

MOTO

JOURNAL

N° 239 LE JEUDI 4F

LE SCANDALE DU
PERMIS DE CONDUIRE



VITESSE:
BRANDS
HATCH

NOUVEAU:
LA NORTON
COSWORTH

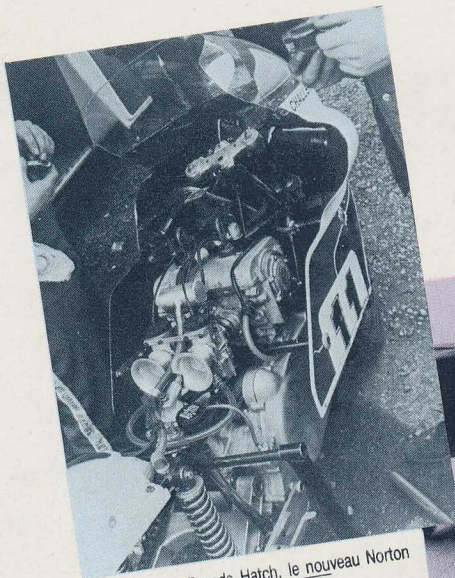
ESSAI:
HONDA
250 TRIAL

ISDT:
QUEIREL
RACONTE

125 YAMAHA:
L'ANCIENNE
ET LA
NOUVELLE

MOTO JOURNAL

N° 239 — 30 OCTOBRE 1975



Découvert à Brands Hatch, le nouveau Norton Cosworth (p. 8).



Né avant terme, le nouveau permis de conduire (p. 21).



Essayée, la nouvelle Honda 250 de trial (p. 34).

LA PLUS FORTE VENTE DE TOUTE LA PRESSE MOTO
83.162 exemplaires diffusés par semaine (O.J.D. du 15-09-75)

COUVERTURE : John Williams a remporté deux courses à Brands et a fini deux fois second ; pilote sur et rapide, il s'est hissé cette année parmi les tout-grands.

| | | |
|---|---------------|----|
| VITESSE : Course du Sud à Brands Hatch | J. Busillet | 4 |
| MAGAZINE : | | 13 |
| MAUVAISES LANGUES | K. Tran-Duc | 17 |
| TOP VITESSE ET TOURISME | | 18 |
| ENQUETE : Le nouveau permis de conduire | F.-M. Dumas | 21 |
| PREMIER CONTACT : La nouvelle Yamaha 125 Twin | F.-M. Dumas | 28 |
| ESSAI : 250 Honda Trial | P. Poli | 34 |
| MINI-POSTER : Angel Nieto, champion du monde 50 cc | C. Lacombe | 36 |
| TRUCS LECTEURS | | 42 |
| COURRIER | Gromono | 41 |
| MAGIC PUCES | Claudine | 45 |
| DIALOGUE ...entre un lecteur et la rédaction | | 56 |
| TOP TOUT-TERRAIN | | 60 |
| CROSS : Les projets d'Husqvarna | C. Wackermann | 62 |
| ENDURO : Queirel raconte | | 65 |

MOTO-JOURNAL « Le Grand Pavois », 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS. Tél. 531-44-77 (Rédaction) - 531-62-85 (Petites Annonces) - 531-44-83 (Publicité - Comptabilité) - 842-78-00 (Abonnements) • Directeur : Pierre BARRET • Rédacteur en Chef : Guido BETTIOL • Rédacteurs en Chef adjoints : Claude AUSTIN et Christian LACOMBE • Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, Jean-Pierre FRISQUET, F.-M. DUMAS (numéros hors-série) • Avec la collaboration de : CLAUDINE, Philippe MICHEL, Frédéric TRAN DUC, Alain GIL, Guy PILARCZYK, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, Roger HAUTPRE, CHAKETOFF, André PIERRE, et de : David DIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Claude WACKERMAN (Suède) - John WEED (U.S.A.) - Michel s'AWANS (Belgique) • Photo : Jean-Pierre EDART • Dessins : J.-F. VIVANT • Maquette : Christian GUY • Secrétaire Générale : Monique HELFENBERGER • Publicité : Denys GODIN et Patrick VALOT • Abonnements : Suzanne BRILLE • Rédaction, publicité, vente : 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS • Abonnements : 1 an : FRANCE 160 F. Etranger sur demande • Tous droits de reproduction réservés pour tous pays • Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus • Commission paritaire n° 51.151 • Distribution N.M.P.P. • Imprimeur LA HAYE-MUREAUX, 78-Les Mureaux, Bureau de Paris : 231-70-14 • Photocomposition Imprimerie Réaumur • Photogravure couleur Cliché Parnasse, Bagneux • Responsable de la publication : Pierre BARRET.



COURSE DU SUD A BRANDS HATCH

LA GRANDE GAMELLE

par J. Bussillet



Voici l'état du bord de piste quelques instants après l'accident : les dix motos sont entassées pêle-mêle. Alain Terras (47) pousse la sienne. Au premier plan git la Norton tandis que deux commissaires relèvent la Suzuki de Tait (au fond qui enlève son casque). Jim Harvey (debout de dos) regarde vers Roger Marshall appuyé contre les bottes de paille. Dave Croxford est couché derrière le rail (presque caché par le panneau Lucas) ; Phil Read assis à côté se tient le bras. Plus loin, debout sur le talus, Kork Ballington et Ron Haslam regardent la scène. Mahoney n'est pas visible, masqué par le panneau Lucas (DPP).

Phil Read sur une Suzuki, Dave Croxford faisant effectuer à la nouvelle Norton Cosworth ses premiers tours de roue en course, un programme chargé à bloc de course passionnantes. C'était la Course du Sud à Brands Hatch, dernière grande classique outre-Manche. Oui mais tout ne s'est pas bien passé, et l'on n'a vu Read et Croxford qu'aux essais. Au premier tour de leur première course, ils furent impliqués dans une chute collective et mis hors service.

La Course du Sud qui se déroule chaque année à Brands Hatch, entre Londres et Drouvres, réunissait une série d'épreuves toutes plus importantes les unes que les autres, épreuves comptant presque toutes pour des finales de championnat. L'une des plus spectaculaires devait être une finale du championnat Motor Cycle News des Superbikes ; elle a été spectaculaire, mais pas au sens où l'entendaient les organisateurs : dès le premier virage, dans le fameux Paddock Bend, neuf pilotes sont tombés sous l'œil avide d'une caméra de télé qui filmait la scène en direct. Neuf hommes à terre dont Phil Read, Dave Croxford, Jim Harvey et Pat Mahoney qui ne pourront pas repartir à cause de blessures diverses, ainsi que Alain Terras, John Williams, Boet Van Dulmen, Kork Ballington.

« Paddock Bend, c'est le virage le plus vicieux de tous les circuits anglais, dit Frank Sheene, père de Barry, et peu de grands pilotes peuvent se vanter de ne pas y être tombé. Les Duke, Surtees, Minter, Read, Ivy ou Hailwood ont tous chuté au moins une fois dans Paddock Bend ; ce virage-là il est à négocier avec la prudence d'un Indien sur le sentier de la guerre... » Qui est donc ce terrible Paddock Bend ? Une méchante courbe à droite en devers et en descente située au bout de la ligne de départ de Brands Hatch. Au moment où les pilotes jettent leur moto dans la courbe, ils ne peuvent pratiquement plus modifier leur trajectoire. La roue avant dérape à cause de la pente de la piste et il n'est plus question de freiner. Si l'on arrive trop vite, on sort de piste à tous les coups.

On se serre au freinage de l'épingle : Bernard Murray (33 Yamaha), Roger Marshall (28 Yamaha) et Pierre Soulas (24 Yamaha). Soulas ressemble à Fau dont il a le casque. Ces pilotes n'ont pas été en tête, mais ils ont assuré le spectacle derrière en se bagarrant comme tout briton sait le faire.



Patrick Pons a eu une longue bagarre avec Newbold en 750. Newbold (14 Suzuki) ne s'est pas laissé impressionner par le pilote Gaulois (3 Yamaha). Mick Grant (2 Kawasaki) les talonne mais il a eu des ennuis de moteur à chaque course.

Qui est tombé le premier dans cette course ? C'est difficile à dire ! Le Hollandais Hartog était en tête devant Ditchburn, Grant, Pons et Newbold. Il semble que ce soit Mahoney qui ait perdu le contrôle de sa machine. Il a d'ailleurs été le plus touché avec un très grave traumatisme crânien, son casque ayant été arraché dans le choc. Puis en moins d'une seconde, neuf hommes vont au tapis en s'entassant dans l'herbe qui borde la piste, contre les bottes de paille qui protègent le talus. Read et Croxford se relèvent aussitôt, tout comme Harvey ou Terras qui n'est tombé qu'au dernier moment lorsque sa roue avant s'est bloquée sur la machine de Harvey. Mahoney, lui, a été relevé alors qu'il était inanimé entre sa moto et les bottes de paille. La course fut aussitôt arrêtée et c'est là que l'on apprécie l'efficacité des directeurs de course et des commissaires britanniques. En raison de la retransmission en direct par la télé, cette course se déroulait sur le petit circuit de deux kilomètres que les 750 parcourent en cinquante secondes. Entre la dernière chute et le moment où les hommes de tête allaient repasser dans Paddock Bend, il y avait une trentaine de secondes. Les commissaires ont eu le temps d'arrêter la course ce qui montre bien avec quelle rapidité la décision fut prise et appliquée. L'évacuation des blessés fut elle aussi extrêmement rapide et un quart d'heure plus tard un nouveau départ était donné.

Kork Ballington est un Sud-Africain qui fait un malheur en Angleterre (17 Yamaha) ; Ron Haslam (21 Yamaha) est un petit jeune qui monte et qui fera parler de lui. Mais il faut espérer qu'il sortira d'Angleterre.

Alain Terras a fini cinquième dans cette course et Bouzanne, pour sa part, en onzième position.

Le retour de Ditchburn

Barry Ditchburn effectuait son retour en piste après son accident à Mallory Park à la mi-septembre où il s'était cassé une épaule. Dans cette finale de F750, il manquait Barry Sheene, blessé, et Mick Grant était assuré du titre. Après l'accident du premier tour dont nous avons parlé plus haut, un nouveau départ fut donné. Le Hollandais Hartog prit la roue de Ditchburn, Pons et compagnie mais se « jeta » au bout de deux tours. Ditchburn pendant ce temps prenait petit à petit le large, laissant Patrick Pons et John Newbold aux prises devant un groupe composé de Grant, John Williams, Paul Smart et Ron Haslam. Grant fut victime d'un serrage mais ça ne troubla pas l'ardeur des attaquants. Pons se démenait comme il pouvait face à Newbold. La Yamaha du Français tirait un peu court et Pons perdait du temps dans les courtes lignes droites. Pour finir, Pons a dû se contenter de la troisième place détaché de Williams et Smart qui pilotait sa vieille Suzuki modèle 73. Pierre Soulas, ex-mécanicien de Pons, mécanicien de Bernard Fau, courrait à Brands avec une 350 Yam. Il finit onzième dans cette course ce qui n'est pas mal du tout pour un début.

La matinée du dimanche passa en essais libres ; Croxford blessé, le team manager de Norton Frank Perris décida de prêter le « Challenger » à Alex Goerge qui est le pilote probable de Norton pour l'an prochain. Mais Alex n'avait pas couru depuis cinq ans à Brands Hatch et le moteur ne marchait pas très bien. La pompe à eau avait été abîmée dans le choc lors de la chute de Croxford et le moteur chauffait. Les mécaniciens mirent un certain temps à découvrir l'origine de la panne. Après deux courses réservées aux nationaux, les choses sérieuses commencèrent dimanche avec une manche qualificative de 350. Les Pons, Williams et autres noms célèbres étaient qualifiés d'office. Cela n'a pas empêché une belle bagarre entre quatre pilotes : John Weeden, le vainqueur,

celui-là même qui avait gagné à Rouen en 1974 en 250, Neil Tuxworth, Ian Richard et Clive Wall. Quatre jeunes pilotes qui n'ont pas amusé le terrain. Philippe Bouzanne qui était huitième est tombé à la sortie de l'épingle de Druids sans se faire de mal.

Revoilà Ditchburn

Mais ces petits jeunes, c'était du gâteau ; la course suivante réservée aux 750 réunissait les finalistes du championnat britannique des solos. Il vaut mieux ne pas chercher à savoir ce que cela signifie et regarder la course : Steve Parrish déchainé parvient à rester deux tours devant les aînés avant de se faire doubler par Barry Ditchburn qui va renouveler sa victoire de la veille. Derrière lui, John Williams va assurer la seconde place devant Ron Haslam et Paul Smart en bagarre qui ont doublé Parrish. Ron Haslam est lui aussi un pilote prometteur. Il a dix-neuf ans, il est le frère de Phil Haslam qui se tua à Caldwell Park en 1974, et il est aidé par l'ex-sponsor de son frère. Un jeunot à suivre, même s'il a tout de même été battu par Paul Smart, venu courir à Brands en voisin pour la bonne raison qu'il habite à trois kilomètres du circuit. Il y avait d'ailleurs eu un petit incident au départ de cette course : Pons et Bouzanne s'étaient présentés sur la ligne, impatients d'en découdre, mais ils s'étaient fait sortir vu que l'épreuve était réservée aux pilotes britanniques. Dans l'intermède, histoire de souffler, on a eu droit à une bagarre carabinée en side-cars : trois attelages roues dans roues de bout en bout à savoir Dick Greasley (inconnu hors d'Angleterre mais c'est un saignant) Mac Hobson et George O'Dell que l'on a vus en Grand Prix. Leur

Barry Ditchburn (Kawasaki) s'est partagé les victoires avec John Williams. Ditchburn a vingt-sept ans et c'est une recrue de choix pour Kawasaki. Il a obtenu de meilleurs résultats que Grant cette saison.

explication a duré pendant huit tours et inutile de dire que tous les autres étaient dans les choux.

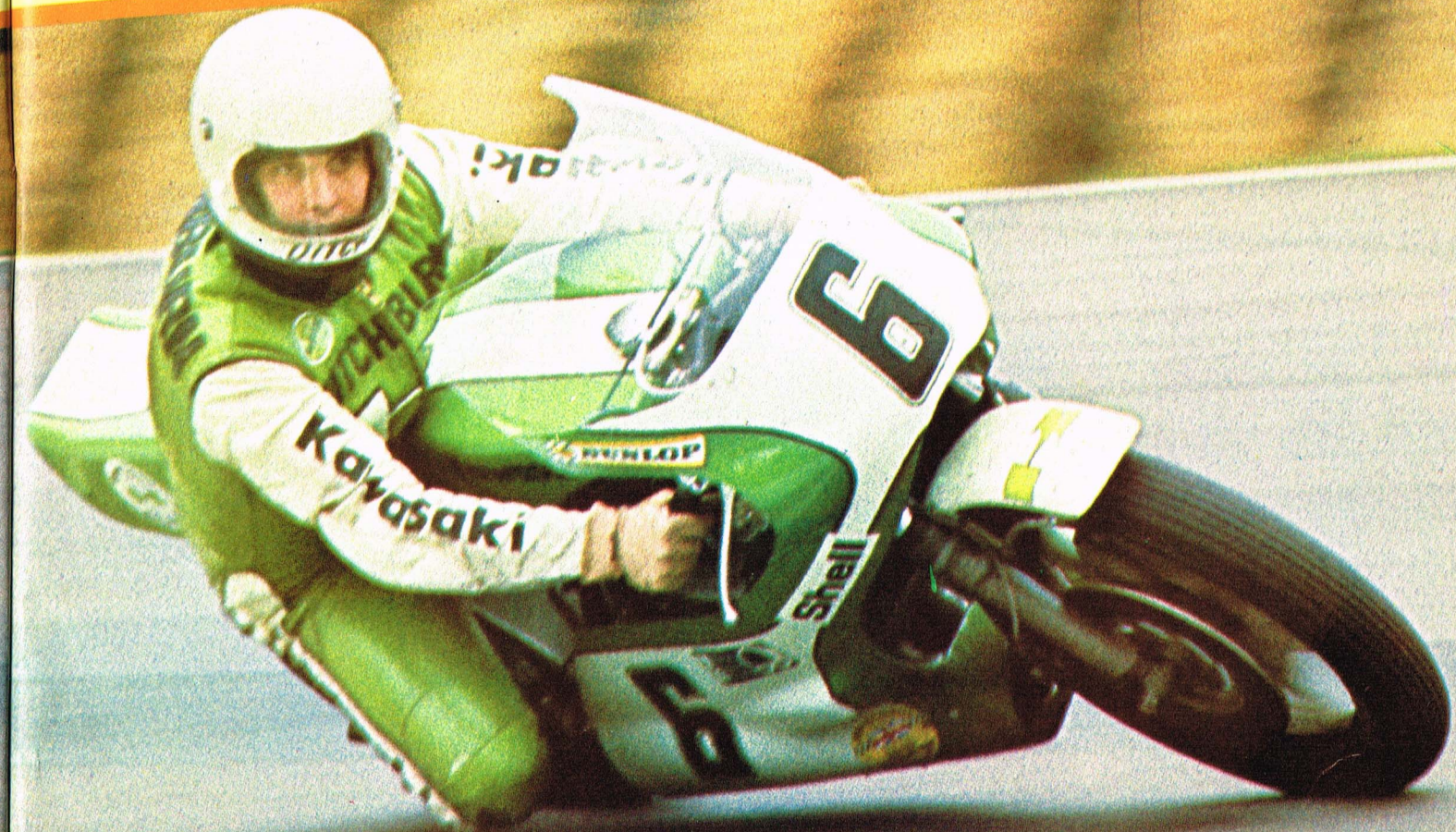
John Williams vous cause...

Et c'est reparti pour une course de 750 ; cette fois l'Evening News Trophy, la course la plus importante de la journée. Pour la circonstance, Suzuki-G.B. prêtait à Paul Smart la machine officielle que Read n'était pas en état de piloter (l'ex-champion du monde se baladait sur le circuit avec le bras gauche en écharpe). Mais Smart n'a pas fait un tour : au départ un concurrent l'a accroché et a cisailé carénage et carter moteur avec un repose-pied. Cette fois les Suzuki sont à l'attaque : Grant n'a fait qu'un tour en tête avant de serrer et John Williams emmène Pons et Newbold. Au troisième tour, Pons entreprend de faire l'extérieur aux deux Suzuki dans l'épingle. Il arrive très vite mais bloque sa roue arrière en fin de freinage et tombe sur le côté. Là-dessus John Williams se met à causer et disparaît de la vue de Newbold, qui ne peut suivre, et de Percy Tait qui une autre Suzuki officielle. Ditchburn a eu des ennuis de moteur en début de course et Kork Ballington se retrouve quatrième, tout seul devant Parrish, Van Vulmen, et une paire en bagarre, Cliff Carr et Ron Haslam. Pierre Soulas et René Hordelalay, deux « frenchies » qui aiment bien l'Angleterre se sont bagarrés avec un Anglais pendant toute la course. « On était loin des leaders mais on s'est bien amusé », a dit Soulas. Une caractéristique des courses anglaises, c'est que l'on aime bien abuser des bonnes choses. La première course de side-cars avait été fantastique. C'était la finale du championnat organisé par Motor Cycle. La seconde course était la finale du championnat anglais, mais on a retrouvé les trois attelages dans la même bagarre aussi

intense. Cette fois, c'est O'Dell qui a gagné devant Hobson, toujours second, et Greasley. Mais quel spectacle mes amis !

Encore John Williams

La dernière course de l'après-midi comportant des internationaux au départ était celle des 350 : Pons était déterminé à repartir de Brands Hatch avec une victoire, mais ces Anglais incroyablement chauvins voulaient l'en empêcher. John Williams y est parvenu mais il a eu du mal. Tony Rutter sur une Yam-SMAC prend la tête au départ talonné par Williams et Pons. Peu à peu Rutter fait mine de s'en aller mais Pons passe en seconde place et rattrape Rutter. Williams a évidemment suivi le rythme. A mi-course Pons passe en tête, mais il va être doublé par Williams. Le Français reprend l'avantage dans la première moitié du circuit mais le perd dans les parties rapides du fond. Williams a l'avantage sur la ligne, et il va le conserver au dernier tour. Pons est second devant Rutter lâché en fin de course. Alain Terras finit seizième dans cette course devant René Hordelalay. Pierre Soulas a été victime d'une chute, gêné par un autre pilote. John Nesbold a enfin remporté une victoire dans la course des 500 : il pilotait une Suzuki quatre cylindres. En début de course, il a eu du mal à passer trois ou quatre Yamaha dont Williams et Rutter qui attaquaient à mort, puis il s'est aisément détaché et a gagné sans trop de problèmes. Soulas décidément infatigable sur une moto qui ne l'est pas moins puisqu'elle a fait plusieurs courses en 350, 500 et 1.000 cc finit en quinzième position. Voilà ! La saison britannique est terminée ; il faisait froid et gris à Brands Hatch, comme si l'hiver avait voulu chasser ces motos qui le dérangent...



Les potins de Brands Hatch

Phil Read avait finalement eu la permission du comte Agusta de courir avec la 750 Suzuki. Il disposait aussi d'une 500 MV pour courir dans cette catégorie. Ses projets pour 1976 sont secrets : d'abord une longue entrevue avec Corrado Agusta. En Angleterre comme en Italie, on parle d'une offre de Kawasaki à Read pour piloter une 500 quatre cylindres en carré. Mais ça relève encore de la prospective, personne n'a vu cette moto.

Barry Sheene est arrivé samedi dans une Rolls couleur vieil or avec chauffeur, cette voiture lui était prêtée par l'usine Rolls Royce. Sheene marche avec des béquilles, et il va faire de la rééducation pour sa jambe droite cassée à Caldwell Park en faisant des wheelis en septembre.

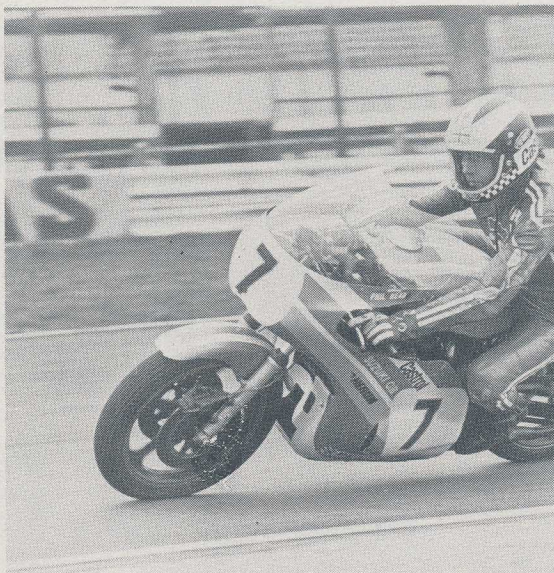
Olivier Chevallier absent à Brands Hatch, Pierre Soulas a pu prendre sa place. Soulas courait avec une moto et un casque peints aux mêmes couleurs que ceux de Bernard Fau « Mais c'est à moi » a-t-il précisé !

La popularité de Patrik Pons va grandissante en Angleterre ; là-bas, on apprécie son style de fonceur. C'est tant mieux pour Gauloises qui fait actuellement une super promotion pour ses produits en Angleterre.

Les pilotes britanniques habitués du Continental Circus boudent les circuits anglais. Pas assez de primes de départ. Tom Herron, Charlie Williams et Chas Mortimer étaient à Brands en spectateurs.

Les courses se sont toutes déroulées sur le grand circuit de cinq kilomètres sauf celle de la finale du championnat des Superbikes qui a eu lieu sur le petit ; because télévision.

Philippe Bouzanne a pu se faire engager à Brands avec sa 350 et sa 700 Yamaha ; il ne manque pas de qualités mais a besoin de courir sur de tels circuits pour acquérir le métier qui lui fait encore défaut il n'a que dix-huit ans.



Phil Read a piloté une 750 Suzuki en public pour la première fois : il avait déjà essayé la machine au Japon l'hiver dernier. Le lendemain, il se promenait dans le parc avec le bras en écharpe.

Profusion de Suzuki

Rex White, le « patron » de Suzuki Angleterre est un chef de team qui sait monter des coups publicitaires intéressants. A Silverstone, c'est lui qui avait insisté avec Barry Sheene pour prêter une moto à Johnny Cecotto. En cette fin de saison anglaise, il a aligné toutes les machines dont il disposait. Barry Sheene hors course, il les a prêtées à John Williams, Percy Tait, puis pour la Course du Sud à Phil Read et Paul Smart.

— *Pourquoi prêter toutes ces machines alors que l'impact publicitaire n'est pas évident ?*

« Suzuki tient à être présent sur tous les circuits ; les ennuis de Barry Sheene l'ont empêché de remporter le championnat de F 750 mais nous voulons prouver que nos machines sont capables de gagner si un bon pilote est dessus. »

— *Est-ce que le fait de prêter une moto à Read implique son entrée chez Suzuki l'an prochain ?*

« Pas du tout. Phil Read voulait courir en 750, il était sans monture et la moto de Sheene était sans pilote. Barry a donc arrangé ça entre Read et nous et moi je n'étais pas mécontent. Je pense que Phil aurait gagné deux courses s'il avait pu prendre ces départs. »

— *Quels sont vos projets pour l'an prochain ?*

« Suzuki-GB va continuer son effort avec deux ou trois pilotes, vraisemblablement Barry Sheene, John Williams et John Newbold. Nous ne garderons pas Stan Woods. J'espère que le Japon nous fournira des machines aussi bonnes et aussi compétitives que cette année. »

— *Et vous continuerez à prêter des motos à droite et à gauche, à Read par exemple ?*

« Bien sûr, à condition que j'ai suffisamment de matériel disponible. Cela va dépendre de ce que l'usine nous enverra cet hiver. Mais pour nous c'est toujours excellent d'avoir beaucoup de motos de course à plus forte raison avec des têtes d'affiche comme Sheene, Read ou John Williams. »



RESULTATS

Evening news trophy 750 cc - 12 tours

1. John Williams (Suzuki) 20m 14.8s ; 2. John Newbold (Suzuki) ; 3. Percy Tait (Suzuki) ; 4. Kork Ballington (Yamaha) ; 5. Steve Parrish (Yamaha) ; 6. Boet Van Dulmen (Yamaha) ; 7. Cliff Carr (Yamaha) ; 8. Ron Haslam (Yamaha) ; 9. Roger Nicholls (Yamaha) ; 10. Dave Camier (Yamaha) ; 11. Tony Nash (Yamaha) ; 12. Roger Marshall (Yamaha) ; 13. Philippe Bouzanne (Yamaha) ; 18. Pierre Soulas ; 19. René Hordelalay.
Meilleur tour : Williams, 1'39"4.

Finale du championnat solo A.C.U. 750 cc - 8 tours

1. Barry Ditchburn (Kawa), 13'58"8 ; 2. John Williams (Suzuki) ; 3. Paul Smart (Suzuki) ; 4. Ron Haslam (Yamaha) ; 5. Steve Parrish (Yamaha) ; 6. John Newbold (Suzuki) ; 7. Kork Ballington (Yamaha) ; 8. Tony Rutter (Yamaha) ; 9. Mick Grant (Kawasaki) ; 10. Steve Manship, etc.
Meilleur tour : Ditchburn, 1'40"6.

350 cc - 10 tours

1. John Williams, 17'26"8 ; 2. Patrick Pons ; 3. Tony Rutter ; 4. Steve Manship ; 5. John Weedon ; 6. Kork Ballington ; 7. Roger Nicholls ; 8. Boet Van Dulmen ; 9. Clive Wall ; 10. Grahame Hobbs ; 16. Terras ; 17. Hordelalay, tous sur Yamaha.
Meilleur tour : Williams, 1'40"6.

500 cc - 10 tours.

1. John Newbold ; 2. John Williams ; 3. Steve Manship ; 4. Tony Rutter ; 5. Percy Tait ; 6. Roger Nicholls ; 7. Boet Van Dulmen ; 8. Paul Cott ; 9. Clive Offer ; 10. Roger Marshall.
Meilleur tour : Newbold, 1'40"2.

Finale du championnat MCN Superbikes - 750

(30 tours du petit circuit)
1. Ditchburn (Kawasaki), 26'33"4 ; 2. Newbold (Suzuki) ; 3. Pons (Yamaha) ; 4. Williams (Suzuki) ; 5. Smart (Suzuki) ; 6. Haslam (Yamaha) ; 7. Saper (Yamaha) ; 8. Barry (Yamaha) ; 9. Nash (Yamaha) ; 10. Carr (Yamaha) ; 11. Soulas (Yamaha).