans l'air
avec tenue de route irréprochable
à haute vitesse.

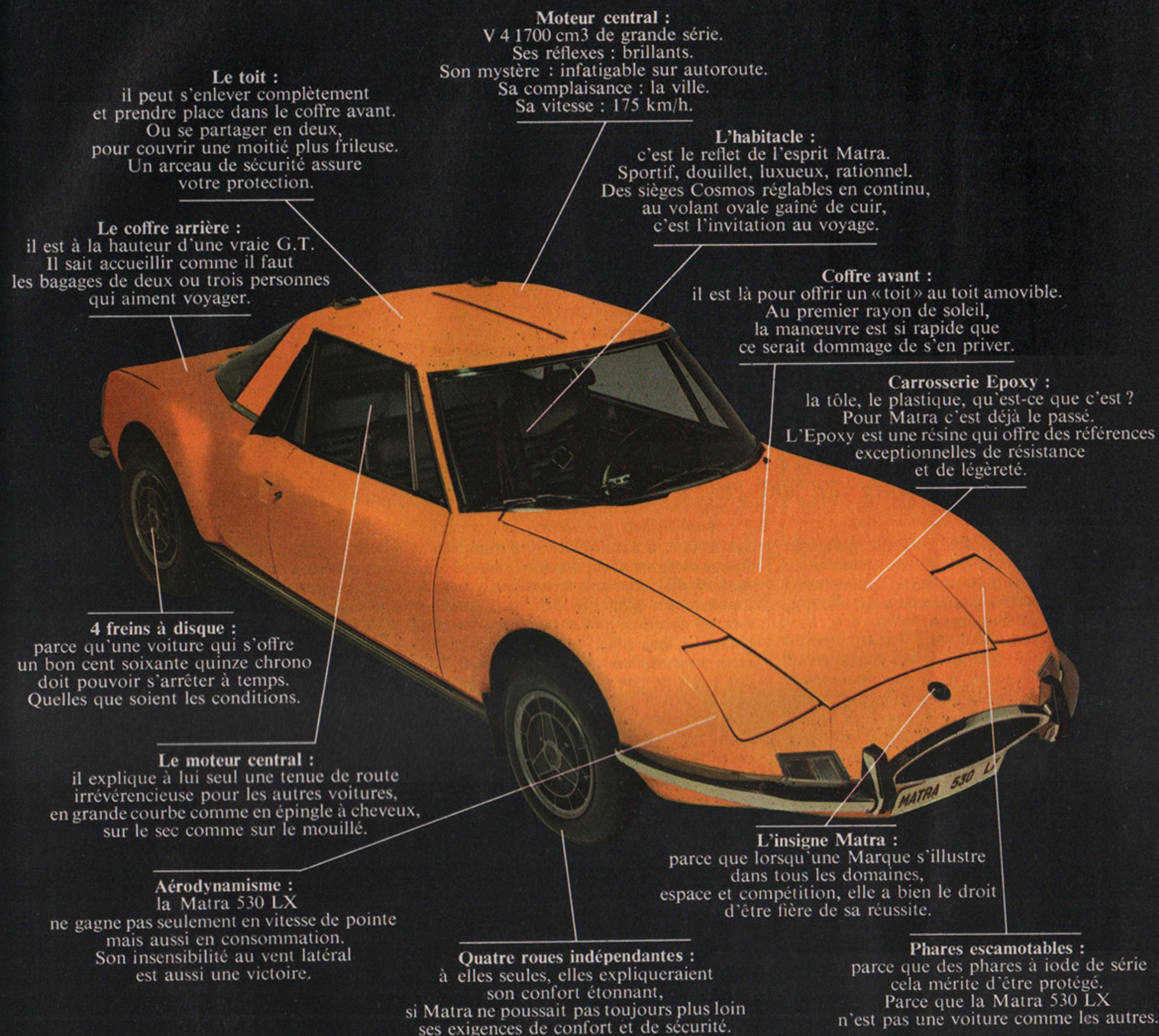
4 freins à disque :
ventilés, usinés dans un métal spécial.
Rare et cher. Parce qu'il permet
de combattre l'échauffement
et les écarts de température.

Quatre roues indépendantes :
pour assurer une tenue de route-sangue.
Quatre pneus ultra-larges
pour transmettre à la route
les 430 chevaux du moteur.

Phares à iode :
pour pouvoir percer
la nuit du Mans quand on parcourt
quatre-vingt-dix mètres
à la seconde.

Matra-Simca :
le mariage d'amour
ou comment la bête de circuit
peut aider
à gagner la bataille des rues.

telle fille



Moteur central :
V 4 1700 cm³ de grande série.
Ses réflexes : brillants.
Son mystère : infatigable sur autoroute.
Sa complaisance : la ville.
Sa vitesse : 175 km/h.

Le toit :
il peut s'enlever complètement
et prendre place dans le coffre avant.
Ou se partager en deux,
pour couvrir une moitié plus frileuse.
Un arceau de sécurité assure
votre protection.

Le coffre arrière :
il est à la hauteur d'une vraie G.T.
Il sait accueillir comme il faut
les bagages de deux ou trois personnes
qui aiment voyager.

L'habitacle :
c'est le reflet de l'esprit Matra.
Sportif, douillet, luxueux, rationnel.
Des sièges Cosmos réglables en continu,
au volant ovale gainé de cuir,
c'est l'invitation au voyage.

Coffre avant :
il est là pour offrir un «toit» au toit amovible.
Au premier rayon de soleil,
la manœuvre est si rapide que
ce serait dommage de s'en priver.

Carrosserie Epoxy :
la tôle, le plastique, qu'est-ce que c'est ?
Pour Matra c'est déjà le passé.
L'Epoxy est une résine qui offre des références
exceptionnelles de résistance
et de légèreté.

4 freins à disque :
parce qu'une voiture qui s'offre
un bon cent soixante quinze chrono
doit pouvoir s'arrêter à temps.
Quelles que soient les conditions.

Le moteur central :
il explique à lui seul une tenue de route
irrévérencieuse pour les autres voitures,
en grande courbe comme en épingle à cheveux,
sur le sec comme sur le mouillé.

Aérodynamisme :
la Matra 530 LX
ne gagne pas seulement en vitesse de pointe
mais aussi en consommation.
Son insensibilité au vent latéral
est aussi une victoire.

Quatre roues indépendantes :
à elles seules, elles expliqueraient
son confort étonnant,
si Matra ne poussait pas toujours plus loin
ses exigences de confort et de sécurité.

L'insigne Matra :
parce que lorsqu'une Marque s'illustre
dans tous les domaines,
espace et compétition, elle a bien le droit
d'être fière de sa réussite.

Phares escamotables :
parce que des phares à iode de série
cela mérite d'être protégé.
Parce que la Matra 530 LX
n'est pas une voiture comme les autres.

Mais la Matra 530 LX

Vous connaissez bien
son nom.
Il est dans tous les journaux
et sur toutes les lèvres :
SIMCA

Et quel imprésario :
présent sur toutes les scènes.
Et sur tous les théâtres.
Simca sait choisir son public.
Son réseau a offert
ses grands moyens

pour faire passer la rampe
à la nouvelle 530 LX.
Nouvelle, elle l'est
par ses performances
(175 km/h, 34" au mille
mètres départ arrêté)

a changé d'imprésario.

par son luxe
et aussi par son ingéniosité.
Venez donc faire un essai chez
votre Concessionnaire.
Vous ne serez pas déçu.
Surtout si vous avez un faible

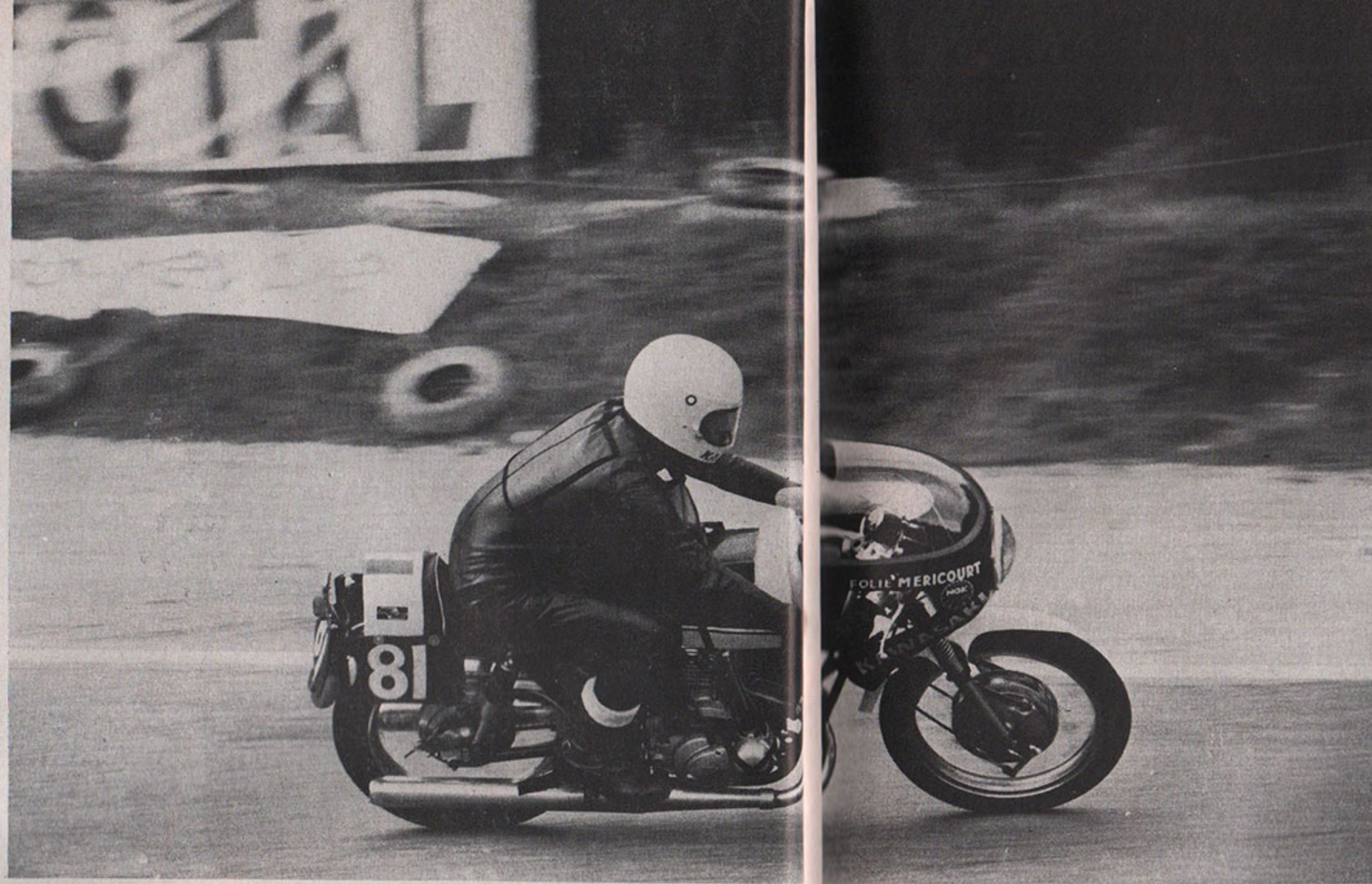
pour les performances
à grand spectacle.
Ce qui est normal
quand elles ont pour vedette
le confort, la tenue de route
et toutes les sécurités.



VU DU BOL

par Olivier de la Garoullaye

Tout a commencé pour moi un jour comme les autres, alors que je suivais professionnellement une réunion mixte auto-moto à Magny-Cours. Je passais en revue le matériel dans le parc lorsqu'on me tapa sur l'épaule. C'était Xavier Maugendre, tout sourire (les Kawa avaient brillé). « Tu cherches toujours une moto pour le Bol? J'ai une monte pour toi si tu veux, mais en 250 cc... Tu comprends, la 500 cc... »



250 cc, pour débiter, cela me paraissait bien. Courageux, mais pas téméraire... Et, bras-dessus bras-dessous, il m'entraîna vers une Estafette jaune marquée « Garage de la Folie Méricourt ». Et là, miracle. Moi qui, timide, rentrais déjà dans ma coquille, je fus dégelé en un instant. Chargeant dans la camionnette une AIR, je venais de reconnaître Jean-Pierre Geffrin qui avait auparavant bricolé sur ma Kawasaki personnelle. Je me trouvais en pays de connaissance. Il était aidé dans sa tâche par un homme de grande taille, l'air dynamique d'un PDG de 35 ans. C'était à lui que Maugendre voulait me présenter, c'était lui, M. Robert, le propriétaire du garage, l'homme qui proposait un guidon pour le Bol.

Accord fut vite pris, malgré ma totale inexpérience des circuits, la confiance relative venant sans doute du fait que mes performances en trial attestaient que je savais me servir d'une moto. Néanmoins, j'étais inquiet, car néophyte, partir pour 24 heures... Il fut convenu que la bécane serait prête le 15 août pour que Jean Claude Mueth (mon futur coéquipier) et moi puissions nous entraîner à Montlhéry avant l'épreuve. C'est pourquoi, quinze jours avant le jour J, je posais pour la première fois mes fesses sur une moto « de vitesse ». Le routier de Montlhéry ne m'était pas très familier, mais je l'appris assez vite. D'ailleurs Jean-Pierre, qui préparait la machine, m'y aida bien involontairement. Nous tournions en alternance, Mueth et moi, lorsque je partis accomplir six ou sept tours d'affilée. Au premier passage aux deux ponts, je faillis chuter en virant sur le collier de serrage des pots. Au deuxième, M. Robert qui surveillait nos ébats, chronomètre en mains, commença à frémir. Les minutes passaient, l'aiguille bouclait indéfiniment des petits tours sur le cadran et je ne repas-

sais toujours pas. J'étais tout bonnement tombé en panne sèche aux Biscornes, à l'autre bout du circuit et je rentrais en poussant. La marche à pieds, ça use, mais qu'est-ce que je connais bien Montlhéry maintenant!... Du coup, la séance d'entraînement suivante fut mise à profit pour faire des essais de consommation. Très vite, on s'aperçut que notre monture était gourmande, cet excès d'appétit lui venant sans doute du montage des carbus de sa grande sœur 500 cc, seule modification importante faite sur notre machine si l'on excepte le frein avant double came en provenance d'une AIR. Quoiqu'il en soit, il n'était plus temps de changer notre fusil d'épaule, et nous décidâmes en fonction de la capacité du réservoir de se relayer toutes les heures. Essais officiels : vendredi après midi. Je me sens dans mes petits souliers et un peu à l'étroit dans ma combinaison aimablement prêtée par l'ami Mallet. Le pesage s'est passé sans encombre et la 81 a été reconnue bonne pour le service. Mueth n'est pas là, il n'arrivera que plus tard, lorsqu'il aura fini d'apprendre à conduire aux élèves de son auto-école. Alors, je prends la piste et je tourne, je tourne sans trop tirer, pour voir. La piste est parfaitement sèche, j'ai assimilé assez vite le mode d'emploi de la Kawa et tourne régulièrement en moins de 3'24". Le soir, je descendrai même plusieurs tours de suite sous 3'20", peut-être pour montrer à Mueth qui vient d'arriver, bouc en avant, qu'il peut compter sur moi. Lui, à sa main tourne aussi bien, un peu plus vite même. A la nuit tombée, on fait encore quelques tours pour tester l'éclairage. Comme tout va bien, on s'arrête et on va se coucher. C'est curieux, mais ce samedi, en partant pour Montlhéry, j'ai un petit pincement au cœur. Je suis au volant de l'Estafette de garage et la 81 est dûment sanglée derrière,

attentivement surveillée par Jean-Pierre assis à côté de moi. Je suis un peu énervé et, en entrant sur l'autodrome, c'est un représentant de la force publique qui en fait les frais. A la sortie du tunnel sous la piste, je n'ai pas pris le sens giratoire encombré. Et comme il m'a sifflé, je parle ni plus ni moins de lui faire manger son képi... On descend la machine et on la met devant notre stand, proche de la tour Total. Il a le numéro 5. Jean-Pierre, assisté de Jo, préparent les outils, rangent tout pour ne pas être pris au dépourvu... L'heure approche. C'est la présentation des pilotes, les hymnes nationaux... Il est 4 heures moins le quart, et les motos sont en épis, face aux tribunes. Jean-Claude est en face de moi, casqué, ganté, trépanant en attendant la libération que lui procurera le baisser du drapeau tricolore. Je tiens la moto, j'ai mis le contact et passé la première. Il n'aura plus qu'à pousser. Tout au bout, à l'autre bout, à côté du numéro 1, le drapeau est tombé. Jean-Claude court, prend le guidon, pousse, deux nuages de fumée bleue à l'échappement, il est parti. Dans les stands, c'est la fièvre des grands départs : on remue, on s'agite en guettant le retour. Une rumeur monte des tribunes en face de nous, les concurrents sont sur l'anneau. Ils déboulent dans la chicane. Une Laverda est en tête devant une Triumph, une Honda, une autre Triumph... etc... les commentaires vont déjà bon train sans que je m'en mêle. J'attends le 81, le seul qui m'intéresse vraiment. Il passe, il est passé. Il marche fort et nous sommés quatrièmes de la catégorie. La tension baisse. A cinq heures, c'est le premier relais. Et me voilà parti. Je ne prends que la partie droite de la piste pour ne pas gêner les gros, qui, lorsqu'ils passent en me frôlant, me font un coup au cœur. Imaginez : vous êtes à plat ventre derrière votre carenage,

le nez dans la bulle, l'aiguille du compte-tours oscille à 7500 t/mn, vous trouvez que c'est déjà pas si mal que ça et, heureux vous vous laissez bercer par le bruit du moteur. Quand dans la courbe Ascari, un bolide surgit dans votre dos, à quelques cinquante bornes de plus que vous. Allez vous prendre au sérieux avec ça... Je suis passé au Faye où une Ossa était par terre avec une autre moto, c'est cela qu'il faudra que j'évite. Et, alors que quelques gouttes de pluie commencent à tomber je rends la machine à Jean-Claude.

Le plein est vite fait, les vérifications de tension de chaîne aussi et j'ai à peine le temps de lui dire que tout va bien, qu'il est déjà reparti.

Lorsqu'une heure plus tard je remonte en selle, c'est gras partout et je ne suis pas à l'aise, pas à l'aise du tout. Je commence par faire un tout droit à Couard avant d'en faire deux au Faye où je vais me récupérer contre le grillage de protection. Sur la terre, à l'extérieur du virage, je me retrouve en terrain de connaissance. La terre me convient mieux que le bitume. Au stand on me fait signe d'aller plus vite, mais... je ne peux pas. Chaque fois que j'essaye d'attaquer un peu, je manque de chuter et je n'y tiens pas, mais alors pas du tout. C'est tout phare allumé que je rentre aux stands à 8 heures, la nuit est tombée.

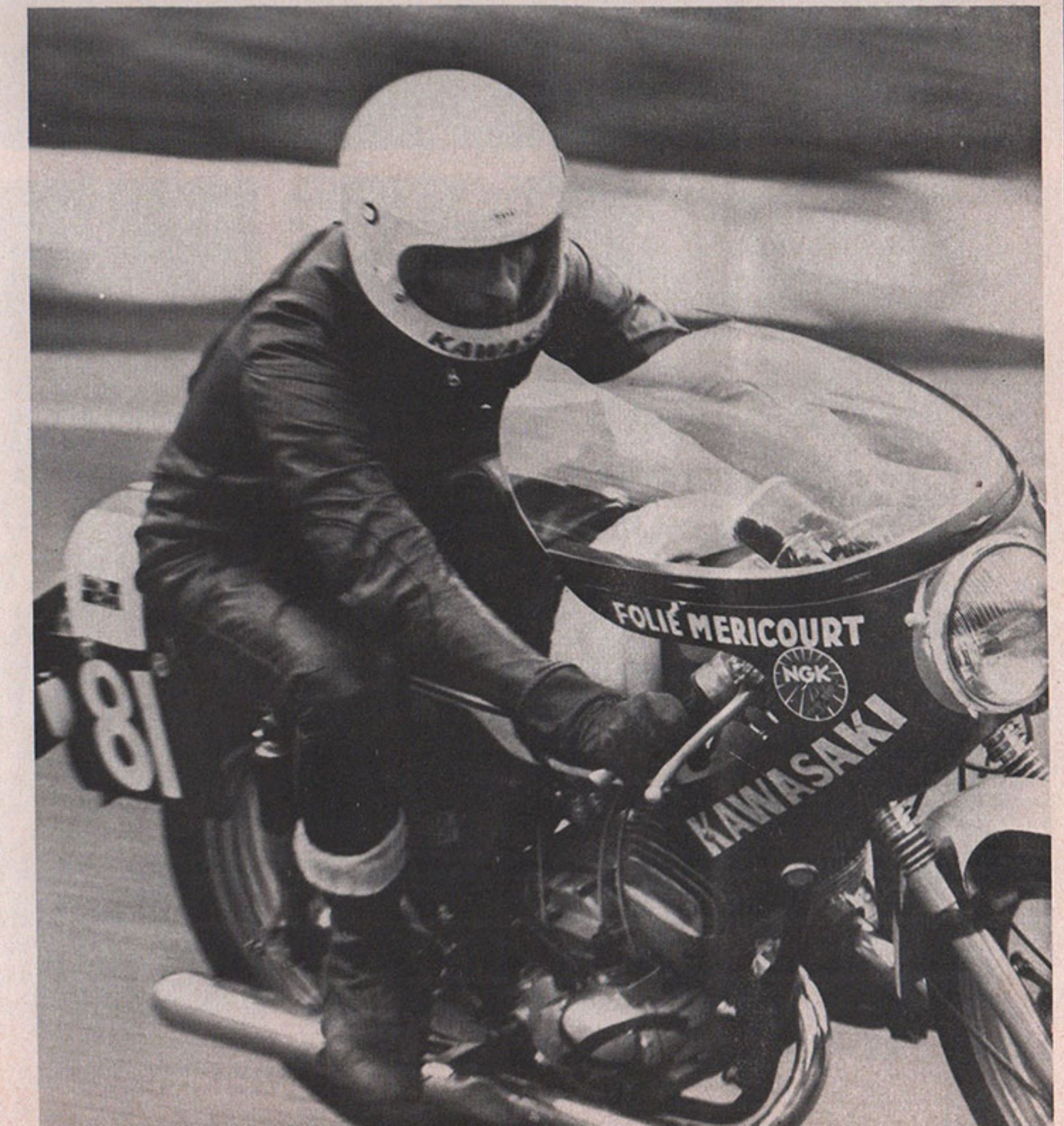
En repartant vers 9 heures, je suis plus confiant et je tourne un peu plus vite. D'ailleurs, à la signalisation, on m'a passé le panneau O.K. Après la courbe Ascari, je freine à 180 pour virer à Couard quand la B.S.A. de Sanders-Jones qui arrive bien plus vite que moi, vient à ma hauteur. Je vois le pilote tirer sur les freins, il bloque les roues, et il chute juste devant ma Kawa en un parfait roulé-boulé. Pour l'éviter, je pars dans l'herbe, à droite le long du mur, tandis que la BSA avance bien plus vite que

moi dans une gerbe d'étincelles. J'ai du mal à virer, j'ai le cœur qui bat. Je ne m'en remettrai pas de tout le relais. A chaque arrêt maintenant je disparaissais dans la caravane de J.P. Tan, un ami trialiste qui est venu en pèlerinage au Bol. Marc Delaballe, un autre ami, kinésithérapeute celui-là, me masse les reins et les mains. C'est là où la fatigue se fait le plus sentir. Pendant la nuit, pour permettre à Jean-Claude de dormir un peu, je prends un relais de deux heures. Elles passeront vite. Tour à tour je hurle dans mon casque que c'est une course d'abrutis, qu'on ne m'y reprendra plus, ou je chante un air que j'ai entendu aux stands avant de partir. Cela me fait penser à Gérard Crombac, le rédacteur en chef de Sport Auto, qui faisant le Bol d'Or sur Poney Motobécane il y a quelques années, avait eu le droit d'entendre pendant 24 heures la rengaine « Etoile des neiges » que diffusaient abondamment les hauts-parleurs. Heureusement, je vais un peu plus vite que lui... Je rends la moto à quatre heures du matin. Elle marche toujours merveilleusement bien, et nous sommes à la mi-course. C'est déjà un résultat. Deux heures après, je verrai le jour se lever et j'éteindrai le phare en arrivant aux stands. Ceux qui doivent en avoir assez, ce sont Volaine et Dominique qui nous font le panneautage en relation téléphonique avec France, la femme de Jean-Claude, qui reste dans le stand. Elles me passent n'importe quoi, autant pour me tenir éveillé, que pour éviter le sommeil qui les gagne. J'ai le droit à « Viva Kawa », « On les aura », « Nous sommes les meilleurs »... etc... A ce rythme-là, l'horloge tourne vite et nous approchons du but.

Je ne suis plus aussi impressionné par les pilotes des grosses. Maintenant, j'ai pris une certaine habitude et mes chronos s'en ressentent. Les seuls qui me fassent de l'effet, mis à part les anglais, sont Rougerie qui balance sa grosse Honda avec une aisance à peine croyable, et Le Gouarin, le coéquipier de Morel, qui attaque façon Grand Prix. Cela me fait rire du reste, car je sais que cet équipage brillant est derrière nous aus classement. J'ai vu Morel pousser la Kawa en panne d'essence cette nuit, et je sais qu'ils ont connu des ennuis. Les ennuis, nous, on ne connaît pas. D'ailleurs, les gens heureux n'ont pas d'histoire. Cependant, à 5 heures de la fin, il y aura une alerte. Jean-Claude s'arrête pour me céder le guidon. Jean-Pierre fait sa vérification de routine et pousse une exclamation. Il y a un trou dans le carter et l'huile fuit gaillardement sur le pneu arrière. Le système D nous tirera d'affaire. On enfoncera un bouchon de liège dans le trou en colmatant tout autour avec la pâte à joints. Et la 81 repartira.

Elle ira au bout, à la satisfaction de tous ceux qui de près ou de loin s'intéressaient à cette petite 250 cc. Bien plus : le Bol à peine fini, elle rentrera par la route à Paris sans problème, tenant à affirmer une fois encore sa solidité qu'un boulon balladeur n'avait pas, malgré ses efforts, réussi à mettre à mal.

Et maintenant, après avoir crié pendant 24 heures d'affilée que le Bol était une course idiote, un truc pas possible, fait pour des cinglés, si l'on me demandait : « Le Bol 71 ? » je répondrais « J'y serai. Le Bol, c'est une course formidable exceptionnelle, et tout... »



LES COURSES EN FRANCE

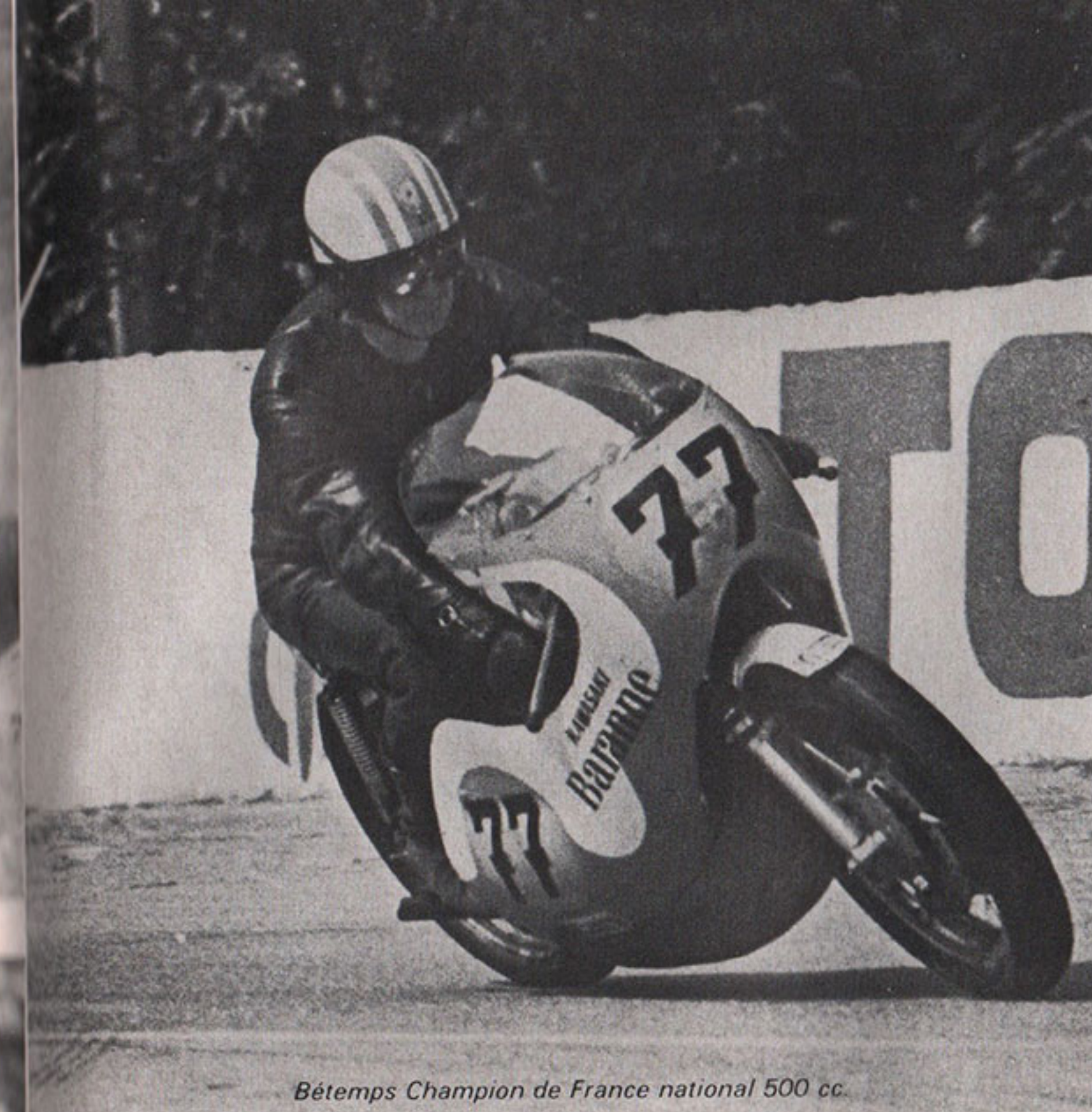


Dans la partie post-estivale d'une saison de vitesse qui touche à sa fin, l'événement marquant aura sans nul doute été cet extraordinaire 34e Bol d'Or dont Christian Lacombe vous brosse un vigoureux tableau à quelques pages d'ici. Un hors-d'œuvre copieux nous avait été offert la semaine précédente sur le circuit Bugatti où se déroulaient les 1.000 kilomètres, deuxièmes du nom, et qui devaient nous réserver quelques surprises.

L'organisation de ces 1.000 kilomètres, archi-classique, n'a pu être prise en défaut que sur le règlement même de l'épreuve, qui pêche par la rigueur des conditions de qualification et par l'absence de possibilité de repêchage ; c'est ainsi que l'on ne put voir au départ l'équipage Tébec-Bertrand, habitué des épreuves d'endurance, comprenant l'un des vainqueurs de l'an passé (Tébec), et comptant encore cette année parmi les plus sérieux favoris : dans la première séance de qualification, Tébec casse un embiellage et ne peut faire que deux tours ; un moteur de série est alors en toute hâte prélevé sur la machine d'un spectateur consentant et monté dans la partie cycle spéciale de Tébec, ce qui permet à Bertrand de réaliser un excellent temps dans la seconde séance chronométrée. L'équipage ne sera cependant pas qualifié pour la course, Tébec n'ayant pas effectué les cinq tours réglementaires. Une séance de repêchage aurait sans doute permis de voir en piste Tébec et Bertrand, ainsi que plusieurs équipes éliminées dans des conditions similaires. Le meilleur temps de ces essais est réalisé par un surprénant Offenstadt (Kawa H 1 R) en 2 minutes juste, mais l'équipe la plus homogène se révèle être Bourgeois-Debrock (Honda Daytona).

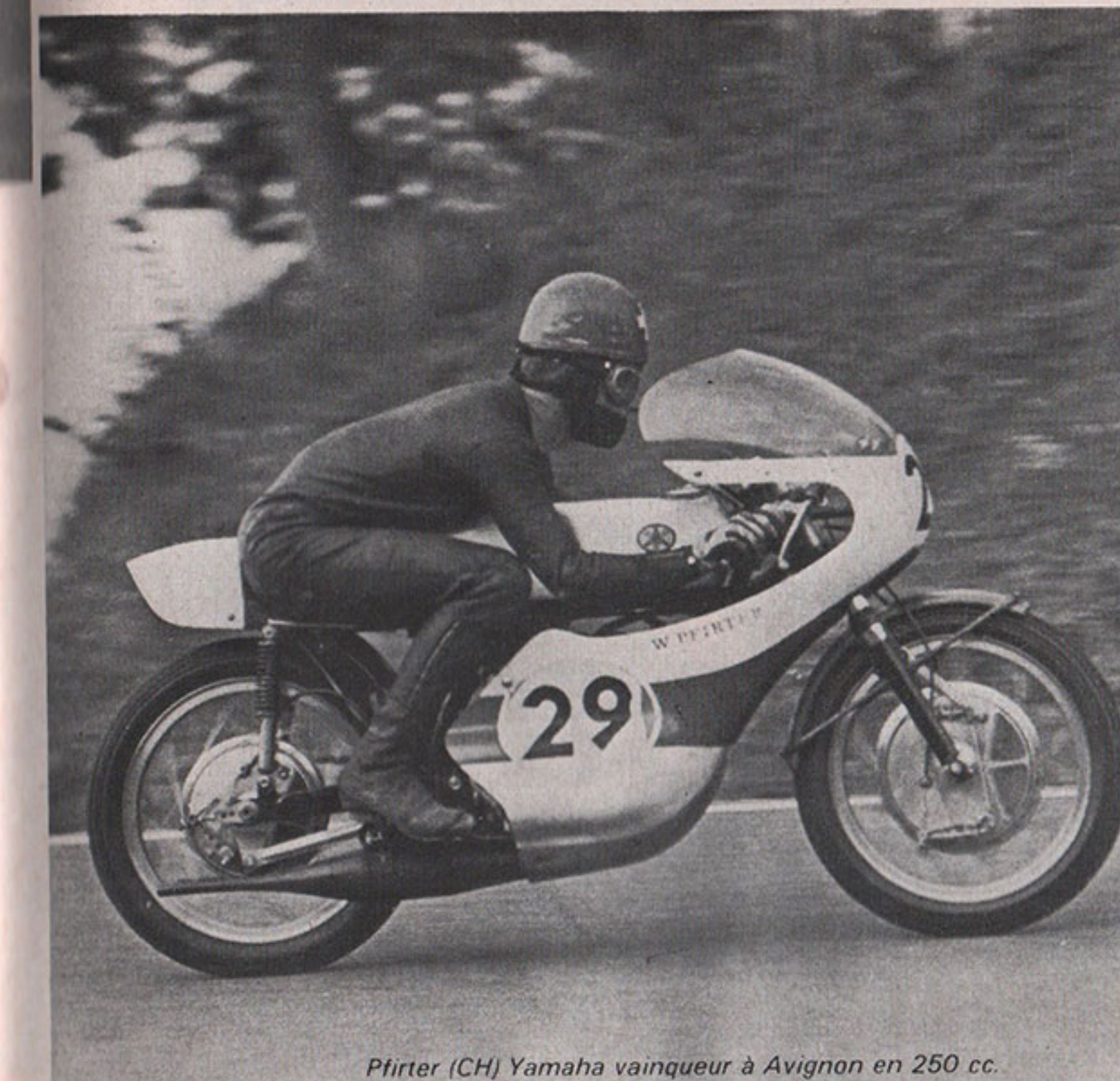
Le départ type « Le Mans » est donné le dimanche matin peu avant 9 heures aux quarante machines sélectionnées. Le ciel est couvert mais la piste est sèche, et la température clémente a encouragé la venue des spectateurs qui garnissent convenablement les bords du circuit.

La course démarre à l'allure d'un Grand Prix mais dès les premiers tours, les stands s'animent d'une fébrile activité : Ravel doit s'arrêter pour maîtriser une roue arrière éprise de liberté, ce qui lui coûte deux tours, et Guignabodet-Fremin mobilisent les petits japonais gantés de blanc pour des travaux mécaniques plus sérieux qui vont les tenir éloignés de la bagarre pour les premières places. Après son arrêt, Ravel entame une remontée qui le rapproche du groupe de tête, un moment mené par la Gus Kuhn de Fougeray-Appietto qui doit bientôt rétrograder par suite d'une lubrification intempestive du pneu arrière. La Honda de Bourgeois-Debrock passe alors en tête, et à l'issue de la première heure de course, le classement est le suivant : Bourgeois-Debrock, Naudon-Guili (Honda), Auréal-Olivier (350 Yamaha), Ravel-Offenstadt, Dumesnil-Passet (Kawasaki)... La seconde heure de course voit se produire de profondes modifications dans ce classement à la suite de « pépins » mécaniques : Guili-Naudon, en mal de boîte et d'embrayage, passent une heure à leur stand ; puis c'est au tour de Debrock-Bourgeois de s'arrêter, eux aussi pour réparer un embrayage défaillant. Offenstadt en très grande forme remonte jusqu'à la première place en signant au passage un record du tour à 133,662 km/h. Lefèvre-Longet qui comptaient parmi les favoris, coupent les tubes d'échappement de leur Commando dans l'espoir d'un meilleur rendement. Au classe-

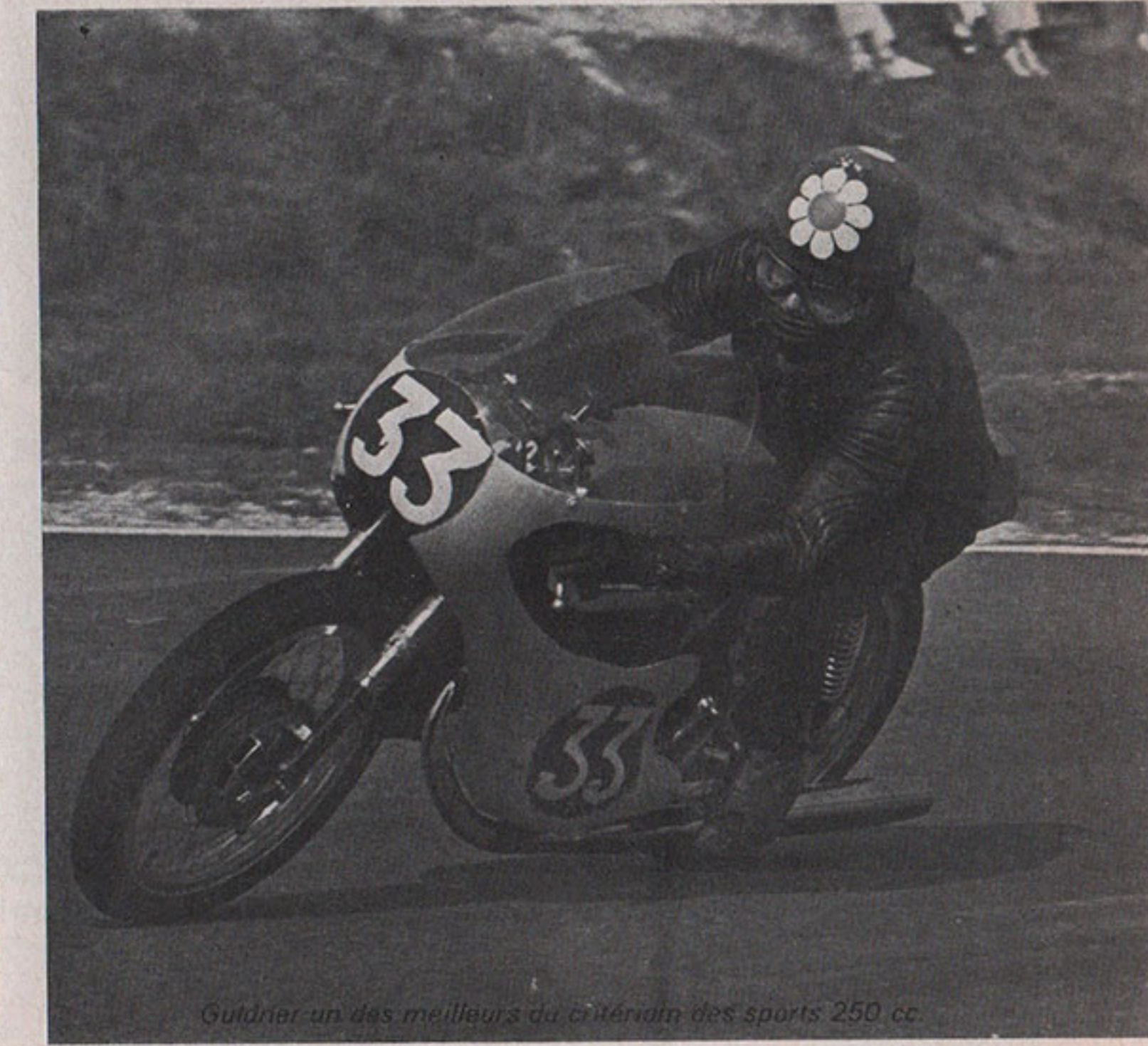


Bétemps Champion de France national 500 cc.

ment de la deuxième heure, Ravel-Offenstadt comptent un peu plus d'une minute d'avance sur la TR 2 d'Auréal-Olivier. La surprenante Honda 4 de Grossbaier-Timossi est en troisième position devant la Kawasaki de Dumesnil-Passet qui font eux aussi une excellente course. Au cours de la 3e heure, Auréal-Olivier sont à leur tour victimes de leur embrayage. Après 3 heures de courses, Ravel mène devant Dumesnil, Bétemps-Lacorre (Kawasaki H 1 R) bien revenus après une chute sans gravité, Grossbaier-Timossi et deux équipages étonnants : Moenne-Clément (Suzuki T 500) et Sieklucky-Bourdaï (750 BMW). La première 250 cc, la Ducati de Catilina-Bernard est en 9e position, suivie de près par la Bultaco de Monin-Bousquet. En 22e position, on trouve le 90 Kawasaki de Geffrin-Gonthier qui est en tête de la catégorie 125 cc. Dès lors, les positions en tête se stabilisent pendant quelques temps et l'in-



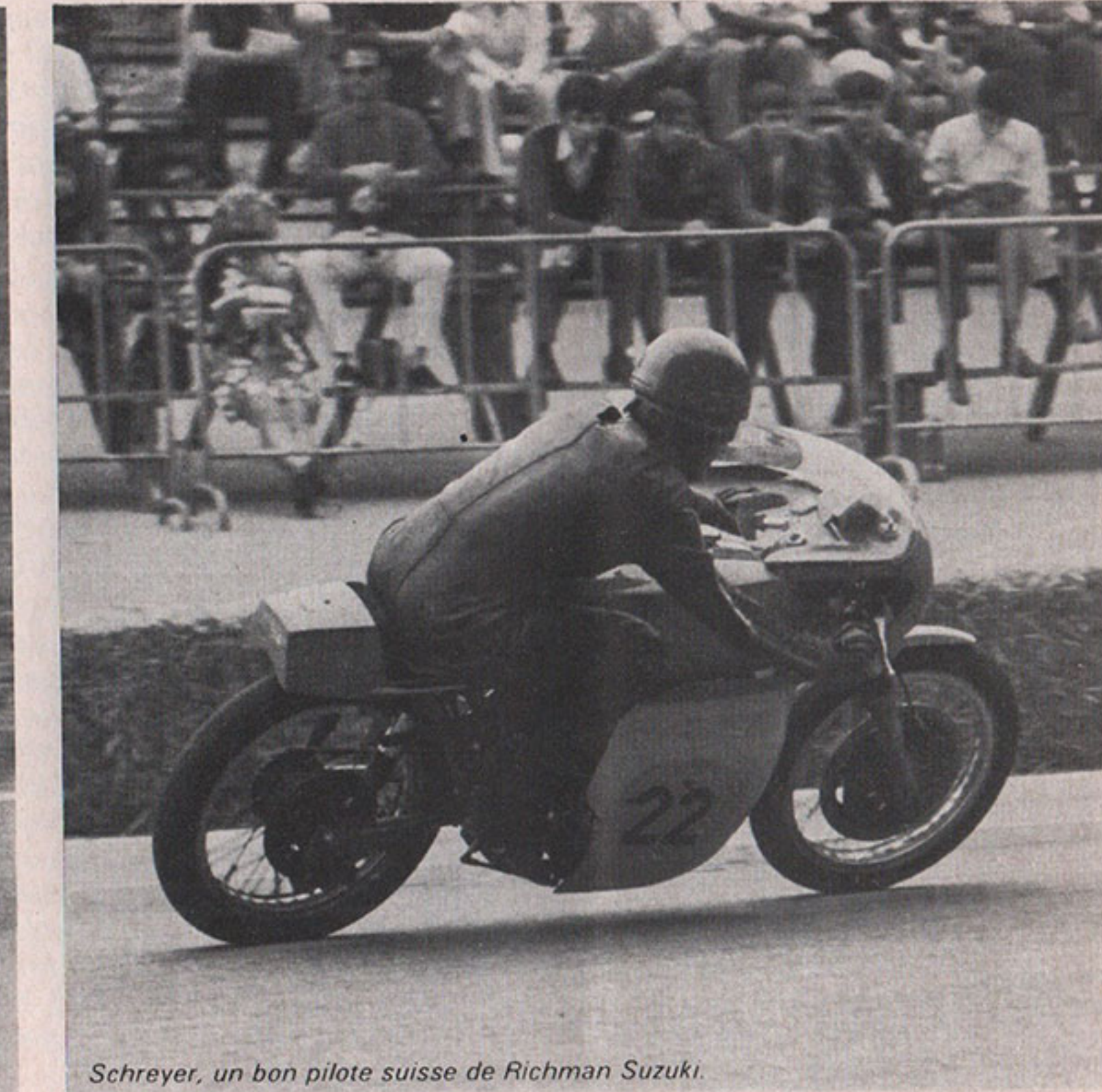
Pfirter (CH) Yamaha vainqueur à Avignon en 250 cc.



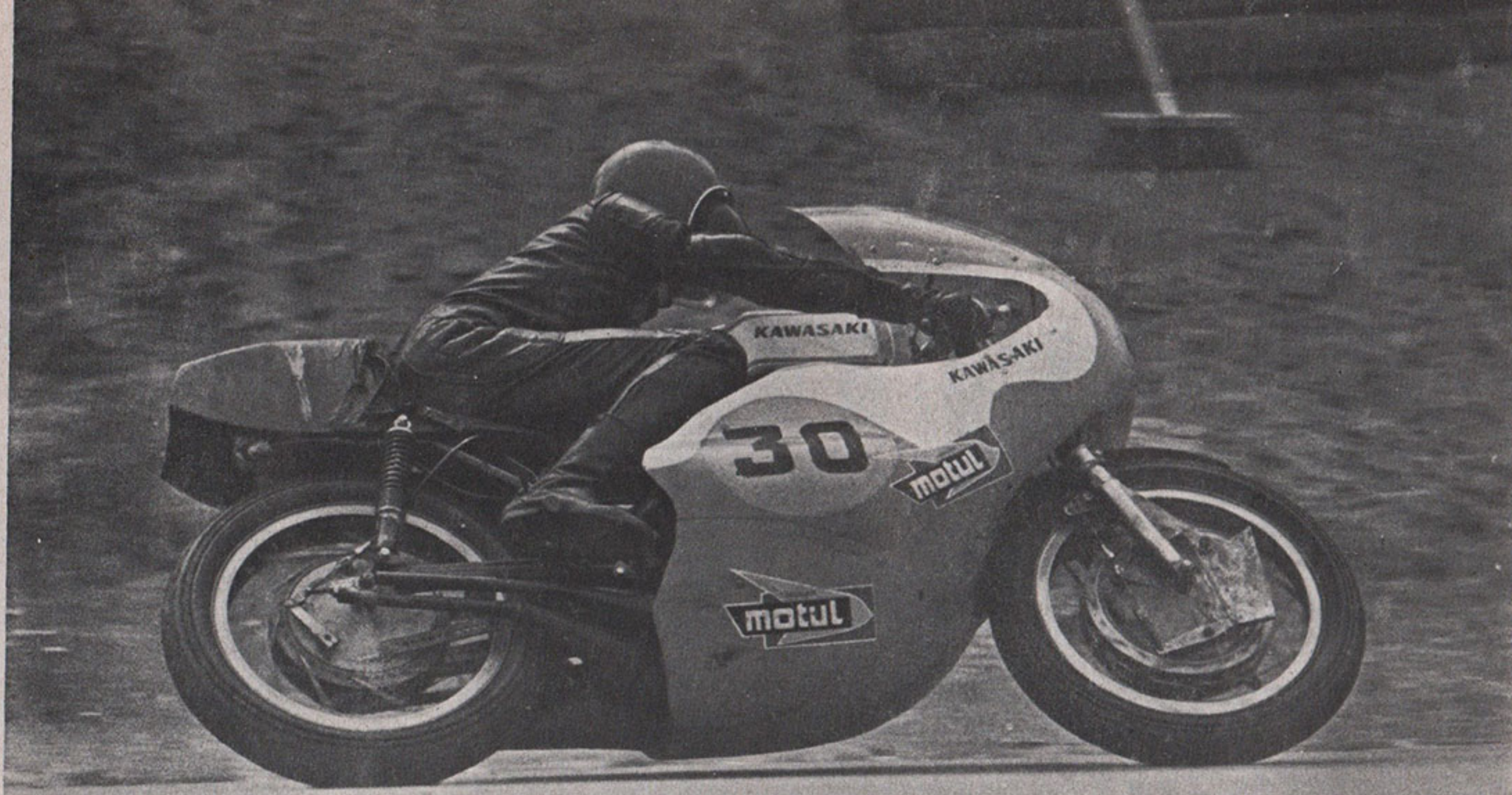
Gudner un des meilleurs du championnat des sports 250 cc.

térêt se trouve reporté vers l'arrière. Rougerie entame une formidable remontée qui pourrait bien tout remettre en question. La Gus Kuhn toujours inondée d'huile abandonne définitivement tandis qu'Auréal rentre à pieds à son stand.

Les dernières heures de course vont être fertiles en émotions. Bétemps-Lacorre perdent du terrain, et finiront à vitesse réduite. Puis, c'est la consternation chez Kawasaki : Ravel ne passe plus. Le pignon de sortie de boîte de la H 1 R a réclamé son indépendance et, privé de cet auxiliaire précieux, Christian doit conformément à un savoureux paragraphe des règlements de course, assurer la propulsion de sa machine grâce à « l'effort musculaire du conducteur ou les causes naturelles telles que la gravité ou la force du vent » ! A la 6e heure, Dumesnil est donc en tête avec trois tours d'avance, Ravel-Offenstadt



Schreyer, un bon pilote suisse de Richman Suzuki.

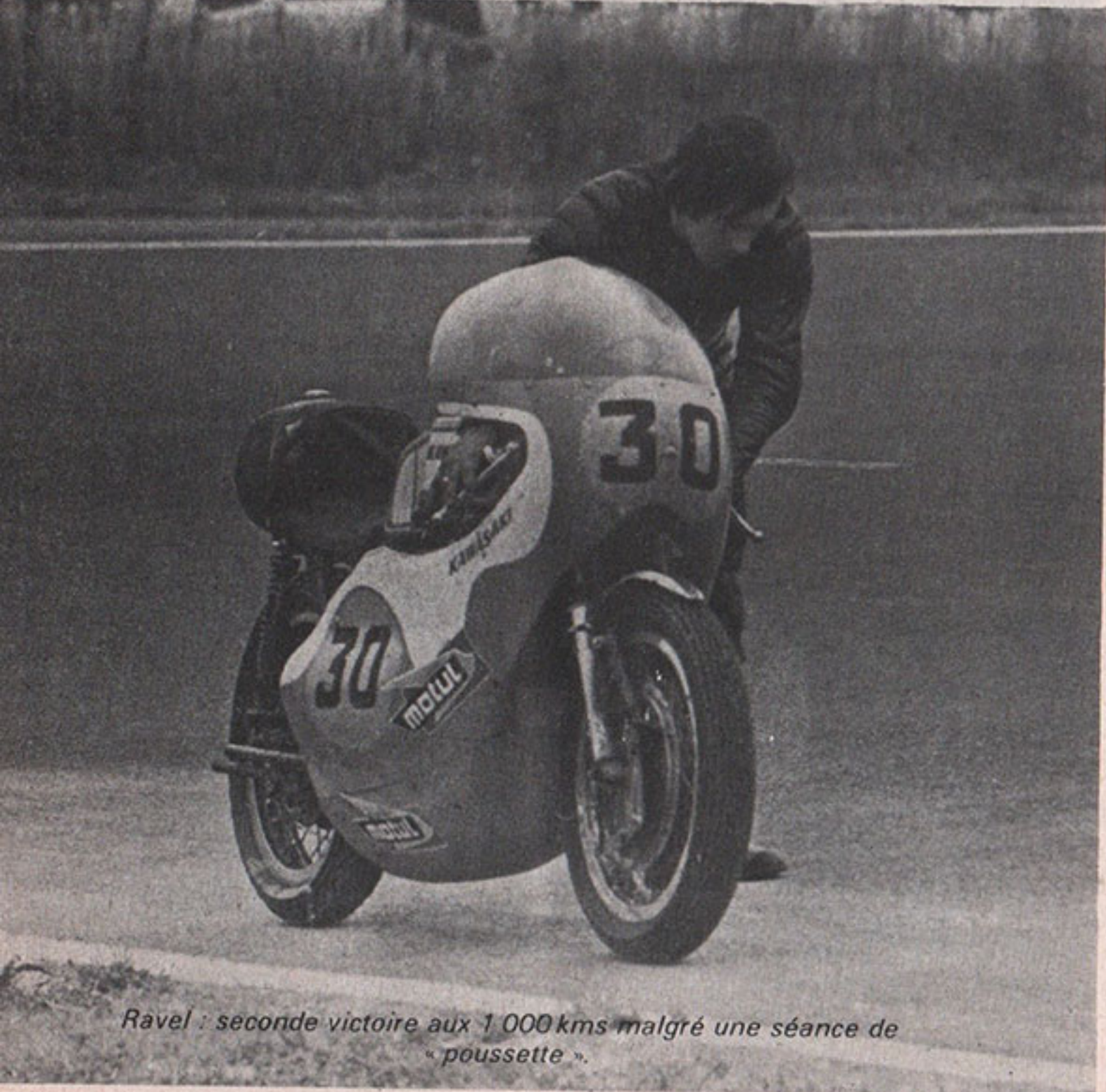


Offenstadt : un joli record du tour à 135,482 km/h.



Grossbaier-Timossi et le vainqueur des 250 cc Catilina-Bernard.

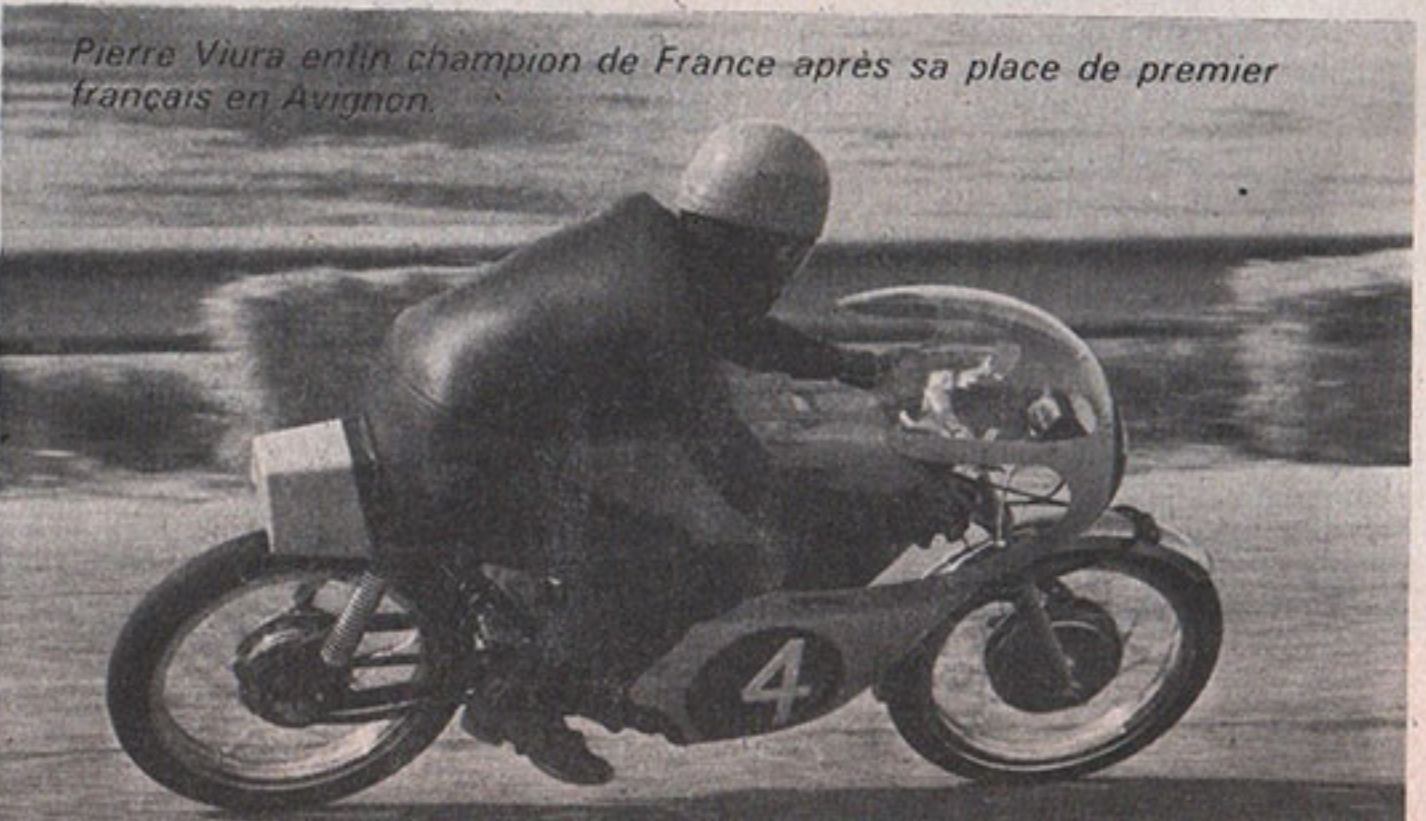
sont seconds, alors qu'on trouve ensuite Rougerie qui, de 16e à la première heure, est revenu en 3e position. Au cours de la huitième heure, c'est au tour de Dumesnil-Passet de connaître des ennuis mécaniques : une panne d'essence est provoquée par un pointeau de carburateur bloqué, et pendant la séance de « poussette » qui s'ensuit, Offenstadt en profite pour revenir en tête, signant un nouveau et définitif record du tour à 135,482 km/h. Après 8 h 41'37"2 de course, le drapeau à damiers s'abaisse au passage de la Kawasaki n° 30 de Ravel-Offenstadt qui ont parcouru les 999,372 km à la moyenne de 114,986 km/h. En seconde position arrive la Kawa de Dumesnil-Passet, malgré un retour offensif de Grossbaier-Timossi qui finissent à moins d'une minute, après avoir ravi la 4e place à la BMW de Siecklucky-Bourdais. On trouve ensuite la Suzuki de Moenne-Clément qui ont fort bien marché tout au long de



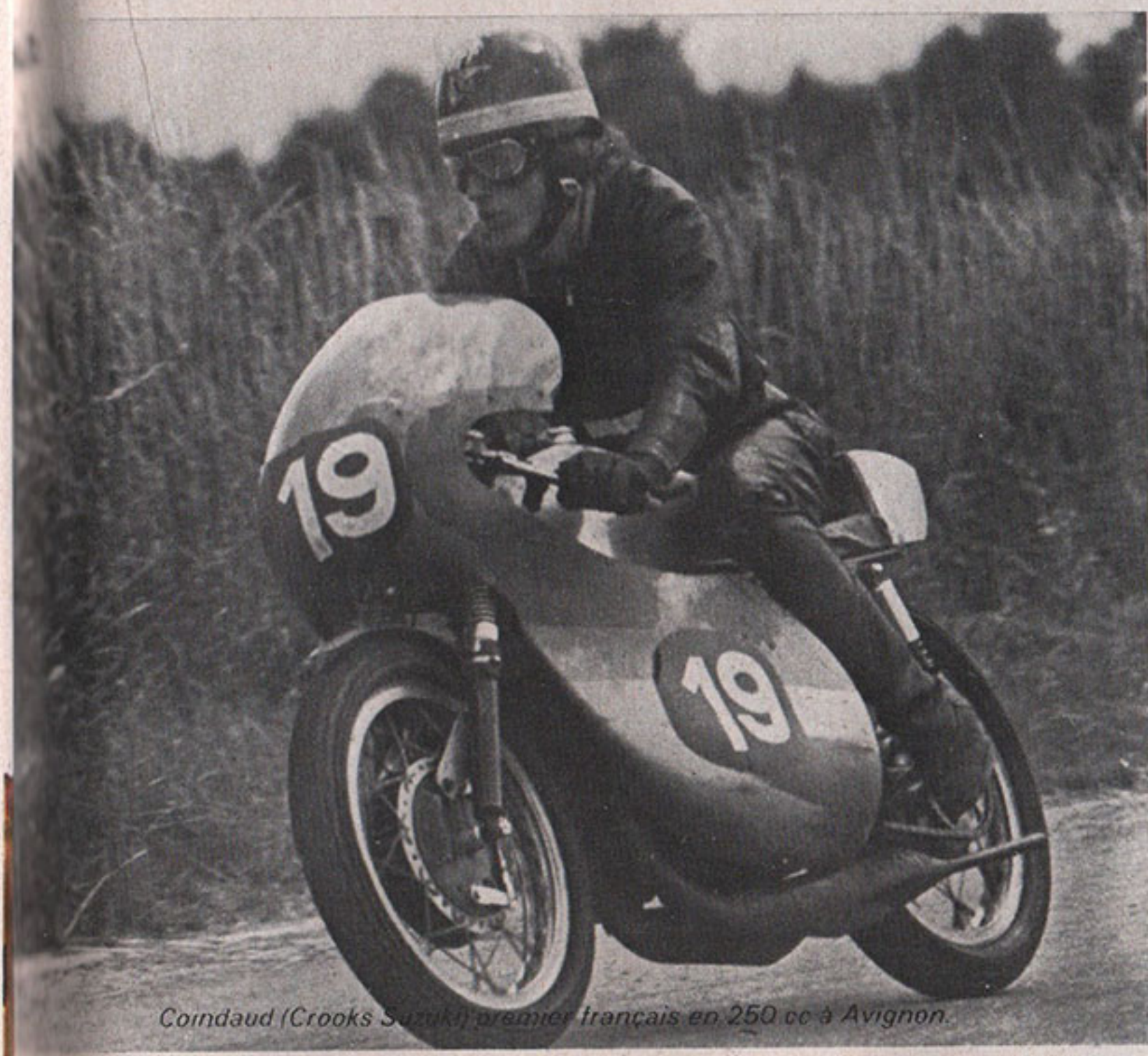
Ravel : seconde victoire aux 1 000 kms malgré une séance de « poussette ».



Offenstadt (N° 30), Cholet (N° 73) animateur de la catégorie 250 cc, Geffrin-Gontier (N° 110) moralement victorieux en 125 cc avec un 90 cc Kawasaki.



Pierre Viura enfin champion de France après sa place de premier français en Avignon.

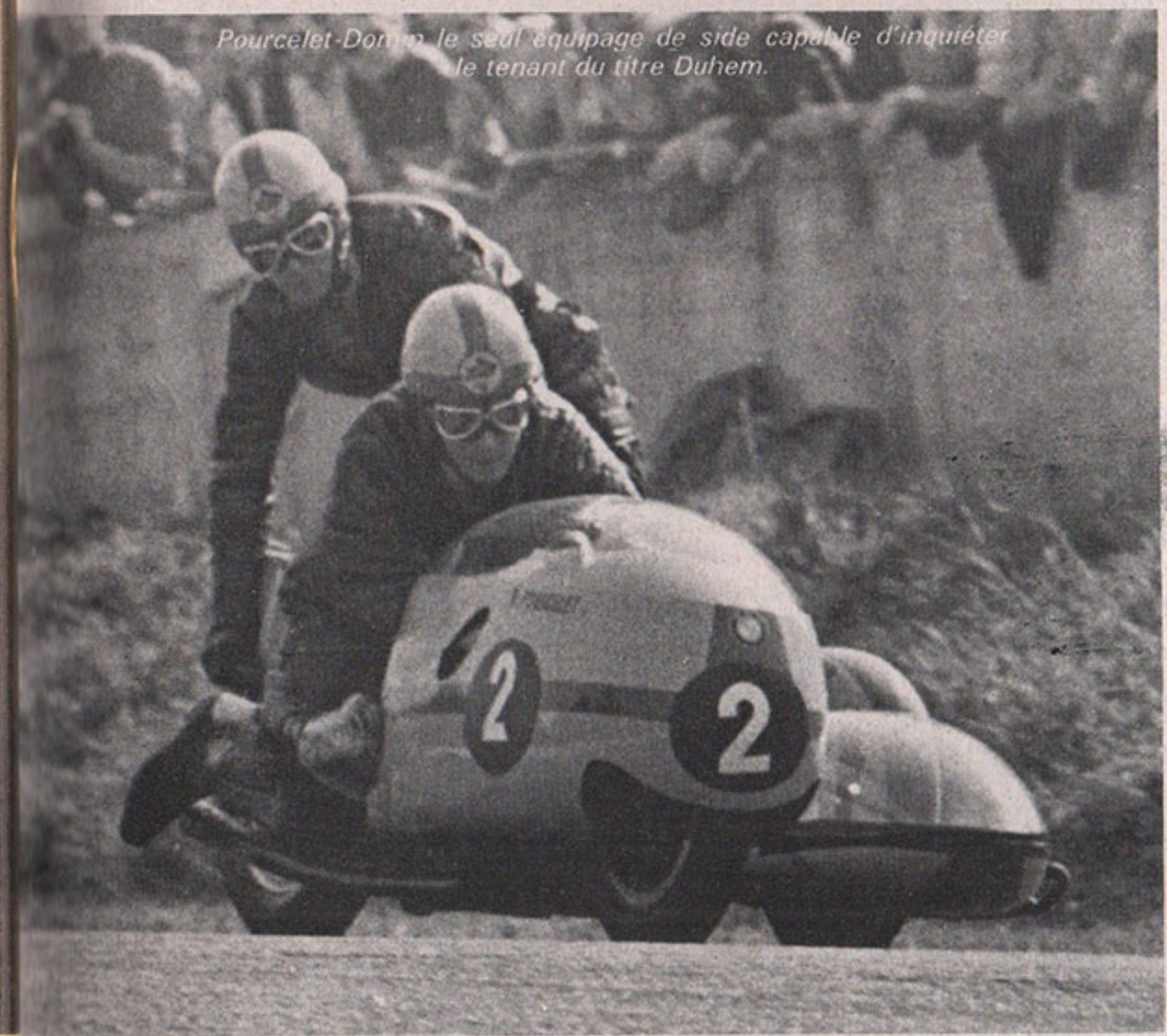


Corndaud (Crooks Suzuki) premier français en 250 cc à Avignon.

ces 1.000 km. La première 250 cc est classée en 10e position : il s'agit de la Ducati de Catilina-Bernard qui a tourné à 106,217 km/h de moyenne. Là aussi, la lutte fut chaude, puisque les seconds Cholet-Mathieux sur Suzuki terminent à moins de deux minutes. Au classement à l'indice de performance, Ravel-Offenstadt l'emportent devant Dumesnil-Passet et Moenne-Clément.

AVIGNON

Bien que desservi par une malencontreuse concordance de date avec le Bol d'Or, le circuit international d'Avignon présentait un plateau on ne peut plus convenable. Favorisé par un temps ensoleillé, le M.C. Avignon a vu affluer un public nombreux venu applaudir des courses passionnantes.



Pourcelet-Domin le seul équipage de side capable d'inquiéter le tenant du titre Duhem.

En 125 cc, on retrouve de nouveau le jeune Suisse Clerc (Yamaha) déjà victorieux en Juin à Annemasse. Il précède l'Avignonnais Pierre Viura (Maico) qui, avec cette place de premier Français remporte du même coup le titre de champion de France de la catégorie. On trouve ensuite Daniel Crivello (Maico Nougier) devant Jacques Roca et « Sostène », alias Maurice Maingret (Villa).

La catégorie 250 est remportée par un autre ressortissant helvète, Pflirter qui s'était lui aussi fait remarquer en France il y a quelques mois lors du circuit international de Clermont-Ferrand. Le premier Français dans cette catégorie est Yvon Coinaud (Crooks Suzuki) auteur d'une belle course qui le place devant J. Patoureaux (Padgett Yamaha) et Maurice Maingret (Kawasaki).

Le succès des Suisses se continuait par la victoire de Philippe Schreyer (Rickman Suzuki) en 500 cc, notre meilleur représentant se trouvant être Maurice Martine qui place sa 350 Aer-macchi en seconde position.

Après une course très animée, les side-cars étaient remportés par l'équipage français Pourcelet-Domin (BMW RS) qui acquiert progressivement un excellent niveau international. Les deux Parisiens devançant les deux équipages allemands Pape-Kallenberg et Vénus-Gundel, tous deux sur BMW. On trouve ensuite le virtuel champion de France Duhem associé à Mauguier, et son dauphin, l'équipage franco-suisse Lambert-Bourdon qui fait toujours preuve de beaucoup de mordant.

COUPES DE PARIS

Noyées au milieu de courses automobiles d'un intérêt moyen, les trois épreuves motocyclistes des coupes de Paris auront surtout servi à animer quelque peu « l'heure du casse-croûte ». L'organisation fut tout à fait dans la tradition « montlhérienne » et le déplacement surprise des horaires de départ du dimanche fut loin de susciter des sourires réjouis sur les visages des coureurs. Un bon point cependant, à mettre à l'actif des organisateurs : un excellent commentaire dû à M. Bouvron dont on peut regretter qu'il ne prenne pas plus souvent le micro.

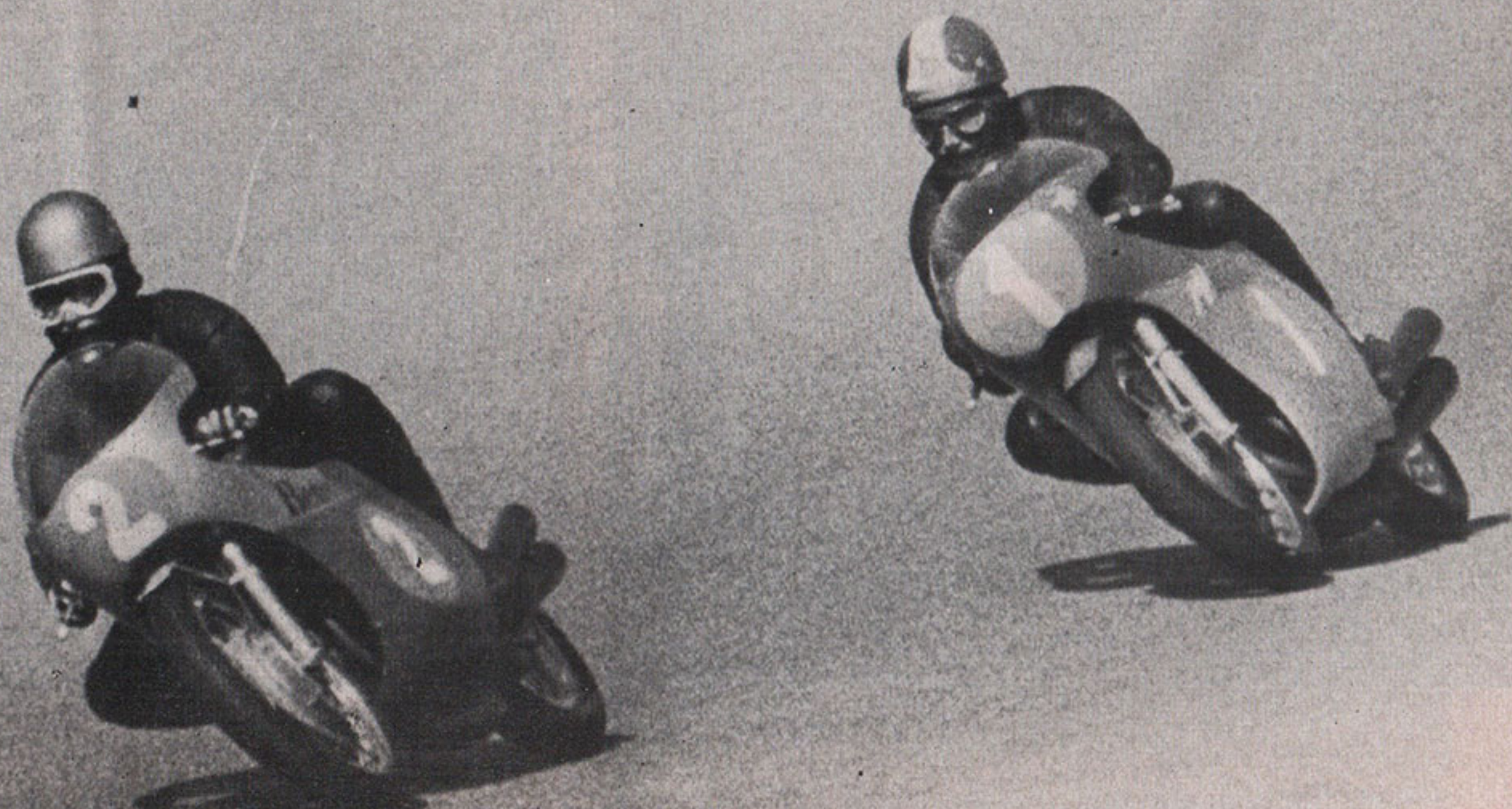
La course des 250 cc Nationaux était dès le départ dominée par J. P. Boinet (Ossa) qui creusait en quelques tours un écart important sur Rossi (Suzuki) et Guldner (Ossa). Des éliminations successives allaient ensuite changer la physionomie de la course. Rossi chutait à la chicane Est et devait abandonner; puis, Boinet qui avait course gagnée devait s'arrêter : goujons de carburateur cassés. Habituel animateur des courses de cette catégorie, Geffrin (Kawasaki) disparaissait sur serrage tandis que Prandi (Ossa) effectuait une belle remontée qui l'amenait à la 3e place. Très remarqué dans cette course, Claude Roux (Ducati) dont le pilotage incisif aurait mérité une meilleure mécanique.

Plateau bien pauvre en 350 - 500, malgré la venue de Ravel de retour de Monza. Bétemps part en tête et conservera cette place jusqu'à l'arrivée. Ravel, second durant quelques tours disparaît sur ennuis de bougies. Longtemps en troisième position, un national s'est fait remarquer : Ruiz (350 Honda) après un excellent départ devra progressivement rétrograder en faisant cependant une belle démonstration de ses qualités. Mariatte (350 Yamaha TR 2) lui aussi bien parti pour une bonne place disparaîtra à la suite d'une chute sans gravité. La première place des 350 cc fera l'objet d'une lutte sévère entre Offenstadt (Kawasaki), Auréal (Yamaha) et Rougerie (Honda). Offenstadt réussira à maintenir un petit avantage jusqu'à la ligne d'arrivée alors que Rougerie, victime d'un embrayage défaillant, devra laisser partir ses deux rivaux et terminera en bagarre avec Costeux, premier des 500 Inter devant Huguet toujours aussi surprenant.

Meilleur temps aux essais, l'équipage Pourcelet-Domin prenait dès le second tour la tête de la course des side-cars. Ils terminaient premiers avec une importante avance sur Duhem-Mauguier. Troisième durant quelques tours, Jumeaux - avec Enndewell dans le panier - perdit progressivement pied lorsque son Kawasaki perdit l'usage de l'un de ses cylindres. Cette troisième place revint donc à Bourdon-Piralli devançant Desborde et Douniaux-Bracq qui animèrent par une furieuse bagarre cette course assez morne.

MONZA

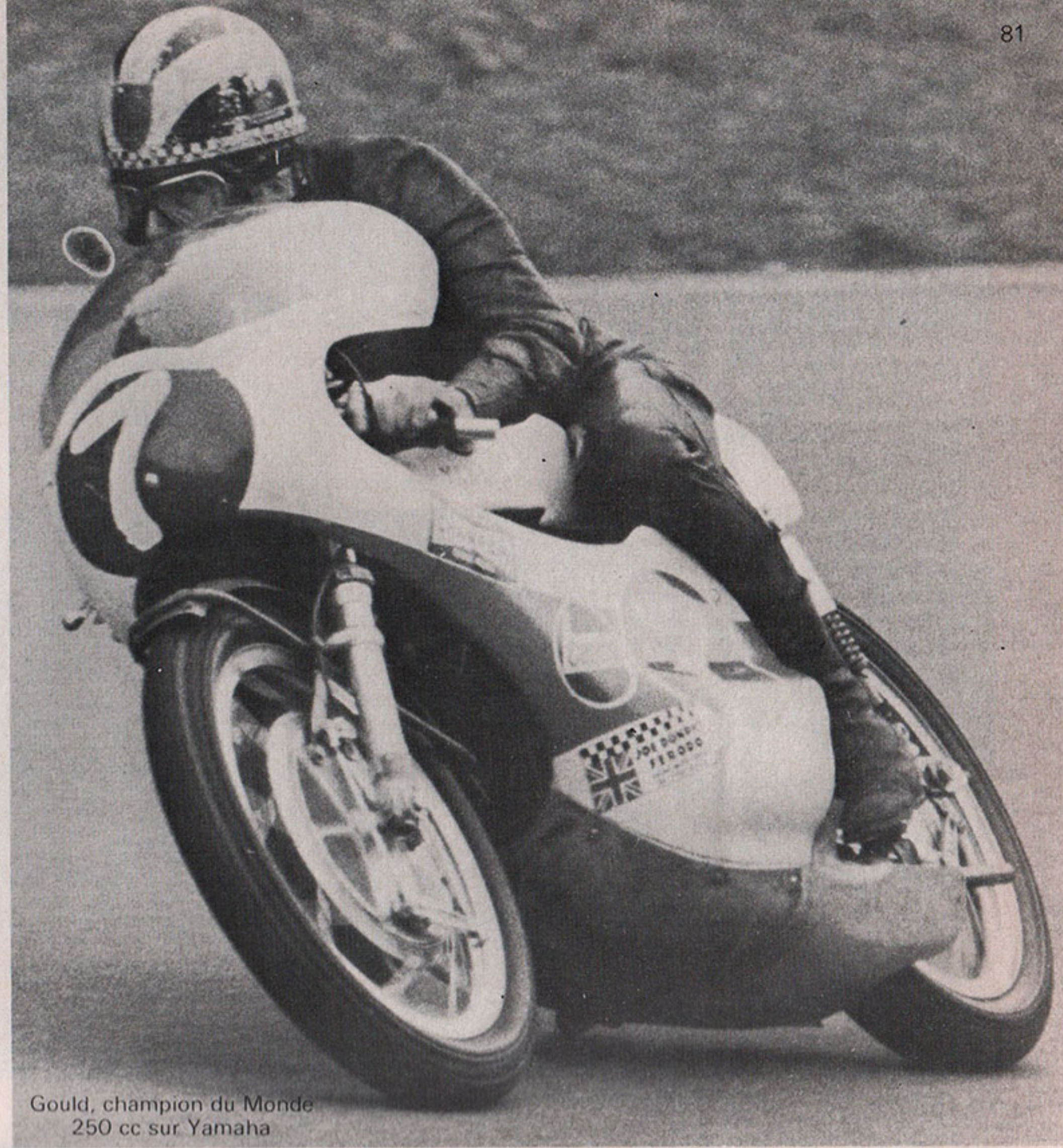
Rodny Gould Champion du Monde des 250 cc pour 1970, Angel Nieto Champion du Monde des 50 cc. Ces deux titres ont été obtenus sur la piste de Monza. Le premier a conquis son titre après un duel épique avec Carruthers. Il gagna avec une demie-roue d'avance. Le second, l'obtint par élimination sur chute du principal rival de Nieto, Toersen.



Désormais, tous les titres pour la saison 1970 sont joués. Rappelons-les brièvement : 50 cc : Niéto donc (Derbi) - 125 cc : Braun (Suzuki) - 250 cc : Gould (Yamaha) - 350 cc : Agostini (MV) - 500 cc : Agostini (MV) - Side-cars : Enders (BMW).

Angelo Bergamonti a atteint son but : courir pour MV. Après avoir été officiel Paton, Morini, Aermacchi, l'excellent Angelo s'est vu convoqué par le Comte Agusta pour des séries d'essais sur les MV, d'abord 4 cylindres, puis 3 cylindres. Angelo a brillamment passé ses examens de pilote d'usine chez MV. Il a couru à Monza en compagnie d'Agostini. Pour sa première sortie officielle sur la MV3, Angelo s'est montré mieux qu'excellent, en 350 et en 500 il finit derrière Agostini, certes, mais devant Pasolini (qui d'ailleurs explosa son moteur en 500). Donc, pour l'an prochain, nous pouvons espérer deux MV en piste. Pour contrer quoi ? On se le demande... Qu'importe, les amateurs se régaleront toujours l'œil et l'oreille en voyant évoluer en tête ces deux splendides machines.

Environ un mois avant Monza, le G.P.R.A (Association des coureurs de Grands Prix) déclarait que tous ses membres boycotteraient le Grand Prix d'Italie, qui n'offrait pas des primes de départ assez conséquentes. Seules exceptions : Gould et Carruthers, en bagarre pour le titre et qui ne pouvaient pas se permettre de manquer une course. On espérait beaucoup de ce boycottage... et en premier lieu la démonstration de la solidarité régnant entre les coureurs de Grands Prix. Et, ça a râté, Monza n'a pas été totalement boycotté, loin de là, il y avait au moins six coureurs du G.P.R.A au départ, soit un peu moins de la moitié des membres de cette association. Les raisons de ce relâchement sont multiples. Certains ne croient pas au G.P.R.A. D'autres y croient, mais ont pensé que certains membres iraient tout de même au Grand Prix d'Italie, alors ils y sont allés aussi, décidés à courir au cas où plus de trois adhérents au G.P.R.A s'aligneraient. C'est ce qu'a fait Christian Ravel, qui s'est rendu à Monza sans moto, pour voir. Là-bas, Daniel Fontana lui a prêté une H 1 R en provenance directe des U.S.A. Elle manquait de mise au point, et Christian n'a pas fini la course. Autre raison de l'échec du boycottage, l'individualisme des coureurs. Chacun s'imagine pouvoir obtenir, par lui-même et sans rien à dire à personne, une excellente prime de départ. Alors, le G.P.R.A est-il voué à l'échec total ? Oui et non. Oui, si l'on ne tient compte que des raisons citées plus haut. Non, si le G.P.R.A s'organise différemment. En premier lieu, il lui faut impérativement inclure en son sein les dix premiers de chaque catégorie, side-car, 125, 50 inclus (actuellement les pilotes de ces classes sont mis à l'écart). Ensuite, il faut faire une distinction nette entre les pilotes privés (la majorité) et les pilotes d'usine. Enfin, et ce n'est pas le plus simple, faire respecter le règlement... Une affaire à sui-



Gould, champion du Monde 250 cc sur Yamaha

vre. Dernier événement à Monza, il faisait beau : cela n'était pas arrivé depuis au moins quatre ans !

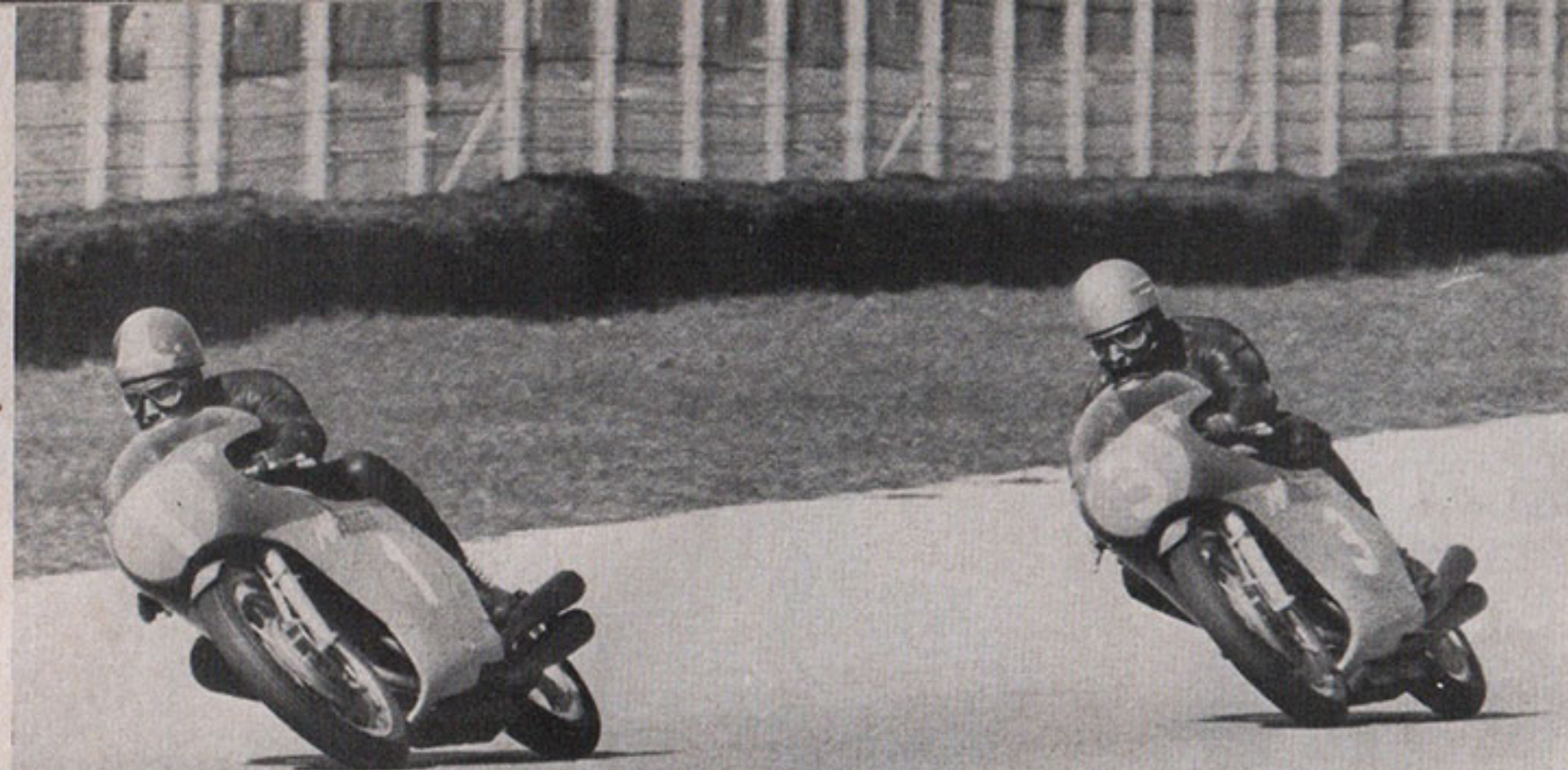
50 cc

Après sa victoire à l'Ulster, Niéto avait encore sensiblement augmenté son avance de points sur son plus dangereux rival Toersen (Jamathi). Mais si ce dernier avait remporté les deux derniers Grands Prix (Monza, Barcelone) tout aurait été remis en question. Or, dans le deuxième virage de la piste de Monza, le dernier espoir de Toersen s'est envolé. Trois pilotes se sont accrochés : Schurgers (Kreidler), Canellas (Derbi) et Toersen (Jamathi). Seul, Canellas repartira et finira huitième avec une épaule sérieusement endommagée. Dans cet accident, Toersen s'est cassé trois doigts et il ne sera pas présent à Barcelone. On pourrait penser que débarrassé du Jamathi de Toersen, Niéto gagna facilement : il n'en fut rien. Les Kreidler de de Vries et Kunz étaient plus rapides que le Derbi qui, par ailleurs, s'arrêtera avant la fin de la course (serrage). Le Français Millard (Kreidler) prendra la cinquième place.

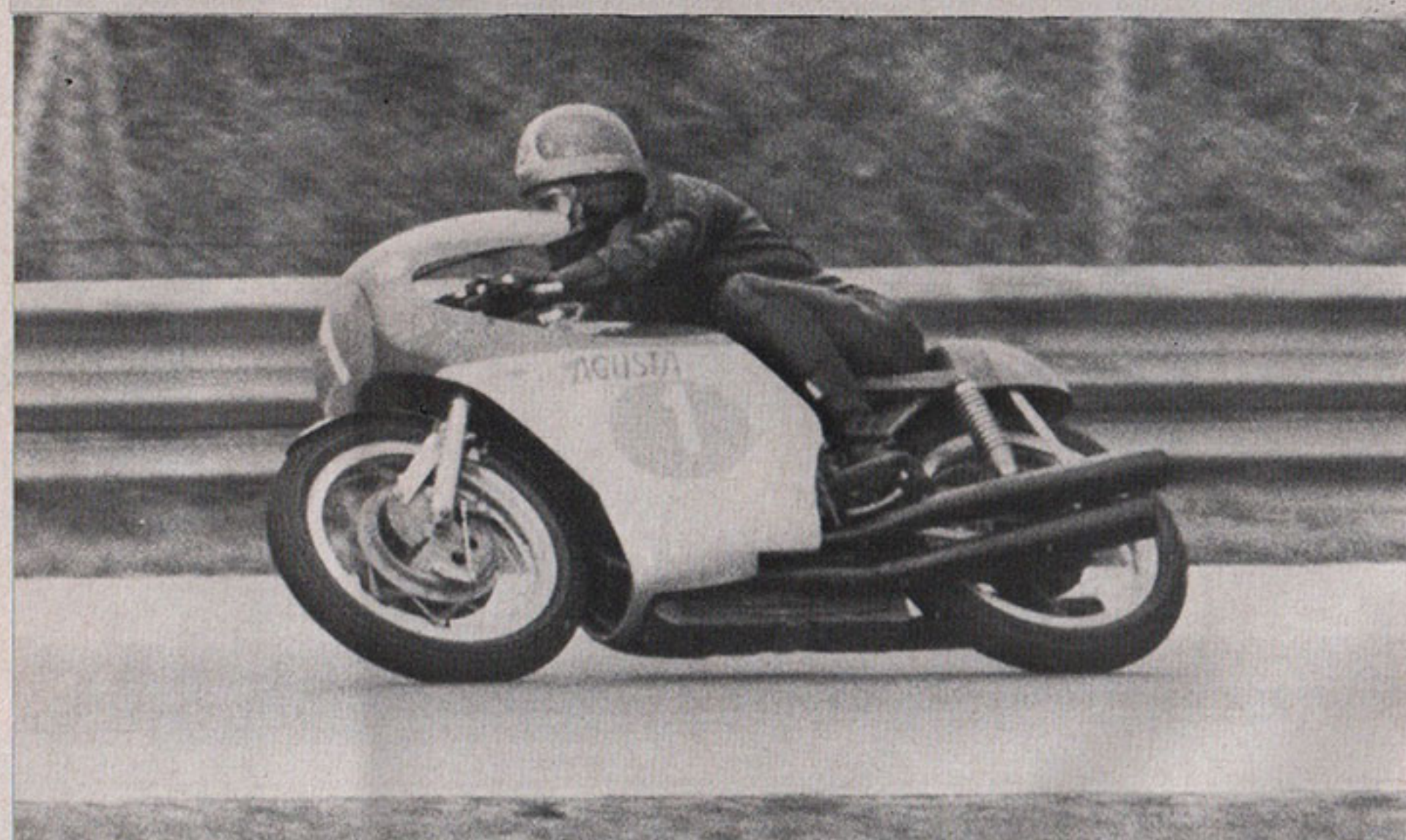
- 1er : de Vries (Kreidler) 23 mn 18,5
- 2e : Kunz (Kreidler) 23 mn 26
- 3e : Fassbender (Kreidler)
- 4e : Cretti (Malanca)
- 5e : Millard (Kreidler).



Le Comte Agusta entouré de ses deux pilotes Agostini et Bergamonti



Agostini et Bergamonti au guidon des imbattables M.V.



Agostini en 350 cc : Nouvelle victoire

125 cc

On se souvient que le Morbidelli (twin deux temps refroidi par eau) de Parlotti avait créé une grosse surprise à Brno en remportant la victoire. A Monza, il fera une nouvelle démonstration de ses possibilités en menant la course un moment et en établissant le record du tour. Il abandonnera sur serrage d'un piston. La place de leader revenait alors au champion du monde, l'Allemand Braun (Suzuki). Mais lui aussi connaîtra des ennuis de piston. Niéto, jusque-là troisième, se consolera ainsi de ses déboires en 50 cc et remportera une nouvelle victoire pour la petite 125 espagnole.

- 1er : Niéto (Derbi) 32 mn 53,3
- 2e : Szabo (MZ) 34 mn 10,5
- 3e : Van Dongen (Yamaha) 34 mn 47,2
- 4e : Huber (Maico)

250 cc

Bien que certaine d'être championne du monde par marques depuis un moment, l'usine Yamaha encourageait vivement Gould dans le duel qui l'opposait à Carruthers, qui pilote lui aussi une TD2. Yamaha aurait même proposé à Gould d'engager Molloy pour le seconder au Grand Prix d'Espagne. Molloy est en effet un spécialiste du circuit Barcelonais. Pour répondre à ce renfort, Carruthers avait (on le suppose) demandé à Read de le seconder à Monza. Effectivement, Read était là. Il avait même équipé sa

Yamaha d'un carénage spécial (le même que celui de Carruthers à Daytona). En plus, l'arrière de la moto était aussi caréné. Au départ, Read et Gould démarraient comme des balles, tandis que Carruthers et Andersson prenaient un sérieux retard : 13 secondes pour Carruthers. En tête, Grassetti (MZ) était suivi de Gould et Read. Mais la magnéto de la MZ d'usine ne tiendra que cinq tours. Gould et Read étaient roue dans roue. Derrière, Carruthers faisait une remontée fantastique, rattrapait les deux leaders et passait en tête dans le dernier tour. Il sortait toujours en tête de la Parabolique, à quelques centaines de mètres de l'arrivée. A ce moment, Carruthers pensait bien avoir course gagnée. Mais c'était sans compter sur la boîte six vitesses de Gould qui lui fera gagner quelques dixièmes de secondes en accélération, et lui permettra de battre d'une demi-roue la Yamaha cinq vitesses de Carruthers !

- 1er : Gould (Yamaha) 37 mn 8,7
- 2e : Carruthers (Yamaha) 37 mn 8,7
- 3e : Read (Yamaha) 37 mn 9,7
- 4e : Braun (MZ) 37 mn 39
- 5e : Marsowsky (Yamaha) 38 mn 40,9

350 cc

Durant les premiers tours de la course, Pasolini n'avait pas seulement une MV à ses trousses mais deux, celles d'Agostini et de Bergamonti. Pour prouver de quoi il était capable, Angelo doublait d'un coup Pasolini et Agostini. Mais il était dit (par qui ?) qu'une fois de plus, Agostini gagnerait. Et il dépassait successivement Paso et Angelo, pour s'installer à sa place habituelle et favorite : la première...

- 1er : Agostini (MV) 42 mn 28,3
- 2e : Bergamonti (MV) 42 mn 36,8
- 3e : Pasolini (Benelli) 43 mn 7,3
- 4e : Bartusch (MZ) 44 mn 18,9
- 5e : Grassetti (Jawa)

500 cc

Dans cette course, on retrouvait en bagarre pour la victoire le même trio que dans la précédente. Là encore, dans les premiers tours, Pasolini et la grosse Benelli menaient la ronde. Il semblait même que pour une fois, Ago ne jouait pas au chat et à la souris. La Benelli, toute nouvelle, semblait en mesure de rivaliser avec la MV en vitesse de pointe. Puis, des quatre mégaphones de la Benelli s'échappa des flots de fumée bleue : il était difficile de suivre Paso de près, toute sa moto fumait ! Enfin, à la satisfaction générale et plus particulièrement à celle d'Agostini couvert d'huile, la verte quatre cylindres rendit l'âme. Derrière les deux MV, on assista à un défilé de Kawasaki dans lequel s'insérait à la septième place une Paton, celle de Galina.

- 1er : Agostini (MV) 55 mn 17,9
- 2e : Bergamonti (MV) 56 mn 1,6
- 3e : Bertarelli (Kawasaki)
- 4e : Marsowsky (Kawasaki)
- 5e : Zubani (Kawasaki)



les BMW de "Compétition" sont des BMW de "Série"

La preuve : Résultat du 15^e Tour de France Automobile "International" 1970

- Tourisme de série { 1^{er} - BMW 2002 TI
- 2^e - BMW 2002 TI

Résultat du 15^e Tour de France Automobile "Grand National" 1970

- Tourisme de série { 1^{er} - BMW 2002 TI
- 2^e - BMW 2002 TI
- 3^e - BMW 2000

Essayez les BMW de "Série"... celles qui gagnent les compétitions

Envoyez votre carte de visite ou téléphonez à :

- BMW FRANCE "Service Pilotes d'Essais" qui vous mettra en rapport avec le Concessionnaire de votre région.



Pour le plaisir de conduire

Au service de notre clientèle : ● L'ASSURANCE SPÉCIALE TOUS RISQUES BMW ● LA BOURSE DE L'OCCASION BMW
Renseignements sur demande à : BMW-FRANCE Importateur exclusif - 23, Bd de Courcelles - Paris 8^e - 522 55-15 et 55-24

dictionnaire du sport automobile

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

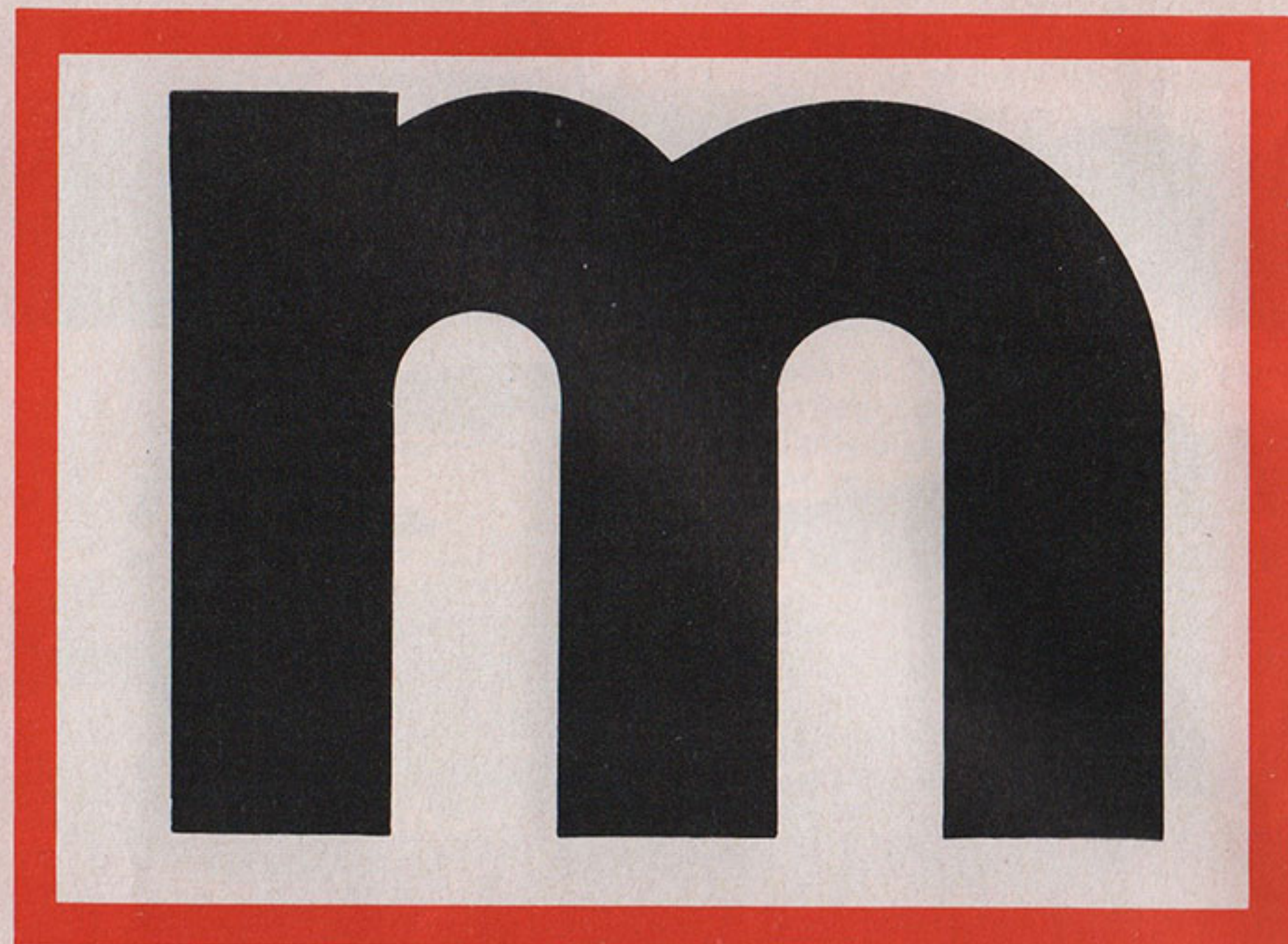
Les Mille Miles

Ce fut certainement la plus grande épreuve routière de l'histoire du Sport Automobile. Comme son nom l'indique cette course de vitesse se déroulait sur 1 600 kilomètres environ. De 1927 à 1957, elle eut lieu 24 fois avec une interruption en 1939 et de 1941 à 1946. La longueur de l'épreuve ne fut jamais la même à quelques dizaines de kilomètres près sauf en 1930 et 31, en 1936 et 37, et de 1954 à 1957 où la distance fut toujours identique (1 596,9 km). Par contre en 1940 l'itinéraire fut totalement modifié avec 1 486 km; Il s'agissait cette année-là de parcourir neuf fois la boucle Brescia-Cremone-Mantoue. Toutes les autres courses se déroulèrent sur un parcours routier qui partait de Brescia pour descendre vers Rome en passant par Padoue, Rimini et Ancone, le long de l'Adriatique, puis qui, de Rome, remontait vers Brescia par Florence, Parme et Cremone. Les principales marques victorieuses furent Alfa Romeo (11 fois) et Ferrari (8 fois). Les pilotes Italiens dominèrent absolument toutes les courses et seuls les allemands Von Hanstein-Baumer (1940) et les britanniques Moss-Jenkinson (1955) purent inscrire leurs noms au palmarès de cette fantastique épreuve non-stop de vitesse pure. C'est pour des questions de sécurité et d'entrave à la circulation que cette course dû être supprimée, victime du progrès et de l'encombrement des routes. Elle fait partie désormais de l'Histoire, ainsi que les « Grands » qui s'y sont illustrés : Ascari, Biondetti, Campari, Nuvolari, Taruffi, Villorosi, Caracciola, Chiron, Collins, Fangio, Gendebien, les frères Marzotto, Moss, Von Trips...

Palmarès

1927 : Minoja-Morandi (OM), 21 h 04'48" à 77,238 km/h
1928 : Campari-Ramponi (Alfa Romeo), 19 h 14'05" à 84,128 km/h
1929 : Campari-Ramponi (Alfa Romeo), 18 h 04'25" à 89,688 km/h
1930 : Nuvolari-Guidotti (Alfa Romeo), 16 h 18'59" à 100,450 km/h
1931 : Caracciola-Sebastian (Mercedes), 16 h 10'10" à 101,141 km/h
1932 : Borzacchini-Bignami (Alfa Romeo), 14 h 55'19" à 109,884 km/h
1933 : Nuvolari-Campagnoni (Alfa Romeo), 15 h 11'50" à 108,575 km/h
1934 : Varzi-Bignami (Alfa Romeo), 14 h 08'05" à 114,307 km/h
1935 : Pintacuda-Della Stufa (Alfa Romeo), 14 h 04'47" à 114,753 km/h

1936 : Brivio-Ongaro (Alfa Romeo), 13 h 07'51" à 121,622 km/h
1937 : Pintacuda-Mandelli (Alfa Romeo), 14 h 17'32" à 114,747 km/h
1938 : Biondetti-Stefani (Alfa Romeo), 11 h 58'29" à 135,391 km/h
1940 : Hanstein-Baumer (BMW), 8 h 54'46" à 166,723 km/h
1947 : Romano-Biondetti (Alfa Romeo), 16 h 16'39" à 112,238 km/h
1948 : Biondetti-Navone (Ferrari), 15 h 05'44" à 121,227 km/h
1949 : Biondetti-Salani (Ferrari), 12 h 07'05" à 131,456 km/h
1950 : Marzotto-Crosara (Ferrari), 13 h 39'20" à 123,209 km/h
1951 : Villorosi-Cassani (Ferrari), 12 h 50'18" à 121,822 km/h
1952 : Bracco-Rolfo (Ferrari), 12 h 09'45" à 128,591 km/h
1953 : Marzotto-Crosara (Ferrari), 10 h 37'19" à 142,347 km/h
1954 : Ascari (Lancia), 11 h 26'10" à 139,645 km/h
1955 : Moss-Jenkinson (Mercedes), 10 h 07'48" à 157,650 km/h
1956 : Castellotti (Ferrari), 11 h 37'10" à 137,442 km/h
1957 : Taruffi (Ferrari), 10 h 27'47" à 152,632 km/h



Moss et Jenkinson, vainqueurs en 1955
et recordmen de l'épreuve

GARAGE FOLIE MERICOURT

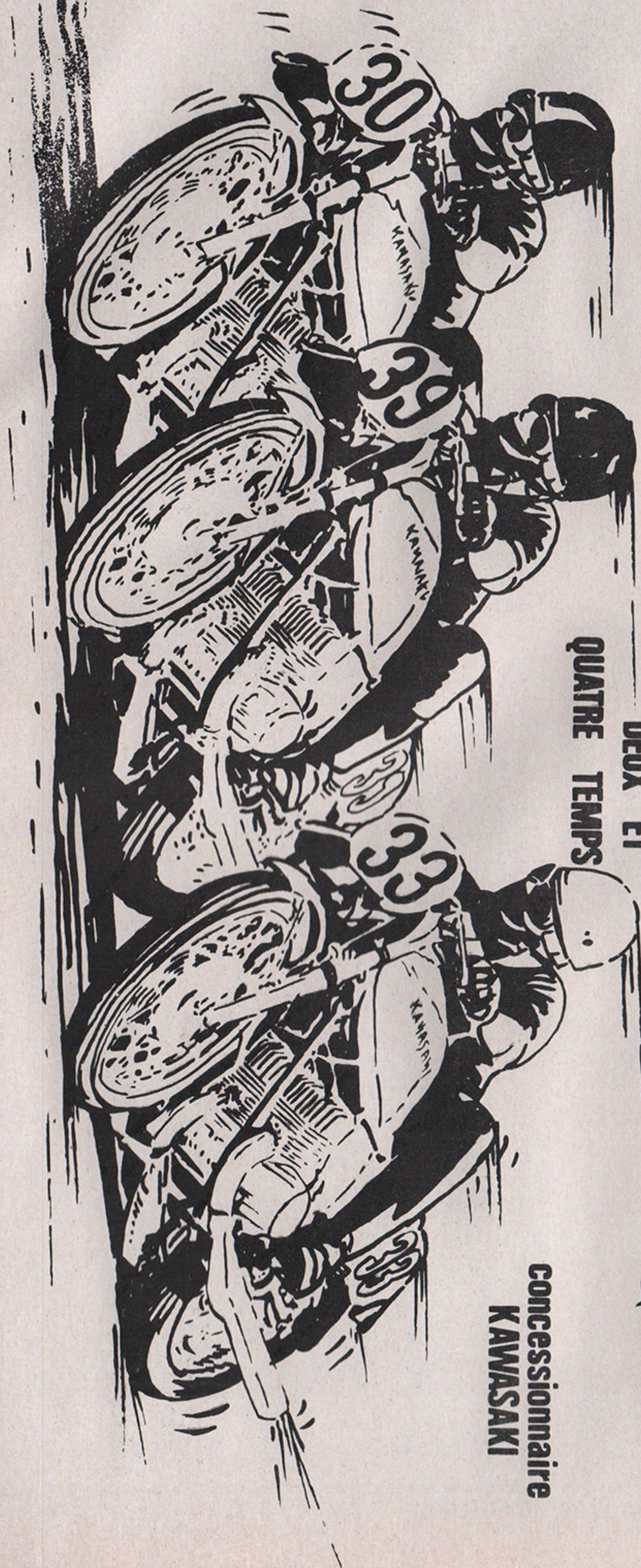
102 rue de la folie mericourt paris 11^e tel: 023.32.2d

LES MOYENS
DE L'AUTO
AU SERVICE
DE LA MOTN

SERVICE APRES VENTE
IMPECCABLE
REGLAGE ELECTRONIQUE
POUR

DEUX ET
QUATRE TEMPS

Concessionnaire
KAWASAKI



DU
15 OCT.
AU
15 NOV.

champion

ACTUALITES

LA
REVUE A
300 A
L'HEURE

UN RENAULT-GORDINI AFFUTÉ

Bonne nouvelle : la Régie commercialise une version gonflée du moteur de la R 12 G : la 807 G, qui développera 160 CV SAE (environ 135 CV DIN) à 7 200 tr/mn. On pourra soit acheter le moteur complet, soit la collection de pièces nécessaires pour la transformation. Les prix n'ont pas été fixés à l'heure où nous mettons sous presse. Les intéressés peuvent s'adresser, pour le Kit, dans les magasins de pièces de rechange du réseau Renault. Principales modifications : pistons, segments, bielles, chemises, arbre à cames, ressorts de soupape, bougies, gicleurs, taux de compression (11,5 : 1). Le couple maxi augmenté aussi, passant de 15 mkg SAE à 4 500/5 500 tr/mn à 17 mkg SAE à 6 000 tr/mn.

UNE DÉCLARATION DE COLIN CHAPMAN

Le constructeur des Lotus, ému par les mises en cause qui ont paru dans la presse après l'accident de Rindt, a publié un communiqué sur ce sujet, bien qu'un examen détaillé de l'épave n'ait pas été possible, car elle est retenue par les autorités italiennes. Dans ce texte, Chapman insiste sur le fait que les arbres de freins avant, qui ont été mis en cause, avaient été très scrupuleusement examinés avant Monza, avec des détecteurs de criques les plus modernes, et que les résultats avaient démontré que ces arbres ne présentaient aucun défaut. De plus, un technicien indépendant avait été consulté, et avait confirmé que ces pièces possédaient toute la solidité requise.

HAILWOOD ET BENELLI

Depuis longtemps déjà, on parle de cette association souvent annoncée, toujours démentie... par Benelli. C'est un moyen comme un autre de se faire de la publicité. En fait, il semblerait que « Mike the bike » a très peu envie de courir pour la marque italienne dont le service course est par trop instable. L'an prochain cependant, Benelli (échaudée en 350 cc) s'attaquera à la MV 500 cc avec une nouvelle machine... toujours conduite par Pasolini.

AL UNSER, CHAMPION U.S.A.C.

Le vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis 1970 a remporté le titre le plus convoité des États-Unis : celui de l'United States Auto Club (monoplaces type Indy). Mario Andretti, dont c'est l'objectif n° 1, n'a pas eu de chance cette année, de même qu'en Formule 1. Mais les bruits qui avaient couru concernant un accord entre le champion italien-américain et Ferrari ne se sont pas matérialisés. Ce sera (probablement) pour 1971.

CHEVRON CHAMPION D'EUROPE

Redman, en battant de justesse Bonnier aux 500 kms de Spa, a donné à la marque britannique Chevron le championnat européen réservé aux voitures Sport et Prototypes de deux litres. Depuis le début de la saison, Lola Ford T 210 étaient en tête, mais Chevron, qui défendait ses chances avec un coupé sport trop lourd par rapport au léger prototype spider Lola, réagit en sortant à son tour une barquette. L'excellent Redman fit le reste, aidé par Elford, qui remporta l'épreuve disputée au Nurburgring. L'autre protagoniste important de ce championnat qui a remporté un grand succès est apparemment destiné à prospérer dans les années futures fut Abarth, dont le plus brillant représentant a été Merzario. Bataille d'usines, le championnat des deux litres a aussi mis sur le marché des voitures qui représentent l'idéal pour un pilote amateur désireux de courir sur tous les circuits d'Europe. C'est l'un de ses principaux atouts.

PETERSON SANS FI

Le grand espoir suédois, qui figure ce mois-ci sur notre couverture, se retrouve sans sa March pour le Grand Prix du Mexique : Colin Crabbie, son sponsor, est en effet à court d'argent et obligé de renoncer à la dernière épreuve du Championnat 1970. Il espère cependant qu'en 71, il trouvera les soutiens nécessaires pour refaire courir Ronnie.

HAHNE ABANDONNE LA COURSE

L'excellent pilote allemand a annoncé sa décision après l'accident de Rindt. On se souvient qu'il avait acheté un March 701 B dont il prit livraison pour le G. P. d'Allemagne, où il ne put se qualifier. Il a d'ailleurs intenté un procès à la marque anglaise, l'accusant de lui avoir livré une voiture non-compétitive.

PIPER : DE BONNES NOUVELLES

Le populaire pilote anglais a été victime d'un grave accident au volant d'une 917 pendant le tournage du film « Le Mans ». Après un temps d'alerte, l'état de David est satisfaisant, il ne souffre que d'une fracture sans complications à une jambe.

AGO-BERGA...

Agostini-Bergamonti seront les deux officiels MV en 1971. Pourquoi deux pilotes alors qu'un seul suffirait? Le Comte Agusta voudrait « aiguillonner » Agostini qui a tendance à s'endormir sur ses lauriers (tout en gagnant). Cette hypothèse est pos-

si le Comité donnera des ordres pour que Bergamonti finisse toujours derrière Ago.

350 CC TRIUMPH... ON EN PARLE

Avec les tout gros cubes, la cylindrée qui bouge, c'est les « 350 cc ». Triumph est du reste en train de préparer un nouveau modèle. Il s'agit d'un bicylindre à simple arbre à came équipé d'une boîte cinq vitesses. Elle sortira peut-être au Printemps...

DES SURTEES FI ET FA A VENDRE

John Surtees annonce qu'il pourra vendre en 1971 quelques exemplaires de sa nouvelle F1, qui sera baptisée T88. Ce châssis fera ses débuts en course, équipé d'un V8 américain, à Sebring ce mois-ci, conduit par David Hobbs. Voilà de la concurrence pour March.

KAWASAKI 500 HIR

Chez Kawasaki comme partout ailleurs, les services compétition préparent déjà activement Daytona 71. On sait encore peu de choses sur les nouvelles HIR si ce n'est qu'elles devraient être plus puissantes et donc plus rapides (265 km/h environ). L'usine japonaise a commandé au spécialiste italien Daniel Fontana des freins de 250 mm. Lorsque les machines seront fin prêtées, on cherchera des pilotes. Actuellement, Read très sollicité de toutes parts est en bonne place sur les rangs...

PLUS DE 400 km/h SUR DEUX ROUES

Don Vesco, le sponsor américain de Kel Carruthers s'est attaqué au record de vitesse pure sur deux roues détenu depuis 1966 par Bob Leppan, qui montait lors de sa tentative un engin mû par deux 650 cc Triumph accouplés. La machine de Don Vesco était propulsée, elle, par deux moteurs de 350 cc Yamaha TRZ (il s'agit du moteur de la compétition client qui développe une soixantaine de chevaux). Elle était bien sûr intégralement carénée avec un profilage en forme de cigare. Durant un premier

Vesco s'est fait la plus belle peur de sa vie, sa machine capotant à 420 km/h. Mais une semaine plus tard, il reprenait le guidon de son engin et s'attaquait à nouveau au record du monde, cette fois avec succès. Il réalisa en effet dans les deux sens une vitesse moyenne de l'ordre de 405 km/h, le record de Leppan étant battu de plus de 10 km/h.

ON RECHERCHE...

Gérad Juneaux (14 victoires, 4 records de France) cherche un(e) passager(e) de side-car. La participation financière de l'individu est nécessaire à la réussite de l'opération. Si l'apport est confortable, il est envisageable de courir un certain nombre de épreuves du Continental Circus. Un minimum de qualités physiques et d'endurance et des nerfs d'acier sont à recommander. Minets s'abstenir... affaire sérieuse. Ecrire au journal qui transmettra.

CALENDRIER AUTO - MOTO

AUTO		MOTO	
Dates	CIRCUITS	TRIALS	REGULARITE
18 Octobre	1 000 kms de Paris Monthléry	Ambérieu-en-Bugey-01	Cannes-06
25 Octobre	Coupes Bugatti	Grasse-06	
31 Octobre		Cavalaire-sur-Mer-83	
1er Novembre	Paul Ricard	Saint-Cucufa-92	
8 Novembre			
13-18 Novembre			
15 Novembre			36e Coupe de l'Armistice Livry-Gargan-93

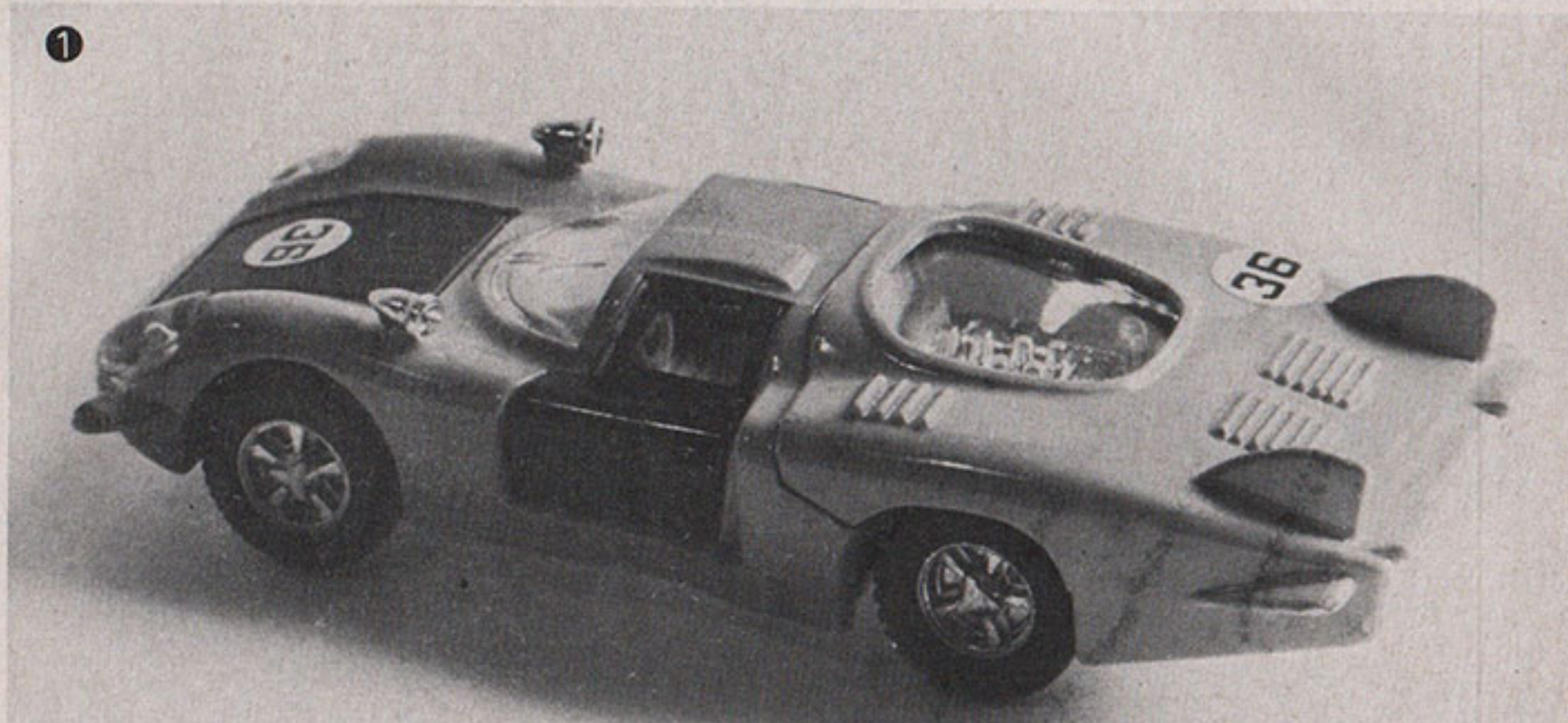
RACE OF YEAR

Pour la première fois depuis bien longtemps, un champion américain (Gary Nixon) est venu se mesurer sur leur circuit aux meilleurs pilotes anglais (Read - Cooper - Gould Carruthers...). C'était à l'occasion de la « Race of Year » (la course de l'année) qui se déroule sur le petit circuit de Mallory Park. Nixon pilotait une 750 Triumph 3 cylindres identique aux machines de Daytona. Il termina quatrième, ce qui constitue un excellent résultat lorsque l'on connaît le circuit et les « spécialistes Mallory » qui bagarrent avec lui. John Cooper arriva premier sur une 350 Yamsel (moteur Yamaha TR2 dans un cadre Seeley) devant Phil Read (250 Yamaha). Read avait explosé son moteur 350 TR2 peu avant la course de l'année et avait dû partir avec un 250 cc. Après un départ moyen, il établit le tour le plus rapide, égalant presque, à quelques dixièmes, le record détenu par Hailwood sur 350 Honda six cylindres. Le troisième de la course de l'année fut d'ailleurs Paul Smart, connu en France depuis sa victoire au Bol d'Or.

MODELISME

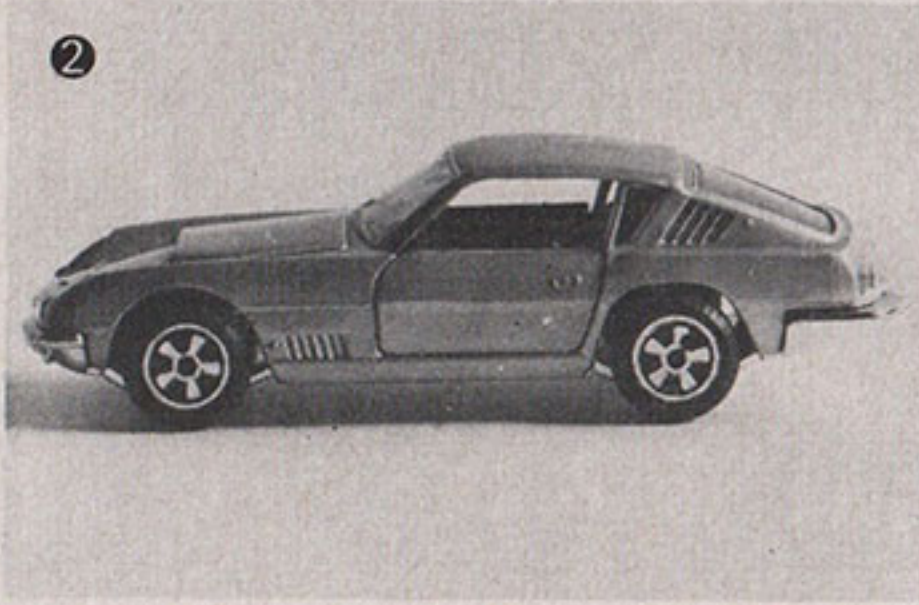
ALFA ROMEO TYPO 33 DINKY TOYS

C'est Dinky Toys « made in England » qui nous présente cette dernière venue au monde du 1/43e, et la grande marque européenne se réhabilite un peu grâce à cette nouveauté. En effet, cette Alfa marque un très net progrès par rapport aux dernières miniatures qui nous étaient venues d'Angleterre. Elle est pratiquement juste de formes, mais souffre tout de même de tares congénitales difficiles à supporter : le prix affiché d'abord, qui n'est pas le moindre de ses défauts (15 francs) ; la couleur ensuite dont elle est affublée (rose avec les portes et le capot noir) des détails enfin qui n'ont pas été soignés (roues inexacts, moteur impossible à reconnaître, habitacle quasi inexistant...). Non décidément cette Alfa Roméo n'est pas la maquette devant laquelle on se plaît à rêver. Mais où sont les Dinky Toys d'antan ?



ASTON MARTIN DBS POLITOYS EXPORT

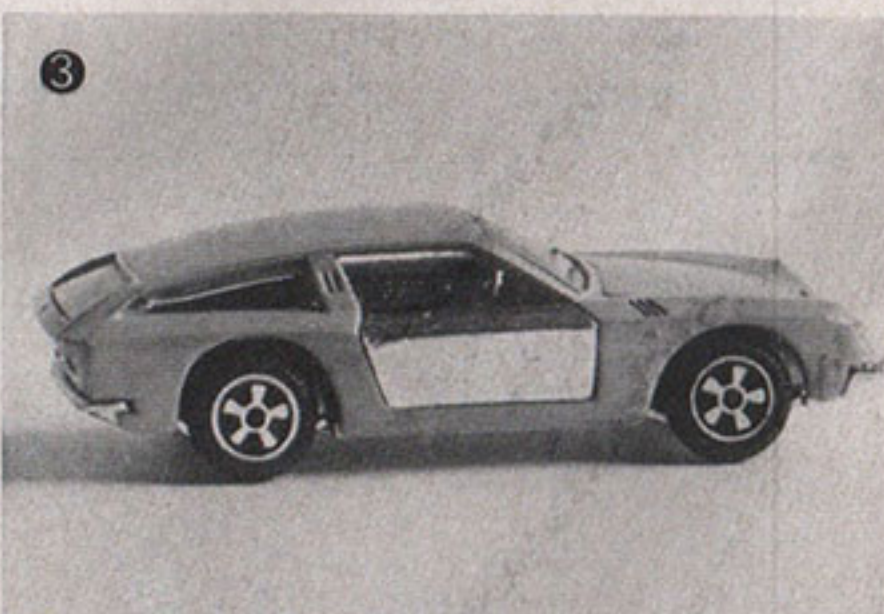
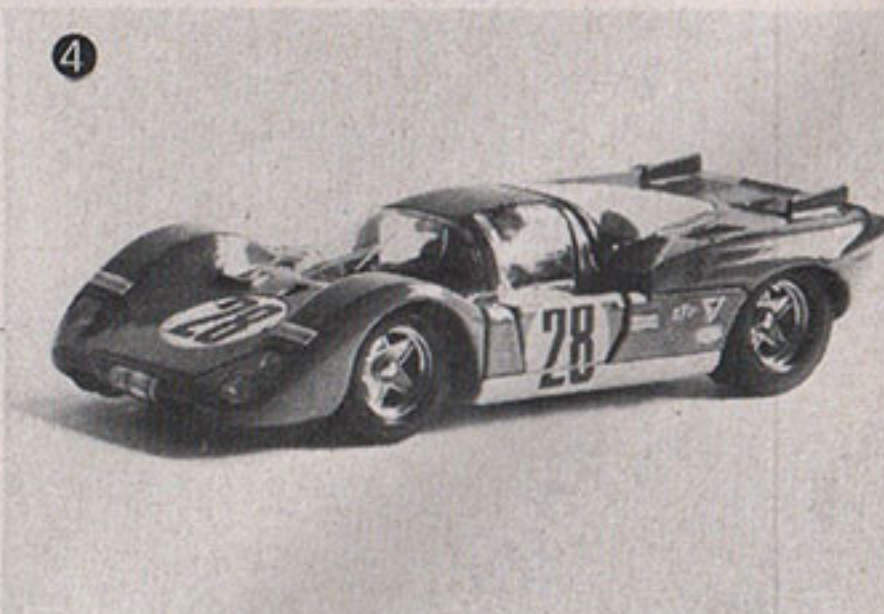
Politoys avec ses modèles Export nous laisse pantois et dubitatifs. Pantois parce qu'on se demande comment fait la marque italienne pour vendre si bon marché sa production en France. Et dubitatifs parce que, compte tenu de cet impératif prix, les maquettes de cette série ne sont pas toujours soignées comme on le souhaiterait (contrairement aux très belles Politoys M vendues, elles, nettement plus cher). Alors, n'est-ce pas nuire à l'image de la marque que de présenter aux amateurs des maquettes où l'on a sacrifié volontairement beaucoup pour être imbattable sur le plan pécunier ? Un exemple frappant nous est donné avec la nouvelle Aston Martin DBS. Cette miniature est en elle-même jolie, mais le drame, c'est qu'elle ne ressemble absolument pas à la voiture dont elle est censée être la réplique. C'est certes un beau jouet, mais pas une maquette, ni une miniature. Prix : 7 francs 50.



FERRARI 512 S SOLIDO

Elle est belle, splendide, magnifique comme seules (ou presque...) savent l'être les Solido. Le bolide de Maranello tout craché est descendu dans les vitrines des magasins de jouets. Je ne sais pas comment font les techniciens de la marque française pour nous sortir de pareils chefs d'œuvre mais, tous leurs modèles de course sont depuis quelques années irréprochables. Peut-être se trouvera-t-il certains grincheux pour s'apercevoir que les rétroviseurs ont été oubliés ou que sur la planche de décalcomanies habillant merveilleusement la maquette un écusson STP a pris la place du Shell figurant habituellement sur les voitures de l'usine. Mais, ce n'est que brouilles. Cette Ferrari vendue 12 francs (en plus, elle est bon marché !) est à acheter séance tenante, à mettre en vitrine et à admirer sans fin, ou jusqu'à ce que Solido nous offre son prochain modèle (une Alpine berlinette est en préparation). Et si je pouvais formuler un souhait, ce serait qu'une 917 vienne bientôt rejoindre dans ma collection cette somptueuse Ferrari 512 S.

Nous avons photographié pour vous ces miniatures chez Multisports, 94 boulevard de Sébastopol - Paris.



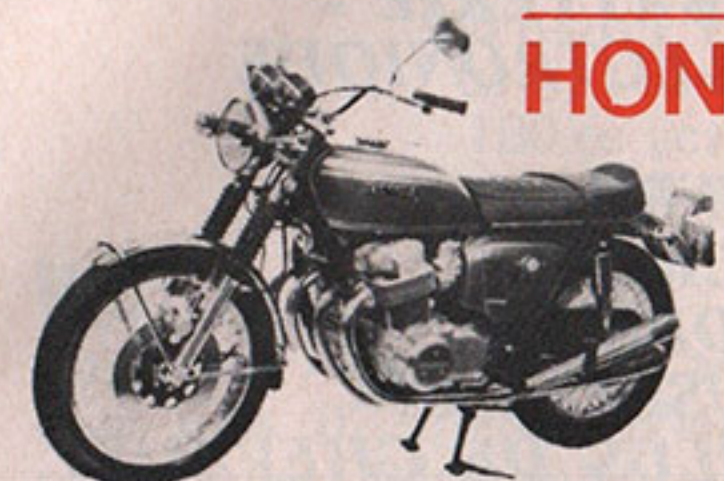
LAMBORGHINI 4 000 GT POLITOYS EXPORT

Elle fait partie de la même collection que l'Aston DBS présentée plus haut, mais n'en a pas les mêmes défauts. Cette voiture d'exposition est de forme parfaitement rendue et bien reconnaissable, son excursion dans le monde du 1/43e ne l'ayant pas modifiée. Cependant, elle aussi est montée avec les roues en caoutchouc qu'arborent toutes les Politoys Export et qui ont l'aspect de celles des... Porsche 911 S. Et la finition n'est pas exemplaire. Mais les portes s'ouvrent sur un habitacle correctement réalisé, et elle est vendue très bon marché. Payer une Lamborghini 7 francs 50 n'est pas du domaine du quotidien, n'est-ce pas...

LALA

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

STOCK TRÈS IMPORTANT
DE PIÈCES JAPONAISES



HONDA 50 350
125 450
250 750

YAMAHA 125
180 250 350

SUZUKI 50 70
125 250
350 500

PEUGEOT
FLANDRIA
MZ
JAWA
GIULIETTA

la plus prestigieuse gamme 4 temps
HONDA

SMAC

193, av. de
Fontainebleau
94 - Thiais



**Eric
Offenstadt**
les a
sélectionnés
pour vous

Sur la N7
à 5 mn de
la porte
d'Italie
686-04-40

Kawasaki

la plus fabuleuse gamme 2 temps

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

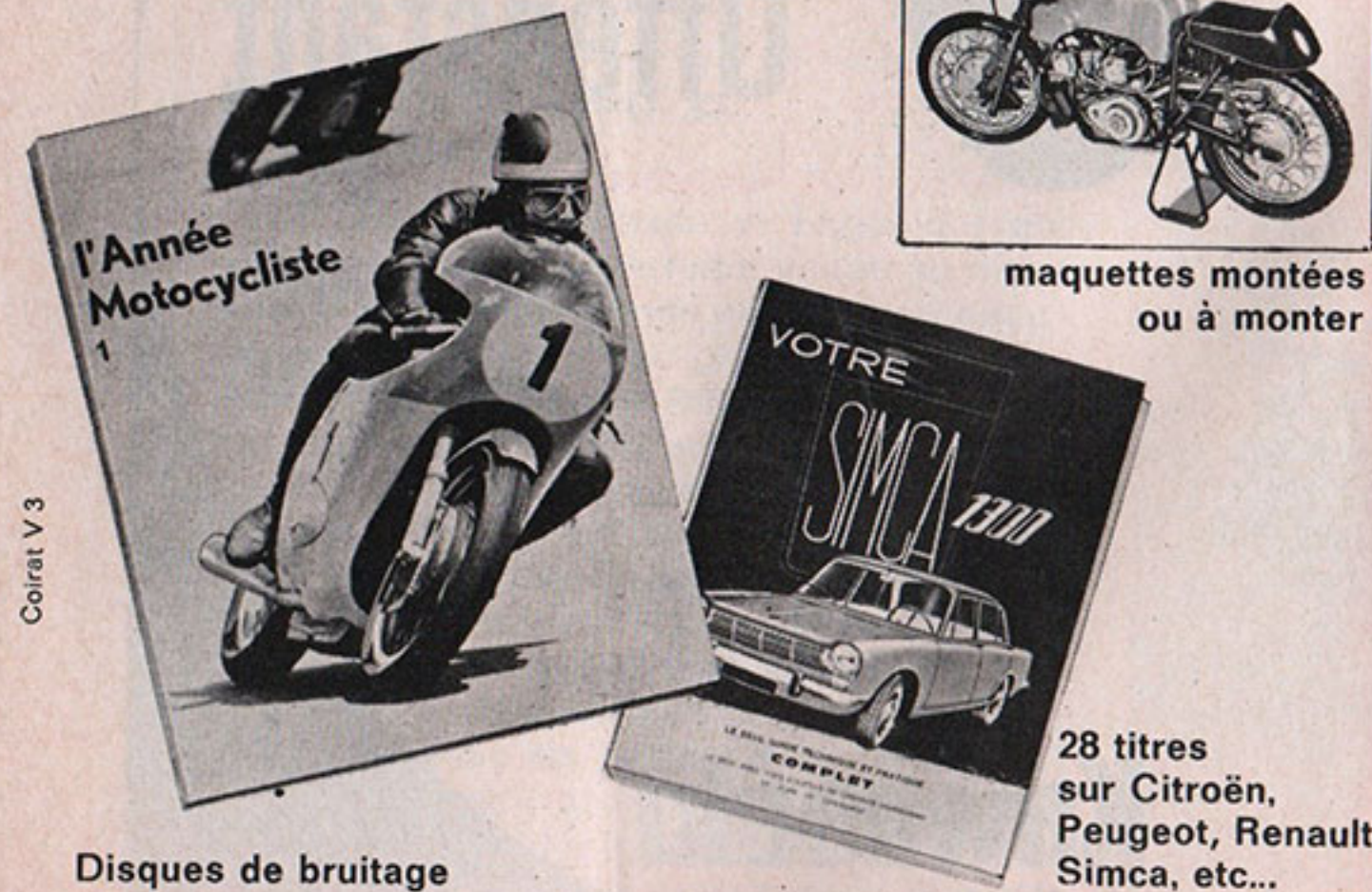
à la LIBRAIRIE AUTOMOBILE

83, RUE DE RENNES - 75-PARIS 6^e - Tél. : 548-15-14

SPECIALISTE DE LA MECANIQUE ET DU SPORT AUTO ET MOTO

Tous les ouvrages les plus récents :
Allemands, anglais, américains, français, italiens,

et



Disques de bruitage

28 titres
sur Citroën,
Peugeot, Renault,
Simca, etc...

Catalogue gratuit sur demande

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

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

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

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

Ets PSALTY
80, av. des ternes 17e tel 380.55.52

BANLIEUE

G. CARNIEL
15, rue defresne bast 95 argenteuil
tel 961.36.33

LADEVEZE PANTIN
173, rue de paris 93 pantin tel 845.
20.90

GERARD MAYER
8, rue de l'orangerie 78 versailles
tel 950.28.52

PARIS
AUTO DETTA
35, rue de l'annonciation - 16e
tel 288.56.89 -
Ets MURIT
30, rue lacordère 15e tel 532.60.53
Sté NOUVELLE LADEVEZE
170, av. de clichy 17e tel 627.06.96

SCOOTER SERVICE
27, av. le foll 94 villeneuve-le-roi
tel 922.31.48
PROVINCE
MAISON H. AUDEMAR
13, pl. d'armes 83 toulon tel 92.28.12
P. BEGASSE
17, rue st-michel 35 rennes tel 51.69
RENE BETEMPS
4-6, rue porte reine 73 chambéry
tel 34.31.08
CAMBRAI AUTOMOBILES
26, rue cantimpré 59 cambrai tel
81.41.34
F. CILIENTO
54, av. de colmar 68 mulhouse
tel 46.24.88
D.A.S.O.
29, coursalsace-lorraine 33 bordeaux,
tel 52.32.72
Ets J. FONTAINE
96, rue d'elbeuf 76 rouen tel 72.
10.88
Ets VICTOR GIOANNI
20, rue merle 06 cannes tel 38.49.48.
EDMOND JOLY
5, av. de sospel 06 menton tel 35.87 -
68
Ets LEMAITRE
19-21, rue du g. leclerc 50 gran-
ville tel 696
Ets LOIT
77, av. de la marne 33 libourne
tel 51.18.89
P. NEDEY
125, av. de saxe 69 lyon 60.88.53.
ONDA
15, rue trachel 06 nice - 88.88.64
J & P VERCHERE
27, rue Sigorgne 71 macon 38.07.17.

YAMAHA

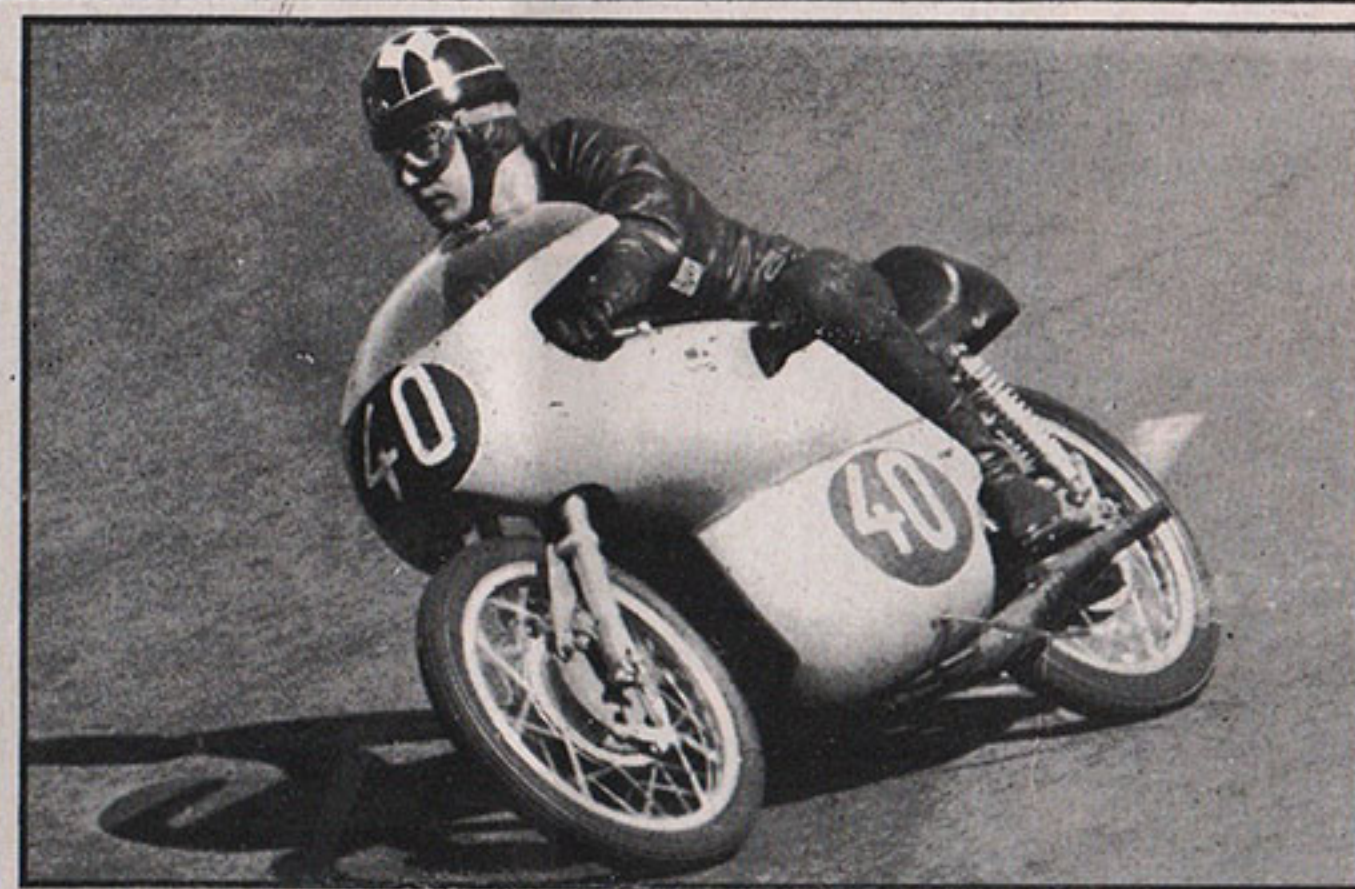
IMPORTATEUR : Ets SONAUTO
53-55-57, rue marjolin -
92 - Levallois - tel 755.97.40
magasin d'exposition :
22, av. de la grande armée paris 17e
tel 380.31.91



Publipress-conseil - vêtement ted lapidus

BP préconisation exclusive

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



en compétition,
a la ville...

il s'équipe, il s'habille... **cuir**

VOGUE sport
14, boulevard Jules-Ferry • Paris-17^e
Tél. : 023.91.27

FERMÉ LE JEUDI - NOCTURNE VENDREDI jusqu'à 22 H.
CATALOGUE COULEUR contre 4 F. REMBOURSABLE sur tout achat à partir de 100 F.

challenge Castrol

En 1970, plus de 200 jeunes pilotes licenciés ont
choisi Castrol pour courir les 13 épreuves du Crité-
rium National des Circuits. Ils bénéficient de l'assis-
tance permanente du Service compétition de Castrol.

Après Albi, Nogaro, Montlhéry (USA), Magny-Cours,
Montlhéry (AGACI), La Châtre, Dijon, Montlhéry
(ACIF), Magny-Cours,

Les 5 premiers au classement général sont :

sous réserve de confirmation de la F.F.S.A.
Faites comme eux, faites confiance à Castrol.



PROMOREP

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° - Tél. : 288.45.37
- ETS DYNAMIC-SPORT - 149, rue Montmartre - 75 - PARIS - 2° - Tél. : 231.19.30
- ETS LADEVEZE - 170, Avenue de Clichy - 75 - PARIS - 17° - Tél. : 627.09.79
- ETS LALA - 194, Avenue du Maine - 75 - PARIS - 14° - Tél. : 783.50.12
- ETS Gérard MAYER - 8, rue de l'Orangerie - 78 - VERSAILLES - Tél. : 950.28.52
- ETS MOTO-BASTILLE - 8, Boulevard Richard-Lenoir - 75 - PARIS - 11° - Tél. : 700.29.28
- ETS MURIT - 30, rue Lacordaire - 75 - PARIS - 15° - 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) 34.32.06
- 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

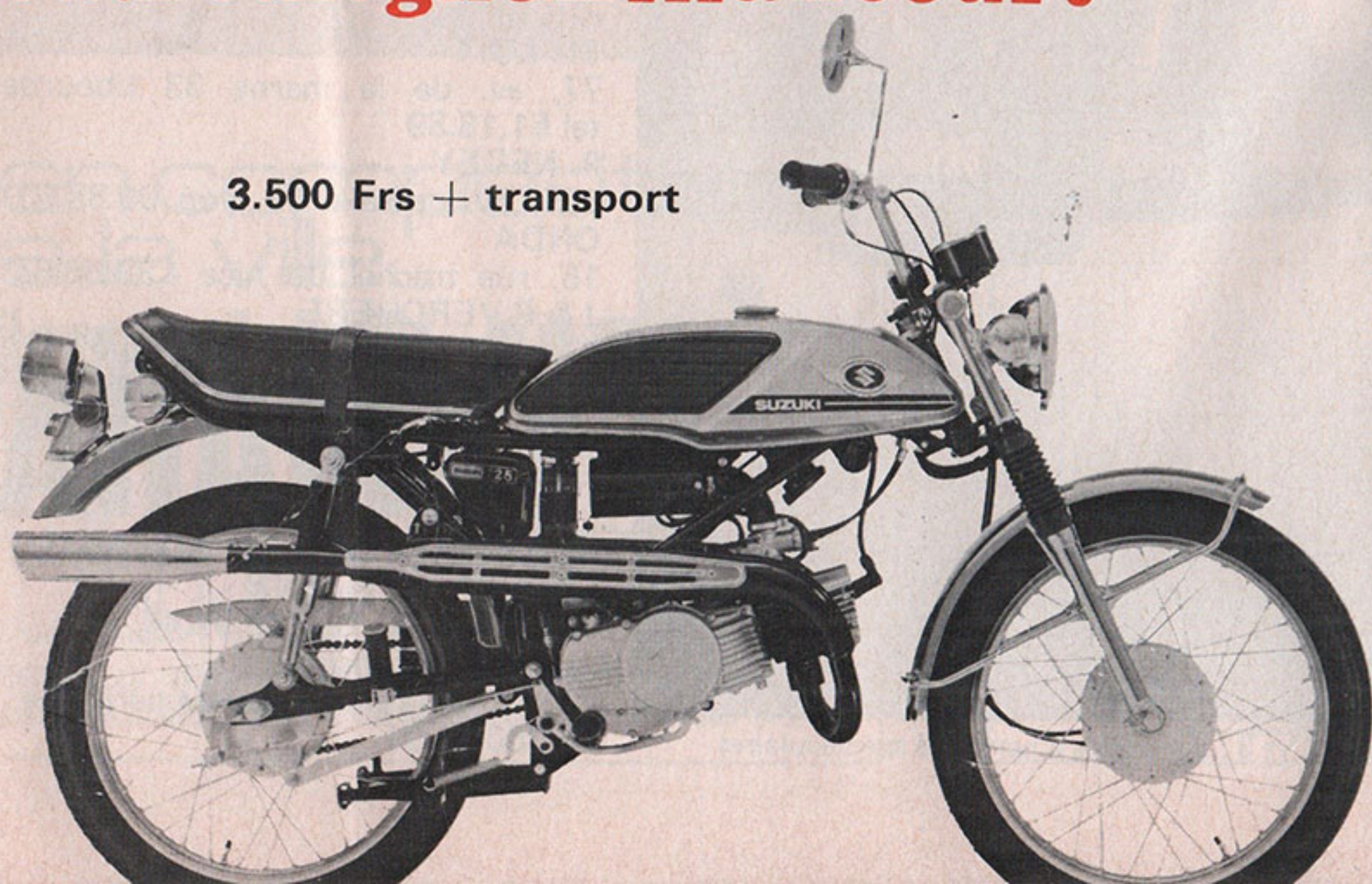
IMPORTE par

P. BONNET

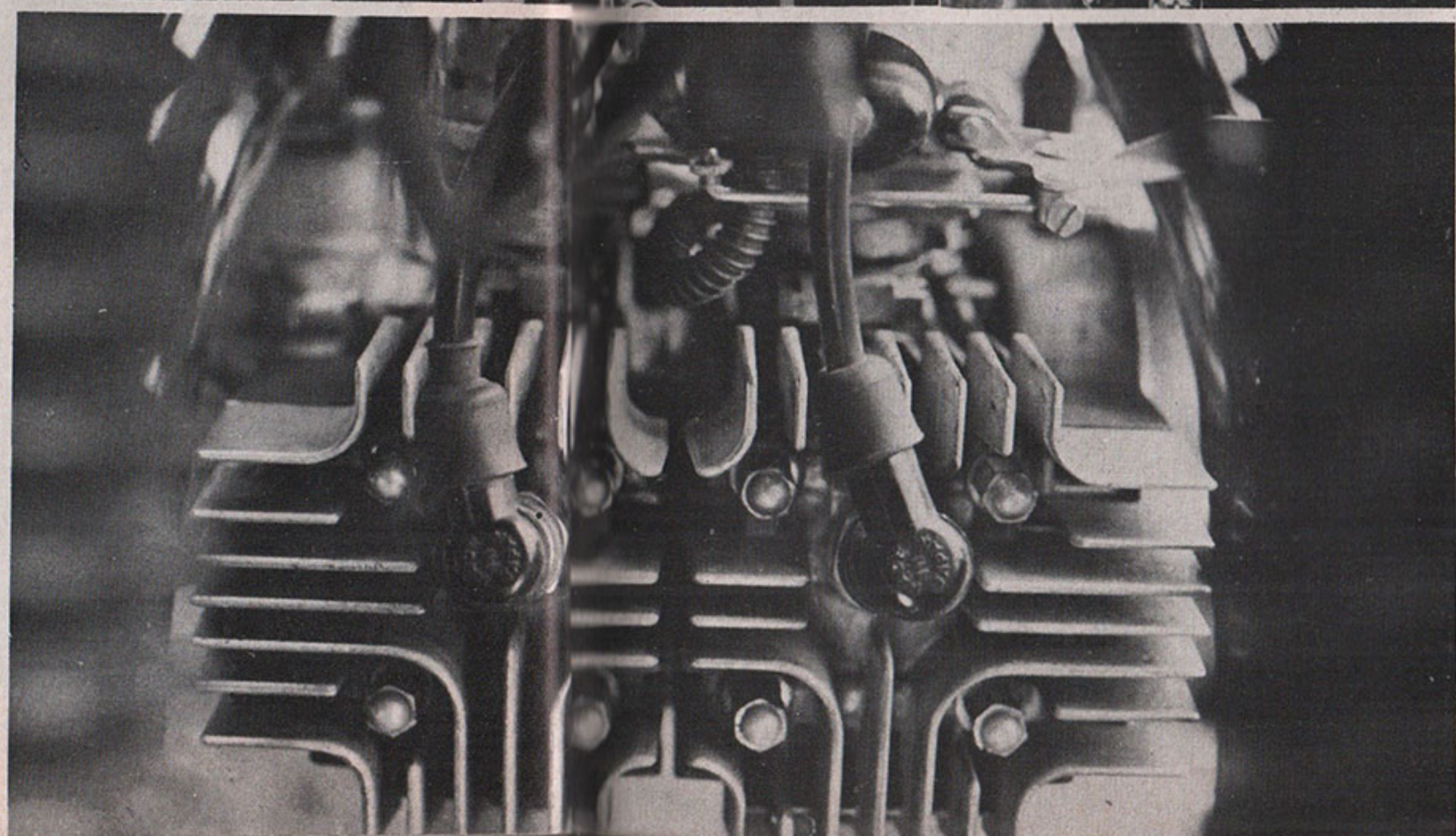
78 av. du général leclerc
92. Boulogne. Billancourt

825.47.11

3.500 Frs + transport



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



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

ABARTH 2000 T. Fin 69 - Ent. Nve - Remorque - Roues - Nbses pièces moteur - 8 relations Bte vitesse - Outillage. S.L. HERNANDEZ Hermanos J.P. RAGUET Blanco 10 Tél. : 37.20.92 - PUERTO DE LA CRUZ-TENERIFE.

Vds ALPINE 1296 Mignotet 65 Nbs options Exc. état. J.L. AUDRY 21, Pont de Pany Tél. : 34.61.38.

A vendre ALPINE 1300 S. 1969, 20.000 kms. Ttes options + jantes préparées prête compétition. Tél. : 959.21.08.

Vds ALPINE 1300 G fin 1969 - Jaune - Jamais couru moteur 27.000 kms. POLVECHE René, 20, rue Lamendin 62-WINGLES.

COOPER S - 68 - 8.200 - Et. Nf - Acces. RE-7, Av. A.-France, CLICHY.

COOPER 998 - 66 - av ou ss acces. + Splend. Cooper 998 - 68 cond. à droite équip. tot. + Nomb. accessoires - SARDAILLON, 11, rue Fleming 10-TROYES.

P. à P. Vd DS 20 PALLAS 5.000 kms. com. nve - 70^e Tél. : 926.88.46.

Vds FERRARI 330 GT - 65 - Gris métal. 58.000 kms. Impec. crédit - reprise - CHAZAL 10, rue Louise, LYON-3^e Tél. : (78) 68.13.01.

Particulier vend FERRARI 260-GT - LUSSO - Excellent état - Tél. : 566.41.31. M. RIPOLL Jean-Pierre heures de bureaux.

MORGAN + 8 Allég. mot. 200 DIN 2.500 K. MER. 42.53 Repas.

Cee ach. camion, Vds NSU 1200 TT spt. 68 argus COIN-DAUD, 10, Cité Lafarge, LIMOGES.

Unique NSU 1300 - 120 cv DIN EQUIPEMENT EXCEPTIONNEL 5.000 km. BUTTAFOCHI, 65, rue de Rivoli, PARIS-1^{er} - 231.10.09.

Vds NSU 1000 TT - 1967 - ss argus + Nbx ac. 828.51.18.

911 E Targa août 69 - 35.000 km. Etat except. Métallisé argent - glaces color - Radio PO. GO. MF. antenne électr. phares LP - Avertis. Ceint. etc... Libre 15-10 Argus - UTHA 10, Prado MARSEILLE 6 - 37.41.85.

TRES BELLE PORSCHE 911 S - 1968 - Etat neuf - 25.000 km. Rouge - Int. simili noir - Radiom - ARCHAMBEAUD 7 et 9, rue de Domrémy, PARIS-13^e - 707.93.59.

R12 - 70 - Rouge - 160 Chrono - Spéciale Autoblu. Nomb. access. Voiture direction AUTOBLEAU, 15, rue Aumont-Thiéville, PARIS-17^e. 754.03.33.

Vds R8G 1300 - Gr1 - 1969 - Px Argus A. débat. Tél. : soir après 20 h. 533.41.96 M. Seurin.

Part. Vd. 1300 août 68 argus. Nbses options + Jtes larges arceau jam. couru M. LOUTREL dom. 660.30.92 bur. 231.28.83.

Part. vend TR4 A 65 - très bon état couleur orange porsche - Nx accessoires. Prix à débattre Tél. au journal.

MOTOS

Part. Vd. HONDA 125 - K3 - sous garantie 1200 km. Tél. : 527.91.34.

Vds T 500 - 70 - Racing 9.000 K. M. JACOB - Le bien public, DIJON.

MONOPLACES

MOREL Vd : Elina SS av ou ss mécanique + Break. ID 64 + remorque + 2 mot. prép. 71 + 14. Allée des Barthes 91-ORSAY.

Vds FL 1093 dble corps tubul 8000 trm. Tgles susp Jantes 8/13 5000 F. Cinéma NOVELTY 38-VIENNE.

T. De Montalais vend ALPINE F.F. avec remorque et pièces Tél. : LOU. 62.00 Hrs de bur.

Vd. F.V. (Ex-Bonnet) Remorque except. 883.58.26 (soir).

Vds PYGMEE parf. état Tél. : 985.09.21 hr. repas.

URGENT, vend ou échange FORMULE FRANCE avec ou sans moteur PELLERO, 24, rue Dabray, 06-Nice.

DUN BUGGY

Vds Dun Buggy 3000 F. GOMEZ 34 bd André, 93-VILLEMOMBLE.

Kits Buggy longueur homolog. V.W. 1690 F. ttc. existe aussi pour 2 cv - Mécanique et Polyesters Destrac - 33-LANDIRAS.

ACCESSOIRES

PIÈCES DÉTACHÉES

Part. V. moteur B.U. FIAT 850 S. 903 cm HARD-TOP - MERCEDES 280 SL - HOUGET 655.94.53 apr. 18 h.

P. BMC, capots plast. AC 648 nf., Nb acces et pièces dét. de série. SARDAILLON, 11, rue Fleming, 10-TROYES.

Vds Mot Bte F.F. + Châssis F.F. PYGMEE 69 - Tél. : 438.50.83.

Vds - 2 Weber dble corps 40 DCOE Et. Nf. 500 F. Tél. : 972.67.79.

EMPLOIS

URGENT - CHERCHONS MECANICIENS EXPERIMENTES POUR SERVICE - COURSES - 25/40 ans POSSEDANT PERMIS P.L. si possible. Situation stable ETS. PH. ARCHAMBEAUD, concess. MERCEDES-BENZ 7 et 9, rue de Domrémy PARIS-13^e. 707.93.59.

CHERCHONS CANDIDATS

intéressés par la
COURSE AUTOMOBILE

Circuits, Rallyes, Courses de Côtes. Les offres seront examinées suivant les tests de capacité habituels.

La constitution et l'envoi du dossier nécessitent le versement de 20 F+2 timb. à 0,40 à: AUTO-PROMO, 28 rue Hôtel des Postes 06-NICE. Toutes explications seront fournies sur convocation ou visite à l'adresse ci-dessus.

ASSURANCES

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

GARAGES

VENTES - 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-Meteren
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. Fr. 4,00 + Frais port.

SOLOPLAST

31 rue de la Monta 38. ST EGREVE
Tél. (76) 88.45.58 / 88.43.29

PARIS : ADAM 11 Bd E. Quinet (14^e) Tél. 326.68.53

Alpine

3, boul. Foch, EPINAY (93)

Tél. : 243.46.16

Berlinette BTF 66, 67, 68, 69 et 70

ALPINE GT4 1300 66

R8G 67, 68, 69

RENAULT 16 TS 69, 70

TRIUMPH MK III 68

SIMCA 1200 S, 68, 69

BMW 2002, 69

Centre officiel permanent d'essais

ALFA ROMEO

Exposition - Ventes et Centre

OCCASIONS

Reprises 1^{re} main révisées avec garantie totale. Crédit

GAP

25, r. Cardinet, PARIS-17^e

Tél. 267-31-00

Parking assuré

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, 1^{re} main, 60

FORD MUSTANG COBRA 7 L., 67

MERCEDES 300 SL cab. H.t., 61

MERCEDES 190 SL cab., 1959

MORGAN 4 pl., mot. TR4, 67

ALPINE RLT 1600 S opt. 70

FORD CAPRI 1700 XL, 69

MATRA 530 blche, 68

LANCIA ZAGATO, 65

TRIUMPH TR4, 63 et 64

TRIUMPH TR4A, 66 et 67

TRIUMPH Spitfire, 66, 67, 68

TRIUMPH Herald, 64, 65, 66

TRIUMPH Bond, 67

TRIUMPH TR3 car. DORETTI, 55

AUSTIN COOPER, 68

AUSTIN COOPER S, 66

AUSTIN 850 64 à 67

AUSTIN 850 cam., 63

AUSTIN HEALEY, 67 et 68

ALFA ROMEO cpé 1750, 68

ALFA DUETTO cab. 67

ALFA cpé 1600, 66

ALFA berline 7 et 9 CV. 65 et 66

FIAT 124 cpé 5 vit., 69

FIAT 1600 cab. 64

FIAT 1500 cpé 63

MGB cab. 65 et 67

INNOCENTI 65

SUNBEAM ALPINE cab. 64 et 65

HONDA S 800 cpé 67 et 68

JAGUAR 3 L.8 et 3 L.4 de 60 à 64

FACEL VEGA cpé mot. Volvo, 64

NSU cpé 3 CV., 65

AUTOBIANCHI 3 CV. cab., 67

AUTOBIANCHI PRIMULA, 67

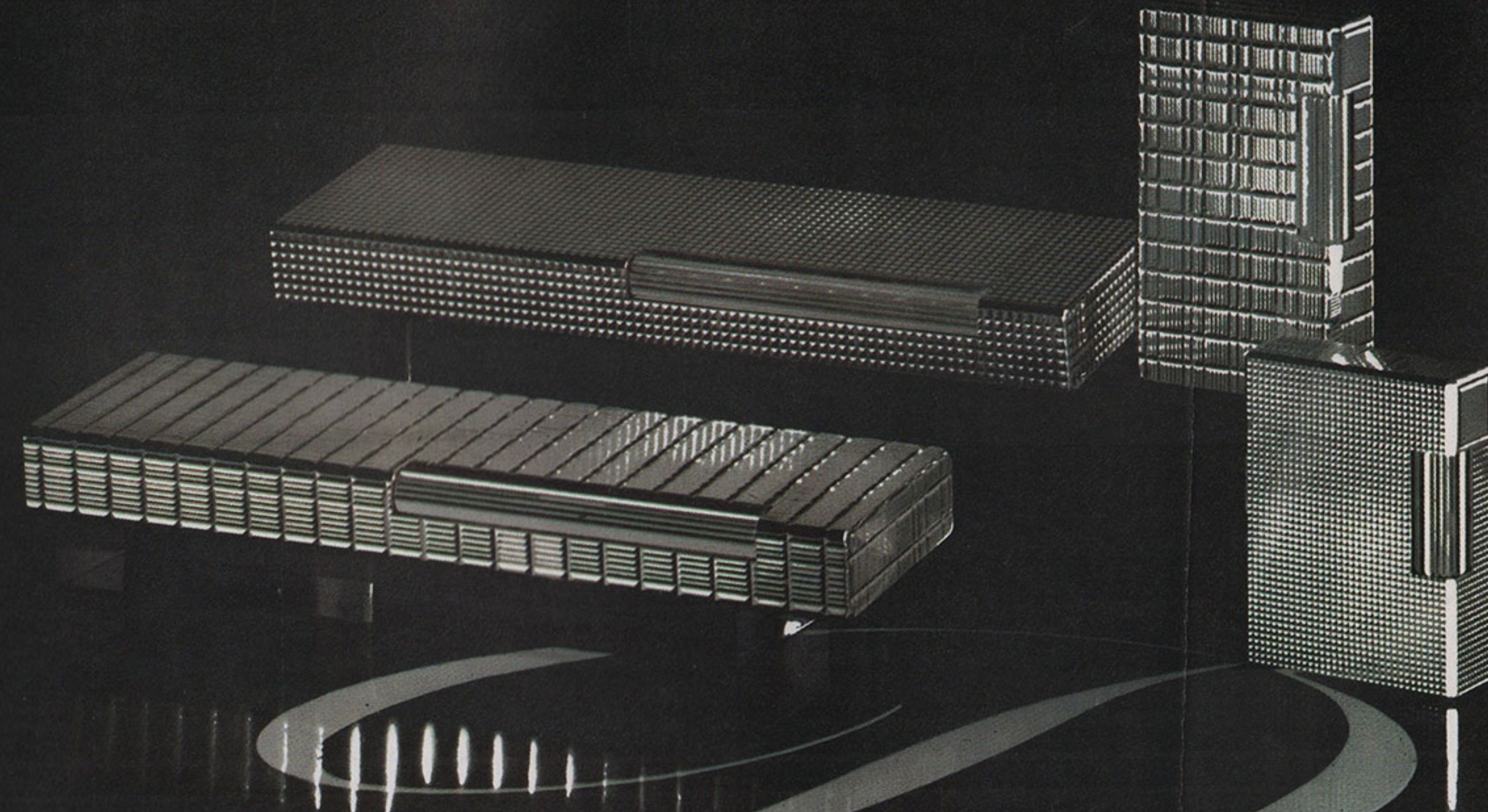
PEUGEOT 204, cab. 68

DODGE DART cpé, 63

FORD COMETE 16 CV., 65

BMW 1800 TI, 66

ACHAT TOUTES SPORT



Briquet d'intérieur

S.T. Dupont
ORFÈVRES A PARIS



Simca 1000 Rallye. Qui a dit que tous les bolides français étaient bleus ?

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 2 couleurs qui sont déjà un indice de ses performances ! Et quelles performances ! 53 CV DIN, 150 km/h, 37,8s 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, 5 kits la font entrer dans la compétition.

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

Simca 1000 Rallye/6 cv/150 km h



**CHRYSLER
FRANCE**