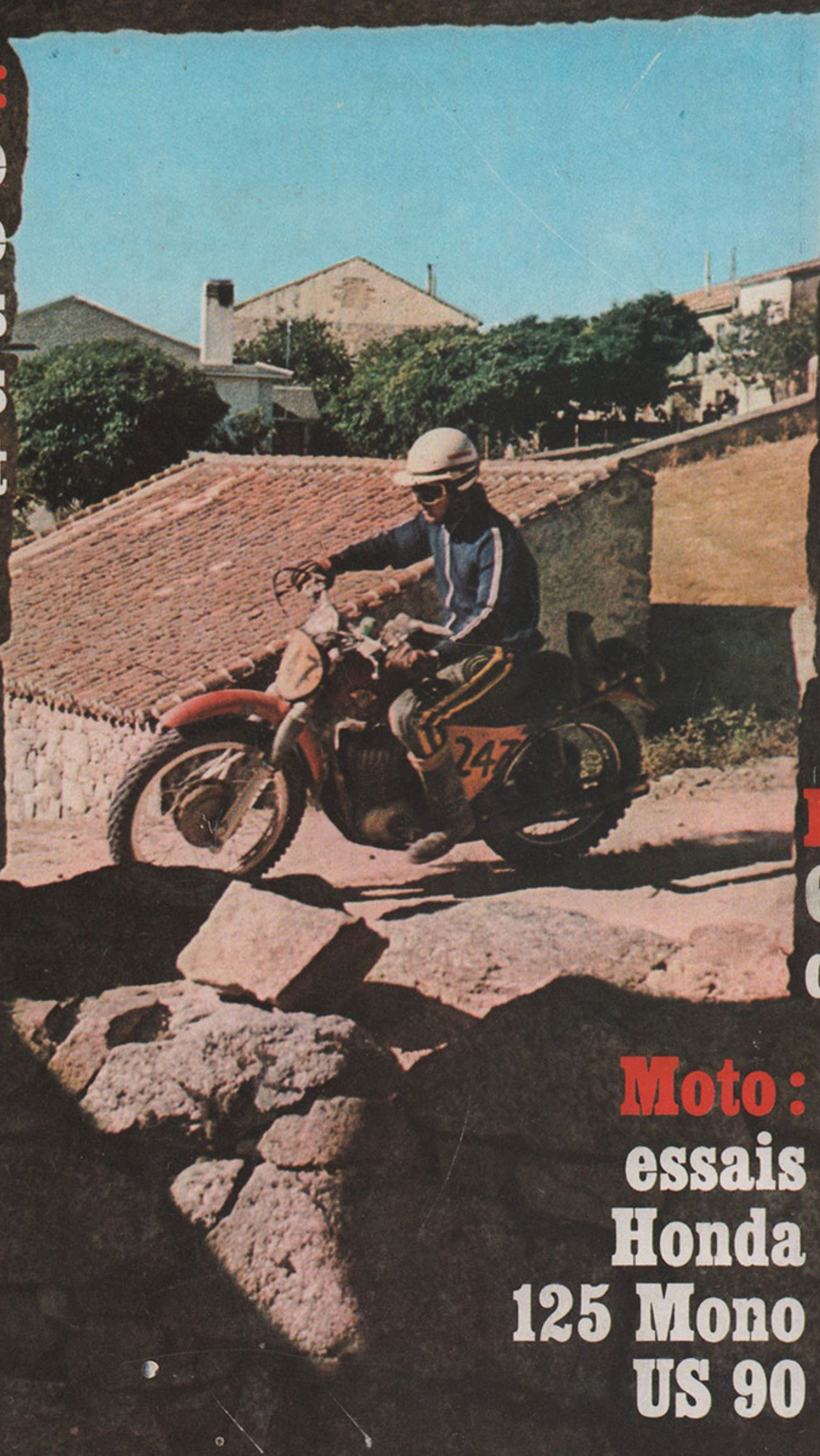
champion

Auto :
Beltoise essaie les Sportives en kit



Bateau :
6 Heures de Paris

Moto :
essais Honda 125 Mono US 90

HOMME N°1

N° 59 - Du 15 Novembre au 15 Décembre 1970
France : 3 F - Belgique : 35 FB - Suisse : 3,20 FS - Italie : 480 L - Canada : $ 0,50

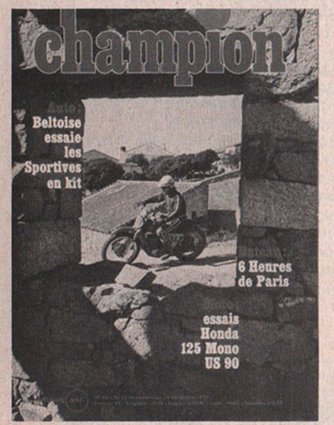
avec elle
jusqu'au bout
du monde

D'où vous vient ce dynamisme, cette audace?
De vous-même, certes!
Mais aussi de cette assurance,
cette sécurité, cette stabilité
qu''elle'' vous donne...
''Elle'', c'est la nouvelle huile Super Visco-static.
Partout fidèle, en toute circonstance
semblable à elle-même, la Super Visco-static de BP
représente la stabilité : −20° ou +50°,
cela ne lui fait ni chaud, ni froid.
Hiver comme été, sur les autoroutes, en ville,
que votre moteur soit des plus puissants
ou de ceux qui tournent à plein régime,
comptez sur la Super Visco-static.

SIGMA

champion

HOMME N°1



Les I.S.D.T. (Photo Lacombe)

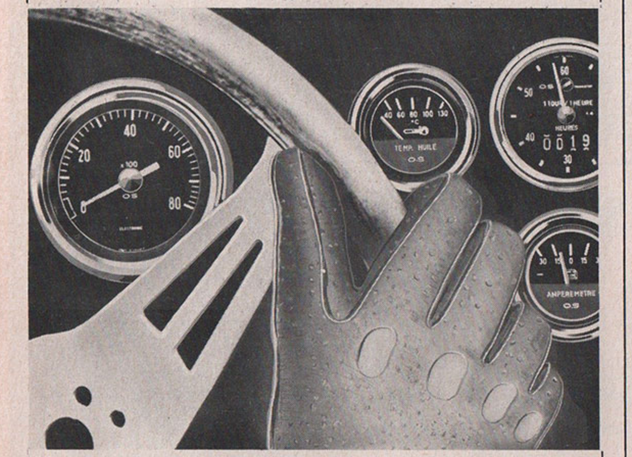
SOMMAIRE - N° 59 du 15 Novembre au 15 Décembre 1970

ARTICLES	AUTEURS	PHOTOS	PAGES
COURRIER DES LECTEURS			10
CHAMPION A LU			12
NAISSANCE DE CHAMPIONS : LES VOLANTS SHELL	O. de la Garoullaye	D.P.P.I.	14
1 MOIS DANS LA COURSE	J. Rosinski O. de la Garoullaye	D.P.P.I. F. Tainturier	20
ESSAI AUTO : MARCADIER, DANGEL, BBM	P. Depailler	J.-C. Delanghe	32
G. P. DE BARCELONE : LE DERNIER ROUND	C. Lacombe	C. Lacombe	43
ESSAI MOTO : HONDA 125 MONO ET US 90	C. Lacombe	C. Lacombe	48
LES I.S.D.T.	C. Lacombe	C. Lacombe	54
MOTONAUTISME : 6 HEURES D'ENFER	G. Pernet	D.P.P.I.	62
CHAMPION ACTUALITÉS			68
MODÉLISME	O. de la Garoullaye	Ph. Starck	70
LE DICTIONNAIRE DU SPORT AUTOMOBILE			72
ENCART : UN CARAMBOLAGE EN FORMULE FORD : TOUT S'EST BIEN TERMINÉ !		D.P.P.I.	40

C'est la fin d'une nouvelle saison de vitesse. En F1, elle aura été marquée par de grandes ombres — McLaren, Courage, Rindt — et couronne un champion disparu, ce qui est juste, mais infiniment triste aussi. En revanche, les lumières qui toujours contrastent avec les ombres ont fait briller dans le monde entier des noms hier encore peu connus des non-initiés : Emerson Fittipaldi et Clay Regazzoni, chacun vainqueur d'un Grand Prix pour leur première année de F1, François Cevert, Ronnie Peterson, Reine Wisell... Tout s'est terminé à Mexico, dans une confusion folklorico-ahurissante : c'était « Grand Prix » mis en scène par les Marx Brothers, il fallait le voir pour le croire! Rentrée en France, l'équipe de Champion a envahi — mais en bon ordre — Magny Cours, pour procéder aux essais de trois « sportives en kit ». Pour une fois, J.-P. Beltoise qui avait succombé aux délices d'Acapulco ne tenait pas le volant, et l'avait cédé à Patrick Depailler : c'était en somme, après le Tour de France, ce que l'on appelle un renvoi d'ascenseur... Patrick a apprécié les productions de Marcadier, Dangel et B.B.M., mais elles ne l'ont pas tout à fait consolé de la Matra 650! Côté motos aussi, c'est fini la vitesse : le G.P. d'Espagne clôturait la saison, et tous les titres (il y en a trop d'ailleurs) sont pourvus. C'était aussi en Espagne que se déroulait cette année une épreuve formidable, mais d'un tout autre genre, les I.S.D.T. Lacombe a vécu pour vous ces éreintants six jours à moto. Mais le pire enfer, c'est peut-être celui que subissent dans le bassin de la Seine en folie les pilotes des Six Heures moto nautiques de Paris Cette épreuve démentielle fut particulièrement extraordinaire cette année, à cause de la lutte à mort que se livrèrent les équipes rivales Johnson-Evinrude et Mercury : la moyenne a dépassé 120 km-h, on croit rêver! Sur tous ces événements, l'équipe de Champion vous a ramené de spectaculaires photos et des reportages « pris sur le vif ». A 300 à l'heure, bien entendu.

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

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

O.S seignol

YEMA
INTERNATIONAL

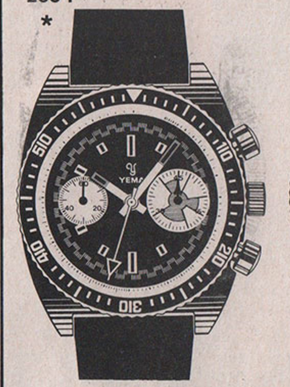
pour les passionnés d'automobile

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 1/5e 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. 75006 X
Mouvement trotteuse centrale calendrier.
Etanche à 40 m sous l'eau.
Boîtier chromé.
165 F.
(Même modèle boîtier plaqué. Réf. 75007 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. 92102 N.
Echelle tachymétrique jusqu'à 500 km/h.
Compteurs totaliseurs d'heures, minutes, secondes.
Etanche à 100 m sous l'eau.
Incabloc.
Boîtier acier.
550 F.
(Même modèle sans compteur d'heures, Rallygraf calendrier, Réf. 94116 D : **460** F).

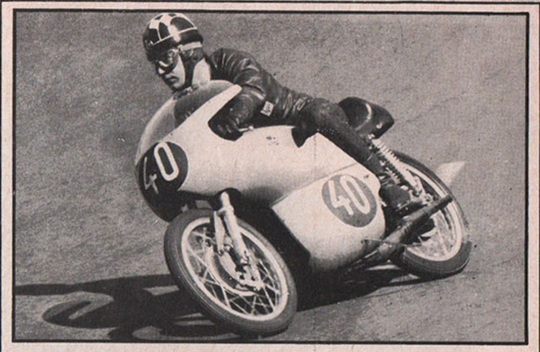
Bureaux à Paris : 26, rue Réaumur, Paris 3e - Tél. 272-74-07
En vente exclusive chez les horlogers-bijoutiers

oscar publicité

nouveau moteur
ossa

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

C.S.M
8, RUE DU Dr LERAY
95-ARGENTEUIL
961-23-92 et 60-73



en competition, a la ville...
il s'equipe, il s'habille... cuir

VOGUE sport

14, boulevard Jules-Ferry • Paris-11e
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.

57 F + port 4 F

L'ANNEE MOTOCYCLISTE

N° 2 - 1970 - 1971 paraîtra en Décembre 1970

unique en France

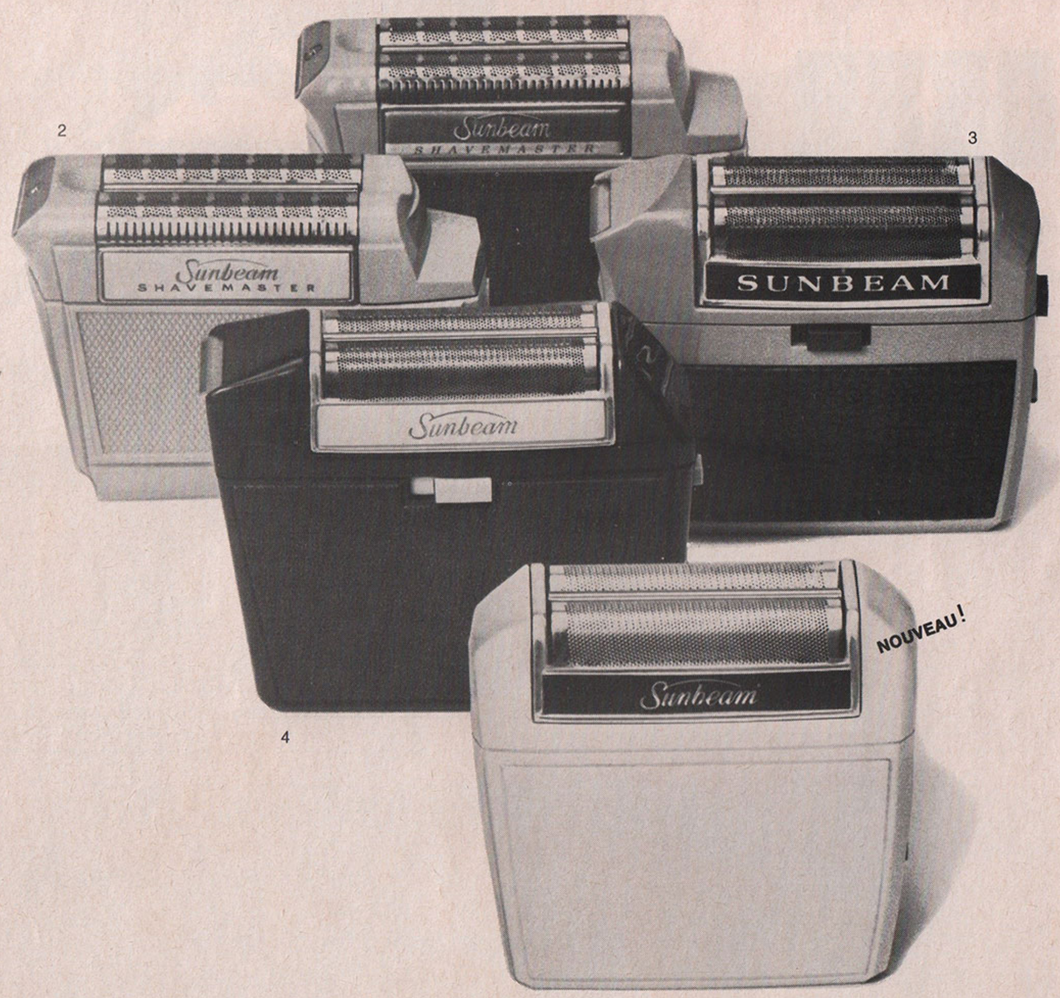
160 pages
Grand format (25 × 32 cm)
150 photos en noir et en couleurs
Reliure pleine toile sous jaquette couleurs

SOMMAIRE du N° 2

- *Histoire d'une Grande Marque*
- *Panorama technique des Nouveautés de l'Année*
- *Les Championnats du Monde et de France de VITESSE*
- *Les Championnats du Monde et de France de MOTO-CROSS*
- *Championnats d'Europe et de France de TRIAL*
- *Portraits de Champions*
- *Dictionnaire des Marques - Synthèse de la Production - etc...*

Quelques Exemplaires du N° 1 sont encore disponibles aux conditions ci-dessous :

Coirat



André Coubau/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? 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.

du 1er 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 INCORPOREE
avec **2 nouveaux modèles**

4 vitesses

SB4-350

SB4-500

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 TELEFUNKEN

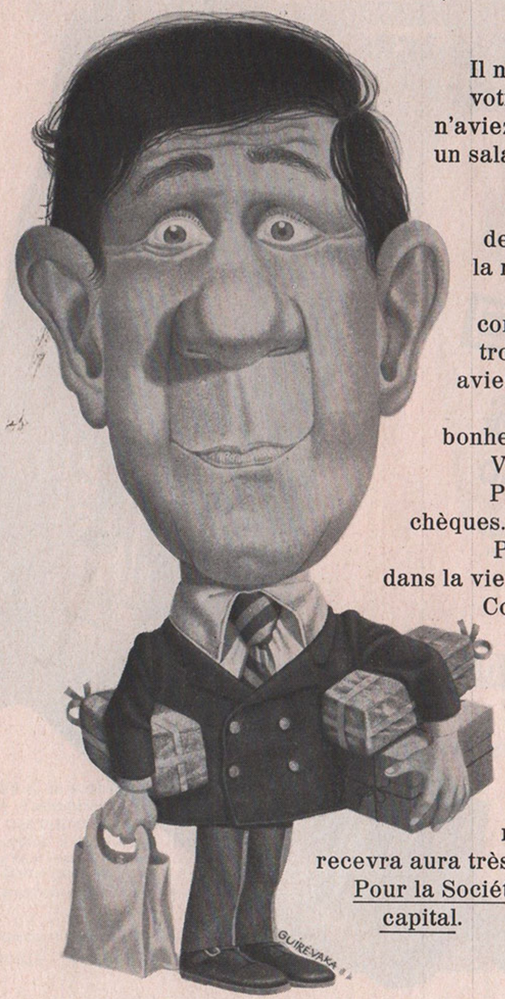
EN VENTE : QUINCAILLIERS, GRANDS MAGASINS, ou à défaut, consultez

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

GMP PARIS 8616

m 2

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



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

... Et puis, vous vous êtes marié...

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

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

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

Vous avez pris vos responsabilités.

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

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

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

L'avenir est à vous, nous le savons... c'est pourquoi nous prendrons en considération l'homme de 29 ans ou de 30 ans que vous serez. Venez nous voir, nous trouverons bien une solution à vos problèmes présents. (Celui qui vous recevra aura très probablement 28 ans aussi.)

Pour la Société Générale, votre intérêt est capital.

Société Générale

La banque de notre temps

Dans les départements de l'Est, la Société Générale est représentée par la Société Générale Alsacienne de Banque.

renseignez-vous dans l'une de ses 1800 agences ou écrivez au Service des Relations clientèle, 29, Boulevard Haussmann, Paris 9e

Pan Am a les 747 les plus "voyageurs" du monde !

...et le plus grand nombre de 747 au monde. Chaque jour, un Pan Am 747 se rend directement de Paris à New York, un autre prend la route polaire vers la Californie. Un autre fait Londres-Boston-Washington. Sans Parler des Pan Am 747 qui relient six autres grandes villes d'Europe aux Etat-Unis. Des Etats-Unis, c'est encore en Pan Am 747 que vous irez soit vers le Pacifique, soit vers l'Orient...

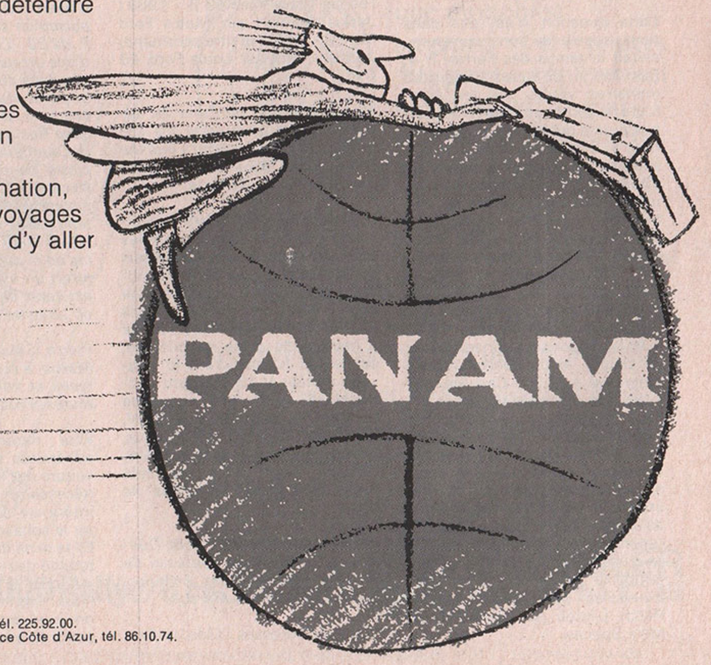
Bref, avec ses 747, Pan Am dessert plus de villes que n'importe quelle autre compagnie.

Et pour vous c'est une chance !

Une chance de voyager "au large" dans l'avion le plus spacieux du monde ! A bord du Pan Am 747, vous aurez pour vous détendre un fauteuil plus large, plus moelleux, plus profond. Vous pourrez regarder un film sur l'un de ses grands écrans*, écouter un de ses programmes stéréophoniques*, vous promener d'un salon à l'autre.

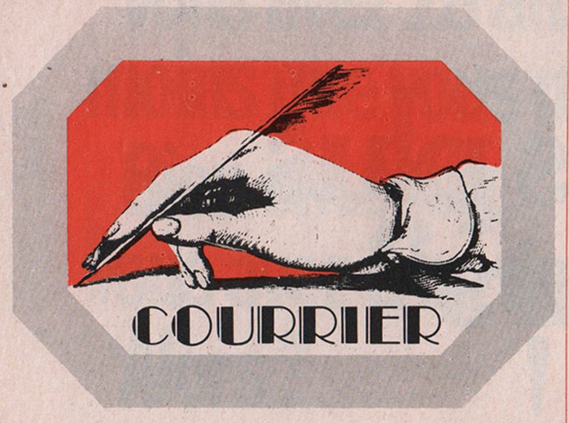
Alors vite, quelle que soit votre destination, appelez Pan Am** ou votre agent de voyages Pan Am... pour avoir plus de chances d'y aller en 747.

* Supplément de 14 F exigé par les règlements I.A.T.A.



Pan Am... voyages fabuleux.

** Paris : 90 Champs-Elysées, 1 rue Scribe ou Aéroport d'Orly, tél. 225.92.00.
Nice : 7 Promenade des Anglais, tél. 88.99.11 ou Aéroport de Nice Côte d'Azur, tél. 86.10.74.
Lyon : 1 rue Quatre-Chapeaux, tél. 42.62.02.



Julien Beautun de 92 - Neuilly s/ Seine, n'arrive pas à comprendre la signification de la petite lettre « E » blanche sur fond rouge qu'il voit sur certaines monoplaces et voitures de compétition.

Il s'agit tout simplement d'un repère visuel indiquant l'emplacement exact de l'extincteur, ceci étant destiné à faciliter l'intervention des services de sécurité en cas d'accident toujours possible.

Henri Beauchamps de Paris 8e, aimerait avoir des renseignements sur la Chaparral 2 F qui s'illustra durant la saison 1967 en sport prototype.

Cette question n'est pas sans nous rappeler de bons souvenirs ; c'était le temps des Ferrari P 4, Ford MK 4, et autres Chaparral, monstres sacrés que les amateurs de sport automobile ne sont pas près d'oublier. Pour en revenir à la Chaparral, le modèle 2 F succédait à la 2 D apparue en 1966. La 2 F était équipée d'un moteur Chevrolet V8 alu de 7 litres de cylindrée développant 560 CV à 6.800 t./mn. Elle pesait à sec 830 kilos et atteignait environ 325 kilomètres à l'heure. Cette voiture comportait deux particularités intéressantes : une transmission automatique G.M. à trois rapports et convertisseur de couple, et un aileron mobile emprunté à la 2 E Can-Am qui, situé à la verticale du capot arrière, lui donnait un air particulièrement agressif. En plus de sa fonction de frein aérodynamique, cet aileron servait, sous la pression de l'air appuyant sur le train arrière, à augmenter l'adhérence de la voiture lors de fortes accélérations. Souvent handicapée par sa transmission trop fragile, elle remporta néanmoins une jolie victoire aux 500 miles de Brands Hatch pilotée par Phill Hill et Mike Spence.

Jacques Surot de 14 - Caen, nous demande le palmarès du championnat du monde de ces onze dernières années.

8 pilotes et 6 marques figurent au palmarès des championnats du monde de ces onze dernières années. Ce sont dans l'ordre chronologique depuis 1960 : Jack Brabham sur Cooper-Climax - 1961 : Phill Hill sur Ferrari - 1962 : Graham Hill sur B.R.M. - 1963 : Jim Clark sur Lotus-Climax - 1964 : John Surtees sur Ferrari - 1965 : Jim Clark sur Lotus-Climax - 1966 : Jack Brabham sur Brabham-Repco - 1967 : Denis Hulme sur Brabham-Repco - 1968 : Graham Hill sur Lotus Ford 49 B - 1969 : Jackie Stewart sur Matra Ford MS 80 - 1970 : (à titre posthume) Jochen Rindt sur Lotus Ford 49 C et 72.

Marcel Remillot de Paris 2e, aimerait qu'on lui précise les caractéristiques de la Matra utilisée cette saison en course de côte par Jean-Pierre Beltoise.

La voiture de Jean-Pierre était un « bitza » Formule 1 conjuguant les effets d'un des premiers châssis utilisé avec l'un des derniers moteurs construits. La voiture était donc équipée de l'ancien châssis de la MS 11 de Formule 1, coupé à hauteur du poste de pilotage, sur lequel fut boulonné le nouveau moteur V 12 équipant l'actuelle MS 120. Cet ensemble développait entre 400 et 410 CV, et, d'après les résultats obtenus, semblait être une solution intéressante pour cette spécialité particulière qu'est la course de côte.

Philippe Dubit de 76 - Petit Quevilly nous demande l'adresse de deux petites marques britanniques : Unipower et Marcos.

Voici ces adresses : Marcos Cars Ldt, Greenland Mills, Bradfort-on-Avon, Wiltshier, Grande-Bretagne - Unipower, Aintree Road, Périvale, Middlesex, Grande-Bretagne.

Charles Bouvier de 92 - Courbevoie aimerait connaître les résultats des championnats Nationaux et Internationaux de Trial en 1969.

En Nationaux, c'est Charles Coutard sur Bultaco qui s'octroya le titre 1969 devant Christian Huguet (Bultaco), Olivier Favreau (Montesa), Jean-François Colomb (Montesa) et Daniel Giraud sur Bultaco. Chez les Inters, Christian Rayer, pilote officiel Montesa, l'emporta une cinquième fois face à Michel Traver (Montesa), Jean Bohec (Bultaco), Alain Chaligne (Ossa) et Daniel Pozzoli (Greeves).

Serge Bapt de 48 - St Chély d'Apcher, serait curieux de connaître les circuits où les voitures ne tournent pas dans le sens des aiguilles d'une montre.

En France, tous les circuits tournent dans le sens des aiguilles d'une montre mais à l'étranger, les exceptions sont assez nombreuses. On peut citer entre autres, Daytona, Indianapolis, Laguna Seca et Lakeside aux U.S.A. ; Levin Wigram, Teretonga et Sawdon en Nouvelle-Zélande ; Le Mugello, Vallelunga en Italie ou Montjuich en Espagne.

Erratum :
Nous ne devons pas avoir beaucoup de lecteurs médecins ou kinésithérapeutes (à moins qu'ils n'aient la flemme d'écrire...) puisqu'un seul d'entre vous (Eric P. de 93 - Le Raincy) s'est aperçu d'une erreur subrepticement glissée dans une légende d'une photo parue dans « 1 mois dans la course » de notre numéro 57. José Rosinski écrivait en parlant de Donatella arborant un superbe plâtre de marche : « métacarpe fracturé ». Or comme nous l'a fait justement remarquer Eric, Donatella s'était fracturé un métatarse (os du pied) et non un métacarpe (os de la main). José s'est depuis offert un livre d'anatomie dont il est tenu de réciter chaque jour un chapitre par cœur...

Pierre Stéant de 94 - Bry sur Marne s'étonne que les prototypes et voitures de sport aient toutes le volant à droite.

Pour rechercher la meilleure adhérence en virage lorsqu'une voiture est en accélération, il est nécessaire de charger la roue intérieure qui a tendance à quitter le sol avec la force centrifuge. Or le sens de rotation de la quasi totalité des circuits, étant le même que le sens des aiguilles d'une montre, les constructeurs ont jugé préférable de porter le poids du pilote à l'intérieur de la majorité des virages, donc à droite.

Jean Marc Brecher de Créteil possède une Fiat 125 S et désirerait connaître l'adresse de préparateurs étant succeptibles de s'occuper de sa voiture.

Voici quelques unes des adresses où vous devriez obtenir satisfaction : Ets Pierre Ferry, 22, avenue d'Argenteuil 92 - Asnières ; Fiat Laos Garage, 96 avenue de Suffren Paris 15e ; Autobleu, 15 rue Aumont Thiéville Paris 17e... etc.

Serge Rigert de 92 - Anthony désirerait connaître les classements Can-Am de 1968 à 1969.

En 1968, une McLaren prit la première place, Denis Hulme à son volant : il avait accumulé 35 points en cours de saison. Se classaient ensuite Bruce McLaren (McLaren M 8 A) 24 pts, Mark Donohue (McLaren M 6 A) 23 pts, Jim Hall (Chaparral 2 G) 12 pts, Lothan Motschenbascher (McLaren M 6 A) 11 pts... etc... En 1969, même succès pour les voitures orange mais cette fois, c'est Bruce McLaren lui-même qui remporte le challenge avec 165 pts, devant son « équipier » Hulme (McLaren M 8 B) 160 pts, Chuck Parsons (Lola Chevy T 162) 81 pts, Jo Siffert (Porsche 908 et 917 P.A.) 56 pts, Georges Eaton (McLaren M 12 Chevy) 50 pts, et Chris Amon (Ferrari 612 P) 39 pts... etc... quant à 1970, ce fut aussi un festival McLaren, mais ceci est une autre histoire.

Jean-Claude Demaria de 06 - Beausoleil voudrait savoir ce que nous pensons de la 500 cc Kawasaki H1R et aimerait qu'on lui indique son prix de vente.

La Kawasaki H1R est à notre avis la meilleure 500 cc de course commercialisée, mais vous en saurez beaucoup plus en lisant l'essai qu'en ont fait pour vous Christian Ravel et Christian Lacombe dans ce numéro. Quant à son prix qui était de 18.500 F. cette année, il n'est pas douteux qu'il augmente si le dynamique importateur de la marque arrive à s'en procurer de nouvelles.

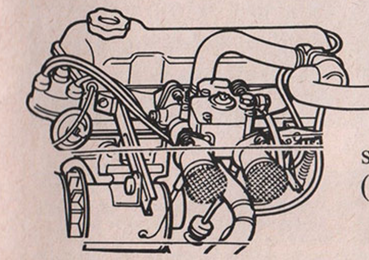
François Mazingant de Kourou en Guyane Française ne sait s'il est possible de monter un moteur de Porsche 911 dans une caisse de 912.

Toute transformation de ce genre est possible, mais en tout cas pas conseillable. En effet, après avoir changé vos moteurs vous seriez en proie à d'indicibles tracas. Votre transmission aurait alors le plus grand mal à digérer le surcroît de chevaux, vos rapports de boîte ne conviendraient plus... nous en passons, et des meilleures.

HAVAS CONSEIL

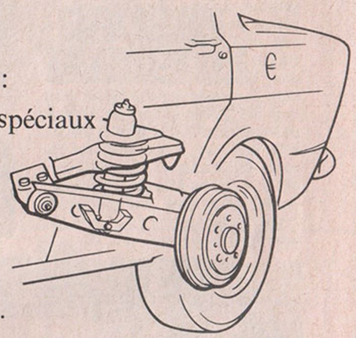
8995 F.*
La Simca 1000 Rallye est déjà compétitive. 5 kits la font entrer dans la compétition.

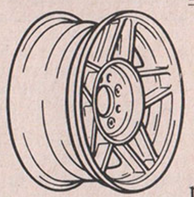
Pour les mordus, un spécialiste compétition a réalisé 5 kits qui s'adaptent à la Simca 1000 Rallye.



Kit performances : carburateur Weber 40DCOE double corps, tubulure spéciale d'admission (160 km/h).

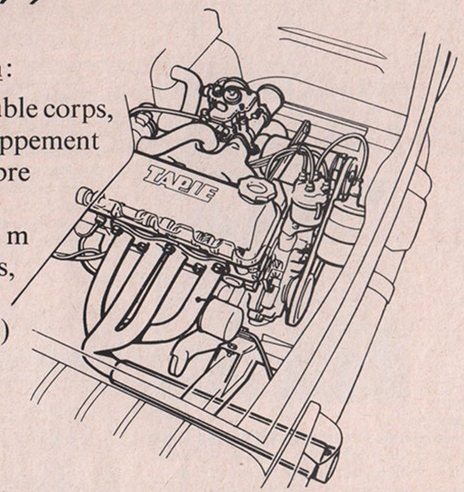
Kit suspension : 4 amortisseurs spéciaux tarage rallye, 2 ressorts AR. hélicoïdaux, 1 jeu de cales spéciales pour suspension AR.





Kit jantes larges : roue monobloc largeur 5 1/2 et 6 pouces. Et, pour compléter cet équipement : arceau de sécurité, manomètre pression d'huile.

Kit compétition : carburateur double corps, tubulure d'échappement compétition, arbre à cames spécial (170 km/h - 400 m en 16,3 secondes, le km départ arrêté en 32,3 s.)



Kit allégement : 4 ailes en plastique avec passages de roues modifiés pour jantes larges, 2 capots en plastique, 2 pare-chocs en plastique avec dispositif de fixation des phares à iode.

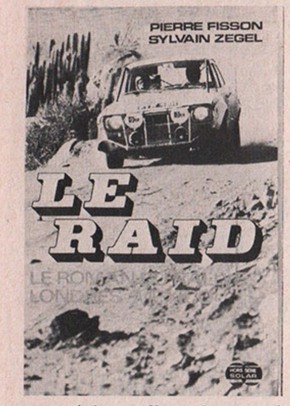
8995 F.* La Simca 1000 Rallye est déjà compétitive. Il suffit de 5 kits pour qu'elle entre dans la compétition.

Simca 1000 Rallye/6 cv/150 km h CHRYSLER FRANCE

* T.T.C. + FRAIS DE LIVRAISON / CRÉDIT **CAVIA** / POUR LES "MORDUS" : CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE CHRYSLER-FRANCE : 5 KITS / LEASING **LOCASIM**
SIMCA A CHOISI L'HUILE **SHELL** SUPER 100.

LE RAID
(Le roman du rallye
Londres-Mexico)
par Pierre Fisson et Sylvain Zegel
Solar

Le rallye Londres-Mexico fut qualifié de « plus longue course de l'histoire de l'automobile » ou de « compétition la plus démente qui ait jamais été organisée ». Et c'est un peu vrai. Cent-quatre équipages étaient inscrits au départ de Londres. Vingt-trois seulement ont terminé l'épreuve, après avoir tout au long des 26.000 kilomètres du parcours affronté d'incroyables pièges. « Le raid » est le seul livre qui raconte les drames et les hauts faits de ce Londres-Mexico historique. Après avoir suivi une partie de l'épreuve, les auteurs de ce livre ont interrogé les rescapés qui leur ont



raconté leurs efforts, leurs souffrances et leurs joies. Mais, malgré la source de leurs informations prises là où il le fallait, il manque quelque chose à ces pages pour que l'enthousiasme nous gagne. Nous aurions aimé que des concurrents eux-mêmes racontent leur aventure, c'eut été encore plus vivant, plus intéressant. Mais néanmoins, le récit mérite d'être lu et le livre peut être conseillé à tous ceux qui sont avides d'aventure automobile. Prix : 20 Frs.

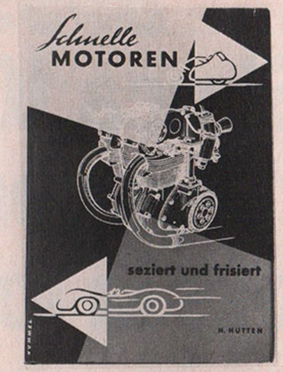
JOIES DE L'AUTOMOBILE
Réalités Hachette

Présenté comme une revue de luxe, composée d'un certain nombre d'articles différents qui sont autant de chapitres, ce livre paru dans la collection Joies et Réalités est véritablement superbe. L'automobile et ce qu'elle apporte à l'homme est un vaste sujet, facilement exploitable,

mais encore convenait-il d'en tirer la quintessence. Il fallait savoir exprimer tout ce qu'elle représente pour le simple usager comme pour le pilote de course, pour le petit carrossier comme pour le grand constructeur, il fallait pouvoir dire que nous sommes tous ou presque épris des joies de la route, intéressés par les péripéties et la beauté des compétitions, curieux des incessants progrès de l'industrie automobile... Les auteurs les plus avertis des sujets traités, les plus brillants par leurs performances sportives ou leurs exploits techniques, (Jacques Rousseau, Jean Vinatier, Johnny Servoz Gavin, Gilles Guérithault, Sergio Pininfarina, André Costa, Jean Hébert, Henri Malartre...) présentent donc cet ouvrage luxueux et complet magnifiquement soutenu par des photos dues aux meilleurs objectifs mondiaux. Prix : 75 francs.

SCHUELLE MOTOREN
SEZIERT UND FRISIERT
von Helmut Hutten
Richard Carl Schmidt and Co

Preparation et gonflage des moteurs hautes performances, telle peut être la traduction du titre de l'ouvrage de Helmut Hutten. Cependant, dans ce titre, il manque une des idées principales qui a présidé à la rédaction de ce livre. « Schuelle Motoren seziert und frisiert » ne spécifie pas que tous les moteurs de course intéressants et ayant fait leurs preuves jusqu'à ces dernières années sont présentés,



disséqués. Qu'ils servent à propulser des autos, des motos ou des bateaux, qu'ils soient deux ou quatre temps, on nous les explique tous. L'auteur, véritable docteur es mécanique, ne laisse rien sous silence et appuie un texte hautement didactique sur près de mille plans ou photos. Et malgré, une présentation peu attrayante voire rébartative même, il ne se trouvera pas de passionné de mécanique parlant allemand pour regretter l'achat de ce livre coûtant 55 francs.

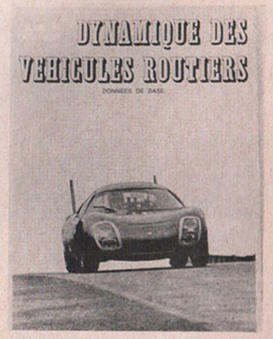
DE L'HUILE SUR LA PISTE
par Jean Graton
Éditions du Lombard

Si vous avez entre 7 et 77 ans, vous êtes lecteur de « Tintin » et vous connaissez donc Michel Vaillant et Steve Warson, ces deux pilotes dus à l'imagination de Jean Graton, deux des principales vedettes de cet hebdomadaire illustré. Michel et Steve viennent à peine de sortir d'une aventure qu'il leur arrive de nouveau quelque chose d'autre. Mais heureusement, cela se termine

toujours bien pour nos deux héros qui pilotent des voitures Vaillante, marque française au sommet de la technique. Le dernier volume vient de sortir des presses et est intitulé « de l'huile sur la piste ». Les trois pilotes de chez Vaillante, Michel, Steve et Jacky Ickx (mais oui !...) sont en tête du Championnat du Monde des conducteurs lorsqu'à Monza, c'est le drame. Warson se désolidarise de l'équipe, d'ordinaire si homogène, et ne réalise pas les performances attendues. Boudeur d'abord, il ne tarde pas à devenir hargneux contre Michel, jaloux puis vindicatif. Et finalement, Michel a un accident qui aurait pu être lourd de conséquences sur la piste italienne, accident provoqué par Steve... Mais nous ne vous en dirons pas davantage. Et si vous voulez en savoir plus, vous achèterez le dernier livre de Graton où réalité et fiction se mélangent étroitement. N'y retrouve-t-on pas Beltoise, Pesca, Servoz et d'autres... Prix : 8,20 Frs.

DYNAMIQUE DES
VÉHICULES ROUTIERS
(données de base)
par Charles Deutsch
Organisme National de
sécurité routière.

Ouvrage ardu dont il est difficile, à moins d'être ingénieur ou mathématicien distingué, de tirer la substantifique moelle, « Dynamique des Véhicules Routiers » viendra apporter à beaucoup de constructeurs sans patente la théorie qui leur manque. Ce livre écrit par Charles Deutsch traduit une carrière assez insolite. L'auteur est en effet un spécialiste des transports en tous terrains, par eau, par air, et par canalisations ce qui, travaillant dans l'Administration, lui a valu le grade d'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Mais Charles Deutsch est avant tout pour le grand public l'homme qui donna ses initiales à DB d'abord (Deutsch-Bonnet) à CD ensuite (ses propres voitures, d'où ses propres initiales). C'est grâce à lui si pendant une dizaine d'années, le bleu ne fut pas absent des circuits. Chacun se souvient de ses prototypes extrêmement profilés, qui bien que mus par de petits moteurs atteignaient une vitesse phénoménale. Et maintenant, nous avons la chance de voir que Charles Deutsch, s'appuyant sur de nombreux travaux de recherche sur le comportement routier des automobiles entrepris à la demande du Ministère des Transports et du Logement ainsi que sur l'expérience acquise par une longue pratique de la compétition, a réalisé un ouvrage destiné à constituer une introduction à l'étude mathématique de la dynamique des véhicules.



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

Enfin un casque **INTEGRAL** offert à un prix compétitif. Adopté par de nombreux champions motocyclistes (Eric OFFENSTADT, Christian RAVEL, etc.), il apporte de nombreux avantages : plus besoin de lunettes, ni de mentonnières, plus de visage sale et marqué à l'arrivée d'un long voyage, fantastique sous la pluie (les gouttes glissent sur la visière) et enfin ce casque est d'un confort inégalable.

Il existe en blanc ou orange au prix de **395 F** dans les tailles 55 - 56 - 57 - 58 - 59 60 - 61 obtenues en mesurant votre tour de tête.

Nous avons aussi un mica fumé adaptable contre le soleil au prix de **15 F** et des bulles pour casques normaux, blanches, vertes, fumées, jaunes, au prix de **29 F.**

Demandez ces articles à votre fournisseur habituel ou à :

SIFED

3, rue Brunel - PARIS 17e - Tél. : 754-67-52

commencez dès maintenant votre bibliothèque champion... en reliant vos anciens numeros

(UNE RELIURE PAR ANNÉE)
la reliure : France, 14 F; Étranger, 15 F
Précisez ici l'année choisie : 196_____

BON reliure champion

Nom : _____ Prénom : _____

Rue : _____ N° : _____

Ville : _____ Dépt : _____

Je joins la somme de : _____ F pour _____ reliures.

☐ chèque bancaire à l'ordre de **champion** ☐ chèque postal ou
☐ mandat à Champion C. C. P. Paris 22-887-23 - **Pas d'envois contre remboursement**

Bulletin d'abonnement à

A RETOURNER A « **CHAMPION** »
14, rue Brunel - **PARIS-17e**

DÉCOUPEZ SUIVANT LE POINTILLÉ OU REPRODUISEZ LA FORMULE D'ABONNEMENT CI-DESSOUS

Je désire m'abonner pour un an (12 numéros) à partir du numéro

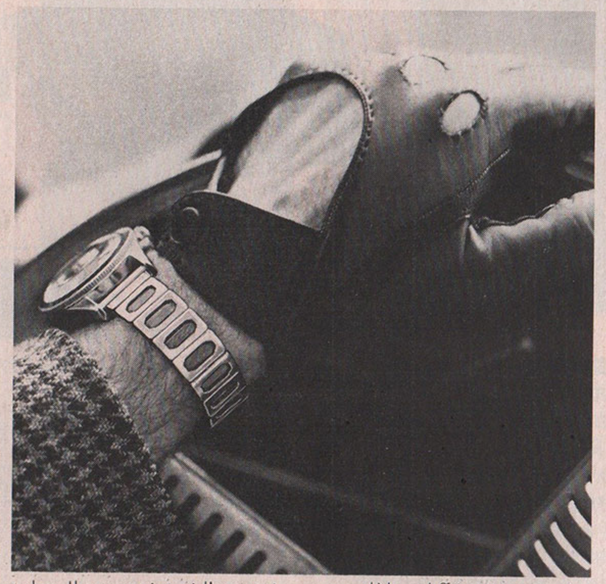
Nom : _____

Rue : _____

Ville : _____ Dépt : _____

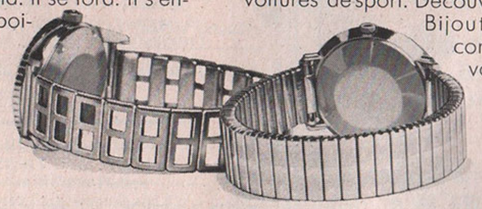
Je joins la somme de : 30 F pour la France, 35 F pour l'étranger
☐ par chèque bancaire à l'ordre de *Champion*.
☐ par virement postal. C. C. P. : Paris, 22-887-23.

fixo-flex sport pour assortir votre montre au volant de votre voiture.



Fixo-Flex Sport, c'est le dernier-né des Fixo-Flex... le plus «sport» des Fixo-Flex ! (ce qui n'est pas peu dire quand on connaît la famille Fixo-Flex !).
Comme ses frères, c'est un dur. Il ne craint ni l'eau, ni les chocs. C'est un souple. Il se tend. Il se tord. Il s'enfile comme un gant et épouse le poignet sans gêner, sans serrer.

...Et en plus, c'est un séducteur. Pour être sûr de plaire, il s'est offert des parures en plaqué or laminé et en acier inoxydable, dans quatre motifs. Au total : 8 modèles différents, tous à trous, comme les volants des voitures de sport. Découvrez-les chez votre Horloger-Bijoutier. Ils feront sûrement une conquête : la vôtre... ou celle de votre coupé-sport !



fixo-flex sport

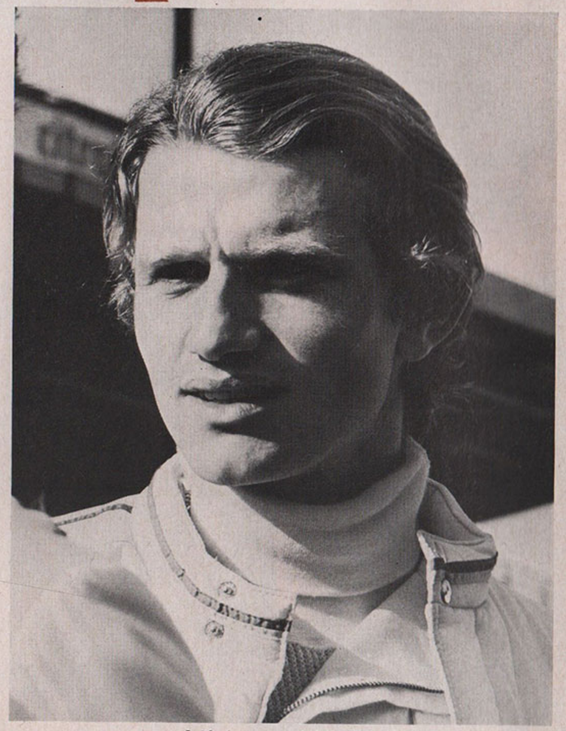
Création de ROWI

D&G 70-1

Naissance de champions

par Olivier de la Garoullaye

Guy Dhotel, le lauréat de Magny-Cours...



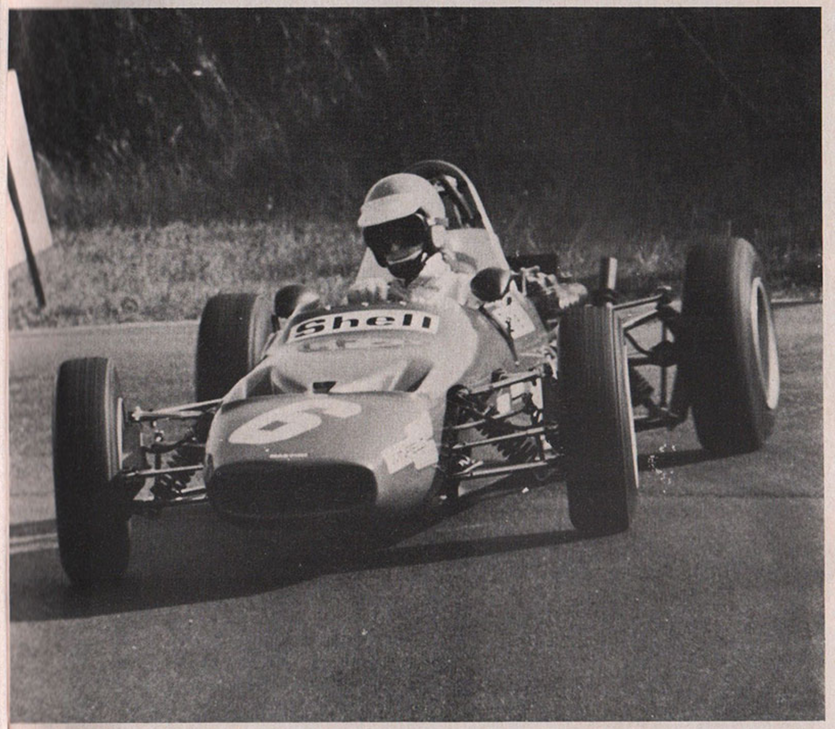
et Joël Auvray, celui du Bugatti

Si comme on le dit, les petits garçons naissent dans les choux, personne ne m'empêchera de clamer sur les toits que les champions font éclosion dans une coquille jaune sur fond rouge. Mais pour cela, que d'opérations !... D'abord, il faut semer une graine dans un des deux climats propices. Vous avez le choix entre la Nièvre et la Sarthe, plus précisément entre Magny-Cours et Le Mans. Vous laissez pousser sous l'œil attentif de jardiniers-moniteurs, Tico Martini dans un cas, Jean Foisy et Marcel Mignot dans l'autre, et vous attendez la mi-octobre, date à laquelle éclosent deux fois sept graines de champions. Alors, on les montre aux membres du jury qui viennent en connaisseurs. On ne la leur fait pas à eux, les champions ils connaissent et pour cause... Soit, ils sont eux-mêmes pilotes en renom, soit journalistes spécialisés. Ils viennent pour voir et juger. Et ils décident... Seul deux des quatorze trouvent grâce. De graines de champions, ils deviennent pilotes en titres, avec tous les atouts pour marcher sur les traces de leurs aînés. D'un seul coup, ils sortent de l'anonymat ; ils ont gagné le Volant Shell.

Magny-Cours : Guy Dhotel

Très grand, d'un calme que rien apparemment ne pouvait troubler, il sortit de la Martini de l'école et, tandis que le septième candidat se mettait en piste, il se retira sous sa tente, ou plus exactement il regagna le parking où il avait laissé sa voiture. Il s'installa dedans, bien à l'écart, avec juste un de ses bons copains et Hervé Bayard, le champion de la montagne 1970. Il resta un bon moment dans sa vieille Opel Diplomat d'un gris métal un peu passé avant de revenir vers la piste pour attendre la décision du Jury. Son casque bleu ciel était resté sur le capot de l'Opel, attendant lui aussi, impatient peut-être, de savoir s'il aurait l'honneur de faire de la Formule 3. Car tel était l'enjeu. Pour les observateurs avertis, cela ne souffrait aucune contestation : ce grand garçon, inconnu hier, serait célèbre demain. Guy Dhotel, puisque c'est de lui qu'il s'agit, n'était en fait pas un total inconnu avant cette finale du volant Shell à Magny-Cours. On l'avait vu, il y a quelques six ans, au guidon d'une Morini avant qu'il ne tâte du gros cube avec une Norton. Puis, plus récemment, il adjoignit deux roues à sa passion et passa à l'automobile avec des prototypes BBM construits près de chez lui, dans la Somme, par deux jeunes gens aussi fanatiques que lui.

Dhotel n'était pas un inconnu, mais on n'attendait pas pareille maîtrise.



Quand il sut qu'il avait gagné, et lorsqu'on lui demanda de s'installer au volant de la Martini Shell qu'il venait de remporter, son regard s'éclaira un peu plus et un sourire timide naquit. Il avait l'air étonné, Dhotel, pas d'avoir gagné, non, car il était conscient de sa valeur, il croyait en ses chances. Mais plutôt d'être devenu l'objet de la curiosité de tous, le point de mire des photographes, celui à qui l'on voulait serrer la main, présenter ses félicitations. Car il est modeste et timide en public. Mais pas au volant !

Il avait pris la piste une petite heure plus tôt, sixième partant de ce délicat examen de passage, de ce concours vers une carrière convoitée. Hervé Le Guellec avait ouvert les hostilités. Hervé était donné par beaucoup comme un des favoris de l'épreuve, ayant acquis une certaine notoriété avec sa petite Cooper orange et noire, souvent victorieuse en Groupe 2. Tout de suite très à l'aise, il fit impression, établissant une sorte de temps de base en tournant régulièrement en 56''. Puis ce fut au tour de René Guili, coureur motocycliste réputé. Mais René n'était pas dans un bon jour et, parti en tête à queue à l'épingle lors de ses premiers tours, il donna l'impression de ne jamais pouvoir retrouver sa concentration. Jacques Papin portait le numéro trois. Propre mais pas suffisamment efficace, il récitait une leçon bien apprise sans toutefois faire montre de l'étincelle qui désigne le champion. Michel Saliba lui succéda au volant de la Martini mue par un moteur de Ford Cortina. Et ce rallyman, spécialiste de la NSU, prouva qu'il savait également manier une monoplace en tournant régulièrement, plus vite que ses prédécesseurs, et prenant ainsi une option sur la victoire finale. Alain Quevreux, en piste juste après lui, ne put l'inquiéter. Attaquant avec une fougue certaine, faisant preuve d'adresse à plusieurs reprises, Alain ne convainquit malheureusement pas, cherchant ses trajectoires et ne réussissant pas à utiliser pleinement la piste.

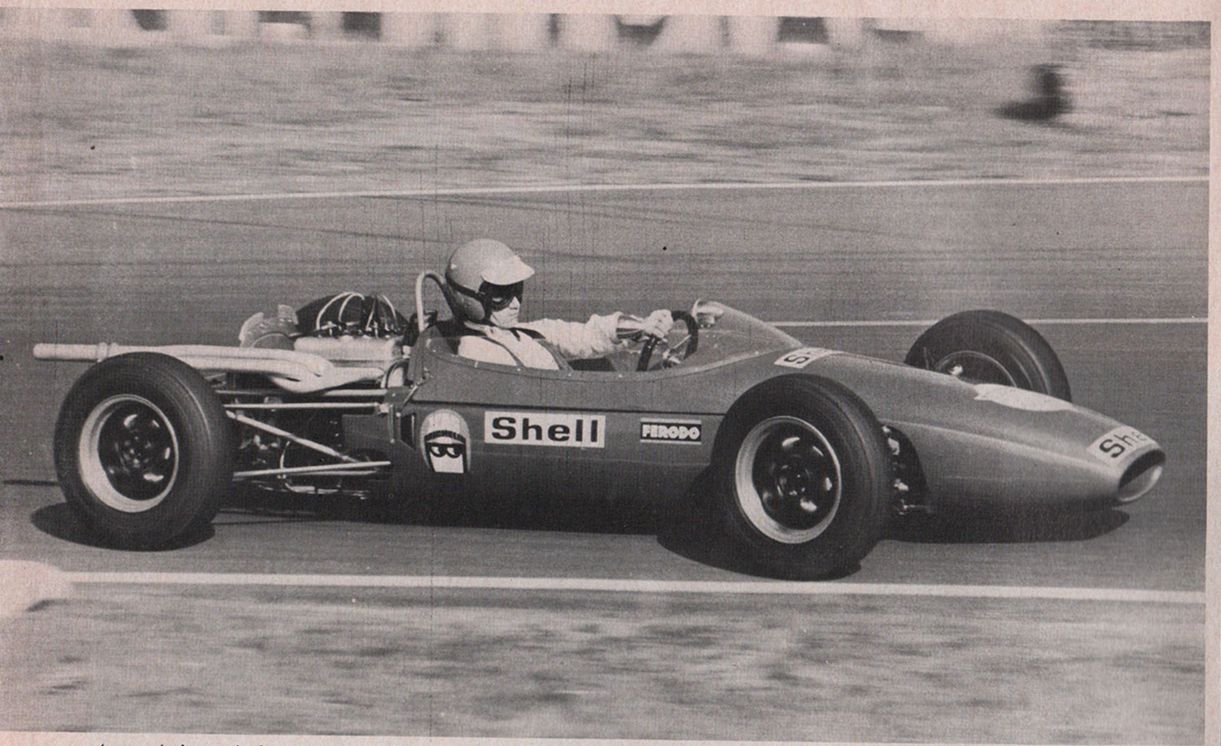
Et ce fut le tour de Dhotel. Sa mise en action fut rapide et, dès le départ, il tourna en moins de 56''. Attaquant et fin styliste en même temps, il plaçait sa voiture au millimètre en de jolies glissades. Il était sûr, spectaculaire, rapide et régulier. Il boucla sa série en 55''6, 55''8, 55''6, 55''6 et 55''5. Il éclipsait ainsi tous les autres. On tenait le Volant Shell 70, à moins que... Daniel Riberolle, qui partait le dernier, n'avait plus qu'une chose à faire pour essayer de supplanter Dhotel : attaquer à fond. Et c'est ce qu'il fit, avec fougue et détermination. Cela le conduisit d'ailleurs au tête à queue pendant son premier tour d'échauffement. Mais Riberolle était décidé et il continua sur le même rythme. Ses deux premiers tours chronométrés en 55''5 paraissaient en faire un candidat sérieux lorsqu'il commença à se désunir, faisant même un nouveau tête à queue lors de son quatrième tour. Ses nerfs l'avaient trahi, mais nous aimerions voir Riberolle en course l'an prochain. Il a prouvé savoir aller vite.

Le Mans : Joël Auvray

Au Mans, il faisait froid. Sept nouveaux finalistes remplaçaient les sept apprentis pilotes qui avaient planché à Magny-Cours quinze jours avant. Trois Alpine, plus démodées que les Martini mais tout aussi bien entretenues, étaient rangées sous la célèbre pendule de la piste mancelle...

Trois candidats étaient connus, quatre autres ne l'étaient pas, dont deux véritables néophytes n'ayant jamais participé à la moindre compétition. Joël Auvray était l'un d'eux, n'ayant jusque là couru que... quelques régates.

Christian Lorang mit le premier son casque, jaune orné de deux superbes fleurs roses. Tout de suite, il fit bonne impression en s'engageant franchement dans les courbes et en tenant la ligne qu'il avait défini à l'entrée. Sans attaquer outre mesure, il avait trouvé d'emblée une cadence soutenue, mise ▶



Auvray était un néophyte complet. Il fit montre de dons certains.

encore en valeur par son style coulé. Et de fait, il réalisa une performance honorable sans trop grignoter sur le régime moteur imparti (7.350 t./mn pour 7.200). « Yvel » partit ensuite. A froid, le plus âgé des candidats pilotait d'une manière heurtée et, ne semblant pas parfaitement à l'aise, se battait avec son volant. Néanmoins, le chrono tournait trés vite (il réalisa le second meilleur temps en 1'53''9) et l'on se prenait à mieux suivre ce battant lorsqu'il se désunit quelque peu.

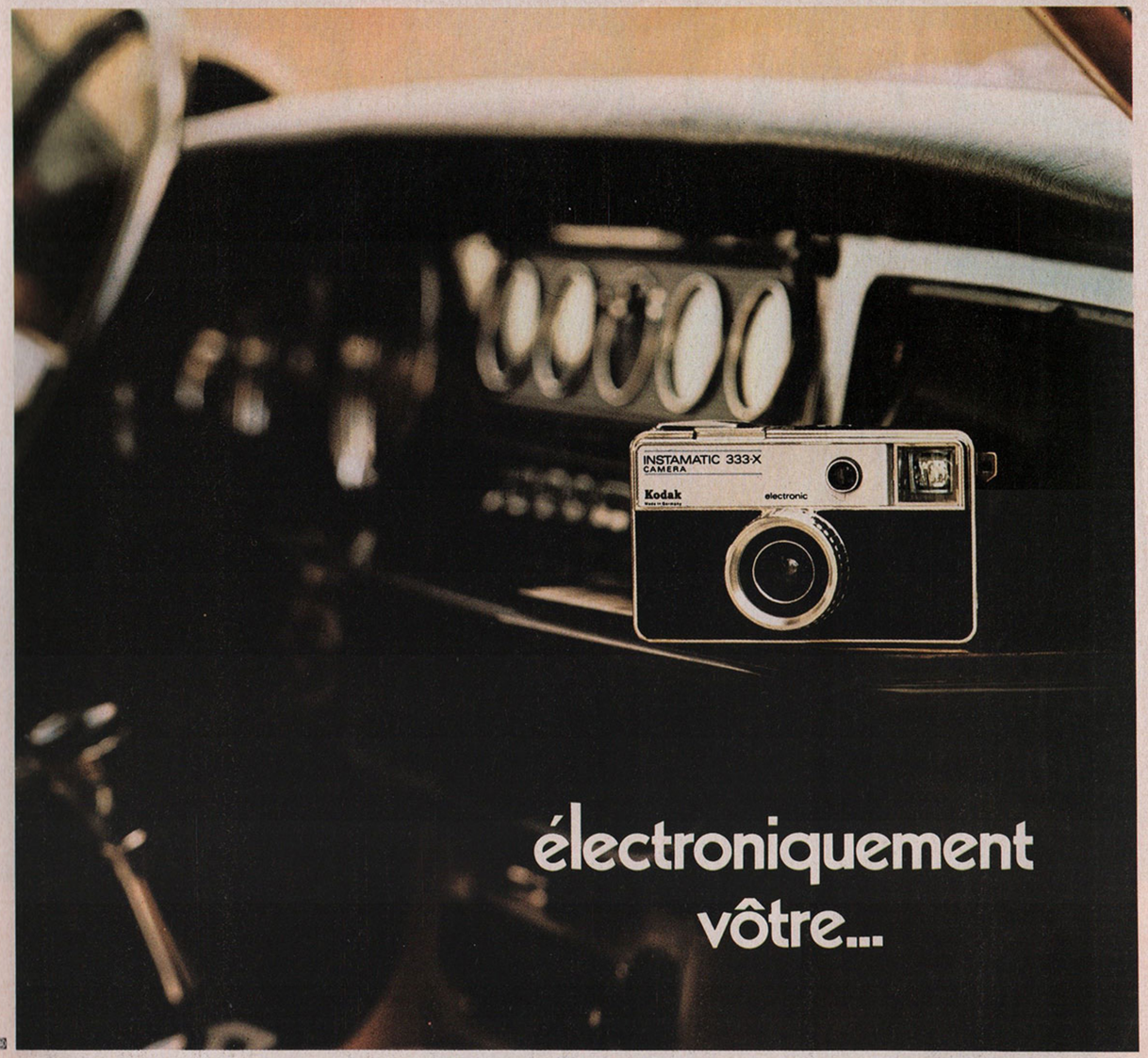
Alain Lemiale, donné favori par beaucoup, passait après « Yvel ». Dans le style bouillant qui lui est propre, ce directeur d'auto-école se lança dans la bagarre avec une belle détermination, utilisant toute la piste et même davantage... Mais avec lui, la voiture avait l'air de terriblement sousvirer, et il ne put arriver à l'équilibrer au grand dam de ses performances chiffrées. Puis ce fut au tour de Gilles Doncieux, petit pilote disparaissant presque tout entier dans l'Alpine, et dont on n'apercevait que le haut du casque vert foncé à visière blanche. Très stylé, il montra au jury qu'il avait bien assimilé les cours, compris les trajectoires, réalisant 1'55''2, 1'54''8, 1'55'', 1'54''4 et 1'54''5. Il était aussi le premier à ne pas dépasser le régime moteur limite, ramenant son mouchard à 7.250 t./mn.

Joël Auvray, un étudiant caennais n'ayant encore pas encore vingt-trois ans, lui succéda. Immédiatement en action, très à l'aise au volant, il fit excellente impression. Freinant bien, plaçant joliment sa voiture en glissade à l'entrée des courbes, régulier, il était en train de surclasser ses prédécesseurs lorsqu'au dernier tour, il rata une vitesse au Garage Vert et commit de ce fait un surrégime (7.750 t./mn) tout en perdant un temps précieux : 1'54''1, 1'54''1, 1'54''3, 1'53''7 (tour le plus rapide de la journée) et 1'55''4. Yves Forestier, un des meilleurs gordinistes cette saison, prit le volant immédiatement après lui. Ce n'était pas un avantage. Il fit pourtant une bonne exhibition, sans toutefois paraître se donner à fond, notamment au freinage. Lui aussi, comme Doncieux, fut respectueux du régime donné, ce qui le contraignait à ne pas rester « pied dedans » entre la passerelle Dunlop et le virage de la Chapelle. Pierre Laffeach, gordiniste réputé, plancha le dernier. Très bon freineur, attaquant en tous sens, jouant du volant en véritable équilibriste qu'il est, il réalisa de très bons temps malgré des trajectoires hors du commun et un embrayage qui semblait faiblir.

C'est pourquoi le jury demanda à le revoir sur une autre voiture, ainsi qu'Auvray qui avait fait si bonne impression. Auvray se remit donc en piste, un peu plus énervé lors de son tour de lancement semblait-il. Mais il n'avait rien perdu de ses qualités avec une auto plus survireuse que la précédente et, dans laquelle de surcroît il n'était jamais monté. Avec cette deuxième Alpine, il réalisa une excellente série, à peine inférieure à la première, tout en ramenant un mouchard à 7.400 t./mn. Laffeach, conscient de la valeur de son adversaire, démarra à son tour. Toujours aussi désordonné, mais très efficace, il réalisa cependant des temps un peu moins bons que ceux d'Auvray, reperdant en virage ce qu'il gagnait au freinage.

Le sort paraissait avoir décidé lorsque les 14 jurés se retirèrent pour délibérer. Et de fait, le jury se prononça en faveur de Joël Auvray qui présente curieusement quelques analogies avec Guy Dhotel, l'autre volant Shell de la promotion 70. Tous deux sont grands, blonds, portent des cheveux assez longs et un casque du même bleu, ont la même modestie, la même réserve timide avant de monter en voiture où ils se retrouvent pleinement à l'aise. Joël Auvray était un des meilleurs amis de Denis Dayan. On aimerait qu'il démontre les mêmes qualités de pilote dont fit preuve avant lui Denis. Il en paraît capable, sur la froide détermination, la calme réflexion dont il fit montre au Bugatti le 28 octobre dernier.

Donc, l'an prochain, avec les deux nouveaux volants Shell, nous verrons cinq Martini rouge et jaune en piste, voitures pilotées par les meilleurs élèves des écoles de pilotage françaises, par des champions en puissance qui font leurs classes. Il ne reste plus à Migault, Guitteny (super volant Shell 1970), Dolhem, Dhotel et Auvray qu'à suivre l'exemple de leurs aînés Jaussaud, Weber, Cevert ou Mazet : la barre est placée haut, il est vrai. ●



Appareil KODAK INSTAMATIC* 333-X

La précision des mesures électroniques... la simplicité et la rapidité du chargement instantané... Au bout du compte, des photos magnifiquement réussies... en toute liberté... en toute spontaneité.

L'appareil Instamatic 333-X calcule et commande électroniquement la plus juste exposition des photos, grâce à son obturateur électronique couplé à la cellule CdS.

De plus l'appareil Instamatic 333-X est toujours prêt à photographier ; en 1 seconde à peine, le chargeur contenant le film est en place. Pas d'amorçage et pas de rebobinage en fin de prises de vues.

Et pour les photos au flash... un Magicube sur l'appareil Instamatic 333-X ; c'est bientôt 4 photos '' haute sécurité ''. Le Magicube contient 4 lampes qui fonctionnent sans pile ; c'est tellement plus sûr...

L'appareil Kodak Instamatic 333-X est vendu seul (moins de 299 F.) ou en coffret, une formule de cadeau idéale.

Consultez votre négociant photo.

Kodak

* marques déposées

1 mois dans la course

par José Rosinski

C'est sur un net, presque facile doublé Ferrari qu'à pris fin la saison 1970 de Grands Prix.

Ce ne fut pas une surprise : à partir de mi-août en effet — G.P. d'Autriche — la domination technique des voitures italiennes était devenue manifeste, se traduisant d'ailleurs par autant de victoires que de courses, à l'exception d'une défaillance lors du G.P. des États-Unis remporté par la Lotus 72 du « débutant » Emerson Fittipaldi.

De ce fait, la Coupe Internationale des constructeurs de F 1 revient à Lotus, dont le premier pilote Jochen Rindt sera couronné, de façon posthume hélas, Champion du Monde des conducteurs, le 12 décembre à Paris.

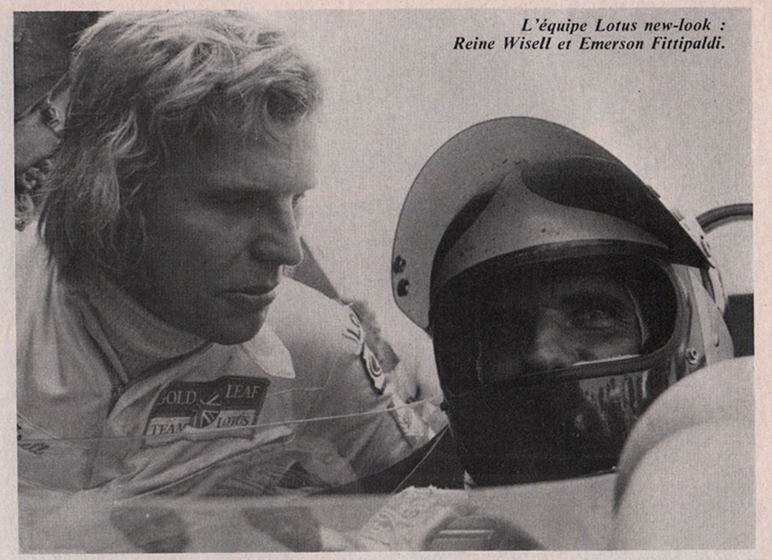
A l'orée de la saison, ce championnat paraissait extrêmement ouvert. Stewart s'imposait comme un favori mais dans la mesure où sa nouvelle voiture, la March, s'avérait réussie : il n'en fut rien, et Jackie dut se contenter d'une seule victoire au G.P. d'Espagne. Dans notre article de présentation de la saison (N° 51-Mars 70), nous lui opposions comme principaux rivaux Rindt et Brabham. Et effectivement, pendant la première partie du Championnat, ces deux grands champions se sont livrés de farouches duels qui tournèrent en fin de compte à l'avantage de Jochen, lequel avait déjà pratiquement le titre en poche lorsqu'il trouva la mort à Monza. En somme, la principale surprise provint des Ferrari qui, ayant résolu leurs problèmes de mise au point, s'avérèrent quasi-imbattables. Mais il était trop tard, et les titres échappèrent à l'écurie italienne comme à sa vedette Jacky Ickx.

Etats-Unis et Mexique : Le débutant et le champion

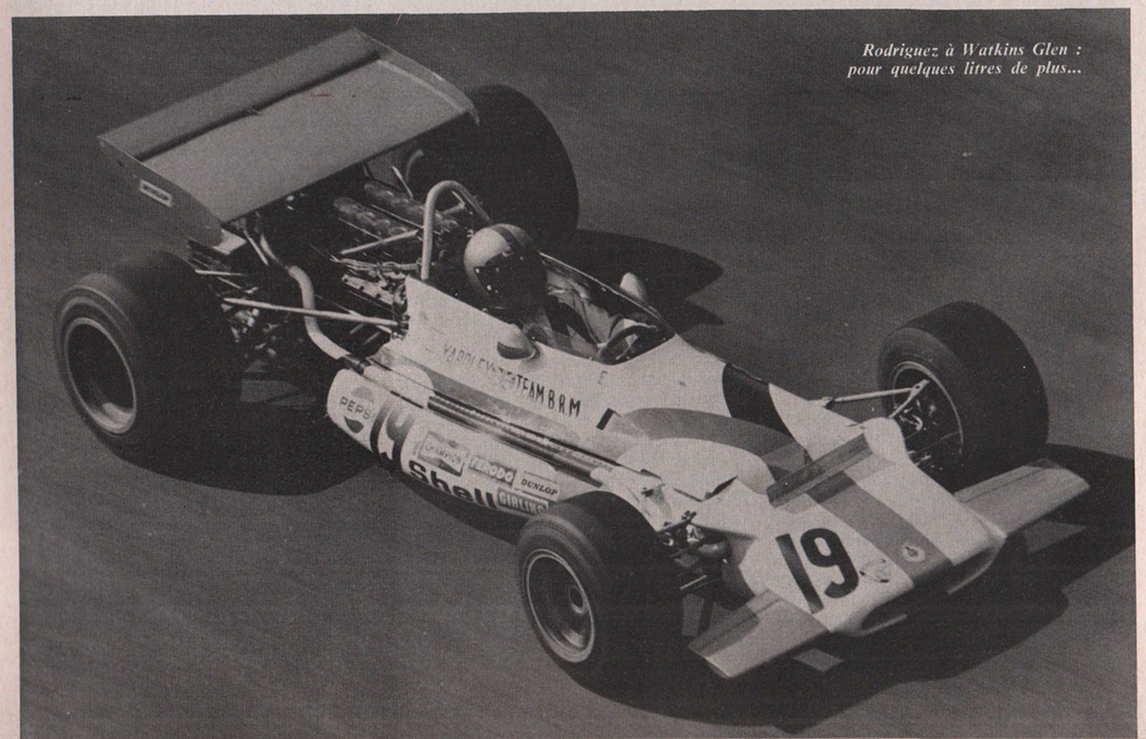
Ce que les résultats des deux derniers Grands Prix de la saison ne laissent pas apparaître, c'est la compétitivité de la Tyrrell-Ford de Jackie Stewart qui après avoir tenu la tête au Canada durant le premier tiers de la course, a lâché tout le monde à Watkins Glen avant de devoir stopper aux deux tiers de l'épreuve lorsqu'un dérisoire collier de plastique ayant cédé, une canalisation d'huile brûlée par la chaleur de l'échappement s'ouvrit : Stewart avait alors une si grande avance, qu'il avait depuis longtemps doublé le futur vainqueur Fittipaldi, et que seul Rodriguez était encore dans le même tour que lui ! Et puis, à Mexico, il était second dans les roues de Jacky Ickx lorsqu'au 15e tour, il dut stopper pour faire resserrer le boulon maintenant le volant sur la colonne de direction. Il repartit un peu plus d'un tour plus tard, derrière Brabham alors troisième, et entreprit de se dédoubler : bientôt il passa Jack, puis ce fut au tour de Regazzoni, et il avait Ickx en point de mire lorsqu'un chien qui traversait la piste et qu'il ne put éviter, faussa sa coque et mit un terme à une magnifique démonstration de conduite à la limite.

Mais revenons aux États-Unis où, du fait de l'abandon de Stewart, et auparavant des arrêts de Regazzoni — pour faire changer un pneu — et de Ickx — inondé d'essence à cause de la rupture d'une canalisation — Rodriguez se retrouvait en tête au 83e des 108 tours à parcourir. Avec près de 30" d'avance sur Fittipaldi lui-même suivi de son coéquipier Reine Wisell participant à cette occasion à son premier Grand Prix, le Mexicain semblait avoir la course en poche. Malheureusement pour lui, le GP des États-Unis, comme celui du Canada quinze jours plus tôt était très long : avec 399,600 km à parcourir, c'était même le plus long. Aussi comme au Canada, Rodriguez dut-il observer un arrêt à son stand pour faire ajouter les vingt litres d'essence qui lui manquaient... La BRM est en effet une très petite voiture et sa capacité en carburant est trop limitée lorsque la distance dépasse 350 kilomètres sur un circuit accidenté avec de nombreuses accélérations. Elle peut en effet accomplir de plus grandes distances, ainsi qu'elle l'a prouvé en remportant Spa (394,8 km) sur des tracés très rapides avec peu de changements de vitesses, ou comme à Monza, beaucoup d'aspiration. Quoiqu'il en soit, tous les 12 cylindres de F1 consomment énormément : à Mexico par exemple, ils engloutissaient 2,5 litres d'essence au tour (5 km) ! Soit 50 litres aux cent, tandis que les Cosworth se contentaient de 35 litres.

Pendant que Rodriguez était ravitaillé, Fittipaldi passait en tête : il restait sept tours à couvrir, et Pedro accusait plus de 40" de retard. Il ne pouvait plus rien faire contre le jeune brésilien qui remportait, à la surprise générale, et tout comme Regazzoni l'avait fait quelques semaines plus tôt à Monza, un Grand Prix pour sa première saison de F1. Il faisait même un peu mieux que le suisse, puisque cette victoire était obtenue pour son quatrième Grand Prix, alors que Regazzoni l'avait emporté à son cinquième essai... Certes, sans les abandons ou incidents qui affectèrent les hommes de tête, Emerson n'aurait pu gagner. Cependant, il convient de se souvenir qu'en réussissant le troisième meilleur temps des essais, à 60/100e d'Ickx et 5/100e de Stewart, il avait prouvé qu'il était digne de la vic-



L'équipe Lotus new-look : Reine Wisell et Emerson Fittipaldi.



Rodriguez à Watkins Glen : pour quelques litres de plus...

Le plus beau casque de la saison 1970 ! Et pourtant il n'était pas au Mexique...

toire, et si les circonstances l'ont assurément aidé, il ne fait certes pas figure d'usurpateur. Quant à Wisell, qui remplace définitivement Miles écarté du Team Lotus, il terminait troisième de son premier Grand Prix : comme ces jeunes ont les dents longues ! Et que les Lotus 72 sont donc efficaces... C'était, rappelons-le, leur course de rentrée depuis la tragédie de Monza. Et, dans le doute puisque l'épave de la voiture de Rindt était toujours aux mains des autorités italiennes, Chapman avait fait remplacer les arbres de freins creux par des pièces pleines et plus massives.

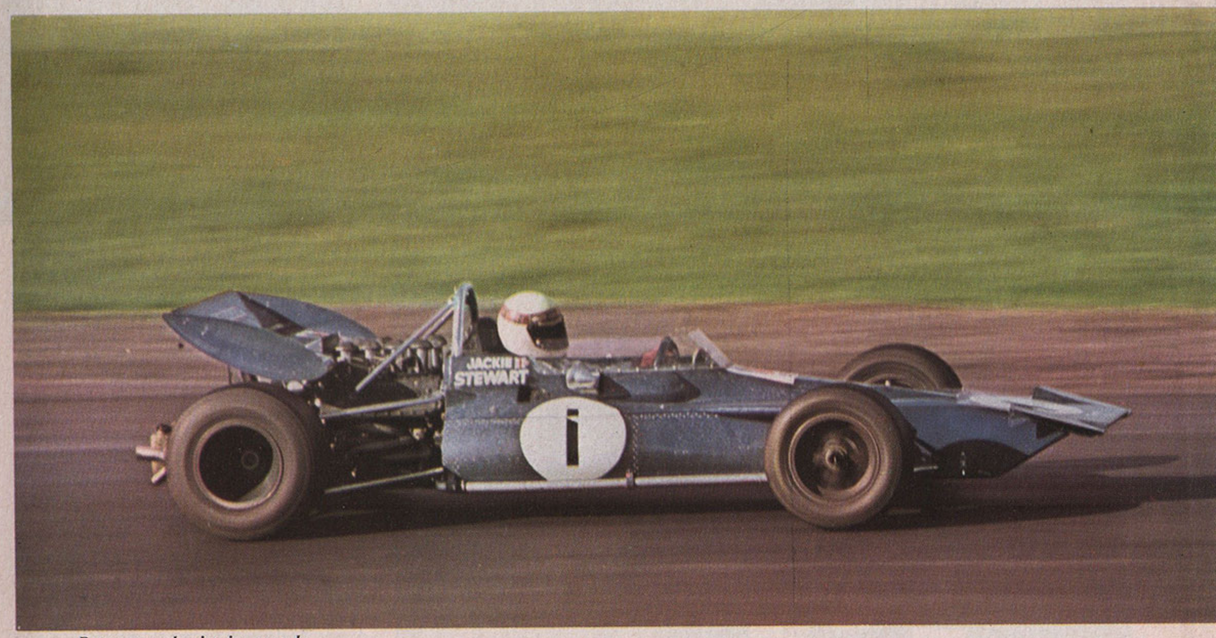
Pour les Français, Watkins Glen fut encore plus défavorable que le Grand Prix du Canada. Pescarolo terminait huitième à trois tours. Beltoise en proie à des ennuis de pneus avant — il a besoin de la plus petite dimension pour que la direction ne soit pas trop lourde, mais dans la meilleure qualité de gomme, ces pneus chauffent trop — renonçait au 20e tour après deux arrêts sans avoir jamais été mieux placé que quinzme. Enfin, François Cevert fut victime d'un incident qui aurait pu avoir des très graves conséquences : suite à la rupture d'un moyeu, il perdait sa roue arrière gauche... dans une courbe à droite ! Heureusement, il ne perdit pas son sang-froid, ne freina pas et, dans une gerbe d'étincelles, se laissa ralentir progressivement avant de stopper contre le rail sans avoir rien touché... En tout cas, la cascade d'incidents dont les vedettes furent victimes au cours de ce Grand Prix, outre qu'elle permit à Fittipaldi de triompher, amena aussi Derek Bell qui conduisait la seconde TS 7 du Team Surtees à la sixième place, ce qui lui valut l'honneur d'un point au championnat. Cette rentrée réussie contre-balançait la sortie de Ronnie Peterson, dont le « sponsor » Colin Crabbe à court d'argent annonçait qu'il n'irait pas à Mexico.

Qu'il se rassure, Crabbe n'a rien perdu. Ou plutôt si : l'occasion d'assister à un spectacle tellement incroyable qu'il fallait se pincer pour s'assurer qu'on ne rêvait point ! Et, malheureusement, le « spectacle » n'était pas sur la piste, du moins, pas toujours... En effet, des organisateurs absolument irresponsables avaient laissé pénétrer un public beaucoup trop nombreux dans les enceintes du circuit. Et celui-ci, indiscipliné comme le sont souvent les foules latines, eut tôt fait de renverser, bousculer tous les obstacles pour aller s'installer en masse sur les bas-côtés de la piste, au mépris de tout danger et avec une inconscience inouïe. Ainsi adossés aux glissières de sécurité (?), agglu-

tinés à l'extérieur des virages, ils se lançaient des défis à qui oserait traverser la piste, d'abord pour narguer les quelques policiers qui ne faisaient d'ailleurs aucun effort pour les en dissuader, puis pour « faire peur » aux pilotes débouchant devant eux ! Car le plus invraisemblable, c'est que dans ces conditions ahurissantes, le départ fut donné... Avec une heure vingt de retard certes, et après d'interminables palabres et d'inutiles tentatives effectuées par les « organisateurs » (si l'on peut qualifier ainsi ces gens paniqués et débordés) ou par les pilotes (Stewart et Rodriguez tentèrent, en pure perte évidemment, de convaincre les spectateurs goguenards de reculer)... Bref, la plupart des pilotes déclarait ne pas vouloir courir dans ces conditions quand le Senôr Velasquez, directeur de l'épreuve, leur décrivit ce que la foule ferait d'eux, de leurs équipes et de leurs voitures s'ils persistaient dans ces mauvaises dispositions. Convaincus qu'en l'occurence, le Senôr Velasquez disait vrai, ils montèrent au volant en priant, puisqu'il n'y avait plus que cela à faire, que le bon génie des Grands Prix empêche un accident qui se serait immanquablement soldé par un nombre élevé de victimes...

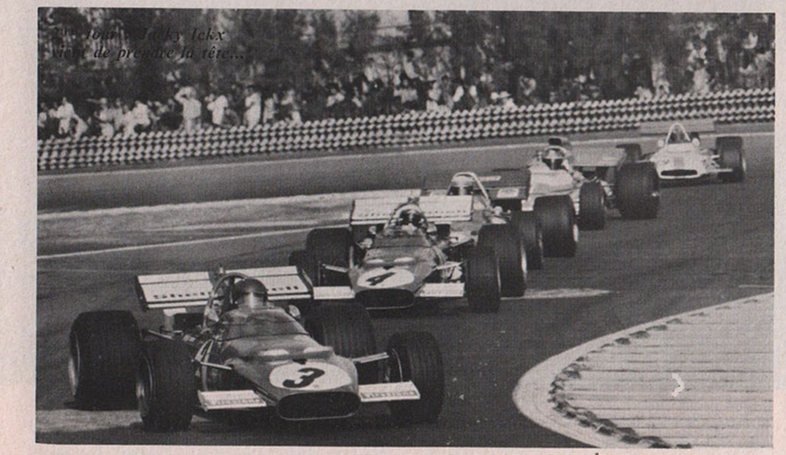
Ce Grand Prix se disputa donc dans des conditions inadmissibles, car la sécurité des spectateurs d'une course automobile est le premier devoir qui doit être assumé par l'organisation. Celle-ci, d'ailleurs maladroite et arrogante avant d'être débordée, s'est disqualifiée. S'il doit y avoir un Grand Prix du Mexique l'an prochain, la C.S.I. et les pilotes devront s'assurer qu'ils auront cette fois à faire à des gens conscients de leurs responsabilités, et décidés à faire le nécessaire pour y faire face. Car le 25 novembre 1970, on a frôlé une catastrophe dont le sport automobile aurait fait les graves frais. Et ceci ne doit plus se reproduire.

C'est donc dans une ambiance excessivement tendue que se déroula le dernier Grand Prix de la saison. Aux essais, Stewart avait fait la loi, Ickx avait cassé un piston — les Ferrari, comme les BRM d'ailleurs, chauffaient beaucoup, semblant s'accommoder avec difficulté des effets conjugués de l'altitude (2278 mètres) et de la chaleur, lorsqu'in-extrémis, Regazzoni s'attribua le meilleur temps, devançant l'Écossais de deux centièmes. Ickx suivait à moins d'une seconde, puis venait Brabham, mais à déjà près de 2"... Beltoise était sixième, précédé de 11/100e par Amon, Cevert neuvième avec des problèmes de tenue de route, Pescarolo onzième, ses freins ne fonctionnant plus au point que tout le système dut être remplacé. D'une façon générale, Matra excepté, le taux de mortalité des moteurs avait été terriblement élevé, notamment dans le clan Ford : ainsi Siffert devait-il se résoudre à courir avec le mteur qu'Amon avait utilisé pour le Grand Prix du Canada, et que l'on craignait à bout de souffle. De fait, il expira dès le troisième tour... Fittipaldi, Hill, il est vrai, s'étaient alors déjà arrêtés (premier et deuxième tours) et Cevert allait bientôt devoir les imiter (8e tour). Outre les craintes que lui inspiraient à juste titre l'envahissement du circuit par le public, Stewart était aussi préoccupé par un problème stratégique. En effet, à Mexico, la ligne de départ est séparée du premier virage par une longue ligne droite, et Jackie redoutait que les puissantes Ferrari y trouvent l'espace et le temps nécessaires pour le déborder avant le freinage. Ce fut en effet Regazzoni qui s'assura l'avantage sur l'écossais et Jacky Ickx, et c'est dans cet ordre qu'ils terminaient le premier tour. Clay et Jackie s'alignaient alors à gauche de la piste pour freiner et prendre pour la seconde fois ce premier virage à droite lorsque Jacky, dans une manœuvre très audacieuse, les débordait tous les deux par l'intérieur n'hésitant pas à utiliser le bas-côté brutalement ondulé par des stries en ciment « dissuasives ». Le coup réussit, et petit à petit, Ickx et Stewart lâchaient Regazzoni à raison d'une demi-seconde par tour environ. Derrière, Beltoise qui avait pris un splendide départ, prenant la quatrième place, résistait très bien à la pression exercée par Rodriguez et Amon, cependant que Brabham qui était lui très mal parti commençait une belle remontée. Il passait ainsi successivement Surtees, Hulme, Rodriguez, Amon, et au douzième tour, il attaquait Jean-Pierre avec succès en freinant à l'intérieur à l'épingle. Au tour suivant, Ickx passait avec une légère avance sur Stewart, qui commençait à sentir son volant prendre du jeu, et allait s'arrêter deux tours plus tard : la course était jouée. Bien détachés en tête, les ferraristes n'allaient plus avoir besoin d'exiger le maximum de leurs mécaniques, et n'allaient pas être inquiétés. Brabham était solidement installé en troisième position. A partir du 20e tour, Hulme qui avait passé Rodriguez, puis Amon, se rapprochait de Beltoise et le dépassait au 24e tour. Il paraissait même en mesure d'inquiéter Old Jack qui, pour son dernier Grand Prix puisqu'il venait d'annoncer sa décision d'abandonner le volant, faisait une magnifique exhibition. Mais Denny ne put s'approcher à moins de 3", et se trouvait même distancé de plus de 6" lorsqu'au 53e des 65 tours de la course, la splendide carrière de Jack Brabham s'acheva brutalement dans une spectaculaire ex-

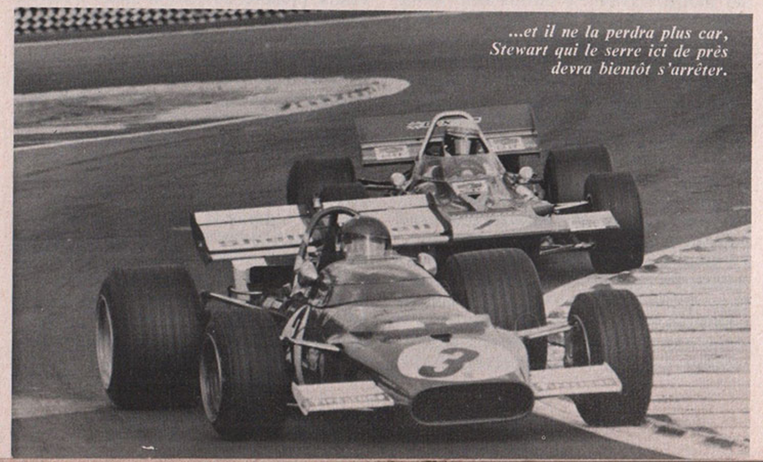


Pas encore de victoire pour la Tyrtell, mais il s'en est fallu de peu.

1er tour du GP du Mexique : Regazzoni-Stewart-Ickx.



Ickx ne peut pas se faire de prendre la tête...



...et il ne la perdra plus car, Stewart qui le serre ici de près devra bientôt s'arrêter.

plosion de moteur ! Au même moment, Beltoise qui commençait à subir les effets d'une crampe au pied se faisait passer, puis décrocher par Amon : tous deux étaient alors à un peu plus de 50" d'Ickx, 30" de Regazzoni, et chassaient à 3" de Hulme. Derrière eux, seul Rodriguez qui les suivait à 26" n'avait pas été doublé par la Ferrari de tête. Le héros national roulait de conserve avec Pescarolo qui avait dû s'arrêter longuement lorsqu'une goupille de sélection de boîte s'était échappée. Jusque là, Henri qui avait trouvé sa voiture déréglée après le changement des freins qu'elle avait dû subir entre les essais et la course, n'avait pu faire d'étincelles. Pendant la réparation, il fit mettre davantage d'ailerons sur l'avant, et repartit avec une voiture beaucoup mieux équilibrée qui lui permit d'attaquer et de passer Rodriguez : pour la gloire bien sûr, mais ce fut tout de même une convaincante démonstration. Il était sans doute nécessaire qu'elle soit réussie, au moment où s'ouvre une période de négociations entre écuries et pilotes qui promet d'être agitée...

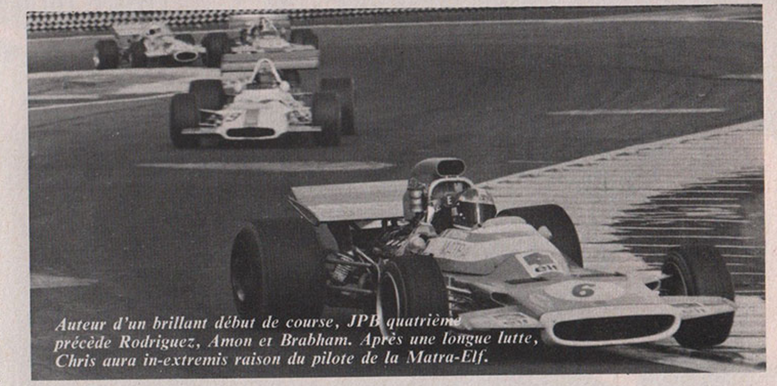
Du chahut en perspective

A l'heure où ces lignes sont écrites, aucun transfert n'est encore signé pour la saison 1971. Nous avons cependant quelques certitudes : voyons lesquelles. Tout d'abord, Stewart restera avec Ken Tyrrell, et son coéquipier sera François Cevert. Ils auront deux nouvelles Tyrrell proches du modèle 70 qui est apparu très compétitif, plus un tout nouveau châssis qui pourrait être assez différent. Dunlop abandonnant la F1, ils ont choisi Goodyear.

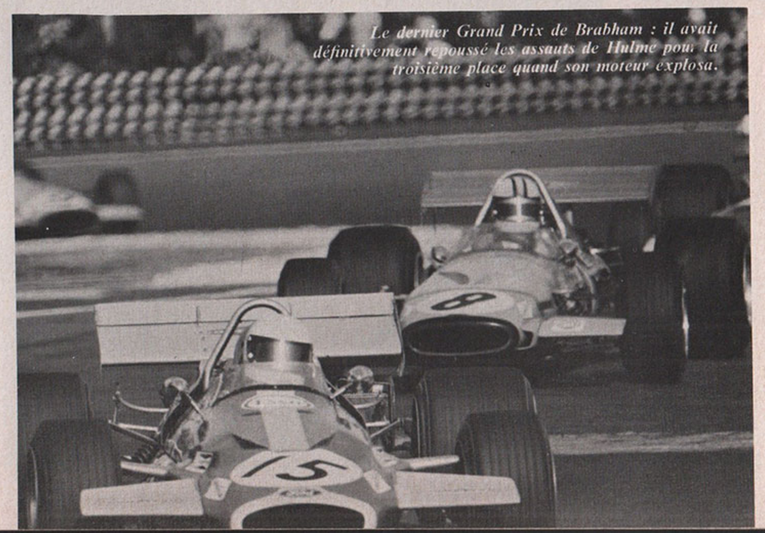
Scandale à Mexico : un indescriptible capharnaüm.

Ensuite, Jacky Ickx et Regazzoni ont renouvelé leur contrat avec Ferrari, et il ne fait pas de doute que Beltoise en fera autant avec Matra, qui pourrait peut-être ne plus être lié à Elf l'an prochain : tous les sportifs français le regretteraient, car c'est la collaboration de ces deux firmes qui a remis le sport automobile national au premier plan, par son efficacité, son dynamisme et sa valeur technique.

Enfin, Surtees continuera en 71 avec une nouvelle TS qu'il conduira naturellement lui-même. Énumerons maintenant les probabilités : Hulme et Gethin conduiront les McLaren, Fittipaldi et Wisell les Lotus, Rodriguez une BRM. Les pourparlers entre Chris Amon et Matra sont presque conclus, encore que March tente tout pour conserver son pilote-vedette. Si Amon signait pour l'équipe française, ceci provoquerait évidemment le départ de Pescarolo. Et nous arrivons aux conjectures. En premier lieu, l'écurie Brabham perd son chef de file, et Jack dit que s'il ne peut compter sur un pilote de premier plan, il préférerait ne pas aligner de F1. Rob Walker lui, a décidé d'abandonner, tandis que Colin Crabbe voudrait bien continuer mais cherche des soutiens financiers. En revanche, on répète avec insistance que l'effort d'Alfa-Roméo et de Tomaso en F1 pourrait s'accroître en 1971. Côté pilotes, Siffert est donné partant de chez March. Peterson et Graham Hill voient leurs écuries dissoutes. Pescarolo (si Amon signe chez Matra) Stommelen, Giunti pourraient changer de couleurs. Vous voyez, c'est un vrai puzzle. Nous aurons tout l'hiver pour l'organiser.



Auteur d'un brillant début de course, JPB quatrième précède Rodriguez, Amon et Brabham. Après une longue lutte, Chris aura in-extremis raison du pilote de la Matra-Elf.



Le dernier Grand Prix de Brabham : il avait définitivement repoussé les assauts de Hulme pour la troisième place quand son moteur explosa.

Feldman, Calleux, Ossard, CDP.

Piper.
Le champagne que préférait déjà la Belle Epoque.

C'était l'époque où des hommes vêtus de peaux de bêtes, agrippés à des monstres pétaradants, dévoraient les routes poudreuses à près de 60 à l'heure.

Les français stupéfaits découvraient les "chevaux à vapeur".

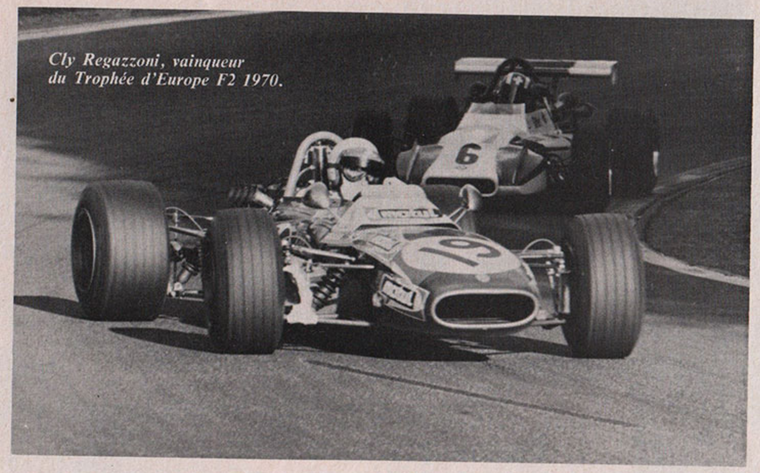
C'était la belle époque. Et chaque événement, chaque instant de gaieté, chaque grand moment était marqué d'un grand champagne.

Bien souvent il s'appelait Piper.

La belle époque est passée, mais c'est toujours un grand champagne qui marque le temps de tous les moments de joie et de fête.

Il s'appelle encore Piper.

Piper-Heidsieck.



Cly Regazzoni, vainqueur du Trophée d'Europe F2 1970.

F 2 : Regazzoni vainqueur du Trophée d'Europe

Le Championnat paraissait être une exclusivité Matra : Ickx en 67, Beltoise en 68, Servoz-Gavin en 69... Et puis cette année, la marque française a renoncé à construire des F2. Au début de la saison, Derek Bell conduisant une Brabham admirablement préparée par une écurie privée anglaise — il a terminé toutes les courses auxquelles il a participé ! — prit l'avantage. Et puis, petit à petit, il dut céder devant la coalition de deux équipes officielles dont les ressources, quoique d'échelles bien différentes entre elles, étaient d'une autre mesure : Tecno, qui tire le maximum des moteurs Ford-Cosworth, et BMW qui est la seule marque à utiliser un autre moteur que le britannique. De ce choc, le brillant Regazzoni sortit vainqueur, mais Bell qui termine second du Trophée s'est bien défendu jusqu'au bout. Quant aux BMW, bien au point dans la seconde partie de la saison, elles permirent à leurs trois pilotes Quester, Ickx, Siffert — mais ces deux derniers ne pouvaient concourir pour le Trophée réservé aux conducteurs « non classés », c'est-à-dire n'ayant pas encore figuré deux fois parmi les six premiers au cours d'une saison de Grands Prix ou été classés deux fois parmi les trois premiers d'épreuves du championnat du Monde des marques — de connaître chacun le succès. En F2, les pilotes français ne furent guère heureux cette saison, contrairement aux années précédentes : une seule victoire, en Suède, signée Cevert, et quelques bonnes courses de Pescarolo — notamment deux secondes places à Pau et à Barcelone — c'est à peu près tout. François Mazet a connu pas mal de déboires avec la Brabham de Sport Motors qu'il conduisait. Et les Pygmée, malgré le soutien d'Elf et la présence de Beltoise comme chef de file, n'ont permis ni à Jean-Pierre, ni à Depailler, ni à Jabouille ni à Patrick Dal Bo de briller. En somme, un bilan décevant, il faut bien le constater...

J. R.

JP Jaussaud, enfin récompensé par le titre.

F 3 : Jaussaud enfin

Il courait en F3 depuis sept ans, il courait après un titre que chacun s'accordait à lui voir décerner chaque fin de saison. Et, année après année, il se trouvait quelqu'un pour le dominer ou le battre sur le poteau. Bref, Jaussaud n'arrivait pas à conclure et tel Poulidor, il cumulait les deuxièmes places, accessit d'honneur certes, mais place de premier des « battus ». Et, enfin, la malchance a bien voulu l'épargner en 1970. L'an prochain, il fera de la F2 avec l'appui de Shell et des meubles Arnold ou plus exactement, il retrouvera la F2 qu'il avait si bien abordé avant son malencontreux accident de Monza en 1968. Il essaiera de faire aussi bien que cette année où son succès fut net, sans bavure, puisque le Caennais a remporté six des courses comptant pour le championnat. Cette fin de saison, après sa Tecno, il utilisait une Martini du même modèle que celle que conduisait si brillamment Jean-Luc Salomon. Avec elle, il fit les dernières courses en Angleterre prenant lors de la Coupe d'Europe à Thruxton une brillante cinquième place qu'il dut arracher in-extremis à François Migault et Jean-Pierre Jarier les deux Français en forme en ce moment.

Jarier surtout fit des prouesses en cette fin de saison, signant même son premier succès en F3 à Albi lors d'une course au maigre plateau, une réelle opposition ne venant que de Migault et Guénard. Mais, plus que sa victoire albigeoise, sa deuxième place obtenue aux Coupes du Salon derrière Fittipaldi est significative et nous montre la vitalité et l'adresse d'un Jarier apparemment avide de prendre du galon.

Mais, néanmoins, le pilote du Team Arnold n'a pas réussi à amasser suffisamment de points pour ravir à Jean-Pierre Cassegrain la deuxième place du Championnat de France... C'est une consolation qui échoit ainsi au petit pilote STP qui, gravement brûlé à Dijon, ne revint sur les circuits qu'à Montlhéry fin septembre. Pour Cassegrain, ses deux victoires de Montlhéry et La Châtre et sa superbe deuxième place de Monaco ont pesé lourd dans la balance. Wollek tout comme lui, n'a pas eu le temps d'exprimer pleinement un talent certain et il doit se contenter d'une septième place, qui n'aurait sûrement pas été son lot s'il avait pu défendre normalement ses chances. Il est précédé au classement par Guénard qui a réussi son come back, par Max qui ne fut pas favorisé par ses moteurs et ne passa pas souvent le drapeau à damiers, et par Migault qui n'a cessé de progresser.

Eux tous, s'ils ne changent pas de discipline, pourront figurer utilement voire gagner l'an prochain contre les meilleurs étrangers, mais le cru F3 1970 n'était pas aussi bon que l'année 1969. Pensez à Fittipaldi, Peterson, Wisell, Schenken, Mazet... en attendant 1971.

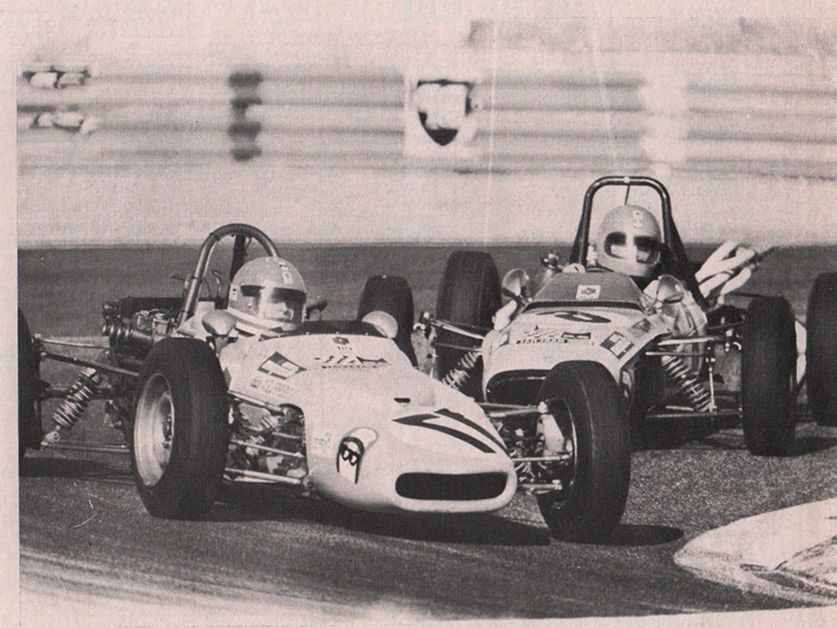
FORMULE FRANCE Dernière

Sur le circuit Paul Ricard, le 1er Novembre, la Formule France brûlait ses dernières cartouches. Dorénavant, on parlera de Formule Renault. La F.F. voulait partir en beauté et y a réussi. Cette dernière course au Paul Ricard a dépassé en intensité, toutes ses devancières dont certaines avaient été pourtant fort belles. Certes, on prévoyait une course tendue, la première place d'un Critérium ardemment disputé s'y jouant, mais on ne s'attendait pas à tant de péripéties.

La première d'entre elles, si elle était toujours d'actualité de par ses effets, n'était plus récente au moment du départ. Elle datait du dimanche précédent, jour qu'avait choisi Jacques Coulon alors leader du Critérium, pour aller régler sa Martini à Magny-Cours. Hélas, Coulon allait finir sa séance d'entraînement à l'hôpital, victime d'un accident peu banal. Sur le circuit qui ferme à 18 heures lorsqu'il n'y a pas de compétition, la piste est interdite au moyen d'une chaîne tendue en travers barrant complètement le passage. Seul l'accès à la piste de décélération reste libre. A 18 heures, Coulon réglait toujours sa voiture et comme le gardien barrait la piste, il l'autorisa à faire encore quelques tours en passant le long des stands. Mais après un nouvel arrêt, Jacques oublia totalement la présence de la chaîne, passa par la piste et la percuta! Fort heureusement, il avait un casque intégral et il s'en tira avec une arcade sourcilière totalement explosée et un sérieux traumatisme crânien.

Mais, c'est donc diminué que le leader de l'écurie Bardahl affronta ses adversaires. Le plus dangereux et à vrai dire le seul qui pouvait encore l'inquiéter, voire le battre était François Lacarrau, qui pouvait encore lui ravir le titre s'il finissait premier ou second. Les autres n'espéraient plus qu'une victoire assortie des... primes substancielles consenties par les organisateurs et Michelin. Pendant les deux séances d'essais, les deux ténors ne brillèrent pas particulièrement, ne réussissant que les 8e (Coulon) et 9e (Lacarrau) temps. Éthuin, combattif comme toujours, s'avérait le plus rapide sur un tour devant Lafitte, très à l'aise sur ce circuit, Cudini, avec une voiture au réglage perfectible, Chaunac, qui n'a cessé de progresser tout au long de la saison, Dubos, plus à l'aise avec sa Tecno qu'avec la MT 10, Guerre Berthelot sur Tecno lui aussi, et Serpaggi toujours régulier.

Le départ pour 25 tours de circuit fut donné à 30 voitures, Pasquale arrivant à réparer in extremis (le filetage de son porte-moyeu avant droit aynt cédé au parc au moment de prendre la piste). Et tout de suite, le peloton s'étira sous l'effet de la cadence élevée imposée par Laffite en grande forme. Tout de suite également, le déchet fut important puisque dès le 4e tour on notait cinq abandons : Leclère sorti de la grande courbe au premier tour, Trolle et Foucteau sur accrochage au 2e tour, Coquillard sorti de la route lui aussi, et Lafosse victime d'un bloquage de la crémaillère. Devant, Lafitte gardait la direction des opérations, harcelé par Éthuin, et suivi par Dubos, Cudini, Guerre Berthelot, Serpaggi, Chaunac, Comapin, Coulon, Rabbione et Lacarrau mal parti. Mais, à la fin du 5e tour, au virage du pont, c'était le drame pour Coulon. Rabbione le sautait avant le freinage, mais ratant une vitesse, se mettait en travers juste devant le leader du Critérium dont la voiture partait en tonneau. Fort heureusement, Coulon sortait indemne de sa Martini disloquée et casque à la main, il rentrait au stand suivre l'évolution de l'épreuve et celle de la course au titre où le menaçait Lacarrau. Au tour suivant, le petit pilote Elf, gagnait une place, du fait de la sortie de route de Dubos qui faisait aux avants-postes une course remarquable. Puis, tour après tour, il passait Chaunac, Serpaggi, Cudini, Compain et Guerre Berthelot, et se retrouvait ainsi derrière Éthuin qui avait doublé Lafitte. Au 12e passage, c'était au tour de Lafitte de baisser pavillon devant Lacarrau survolté. C'en paraissait fait des chances de Coulon, et l'on s'apprêtait à couronner Lacarrau, lorsque Compain revint sur lui, dernier porteur des espoirs du team Bardahl. Et huit tours durant, à partir de ce moment-là, on vit Éthuin passer suivi comme une ombre par Lacarrau, lui-même harcelé par Compain que suivaient un peu plus loin Guerre Berthelot, Serpaggi et Lafitte qui allait être trahi par son moteur. Cinq tours avant la fin, Compain arrivait sur la même ligne que Lacarrau et Éthuin, semblait même passer un instant en tête, mais le moteur cédait et la boucle suivante, la Martini à damiers jaune et noir rentrait au parc au grand désappointement des supporters Bardahl qui voyaient le titre échapper in extremis à leurs couleurs. Lacarrau, débarrassé de la menace Compain, ne levait pas le pied pour autant. Avec panache, il continuait d'attaquer, se servant au mieux de son excellent moteur Bozian. Il triomphait d'Éthuin très brillant, de Guerre Berthelot toujours avec les meilleurs, de Guitteny bien revenu après un départ médiocre, de Serpaggi auteur d'une jolie course et de Cudini qui, avec une voiture en parfait état, aurait pu faire mieux...



François Lacarrau, ici devant Éthuin : le brillant vainqueur d'un Critérium FF chaudement disputé.

Quelle belle course ! Elle effacera de nos mémoires les antépénultièmes épreuves disputées à Montlhéry et à Albi début octobre. Sur le plateau de Saint Eutrope, Coulon l'emporta de peu face à Éthuin et Lacarrau qui contestèrent jusqu'au bout la suprématie qu'il voulait afficher. La manche albigeoise eut lieu, elle, sur une piste détrempée par d'incessantes averses. Trolle, nouveau Moïse, sut s'imposer face à Rousselot, Dubos (il est dommage que le pilote Total n'ait pas disposé dès le début de saison d'une voiture à ce point compétitive), Coulon et Compain. Mais, quoique disputées, ces deux courses ne bénéficièrent pas de ce qui fit le succès de celle du Paul Ricard : suspense, circuit parfait, bonnes conditions de course et surtout final d'un championnat extrêmement disputé. ●

Classement	PILOTE NATIONALITÉ	MARQUE	AFRIQUE DU SUD 8 Mars Kyalami (4.102.95 Mts.) 80 tours 328.236 Kms.	ESPAGNE 19 Avril Jarama (3.378.9 Mts.) 90 tours 306.101 Kms.	MONACO 10 Mai Monte-Carlo (3.145 Mts.) 80 tours 251.6 Kms.	BELGIQUE 7 Juin SPA (14.100 Mts.) 28 tours 394.8 km	HOLLANDE 21 Juin Zandvoort (4.193 Mts.) 80 tours 335.440 km	FRANCE 5 Juillet Charade (8.055 Mts.) 38 tours 306.090 km	ANGLETERRE 18 Juillet Brands Hatch (4.265 Mts.) 80 tours 341.180 km
1	JOCHEN RINDT AUTRICHE	Lotus 49 C Ford Lotus 72 Ford	13e 72 tours ennuis de pneus	Abandon à 10 tours Allumage	Vainqueur 1 h 54'36"6 N.R. à 131.716 km/h 9	Abandon à 12 tours Moteur	Vainqueur 1 h 50'43"41 181.777 km/h 9	Vainqueur 1 h 55'57" N.R. 158.390 km/h 9	Vainqueur 1 h 57'02" N.R. 174.90 km/h
2	JACKY ICKX BELGIQUE	Ferrari 312 B	Abandon à 60 tours moteur	Abandon accident au 1er tour	Abandon à 11 tours Joint de cardan	8e 26 tours (ennuis circuit alimentation)	3e 79 tours 4	Abandon à 16 tours Coupe-circuit	Abandon à 6 tours Différentiel
3	CLAY REGAZZONI SUISSE	Ferrari 312 B	Pas au départ	Pas couru	Pas couru	Pas couru	4e 79 tours 3	Pas couru	4e 1 h 57'56"8
4	DENIS HULME NOUVELLE ZÉLANDE	McLaren Ford	2e 1 h 49'42"7 6	Abandon Allumage	4e 1 h 56'04"9 3	Pas au départ	Pas couru	4e 1 h 56'42"66 3	3e 1 h 57'56"4
5	JACK BRABHAM AUSTRALIE	Brabham BT 33 Ford	Vainqueur 1 h 49'24"6 N.R. 178.763 km/h 9	Abandon à 62 tours-moteur	2e 1 h 54'59"7 6	Abandon à 20 tours Embrayage	11e 76 tours Deux crevaisons	3e 1 h 56'41"83 4	2e 1 h 57'34"9 Panne essence
5	JACKIE STEWART ÉCOSSE	March 701 Ford	3e 1 h 49'51"7 4	Vainqueur 2 h 10'58" 140.362 km/h 9	Abandon à 43 tours Allumage	Abandon à 16 tours Moteur	2e 1 h 51'13"41 6	9e 1 h 59'06"61 Ennuis allumage	Abandon à 52 tours Embrayage
7	PEDRO RODRIGUEZ MEXIQUE	BRM P 153	9e 1 h 50'35"2 76 tours	Abandon à 20 tours par ordre de son stand	6e 78 tours 1	Vainqueur 1 h 38'09" N.R. 241.308 km/h 9	10e 77 tours Ennuis carrosserie	Abandon à 5 tours Boîte de vitesses	Abandon 58 tours Accident
7	CHRIS AMON NOUVELLE ZÉLANDE	March 701 Ford	Abandon à 14 tours boîte à eau cassée	Abandon 11 tours moteur	Abandon 60 tours suspension	2e 1 h 38'11" 6	Abandon à 2 tours Embrayage	2e 1 h 56'04"61 6	5e 1 h 57'24" 79 tours
9	Jean-Pierre BELTOISE FRANCE	Matra MS 120	4e 1 h 50'47"7 3	Abandon à 32 tours moteur	Abandon à 22 tours couple conique	3e 1 h 39'53"6 4	5e 79 tours 2	13e 35 tours Crevais. + panne essen.	Abandon à 24 tours Ennuis fixation roue
10	EMERSON FITTIPALDI BRÉSIL	Lotus 72 Ford	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	8e : 78 tours 1 h 58'35"2 Ennuis B.V.
11	ROLF STOMMELEN ALLEMAGNE	Brabham BT 33 Ford	Abandon à 23 tours Moteur	Abandon à 44 tours Moteur	Éliminé aux essais	5e 1 h 41'41"7 2	Éliminé aux essais	7e 1 h 58'17"16	Accident aux essais
12	HENRI PESCAROLO FRANCE	Matra MS 120	7e 1 h 49'39"6 78 tours	Abandon à 34 tours Moteur	3e 1 h 55'28" 4	6e 27 tours Panne essence 1	8e 78 tours	5e 1 h 57'16"42 2	Abandon à 41 tours Accident
13	GRAHAM HILL ANGLETERRE	Lotus 49 C Ford et Lotus 72 Ford	6e 1 h 50'46"8 79 tours 1	4e 89 tours 3	5e 79 tours 2	Abandon à 21 tours Moteur	12e 71 tours Ennuis B.V.	10e 37 tours	6e 1 h 57'28"1 79 tours 1
14	BRUCE McLAREN NOUVELLE ZÉLANDE	McLaren M 14 A	Abandon à 39 tours Moteur	2e 89 tours 6	Abandon à 14 tours Accident	Accident mortel en essais à Goodwood			
15	MARIO ANDRETTI U.S.A.	March-Ford 701	Abandon à 26 tours Boîte à eau cassée	3e 89 tours 4	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Abandon à 21 tours Suspension
15	REINE WISELL SUÈDE	Lotus 72 Ford	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru
17	IGNAZIO GIUNTI ITALIE	Ferrari 312 B	Pas couru	Pas couru	Pas couru	4e 1 h 40'48"4 3	Pas couru	14e 35 tours Ennuis moteur	Pas couru
17	JOHN SURTEES ANGLETERRE	McLaren M 7 C Ford et Surtees TS 7 Ford	Abandon à 60 tours Moteur	Abandon à 77 tours Moteur et B.V.	Abandon à 14 tours Moteur	Pas couru	6e 79 tours Tête à queue 1	Pas couru	Abandon à 51 tours Moteur
19	JOHN MILES ANGLETERRE	Lotus 49 C Ford et Lotus 72 Ford	5e 79 tours 1 h 50'36"3 2	Éliminé aux essais	Éliminé aux - essais	Abandon à 14 tours Suspension	7e 78 tours	8e 1 h 58'44"17	Abandon à 15 tours Moteur
19	JACKIE OLIVER ANGLETERRE	BRM P 153	Abandon à 22 tours B.V.	Accident au 1er tour	Abandon à 42 tours Moteur	Abandon à 8 tours Moteur	Abandon à 24 tours Moteur	Abandon à 5 tours Moteur	Abandon à 60 tours Moteur
19	J. SERVOZ-GAVIN FRANCE	March 701 Ford	Abandon 57 tours Moteur	5e 88 tours 2	Éliminé aux essais	A abandonné la compétition			
22	DAN GURNEY U.S.A.	McLaren M 14 A Ford	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Abandon à 3 tours Moteur	6e 1 h 57'16"65 1	Abandon à 60 tours Moteur
22	FRANÇOIS CEVERT FRANCE	March 701 Ford	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Abandon à 32 tours Moteur	11e 37 tours	7e 79 tours
22	PETER GETHIN ANGLETERRE	McLaren Ford M 14	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Abandon à 23 tours Accident	Pas couru	Pas couru
22	DEREK BELL ANGLETERRE	Brabham BT 26 Ford et Surtees TS 7 Ford	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Abandon à 2 tours Levier vitesses	Pas couru	Pas couru	Pas couru

ALLEMAGNE 2 Août Hockenheim (6.780 Mts.) 50 tours 339 km	AUTRICHE 16 Août Zeltweg (5.911 Mts.) 60 tours 354.66 km	ITALIE 6 Septembre Monza (5.750 Mts.) 68 tours 391 km	CANADA 20 Septembre Mont Tremblant (4.263 Mts.) 90 tours 383.67 km	ÉTATS-UNIS 4 Octobre Watkins Glen (3.700 Mts.) 108 tours 399.600 km	MEXICO 25 Octobre Autodrome de Mexico City (5.000 Mts.) 65 tours 325 km	Classem. final
Vainqueur 1 h 42'03" 199.4 km/h 9	Abandon Moteur	Accident mortel aux essais				45
2e 1 h 42'01" 6	Vainqueur 1 h 42'17"32 208.04 km/h 9	Abandon à 26 tours Transmission	Vainqueur 1 h 41'18"4 162.940 km/h 9	4e 1 h 57'39"04 Ennuis alimentation 3	Vainqueur 1 h 53'28"36 174.6 km/h 9	40
Abandon à 32 tours Boîte de vitesses	2e 1 h 42'17"93 6	Vainqueur 1 h 39'06"88 236.698 km/h 9	2e 1 h 41'33" 6	13e 101 tours Pneu et allumage	2e 1 h 53'53"36 6	33
3e 1 h 43'22"1 4	Abandon à 30 tours Moteur	4e 1 h 39'13"03 3	Abandon à 58 tours volant moteur	7e 1 h 58'16"18 106 tours	3e 1 h 54'14" 4	27
Abandon à 4 tours pour fuite d'huile	13e 56 tours Moteur	31 tours Accident	Abandon à 57 tours Fuite d'huile	10e 105 tours Tête à queue	Abandon à 52 tours Moteur	25
Abandon à 20 tours Moteur	Abandon à 7 tours Moteur	2e 1 h 39'12"61 6	Abandon à 32 tours Suspension	Abandon à 82 tours Fuite d'huile	Abandon à 33 tours Coque faussée	25
Abandon à 8 tours Allumage	4e 1 h 42'18"65 59 tours 3	Abandon à 12 tours Moteur	4e 89 tours Panne essence 3	2e 1 h 58'09"18 Panne essence 6	6e 1 h 54'53" 1	23
Abandon à 35 tours Moteur	8e 59 tours	7e 1 h 39'07"63 67 tours	3e 1 h 42'16" 4	5e : 107 tours 1 h 57'44"16 Changt pneu 2	4e 1 h 54'15" 3	23
Abandon à 4 tours Suspension	6e : 59 tours 1 h 42'21"19 Panne essence 1	3e 1 h 39'12"68 4	8e 85 tours pneus + embrayage	Abandon à 2 tours Tenue de route	5e 1 h 54'17" 2	16
4e 1 h 45'22"1 3	15e 55 tours Moteur cassé	Pas couru	Pas couru	Vainqueur 1 h 00'57"79 203.790 km/h 9	Abandon à 2 tours Moteur	12
5e 49 tours 2	3e 1 h 42'46"20 4	5e 1 h 39'13"29 2	Abandon à 23 tours Direction	12e 104 tours Ennuis freins	Abandon à 15 tours Alimentation	10
6e 49 tours Ennuis B.V. 1	14e 56 tours Suspension cassée	Abandon à 14 tours Moteur	7e 87 tours	8e 1 h 57'38"47 105 tours	9e 67 tours Ennuis B.V.	8
Abandon à 37 tours Moteur	Pas couru	Pas couru	Abandon à 77 tours Suspension	Abandon à 72 tours Embrayage	Abandon à 4 tours Surchauffe	7
						6
Abandon à 15 tours Transmission	Abandon à 13 tours Accident	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	4
Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	3e 1 h 58'17"96 4	10e 56 tours Fuite d'huile	4
Pas couru	7e 59 tours Crevaison	Abandon à 14 tours Moteur	Pas couru	Pas couru	Pas couru	3
9e 46 tours Moteur cassé	Abandon à 27 tours Moteur	Abandon à 1 tour Alimentation	5e 89 tours 2	Abandon à 6 tours Moteur	8e 64 tours	3
Abandon à 24 tours Moteur	Abandon à 4 tours	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	2
Abandon à 5 tours Moteur	5e 59 tours 2	Abandon à 36 tours Moteur	52 tours Suspension	Abandon à 14 tours Moteur	7e 64 tours	2
						2
Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	1
7e 49 tours Ennuis moteur	Abandon au 1er tour Moteur	6e 1 h 40'15"34 1	9e 85 tours Suspension	Abandon à 62 tours Perdu roue	Abandon à 8 tours Moteur	1
Abandon à 3 tours Moteur	10e 59 tours	9e 60 tours Suspension	6e 88 tours 1	14e 100 tours	Abandon à 27 tours Moteur	1
Pas couru	Pas couru	Pas couru	Pas couru	6e 107 tours 1	Pas couru	1

Championnat du monde 70

Nous avons réuni dans le tableau suivant les résultats de tous les pilotes ayant marqué au moins un point au championnat du monde 1970. Ils ont égé vingt-cinq, et parmi eux figurent Rindt et McLaren.

A — A chaque Grand Prix, neuf points au premier, six au second, quatre au troisième, trois au quatrième, deux au cinquième, un au sixième.

B — Les treize Grands Prix étaient partagés en deux groupes : les sept premiers, et les six suivants. Seuls six résultats étaient cumulables dans la première partie, et on ne pouvait en totaliser que cinq dans la seconde. En fait, aucun pilote n'a dû retrancher un résultat, personne n'étant parvenu à marquer des points dans toutes les courses de l'un ou l'autre groupe.

Ce tableau récapitulatif fait ressortir trois phases bien distinctes : l'extraordinaire hétérogénéité des résultats de début de saison — quatre vainqueurs différents pour les quatre premiers Grands Prix — puis la série des quatre succès consécutifs de Rindt, enfin la domination des Ferrari ne laissant qu'un succès à Lotus en cinq courses et réalisant trois doublés pendant cette période. On voit aussi que sur sept Grands Prix disputés, Regazzoni n'a abandonné qu'une seule fois, alors que Jackie Oliver est l'incontestable recordman des ennuis : en treize départs, il n'a vu l'arrivée que deux fois ! Sur ce plan de la fiabilité, le bilan des Matra est le meilleur, puisqu'en vingt-six participations, elles se sont classées dix-huit fois, et que parmi les huit abandons figure celui de Pescarolo à Brand's Hatch, sur accident. A cela près, Henri n'a dû renoncer que deux fois, moteur cassé et il est de tous les pilotes ayant disputé les treize Grands Prix celui qui s'est classé le plus souvent, tandis que Jean-Pierre Beltoise devait subir cinq pannes qui ne furent dues qu'une seule fois au moteur.

Parmi les pilotes qui ont marqué des points au Championnat, quelques uns sont cependant apparus très peu souvent : c'est notamment le cas de Wisell et Bell (deux fois chacun). En revanche, le malheureux Siffert, douze fois au départ, ne figure pas au classement, n'ayant pu marquer un seul point...

Dans l'ensemble, on voit qu'en 1970, sept pilotes ont remporté au moins un Grand Prix : il s'agit de Rindt (cinq, Ickx (trois), Brabham, Stewart, Rodriguez, Regazzoni et Fittipaldi (un chacun). En ce qui concerne les marques, Lotus a signé six succès, Ferrari quatre, Brabham, March et BRM un.

Parmi les pilotes ayant marqué des points au Championnat mais n'ayant pas gagné, Amon a obtenu deux secondes places, Hulme et McLaren une seconde place chacun, Beltoise deux troisièmes places, Pescarolo, Andretti et Stommelen une troisième place chacun.

essai :

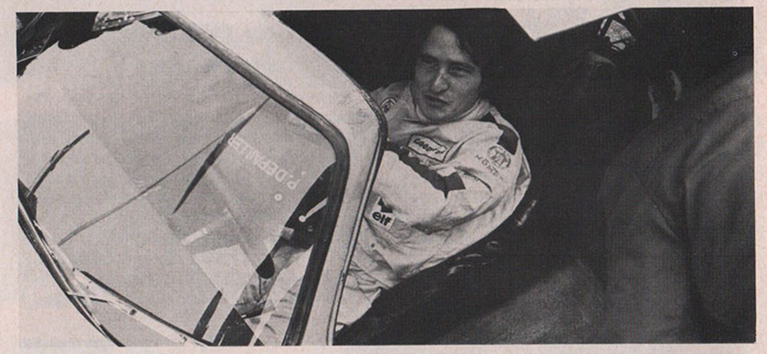
3 SPORTIVES EN KIT

par P. Depailler

En France, sur le plan sportif, il y a les grands constructeurs spécialisés — Matra, Alpine, — des ateliers qui ont acquis un prestige certain en construisant des Formules France — Martini, Grac, Tecno, etc... — et aussi de ces constructeurs amateurs, au niveau de l'initiative individuelle, dont le but est de se fabriquer avec les moyens du bord une voiture de course. Et puis, il existe une autre catégorie : ce sont de petites entreprises qui se proposent de vendre au meilleur prix, aux jeunes notamment, des voitures, des kits ou des collections de pièces qui leur permettront de connaître les joies du sport automobile pour des sommes relativement modiques. Parmi ces spécialistes, dont nous nous proposons de passer les productions en revue, nous avons demandé à Marcadier, Dangel et BBM de nous prêter chacun un de leurs modèles pour essai. Ce n'est pas Jean-Pierre Beltoise, contrairement à l'habitude et en dépit de ce qu'annonce notre couverture (ce dont nous nous excusons bien vivement auprès de nos lecteurs, Jean-Pierre ayant été empêché au dernier moment alors que notre « première » était déjà imprimée) mais Patrick Depailler qui s'est mis au volant pour vous rendre compte de ses impressions de conduite. Vous le connaissez, naturellement, et nous pensons superflu de vous le présenter.

Des points communs

Avant de passer à la description de chaque voiture et aux essais, nous voudrions attirer votre attention sur les points communs à ces différents modèles : tous trois utilisent des mécaniques Renault 8 Gordini, qui ont vraiment été la base en France de la grande majorité des véhicules sportifs. Tous trois font usage de beaucoup de pièces Renault également, qu'ils ont adapté à leurs châssis multitubulaires. Enfin tous trois utilisent évidemment le polyester pour la fabrication de leurs carrosseries, et nous ont amené des voitures ayant participé à des compétitions.



Marcadier

S'étant récemment séparé de son associé Fournier, et maintenant installé à Mions dans la région lyonnaise, André Marcadier est venu à Magny-Cours, où nous avons procédé aux essais, avec deux modèles : le coupé Barzoï et la barquette dont le châssis est absolument identique à celui du coupé. Il s'agit d'une structure tubulaire dans laquelle le moteur (R 8 G 1300 normal pour le coupé, préparé pour la barquette) est installé en position centrale-arrière, accouplé à la boîte de vitesses Renault à cinq rapports synchronisés. Pour la suspension avant, ces voitures utilisent les éléments R 8 G de série fixés sur une traverse spéciale. Il peut en être de même à l'arrière, mais dans le cas des voitures ici présentées, elles étaient équipées de porte-moyeux et éléments (triangles inférieurs, bras supérieurs, barres de poussée) spécialement fabriquées par Marcadier. Il en va de même pour les demi-arbres de transmission, la colonne de direction (crémaillère R 8 de série Ferry) la cloche d'embrayage. En revanche, les freins, le radiateur sont des pièces R 8.

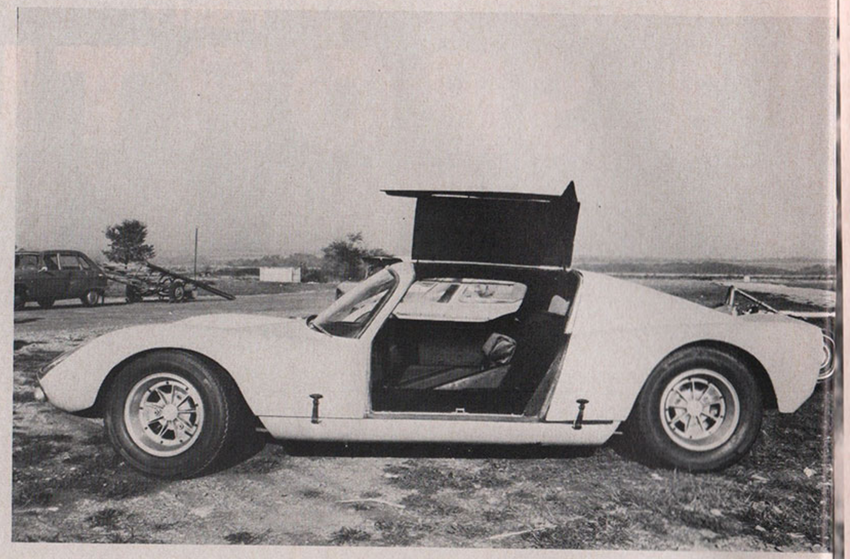
Les dimensions sont les suivantes :
Empattement : 2,27 mètres
Voies : 1,36 m (selon largeur des jantes)
Hauteur hors tout (coupé) : 0,98 m
Longueur hors tout : 3,60 m
Largeur hors tout : 1,56 m
Poids en ordre de marche, sans essence : moins de 430 kg

Essai du coupé Marcadier-Barzoï

Il est esthétiquement très réussi, de forme classique et bien équilibré, avec une particularité amusante : les portes « papillon », comme l'étaient celles des fameux coupés Mercedes 300 SL.

La finition est éminemment spartiate, et il ne faudra craindre ni le bruit, ni la chaleur, ni les fuites d'eau. Cependant l'ensemble n'est pas dépourvu de goût, et se révèle incontestablement sympathique.

Je m'installe au volant sans difficultés compte tenu de ma taille. Mais il doit falloir beaucoup d'habileté et de souplesse pour les grands dans le processus de cette opération... Une fois à l'intérieur, l'habitacle très étroit procure une position fort allongée, mais bonne, derrière un trop minuscule volant. La tenue de route de la Barzoï équipée de pneus de tourisme Kléber Colombes V 10 GT donne immédiatement confiance, malgré une légère tendance à survirer dans les courbes. Mais, il est probable que le montage de pneus Racing corrigerait cette tendance dans une large mesure. En épingle ou virage serré, la voiture tourne avec une évidente bonne volonté, sans jamais, à la limite, décrocher brutalement. D'une légèreté remarquable, la Barzoï offre de très bonnes accélérations avec la mécanique R 8 G 1300 de série. En fait, le principal problème survient lorsqu'il faut ralentir ce petit jouet : la pédale de freins glisse, n'est pas assez ferme ; la répartition est... variable, et surtout difficile à régler. Mais les plaquettes de freins qui équipaient notre voiture d'essai n'étaient vraisemblablement pas d'une qualité adaptée à la conduite en circuit.

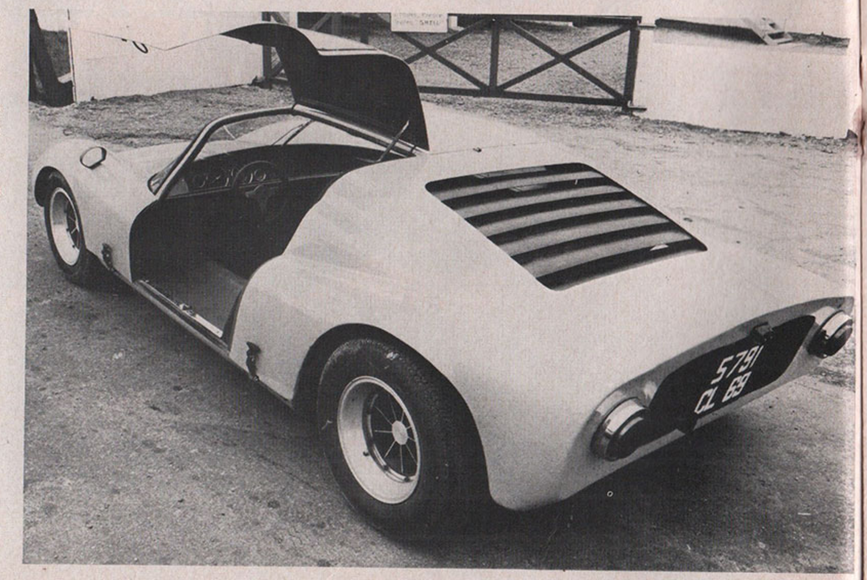


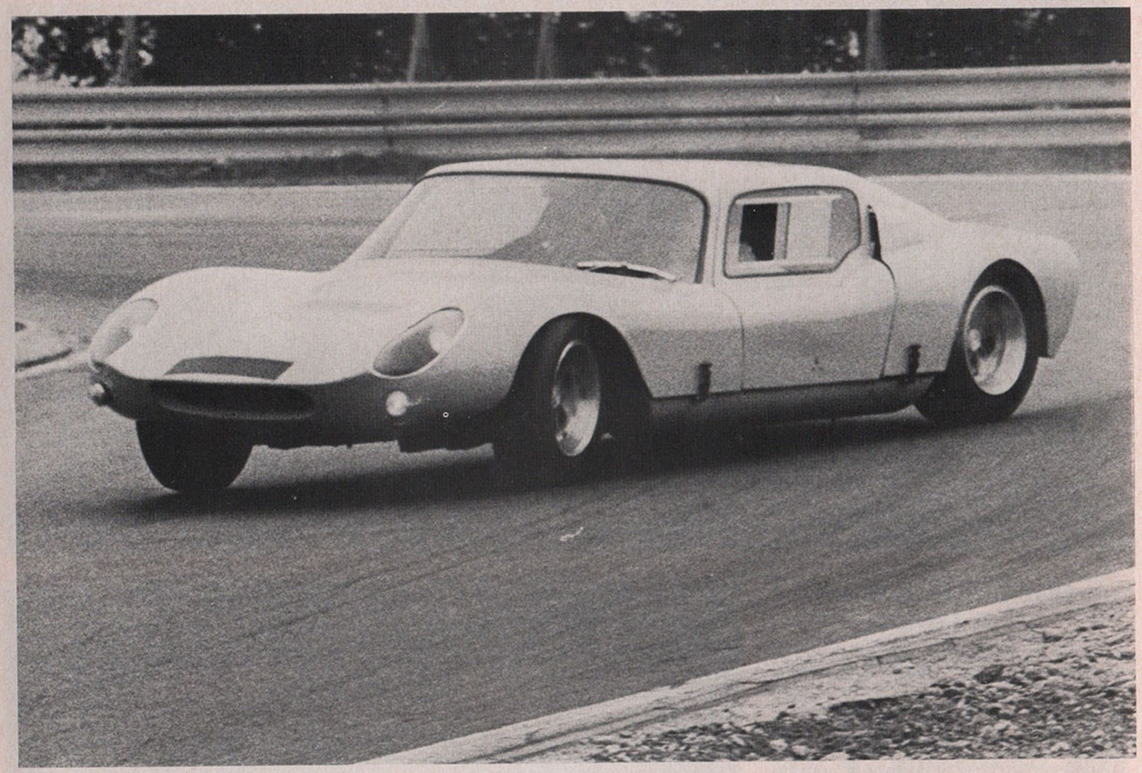
Essai de la barquette Marcadier

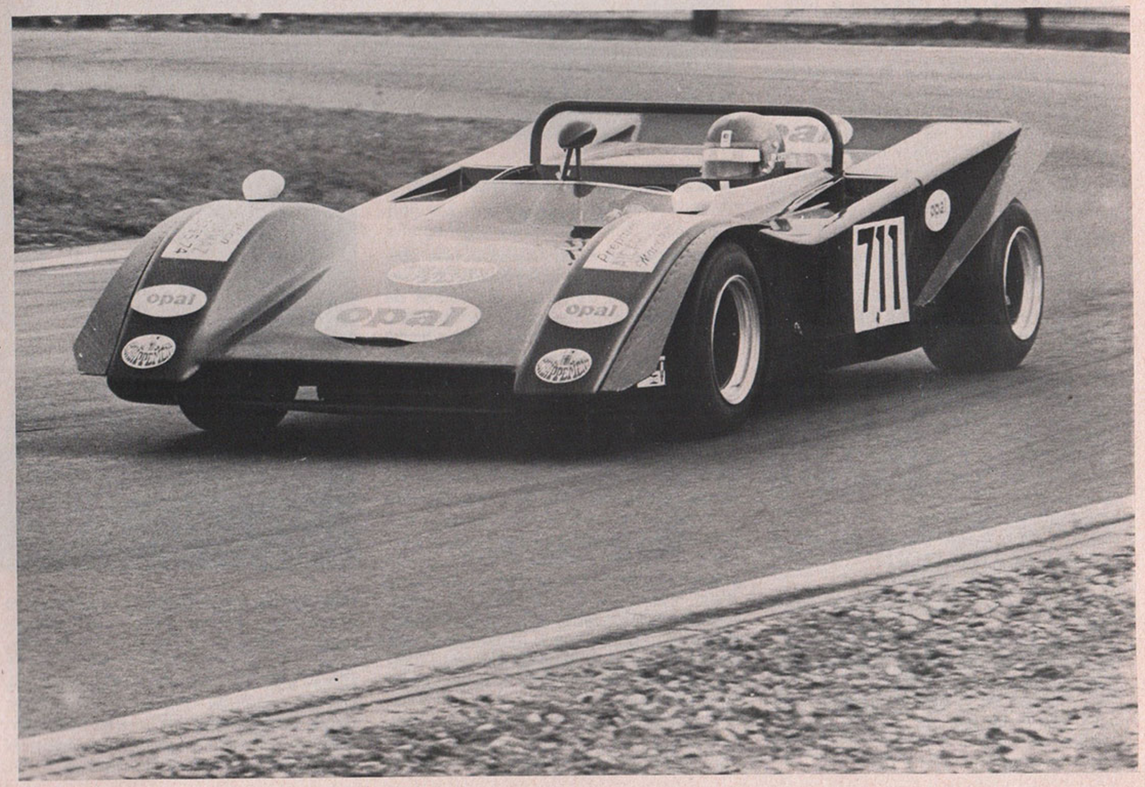
Également réussie du point de vue esthétique, mais plus moderne — on dirait une mini Can-Am ! — cette barquette m'apparut aussi bénéficier d'une finition plus sérieuse que le coupé présenté. Mais dans le cas de ces voitures, ceci est surtout du niveau de l'initiative individuelle de chaque propriétaire. Et celui de cette barquette avait à cet égard bien fait les choses.

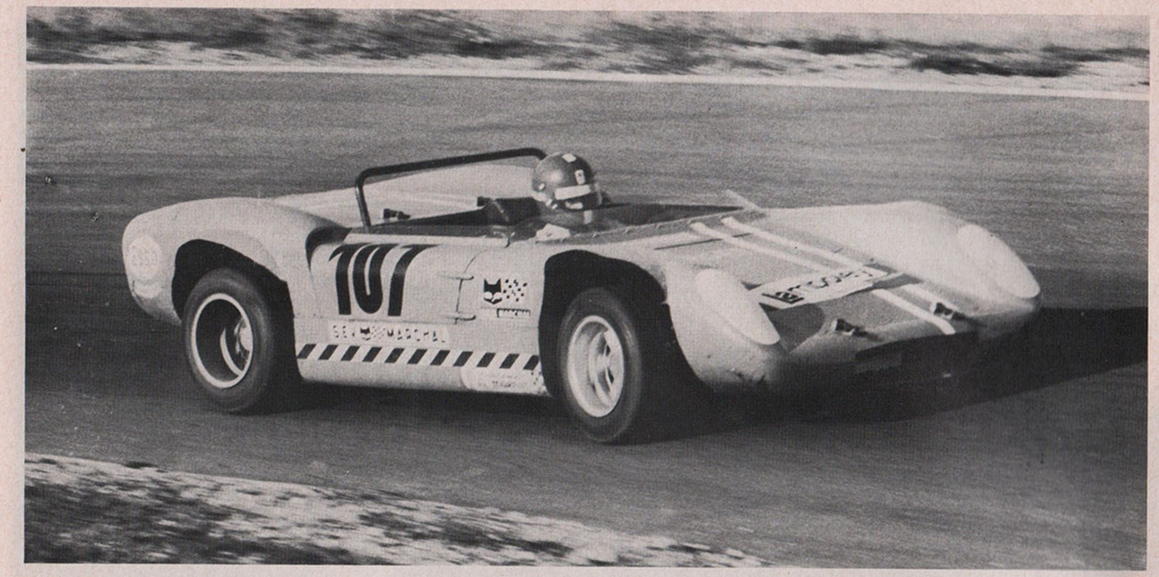
Je rappelle que ce modèle est identique à la Barzoï en ce qui concerne châssis et suspensions. Par contre, le moteur était préparé et surtout, les roues à jantes élargies en tôle étaient équipées de pneus Dunlop Racing qui apportaient à ce modèle l'équilibre en courbe manquant à l'autre. Cependant, il est également possible que cette amélioration soit aussi due à un appui aérodynamique plus efficace provoqué par la forme « en coin » de la carrosserie. En outre, la direction Ferry plus directe était beaucoup plus agréable.

Au freinage, je n'ai pas constaté le défaut de répartition du coupé. Certes, la pédale glisse encore, mais elle reste ferme. Quant à la résistance au fading, elle s'est avérée plus efficace : mais les garnitures utilisées étaient sans doute mieux appropriées.









Barquette Dangel R 1300

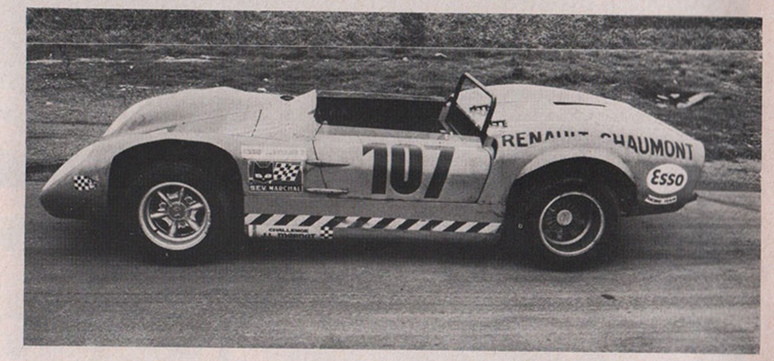
Il s'agissait de la voiture qui, aux mains de Fréquelin, s'est illustrée à plusieurs reprises en course de côte cette saison. Ce modèle, appelé aussi Mangouste, sera assez considérablement modifié pour la saison 1971 (notamment dans sa suspension arrière) et portera le nom de « type 807 ». Comme les Marcadier et la BBM, il s'agit naturellement d'une groupe 6/7.

Ce qui distingue le plus la Dangel des autres, c'est la position du moteur qui est installé en porte à faux de l'essieu arrière comme sur les R 8 G ou les Alpine. En outre, le moteur était un 1440 cc. Par ailleurs, le châssis est un treillis tubulaire dont la partie avant, boulonnée au reste, peut être facilement interchangeable.

La suspension avant utilise les triangles R 8 équipés de coussinets métalliques. Le porte-fusée, R 8 également, est modifié pour recevoir un bras de direction court, et le carrossage est réglable. A l'arrière, on trouve un système original : bras superposés transversaux et bielles de réaction longitudinales ; bras inférieurs, et arbres de transmission concentriques. La direction reprend la crémaillère R 8 G de série. De même pour les freins. Les dimensions sont les suivantes :

Empattement : 2,05 m
Voies : 1,35 m (selon largeur des jantes)
Longueur hors tout : 3,65 m
Largeur hors tout : 1,60 m
Hauteur : 0,75 m au sommet du saute vent.

Quoique plus courte de 22 cm à l'empattement que la Marcadier, la Dangel est sensiblement plus lourde : 510 kg. Elle était équipée de jantes en alliage léger Gotti, d'une largeur de 7'' (AV) et 8'', portant des pneus Michelin Racing de respectivement 19 et 21 × 13.



Essai de la barquette Dangel

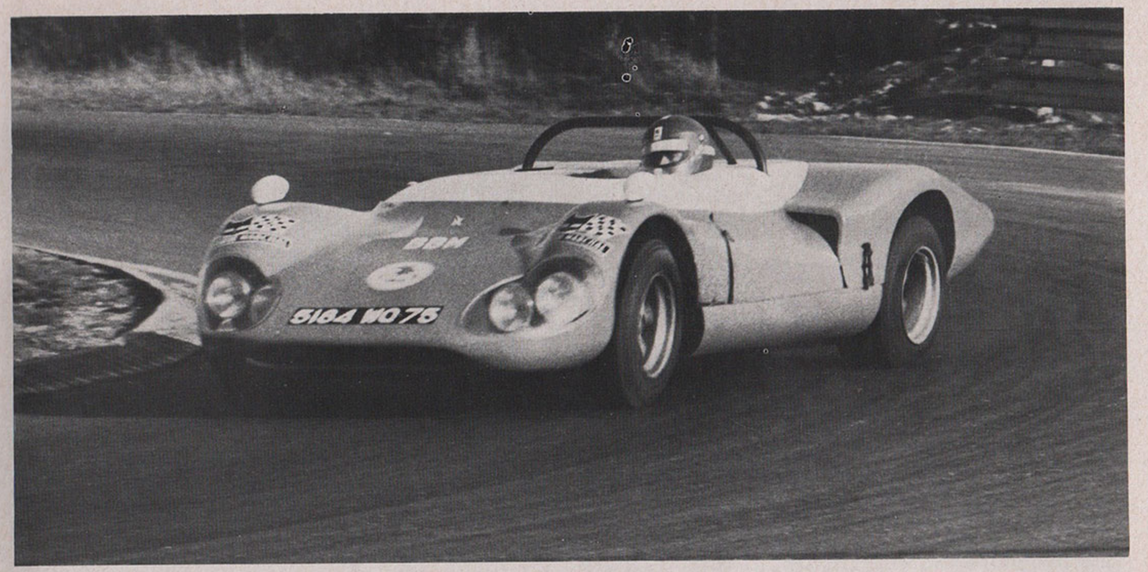
J'avoue que ce n'est pas sans une certaine appréhension que j'ai effectué les premiers tours de circuit au volant de cette voiture, non pas que j'aie douté du sérieux de sa construction, mais parce que je savais que son moteur se trouvait placé en porte à faux à l'arrière... Pourtant, au fil des tours, j'ai rapidement pris confiance, au point d'en arriver à être étonné par la tenue du train arrière qui est vraiment exemplaire.

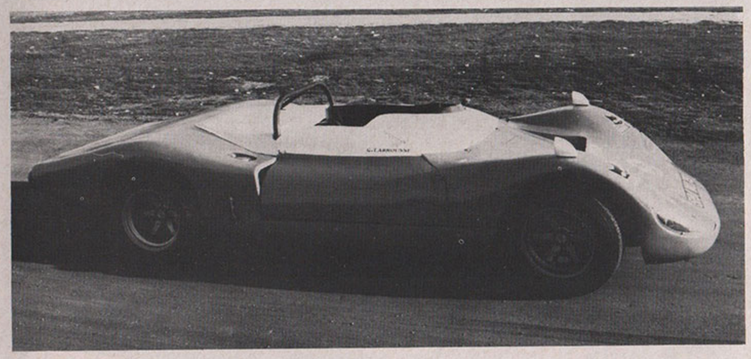
En toutes circonstances, il permet de conduire cette voiture soit comme une monoplace correctement réglée, soit comme une berlinette Alpine, sans perdre de temps de quelque manière que ce soit du fait de sa remarquable motricité. Ainsi, la Dangel dispose-t-elle d'une maniabilité comparable à celle des meilleures voitures de rallye actuelles, chose fondamentale en course de côte, qui correspond parfaitement à la vocation de la voiture.

Par contre, je suis moins convaincu de l'efficacité du train avant et de la direction, qui étaient peut être en mauvais

état ou mal réglés et qui provoquaient une instabilité très désagréable au freinage, notamment à l'épingle de Magny-Cours.

Dans son comportement général, la Dangel est très légèrement sous-vireuse, et fait montre d'un très bon équilibre en dérive, ce qui est rassurant et utile à un pilote faisant ses classes.





Spider BBM type "R"

Nous revenons ici à l'orthodoxie, avec le moteur Renault 8 Gordini installé en position centrale-arrière dans un châssis multitubulaire. Cependant la BBM utilise à l'avant comme à l'arrière des suspensions d'origine R 8 G. Ceci signifie notamment que la géométrie de la suspension arrière est à essieu brisé. La direction est une Ferry, les jantes sont en alliage léger de 6'' (AV) et 8'' × 13, équipées de Dunlop Racing.

Les dimensions sont les suivantes :

Empattement : 2,20 m
Voies AV et AR : 1,35 et 1,37 m (selon largeur des jantes)
Longueur hors tout : 3,75 m
Largeur : 1,62 m
Hauteur : 0,75 m au sommet du saute vent
Poids en ordre de marche sans essence : 410 kg

On voit donc que la BBM est la plus légère des trois voitures essayées.

Essai de la BBM

C'est la seule des quatre voitures que j'ai essayé qui m'a vraiment satisfait au point de vue de la position de conduite, ce qui est très important. Le volant est en effet d'un bon diamètre, il est bien positionné. Et un siège enveloppant et bien dessiné facilite le premier contact avec cette voiture.

Avant tout, je dois apporter une précision qui a certainement quelque peu faussé mon jugement : nous nous sommes aperçus qu'à la suite d'un léger accident antérieur, la roue avant gauche avait pris au moins 2° de carrossage positif tandis que la roue droite était réglée à zéro... D'autre part, Guy Dhotel, le nouveau volant Shell qui conduisait une BBM cette année, nous a indiqué que le régage de contre-carrossage arrière n'était à son avis pas observé sur la voiture appartenant à un client qui était mise à notre disposition.

A quoi comparer le comportement de la BBM ? A celui d'une R 8 G, auquel il s'apparente vraiment. Elle est donc très facile à conduire, si on ne lui demande pas le maximum en courbe. Et en virage serré, il ne faut pas la brutaliser si on ne veut pas faire excessivement crier la roue arrière intérieure, et voir la voiture perdre de son efficacité.

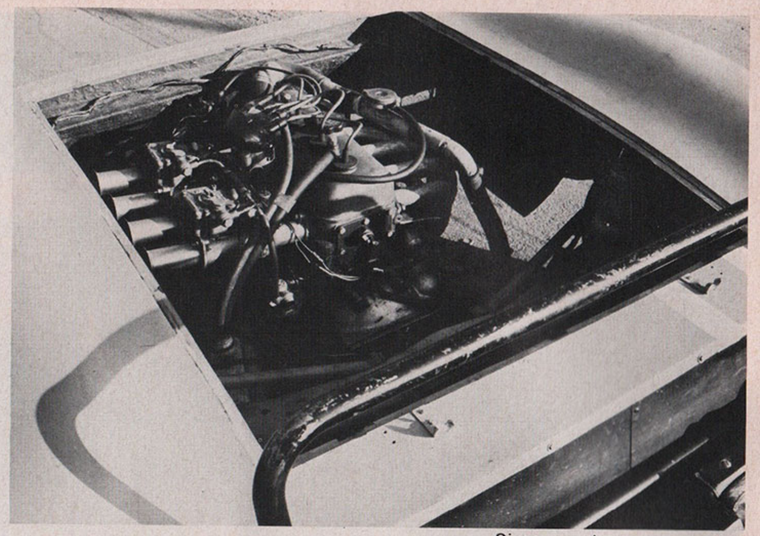
Mais nous l'avons dit, les réglages de suspensions étaient fantaisistes. Cependant, je crois que les réglages d'amortisseurs arrière sont aussi à revoir. En revanche, la direction est très agréable, et la stabilité en ligne droite satisfaisante.

En somme, l'équilibre général est correct, mais il m'a semblé que l'efficacité était un peu inférieure à celle des trois voitures précédentes. Ceci étant probablement dû à l'utilisation de la suspension arrière à essieu brisé.

Par ailleurs, il y a un détail qui mérite d'être relevé : le levier de vitesse ne se trouve pas placé au milieu de la voiture, mais à main gauche. C'est une solution pratique pour le fabricant, qui a ainsi réalisé une tringlerie très simple et directe. Évidemment, elle exige une adaptation de la part du pilote, mais je me garderai bien de condamner le principe : en effet, ce système fonctionnait très bien, et nettement mieux en tout cas que celui plus classique des trois autres voitures essayées.

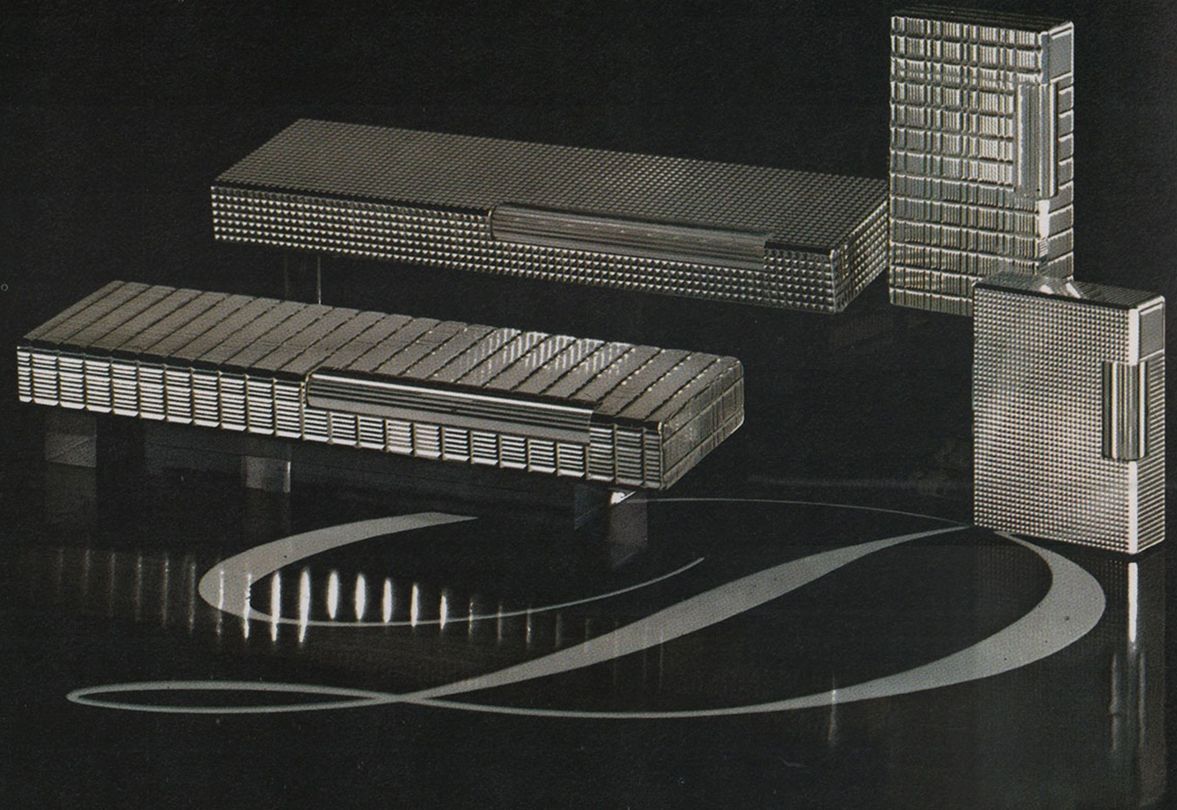
Conclusion générale

Coupé et barquette Marcadier me semblent être les modèles correspondant le mieux à la définition de voiture en kit ou à monter soi-même, par leur conception astucieuse, leur fabrication et leur prix de revient.
Toutefois, la mise au point finale et la finition, qui incombe au client, risque peut-être de lui laisser une part trop importante dans le résultat final. Il est bien entendu qu'il pourra donner libre cours à ses talents, mais si ceux-ci sont médiocres, il pourra aisément se dégoûter de la conduite et de la mise au point d'une voiture sportive.
La Dangel est sans doute une voiture relativement lourde, par rapport aux autres. Cependant, elle est compétitive, et elle l'a prouvé. Son atout principal réside certainement dans un stade de mise au point plus affirmé.
Enfin la BBM, elle, est trahie par sa suspension arrière périmée, alors que certains points sont traités avec davantage de soins et de connaissances qu'ailleurs : je pense notamment aux questions de détail, plus importantes qu'il n'y paraît dans l'efficacité d'une voiture de course.



Ci-contre, le moteur arrière en porte à faux de la Dangel

TRANSMISSION	FOURNIER-MARCADIER	DANGEL	BBM
Embrayage :	— Dur	— Dur	— Doux
Synchronisation :	— Bomme	— Bonne	— Bonne
Passage vitesses :	— Délicat	— Bon	— Bon
Étagement boîte :	— Bon	— Bon	— Bon
FREINS			
Pression sur pédales :	— Bon	— Bon	— Bon
Fermeté pédale :	— Mauvaise	— Assez bon	— Bon
Efficacité à froid :	— Bon	— Assez bon	— Bon
Résistance du Fading :	— Nulle	— Bon	— Mauvais
Progressivité :	— Bonne	— Assez bon	— Assez bonne
Stabilité :	— Bonne	— Mauvaise	— Assez bonne
Répartition : AV AR	— Réglable	— Non réglable	— ?
DIRECTION			
Précision :	— Bonne	— Mauvaise	— Bonne
Braquage :	— Bon	— Bon	— Bon
Démultiplication :	— Bonne	— Bonne	— Très bonne
Légèreté :	— Bonne	— Bonne	— Assez bonne
SUSPENSION			
Souplesse :	— Bonne	— Bonne	— Assez bonne
Amortissement :	— Bon	— Bon	— A revoir
Adhérence train propulseur :	— Bonne		
TENUE DE ROUTE			
Sécurité :	— Bien	— Bien	— Bonne
Équilibre :	— Très bien	— Très bien	— Bien
Vitesse en virage :	— Très bien	— Très bien	— Médiocre
POSTE DE PILOTAGE			
Visibilité :	— Assez bonne avant — Nulle arrière	— Très bonne	— Bien
Instrumentation :	— Minimum	— Complète	— Complète
Volant :	— Petit et trop bas	— Petit et trop bas	— Très bien
Disposition pédale :	— Assez bon, pas de cale-pieds	— Assez bonne	— Bien
Position de conduite :	— Allongée	— Bonne tenue	— Bien
Sièges :	— Mauvaise tenue latérale	— Mauvaise latérale	— Très bien
ACCESSIBILITÉS GÉNÉRALES			
Capot :	— Très bien	— Bien	— Bien
Habitacle :	— Sportif	— Sportif	— Sportif

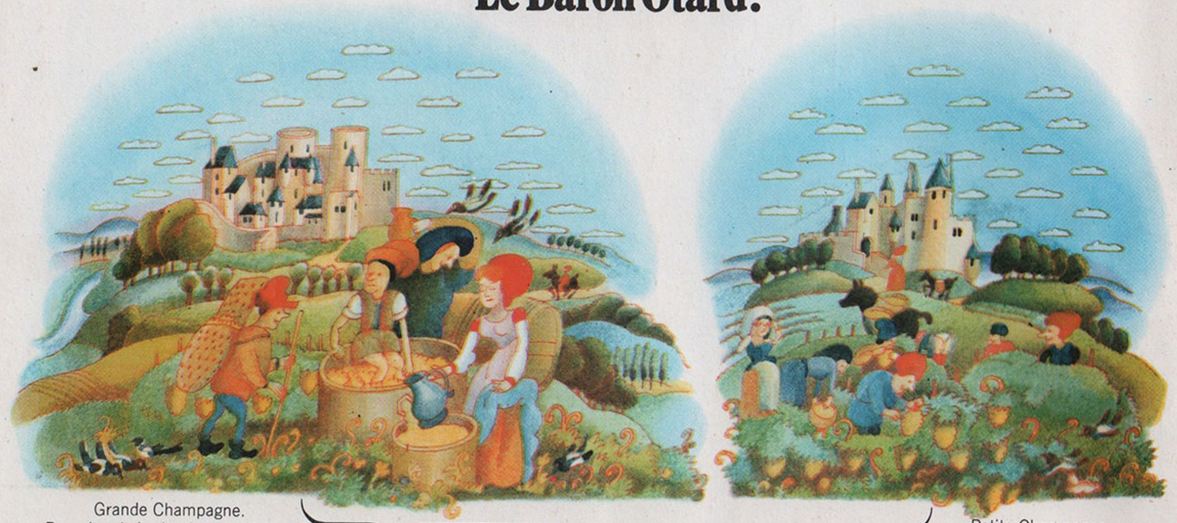


EPROMA Ph. ADRION

Briquet d'intérieur

S.T. Dupont
ORFÈVRES A PARIS

Un affreux privilégié. Le Baron Otard.



Grande Champagne.
Branche ainée du plus prestigieux terroir du cognac : la Champagne.

Petite Champagne.
Branche cadette de l'illustre terroir de Champagne.
(Voir Grande Champagne.)

Fine Champagne.
Née de l'union des eaux-de-vie de Grande et de Petite Champagne.
Le sang le plus racé du cognac.

Maison Otard.
Très vieille maison de Cognac. Héritière du Château François Ier, aux caves douées de rares qualités.
(Voir Baron Otard.)

Baron Otard.
(Fine Champagne. VSOP.)

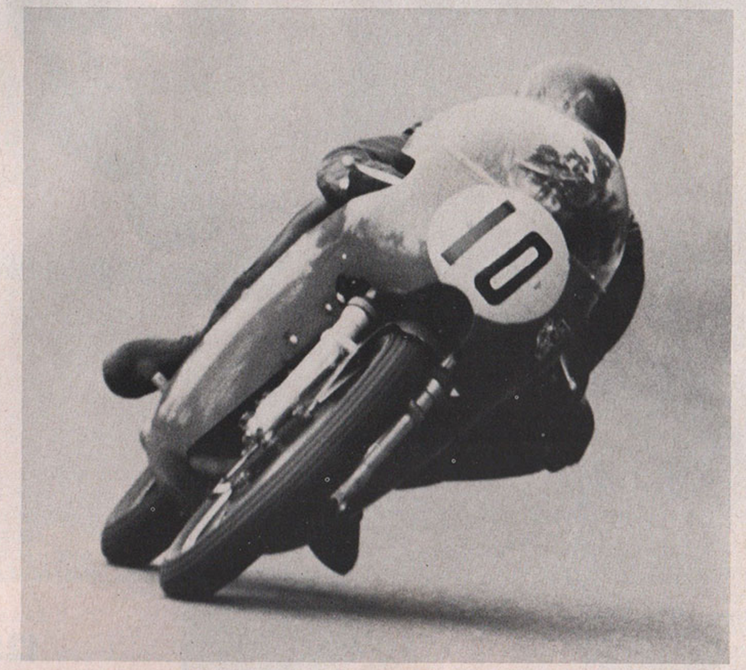
Etre à ce point privilégié, c'est de l'insolence. Issu des deux premiers grands crus du cognac. Ayant ainsi droit au titre de Fine Champagne. Elevé par la Maison Otard. Au Château François 1er, dont les caves possèdent les caractéristiques de température et d'hygrométrie idéales pour le vieillissement du cognac.

Elevé longuement, très longuement. Ayant ainsi pleinement épanoui ses dons naturels : race, vigueur, finesse ; et méritant le titre de VSOP. Mais assez d'éloges. "Il faut se taire sur les puissants. Il y a presque toujours de la flatterie à en dire du bien." (La Bruyère.)

Fine Champagne VSOP Baron Otard

PUBLI-SERVICE

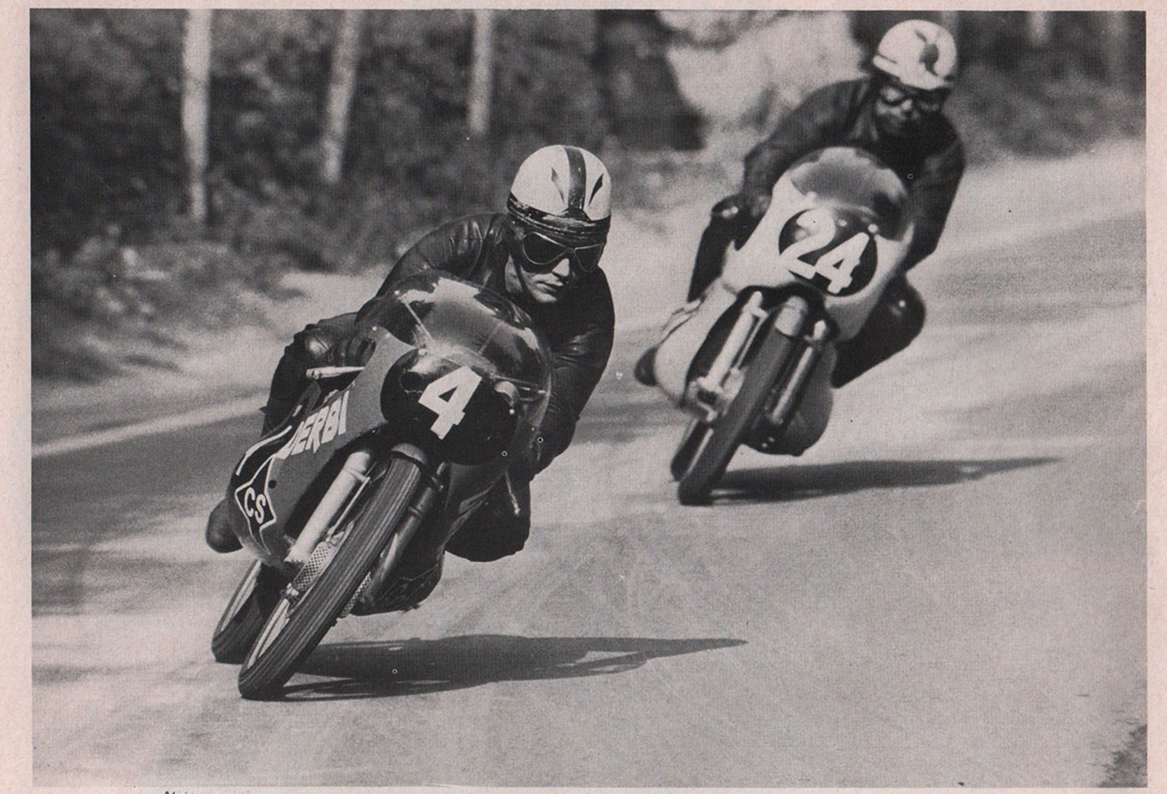
G. P. DE BARCELONE



LE DERNIER ROUND

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
C. LACOMBE

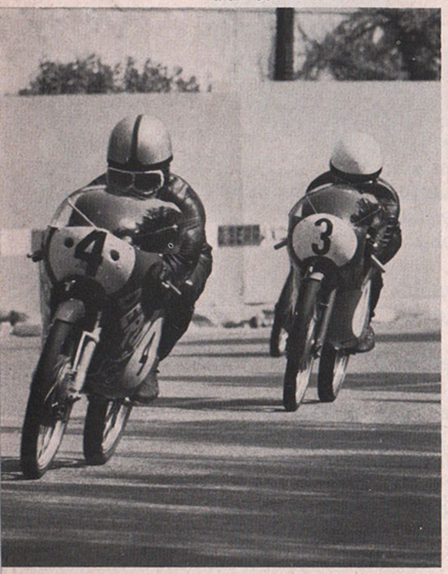
Dernier round auquel ne participaient pas toutes les têtes d'affiche, comme par exemple pour les pilotes Agostini et Carruthers qui s'affrontaient ce même jour sur la piste de Cadwell Park, ou pour les marques Benelli qui affutait ses mécaniques pour l'an prochain... Courses intéressantes, parfois passionnantes sur un des plus beaux circuits du monde sur lequel l'an prochain aura lieu de nouveau le Grand Prix d'Espagne. Festival Bergamonti en 350 et 500. Si pour la saison prochaine le Comte Agusta donne carte blanche à Berga, l'ami Ago devra se cracher dans les mains. Doublé Derbi que l'on attendait mais, aussi bien en 50 cc qu'en 125 cc, la sympathique petite usine Espagnole l'emporte de justesse. Il faudra tout le talent de ses deux pilotes Nièto et Canellas pour faire triompher la marque. Après le semi (pour ne pas dire total) échec de l'association des coureurs de G.P. à Monza, on reprend confiance. Les « pontes » de la FIM n'ont-ils pas reconnu à Barcelone cette association, qui est invitée à prendre place autour du tapis vert à Cannes lors du Congrès d'Automne.



Nieto suivi par Parlotti en 125

50 cc : Canellas la fine mouche

Canellas d'un souffle



Aucune surprise à voir passer en tête dès le premier tour le Derbi de Nieto. Au second passage déjà, l'écart se creuse avec ses poursuivants : De Vries, Kunz, Canellas. Sans problème Nieto fonce vers la victoire, la tête dans la bulle... Quand tout à coup dans une grande courbe le moteur ralentit brusquement : serrage. Il repartira, laissant là quelques chevaux. Il se fait alors passer par De Vries, Kunz et Canellas. Ce dernier voyant que le chef de file Derbi est en difficulté, attaque comme un fou, serre les dents. Son épaule démise à Monza lui fait encore mal. Les Kreidler vont bougrement vite. Depuis Monza, l'usine a fabriqué un nouveau pot de détente qui fait gagner des chevaux. Canellas est pris en sandwich entre les deux Kreidler. Dans le dernier tour, Kunz mène d'une roue. Mais Canellas, quelques mètres avant l'arrivée, se déporte brusquement vers l'extérieur et gagne d'un souffle.

1er : Canellas (E) Derbi 34'22''46
2e : Kunz (D) Kreidler à 2/10
3e : De Vries (NL) Kreidler à 2''2/10
4e : Nieto (E) Derbi à 19''5/10

125 cc : Nieto chute et gagne

Une fois encore le Morbidelli mène le début de la course : un bel engin et un bon pilote (Gilberto Parlotti). Une fois encore la mécanique faillira, bougie puis piston. Nieto qui était dans la roue de Parlotti prend le commandement devant Barry Sheene et Simmonds. Le premier cité, tout nouvellement promu Champion d'Angleterre en 125, pilote une Suzuki ex-usine de Stuart Graham. Barry n'a pas 20 ans et dispute là son premier Grand Prix. Malgré son avance, comme à son habitude, Nieto attaque comme une bête bien que la piste soit saupoudrée sur toutes les trajectoires d'une longue bande de poussière de ciment (pour absorber d'éventuelles taches d'huile). Au freinage d'une épingle Nieto oublie la traitresse poussière, bloque le frein, et chute. Il va presque aussi vite à se relever et à redémarrer qu'à chuter ! Entre temps, Sheene et Simmonds sont passés. Et c'est la remontée. Simmonds qui pouvait sérieusement envisager une victoire, s'arrête : embiellage descendu. Sheene qui surveille ses arrières se retourne à droite, ne voit personne, pense avoir semé Nieto, regarde devant... et s'aperçoit qu'il est mené par le Derbi... Diable de Nieto ! Derrière Nieto et Sheene, Jansson (Maïco) et le champion du monde Braun sont en pleine explication depuis le début de la course. Jansson aura le dernier mot.

1. Nieto (E) .....Derbi 54'13''67
2. Sheene (GB)...Suzuki à 8''2/10
3. Jansson (S) ...Maïco à 47''4/10
4. Braun (D).....Kawasaki à 47''5/10

250 cc : Gould proteste

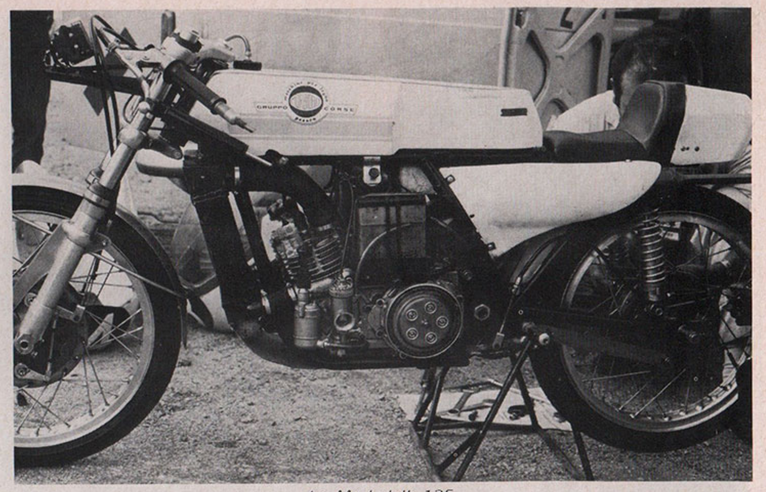
La poussière de ciment qui causa la chute de Nieto fait encore parler d'elle lorsqu'après quelques tours de la course des 250 cc, le champion du monde Gould s'arrête pour protester (il a du se faire une belle chaleur !). Gould ne repartira pas. Cependant un pilote ne semble pas impressionné par cette poussière. Il s'agit du pilote finlandais Lansivuori. Sans bavure il largue tout le monde... Andersson, Molloy (qui pilote une TD2 prêtée par Gould)... Hélas l'effort du finlandais sera bien mal récompensé : il perce un piston. Andersson gagne alors sans mal, suivi à distance respectable par Molloy, Grassetti et Marsowski.

1. Andersson (S) Yamaha en 1 h 4' 25''52
2. Molloy (GB) Yamaha à 42''3/10
3. Grassetti (I) Yamaha à 1'30''
4. Marsowsky (CH) Yamaha à 1'48''7/10

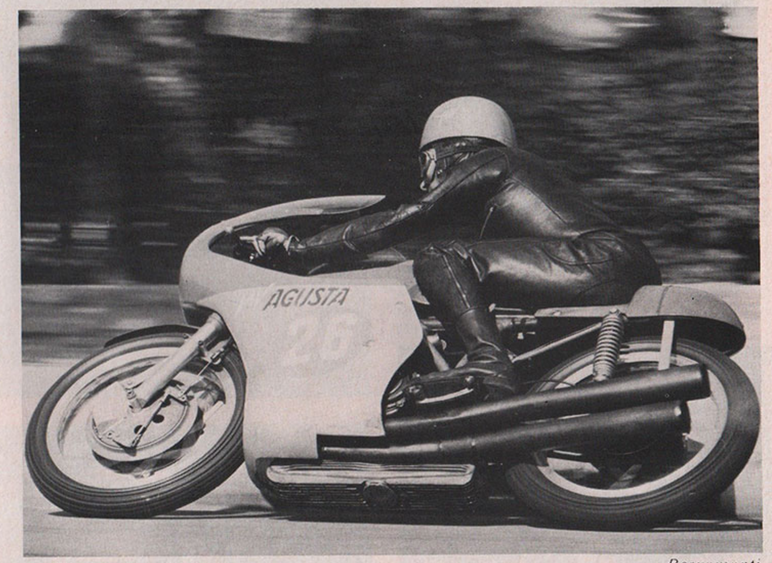
350 cc : Bergamonti comme Agostini

Hé, oui ! comme Agostini, Bergamonti laisse un ou deux pilotes mener la course pendant deux ou trois tours (en l'occurence il s'agissait d'Andersson et de Gould), puis il passe et en un tour fait le trou pour gagner avec 1'30'' d'avance. Et, on peut assurer qu'il ne s'est pas promené, Bergamonti ; j'ai très rarement vu le carénage de la MV3 rapé sur deux côtés (voyez les photos). Pour la seconde place, les deux Yamaha « officielles » se sont amusées, un coup pour toi, un coup pour moi. Andersson a gagné en 250, Gould finira second en 350. Très belle course de Pesonen (TR2) qui a toujours devancé Braun qui pilotait pour la première fois une Yamaha TR2.

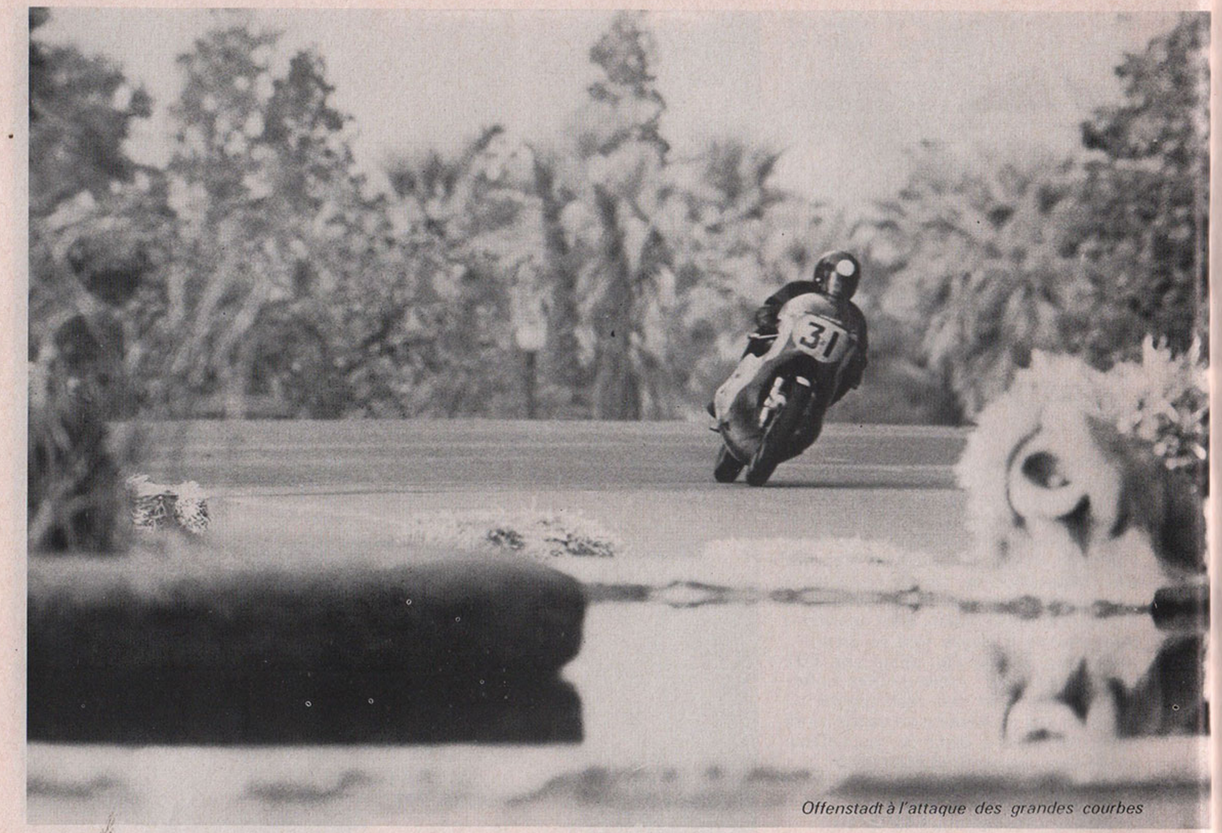
1. Bergamonti (I) M.V. en 1 h 15'6''63
2. Gould (GB) Yamaha à 1'32''1/10
3. Andersson (S) Yamaha à 1'32''2/10
4. Pesonen (S) Yamaha à 1 tour



Le Morbidelli 125, un client pour l'an prochain



Bergamonti, le carénage râpé



Offenstadt à l'attaque des grandes courbes

Enfin, précisons qu'il s'agit du record du tour. Bergamonti a battu de 2''08 le record qu'Agostini détenait depuis 1968. Durant cette course, Bergamonti a mis un tour à tout le monde sauf à Molloy (il s'en est fallu de quelques secondes). Molloy (Kawasaki) qui affectionne particulièrement le tracé de Montjuich était difficilement rattrapable ici. Pourtant, durant une bonne moitié de la course, il aura à ses trousses l'excellent Mondolini qui a troqué sa Guzzi ex-usine pour une 420 cc Aermacchi d'usine. Encore un mono pour la quatrième place, la Seeley de Tommy Robb. Deux Français étaient au départ de cette course : Offenstadt et Ravel. Le premier cité fera du beau spectacle avant de casser. Eric avait équipé sa Kawa d'une fourche 750 Honda pour pouvoir monter les doubles freins à disque. Il n'avait pas eu le temps d'essayer cette fourche et de tater les ressorts, ce qui eut pour effet de faire les ressorts, ce qui eut pour effet de faire se tortiller épouvantablement la Kawa. Malgré cela, il bagarrait pour la cinquième place. Christian, bien parti avec une moto aux réglages perfectibles, et sans le moral, finit huitième.

1. Bergamonti (I) M.V. 1 h 15'14''12
2. Molloy (GB) Kawasaki à 1'53''9/10
3. Mondolini (I) Aermacchi à 1 tour
4. Robb (IR) Seeley à 1 tour

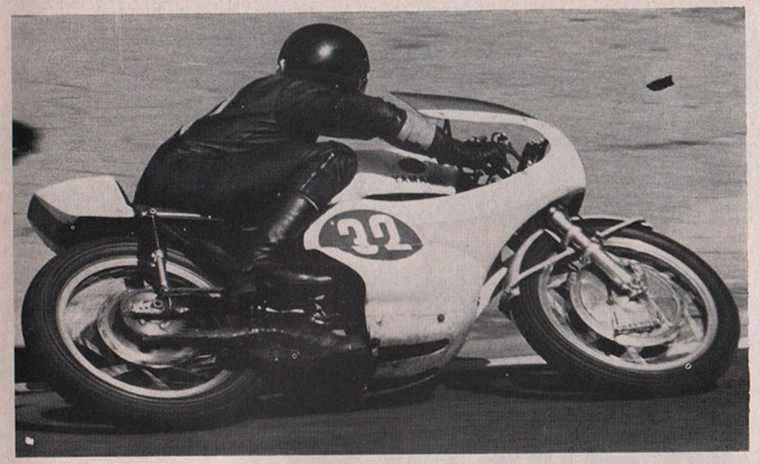
CLASSEMENTS AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

50 cc :

Nieto (Espagne, Derbi) 87 (105)
Toersen (Hollande, Jamathi) 75 (84)
Kunz (Allemagne, Kreidler) 66 (88)
Canellas (Espagne, Derbi) 63 (74)
Un début de saison complètement dominé par le Derbi de Nièto, puis au Grand Prix de Hollande suprématie du Jamathi de Toersen. Enfin une fin de saison qui mettra en évidence la vélocité des Kreidler. Dans l'ensemble et depuis deux ans, succès de la nouvelle réglementation 1 cylindre 6 vitesses.

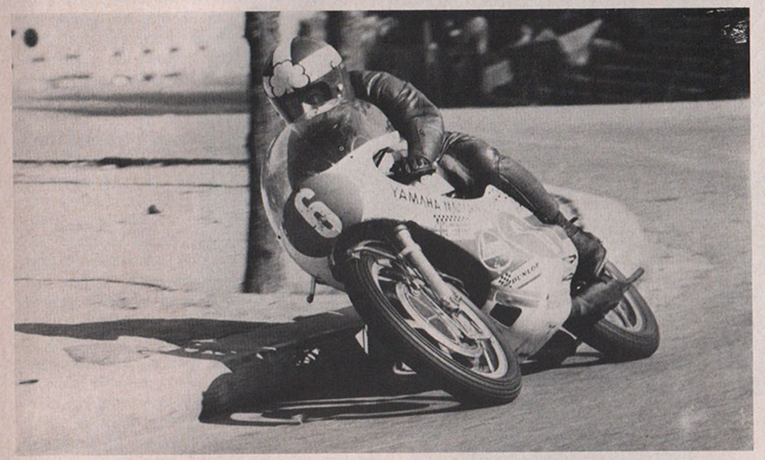
125 cc :

Braun (Allemagne, Suzuki) 84 (92)
Nieto (Espagne, Derbi) 72
Jansson (Suède, Maico) 62 (73)
Simmonds (Angleterre, Kawasaki)57
Szabo (Hongrie, MZ) 34
Les ex usine font encore la loi. Confirmation du talent de Dieter Braun bien récompensé par un titre. Une triste saison pour Simmonds qui ne dispose pas de l'appui technique de l'usine Kawasaki. Grandes révélations, le Derbi bicylindre et le Morbidelli bicylindre également. Ces deux machines partiront favorites l'an prochain.



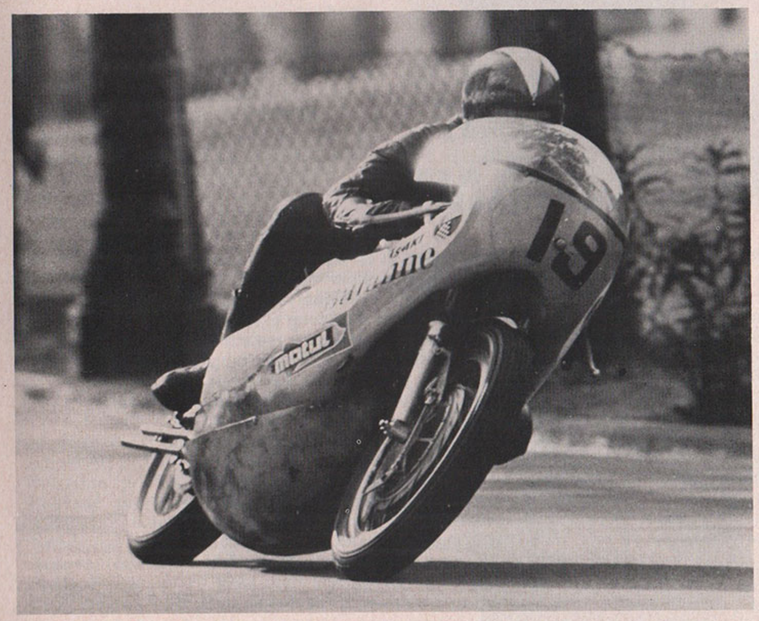
250 cc :

Gould (Angleterre, Yamaha) 102 (124)
Carruthers (Australie, Yamaha) 84
Andersson (Suède, Yamaha) 67
Saarinen (Finlande, Yamaha) 57
Jansson (Suède, Yamaha) 34
Le tragique accident d'Herrero planera sur cette cylindrée durant la saison. Sans la Ossa et Santi, les Yamaha ont eu la partie belle (les MZ, rapides, ne sont pas assez fiables). Belles courses tout de même entre Gould et Carruthers. Trop rare participation de Read qui reste, à mon avis, le pilote n° 1 des championnats du monde.



350 cc :

Agostini (Italie) MV 90 (135)
Carruthers (Aust.) Yamaha et Benelli 58
Pasolini (Italie, Benelli) 46
Andersson (Suède, Yamaha) 44
Pesonen (Finlande, Yamaha) 38
Suprématie totale d'Agostini et de la MV. Les Benelli ont déçu. La Jawa n'a guère progressé par rapport à 1969. Bien que très rapides, les Yamaha TR2 ne peuvent encore rivaliser avec les multicylindres Italiens.



500 cc :

Agostini (Italie, MV) 90 (150)
Molloy (N.Z., Kawasaki et Bultaco) 62 (71)
Bergamonti (Italie, Aermacchi et MV) 59
Robb (Irlande, Seeley) 36
Pagani (Italie, Linto) 30
Encore Agostini et M. V. Eclatante démonstration de la valeur des 3 cylindres Kawasaki. Révélation Française avec Christian Ravel qui s'est montré l'égal des meilleurs en Grand Prix.

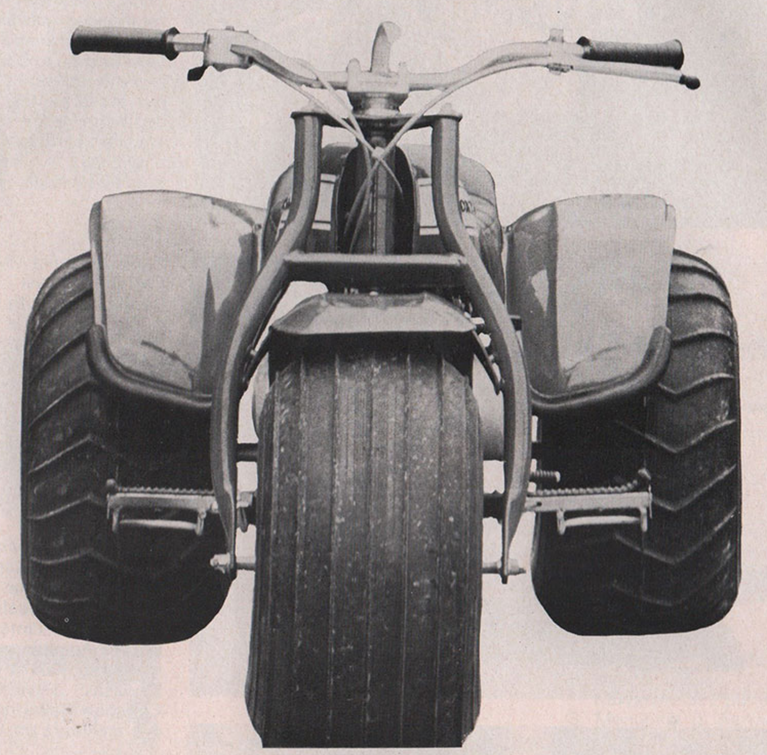
Side car :

Enders (Allemagne, BMW) 75
Auerbacher (Allemagne BMW) 62 (67)
Schauzu (Allemagne, BMW) 56 (66)
Buscher (Allemagne, BMW) 51 (55)
Castella (Suisse, BMW) 42 (53)
Fath raccroche. Encore une année Enders. Echec de la BMW spéciale de Schauzu.
En bref, ces championnats du monde 1970 ont à moitié tenu leurs promesses. De belles courses certes ; mais aussi beaucoup de drames. Des révélations (je pense aux pilotes Finlandais) mais pas encore suffisament pour renouveler le « sang » du Continental Circus. Enfin plus que jamais apparaît la nécessité de changer la formule des championnats du monde où il y a trop de catégories, trop de champions du monde. Les titres perdent ainsi de leur valeur. Notre opinion là-dessus, vous la connaissez : 3 catégories, Formule 2 : 250 cc limitée à 2 cylindres 6 vitesses. Formule 1 : 500 cc libre. Formule de production, calquée sur les courses de vitesse aux U.S.A. ●

ESSAI :

US 90

PAR C. LACOMBE



UN « TRUC » ETONNANT

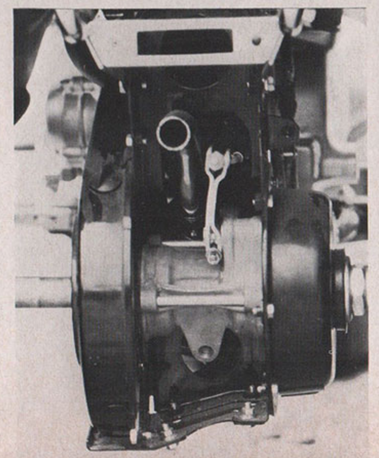
Tricycle, tracteur, engin lunaire ?... On ne sait pas trop. Toujours est-il qu'il intrigue. La première photo que j'ai vu de cet engin le représentait avançant... sur les eaux ! Aussi, la première expérience que j'ai voulu faire en l'essayant fut de traverser un étang. Alors, j'ai coulé avec mon engin... Enfin presque, car l'US 90 fonctionne encore avec de l'eau jusqu'au-dessus de la culasse et dans ces conditions, c'est extraordinaire, le moteur tourne. Mais pour résumer, disons que l'US 90 n'est pas un petit bateau. C'est un engin pas beau mais drôle. Tout en pneus, des 22 × 11, gonflés à basse pression (0,15 kg/Cm²). Le moteur de 90 cc est moins volumineux que le pneu avant par exemple. Ce moteur à arbre à came en tête développe 6 CV à 7.500 t./mn. Comme sur le Dax, il est équipé d'un embrayage automatique. Pour une machine vouée au tout terrain, cet embrayage manque de douceur. Il agit d'un coup et fait se cabrer l'engin. La boîte de vitesses renferme six rapports, quatre pour le tout terrain, un relais et quatre pour la route. Le carburateur est équipé d'un enrichisseur : au-dessus de 2000 mètres, on tourne une petite molette qui règle le mélange gazeux en conséquence. La mise en route du moteur se fait à l'aide d'un lanceur, comme sur les petits moteurs hors-bord. Ce n'est pas une poignée tournante qui règle l'ouverture du boisseau, mais une manette que l'on actionne avec le pouce de la main droite. Le freinage est assuré par un seul frein placé sur la roue arrière droite, il fonctionne indifféremment à l'aide de la pédale ou du levier manuel. D'un diamètre de 120 mm, il est enfermé dans un carter étanche. Il en est de même pour la chaîne de transmission secondaire qui travaille dans un bain d'huile.

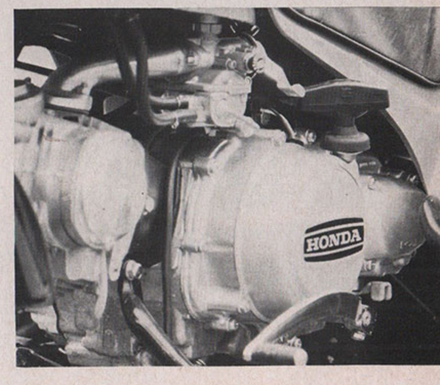
En selle, on se sent vraiment « relax ». Cette selle très large est bien moelleuse. Il n'y a pas de suspensions sur cet engin, mais il n'en est pas moins extrêmement confortable grâce aux gros pneus gonflés à basse pression. Mise en route du moteur sans problème, un peu de gaz, starter à froid, tirer une fois sur la ficelle et le petit 90 cc ronronne de contentement. Les premiers mètres parcourus sont surprenants, l'engin se dandine un peu sur ses pneus trapus, la direction n'obéit pas au quart de poil, toujours à cause des pneus. Tout cela est une habitude à prendre. Toutefois, je ne vous conseille pas de rouler à la vitesse maxi (50 km/h) dès les premiers jours. Il faut d'abord assimiler à petite allure les curieuses réactions de ce curieux engin.

Sur le réservoir, il est écrit : « Off the road use only ». (A n'utiliser qu'en dehors de la route). Suivant cette instruction, je m'attaque à une petite grimpette en sous-bois, le genre de pente que monte facilement une moto de tout terrain. Là, l'US 90 rend des points : il n'aime pas, mais pas du tout les pentes supérieures à 30 % de déclivité, et le fait comprendre en se cabrant tout debout bien que je me sois déporté de tout mon poids sur l'avant. L'équilibre des masses est à revoir si l'on veut escalader des buttes sans risque. Dans les cailloux et sur les roches, il est encore inférieur à une moto tout terrain ; la garde au sol de l'US 90 n'est pas assez importante. Il ne flotte pas, j'en ai fait une « humidifiante » expérience. Alors, pensez-vous, à quoi peut-il bien servir ? Réponse : à rouler... dans tous les terrains meubles sans dénivellation brutale. La boue, il aime, la neige et le sable aussi. La vase, il adore, si elle n'est pas recouverte de plus de 25 cm d'eau, là il marque des points par rapport à une moto. Fort de ces renseignements, expériences et mésaventures, vous saurez où utiliser votre US 90 lorsqu'il sera commercialisé en France.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 90 cc monocylindre, 4 temps à simple ACT
Puissance : 6 CV à 7.500 t./mn
Boîte de vitesse : 8 rapports avec relais
Allumage : volant magnétique
Embrayage : centrifuge
Réservoir essence : 3,5 litres
Poids : 89 kg
Prix : environ 4.000 F.





ESSAI :

HONDA CB 125 S

LA « BOMBE » DU SALON 70

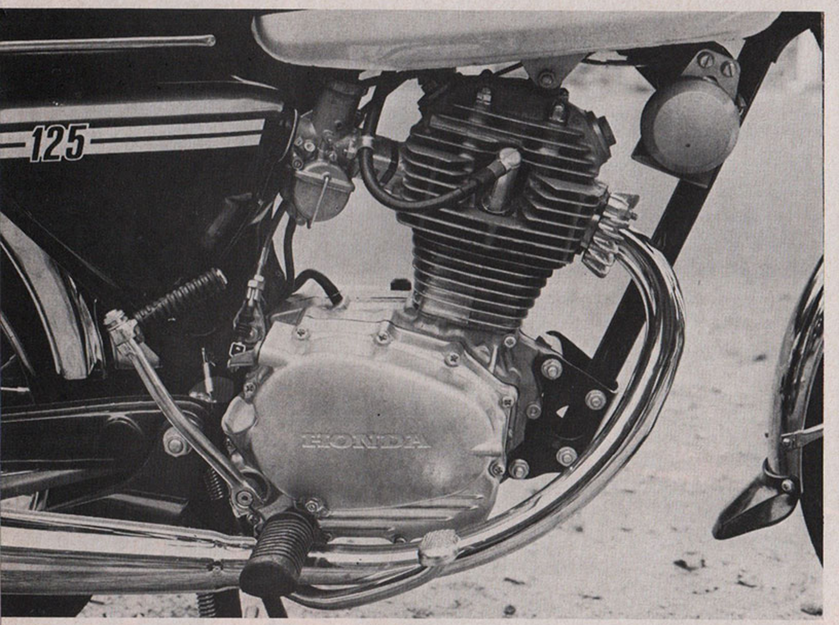
Ne voyez pas dans ce sous-titre l'évocation d'un engin superpuissant et rapide, mais plutôt d'une machine que l'on n'attendait pas et qui doit faire un malheur sur le plan commercial. Depuis le début du renouveau de la moto, les constructeurs se sont surtout axés sur des machines prestigieuses, sportives, en quelques cylindrées que ce soit. La machine utilitaire pas chère n'intéressait guère, car ceux qui découvrent ou redécouvrent la moto ne se passionnent que pour les bêtes de race. Puis le marché de la moto a évolué. Il y a toujours un maximum d'amateurs pour les motos aux performances brillantes, mais apparaissent, plus nombreux chaque jour, les clients de la moto utilitaire. Qui sont-ils ? Les jeunes qui bien souvent n'ont pas de quoi s'offrir la moto rêvée. Les jeunes encore qui font preuve de bon sens en débutant avec un truc pas cher et solide. Une 125 comme la CB 125, parfaitement à l'aise dans les embouteillages, peut aussi devenir la... seconde moto pour la ville ! Et pourquoi pas ? Enfin, elle convient en tous points au monsieur qui en a assez de sa voiture pour se rendre à son travail. Économique à l'entretien, moteur 4 temps, pas chère à l'achat (2390 francs) la CB 125 est promise à un bel avenir que les quelques 2000 commandes enregistrées pendant le Salon ne sauraient démentir.

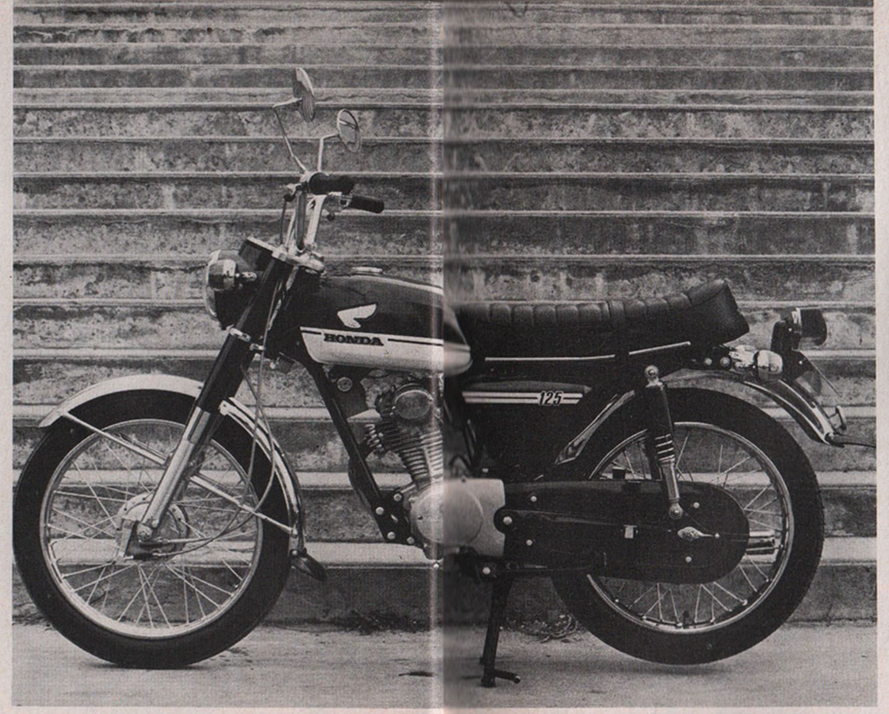
Esthétiquement la CB 125 S est agréable, discrète, bien faite, elle inspire confiance. La partie cycle, les accessoires, la finition, tout cela fait bien japonais, mais le moteur surprend. Ce monocylindre ressemble comme un frère au Morini, il a les mêmes formes nettes, la même inclinaison vers l'avant, les mêmes nervures sur les carters... Jolie mécanique.

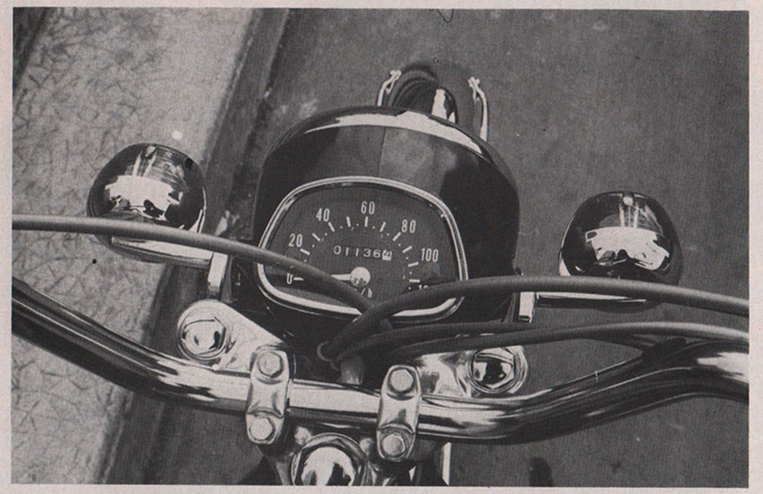
La bonne recette pour une utilitaire est bien sûr la simplicité technique. Mais pour Honda, la simplicité technique n'exclut pas la commande des soupapes par un arbre à came en tête. Cet ACT est commandé par une chaîne placée sur le côté gauche du cylindre. Deux patins, dont un réglable de l'extérieur du moteur, assurent la tension de cette chaîne. Comme pour la 750 4 cylindres, l'ACT tourne dans l'aluminium de la culasse. En bout d'ACT, à gauche, prennent place les vis platinées : donc, grande facilité d'accès. Toujours au chapitre de l'allumage, on trouve un alternateur qui délivre du courant dans une batterie de 6 volts. L'embiellage repose sur deux roulements à bille et la bielle tourne sur des roulements à rouleaux. Jusque-là tout est solidement charpenté dans cette architecture mécanique. Et ça continue avec un embrayage multidisques travaillant dans l'huile, une transmission primaire par pignons, un centrifugeur d'huile en bout de vilebrequin... La boîte de vitesses à cinq rapports comporte le fameux système qui permet de redémarrer avec une vitesse enclenchée. Les carters, tous en alliage léger, s'ouvrent sur un plan vertical, ce qui est assez rare sur une machine japonaise de plus de 50 cc. Cette technique présente un inconvénient si les plans de joints sont mal faits, provoquant des fuites d'huile. Sur la Honda, je n'ai pas noté le moindre suintement au niveau des carters. Par contre, la culasse vaporisait un peu après 100 kilomètres d'autoroute la poignée dans le coin. Ce moteur super carré (56 × 49,5) compressé à 9,5 à 1 est alimenté par un carburateur de 22 mm de diamètre. Il développe 12 CV à 9.000 t./mn.

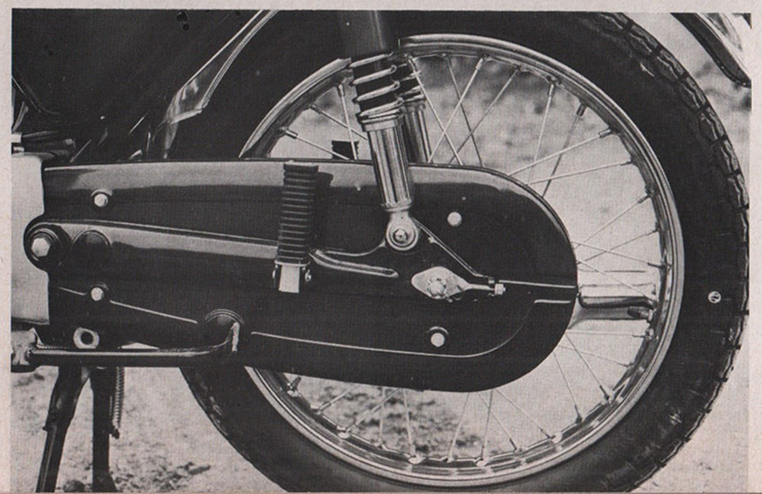
Le cadre est fait de tubes et de tôles embouties et soudées. L'épine dorsale est en tôle emboutie, tandis que l'arrière du cadre et le simple berceau sont en tubes. A nouveau de la tôle emboutie et soudée pour le bras oscillant dont les amortisseurs ne sont pas réglables en dureté. La fourche avant est une classique télescopique.

Côté accessoires, difficile de trouver un meilleur rendement, surtout pour le prix. La selle est, comme il se doit sur toutes les Honda, très confortable, bien longue, bien moelleuse. Les commandes sont exactement placées là où il faut, et la position en selle très relax. Sur le phare, un compteur gradué jusqu'à 120 et qui renferme deux voyants, celui du point mort et celui des clignotants. Au guidon, klaxon, commande des clignotants et commodo des lumières qui permet les appels de phare en plein jour. Enfin, deux énormes rétroviseurs très efficaces. La chaîne secondaire est enfermée sous un carter étanche, voilà une bonne chose. Nous aurions aussi beaucoup apprécié un petit porte-bagage... quitte à supprimer une béquille, car elle en possède deux, la petite Honda...









L'essai

Je l'ai déjà dit, la position en selle est tout à fait relax. Contact à clé, (cette même clé actionne l'antivol), starter à froid, un coup de kick, facile, et le moteur émet un doux bruit, presqu'un murmure. Au ralenti la machine vibre un peu au coup de gaz, mais les vibrations disparaissent pour ne réapparaître qu'à haut régime, sans jamais être désagréables, ni gênantes d'ailleurs. Vous vous en doutez, les commandes sont très douces à manipuler. Les vitesses passent comme dans du beurre, avec une mini-course. Par contre, à mon goût, la poignée de gaz est trop démultipliée. En première, l'embrayage manque de progressivité, un coup à prendre pour démarrer en douceur. Les accélérations, sans être fulgurantes, sont correctes, mais il ne faut pas craindre de monter en régime ; le moteur est conçu pour cela. On est agréablement surpris par la souplesse du moteur et par l'étagement de la boîte de vitesse. Enthousiasmé par le confort, il vaut celui d'une grosse cylindrée Ravi de constater l'efficacité du freinage qui par ailleurs résiste moyennement au fading lors d'une utilisation intensive. La maniabilité est extraordinaire, la CB 125 S se faufile partout, si facilement même qu'on en oublie la largeur des guidons... et crac, on se retrouve coincé entre deux voitures ! Très bonne tenue de route, toujours à la hauteur les performances, malgré des amortisseurs genre pompe à vélo qui ont tendance à talonner en duo. Enfin, ceux qui aiment attaquer peuvent le faire sans crainte, la garde au sol est largement suffisante.
La ville, c'est son terrain, elle y excelle grâce à son freinage et à sa maniabilité. Mais sur route, elle se comporte bien, ne s'essoufle pas et peut soutenir indéfiniment un 100 chrono en position assise.

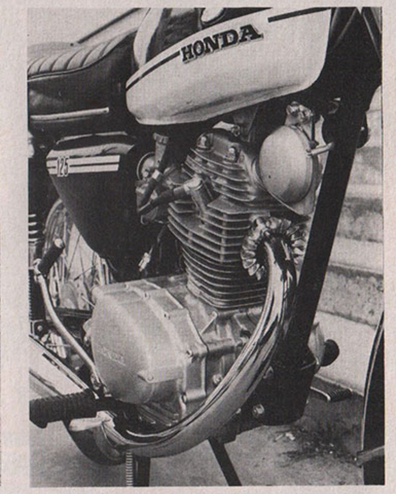
Conclusion : elle va faire un malheur, cette petite machine. Pas de gros défauts, beaucoup de qualités, et surtout, un prix de vente super-compétitif.

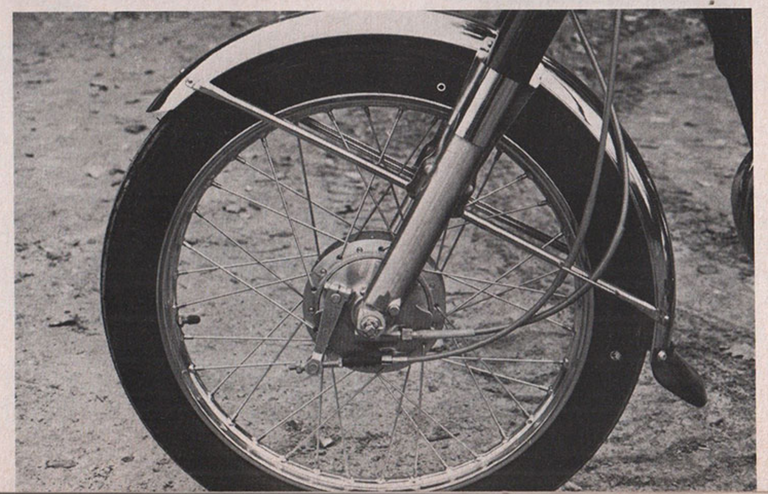
Les chronos

Ces chronos ont été effectués par un pilote équipé pour la route (barbour) c'est ainsi que désormais je fais tous mes chronos. Sur le 400 m départ arrêté, j'ai réussi 20" et 41" sur 1000 mètres.
En vitesse de pointe avec un léger vent trois quart arrière j'ai obtenu 105 km/h en position assise et 112 en position couchée. Les 110 km/h annoncé par le constructeur sont donc aisément atteints.

Fiche Technique

Moteur : monocylindre 4 temps — alésage course — 56 × 49,5
Cylindrée : 122 cc
Puissance : 12 CV à 9.000 t./mn
Compression : 9,5 à 1
Carburateur : Minuni de 22 mm de diamètre
Boîte : 5 vitesses — étagement : 1. 2,500
2. 1,722
3. 1,333
4. 1,083
5. 0,923
Embrayage : multidisques travaillant dans l'huile
Allumage : batterie bobine 6 CV
Cycle : cadre simple berceau. Fourche AV télescopique suspension arrière oscillante
Roues : AV 27,5 × 19
AR 3,25 × 17
Réservoir : 7,5 litres
Poids : 91 kilos
Prix : 2390 francs
Importateur : Honda France, 20 rue Pierre-Curie — 93-Bagnolet.





PAR CHRISTIAN LACOMBE

i.s.d.t.

L'Escorial, à trente kilomètres de Madrid, est un charmant petit village serré à flanc de montagne autour du Palais-Monastère de Philippe II. Les montagnes environnantes sont celles de la Sierra Guadarrama. Le paysage est d'une grande beauté, austère, caillouteux, rocheux, écrasé de soleil. C'est là que se sont déroulés les 6 jours de tout terrain, l'épreuve moto la plus dure du monde. Décrire un parcours ne peut donner qu'une vague idée des différentes difficultés rencontrées. Il les faut vivre même en spectateurs, mais avec une moto, pour apprécier pleinement la valeur de cette épreuve et celle des coureurs qui y participent. J'ai eu la chance de me voir gentiment prêter par l'usine Ossa une toute nouvelle 5 vitesses en tout point identique à celles qui couraient. Cette merveilleuse machine, qui doit être commercialisée incessamment, m'a permis de suivre (et c'est bien grâce aux qualités de la moto !...) les concurrents sur certaines portions de parcours les plus faciles... C'est de la démence !

Premier jour : les départs s'échelonnent de 7 à 9 heures du matin, en commençant par les petites cylindrées. Première difficulté, la Cruz Verde, une sorte de combe que l'on descend pendant cinq kilomètres, déjà les rochers, déjà la poussière et les chemins aux pierres roulantes. Puis c'est une route recouverte de cinq centimètres de gravillons. Là dedans certains pilotes attaquent les virages à près de 100 km/h, en dérapage contrôlé. Ensuite, on passe sur un chemin de terre et de sable, encore de la poussière qui assèche la gorge. Il fait chaud, très chaud, on est à tordre sous les barbours. Un peu de route goudronnée, très étroite et très viroleuse. Puis un passage difficile dans les rochers avec des marches de 50 cm, et plus, je plains les BMWistes. On souffle quelques minutes en attaquant sur la route goudronnée. Hélas, on la quitte cette route pour aller à travers champ, dans l'herbe haute qui cache traitreusement les rochers. A nouveau, un chemin de terre qui devient très vite caillouteux, on grimpe dans la montagne, les pierres roulent, font déraper les pneus, il fait chaud et toujours attaquer, attaquer pour ne pas être en retard au contrôle horaire. On n'en finit pas de monter et de descendre, dans les cailloux et les rochers... et la boucle se termine, une boucle de 120 kilomètres. Maintenant, il faut refaire ce parcours une seconde fois, toujours pendant ce premier jour. Il sera catastrophique pour les pilotes. Ils souffriront le martyre, à cause de la soif, de la poussière... et d'un manque de condition physique. Au soir, 84 pilotes seront éliminés.

Second jour : on continue avec 280 kilomètres au menu programme. Au sortir du parc, on grimpe dans la montagne par un chemin muletier. La musculature endolorie par l'étape de la veille met un certain temps avant de s'échauffer, et les crampes guettent... Après 60 kilomètres de chemins muletiers, on doit descendre en lacet le flanc d'une montagne rocheuse. Cette sec-

tion rebuterait un bon trialiste et elle dure, dure... trois, quatre kilomètres. Les chutes sont fréquentes ; il faut redresser la machine, détordre à coups de pierres les repose-pieds, redémarrer encore ; il faut peser des tonnes sur le kick et il fait chaud, on a soif ; la vue se brouille... Maintenant, voilà une carrière à fond sableux que l'on doit suivre comme un rail. Et parfois, au beau milieu de la trajectoire, un caillou sournois attend la roue avant. On n'a plus de force pour tirer sur le guidon, pour sauter, et c'est la chute. Encore une chute, des coups de kicks... Un chemin recouvert de silex pointus grimpe jusqu'à 1600 mètres, redescend, remonte. Un bout de ligne droite goudronnée, trop court, et ce sont les champs d'herbe rase. On se guide aux flèches, disposées tous les cent mètres et on file en pleine nature. Quelle organisation ! A 100 km/h dans un champ, un ruisseau coupe la piste. Debout sur les freins... parfois trop tard et c'est la buche. On passe dans des villages pauvres où aucune voiture n'a accès, et encore des rochers. Et quand, d'aventure on croise une malheureuse mare d'eau saumâtre, on a envie de s'y jeter pour se rafraîchir et boire, boire à longs traits. A suivre les concurrents dans la poussière, on ne voit pas à deux mètres, on n'évite pas les rochers ; que de frayeurs !... Et ça continue, continue... L'enfer ! 24 abandons. Le troisième jour, les concurrents effectuent le parcours du second jour en sens inverse. En une nuit, la température a baissé de 15°. Il pleut même par endroit. Aux contrôles, les bouteilles d'eau sont remplacées par du café bien chaud. Les concurrents ne mangent pas, juste un morceau de sucre ou un bout de banane s'ils sont arrivés en avance pour le contrôle. Puis, il faut repartir, attaquer ! 13 abandons seulement. Ce sont les durs à cuire qui restent en course.

Le quatrième jour (250 km), les coureurs grimpent à plus de 2000 mètres. Il fait franchement froid là-haut. Ils rencontreront même de la neige. Avant d'en arriver là, il faut passer par les fonds rocheux des lits de torrents. Parfois même, ils ne sont pas à sec. Les machines fumantes sautent de pierres en rochers, se noient. Et les crevaisons, et les jantes tordues, et les poignées de commande cassées ! Là, une montée infernale entre les sapins où il faut pousser la moto, la tirer ; les moteurs hurlent, fument ; les pilotes épuisés tombent comme des mouches, se relèvent, repartent... C'est le purgatoire. 9 abandons.

Cinquième jour : le circuit du quatrième jour en sens inverse. Il fait de plus en plus froid. Les pilotes ont les cils givrés, les mains paralysées, bleues ; c'est surhumain. Car en plus, j'avais oublié de vous dire qu'à la fin de chaque journée, une étape spéciale longue de six kilomètres devait être parcourue dans un minimum de temps... Et, cette étape avec des montées abruptes, et des descentes vertigineuses ferait reculer plus d'un crossman. Abandons au cinquième jour : 7.

Sixième jour : on part d'Escorial vers le circuit de Jarama, que l'on rejoint à travers la nature (114 km). Encore des cailloux, du sable, des rochers ... à en vomir. Puis c'est la course de vitesse pure sur le circuit. J'ai déjà vu un Grand Prix de vitesse à Jarama et je puis vous assurer que dans certains virages, les pilotes des ISDT, avec leurs pneus à tétines vont au moins aussi vite que d'excellents pilotes de vitesse. Le spectacle est subjuguant, il faut voir les guidons cornes de vache entremêlés, les dérapages

contrôlés... sur le bitume avec le pied par terre. Toute la largeur de la piste leur sert, même plus, ils n'hésitent pas à passer dans l'herbe des bas côtés... Quelle bourre !

Pourquoi les ISDT ?...

Il y a des choses comme ça dans la vie que l'on apprécie d'autant plus qu'elles paraissent irréalisables ou très difficiles. Si vous demandez à quelques-uns des 1000 motocyclistes qui se rendent aux éléphants le pourquoi de cet acte, ils vous répondront : « ... Bien pour y arriver... et en revenir. » Les 350 pilotes des six jours pensent de même ; ils partent pour finir, premier objectif, finir avec un minimum de pénalisation, second objectif... et pour les pilotes d'usines qui sont en majorité, espérer le sans faute qui leur permettra de convoiter le Trophée ou le Vase, les deux grandes récompenses de ces olympiades de la moto. Mis à part de petites médailles d'or, d'argent et de bronze, aucune récompense matérielle au bout des six jours. Bien sûr, les pilotes d'usines sont rétribués, mais les autres en sont de leur poche et le font de gaité de cœur. On paye pour souffrir aux ISDT, pas par masochisme, mais pour le plaisir de vaincre, de se prouver de quoi on est capable, rien que pour soi. Car il n'y a pas de spectateurs aux ISDT, et il n'y a pas de place pour la « frime ». J'ai vu des pilotes pleurer silencieusement, épuisés, ne voulant pas abandonner. Ceux-là reviendront à coup sûr aux six jours, ne serait-ce que pour effacer cet échec humiliant à leurs yeux. Les autres reviendront aussi pour renouveler l'exploit, l'acte héroïque. Cette assiduité des concurrents pose des problèmes aux organisateurs qui reçoivent d'années en années de plus en plus de bulletins d'engagements. Pour 1970, plus de 400, on en prévoit 100 de plus l'an prochain. Cet engouement grandissant pour les ISDT n'est pas uniquement sensible au niveau des pilotes, les usines motocyclistes s'y intéressent de plus en plus. Quel impitoyable banc d'essai pour les mécaniques !... et pour ceux qui finissent et gagnent, quels bons arguments publicitaires. Enfin, si plus haut j'ai employé le terme d'olympiades ce n'est pas gratuitement. En effet, chaque année pour les six jours de nombreuses nations se confrontent, sportivement bien sûr. Il y a là des Allemands de l'Ouest et de l'Est, des Tchèques, des Américains, des Italiens, des Anglais, des Espagnols... qui forment les équipes de Trophée et de Vase. Tout au long des ISDT, on assiste entre ces équipes à de furieuses empoignades qui mettent en valeur la qualité des mécaniques, mais aussi celle des hommes, comme dans un fabuleux marathon de six jours qui ne démériterait pas aux jeux olympiques.

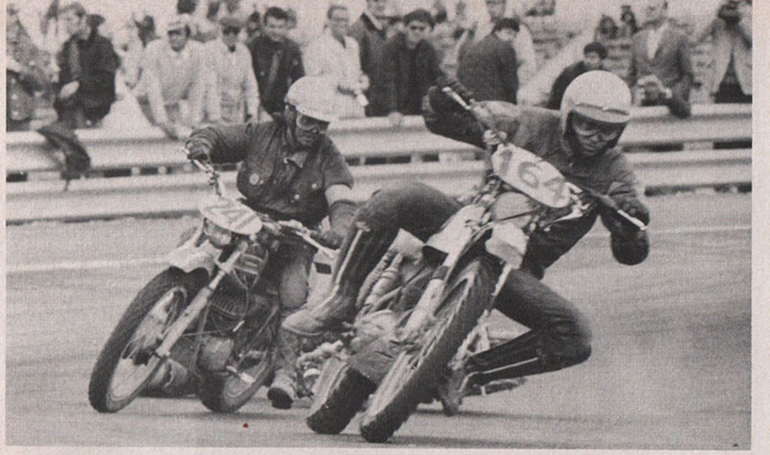
Les machines :

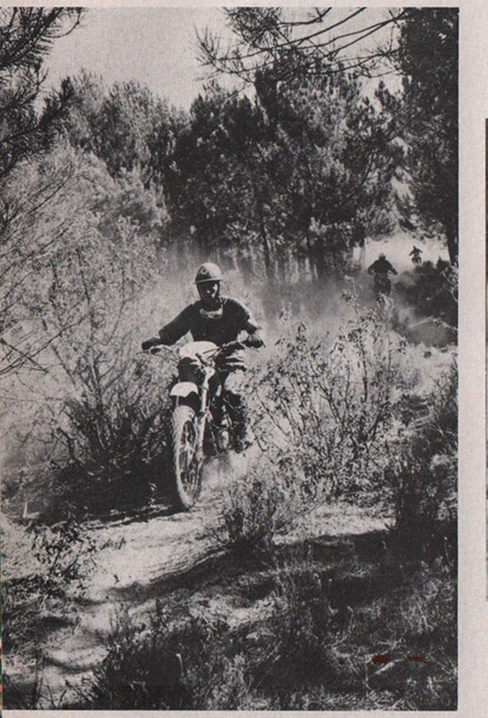
Elles sont du type « Trail Bike », Enduro si vous voulez. Ce ne sont donc pas d'agiles machines de trial peu taillées pour la vitesse en tout terrain, mais pas non plus des motos de cross aux moteurs trop pointus pour les passages difficiles. La Machine type six jours se place entre ces deux extrêmes. La cylindrée va de 50 cc à 750 cc avec une énorme majorité de monocylindres deux temps. En 750 cc, trois BMW R75/5 étaient engagées. Elles finirent toutes

les trois dont deux avec des médailles d'argent. Tous ceux qui ont fait ou vu ces six jours portent une admiration sans borne à ces pilotes qui ont mené à bon port des machines, certes préparées pour le tout terrain, mais qui pesaient encore dans les 180 km, et avec démarreur électrique, s'il vous plait ! Encore quelques gros quatre temps avec des 500 mono BSA et surtout les 504 cc twin Triumph préparées par Peter Cheney, qui eux non plus n'ont pas eu la partie facile dans les cailloux castillans : trois Triumph remportèrent des médailles d'or. En 500 cc, beaucoup de 360 Husqvarna Sportsman, quelques 400 Maïco, des 360 MZ et des 400 Jawa. Toutes pèsent dans les 130 kilos et développent au moins 35 CV. En 350 cc, encore des Jawa, MZ, Husqvarna (8 vitesses), Maïco, plus quelques Kawasaki Big Horn engagées par des Canadiens, dont un finira avec une médaille d'argent. La 250 est la cylindrée la plus prisée aux ISDT. Là aussi s'alignent Husqvâna, MZ, Jawa, Maïco, mais aussi et c'est normal en Espagne, beaucoup de Bultaco et d'Ossa, ces dernières pour la plupart à 5 vitesses. Le plateau en 175 cc, était composé de Morini (ces petits mono culbutés se sont bien comportés) de Jawa, de Puch, de KTM (une machine Autrichienne mue par un moteur Puch de Penton qui sont des KTM revues et corrigées par le coureur Américain John Penton, de Yamaha (il existe une 175 Yamaha d'une conception identique aux AT1 et DT1) et enfin d'une Zundapp, merveilleuse mécanique qui a fait une éclatante démonstration de ses possibilités en battant, sur le circuit de vitesse, les 500 Triumph Peter Cheney ! En 125 cc, encore des KTM, Penton, Morini, Zundapp, Puch. Puis aussi des Hercules et des MCB, cette dernière machine construite en Suède est équipée d'un moteur Sachs. Les 100 cc réunissaient Zundapp, Morini, Hercules, KYM et une Giléra qui a abandonné le moteur 4 temps pour un mono deux temps alimenté par un distributeur rotatif. En 75 cc, une forte équipe de Simson, un mono deux temps fabriqué en Allemagne de l'Est, puis des Zundapp, Hercules. Enfin en 50 cc, les concurrents pilotaient des Zundapp, Simson, Hercules et un Cematti (un 50 Italien, d'aspect fragile mais qui termina tout de même les 6 jours). Toutes ces machines étaient équipées de pneus cross. Mis à part cela l'équipement spécial six jours comprenait une trousse à outils bien garnie (toutes les réparations nécessaires ne peuvent être effectuées qu'avec ces outils), des chambres à air de rechange, une bombe pour gonfler les pneus et, fixés ici et là, sur le cadre et les guidons, des poignées de rechange, des câbles en double... Tout est prévu pour démonter un pneu le plus rapidement possible, les Tchèques en changeaient en 4 minutes 30 secondes. Essayez d'en faire autant !... Sur le plan puissance moteur, on peut dire que les 50 cc développaient environ 8 CV, les 75 cc : 10 CV, les 100 cc : 12 CV, les 125 cc : 15 CV, les 250 cc : 30 CV, les 350 cc : 35 CV...

Les hommes :

Tout le monde peut faire les six jours, il suffit d'aimer foncer en tout terrain... et d'avoir une condition physique comme ça ! Les concurrents sont des trialistes qui aiment rouler vite, des crossmen ; et des spécialistes de courses d'endurance en tout terrain. Ce sont eux qui gagnent des médailles d'or. Ils ont de l'entraînement et ne passent pas un mois sans disputer une épreuve Enduro de deux, trois ou quatre jours. D'ailleurs, il existe un championnat d'Europe des courses d'endurance en tout terrain. Les Américains étaient venus en force : quarante pilotes, tous bien entraînés dans les montagnes californiennes qui ressemblent beaucoup à celles de Castille. Ils pilotaient n'importe quoi : Hercules, KTM, Penton, Bultaco, Ossa, Husqvarna... parmi ces pilotes d'Outre Atlantique, toute une petite famille, celle des Penton. Le père John courait sur une Husqvarna 350 (médaille d'or) et les trois fils, Jack, Jeff, Thomas sur des... 125 Penton. Jeff et Thomas empochèrent des « Gold » médailles et Jack une d'argent. Joli résultat d'ensemble, non ?... Les Américains partirent 40... ils





Ignacio Bulto à Jarama : le moins que l'on puisse dire est qu'il attaquait...

Claude Thomas, le médaillé français. Chapeau !...

revinrent 19. L'Allemagne de l'Ouest était de loin le pays le mieux représenté : 55 pilotes au départ dont les équipes officielles Zundapp et Maïco. Tout au long des six jours, l'équipe Zundapp talonnera sérieusement les Jawa officielles vainqueurs du Trophée. A l'arrivée, 35 Allemands de l'Ouest restaient en course. Les Allemands de l'Est se sont fait étendre cette année. On ne peut pas toujours gagner. En huit années de participation aux ISDT, les MZ ont remporté 6 victoires. A Madrid, les pilotes semblaient se fatiguer très vite et les machines manquaient de chevaux. 18 au départ, 12 à l'arrivée. Les Italiens (33 au départ, 22 à l'arrivée) se sont aperçus durant ces six jours que les vaillantes petites Morini arrivaient au bout du rouleau. La Giléra a surpris heureusement. La Suède qui présente pour la première fois une sérieuse équipe aux six jours n'a pas déçu. Les Suédois n'ont perdu que deux hommes et rentrent chez eux avec un paquet de médailles d'or. Même remarque pour les Finlandais : le péril vient du grand nord. L'équipe Tchèque a tout raflé, Trophée, Vase... Quinze pilotes au départ, quinze à l'arrivée : pas de doute, ce sont les meilleurs et quelles machines !... J'ai vu un Tchèque démonter son embrayage à un contrôle, constater que ses disques étaient bleus, les mettre dans la poche de son barbour et repartir sans embrayage. Il sera tout de même à l'arrivée. Hécatombe chez les Anglais. 40 au départ, 17 à l'arrivée. Tant qu'ils resteront fidèles aux 4 temps, les excellents pilotes Anglais n'obtiendront aucun résultat au Trophée ou Vase. Déception aussi chez les Espagnols (26 au départ, 10 à l'arrivée) mais quelques belles performances individuelles. Par exemple, le jeune fils Bulto, Ignacio (18 ans), qui courait là ses premiers six jours, finit avec une médaille d'or. La participation française aux ISDT était cette année des plus réduites, deux pilotes au départ : Alain Chaligne et Claude Thomas. Chaligne, un fonceur de premier ordre est parti comme un boulet de canon, trop vite peut-être puisqu'il manqua le premier jour un ravitaillement d'essence et tomba en panne sèche. Il prit ainsi plus d'une heure de retard et fut disqualifié. Le deuxième jour, ne sachant pas qu'il est déclassé, Alain effectua le parcours avec zéro point de pénalisation. Dommage !... Claude Thomas, lui, a fait une course plus sage. Son objectif était de finir... et il finira avec une médaille de bronze, après en avoir bavé plus que jamais. Si vous voulez le voir s'animer, parlez lui des cailloux de la Sierra Guaderrama. Claude a couru ses premiers six jours en Italie, à San Pelegrino. Là, il abandonna après une demi-journée. L'année suivante en Allemagne, il remporte une médaille de bronze. Ici, il remporte encore du bronze et l'an prochain, il sera encore présent sur la ligne de départ... malgré ses trente-six ans : un exemple à suivre. Alain et Claude disputaient les ISDT en véritables amateurs, ils pilotaient des Ossa 4 vitesses.

Et si certains d'entre vous étaient intéressés par une participation aux six jours, qu'ils écrivent à Claude Thomas (agent Motobécane-Ossa-131 bd de la Villette - Paris) ou à Alain Chaligne (95, rue de la Chapelle 95 - Argenteuil). Force détails leur seront donné sur cette merveilleuse épreuve... ●

le challenge Castrol a révélé des nationaux...

J.-C. Geurie

J.-J. Fouquin

D. "Bardini"

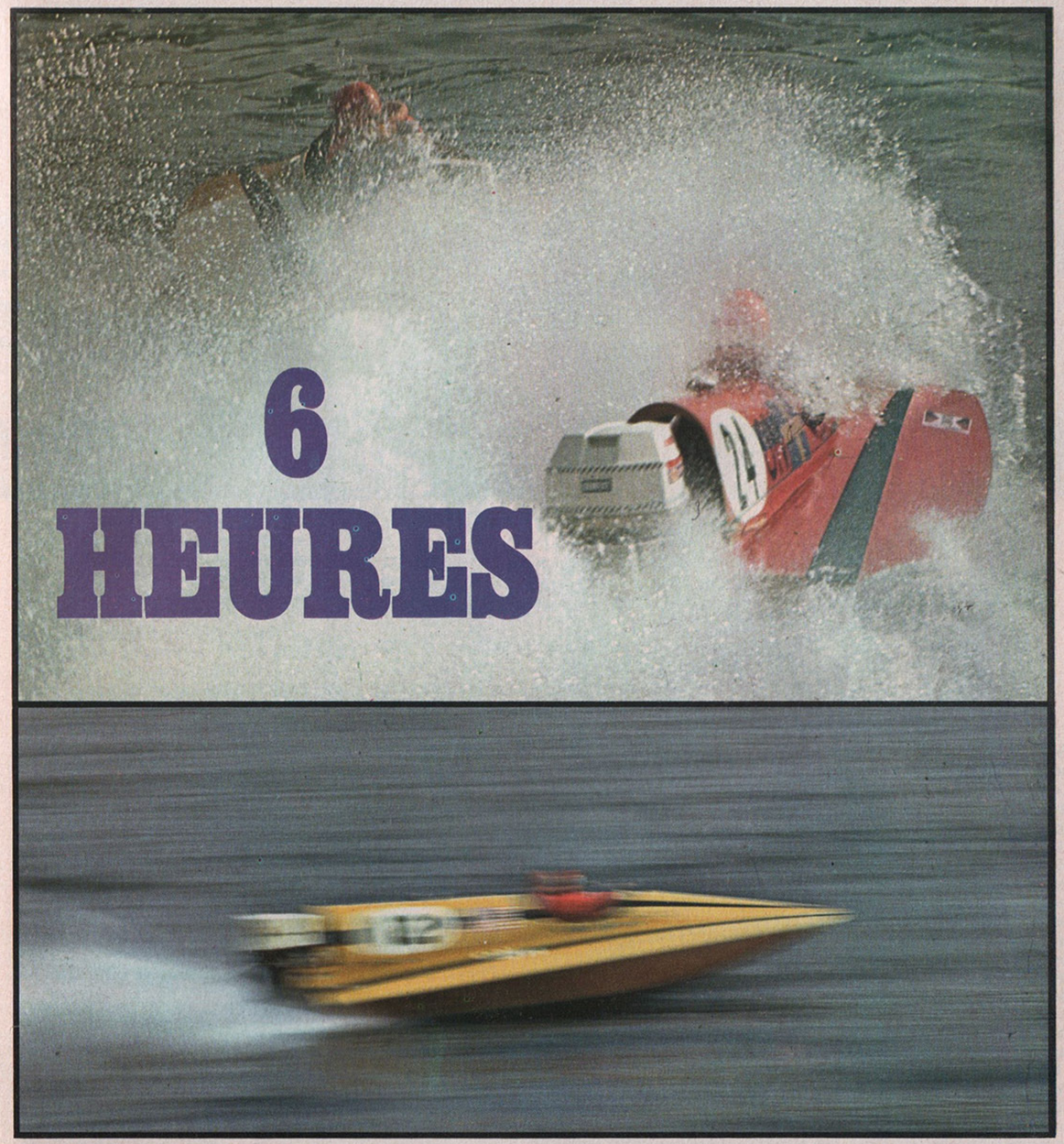
M. Mora

A. "Garal"

...on en reparlera

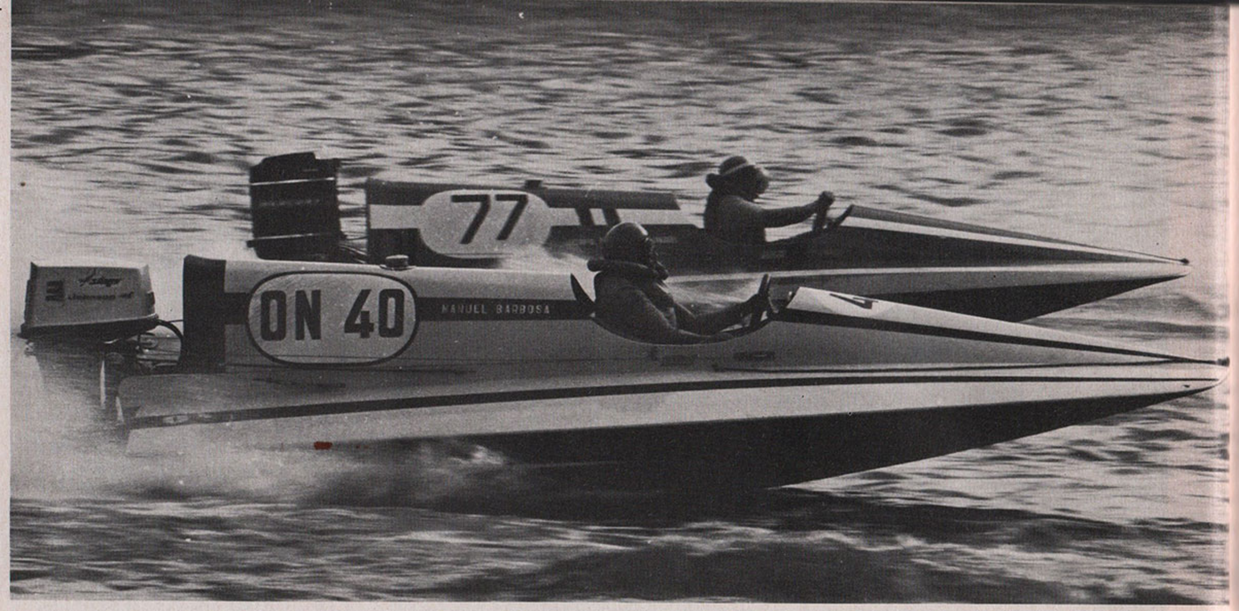
1er - J.-C. Geurie	12 victoires sur Ford Escort T.C. 3 victoires sur Porsche 911 S 1 victoire sur Ford G.T. 40
2e - J.-J. Fouquin	3 victoires sur Alpine 1300 S
3e - D. "Bardini"	1 victoire sur R8 Gordini
4e - M. Mora	sur B.M.W. 2002 TI
5e - C. Badie	1 victoire sur B.S.H. Prototype
6e - A. "Garal"	1 victoire sur Alpine 1600

PROMOREP



6 HEURES EN ENFER

par Gilles Pernet



1966... Une année qui restera gravée dans la mémoire des passionnés d'automobile comme celle de la première victoire de Ford contre Ferrari aux 24 heures du Mans...
1970... Première défaite de Mercury, spécialiste des courses motonautiques qui n'avait jamais été battu aux 6 heures de Paris depuis dix ans : une année dont se souviendront les fanatiques du motonautisme !

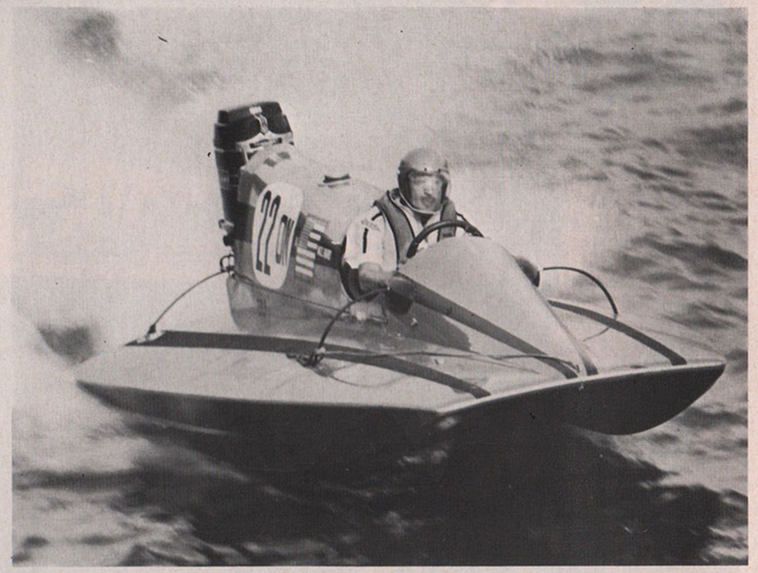
1970. Une grande année. Ralph Evinrude qui est né en même temps que le premier moteur hors-bord, assistait pour la première fois à la grande classique parisienne. Ce fut pour fêter une victoire Johnson. Enfin une grande réussite pour l'Outboard. Motor Corporation. Tout avait bien mal commencé pourtant. Jean Noël Bladinaire avait eu un tas d'ennuis avec les autorités parisiennes qui autorisaient la course à condition que l'on s'engage à ce que le bruit ne dépasse pas le nombre de décibels autorisés pour les véhicules circulant en ville (!). Ensuite la préfecture avait exigé que l'on mette en place un dispositif interdisant la vue de la Seine des autoberges : « Les Six Heures de Paris provoquent chaque année des embouteillages augmentant les risques d'accident. » C'est ainsi que des banderolles étaient assujetties tout au long des 4,700 km du parcours.
On ne pouvait faire une meilleure publicité pour les Six Heures. Empêchez les gens de voir et ils vont se précipiter pour regarder! Avant même le début de la ronde infernale ces 16es Six Heures étaient déjà un succès : un succès à l'indice de fréquentation.

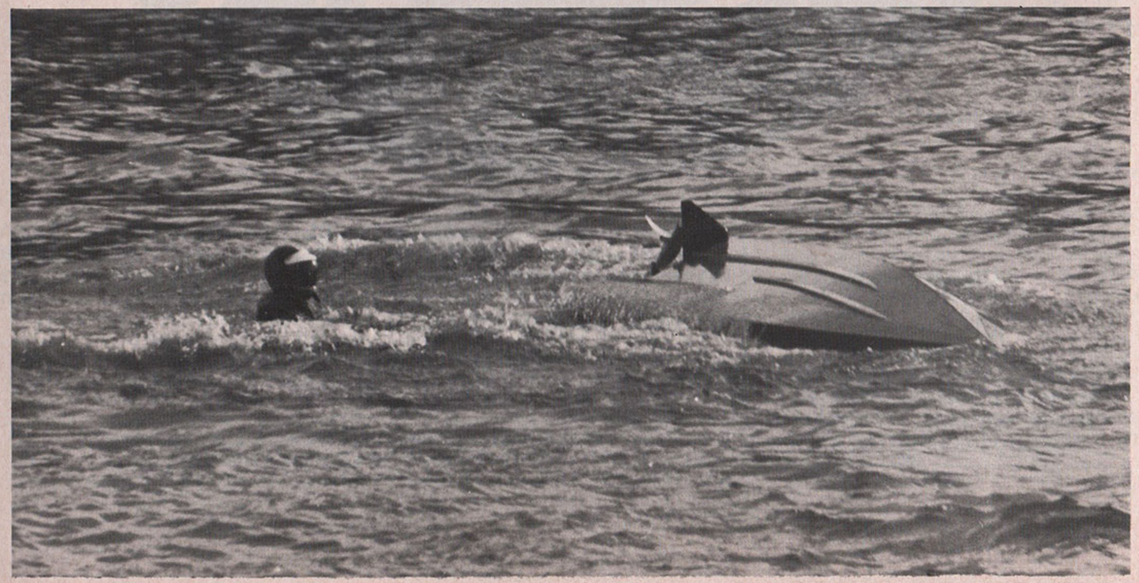
Le bouillon de l'Alma

Le public pourtant ignore tout de la course motonautique, il est là pour le spectacle. Ce n'est pas la présence officielle des équipes d'usine qui fait recette. Pourtant Mercury et l'OMC - Johnson - Evinrude - ne s'étaient pas affrontés officiellement à Paris depuis bien longtemps. Mercury revenait aux Six Heures après quatre années de silence. En 1969, Mercury avait aligné une équipe comme jamais nous n'en avions vu : des Runabout construits spécialement pour l'épreuve de l'Alma. Carl Kiekhaefer, le grand patron de Mercury, était venu spécialement de Floride pour fêter une victoire avec du champagne français. En fait de champagne, les hommes de Mercury avaient bu le bouillon, le bouillon des eaux grasses de la Seine. Un vrai naufrage ! Tous les bateaux officiels avaient sombré. M. Kiekhaefer était reparti chez lui, se jurant bien de ne plus jamais remettre les pieds dans « la marmite de sorcière de l'Alma ». Mercury continua cependant de gagner les Six Heures grâce aux importateurs européens qui montaient ses « grands chevaux noirs » sur d'excellentes coques. Depuis quelques années, le catamaran s'était imposé dans le très mauvais clapot parisien et les Italiens se sont révélés grands spécialistes de ces bateaux-

Don Pruett-Bill Sirois : les durs de chez Mercury... Ils ont battu trois fois le record du tour en fin de course... trop tard.

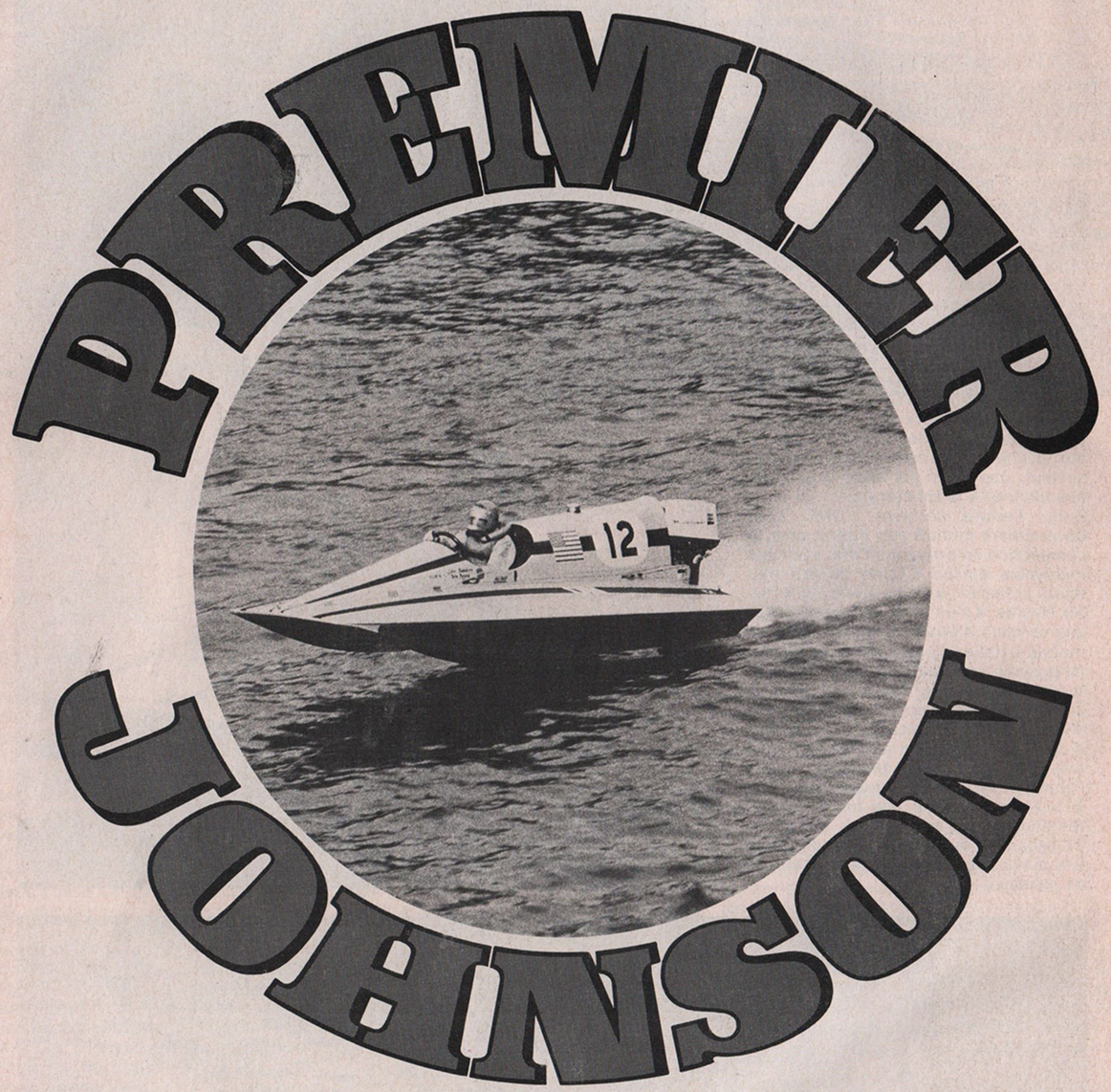
mi-avions construits par le « maître » Molinari. Faute d'opposition les Six Heures allaient perdre tout leur intérêt. C'est alors que l'Outboard Motor Corporation groupant Evinrude et Johnson qui ne s'était intéressé que de très loin à la compétition changeait son fusil d'épaule. Le « grand » du hors-bord (500.000 moteurs par an dont 100.000 exportés en Europe) avait toujours axé ses campagnes publicitaires sur le côté utilitaire de ses productions. L'OMC faisait le nécessaire pour vendre ses moteurs aux promeneurs, aux skieurs, aux chasseurs, aux pêcheurs; la compétition était un secteur que l'on semblait volontiers abandonner à la concurrence.
Enfin, l'année dernière, l'OMC avait ouvertement montré son intérêt pour la compétition en arrivant à Paris avec une incroyable équipe d'usine et des moteurs préparés spécialement pour les Six Heures. Il s'en fallut de très peu pour que ce coup d'essai ne fut un coup de maître. L'italien Cesare Scotti avait mené la ronde infernale avec son 115 Evinrude pendant cinq heures, lorsqu'une panne d'alimentation vint priver l'OMC d'une victoire méritée. Renato Molinari et Mercury récoltaient une nouvelle fois ensemble les lauriers de l'Alma. Après l'abandon de Scotti, Sanders avec son 115 Johnson faisait une fin de course remarquable et terminait à moins de 21 secondes du premier. Mercury cette fois n'avait pas dominé et s'en était tiré de justesse.





suite page 67

LES SIX HEURES DE PARIS



1er Classement général à la distance.
Classement catégorie ON.
Pilotes : Johnny Sanders et Tom Posey sur Johnson-Molinari
Vitesse moyenne : 117,636 km/h.
Distance parcourue : 705,817 km.

Sanders - Posey E.U. battent le record de l'épreuve avec un 115 ch Johnson, augmentant de 53 km la distance parcourue en 1969. Dimanche 11 Octobre Johnson a prouvé sa supériorité aux Six heures de Paris sur le difficile bassin d'Iéna. Sur 80 bateaux, dont 36 ont fini, Johnson se classe en première place.

Johnson *le plus sûr de tous*

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

6 HEURES EN ENFER (SUITE)

Les cow-boys

En arrivant sur le parc à bateau le dimanche matin, première impression : ils ont amené l'atillerie lourde! L'équipe officielle OMC présente neuf moteurs. Trois Evinrude et six Johnson « X 115 ». Le « X 115 » c'est le fameux V 4 extrêmement compact, au point de ressembler à un 40 chevaux d'il y a quelques années!

La cylindrée annoncée serait de 1575 cc, avec une puissance qui pourrait être de l'ordre de 160 Chevaux ou plus ; l'OMC, même après la course, est restée très discrète sur les définitions techniques. Ces moteurs étaient montés sur les meilleures coques actuelles. Rien que des catamarans : Molinari, bien sûr, mais aussi des Schulz allemandes, des Abate italiennes et des Shakespeare anglaises. Aux côtés de Sanders et de Scotti qui avaient animé la course 69, il y avait aussi tous les meilleurs Américains de l'OMC.

Pour son retour officiel, Mercury n'a pas lésiné sur les moyens. La Kiekhafer a préparé sept moteurs. Ce sont toujours les 6 cylindres en ligne de 1635 cc de cylindrée baptisés 135 CH mais qui doivent en réalité développer entre 150 et 160 CH ; principale modification apparente : un échappement plus direct qui a nécessité le découpage d'une partie du carénage pour l'installation d'un pot de détente directement à la sortie des cylindres. Côté pilotes, Mercury qui a le goût du Western, a délégué ses meilleurs « Cow-boys » venus directement du « Lake X » sous les ordres des deux premières gachettes : Don Pruett et Bill Sirois, grands méchants de la course offshore qui se mettent au volant des petits bateaux pour les coups durs.

Ne laissez pas fondre la glace...

11 heures : Monsieur Roland Nungesser libère les 80 bateaux qui bondissent en hurlant au milieu de gerbes d'écume transformant la Seine en un décor d'apocalypse.

Le bruit décroît à peine lorsque déjà les premières auréoles d'écume grandissent à l'horizon sous l'arche du pont de Bir Hakeim. On reconnaît les Catamaran (il y en a plus de 90 % dans cette course) à leur marche vibrante qui les fait ressembler à quelques fragiles insectes nautiques et aussi au trou de lumière qui apparaît entre les deux coques. Patrick Chapuis qui commente l'événement pour la télévision emploie une très bonne image : « Une grosse pierre plate lancée par la main d'un géant et qui ricocherait sur la Seine... » voilà ce que nous évoque - vu d'un peu loin - un Catamaran passant sous le pont de Bir Hakeim... »

C'est l'américain Jimbo Mc Connell qui est en tête de cette meute un peu irréelle à l'issue du premier tour. Evinrude en tête ; Ralph Evinrude doit se frotter les mains au Hilton Suffren. Il faut dire que la présence de cet homme de 63 ans, pour la première fois aux Six Heures de Pâis a quelque chose de symbolique. Ralph est né la même année que le premier moteur hors-bord. En 1907 son père, Ole Evinrude, était très amoureux de Bess, la future maman de Ralph. Un jour, ils faisaient un pique-nique dans une île et Ole Evinrude voulut offrir un Ice-Cream à sa fiancée. Le temps qu'il fasse l'aller retour à la rame..., il ne restait plus rien de la belle glace à la crème ! C'est ainsi que Ole Evinrude eut l'idée d'inventer un petit propulseur facilement adaptable sur toutes les embarcations et que naquit le premier moteur hors-bord.

Le début de la course est assez mouvementé. Les bateaux arrivent à des vitesses jamais atteintes. On enregistre au radar des pointes à près de 140 km/h en fin de ligne droite avant la bouée Bir Hakeim. Mc Connell heurte une vague et se sonne, restant à demi-évanoui dans son cockpit. Les incidents sont nombreux. Après une heure de course, c'est l,inévitable Renato Molinari qui est en tête avec son Mercury; Sanders et le premier Johnson sont seconds, mais Pruett et un second Mercury sont tout près.

Le Power-Trim, l'aileron des eaux

Mais le tournant de la course aura lieu tout en début d'épreuve, entre la première et la deuxième heure.

Sanders accélère alors la cadence progressivement et passe en tête, se détachant lentement mais irrésistiblement des Mercury. Lorsque Sanders passe le relais à Tommy Posey après deux heures de course, leur catamaran, le numéro 12, a près d'un tour d'avance. Je retrouve Johnny Sanders sur le ponton et ensemble, nous allons suivre la progression de son équipier. Je remarque les étonnants progrès des catamarans dans les virages. Le catamaran est un bateau par définition très large et très stable qui ne peut s'incliner dans les courbes. La monocoque est un peu au catamaran, ce que la moto solo est au side-car. La différence cependant, c'est que le catamaran navigue *sur* l'eau et lorsqu'il perd de la vitesse la portance du coussin d'air entre les deux coques diminue et le bateau s'enfonce *dans* l'eau. Divers problèmes naissent alors : le principal est celui de l'hélice. Étudiée pour travailler en surface, l'hélice « s'étouffe » et perd alors beaucoup de son rendement.

Johnny Sanders m'explique que pour remédier à ces inconvénients, et à bien d'autres, ils utilisent cette année, le « Power-Trim ». Désormais, les pilotes disposent sur le volant, à portée de pouce, de deux petits boutons qui permettent à volonté de remonter ou de descendre le moteur. En résumé, il s'agit de vérins grâce auxquels on peut faire varier l'inclinaison du moteur pour le remonter plus ou moins. Un peu comme on le fait à la main lorsqu'on arrive sur une plage avec un petit canot hors-bord...

Ainsi Sanders me dit que grâce à ce système, ils peuvent « aérer » l'hélice dans les virages et permettre au moteur de « rester dans ses tours ». Cela revient à la technique automobile qui consiste à faire légèrement patiner l'embrayage dans une épingle où l'on ne dispose pas du rapport adéquat. Ceci n'est qu'une des utilisations du Power-Trim. Paradoxalement, la course motonautique pose maintenant plus de problèmes aérodynamiques qu'hydrodynamiques. Les recherches des ingénieurs se portent sur les parties non immergées qui n'ont que peu d'importance chez les coques traditionnelles. Les catamarans sont beaucoup plus des planeurs que des bateaux. Ils n'ont du bateau que deux petits bouts de patin qui effleurent à peine l'eau et dont le dessin n'a plus de secret pour personne. Le problème précisément consiste à les faire rester sur l'eau. Le Power-Trim apparaît alors comme une invention aussi géniale que l'aileron sur les autos de course. Grâce à un réglage incessant et très précis, les pilotes peuvent obtenir « l'adhérence » idéale pour une vitesse maximale et un rendement optimal du moteur.

L'escalade

Johnny Sanders me quitte pour prendre le dernier relais. A moins d'une demi-heure de la fin Sanders-Posey sont toujours en tête avec deux tours d'avance. Leur victoire ne fait plus de doute lorsq'à quelques minutes de la fin, Don Pruett et son Mercury battent trois fois consécutives le record du tour. Mais Pruett a trop de retard et Johnson remporte une magnifique victoire, pulvérisant tous les records et infligeant à Mercury sa première défaite depuis dix ans. En quatre ans, la moyenne est passée de 78,704 km/h à 117,636 km/h en 70. La lutte des deux grands y est évidemment pour quelque chose!

DU 15 NOV. AU 15 DEC.

champion ACTUALITES

LA REVUE A 300 A L'HEURE

FITTIPALDI A ESSAYÉ LA LOTUS F1 A TURBINE

Cela se passait à Snetterton. Le meilleur temps officieux sur ce circuit serait de 1'21''9 par Oliver sur BRM P153. Fittipaldi lui-même venait de tourner en 1'22''3 avec la Lotus 72. Au volant de la turbine à quatre roues motrices, il réussit 1'23''2, ce qui est extrêmement prometteur. De toutes façons, malgré son forfait du G.P. d'Italie où on disait qu'elle apparaîtrait, la voiture na pas été rangée aux oubliettes...

PNEUS FUTURISTES

Selon Firestone, les pneus de l'avenir seront moulés en trente secondes, et dépourvus de toiles ou câblages. De surcroit, ils pourront être fabriqués en n'importe quelle couleur : pourvu que le bon goût des constructeurs n'ait pas, dans les années futures, à... rougir de cette innovation !

SCHETTY MANAGER DE FERRARI

L'ex-champion d'Europe de la Montagne a décidé (lui aussi) d'abandonner le volant et prend le chronomètre. Il dirigera l'équipe Ferrari du stand l'an prochain, aux côtés de Mauro Forghieri.

TROPHÉES D'HIVER MOTOCYCLISTES

Il faut être l'A.S.M. de Magny Cours pour oser organiser une course moto le 22 Novembre. On se souvient que la réunion du mois de Septembre avait été annulée par cause de travaux sur le grand circuit. Aussi M. Ardoin a-t-il tout bonnement décidé de reporter cette réunion au mois de Novembre après avoir consulté les principaux intéressés, les coureurs. Autre événement de cette manifestation, la participation des catégories supérieures à 500 cc. Avant que la F.F.M. crée une catégorie 750 (certainement pour la saison prochaine) M. Ardoin permet aux possesseurs de ces gros cubes de s'affronter sur le circuit de Magny-Cours, tous ceci dans le plus pur style des courses à l'Anglaise, soit deux manches et une belle. Cette formule assure à tout coup un spectacle de premier ordre. Donc, tous à Magny-Cours le 22 Novembre, où d'autre part, se tiendra le Sport Auto Marché étendu cette année aux deux roues.

SÉCURITÉ

Les pare-brise en verre « Sécurit » sont sur la sellette. A partir de janvier 71, toutes les voitures participant à une épreuve du calendrier FIA devront être équipées d'un pare-brise en verre feuilleté. Seules échappent à cette obligation les épreuves fédérales et nationales, et ce provisoirement. Parallèlement, une importante conférence de presse a eu lieu à Bruxelles le 19 octobre. Sujet : La Sécurité Routière et le pare-brise. D'éminents chercheurs y ont communiqué les résultats de leurs expériences, qui concluent toutes à la nécessité d'imposer le verre feuilleté pour les pare-brise de toutes les voitures. Ce serait effectivement une très sage mesure, et l'on peut souhaiter qu'elle soit rapidement et partout adoptée.

LE CAP DES 410 KM/H PASSE

Vous vous souvenez que le mois dernier, l'Américain Don Vesco avait battu le record de vitesse pure sur deux roues (405). Après cet exploit, encore un autre, et encore plus fantastique, réalisé cette fois par Cal Rayborn, l'officiel Harley Davidson, qui a atteint 410,89 km/h sur une machine entièrement carénée et mue par un 1 480 cc Harley carburant à l'essence. Ce record est obtenu en calculant la moyenne sur deux passages. Dans un sens Rayborn a atteint 418 km/h, toujours sur la piste du Lac Salé. Lors des séances d'essais, la machine de Rayborn à capoté aux environs de 350 km/h (Don Vesco, lui, avait chuté à 420 km/h). L'un comme l'autre s'en tirent sans une égratignure...

STEWART RETOURNE SA VESTE!

... comme l'indique cette photo, le champion du monde 1969 et son manager-constructeur Ken Tyrrell ont choisi Goodyear pour s'attaquer au titre 1971, ceci à la suite du retrait de Dunlop des Grands Prix. A voir l'air réjoui de Jackie sur ce document, tout indique que le grand pilote écossais est satisfait de son choix, et qu'il ne doit pas non plus être mécontent... des termes du contrat qu'il a passé avec le plus important fabricant de pneus du monde! Lequel s'est ainsi assuré le plus prestigieux porte-drapeau possible, et cette collaboration sera certainement super-redoutable.

CRÉATION DU MOTO-CLUB PAUL RICARD

Avec un Comité présidé par François Chevalier et comprenant J.-P. Beltoise, A. Raffaeli et J. Blanc, ce nouveau moto-club fera certainement preuve d'une activité débordante. Cette création est en tout cas une très bonne nouvelle pour la compétition moto en France. Le jour ou ce journal sera en vente, soit le 15 Novembre, la première grande course de deux roues organisée sur le circuit Paul Ricard aura lieu avec des vedettes du calibre de Gould, Andersson, Findlay, Nieto, Canellas et tous les meilleurs français, Christian Ravel en tête. Pour la saison 71, le nouveau moto-club prévoit une grande course d'endurance et une épreuve internationale de vitesse avec tout le Continental Circus. Mais les nationaux ne seront pas oubliës, de nombreuses réunions seront organisées pour eux.

UNE COURSE F2 EN ISRAEL

Elle se déroulera sur le circuit d'Ashkelon le 22 Novembre, et ce sera la première fois qu'une course automobile de cette envergure sera organisée dans ce pays. Beltoise sera à la tête de l'équipe Pygmée avec Jabouille et Dal Bo sans doute. Il sera opposé à Derek Bell, Ikuzawa, Wisell, Stommelen notamment.

NOUVELLE F3 ANGLAISE

Mo Nunn, le pilote britannique bien connu, en a commencé la construction. Elle aura un châssis tubulaire et des radiateurs latéraux « à la Lotus 72 ».

PÉTILLANT, LE RALLYE MATRA-MOET

Organisé par le champagne Moët et Chandon dans la région rémoise, ses routes, ses caves et ses celliers, il opposa les rois du volant (J.-P. B., Pescarolo, Cevert, Jabouille, Servoz qui faisait ainsi sa... rentrée, Ligier, Mazet, Depailler, Greder, Piot, Vinatier, et j'en passe) dans un féroce gymkhana nocturne doté et mis sur pied par Cibié. Mais il y avait d'autres épreuves, plus gourmandes, et d'autres satisfactions, plus solides au programme : c'est pourquoi les coéquipiers des pilotes, à bord des Matra 530, se nommaient Laporte (Café de Paris à Biarritz) Troisgros (de Roanne), Bocuse (de Lyon), les plus grands cuisiniers de France. Mais d'autres grands sportifs étaient aussi engagés : Jazy, Jonquères d'Oriola, Manou Zurini (surtout connu comme photographe de courses automobiles, mais c'est un art qu'il pratique très sportivement, ce n'est plus à prouver). Ambiance fantastique (le champagne a coulé à flots), alcooltests boutés hors du département : ce fut un grand succès, avec même un prestigieux vainqueur : l'équipage Beltoise-Jazy.

■

NOUVELLE LAMBORGHINI : LA P 250

V8 de 2,5 litres transversal central-arrière de 220 CV, sublime carrosserie de Bertone, véritable 2 + 2 malgré le moteur central, Lamborghini avait la vedette du Salon de Turin ou la version sportive de la Fiat 128, très attendue, n'est pas apparue. Voici en tout cas une sérieuse concurrente pour les Ferrari Dino et Porsche 911 S, et une nouvelle voiture de rêve.

NOUVELLE FERRARI 3 LITRES PROTOTYPE

Elle utilisera le moteur de la 312 B de F1, et sera presque aussi légère que celle-ci : 550 ks, selon Forghieri! Ainsi Ferrari se prépare-t-il pour 72 où les 5 litres seront bannies, et répond-il aux prodigieuses Porsche 908/3, qui subiront quelques... 200 CV de handicap. L'effort de la marque de Maranello, qui a fait courir à Zeltweg sa nouvelle 512 S allégée qui s'est révélée plus rapide que les 917 de Wyer avant d'abandonner pour une panne d'alimentation, et termine la saison de F1 en grande dominatrice, est réellement impressionnant.

LA RETRAITE DU VIEUX JACK...

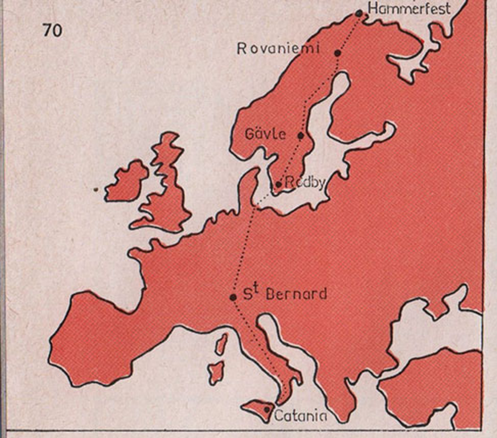
Cette fois, les habituelles rumeurs qui se répandaient au sujet de l'éventuelle retraite de Jack Brabham chaque fin de saison depuis plusieurs années, et qui furent chaque fois démenties, se sont changées en certitude : Jack a officiellement annoncé qu'il raccrochait son casque, après 23 ans de compétition. Il a 44 ans. « J'aime toujours autant la course, et j'ai eu bien du mal à me décider. Mais je devais bien me retirer un jour, et l'intérêt que je prends à mon métier de constructeur exige de plus en plus de temps pour m'y consacrer comme il faut » nous déclarait-il à Mexico après son dernier Grand Prix. La carrière de Jack Brabham fut éblouissante et, avec trois titres de Champion du Monde remportés en 1959, 1960 et 1966, il est le pilote le plus titré après Juan Manuel Fangio. En outre, Jack est le premier pilote de l'histoire de la course à avoir triomphé en Grand Prix et au Championnat du Monde au volant d'une voiture de sa propre construction. Au cours de sa longue carrière, l'australien n'a pratiquement couru qu'en monoplace, remportant ainsi quatorze Grands Prix de F1, dont le dernier cette saison même, en Afrique du Sud. Toutefois, il avait en 1970 dérogé à la coutume en conduisant régulièrement des prototypes Matra-Elf, et il remporta en octobre les 1 000 km de Paris, associé au « benjamin » François Cevert : cette épreuve aura été pour les sportifs français la dernière occasion d'admirer en action ce très grand champion, à la conduite spectaculaire, au caractère indomptable sur lequel les années semblaient n'avoir aucune prise. Bien entendu, Jack demeure constructeur, et même plus que jamais. Il compte étendre son activité sur le marché américain — on se souvient qu'il fut le premier pilote à conduire une monoplace à moteur central-arrière aux 500 Miles d'Indianapolis ; c'était une Cooper, en 1959. Et l'on sait aussi que la Hawk qui permit à Andretti de remporter cette épreuve en 69 était en réalité une Brabham modifiée — et la poursuivre en Europe ou, avec son associé Ron Tauranac, il continuera à construire des F1 probablement, des F2 et des F3 certainement. Nous reverrons donc la figure familière de Jack ici et là, mais nous ne le verrons plus au volant : cela attristera tous les amateurs de courses, car le vide ainsi créé sera difficile à combler. Mais cela les réjouit aussi que Jack termine en beauté, sain et sauf, une carrière qui entre tout droit dans la légende du sport automobile, dont il demeurera à jamais l'une des figures les plus importantes.

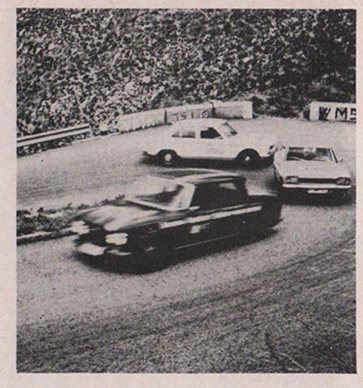
...ET CELLE DU GRAND DAN

Cette fin de saison est décidément celle des retraites... Après Redman, Ahrens, Herrmann, Hahne, Widdows, Servoz-Gavin, Brabham enfin, voici que nous arrive la nouvelle de celle de Dan Gurney. Le grand champion américain, dont aucun de ses compatriotes n'égale le palmarès, à l'exception du champion du monde 61 Phil Hill, commença à courir en 1955. Ses débuts en F1 eurent lieu quatre ans plus tard, et il devint en 59, pilote officiel de l'écurie Ferrari. Après un passage chez BRM en 60, il entra pour trois saisons chez Porsche, pour qui il remporta le premier des quatre Grands Prix qu'il devait gagner : celui de France à Rouen en 1962. Pilote chez Brabham, il inscrivit à nouveau son nom au palmarès du G.P. de France, puis à celui du Mexique en 64. Mais surtout, il connut la même immense satisfaction que son ex-patron Jack Brabham en 1967 lorsqu'il remporta le Grand Prix de Belgique au volant d'une voiture de sa construction, l'Eagle. Et cette même année associé à cet autre grand pilote américain qu'est A. J. Foyt, il offrait les 24 Heures du Mans si convoitées à Ford à l'issue d'une course qu'il mena de bout en bout, ce qui est rare dans les annales de l'épreuve Donc, la carrière de Gurney fut extrêmement brillante, tant en Europe qu'aux États-Unis. Et cependant, Dan n'aura pas pu réaliser son rêve le plus cher, qui était de remporter les 500 Miles d'Indianapolis : il y participa très souvent, se classant de nombreuses fois aux places d'honneur, second, troisième, jamais vainqueur. Le grand — 1,90 m, il fallait lui construire des châssis spéciaux extra-longs ! — Dan, un garçon formidablement sympathique et qui possédait la toute grande classe, malgré les succès évoqués plus haut, n'a peut-être pas obtenu les résultats que ses qualités de pilote lui permettaient d'espérer. Une malchance certaine, et aussi quelquefois un perfectionnisme un peu excessif, lui ont dérobé bien des victoires. Il était revenu en Europe cette saison pour quelques Grands Prix de F1, discipline qu'il avait abandonné depuis quelques années. Remplaçant Bruce McLaren, il avait démontré à Clermont-Ferrand lors du G. P. de France un net regain de forme : il n'avait rien perdu de ses qualités de battant. Poursuivant son activité de constructeur, Dan Gurney et ses Eagle s'attaqueront l'an prochain aux championnats USAC. Tous ses admirateurs et amis européens lui souhaitent bonne chance.

CALENDRIER AUTO-MOTO

AUTO				MOTO	
DATES	CIRCUITS	C. DE COTE	RALLYES	VITESSE	TRIALS
15 Novembre	Course à Madrid	Cannes	R.A.C. Andernach-St-Amand-les-Eaux Fédéral d'Automne Critérium Nal « 83 » Andorre-Barcelone 2000 virages (Espagne)	Paul Ricard (Inter)	
22 Novembre	Hockenheim		de la Nièvre de Martigues Tour de Belgique	Trophées d'Hiver à Magny-Cours	Chaville-92
28-29 Novembre			Critérium des Cévennes		
6-8 Décembre			Costa del Sol (Espagne)		Château-du-Loir-72





PREUVE par 7

Test européen pour pneus sans frontières

La performance automobile évoquée ici n'a eu d'autres témoins que ses protagonistes, et le public n'a pas été informé lors de sa réalisation. Mais elle prouve qu'un raid conduit avec rigueur à travers les sites désormais familiers aux européens que nous sommes, compte toujours une part d'aventure, exige toujours de solides qualités de la part des pilotes et du matériel qui y prennent part, et constitue pour ce dernier un banc d'essai qui n'est jamais dépourvu d'intérêt.

Voici l'affaire en quelques mots : désireuse de se fournir en arguments « de première main » pour sa campagne promotionnelle « V.10 GT Kléber : pneu sans frontière », une équipe commerciale de la filiale Ouest Allemande de KLÉBER-COLOMBES décidait à la fin du printemps dernier de prendre la route.

A la veille des vacances qui éparpilleraient sa clientèle aux quatre coins de l'Europe, il s'agissait d'affirmer la vocation européenne du V.10 GT à carcasse radiale. Un itinéraire européen fut donc choisi présentant à travers sept pays les conditions climatiques les plus variées et les revêtements de routes les plus divers.

Il devait se dérouler en trois parties :
- **Parcours Düsseldorf - Sicile = 2.637 km, en conditions de roulage normal.**
- **Parcours Sicile-Hammerfest (Norvège - Point Nord extrême de l'Europe, bien au-dessus du Cercle Polaire) : 5.716 km, en 5 jours et 5 étapes, en conditions de roulage « extrêmes », c'est-à-dire à la vitesse maximale...**
- **Parcours Hammerfest-Düsseldorf = 3.404km, de nouveau en conditions de roulage normal.**

Total : 11.755 km, sept pays traversés : Italie, Suisse, Allemagne, Danemark, Suède, Finlande, Norvège.

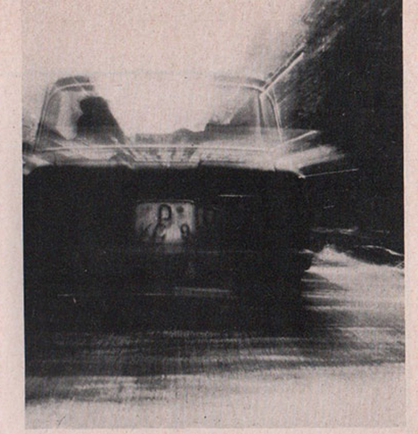
De la parfaite autostrada italienne aux pistes en « tôle ondulée » qu'on trouve au-delà du Cercle Polaire, par les conditions atmosphériques les plus variées : soleil ardent, pluie, neige, les pneus à carcasse radiale V.10 GT Kléber ont démontré sans la moindre défaillance leur parfaite tenue de route, leur stabilité dans les virages, leur excellente efficacité du freinage, et leur rendement kilométrique élevé.

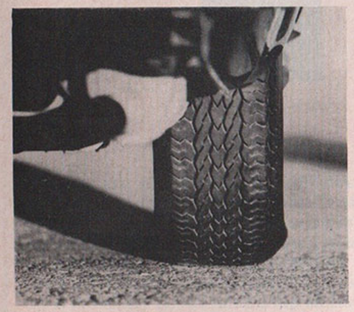
Catania (Sicile) - Hammerfest (Norvège), cinq étapes, 11.755 km, sept pays traversés à fond de train ; de l'autostrade italienne brûlée de soleil aux pistes de terre défoncées par le dégel du printemps scandinave, en passant par les lacets des routes de montagne et en rencontrant la neige, le vent et la pluie, c'est une jolie performance. Et pour les pneus Kléber V.10 GT équipant les trois voitures qui ont pris part à ce raid, c'est à la fois un sévère test européen et une impressionnante démonstration de leurs qualités : stabilité dans les virages, sur route sèche et mouillée ; sécurité au freinage, quel que soit l'état de la route ; excellent comportement aux vitesses de pointe et à charge élevée ; prévision de la direction, de la tenue de cap, de la tenue de route ; confort ; excellente réaction en toutes circonstances ; comportement parfait à la chaleur et au froid, et enfin résistance à l'usure, puisqu'à la fin de ce raid éprouvant pour les pilotes comme pour les machines, l'usure moyenne présentée par l'ensemble des pneus n'atteignait pas 28 %.

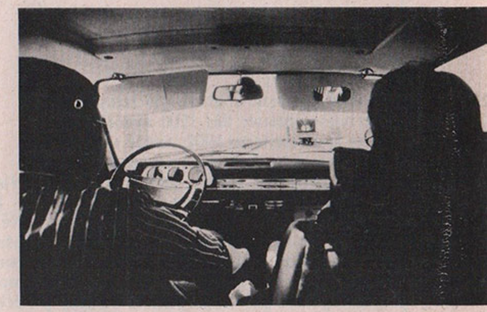
Si, sur des routes parfaites, comme entre Rome et Bologne, par exemple, une vitesse moyenne de plus de 160 km/h pouvait être atteinte , par contre la pluie diluvienne rencontrée plus au nord devait singulièrement abaisser le kilométrage horaire. Mais toujours les pilotes devaient apprécier pleinement le sentiment de sécurité conféré par les pneus à carcasse radiale Kléber V.10 GT. Chassant la pluie, le vent les attendait en Allemagne du Nord. A travers des bourrasques brutales, encaissées latéralement à 180 km/h, l'adhérence au sol des V.10 GT restait étonnante, permettant sans risque dépassements et courbes à vive allure.

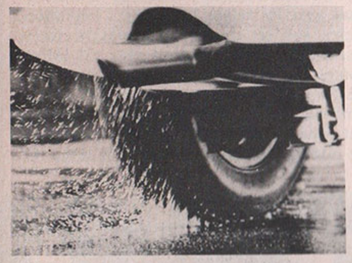
Toujours plus au Nord, ils rencontrèrent l'asphalte rugueux des routes suédoises, et bientôt les routes gravillonnées : « mains de velours et pieds légers » devient alors le mot d'ordre. Le Cercle Pôlaire est atteint. Jusqu'à Hammerfest le crépitement des pierres et de la boue sous les voitures ne quittera plus les équipages.

Dernière étape, il n'est plus question de routes. Fondrières, rigoles transversales, ornières profondes, la piste en « tôle ondulée » fait vibrer les voitures. Suspensions et amortisseurs souffrent. Des pneus déchiquetés jalonnent le bord du chemin que des rennes errants traversent à tout instant. Sur ces routes infernales, les pneus Kléber tiennent bon. Leurs flancs flexibles encaissent les coups les plus durs, les carcasses et les bandes de roulement résistent à tout : éboulis, pierres coupantes, blocs et gravillons. C'est enfin Hammerfest, pointe extrême de la Laponie, aux collines enneigées sous un pâle soleil qui fait les nuits aussi claires que le jour. Pour les pilotes un seul désir : dormir. Et la satisfaction d'avoir réussi une démonstration qui met bien en lumière ce qu'on peut attendre et exiger des pneus Kléber V.10 GT, c'est-à-dire le maximum.









LES VOITURES...

FORD CAPRI 2300 GT - Pneus : 165 HR 13 V. 10 GT - Poids : 1 040 kg - Charge : (1er pilote + 2e pilote + bagages) 227 kg.

ALFA-ROMEO Giulia Super - Pneus : 165 HR 14 V. 10 GT - Poids : 1 060 kg - Charge : 220 kg.

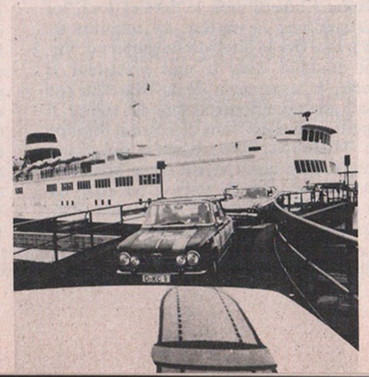
PEUGEOT 504 Injection - Pneus : 175 HR 14 V. 10 GT - Poids : 1 200 kg - Charge : 238 kg.

...ET LES HOMMES

Wolfgang - Norbert - Werner - Siegfrid - Heinrich - Jean-Martin - Age moyen : de 25 à 30 ans. Expérience passée : deux d'entre eux ont déjà tâté de la compétition, en rallye. Les autres se décrivent eux-mêmes comme "de bons pilotes moyens".

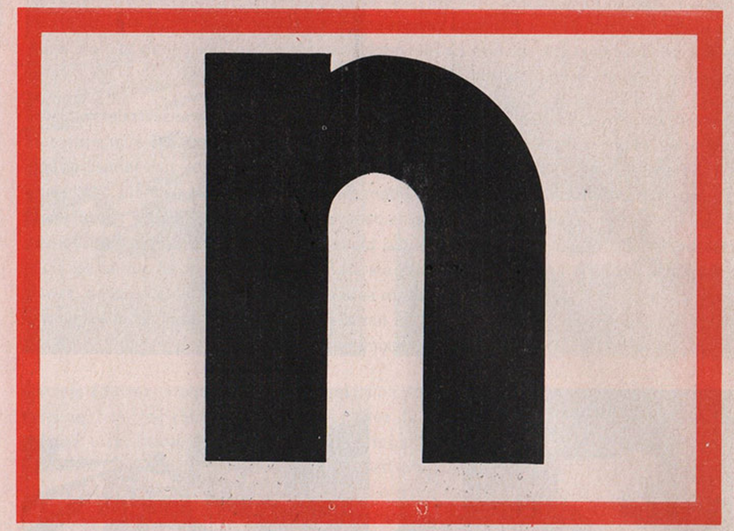
CE QU'ILS EN PENSENT :

"Une promenade très dure, pas un exploit sportif. Sauf pour le matériel, que nous avons "sonné" sans pitié. Sur le trajet Sicile-Hammerfest, nous avons toujours conduit à la limite du possible, c'est-à-dire à 180 km/h compteur, dès que la route le permettait".



dictionnaire du sport automobile

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



Napier

Très vieille marque anglaise qui remporta sa première épreuve dès 1900 avant d'atteindre la célébrité en 1902, année où une Napier remporta la Coupe Gordon Bennett. La première voiture de la marque n'était en fait qu'une Panhard-Levassor modifiée à la demande du pilote britannique Edge par D. Napier and Sons Ltd, petite société qui s'occupait de travaux de précision en tous genres. Mais, Napier toujours poussé par Edge s'attela bientôt à la construction d'une voiture lui étant propre. C'est avec celle-ci, une 6 litres 4 à arbre de transmission (chose rare à l'époque), qu'il devait du reste gagner la Gordon Bennett 1902. Et si la firme anglaise produisit de nombreux modèles jusqu'en 1931, époque à laquelle la branche automobile fut absorbée par Bentley, cette 6 litres 4 reste la plus célèbre des voitures de course de la marque avec la 11 litres 5 six cylindres construite en 1908 pour le Grand Prix de Dieppe auquel elle ne put prendre part d'ailleurs. A noter également que le nom de Napier est aussi connu pour ses moteurs d'avion de 450 CV qui équipèrent nombre de voitures s'attaquant aux différents records du monde de vitesse et que l'on vit entre 1930 et 1940 une Railton Napier gagner bon nombre des courses disputées à Brookland, circuit pour lequel elle avait été construite spécialement.

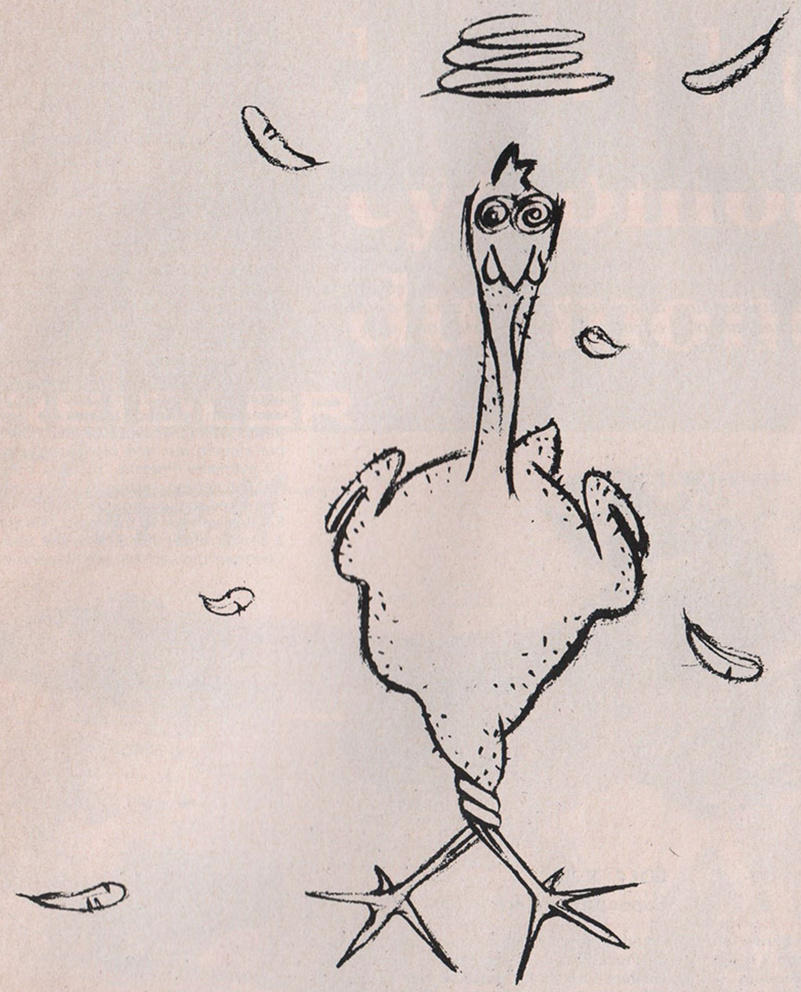
Nardi

Les Établissements Nardi à Turin et leur propriétaire Enrico Nardi furent surtout connus pour leurs transformations et leurs gonflages de moteurs. Nardi qui travaillait avec Ferrari conçut en 1940, la première Ferrari 815 qui était un huit cylindres en ligne avec deux culasses de 1100 Fiat, voiture de 1500 de cylindrée. Après la guerre, quelques moteurs semblables furent montés dans des châssis tubulaires et portèrent le nom de Nardi Danese. De très jolies petites voitures 750 cc équipées d'un moteur de moto B.M.W. remportèrent également des succès en courses de côte et de catégories. Nardi créa aussi une monoplace mue par une mécanique Lancia, mais cet essai n'eut pas de suite. De nos jours, le nom de Nardi est toujours perpétué par les volants bien connus.

Nuvolari Tazio

Né avant le siècle (16 Novembre 1892) à Mantoue, Tazio Nuvolari fut longtemps considéré comme le meilleur pilote du monde jusqu'à l'avènement de Fangio. Il débuta en course par la moto dès la fin de la première guerre mondiale, se faisant déjà remarquer au guidon de la célèbre 350 cc Bianchi à deux arbres à cames en tête dite « flèche d'azur », machine qu'il mena souvent à la victoire. Il était déjà à cette époque en bagarre constante avec Achille Varzi qui allait devenir ensuite un de ses plus dangereux rivaux en automobile jusqu'à la guerre. Il fit ses débuts au volant pour le compte de petites marques italiennes comme Diatto ou Chiribiri avant d'avoir la chance de rentrer chez Alfa-Roméo à la suite des disparitions des champions italiens comme Brilli-Peri par exemple. Avec les voitures rouges arborant le trèfle à quatre feuilles, il allait réaliser des prouesses et remporter d'innombrables succès. Petit, sec et nerveux, Nuvolari qui ne pesait pas plus de soixante kilos se déchaînait au volant. Il fut certainement un des premiers pilotes à employer systématiquement la technique du dérapage contrôlé. Ses exploits sont légendaires. Parmi ceux-ci, on peut citer sa fin de course aux 24 Heures du Mans 1933 lorsqu'il prit le relais de Sommer aux commandes de sa 2 litres 300 Alfa-Roméo qui n'avait plus du tout de frein et parvint néanmoins à sauter Chinetti dans le dernier tour, lui soufflant ainsi la victoire, ou toujours en 1933, son Grand Prix de Belgique où, faisant modifier dans la nuit précédant la course, la suspension de sa Maserati qui tenait abominablement mal la route, il se permit de régler sans discussion l'équipe des Monoposto Alfa-Roméo au grand complet avec qui il venait de se brouiller, brouille passagère du reste. C'est aussi lui qui lors du Grand Prix d'Allemagne 1935, réussit avec son Alfa développant 150 CV de moins que les Mercedes à battre tous les Allemands, doublant de manière follement acrobatique Von Brautisch qui était en tête. C'est lui encore qui sortant de la route lors des essais du Grand Prix de Tripoli se blessa gravement mais partit tout de même le lendemain couvert de pansements et plâtré, à l'ébahissement des observateurs. C'est lui qui à Saint Cloud cassant la jante de son volant termina la course en conduisant avec les seules branches... Les anecdotes sur ce coureur d'exception fourmillent et on n'en finirait plus s'il fallait toutes les raconter... Puis, après avoir glané des victoires sur tous les circuits au volant de divers modèles d'Alfa-Roméo, il fut appelé chez Auto-Union qui manquait de pilotes pour conduire ses trois litres. Et

le pilote italien réussit encore à en distinguer avec cette voiture particulièrement difficile à piloter remportant notamment les Grands Prix d'Italie, de Donington et de Yougoslavie qui vinrent s'ajouter à un palmarès des plus fournis. Après guerre, on le revit encore en course mais il était âgé et profondément marqué par la mort de ses deux jeunes fils et ne faisait plus montre du même brio. Néanmoins, il remporta encore une de ses dernières courses, le Grand Prix d'Albi 1946. Et le 11 Août 1953, l'Italie perdait le plus grand champion automobile de son histoire, mort dans son lit de maladie.



son seul regret

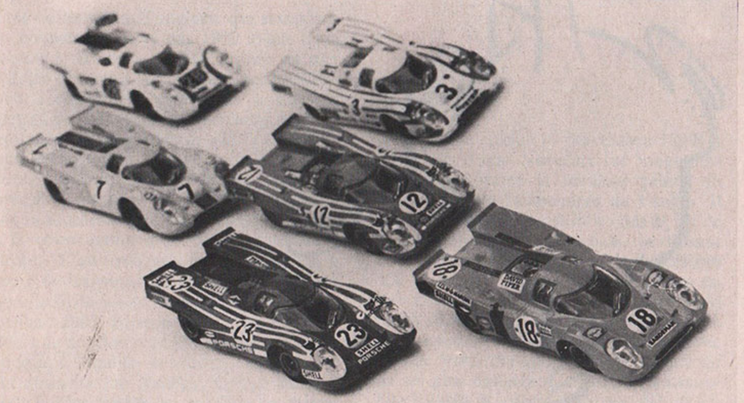
elle n'a pas eu le temps
de reconnaître
la Kawasaki

MARELLO. VEYRAC.

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

MODELISME Champion

Safir, marque parisienne de modèles réduits qui n'avait jamais à proprement parlé defrayé la chronique vient de sortir deux séries de voitures de course au 1/43e. On peut en effet actuellement se procurer des Lola ou des 917 au prix de 7,50 F l'unité. Des *Lola ou* des *917 parce que Safir propose six voitures différentes de chaque marque, voitures entièrement décorées répliques exactes de celles qui coururent sur les différents circuits. A 7,50 F, parce que cela tient du miracle mais voyons cela en détail.*

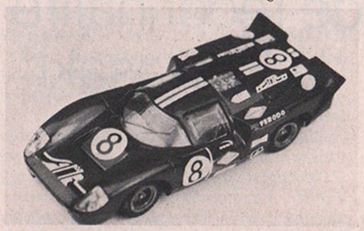


PORSCHE 917
Super Champion

Il y en a donc six : la blanche à bande verte (28) qu'utilisèrent Piper et Redman à la Temporada, l'orange à flammes blanches (23) qui gagna au Mans avec Hermann-Attwood, la jaune (18) prêtée par Piper à Gijs Van Lennep et Laine qui l'accidenta à Monza lors du premier tour, une voiture portant les couleurs de Porsche-Salzbourg telle qu'elle s'aligna à Daytona (3) pilotée par Elford et Ahrens, la bleue à flammes blanches (12) qui termina troisième à Brands'Hatch, et enfin, comme il se doit, une voiture de John Wyer peinte aux couleurs de Gulf, celle qui triompha à Monza (7) pilotée par Rodriguez et Kinnunen. Les moindres « décals » ou stickers publicitaires ont été fidèlement reproduits sur ces voitures qui ne présentent au point de vue « habillage » aucune imperfection, si ce n'est la Gulf Porsche dont la bande orange longitudinale a été oubliée au-dessus du cockpit. Bravo donc au service de recherches de la Safir. La forme de la 917 elle-même est presque parfaite et je n'ai pu lui faire qu'une critique. Celle d'avoir un profil d'aile avant un peu trop renflé. Sinon tout est parfait et c'est avec plaisir que nous accueillons une 917 queue courte qui peut presque rivaliser avec les meilleures réalisations actuelles, les battant même sur un point : le rapport prix-exactitude.

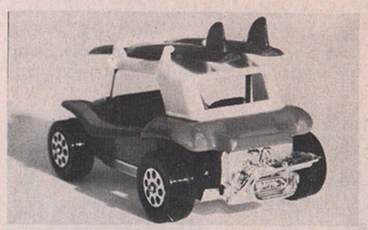
LOLA T 70
Super Champion

Comme les Porsche elles sont six : la verte de Piper (32) avec sa publicité Sanderman, la blanche à bande verte de Sid Taylor (33) qui, conduite par de Adamich-Gardner à Monza en 1969 sortit hors de la piste l'Alpine de Depailler, la bleue ciel à bande jaune de Norinder (102) que l'on vit aux 1000 kilomètres de Paris, la rouge du Racing Team VDS (50) dans sa version Temporada, la jaune à bande blanche de Bonnier (55), voiture qu'il partageait avec Muller au Nurburgring et la voiture bleu nuit de l'International Racing Team de James Gardner qui participa aux 24 heures de Daytona pilotée par Motschenbacher-Leslie. C'est du reste cette dernière la plus réussie parce que la seule à n'avoir pas le pare-brise teinté utilisé pour les cinq autres. Bien rendue de forme générale la Lola de Safir pêche cependant par une inexactitude de l'avant, la calandre n'étant par des plus réussies. C'est peut-être une des raisons qui nous fait préférer la 917 qui bénéficie en outre du fait d'être inédite. En effet, Safir nous donne la troisième Lola T 70 apparue sur le marché, Solido et Politoys nous ayant déjà présenté leur version. Mais quoiqu'il en soit ces Lola toutes décorées vendues si bon marché devraient plaire et plairont.



PORSCHE 917
Corgi Toys

Première 917 longue queue, cette Corgi Toys n'est pas ce que l'on espérait. Il s'agit plus d'un jouet que d'une maquette car, sinon, comment expliquer que toutes les surfaces vitrées sont teintées en bleu, comment expliquer les numéros en papier orange apposés sur une carrosserie d'un rouge ou d'un bleu agressif n'ayant rien à voir avec la réalité, comment expliquer le ridicule dessein des jantes vraiment inappropriées... Certes, le capot s'ouvre sur une réplique quelconque du 12 cylindres Porsche, mais la miniature ne fait pas sérieux surtout si on la compare aux dernières réalisations de Solido ou de Safir. En plus, vendue 10 francs 50, elle aura du mal à concurrencer les 917 queue courte Super Champion présentées simultanément.



G.P. BEACH BUGGY
Corgi Toys

Miniature amusante, attrayante, fort bien réalisée et superbement finie le Buggy que vient de sortir Corgi Toys est une parfaite réussite comme on aimerait en voir souvent. Livré avec sa capote et deux planches de surf, il respire bon l'ambiance des vacances. Bien entendu, les planches se retirent tout comme la capote pour découvrir un intérieur très bien traité avec deux petits baquets, un volant bien dessiné et un arceau de sécurité. Il est équipé des mêmes jantes que la 917 mais si sur un bolide de course c'était tout à fait déplacé, le dessin de ses roues à petits trous convient parfaitement à ce petit véhicule. Ajoutons à cela que le diamètre et l'épaisseur des pneus ne sont pas les mêmes à l'avant et à l'arrière, ajoutons encore une petite fleur pop sur le capot et nous aurons un buggy adorable pour 8 francs.

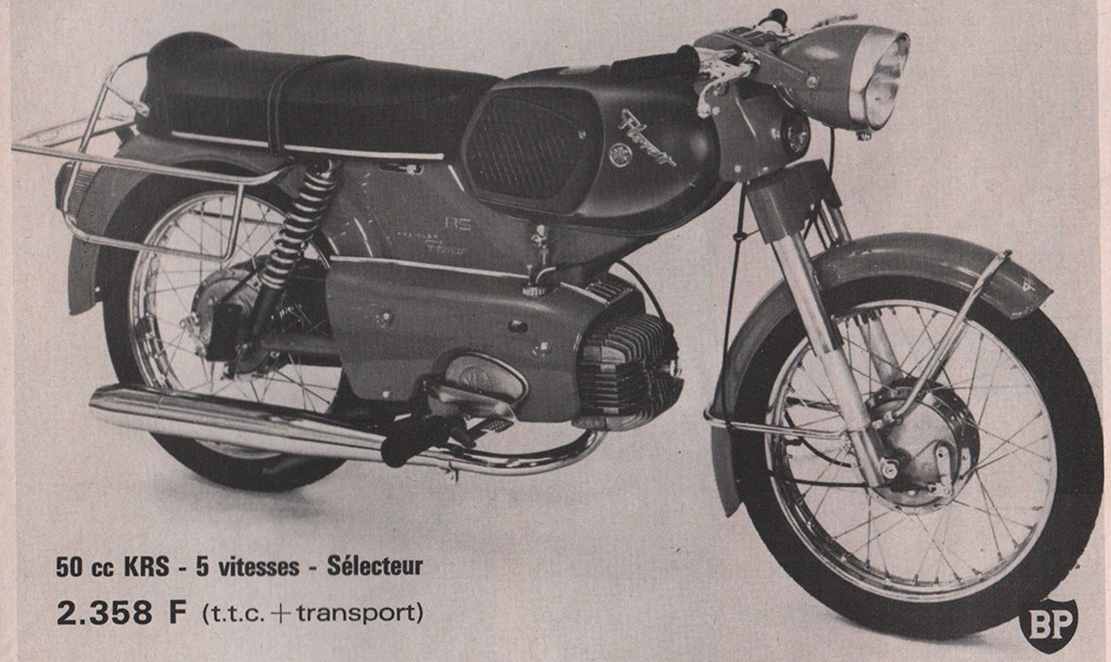
Nous avons photographié pour vous ces miniatures chez Multisports 94, boulevard de Sébastopol, Paris.

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)

BP

KREIDLER-FLORETT ÉTABLIT DES RECORDS MONDIAUX

✷ 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

PARIS-BANLIEUE

ETS DYNAMIC-SPORT - 149, rue Montmartre - 75 - PARIS - 2e - Tél. : 231.19.30
ETS LADEVEZE - 170, Avenue de Clichy - 75 - PARIS - 17e - Tél. : 627.09.79
ETS LALA - 194, Avenue du Maine - 75 - PARIS - 14e - 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 - 11e - Tél. : 700.29.28
ETS MURIT - 30, rue Lacordaire - 75 - PARIS - 15e - 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

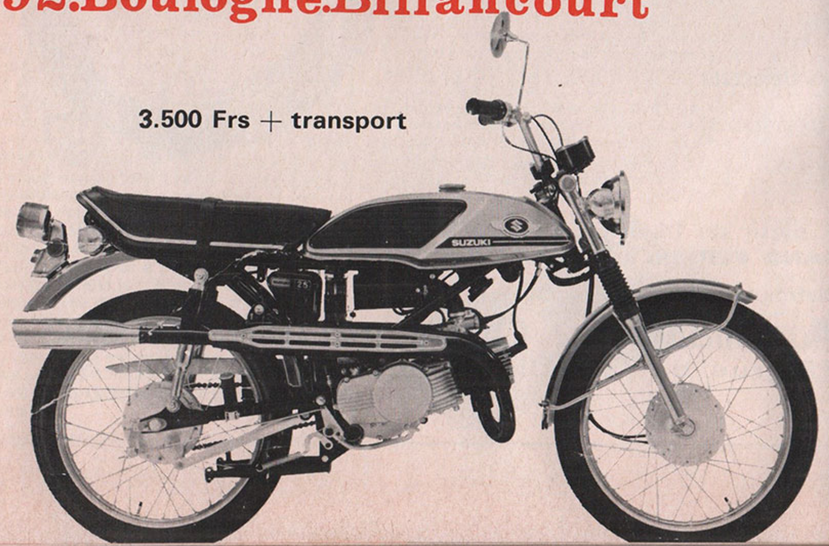
ETS ALEXIS - 3, rue Jean-Jaurès - 69 - LYON - Tél. : (78) 72.39.39
ETS BASSO - 20, rue Louis Ulbech - 10 - TROYES - Tél. : (25) 43.17.90
ETS ELRI - 119, Avenue de Saxe - 69 - LYON - Tél. : (78) 60.32.34
ETS GIOANNI - 16, rue Merle - 06 - CANNES - Tél. : (93) 38.49.48
ETS LACROIX - 14, place Alphonse-Petit - 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

825.47.11

78 av. du général leclerc
92. Boulogne. Billancourt

3.500 Frs + transport

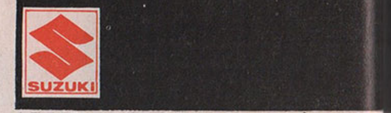


T 125

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

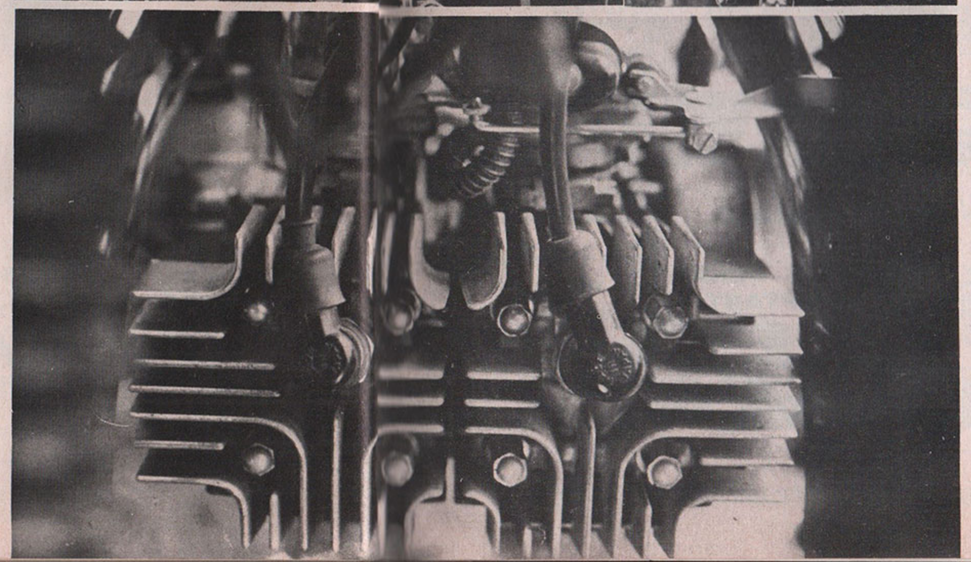
de la 50 à la 500

SUZUKI



LE MEILLEUR SERVICE APRÈS-VENTE

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



Un nouveau service à la disposition des lecteurs de Sport-Auto et de Champion.

Faites-nous parvenir une photo noire de la voiture plus votre texte avant le 10 de chaque mois, accompagné de votre règlement.

Prix de la case : 200 F + Taxes

Ne vous cassez pas la tête... UN CASQUE

AGV F1 "circuit" (blanc, rouge, vert, orange) s'achète 125 F ttc chez SIDETA, 14, rue N.-D.-des-Victoires, Paris-2e. Paiement à la commande env. fco, c. remb. + 3,50

NOTRE CADEAU de noël

pour tte commande av. le 1/1/71

UN RETRO OBUS chromé

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 1er du mois.

PETITES ANNONCES COUPLÉES SPORT-AUTO
CHAMPION
Prix de la ligne par revue (T.T.C.) : 7,38 F

AUTOS

Vds ALPINE 85 - 1970 Bte 5 Jte 13" mot neuf nbr opt Tél : HB (55) 77.44.82.

Vds KADETT Rallye 1900 ent. équip. Gr5 Nbx acces. 30.000 km. impec. Ecr. à CHAMPION ss n° 5901 qui tr.

Patrick LALANDE vends sa **R8 Gordini.** Tél : 368.68.68.

A vendre **TR4 A « IRS »** blanche, roues fils, O.D. Juil. 66 - Mot ref. arceau et ceint. de sécur. ph. à iode. Tél : BRE. 90.00 poste 4545.

Part Vd. **JAGUAR-Mark 10.** 63 Idéal Remorque Radio Ech. poss. 735.16.03 - 19 h.

Urgent cause familiale Particulier vend **COUPE 850** avril 1970 - 10.000 km. Prix suivant accessoires.
Roues Magnésium Campagnolo et nombreuses pièces Abarth pour 600/850/OT ou TC.
Boîte BMW 1600 TI et Carburateurs.
Achète Compte tours pour 2 cyl. 4 temps M. Gallev, 20, rue du Boccador PARIS-8e - BUF. 19.08 à partir de 20 h.

TR3-R. Fil O.D. H. Top 328.77.34

JC. APARICIO Vd. sa **R8G Gr.** 2 maxi. 2 BV. + 4 Gotti 51/2 Tél : 935.43.59 h. de b.

Part Vd **R8G** - 68 - Méc. 7000 km. Garantie Prix à déb. Tél : TRENOY 522.54.24 H.B.

Vds **ALPINE 1300 « V8S »** 70 5000 km. Ecr. à CHAMPION ss n° 5902 qui trans.

PORSCHE 63 - peint mot ref. T.O. élect. LP lode Radio pot Abarth 5500 F + Mot cplet sauf vilebrequin + B.V. Tél : 437. 59.61 h.b. 437.62.35 autres h.

Sacrifi. **Proto Dauph** cause db emploi 100 CV Bas prix. SARDOU 85 B. Vauban MARSEILLE-6e.

Part. Vds **MGB 67** Exc. ét. 57.000 km O.D. R. Fil Echap. Abarth Sièg. cuir 8700 F. PLADYS 24 c. Léopold 54-NANCY.

ALPINE 1600 S - 70 - 7000 km. Bleu - Nbr. Options - 207.17.42

Part. Vds **ALPINE 1300** août 68 Argus Nbes options + Jtes larges arceau jam. couru. M. LOUTREL dom. 660.30.92 bur : 231.28.83.

MOTOS

BENELLI 650 - Juil 70 - 2.000 km rouge com. nf. à saisir 8.000 F. Tél : 926.25.53 apr. 20 h.

Vds **KAWASAKI 500** - Juil 70 - 5.000 km ss gar. 7500 F. Tél : VAL. 87.41 apr. 19 h.

BSA Rocket 3 - imp. ét. except. 05.69 - 8.000 F. Tél : (47) 05.16.33.

MONOPLACES

Châssis **Tecno F3** 68-70 ex Cevert avec **YB11** jantes 10x13 et 12x13 magnésium. Prix : 20.000 F. Boîte Hewland 4 et 5 vitesses + rapport ; **Ford 1100,** 5 paliers dérivé F3 - **135 CV** parfait course de côte 4.000 F ; **Renault 1600** 160 CV avec pot mono Toraco carters + queue de boîte adapt. **R16 Hewland.** Tél. : 920.88.21 poste 127.

DUCHAMP Vd **Tecno F F.** + Mot Bte. 17, Quai Stalingrad 92-BOULOGNE. Tél : 825.99.04.

Vds **F.F. A.R.P.A.** Possibilité transformer F.L. Sans mécanique **VOISIN** : ALE. 30.25.

Vds **GRAC BMW 170 CV** roues AV 8" AR 10" sur Racing - Boîte Porsche AV ou ss Moteur idéal Montagne. J. Pottier, 11, rue Branly 69-VILLEURBANNE.

Vends **FF ALPINE 69** modifiée et révisée Av. ou ss mécanique MAMERS Max, 19-OBJAT. Tél : 25.03.68 h. rep.

J.-Pierre MORONI vends **MARTINI 70 FF.** Splendide + Moteur Gordini 1296 - 10-VAUDES près Troyes. Tél : 11 et 22.

Vend F.F. **MATINI MK4 1970** Complète, Etat exceptionnel + Moteur Complet F.F. STAIANO Révisé à neuf/Facture MATERIEL PRET SAISON 1971 - WINFIELD-MAGNY-COURS 58 / ou A. JALLOT 06-LE CANNET 20, Av. Albert-1er. Tél : 39.21.95

P.F. ROUSSELOT vd sa **MARTINI FF 70** + mat. Px int. 34 r. Roques de Fillol 92-Puteaux. Tél : 224.14.47.

Vds Barq. **MEAN 70** Mot 1296 - Racing Etat except. 3 courses côte prête saison P. 15.000 F + remorque Tél. 20 h. à 21 h. RAMEAUX Jacques FLO. 13.53.

P. JACQUEMART Vd. sa **GRAC F.L. 1296** prête crit. mont. 71 + Remorque. Tél : 935.43.59 h. de b.

PIÈCES DÉTACHÉES ACCESSOIRES

Vds 4 Roues **R8G** Equi. pns neige cloutés Michelin 135x15 nfs. - 2 pns **Dunlop SP Sport** 135x15 Nfs - Px int. Tél : H.B. 267.57.93 Vandecastell.

Vends Mot 73 ent. neuf - avec échappement F3 - Prix très intéressant. Ecr. à CHAMPION ss n° 5903 qui trans.

CAPOTES NEUVES D'ORIGINE PRETES A POSER

Triumph Spitfire	300 F
Triumph TR2 à TR5	300 F
Sprite et Midget	270 F
Healey 3000	380 F
MG TA à TF	270 F
MGA	300 F
MGB	340 F
JAGUAR Type E	400 F
Sunbeam Alpine	340 F

PRIX T.T.C.

Envoi contre remboursement ou contre chèque barré + 15 F. port. Précisez modèle exact de la voiture. Couleurs diverses sur commande. BRITANNIOUE MOTO, 78-GUYANCOURT Tél : 952.72.17.

Vends Pneus Racing neufs 150 F pour **Dune Buggy** dimens. : 12.40x15 - 800x15 - 9.70x15. Tél : 40.14 56 - 51-TINQUEUX - Relais Total de Muire.

Vds Moteur Bte **POSCHE 911S** - 6.000 km 91.62.26 Clermont.

Vends boîte 5 vitesses avec couple 8x27 pour **ALPINE 1600 S** GIVELET - BP 110 80-ABBEVILLE Tél : 24-05-36.

Vds Boîte **Hewland** b. ét. 1.500 F Ecr. à CHAMPION ss n° 5904 qui trans.

Vds cse mariage mot. **ALPINE 904** pist bombés gros spapes bielles embrayage renforcés absolu neuf mais à monter B 4 vit 8x33 neuve montée Siège PLASTIA 3D serv frein + svst complet **R8G** nfs bur. M. FELON KEL. 78.00 poste 7905.

GRAC vend : 1 moteur F 3 Novamotor - 1 Moteur F 3 Felday **GORDINI 1300** FF Usine Tél : (75) 43.55.74, 26-VALENCE

A vd. Mot. **Cooper S 1295 cm3** abs. nf. prêt à mont. compl. bte carbur. Weber 45 DCOE. arbre à cames clubman ou 649 - 115 CV Fr. Tél : 81.24.54 à Cambrai.

P. Moisson vds **2000 F** mécan. **1100 Gord** av boîte 4 vit. parf. état de sa BBM av cap. BAUDOIN 52-LANGRES Tél : 252.

Vds Mot. Bte Pt **ALFA 1600 GT** Et. exp. 25.000 km, 2.500 F. RENAUD 30, rue St-Beauchat, PARIS-12e.

Vd. Mot complet **R16 TS + R8S + Porsche + BV 5 Gord. + BV R8S** + Pces VW-LEDUC T. 462.97.06.

Mot. btes, avt-trains, élém. tôl. de récup. pr sport Angl. Ital. Allem. **CAPOTS POLYESTER** pr **Spitfire, Jaguar E** S P A R S. 37, rue Cendriers, PARIS-20e, 366.75.52.

1 mot. **LOTUS 145 CV** -1 bloc em. bielle-carter sec. 1 injection **TECALEMIT Jackson** - 1 culasse **MAE** complète - 1 pompe huile, 4 jtes Minilites **Ford escort** + Racing nfs. Ph. DU BOIS 446.20.13, MARSEILLE EN bis (60).

Vds mot **Renault 1093** - 800 F. Et nf Tél : 434 CREST (26).

EMPLOIS

3e SPORT AUTO MOTO MARCHÉ
20-21-22 Novembre
Circuit de Magny-Cours
Location d'emplacement et renseignements :
A.S.A. MAGNY-COURS
(58) Magny-Cours
Tél. : 1 à Magny-Cours

DIVERS

ASSURANCE AUTO. Tarif Mutuelle. Permis récents et jeunes conducteurs. **BAL. 17.91.**

VENDS CAMION-ATELIER Renault SG2
Equipé pour monoplace avec couchettes-établi casiers-rampes / pont permis de C. tourisme
TRES BON ETAT
ARCHAMBAUD
7, rue de Domremy, PARIS-13e
707.93.59

Vds camion **Saviem SG 2** équip. p. trans. mono. - 1 **Martini Mk 4. FF** - 3 mot. prép. matér. div. Ecr. COMPAIN, 3, rue de Bellay, PARIS-16e. Tél. entre 18 h 30 et 20 h. KLE. 33.86.

GARAGES

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

ID-DS SPORT
Transformations moteurs
Ami 6 - VW. - Opel 1 700 R.
2 CV - 404 - TRIUMPH 2 L.
204 - 504
Expéditions tous montages
BOSSAERT à 59-Meteren
Tél. 10

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. 4,90 + 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 (14e) 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, 68, 69, 70.
RENAULT 16 TS 69, 70
RENAULT 16 TA, 70
SIMCA 1200 S, 68, 69
BMW 2000 Tilux, 2002 et 1600 Ti
PORSCHE 911S, 67
FIAT cpé 124, 68
MATRA 530, 69

SPÉCIALISTE SPORT
de moins 15 000 F
ALAIN MERCIER
Montmartre Garage
5, rue Dancourt (18e)
MON. 42.93
PRIX SPÉCIAUX POUR LA PROVINCE
BENTLEY S2, 1re main, 60
FORD MUSTANG COBRA 7 l., 67
FORD MUSTANG 27 cv., 65, 66
FORD OSI 20 MTS, 68
MERCEDES 300 SL cab. H.t., 61
MORGAN 4 pl., mot. TR4, 67
ALPINE RLT 1600 S opt. 70
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, 3000, 57
ALFA ROMEO cpé 1750, 68
ALFA DUETTO cab. 67
ALFA cpé 1600, 65
ALFA berline 7 et 9 CV. 65 et 66
FIAT 124 cpé 5 vit., 69
FIAT 1500 cpé 63
MGB cab. 65 et 67
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 1.000 TT, 66
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

Le Gérant-Directeur : J. Lucas — S.N. Imp. Paul Dupont — Dépôt légal : 4e trim. 1970 — N° d'impression : 9 001 — N.M.P.P.

PHOTO ROLAND DE VASSAL

à fleur de lèvres. Bisquit... amoureusement, vo-lup-tu-eu-se-ment ;

- séduire, chérir, adorer - VOTRE grand cognac

COGNAC
Bisquit

Cocktail
explosif.
FABERGÉ
FABERGÉ
BRUT
BRUT
FOR MEN
AFTER SHAVE BALM
LOTION RÉGULATRICE
ET HYDRATANTE
BRUT
FOR MEN
Une recette simple
qui ne demande aucun talent particulier
et dont les femmes raffolent :
deux doigts de charme, un brin de cour, un zest d'humour. Servez à volonté
accompagné de Brut for men de Fabergé. Cheers !
Brut for men de Fabergé.
After-shave bronzant / Pre-shave / Lotion hydratante / Baume after-shave / Talc / Shampooing
Hair control / Déodorant en aérosol / Stick déodorant / Savon / Eau de toilette en aérosol / Eau de toilette / Tonique astringent / Crème à raser en aérosol
Feldman, Calleux, Ossard, CDP.