

MOTO

JOURNAL

9,70 F
N646

KYALAMI

le choc français

ESSAI

Yamaha IT 200

Enduro

COMPARATIF

Honda ASPENCADE

Yamaha ROYALE



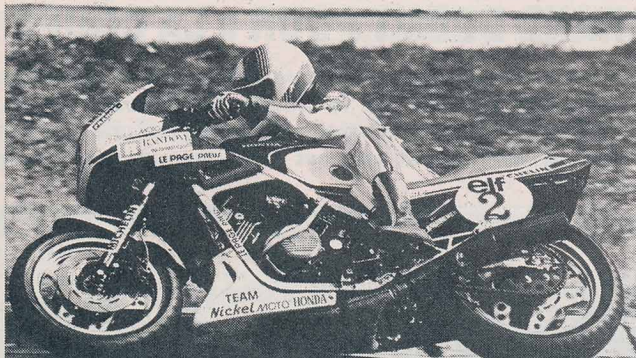
M 2042 6469,70 F 29 MARS 1984 : Suisse 3,30 F

LES PAGES REGIONALES

EN COUVERTURE
Raymond Roche brillant deuxième en 500 au G.P. d'Afrique du Sud.

VITESSE

Coup d'éclat français au G.P. de Kyalami
B. Gillet - photos C. Lacombe 6
 Promosport à Albi
P. Dessa-Folle - photos P. Ouada 5
 A la veille de Magny-Cours 4



Les Promosport se courent à l'ombre des Grands Prix qui viennent de redémarrer. Ce week-end à Albi, on a vu la victoire de Mounier en 750.

ESSAI COMPARATIF

Face à face Honda Aspencade-Yamaha Royale
B. Gillet - photos Lacombe-Boulmé 16

PAGES REGIONALES

Toutes les infos des régions de nos correspondants régionaux **N1 à N10 et S1 à S10**

MECANIQUE

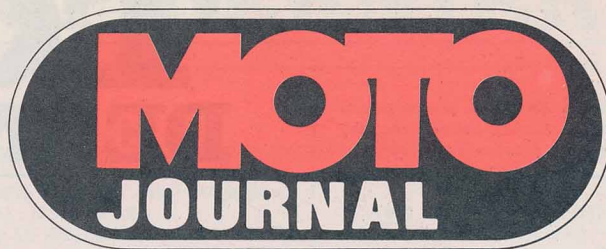
Connaître sa moto : Cadres en épines et monocoques.... 45

ESSAI TOUT-TERRAIN

Au guidon de la Yamaha IT 200
E. Sevenet - photos Poli 61



La Yamaha IT 200 était très attendue par les enduristes. Pierre-Marie Poli et Eric Sevenet l'ont testée au cours d'une épreuve d'endurance T.T.



N° 646 - 29 MARS 1984

VOS RUBRIQUES

Top dernière 4
 Petites annonces par Marie-Noëlle 27
 Magic Puces par Françoise 37
 Courrier par B. Fischer 53
 Poignée dans le coin 52
 Top tout terrain 58 et 66

CROSS

Mondial : à la veille du G.P. de France 250
P.M. Poli - photos archives 54
 Prospectives du mondial 125
P.M. Poli 67

TRIAL

Championnat du monde en Irlande
M. d'Awans 65



La quatrième épreuve successive du championnat du monde de trial vient de se dérouler en Irlande. Il va y avoir une interruption mais les Français ont fait très fort en ce début de saison. Lejeune a repris la tête du championnat.

RALLYES

Coup d'envoi du rallye de Tunisie 57



LA PLUS FORTE
 VENUE
 DE LA PRESSE
 MOTOCYCLISTE

MOTO-JOURNAL 54, rue de la Rochefoucauld 92100 Boulogne. Adresse postale : Moto-Journal B.P. 101, 92106 Boulogne Cedex. Tél : (1) 603.36.40. (Rédaction, administration, petites annonces). Abonnements : 605.88.04. Téléx : Motobo 270876 F. Directeur : Emmanuel GUY. Rédacteur en chef : Jacques BUSSILLET. Chefs de Rubrique : Jean-Lou COLIN (essais), Michel d'AWANS (tout-terrain), DIDIER GANNEAU (technique). Rédacteurs : Sylvie DÉLETTRE, Françoise DEPIERRE, Bruno GILLET, Alain GILLOT, Pierre-Marie POLI, Thierry VINH MAUJ. Photos : Christian LACOMBE - Canon A1, Jean-Pierre BOULME (studio et labo), Assistance photo : Marguerite TRINQUAND. Avec la collaboration de : Bruno FISCHER, Eric MAURICE, Frédéric TRAN DUC et Pascal HAUDIQUERT. A l'étranger : Ferruccio FRATERALI et Paolo SCALERA (Italie), Brian BONNY et Mike RAPLEY (Angleterre), Yasuo MANZAWA et Yori KANDA (Japon), Bernard JONZIER (Suisse), Gunther WIESINGER (Allemagne). Conception graphique : Christian GUY, Harald LUDWIG, avec la collaboration de Aris LAPEYRE. Secrétaires de rédaction : Dominique BREMENIL, Julie PAPILLON, Catherine CHASSEIGNAUX. Publicité : Patrick VALOT, Yves de Trogoff (régions) assistés de Guillemette GIRAULT. Petites Annonces : MARIE-NOËLLE. Responsable de la fabrication, promotion et ventes : René MIRATON assisté de Dominique CHARTIER (ventes) et de Françoise CROGUENNEC (abonnements). Abonnements : 1 an : 374 F. Etranger : sur demande. Tous droits de reproduction pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire n° 51. 151. Distribution : NMPP. Imprimeur : MONTSOURIS 91300 MASSY. Photogravure : Renou et Répécaud. Photocomposition : Quad Center. Responsable de la publication : Pierre BARRET. Dépôt légal 1^{er} trimestre 1984. N° 1254 - N° ISSN : 0751-591X.

MOTO-JOURNAL est une publication de la SPMS - Gérants : Pierre BARRET et Monique HELFENBERGER.

Grand Prix d'Afrique du Sud

RAYMOND!



Raymond s'envoie en l'air à Kyalami notez le jour entre sa roue arrière et la piste.

Un dimanche après-midi de 1970, sur le circuit de Spa Francorchamps, Christian Ravel terminait second du Grand Prix de Belgique 500, au guidon d'une Kawasaki.

Il aura fallu attendre 14 ans pour qu'un pilote français réédite cet exploit, samedi dernier, à 1 000 km de chez nous. Raymond Roche sous la pluie a surpris tout le monde sur sa petite Honda rouge. C'est la consécration d'un talent rare s'appuyant sur des années de travail et de patience ; mais c'est aussi le bénéfice d'une aspi essentielle, celle des Chevallier, Rougerie, Pons... Roche Superstar vient de poser sa pierre à l'édifice.

Par B. Gillet. Photos C. Lacombe



esBank



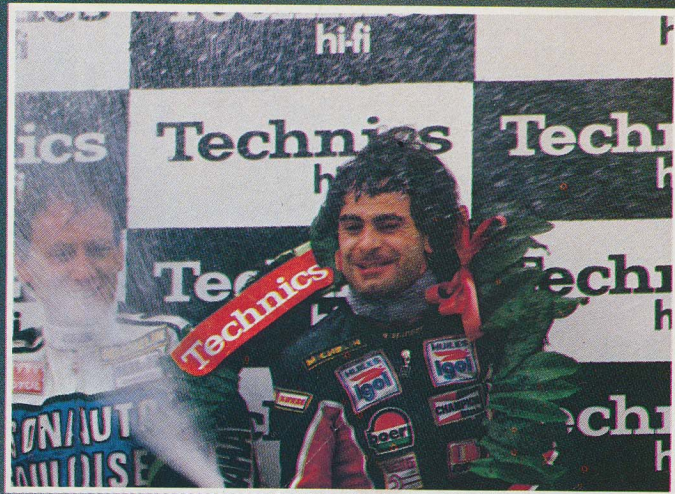
Déluge pour le départ des 500. Fin du premier tour, Lawson est en tête suivi de Radiguès, Van Dulmen, Roche, Roth, Uncini et Haslam.

Moment précis où Didier De Radiguès fait un superbe extérieur à Lawson pour prendre le commandement.

Barry Shenne sera une nouvelle fois le héros de la journée, le plus fort sous la pluie et aussi le plus applaudi. Bonjour monsieur Shene !



BRAVO PATRICK!



Le début de l'histoire de Raymond c'est le jeudi précédant la course qu'il faut aller le chercher, la première séance d'essai chrono. La veille, en essai libre, Lawson et Spencer ont fait le trou sur leur nouveau matériel, tournant en 1'26 là où les autres alignaient 1'28. La piste est sèche en ce jeudi matin, et le Grand Prix n'en est encore qu'à l'apéritif. On regarde Lawson commencer à aligner des tours, les Suzuki à la défonce, surtout Pellandini, Roche qui travaille ses motos entre un moteur qui vibre et des freins à régler. On voit Spencer aussi, sur ce fameux V4, il enroule en douceur sur sa moto d'exception ; se prépare pour le chrono absolu, s'arrête aux stands, fait monter une nouvelle roue avec un pneu tout neuf, et s'éclaire pour un tour de chauffe. Il ne le finira pas. De l'autre côté du circuit, dans une cassure à droite, c'est la chute. Idiote, incompréhensible, presque fatale. Le V4 est contre le rail et l'ambulance repart déjà. Les photographes affluent avec les questions sans réponse. Mais sur la piste à l'endroit de l'impact de la moto sur le sol, les débris de fibre de carbone éclairent cette chute gratuite : la roue arrière à éclaté. Piteuse, la Honda V4 est paralysée au bord de la piste, le moyeu de la roue arrière reposant sur la jante.

Dès lors, c'est le grand secret ; la Honda V4 ne sortira plus, impossible d'approcher Spencer, on l'a juste vu se relever et grimper dans l'ambulance. Honda évite tout commentaire sur l'incident. A priori, Freddie est valide n'a besoin que de se remettre de ses émotions. C'est l'opinion générale. Pendant ce temps, dans la grotte Honda, on sait déjà que Spencer est tout pour ce premier Grand Prix, et on compte avec précision les atouts qu'il reste encore dans son jeu...

Vendredi matin, Raymond a le sourire. Sur sa moto 84, aux mains des deux mécanos, un voile blanc couvre partiellement le moteur. Le Liard arrive, prespicace ; il repère les deux échappements directs de la moto d'usine : « Tiens, ça y est, t'as trouvé la bonne carburaturon, là... ». Echange de sourire complice. Hier soir, le HRC (Honda Racing Corporation) est venu voir Roche en fin de journée pour le convier à passer sa moto dans le stand à côté, chez l'usine. La petite RS Total en est ressortie toute fière, pots usine, kt ATAC, carbus et cylindres spéciaux sous sa robe. Raymond aussi il est fier, il a un turbo dans le corps ce matin, et ses yeux brillent comme ceux d'un enfant...

Bataille navale

Les 250 viennent de quitter la piste, tantôt humide tantôt sèche, et la course des 500 s'annonce imprévisible. La petite vingtaine de motos vient se ranger sur la grille, la place de Spencer restant vide ; ciel menaçant mais sol sec, tout le monde est en slick ; c'est parti pour le tour de chauffe ; on revient sur la grille et voilà la pluie ; les mécanos accourent avec les béquilles et les roues de rechanges ; dans un premier temps, on démonte, puis on attend, en surveillant autant les autres que la couleur du ciel et le sens du vent. Voici la pluie, la vraie, et on chausse en conséquence ; il s'agit de faire vite et tout le monde s'y met ; chez Roche, il y a ses mécanos, plus des gens de Honda, et même des Tee-shirt Sonauto-Gauloises qui donnent un coup de main ! Re-tour de chauffe, re-placement sur la grille, ça commence à faire long, et les nerfs le sentent. Voilà Raymond qui fait signe, quelque chose ne va pas au moteur ! On tombe le carénage, les Honda-men tripotent les trois cylindres, qui n'a l'air de tourner que sur deux ! Le panneau 5 minutes apparaît, manquerait plus qu'on ne l'attende pas ! Pour finir, le carénage est refixé mais le doute subsiste : grave ?

Pas le temps d'épiloguer, le départ est imminent ! ça y est, de Radiguès est le plus rapide à la poussette, mais Lawson l'a repassé avant le premier virage parce que son moteur s'est engorgé un peu, il y a aussi Haslam, Roche 4^e ou 5^e et toute la troupe, sauf Ferrari parti tard, et Pellandini qui boitille en poussant désespérément ; la chute de

Silverstone n'est pas encore tout à fait effacée, mais il parviendra quand même à démarrer, loin des autres.

Premier tour, Lawson mène devant Van Dulmen, il fallait l'attendre sur le mouillé, Radiguès, Roche, et plus loin Roth, Uncini, Haslam, Broccoli. On pointe aussi Shenne, mal parti, 10^e et le Liard dans sa roue, 11^e. Alors on attend que les forces logiques s'équilibrent, Lawson aux avant-postes qui doit pouvoir tirer le paquet, Haslam et Roche s'efforçant de rester dans ses roues. Surprise ! Radi est dans les roues de Lawson, il l'attaque, le débord... et le passe ! là-bas, dans le droit du S où Spencer est tombé, de Radiguès sur la Chevalier a tout simplement fait l'extérieur à Lawson !

A partir de là, va se dérouler un grand moment : Didier de Radiguès, que les observateurs maladroits avaient vu « léger » en 500 l'an dernier, que l'on classait trop vite parmi les pilier éternels de la 250. Didier De Radiguès pour la première sortie en course de la 500 d'Alain Chevallier, va « oublier » tout le monde durant 8 tours...

« J'étais dans un état second », explique le pilote Elf à l'arrivée, « j'ai franchement failli me mettre par terre plusieurs fois, mais je me sentais capable de n'importe quoi, tout passait... J'ai fait au moins 50 travers, plus rien n'existait, je ne pensais plus à rien, j'étais en tête et me sentais prêt à battre n'importe qui, j'ai vraiment fait des trucs que l'on ne comprend pas après... »

Rivé au panneautage, Alain Chevallier est au bord de la rupture... il n'ose même pas sourire sans



Le podium sympa, avec l'américain Lawson qui a très intelligemment mené sa course, et les deux lascars Roche et Sheene qui se sont amusés comme des fous durant cette course superbe. Manque De Radiguès à l'appel, quatrième de talent.

savoir ce qui se passe dans la tête de Didier. Il n'y a rien à faire quand un pilote fonce ainsi lui faire signe de calmer le jeu peut être le pire pour créer le doute chez lui. Il n'y a qu'à rester là, impuissant, en priant pour que...

« C'est après », expliquera Didier, que je me suis mis à penser au team, à cette première course, aux points qu'il était si important de ramener pour cheval, pour Elf ; c'est là que mon esprit s'est calmé et que je me suis mis à courir pour le résultat, et ça ne m'a plus rien fait quand Lawson, Roche, puis même Sheene m'ont doublé. Bien sûr que j'aurais pu essayer de m'accrocher au maximum à ce podium, mais 4^e en GP 500 à la première sortie de la moto, personne ne pourra jamais me le reprocher. C'était magnifique ».

En 8 tours d'état de grâce, Didier vient d'entrer dans le club très fermé des « tout Grands », validant son visa pour la 500 par une attaque, un prestige et un génie du pilotage que beaucoup ont découvert à leur dépens...

Passé ce moment d'émotion intense on redécouvre le reste de la course ; Lawson a pris la tête et tourne régulièrement Van Dulmen à rétrogradé, et

c'est Roche qui est pointé troisième. Il est à 3 secondes de Lawson, puis 2 au tour suivant, puis 1'7... Très vite, on compte Lawson, Roche, Haslam revenu comme une bête, Radi, et un trou immense jusqu'aux suivants, très loin. Au 10^e tour, Haslam passe Raymond à l'audace, mais le Français n'en démont pas, et au freinage du bout de la ligne droite, au 11^e tour, l'Anglais chute au freinage, sans gravité. Dans les stands, on voit Ferrari rentrer au ralenti, les carbus pleins d'eau, de même que Lucky et Uncini, échappement cassé. De là, va naître une course en deux duels : la course poursuite Lawson—Roche, et le corps à corps Radiguès/Sheene. Car l'ami Barry, avec sa Suzuki qui pointe péniblement à 252 km/h, nous a fait une remontée d'enfer sous les ovations d'un public qui ne voyait que lui. Une popularité pareille est incroyable, où qu'il aille dans le monde, Sheene est le Dieu. Et sur le mouillé, c'est vraiment un Dieu ! Le bonhomme garde années après années un des pilotes les plus fins qui soient, y'a qu'à voir... Devant, Roche a toujours Lawson en point de mire, les motos se valent en vitesse, Lawson est très lent dans une sortie de virage du circuit, la sortie des SX. Roche semble lui reprendre un peu par moment, mais rien de décisif, l'écart varie entre 2 et 5 secondes, et jamais Raymond ne pourra parvenir jusqu'à l'aspi de l'Américain.

« Il y a eu deux trucs qui m'ont gêné » expliquera Raymond, « d'abord je me suis raté un peu en choisissant un pneu avant qui n'était pas un vrai pluie, mais un intermédiaire à petits pavés. Je me

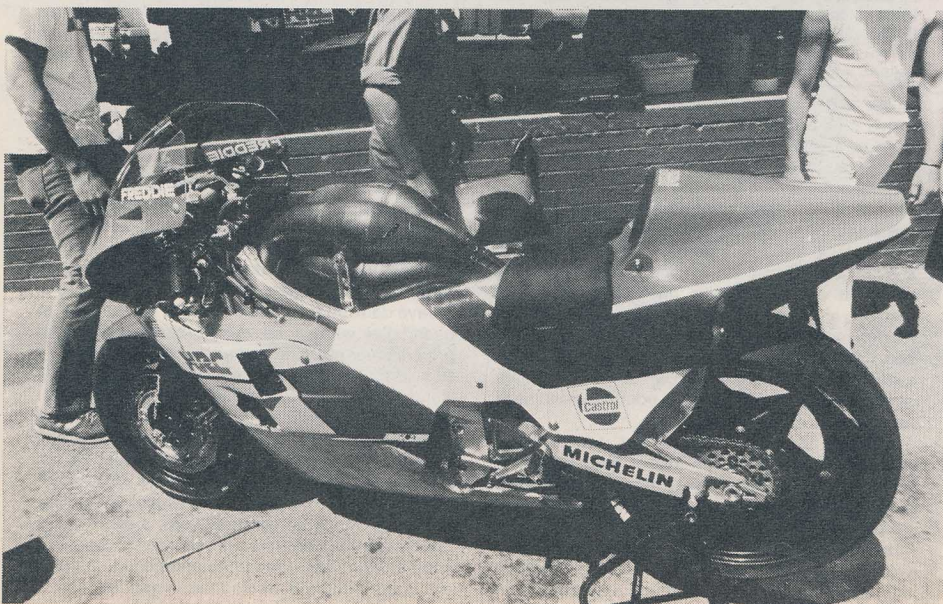
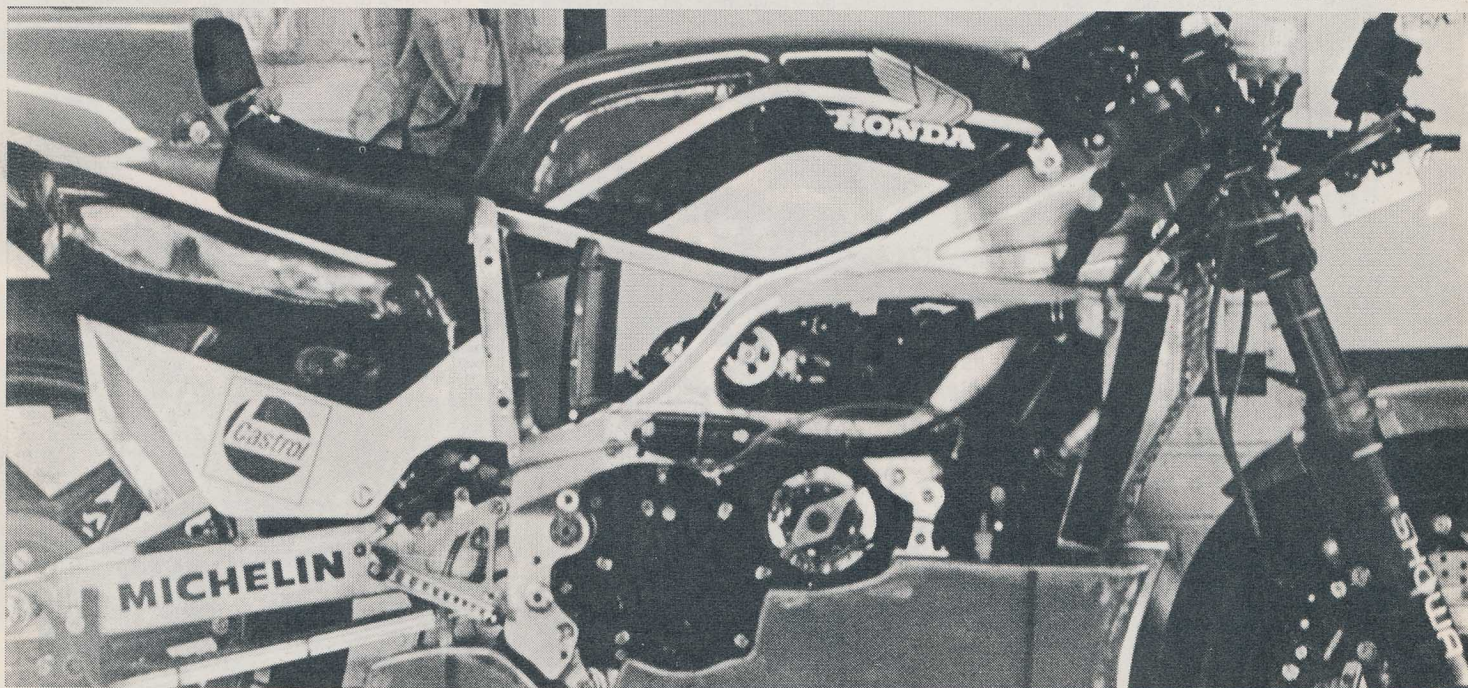
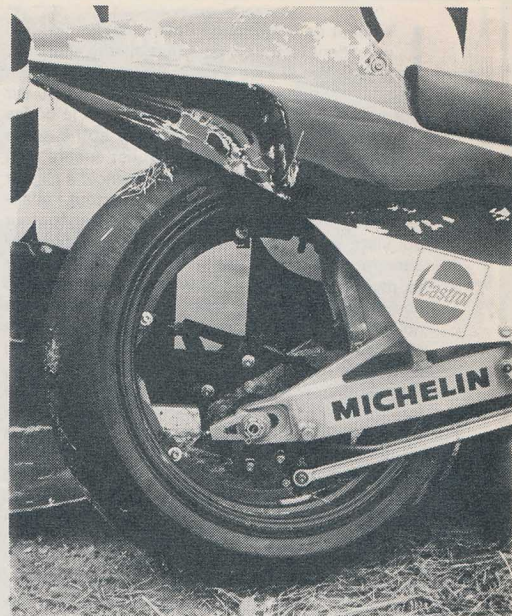
disais que si ça séchait, un pluie à l'avant c'est l'horreur. Alors sous les trombes d'eau, surtout au début, je glissais de l'avant comme c'est pas permis, en travers tout le temps, la roue avant faisait un peu ce qu'elle voulait, et moi je ne pouvais rien faire ; dans les flaques, en coupant sur l'angle les coulées d'eau sur la piste, je n'avais plus de direction... Et puis il y a eu le problème du tour de chauffe, sûrement un problème de bougie, qui faisait que la moto ne repartait pas à bas régime, elle tournait même sur deux cylindres, et je ne ressortais pas des virages, sans compter l'à coup à l'accélération quand le troisième cylindre repartait, sur l'angle, sur le mouillé ; alors bien sûr j'aurais bien voulu gagner, tant qu'à à faire !... J'ai essayé deux ou trois fois de revenir sur La Yam, et quand j'ai vu que ce n'était pas possible, j'ai préféré jouer placé, et attendre une autre fois !... »

Dès lors, Lawson maintient son avance sur la Honda Française sur laquelle il est panneauté. Mais derrière, c'est un vrai corps à corps entre Sheene et Radi. A l'arrivée, il suffit d'apporter une Gitane à Sheene et il vous explique tout ce qui s'est passé (stratégie top secret de Moto-Journal) : « Je suis mal parti, simplement parce que quand la moto a démarré, elle s'est mise à ratatouiller tout de suite ; je me suis dit, ça y est, encore l'allumage, avec toute cette eau !... Et puis elle s'est remise à fonctionner, mais les autres

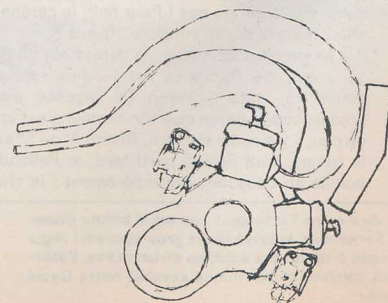


Le document, saisi au vol par notre confrère Von Verburg de Moto 73 en Hollande. On voit plusieurs choses, d'abord que Spencer chute mal, et on comprend bien qu'il ait été sonné (les mauvaises langues disent que c'est parce qu'il n'a pas l'habitude...). Ensuite, on voit distinctement la roue arrière de la Honda V4, qui n'a déjà plus aucun rayon (ou bâton plutôt). Honda a confirmé pour finir que la chute de Freddie était due à une rupture de la fibre de carbone.

La roue arrière de la honda après la chute.



Le V4 Honda (photographié à la sauvette) révèle un moteur ultra complet sous lequel s'accroche un réservoir. Le cadre par lui-même ressemble beaucoup à celui de la Yamaha. Sous les faux réservoir passent les quatre pots d'échappement à la manière de la Elf E. Le couvre-pots sur lequel s'allonge Freddie est doublé d'amiante avec en plus une circulation d'air dirigé en force depuis deux petites ouïes visibles dans le haut du carénage. Au-dessus de la colonne de direction le robinet d'essence est en bout d'un réceptacle cylindrique où justement l'essence est remontée du réservoir avant de couler par gravitation vers les carburateurs. Ce dessin nous montre la configuration des quatre cylindres en V ouvert à environ 90°. Au milieu du V sortent les échappements. Les carburateurs avec admission dans les carters par clapets se placent en dessous et au dessus du moteur.



étaient loin... alors j'ai remonté lentement, jusqu'à Didier... J'arrive dans sa roue, et ça recommence ! Shit ! Je me retrouve largué, et le moteur repart ! J'ai eu un peu de mal à le doubler ; j'essaie à l'aspi, au freinage, rien, pas moyen ! Finalement, je le passe au freinage à l'épingle. Après, je m'en éloigne, et je reviens sur Raymond très fort ; en fait, il m'a dit que c'est parce qu'il n'était pas panneauté sur son avance sur moi. Il avait renoncé à rattraper Lawson, et assurait tranquille. Et dans le dernier tour, je fonds sur un type en Honda, je me dis que c'est un retardataire et je ne cherche pas à passer à tout prix ; il y avait tant d'eau partout et de buée dans les casques qu'on n'y voyait rien. Alors j'étais juste derrière lui à l'entrée du dernier virage dans le dernier tour, y avait Baldé au bord de la piste qui faisait des grands signes à Raymond pour lui faire comprendre. Pour finir Raymond se retourne, il me voit et accélère en grand ; on passe la ligne d'arrivée roue dans roue, et je finis à 3 dixièmes de lui, et avec le record du tour ! Honnêtement, je pense que sans mes problèmes d'allumage et avec un bon départ, je pouvais finir deuxième à coup sûr, et même peut-être gagner ce Grand Prix. Mais je suis sur le podium, ça ne m'était pas arrivé depuis mon accident, et j'ai vraiment pris un plaisir fantastique. »

Quelle course les amis, quel spectacle ! C'est tout juste si l'on arrivait à se contraindre de pointer les suivants ; la surprise, c'est Pellandini qui est remonté à la force du poignet à la 5^e place, loin derrière Didier, suivi de l'italien Broccoli sur sa Honda RS, régulier. Vient ensuite Van Dulmen qui a beaucoup rétrogradé, et Christian Le Liard sur la seconde Chevallier Elf, moins rapide que la moto de Didier, moins peaufinée en réglages. Christian a fait la course qu'il fallait : 8^e à l'arrivée, il marque des points, complète le tableau de chasse magnifique des 500 Chevallier Elf, se garantit ses engagements pour le futur, le tout sans s'énerver ni commettre la faute. Et puis 8^e pour son second Grand Prix 500, qui dit mieux ? Laissez-le rouler et apprendre un moment, on en reparle dans un prochain numéro...

250 : Justice pour Fernandez

« Tu sais, si j'avais vraiment le sentiment que je suis un peu juste, j'arrêtera. Mais je sens tellement que je suis au niveau pour les battre tous à la régulière, c'est pour ça que je ne peux pas renoncer. C'est difficile, j'ai perdu un temps fou avec la Bartol, et les gens n'y regardent pas de plus près, pour eux tu n'es plus dans le coup, c'est tout. »

A quelques heures de prendre l'avion pour l'Afrique du Sud, Patrick Fernandez nous faisait ces confidences durant le déjeuner au Journal. Dès qu'il est revenu à une configuration classique dans ses méthodes de travail, le résultat n'a pas tardé : sur le circuit de Kyalami, samedi dernier, Patrick les a tous fait plier, à la régulière ; et confirme chiffres en main ce que certains n'avaient peut-être pas vu si évident : Fernandez est un des favoris logiques pour le titre de champion du monde...

Et pourtant, on ne peut pas dire que les essais laissaient présager ce résultat : aux essais, Fernandez serre trois fois de suite !

Au début, il se dit que c'est l'essence, de mauvaise qualité. Puis on cherche, allumage, carburateur, sans résultat convainquant. Aussi, les temps ne sont pas canon, 15^e aux essais, à plus de deux secondes de Rademeyer, le pilote local qui a décroché la pole. Alors la veille du départ, en désespoir de cause, Patrick Fernandez fait le point entre son père toujours fidèle aux sports mécaniques et son mécano Thierry. Et on décide arbitrairement que ces serrages proviennent des nouveaux pistons Hummel, dont le taux de dilatation n'est pas le même qu'avant. Il faut savoir se convaincre soi-même quelquefois, et tuer le doute qui vous harcèle. Ce sont les pistons, ou ce ne sera rien ! Aussitôt dit, on remonte une paire de pistons de l'an dernier, pas vraiment neufs, mais ce n'est plus la préoccupation numéro 1. Il faut prendre des points, c'est tout.

Drôle de grille de départ : derrière Rademeyer, sur la feuille des temps, les teams sont rangés les uns derrière les autres : en 2 et 3, il y a l'écurie

Vénémos, Lavado et Pallazzèse. Puis l'écurie Roberts-Marlboro, avec Carter et Rainey. Ensuite Sonauto-Gauloises, pour Sarron et Rapicault. La première Pernod est 8^e, c'est Baldé, qui devance Wimmer, Guigna et Mattioli.

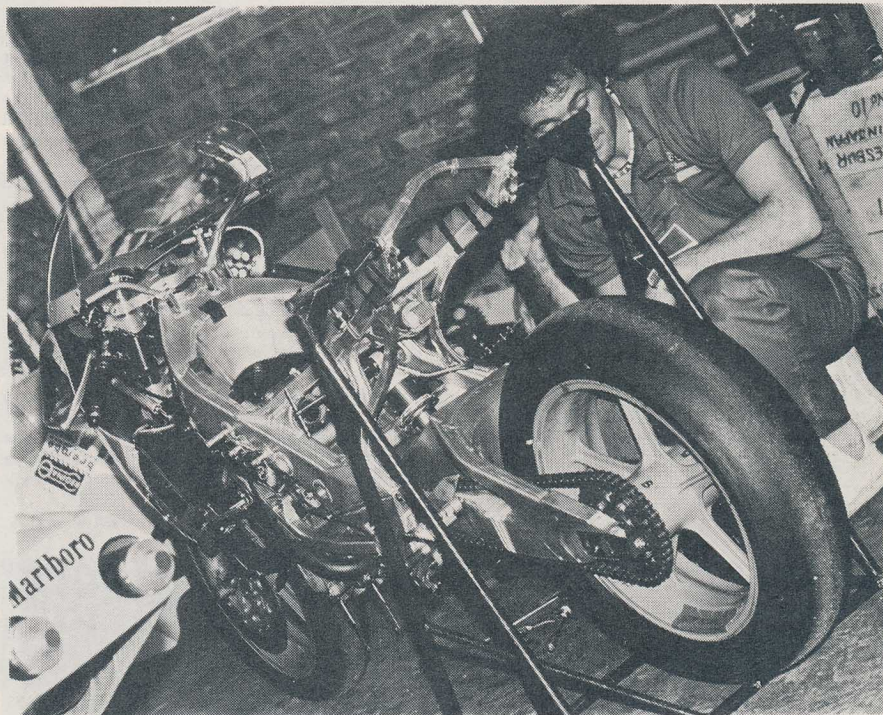
Là aussi comme en 500, les intempéries ont bousculé pronostics et séances de réglage, et on se demande bien qui va sortir de ce tumulte ; car cette année encore, une place sur la grille en 250, ça se joue en dixièmes de seconde...

Au départ, c'est Alan Carter qui file devant, et la troupe à ses trousses : Baldé, Herweh, Wimmer, Sarron, Guigna, Espié... Au chapitre des retardataires, on remarque Guilleux qui s'élançait 33^e sur 36, et Bolle, juste derrière lui. On s'agite beaucoup devant, comme toujours, tant et si bien qu'au virage du bout Jacques Cornu se resserre un peu trop vite à la corde et met par terre Rapicault et Freymond, son camarade d'écurie sur sa seconde moto ! Pas de mal, et la course n'attend pas. Carter a décidé de creuser le trou : le voilà qui s'en va devant, seul. Derrière, on s'organise, Baldé est là avec l'allemand Herweh, Sarron les rejoint très vite ainsi que Pons, et ces quatre là vont animer toute une partie de la course. Sauf Baldé qui a un peu de mal à être au maximum de ses grandes possibilités au freinage en entrée de virage : il lui faut le temps de se faire aux Michelin 16 pouces,

des teams officiels. Hervé va remonter ainsi jusqu'à la tête en doublant deux dans le bout droit, un au freinage, un à l'accélération, et surtout nous gratifiant d'extérieurs gigantesques dans la grande parabolique en descente du fond, dont un sur Carter dont on se souviendra. Car lorsqu'il va se calmer, voir venir, jouer tactique. Non, il les croque aussi facilement que tous les autres, et le voilà devant qui s'éloigne déjà de Carter, que l'on croyait jusqu'à maintenant au maximum de ce qu'il est possible de faire.

Déjà, les trajectoires sont sèches sur certains virages du circuit, et les Michelin reprennent du poil de la bête. Hervé le sait, il est devant, mais il va commencer son calvaire avec ses Dunlop. Que faut-il faire ? Prendre le plus d'avance possible avant la destruction des pneus, ou rendre la main pour reculer cette destruction ? Pas trop le temps de se poser la question, à l'épingle, Hervé Guilleux chute, son Grand Prix s'arrête là.

Nous sommes au 10^e tour, et on retrouve nos animateurs du début : Sarron, Fernandez, Pons qui s'est joint à eux, et Carter qui commence à mollir au rythme de ses Dunlop pluie sur le sec. Il y a les allemands Herweh et Eckl qui ne sont pas loin, puis Wimmer et Mang, eux aussi en Dunlop. Baldé a rétrogradé et choisi de courir en embuscade, il est avec Mattioli, en Dunlop lui aussi, et Lavado a



La Yam usine 84 est en fait complètement nouvelle. Le cadre façon poutre est très à la mode puisqu'on retrouve le même sur la Honda. L'amortisseur légèrement incliné (alors que celui de la Honda est droit) a une bonbonne d'air séparé munie d'une molette de réglage. La moto de Lawson est donc à admission par clapets dans les carters. Qui copie sur qui ?

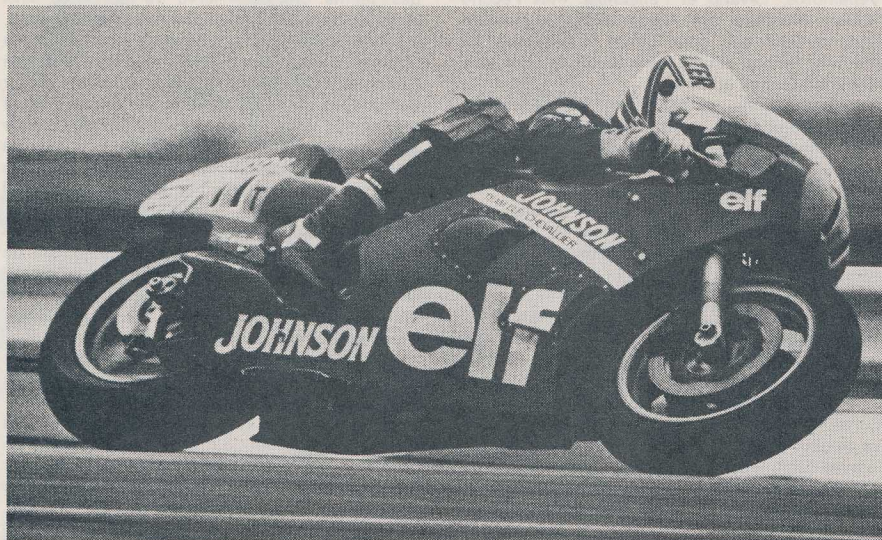
et la moto n'est pas parfaite en tenue de route. Tiens, Fernandez a rejoint le paquet à la poursuite de Carter, attendons la suite.

Super Guilleux

La suite, elle est simple à comprendre : tant que la piste est bien humide, les Dunlop sont rois : Carter devant, Wimmer dans le bon paquet, et surtout, celui qu'il faut regarder maintenant, c'est Hervé Guilleux, simplement parce qu'il survole la course une tête au-dessus de tout le monde. Le matin déjà, au warm up, il avait la plus haute vitesse de pointe, et ses réglages de partie-cycle sont parfaits. Personne ne l'a vu, mais là, ça saute aux yeux : Guilleux est le meilleur binôme Moto-Pilote en piste. A qui sert de palabrer, voici les faits : parti 33^e, il est en tête au 9^e tour, et la course en compte 28... Il fallait le voir, Hervé, sur sa moto jaune et violet, digne de Coluche, vierge de tout sponsor on aurait dit un national perdu au milieu

bien du mal, tout juste dans les points, avec un moteur qui chauffe et une vitesse de pointe insuffisante.

Très vite, Carter s'arrête pneus détruits, de même que son camarade Rainey, dont le potentiel a surpris. Reste donc un trium virat qui s'approche de la fin de course, composé de Fernandez, Sarron et Pons. Patrick Fernandez a une moto assez rapide pour que Sarron ne puisse pas le passer à l'aspi. Le pilote Sonauto doit composer ça par une grosse attaque dans le sinueux, tandis que Fernandez joue aussi de sa vitesse de pointe. Plusieurs fois, Fernandez passe Sarron dans le bout droit, et l'autre le repasse dans le sinueux. La piste sèche de plus en plus. C'est la guerre de nerfs. Pons reste légèrement en retrait. Sarron, Fernandez, ça ne se décide pas. Et puis voilà Pons qui s'y met et se glisse entre eux. Fernandez, Pons, Sarron. Le tiércé en décadé à tous les instants. Jusqu'à ce que Patrick Fernandez leur prenne 20 mètres décisifs, et que les autres ne puissent plus prendre son aspi. Sarron explique : « Je n'avais pas le même pneu arrière que Fernandez, et je l'ai détruit plus vite sur le sec. Au début je roulais limite de la glisse, au maximum dans les règles. Et puis je me faisais passer, alors j'ai ouvert, et j'ai conduit à la glisse tout le long de la course, en travers et contrôle permanent. Ça ne m'arrive pas souvent,

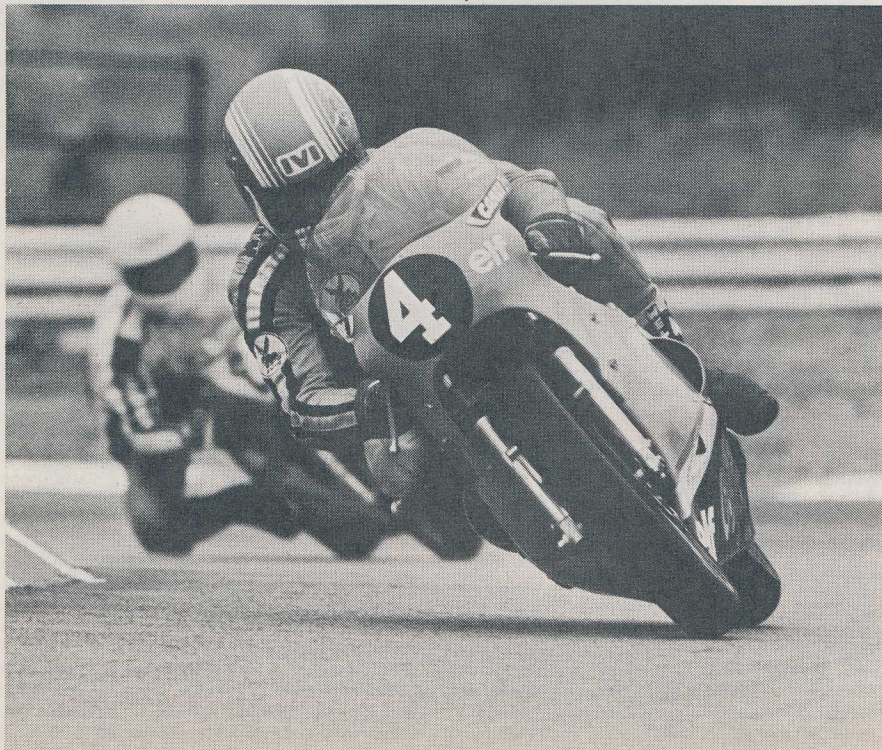


Le nouveau venu chez les King : Didier de Radigues sur la Chevallier-Elf 500. Huit tours d'attaque absolue, seul en tête de son grand Prix, l'ont hissé lui et Alain Chevallier à une autre dimension.

VITESSES RELEVÉES EN BOUT DE LIGNE DROITE AUX ESSAIS, PISTE SECHE

500 : Lawson, Yamaha V4, 282,65 ; Spencer, Honda V4, 282,22 ; Guy, Honda RS, 279,91 ; Klein, Honda RS, 272,36 ; Ferrari, Yamaha V4, 273,36 ; Uncini, Suzuki Gallina, 273,09 ; Lucchinelli Cagiva, 271,60 ; Haslam, Honda NS, 271,47 ; Roche, Honda RS, 268,67 ; Reiner, Honda RS, 267,75 ; Van Dulmen, Suzuki, 267,49 ; Broccoli, Honda RS, 267,36. **250** : Rapicault, Yam-Hummel, 234,26 ; Freymond, Yamaha, 233,85 ; Baldé, Pernod, 232,85 ; Sarron, Yam-Hummel, 231,98 ; Fernandez, Yam-Hummel, 231,78 ; Mattioli, Yam-Hummel, 230,71 ; Mang, Yamaha, 230,42 ; Lavado, Yamaha, 229,65 ; Eckl, Yamaha, 228,79 ; Guignabodet, Yam-Hummel, 227,65.

Hervé Guilleux a peut-être réalisé la plus belle performance absolue de ce Grand Prix. Parti 33^e il est en tête au 9^e tour et chute.



mais ça marche aussi. » Pour Patrick Fernandez, c'est une course de toute beauté, où en maintenant un rythme d'enfer il a usé tous ses adversaires, sans se laisser impressionner par les coups d'éclat à la Carter ou Guilleux, ne ciblant que ceux qui étaient dangereux sur une course. L'un après l'autre, ils se sont usés, détruits ou fatigués dans la roue du Tropicén, qui avait enfin un matériel lui permettant d'être parmi les meilleurs. Restait à être le plus intelligent, et c'était gagné. Car on peut rarement dire que c'est le plus rapide qui gagne en 250. Bien sûr, Patrick enlève le record du tour, mais c'est surtout la régularité des temps sur une course qu'il faut soigner, et la stratégie la plus rusée qu'il faut choisir. Le cas de Mang est édifiant à ce sujet. Au départ de la course, il est loin, et ne remonte pas. On se dit qu'il est largué cette fois, qu'il aura du mal cette année ; lui, il a l'oeil, il voit la piste sécher et pense à ses points, à sauver les meubles. Et à l'arrivée, il est 5^e. Loin mais 5^e.

Même chose pour Lavado qui serait tombé dans les mêmes conditions il y a 2 ans. Ici, il roule comme c'est possible, et finit 9^e, c'est mieux comme ça. Pareil pour Baldé qui est content de sa course en terminant 7^e compte tenue des conditions.

Même Guilleux est là pour conclure : « Aujourd'hui, j'ai été un âne... »

RESULTATS

500 (30 tours) : 1. Eddie Lawson (USA), Yamaha, en 32'02"40 soit 138,39 km/h de moyenne ; 2. Raymond Roche, (F), Honda, en 32'5" ; 3. Barry Sheene (GB), Suzuki, en 32'15"30 ; 4. Didier de Radigues (B), Chevallier en 32'18"20 ; 5. Sergio Pellandini (CH), Suzuki, en 32'66"40 ; 6. Massimo Broccoli (I), Honda ; 7. Boet Van Dulmen (NL), Suzuki ; 8. Christian Le Liard (F) ; Chevallier ; 9. Chris Guy (GB), Honda ; 10. Brett Hudson (ZA), Suzuki.

Record du tour : Sheene en 1'42"39 devant Roche : 1'42"94, De Radigues : 1'43"20 et Lawson : 1'43"51.

Meilleures vitesses de piste en course : Roche : 266,58 ; Lawson : 266,20 ; Haslam : 262,20 ; Radigues : 261,12 ; Van Dulmen : 259,39 ; Pellandini : 257,66 ; Uncini : 256,37 ; Le Liard : 254,11 ; Sheene : 252,58. (La piste était détrempee, donc les sorties de virages moins rapides, ces vitesses ne correspondent pas aux maxi des moteurs mais plutôt à l'accélération, à la vitesse atteinte au bout de la ligne droite).

250 (28 TOURS) : 1. Patrick Fernandez (F), Yamaha en 28'30"1 soit 146,16 km/h de moyenne ; 2. Christian Sarron (F), Yamaha en 28'31"2 ; 3. Alfonso Pons (E), Kobas, en 28'33"5 ; 4. Manfred Herweh (D), Real Rotax en 28'60"5 ; 5. Anton Mang (D), Yamaha ; 6. Darl Grassel (D), Yamaha ; 7. Jean-François Balde (F), Pernod ; 8. Ivan Palazzese (VZ), Yamaha ; 9. Carlos Lavado (VZ), Yamaha ; 10. Alan Carter (GB), Yamaha ; 11. Mario Rademeyer (ZA), Yamaha ; 12. Martin Wimmer (D), Yamaha ; 13. Jean-Michel Mattioli (F), Chevallier ; 14. Stéphane Mertens (B), Yamaha ; 15. Thierry Espie (F), Chevallier/Beko ; 16. Jacques Cornu (CH), Yamaha ; 17. Jean-Louis Guignabodet (F), Yamaha ; 18. Jacques Bolle (F), Pernod ; 19. Jimmy Rodger (ZA), Yamaha ; 20. David Emond (ZA), Yamaha ; 21. Klaus P Baller (ZA), Yamaha ; 22. Danny Bristol (ZA), Yamaha.

Meilleurs tours : Fernandez 1'36"52 ; Pons : 1'37"43 ; Sarron : 1'37"78.

TEMPS DES ESSAIS

500 : 1. Freddie Spencer, Honda, 1'26"57 ; 2. Raymond Roche, Honda, 1'28"29 ; 3. Franco Uncini, Suzuki, 1'28"33 ; 4. Sergio Pellandini, Suzuki, 1'28'37 ; 5. Virginio Ferrari, Yamaha, 1'28"43 ; 6. Ron Haslam, Honda, 1'28"43 ; 7. Barry Sheene, Suzuki, 1'28"84 ; 8. Didier de Radigues, Chevallier, 1'29"12 ; 9. Reinhold Roth, Honda, 1'29"20 ; 10. Boet Van Dulmen, Suzuki, 1'29"55 ; 11. Eddie Lawson, Yamaha, 1'30"15 ; 12. Chris Guy, Honda, 1'30"27 ; 13. Massimo Broccoli, Honda, 1'31"38 ; 14. Gustav Reiner, Honda, 1'31"83 ; 15. Brett Hudson, Suzuki, 1'31"86.

250 : 1. Mario Rademeyer, Yamaha, 1'31"13 ; 2. Carlos Lavado, Yamaha, 1'31"89 ; 3. Ivan Palazzese, Yamaha, 1'32" ; 4. Alan Carter, Yamaha, 1'32"33 ; 5. Wayne Rainey, Yamaha, 1'32"55 ; 6. Christian Sarron, Yamaha, 1'32"55 ; 7. Thierry Rapicault, Yamaha, 1'32"75 ; 8. Jean-François Balde, Pernod, 1'32"98 ; 9. Martin Wimmer, Yamaha, 1'33"06 ; 10. Jean-Louis Guignabodet, Yamaha, 1'33"13 ; 11. Jean-Michel Mattioli, Chevallier, 1'33"21 ; 12. Manfred Herweh, Réal-Rotax, 1'33"24 ; 13. Harald Eckl, Yamaha, 1'33"39 ; 14. David Emond, Yamaha, 1'33"44 ; 15. Patrick Fernandez, Yamaha, 1'33"44.

Dès ce premier grand prix les 250 annoncent la couleur, il y aura du baston toute la saison. Espié devance Eckl qui masque Sarron aux côtés de Fernandez (12) et devant Pons (33).

La brochette de Français, tous pilotes de 250 au GP d'Afrique du Sud. De gauche à droite Mattioli, Guignabodet, Rapicault, Fernandez, Bolle, Baldé, Espié, Guilleux et Sarron.

Christian Sarron sera vraiment l'homme à battre cette saison il devance ici Anton Mang (qu'il faudra aussi surveiller de près) et Jacques Cornut.

