

MOTO

JOURNAL

N° 239 LE JEUDI 4F

LE SCANDALE DU
PERMIS DE CONDUIRE



VITESSE:
BRANDS
HATCH

NOUVEAU:
LA NORTON
COSWORTH

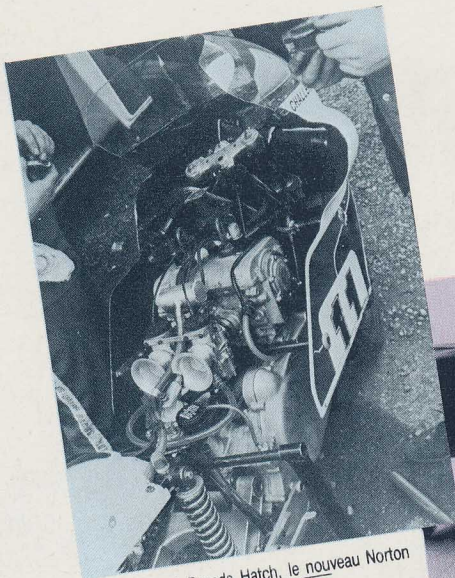
ESSAI:
HONDA
250 TRIAL

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.



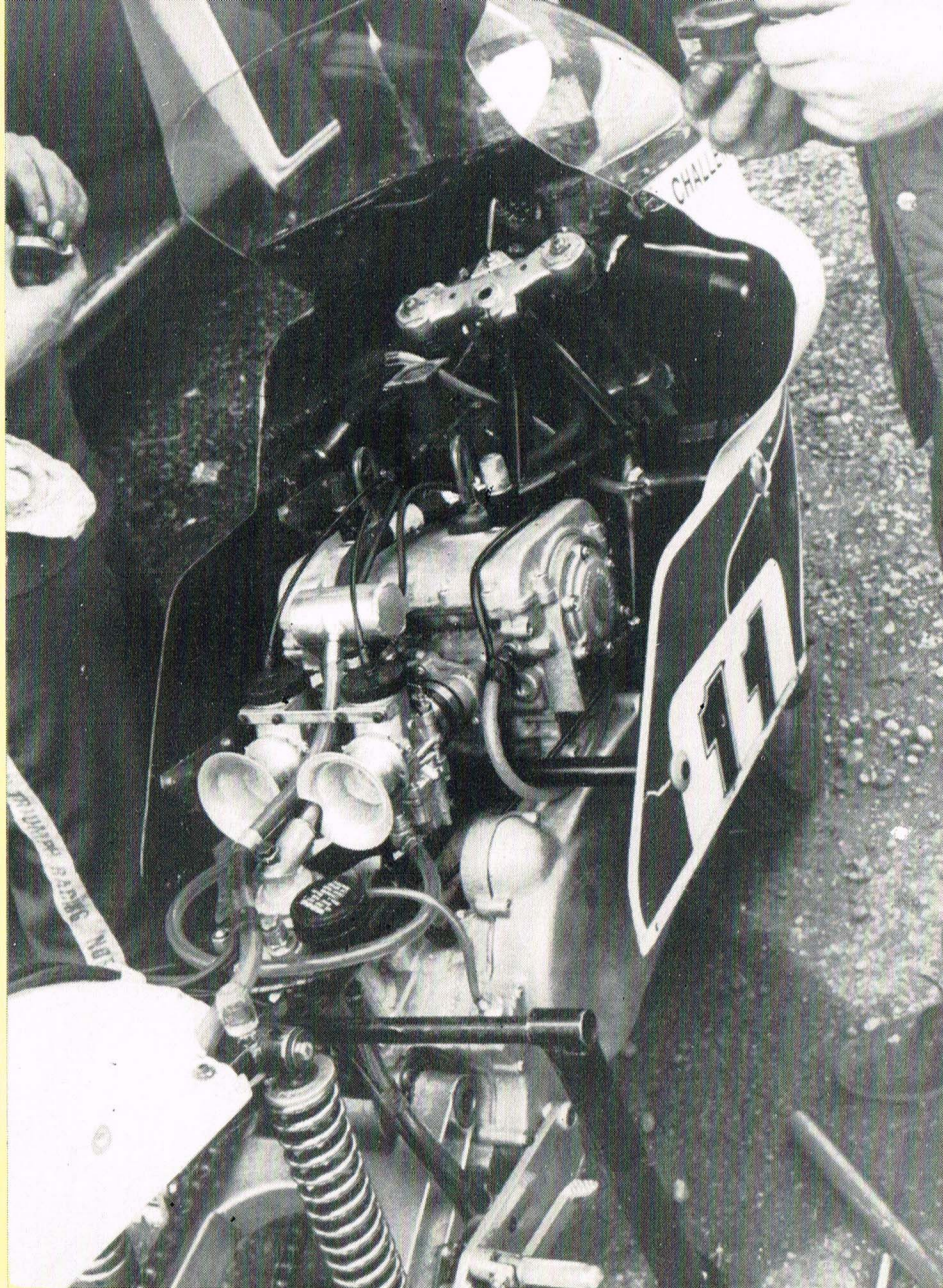
ET VOICI LE « NORTON CHALLENGE » :

Il y a longtemps qu'on en parlait ; on vous avait présenté le moteur dans le n° 231 de « Moto-Journal », voici la machine complète, le Norton Challenge anciennement nommé Norton-Cosworth ou plus pudiquement par les gens de l'usine le « Norton - quatre - soupapes ».

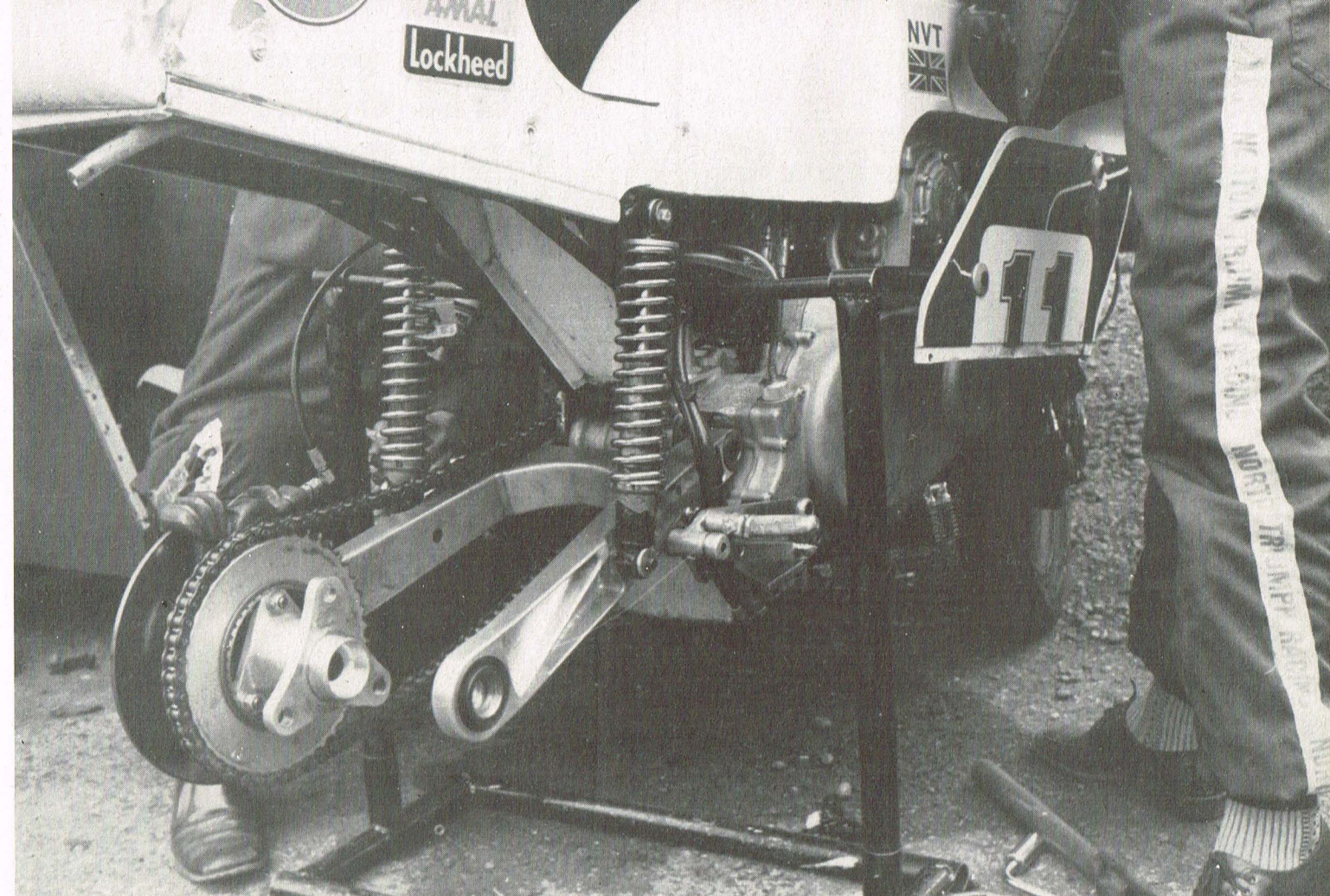
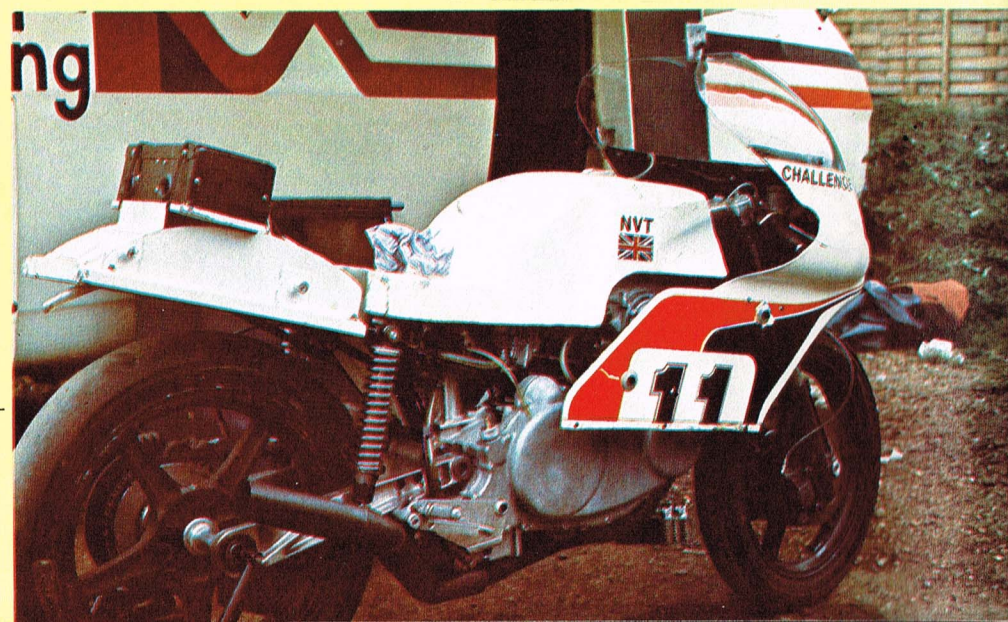
Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'arrivée des gens de chez Cosworth a amené des idées nouvelles. Le moteur est un bicylindre à refroidissement liquide extrêmement compact, dérivé du fameux moteur Cosworth de Formule 1. Conçu pour contrer les deux temps japonais le Challenge a fourni 105 chevaux au banc avant d'être monté dans le « cadre ». En fait c'est une façon de parler car il n'y a pas de cadre. La machine est en effet construite autour de son moteur ; le bras oscillant arrière est directement fixé au carter et la colonne de direction est fixée à la culasse par une triangulation de tubes. La rigidité de l'ensemble n'est pas à mettre en doute. Sur une F 1 les roues arrière sont fixées au moteur et non au châssis : le moteur est la partie arrière du châssis, tout simplement. Dans le cas du Norton Challenge, quelques tubes fixés sur la partie arrière du moteur permettent d'ancrer la partie supérieure des amortisseurs et de poser l'ensemble selle - réservoir, la batterie étant cachée dans la selle.

Les deux radiateurs latéraux assurant le refroidissement du moteur sont situés dans la partie avant du carénage de part et d'autre du moteur tandis qu'un petit radiateur d'huile apparaît en avant et en dessous du moteur. La pompe à eau se trouve sous les carburateurs derrière les cylindres. Bien qu'assez volumineux, ce moteur est très compact. Sur le côté gauche, on trouve l'entraînement de la distribution par courroie à l'air libre. La transmission primaire est très spéciale : un pignon situé sur le côté gauche du moteur transmet la puissance à un autre pignon qui fait tourner un arbre traversant le moteur de part en part, renvoyant ainsi la transmission primaire sur le côté droit du moteur. Ce pignon de renvoi et son arbre sont utilisés comme balancier pour neutraliser les éventuelles vibrations de l'embellage. L'embrayage humide possède quatre disques et un ressort à diaphragme comme le modèle utilisé sur les « Commando ». Sous l'embrayage un petit pignon actionne la pompe à huile.

Le Norton « Challenger » est très ramassé sur lui-même. Le moteur est de taille imposante mais l'absence de cadre classique permet de gagner beaucoup de place. La transmission primaire est volumineuse. Le bras oscillant est une belle pièce en aluminium usiné, vissée directement sur le moteur.

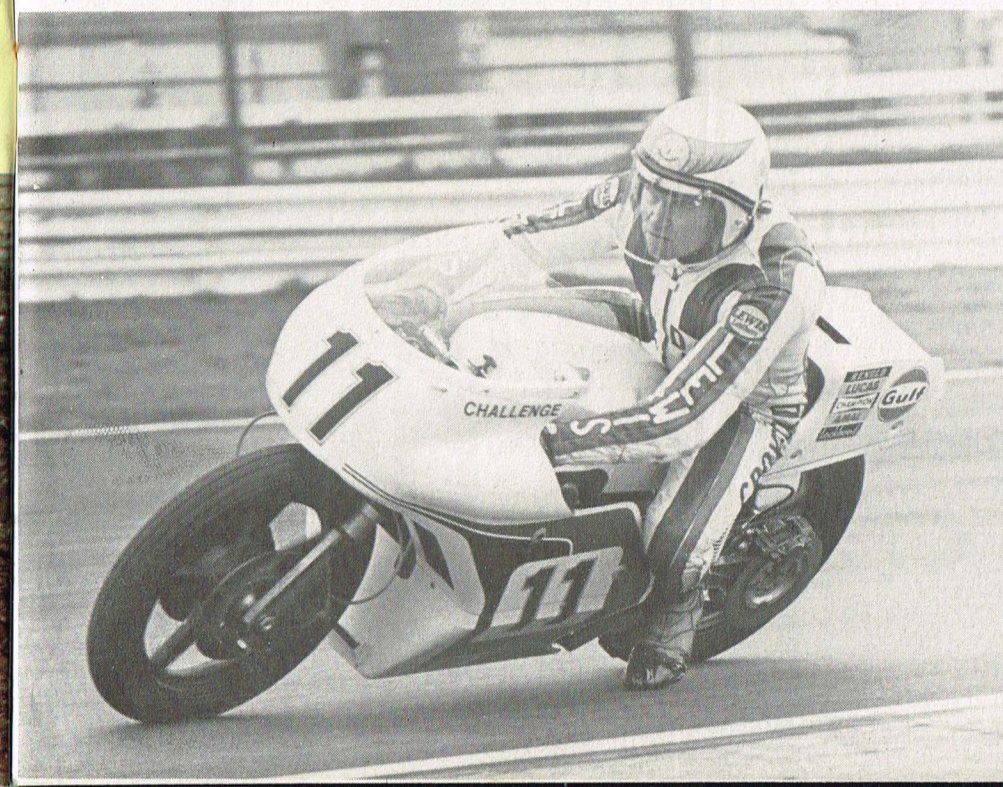


La machine vue du dessus : on remarque tout de suite l'absence de cadre, et la triangulation portant les têtes de direction fixée sur la partie supérieure du moteur. Les deux carburateurs risquent d'être rapidement remplacés par un système d'injection similaire à ceux utilisés sur les Formule 1. Si la culasse et le bas moteur sont volumineux, les cylindres eux paraissent minuscules. Les cotes moteurs super carrées (85,73 x 64,77 mm) y sont pour quelque chose. La pédale de frein est fixée à une plaque en alu ; le maître cylindre se trouve juste derrière mais le réservoir de Lockheed se trouve au-dessus, on voit le bouchon en dessous du cornet du carbu droit.



Le bras oscillant comporte des solutions originales ; la roue n'a pas de roulements, lesquels roulements se trouvent à l'intérieur des deux branches du bras oscillant. Même chose pour la fixation au moteur, les roulements se trouvent sur le bras et non sur le moteur. La roue n'est pas solitaire de l'ensemble couronne-frein à disque et peut s'enlever très facilement. Frein à disque et couronne sont fixés en haut sur des tubes qui soutiennent également la selle et sont vissés sur l'arrière du moteur.

Dave Croxford au guidon du Norton Challenge : c'était lors des essais samedi matin. En course il a eu moins de chance car aux essais il avait suivi tranquillement les Suzuki et autres Yamaha. On voit bien le disque de frein arrière à l'extérieur du bras oscillant ; toute la machine montre que ses réalisateurs ont cherché des solutions nouvelles. Esthétiquement, elle est magnifique.



Etre présents en 1975...

Le Norton Challenge a eu beaucoup de mal à voir le jour ; sa mise au point a été retardée, il aurait dû faire ses débuts à Silverstone en août. Chez Norton, on a travaillé d'arrache-pied pour préparer la moto à temps pour Brands Hatch. Pourquoi la sortir ainsi pour la dernière course de la saison ? Pour montrer que nous sommes là et que nous travaillons au projet, dit Frank Perris, team manager de Norton. Il fallait sortir cette machine et la faire courir avant la fin de l'année pour que les gens nous prennent au sérieux.

Voilà qui est fait : Dave Croxford, qui a fait des essais en piste avant de venir à Brands Hatch, estime que cette machine est aussi puissante que souple et facile à piloter. Alex George, lui, a été surpris par la facilité avec laquelle elle se laisse piloter. Il fait dire que l'ensemble pèse environ 130 kilos et que tout a été fait pour gagner du poids. Chez Norton, on va poursuivre les tests intensément pour finir de mettre au point ce moteur et commencer la production en série afin d'obtenir l'homologation en Formule 750. Si cette machine tient ses promesses, elle sera un concurrent sérieux pour les japonaises : plus légère, plus facile à piloter, puissante et rapide, elle aura en plus un avantage non négligeable ; elle n'aura pas à ravitailler dans une manche de F 750 de 100 Miles de long.