

MOTO

JOURNAL

N 283
LE JEUDI 5F

ESSAI
1000 VAN VEEN

30 SEPTEMBRE 1976 - Belgique 50F - Suisse 4,50F - Canada 1,40\$ - Espagne 65 Ptas



NOUVEAUTES
CELLES DU SALON
ET CELLES QU'IL
VOUS CACHE

HOCKENHEIM
THRUXTON
COGNAC

ISDT

MOTO JOURNAL

Des I.S.D.T. « faciles » : sur 321 concurrents au départ, seulement 38 abandons au bout de 6 jours.

SOMMAIRE N° 283 — 30 SEPTEMBRE 1976



COUVERTURE : Victor Palomo, nouveau champion d'Europe de formule 750, un titre qui en vaut bien d'autres qualifiés de « mondiaux ».

TECHNIQUE DOUCE:
LAVOIR SA MOTO



PAGE 51

VITESSE : Formule 750 à Hockenheim	J. Bussillet	4
Championnat de France à Cognac	F. Tran Duc	14
ENDURANCE : 400 Miles de Thruxton	E. Maurice	8
TOPS VITESSE ET TOURISME		18
MAUVAISES LANGUES	K. Tran Duc	21
MAGAZINE : Le motard en blanc		
Shopping	E. Maurice	24
NOUVEAUTE : Les nouvelles Yamaha Enduro		26
Les 50 cc italiens et anglais		30
SALON : Les tendances du marché	F.-M. Dumas	28
MINI POSTER : Victor Palomo	Ch. Lacombe	40
COURRIER	Gromono	46
ESSAI : 1000 Van Veen	F.-M. Dumas	48
TECHNIQUE DOUCE : Bien laver sa moto	G. Bettiol	51
ARGUS		52
PETITES ANNONCES		54
MAGIC PUCES	Claudine	59
TOPS TOUT-TERRAIN		66
CROSS : Journal	J. Levasseur	67
ENDURO : Les I.S.D.T.	J.-P. Frisquet	68

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 Poste 4123 (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, Guy PILARCZYK, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, HAUTPRE, CHAKETOFF, André PIERRE, et de : David NIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.-B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Claude WACKERMAN (Suède) - John WEED (U.S.A.) - Michel d'AWANS (Belgique) • Photo : Jean-Yves RUSZNIEWSKI • Dessins : J.-F. VIVANT • Maquette : Christian GUY • Secrétaire Générale : Monique HELFENBERGER • Publicité : Denys GODIN et Patrick VALOT • Abonnements : Suzanne BRILLE • Petites annonces : Huguette PIRET • Rédaction, publicité, vente : 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS Abonnements : 1 an ; France, 200 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 : 261-56-15 • Photocomposition Imprimerie Réateur • Responsable de la publication : Pierre BARRET.



400 MILES DE THRUXTON

cette victoire s'est faite attendre pendant toute la saison mais à Thruxton, l'équipage Ruiz-Huguet faisait enfin taire la malchance.



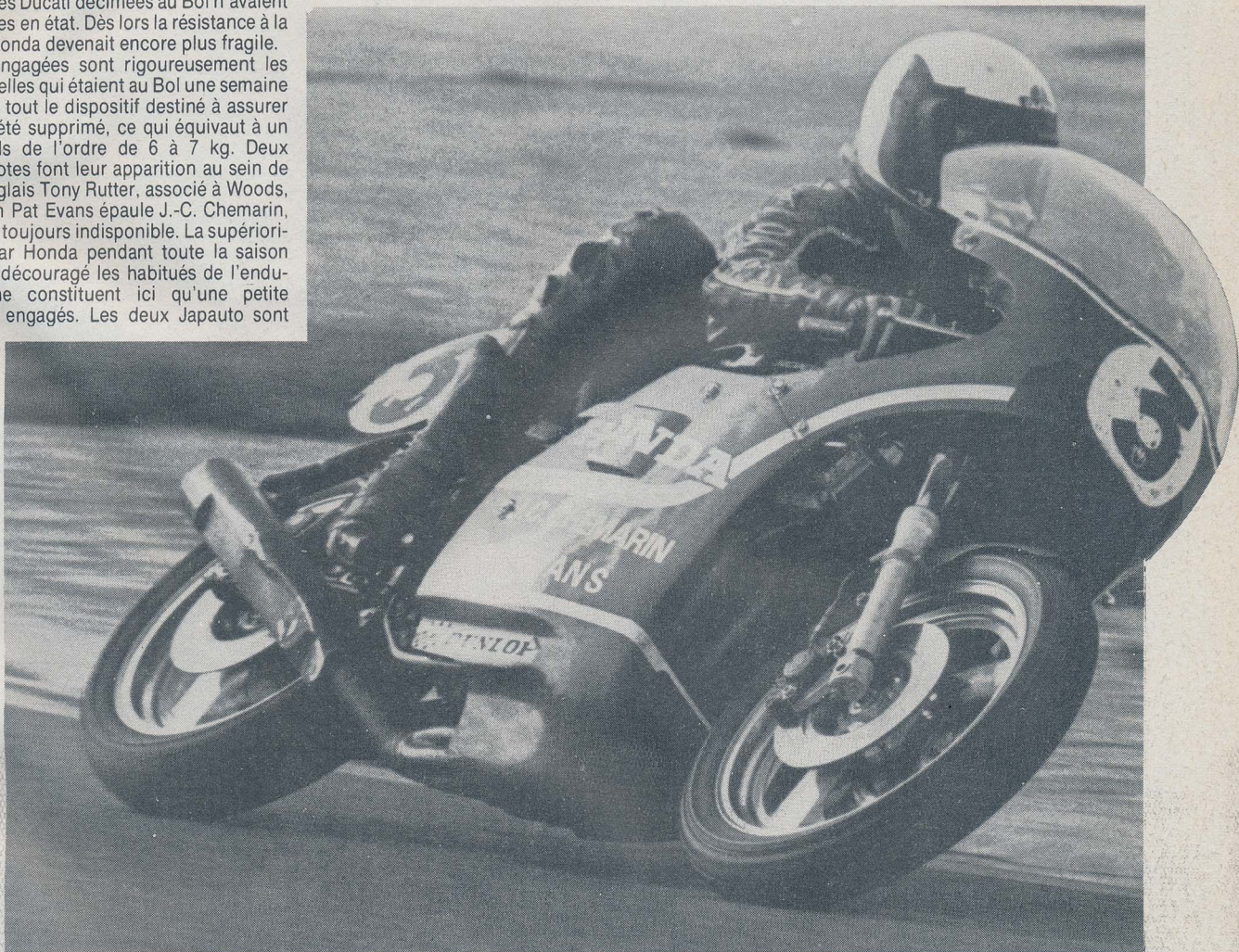
HONDA SHOW

Dès les premières minutes, les 400 miles de Thruxton ont pris l'allure d'un gigantesque tour d'honneur de toute l'équipe Honda. Après avoir déjà remporté toutes les manches de la coupe d'Europe d'endurance, Honda n'a pas fait de détails sur le circuit anglais, son plus redoutable adversaire, le team Godier-Genoud n'ayant pas fait le déplacement. Alors, pour que ces 400 miles ne deviennent pas une procession indigeste, les pilotes Honda ont joué le jeu : ils ont attaqué.

L'absence des Kawasaki Godier-Genoud et des Ducati officielles ont amputé cette finale du championnat d'endurance d'une bonne partie de son intérêt, car une semaine après le Bol d'Or on pouvait supposer que les espoirs de revanche seraient encore particulièrement vivaces. Mais pour une surprenante histoire d'engagements qui ne seraient pas parvenus à temps, les Kawa ne purent prendre part à l'épreuve, et les Ducati décimées au Bol n'avaient pu être remises en état. Dès lors la résistance à la domination Honda devenait encore plus fragile. Les Honda engagées sont rigoureusement les mêmes que celles qui étaient au Bol une semaine plus tôt. Seul tout le dispositif destiné à assurer l'éclairage a été supprimé, ce qui équivalait à un gain de poids de l'ordre de 6 à 7 kg. Deux nouveaux pilotes font leur apparition au sein de l'équipe, l'Anglais Tony Rutter, associé à Woods, et l'Américain Pat Evans épaule J.-C. Chemarin, C. Léon étant toujours indisponible. La supériorité affichée par Honda pendant toute la saison semble avoir découragé les habitués de l'endurance qui ne constituent ici qu'une petite minorité des engagés. Les deux Japauto sont

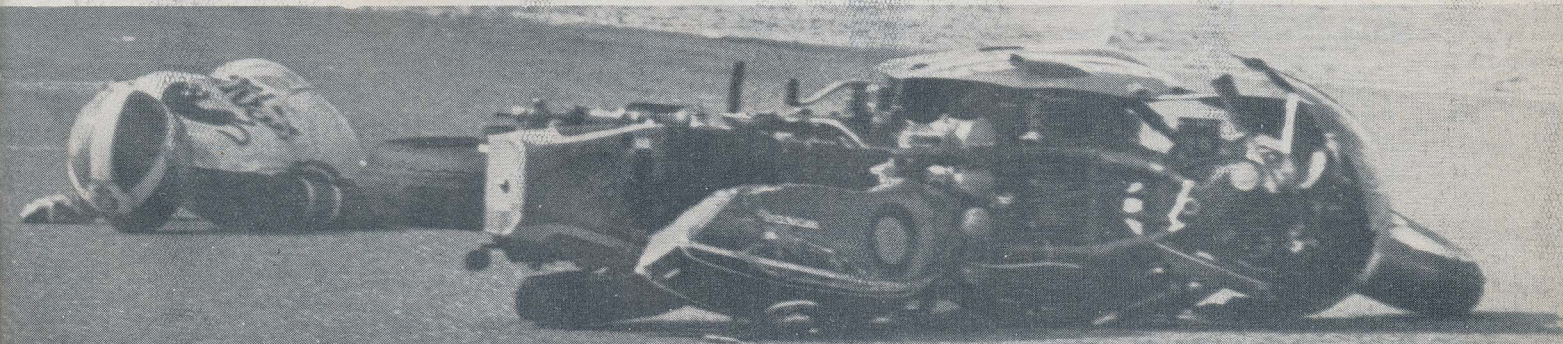
présentes, identiques à celles qui ont terminé le Bol et les équipages n'ont pas été modifiés : Croxford-Green pilotent la machine à moteur Honda usine et Sailler-Degens celle à moteur Japauto. Peyre et Maingret (Kawasaki Cassegrain), Blosser-Rolland (850 Honda) et René Hordelalay (associé à Pendlebury sur une 1000 Kawa) complètent le contingent français. Le

reste du plateau est plutôt hétéroclite. Une multitude de pilotes anglais parfaitement inconnus sont venus à Thruxton, histoire de passer un bon après-midi au guidon de leur 900 Ducati, Kawa ou BMW à peine modifiée, encore équipée de son silencieux d'origine ; bref, à Thruxton, il y aura deux courses qui se dérouleront en même temps, celle des pros, et celle des autres.



Evans, qui pilotait pour la première fois la Honda Endurance, a été « refroidi » par sa chute aux essais. Malgré cela il tint dignement sa place de coéquipier de Chemarin.

La fin d'un rêve (drame en 5 actes) : Rival est au guidon de la machine de tête lorsqu'il dérape et chute, se retrouvant face contre terre...



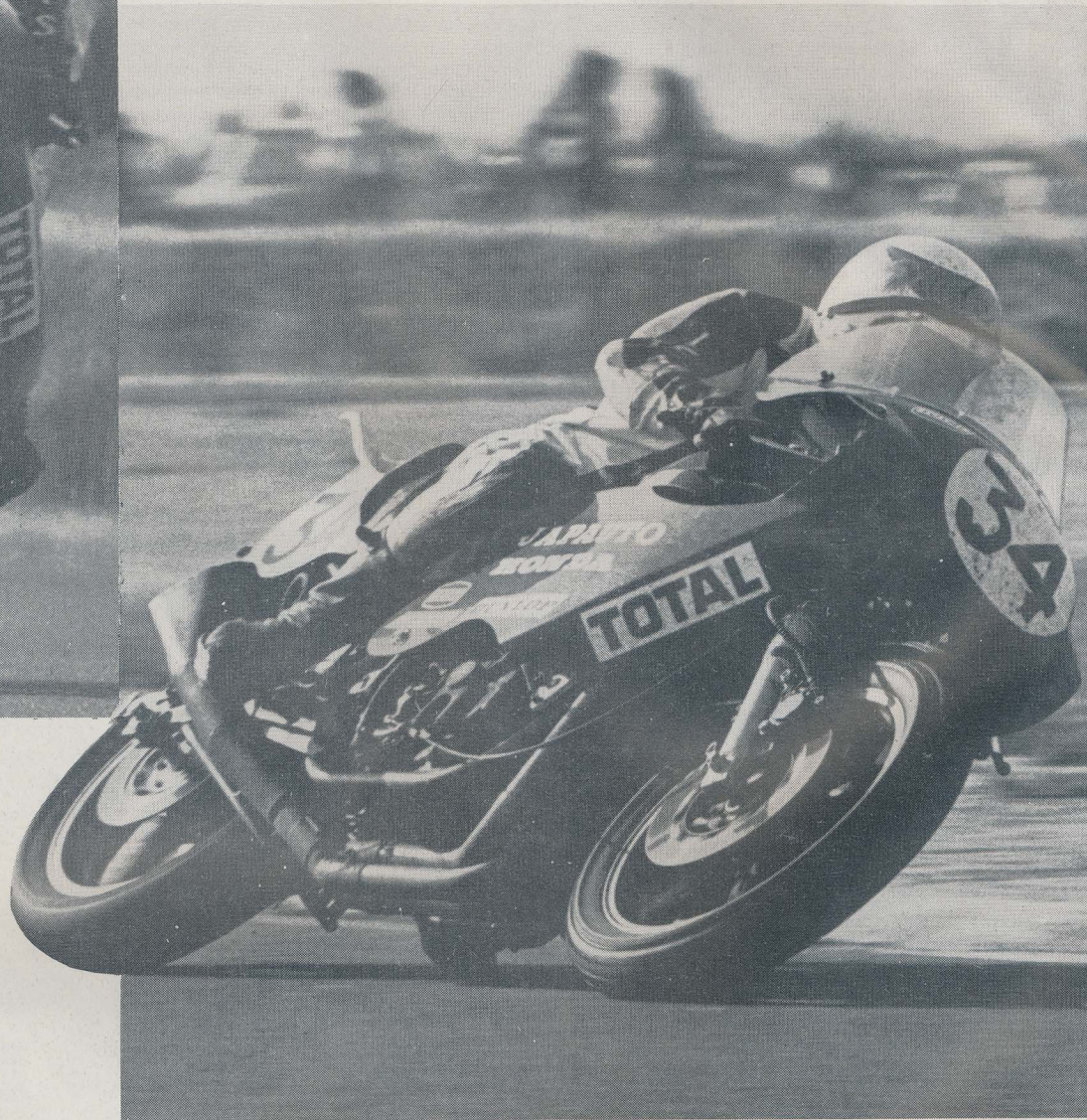
Souple, mais souple...

Les 941 Honda d'endurance sont de véritables machines de compétition mais parfaitement conçues en fonction des impératifs propres aux épreuves de longue haleine. « Elles sont très souples ; par exemple au Bol les Kawa sortaient du virage du raccordement en première alors que nous, nous étions en seconde. Leur couple maxi

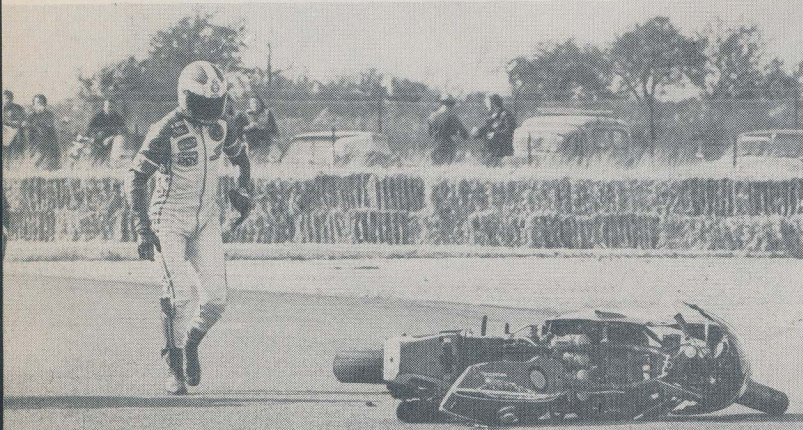
se situe aux alentours de 8.500 - 8.700 trs/mn et jamais de toute la saison nous n'avons tiré plus haut. Ça ne sert pas à grand-chose », déclare J.-C. Chemarin, qui vient d'être sacré champion d'Europe d'endurance après l'épreuve de Thruxton.



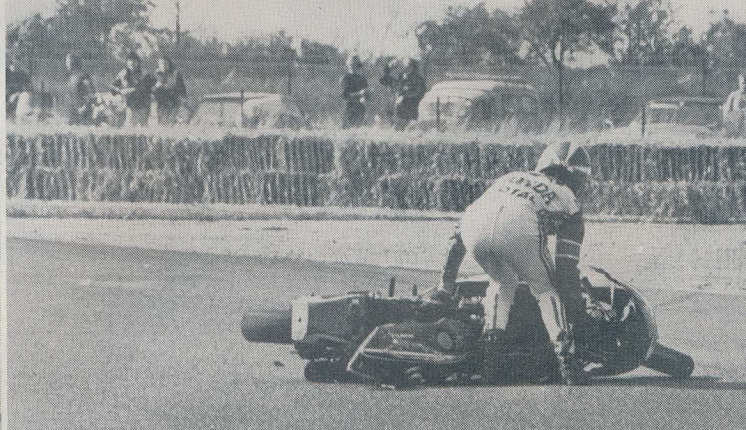
Croxford est de ces pilotes qui ne s'avouent jamais vaincus. Un court moment en tête, il ne put empêcher le retour des intouchables Honda.



Il se relève, passablement groggy, et se dirige vers sa machine dont le réservoir s'est détaché.



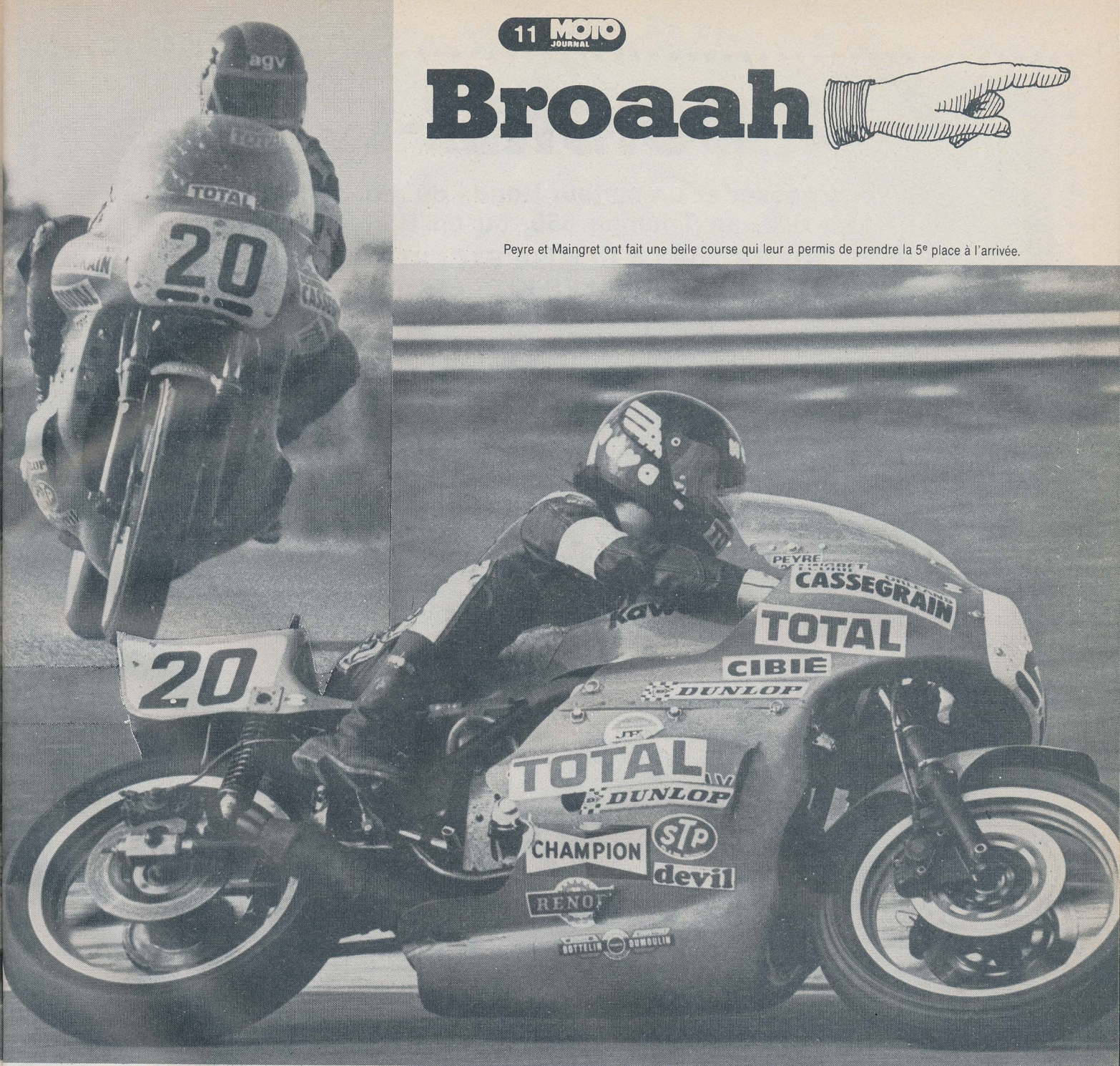
Hubert s'y reprendra à plusieurs fois avant de soulever la Honda.



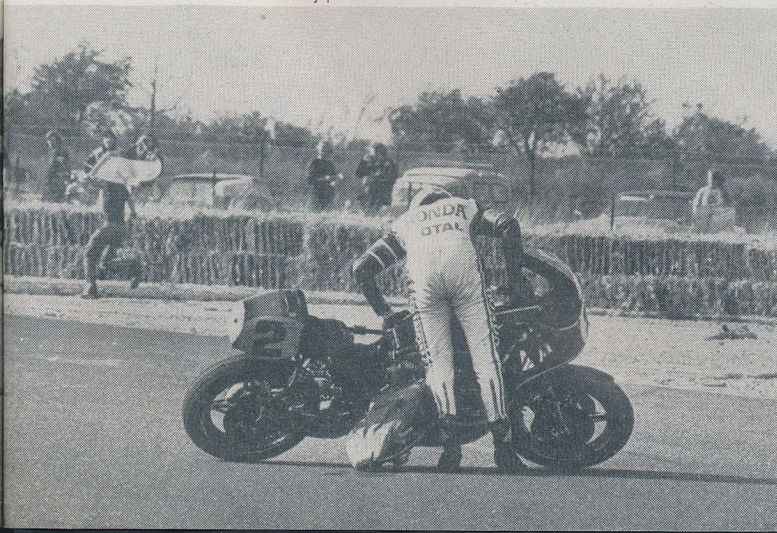
Broaah



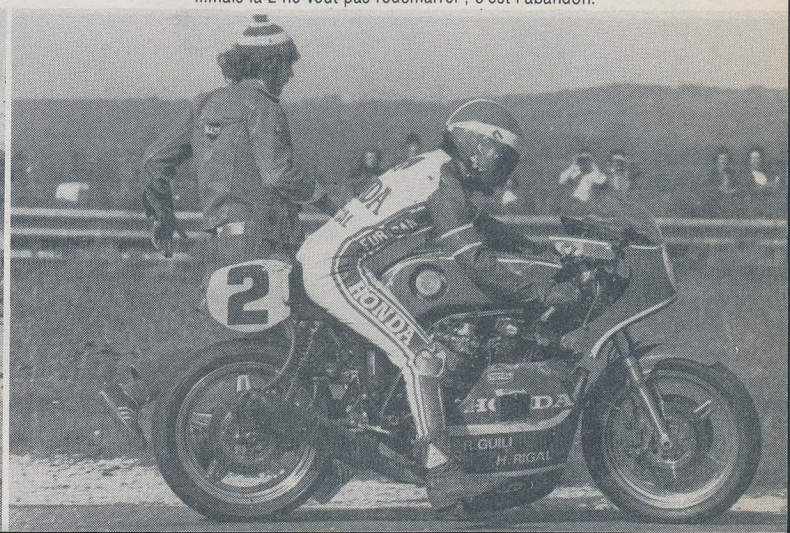
Peyre et Maingret ont fait une belle course qui leur a permis de prendre la 5^e place à l'arrivée.



il y parvient enfin...



...mais la 2 ne veut pas redémarrer ; c'est l'abandon.



500 n'est pas 400

Traditionnellement la course d'endurance courue à Thruxton se dispute sur 500 miles soit un peu plus de 800 km. Depuis l'année dernière, les organisateurs ont réduit la distance à 400 miles pour marquer leur contribution à la limitation de consommation d'énergie.

Les essais

Les essais commencent en début de matinée sur une piste encore très humide, la pluie ayant sévi une bonne partie de la nuit. Pat Evans qui ne s'est pas encore familiarisé avec sa machine est surpris par un brusque décrochement de sa roue avant et chute dans la grande courbe qui suit la ligne droite des stands. Il s'en tire à moindre mal mais la machine a souffert ; il faut remplacer le carénage, le système complet de frein avant. Evans qui n'a pas bien compris les causes de cette chute attend le départ de la course avec une certaine appréhension car il n'a pu se mettre suffisamment la Honda en main. Pour les autres équipages vedettes les deux séances d'essais se dérouleront sans problème. Les Honda réalisent en bonne logique les meilleurs temps mais Croxford toujours aussi hargneux n'a pas l'air de vouloir s'en laisser conter.

Evans : c'est la première fois

Oui, Pat Evans n'avait jamais piloté de quatre-temps de compétition avant de monter sur la Honda. Sa seule expérience en matière de moteur à soupapes se limite à une épreuve de production à laquelle il avait participé au guidon d'une 900 Kawasaki de série. « La Honda est une bonne machine, mais je ne peux pas la comparer avec une Yamaha par exemple ; ça n'a rien à voir, il faut réapprendre à conduire d'une manière différente. »

Guili décolle - Rigal atterrit

Il est bien difficile de parler d'endurance à propos d'une épreuve qui se dispute sur 400 miles soit environ 650 km, et comme on pouvait s'y attendre le début de course va être mené à un train de grand prix. Le départ est donné sous un soleil bien sympathique qui est venu à bout de l'humidité de la piste et c'est Chemarin qui aborde la première courbe en tête. Mais Guili, qui paraît avoir décidé que Thruxton serait « sa » course, passe en tête poursuivi par Huguet, Chemarin, Croxford roue dans roue. Les 4 hommes restent dans cet ordre pendant quelques tours puis Guili commence à prendre le large. En ce début de course il « prend » 3 à 4 secondes à ses suivants immédiats qui pourtant ne chôment pas. Tony Rutter a raté son départ et s'est laissé enfermer dans un paquet de pilotes moins rapides mais bigrement encombrants. Peyre sur la Kawa-Cassegrain est carrément à la traîne, il navigue en 25^e position au milieu du gros peloton qui est déjà très étiré. Avant même le sixième tour, Guili doit se livrer au numéro d'acrobatie qu'impose le dépassement des attardés. Bien que la différence entre les pilotes et les machines soit flagrante, les « trainards » ne mettent pas une très bonne volonté à se laisser doubler. Guili, solitaire, passe en force et accentue son avance, mais derrière lui, le groupe Huguet, Chemarin, Croxford se trouve confronté à des situations parfois délicates ; quand les trois hommes décident de faire un sort à un groupe de gêneurs, il s'ensuit une belle panique du côté des « lambins ». Trois renards dans une basse-cour.

Bien que très au fait de ce genre d'exercice Croxford doit lâcher prise lors d'un freinage, bloqué par une cohorte de « blancs-becs » qui ne se soucient absolument pas de ce qui se passe derrière, tout occupés à s'expliquer entre eux. Furieux, « Crox » se met en tête d'aller retrouver Huguet et Chemarin avec qui il s'entendait si bien, mais qui méchamment ne l'ont pas attendu.

Des motifs !

Si les Dunlop se sont usés de façon anormale pendant les 400 miles, c'est que la qualité du revêtement à Thruxton est extrêmement abrasif et qu'en plus tous les virages, à deux exceptions près, sont à droite. Or le circuit n'étant ouvert que douze jours par an (exigence des riverains) Dunlop n'a jamais eu la possibilité de faire des essais.

Les mâchoires serrées, le regard méchant, Dave passe à l'attaque ; la pauvre Japauto se sent prise de dandinements révélateurs, elle ne peut pas faire plus, et se met en glissade, une fois, deux fois dans chaque grande courbe du circuit. La représentation de M. Croxford dure deux tours, le temps de revenir sur ses deux compagnons de route. Un peu plus loin une explication démoniaque met aux prises John Cowie (900 BMW Gus Khun) et Peter Davis (1000 Laverda d'origine). En voilà deux qui ne doivent pas avoir froid sous leur cuir, car il faut fournir de sérieux efforts pour mater les réactions brutales de leurs machines. Ils s'échangent les 6^e et 7^e places au gré des freinages, accélérations et dépassements. Le numéro cessera quand la pauvre Laverda, fatiguée du traitement infligé, avalera une soupape, histoire de mettre un terme au petit jeu. Pendant ce temps Guili continue de caracolier en tête et tourne constamment dans des temps inférieurs au record du tour réalisé l'année dernière. « J'étais facile, dira-t-il après la course, j'allais fort mais sans avoir besoin de me déchirer. »

Pesée et repesée

En Angleterre, lorsqu'une moto a subi des dommages à la suite d'une chute, elle doit repasser au pesage pour pouvoir reprendre la piste. Cette mesure ne se limite pas aux « obscurs » dont on pourrait mettre en doute les talents de mécanicien puisque la Honda que Evans a plantée aux essais a refait son petit tour au pesage.

Huguet occupe désormais la seconde position avec une sensible avance sur Chemarin et Croxford qui se font remonter par le « vieux » Rutter qui a mis du temps à s'échauffer mais qui va comme une bombe. Il passe successivement Croxford, Chemarin, rejoint Huguet qu'il passe au tour suivant. Les Japauto sont les premières à ravitailler ; Guili donne le signal des arrêts ravitaillement-relais chez Honda ; il possède à ce moment un tour d'avance sur tous les autres concurrents excepté Huguet et Chemarin. Lorsque Rigal reprend la piste il est toujours au commandement, quand un petit quart d'heure plus tard l'odyssée de la Honda numéro 2 s'achèvera brutalement dans l'un des virages les plus lents du circuit. Evans, qui a remplacé Chemarin, se trouve alors en tête car Ruiz (équipier d'Huguet) a dû stopper pour faire changer son pneu arrière. Croxford en a profité pour s'emparer de la seconde place. Maingret et Peyre, qui ont effectué une magnifique remontée occupent la sixième place alors que Hordelalay et Pendlebury, qui font une course régulière, se trouvent à une solide 5^e place.

Arrêtez vos moteurs

Il y avait 3/4 d'heure d'interruption entre les deux séances d'essais du dimanche matin, cette pause correspondant à la durée de la messe célébrée dans le village voisin. Thruxton n'est pas le seul circuit où l'on pratique cette pause-office, c'est pareil à B'Hatch.

Le Bol, oui !

C'est ce qu'ont crié en cœur les KR111 (les pneus spécialement étudiés pour l'endurance par Dunlop et qui ont tenu pendant plus de la mi-course au Mans) et qui demandent grâce au bout de trois heures de course à Thruxton. Après Ruiz-Huguet, ce sont Chemarin-Evans qui doivent stopper à leur stand pour changer leurs pneus. L'opération coûte cher en temps et l'équipage de tête se trouve relégué en 3^e position. Après un court intérim assuré par Croxford et Green, ce sont Ruiz et Huguet qui passent au commandement après 4 h 30 de course. Ils y resteront jusqu'à l'arrivée et emportent ainsi leur première victoire de la saison. Jean-Claude Chemarin et Pat Evans terminent en seconde position dans le même tour que les vainqueurs alors que Croxford et Green sont parvenus à briser la domination Honda en précédant Woods et Rutter. Peyre et Maingret occupent une 5^e place réconfortante après leur déception du Bol.

RESULTATS

1. Roger Ruiz - Christian Huguet, 941 Honda, 170 tours en 4 h 27'9" 2/10, moyenne 143,92 km/h ; 2. Pat Evans - Jean-Claude Chemarin, Honda 941, à 1'8" ; 3. Gary Green - Dave Croxford, 941 Japauto, à 1 tour ; 4. Stan Woods - Tony Rutter, 941 Honda, à 2 tours ; 5. Jean-Bernard Peyre - Maurice Maingret, 900 Kawasaki, à 6 tours ; 6. James Wells - Tony Osborne, Moto Guzzi 850, à 9 tours ; 7. Dave Degens - Bernard Sailer, Japauto 969, à 11 tours ; 8. Robert Laver - Jan Inge Persson, BMW R 100, à 11 tours ; 9. Doug Randall - John Lavender, Honda 812, à 11 tours ; Roger Keen - Alan Lee, Yamaha TZ 350, à 14 tours. Huguet et Ruiz ont établi un nouveau record de l'épreuve. L'ancien record appartenait à Vial et Luc sur Kawasaki avec 140,618 km/h.

Enfin la victoire pour Huguet et Ruiz (au guidon) qui eurent beaucoup de déveine cette saison

