JOURNAL N° 239 LE JEUDI 4F

VITESSE: BRANDS HATCH

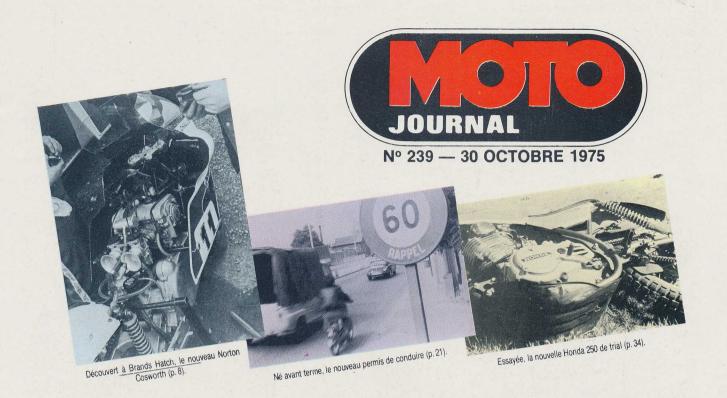
NOUVEAU: LA NORTON COSWORTH

ESSAI: HONDA 250 TRIAL

ISDT: QUEIREL RACONTE

125 YAMAHA: L'ANCIENNE ET LA NOUVELLE

e 75 - Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 0,90 3; Espagne 50 Ptas



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	4
MAGAZINE:	13
MAUVAISES LANGUES K. Tran-Duc	17
TOP VITESSE ET TOURISME	18
ENQUETE : Le nouveau permis de conduire	21
PREMIER CONTACT : La nouvelle Yamaha 125 Twin FM. Dumas	28
ESSAI : 250 Honda Trial P. Poli	34
MINI-POSTER: Angel Nieto, champion du monde 50 cc	36
TRUCS LECTEURS	42
COURRIER Gromono	
MAGIC PUCES	45
DIALOGUEentre un lecteur et la rédaction	56
TOP TOUT-TERRAIN	60
CROSS: Les projets d'Husqvarna	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 : S u z a n n e 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 nº 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.

JEAN-PIERRE FRISQUET VOUS A TOUT DIT LA SEMAINE DERNIERE SUR LES « INTERNATIONAL SIX DAY TRIAL »... OU PRESQUE. ON VA MAINTE-NANT PARLER DE L'ASPECT MECANIQUE DES CHOSES. AVEC EN PRIME LE POINT DE VUE, JOUR PAR JOUR, DE JOEL QUEIREL, MEDAILLE D'OR.



par J.-P. Frisquet

OURSDENDUROA



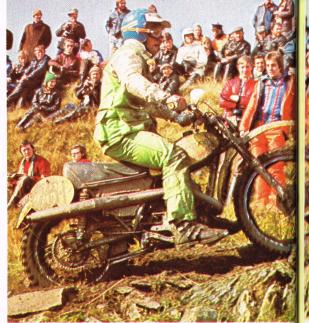
Beaucoup de route, surtout les premiers jours : pour les pilotes continentaux, c'était une cause supplémentaire de crispation, du fait de la conduite à gauche. (Ici Schubert, MZ, vainqueur en 250.)

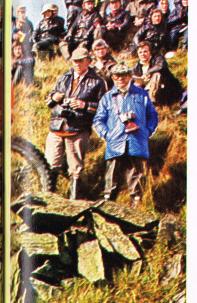
Cet Américain qui attaque comme une bête sur sa Ossa, c'est Dick Mann, ex-number one US Pour ses premiers ISDT, malgré quelques ennuis mécaniques, il a tini médaille de bronze. Et il a 45 ans passés! Et il a 45 ans passés!



Samola a és seratch pan

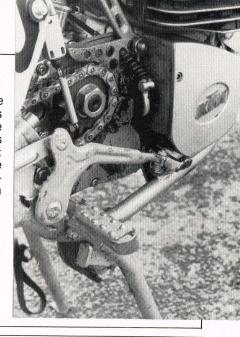
Samofal a été en tête au scratch parmi les coureurs français jusqu'au dernier jour. Mais il a préféré «assurer» sa médaille d'or dans l'épreuve de vitesse du samedi. Une bonne politique...





Penton : super-préparation

Toutes les Penton américaines de l'équipe de Trophée, quelque soit leur cylindrée, avaient des cadres de 400 cc. Toutes également étaient équipées d'amortisseurs Koni à ailettes de refroidissement, montés dans la position la plus inclinée. Ces KTM américaines étaient apparemment très bien préparées : sélecteurs et pédale de frein repliables, super guide-chaîne ultra-costaud en dural. Certains échappements étaient notoirement « revus et modifiés » en sortie de cylindre pour gagner en souplesse et progressivité.



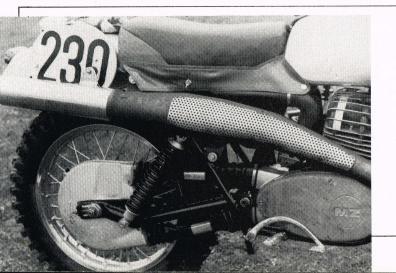
Les Penton de l'équipe US étaient très bien préparées : même la pédale de frein était repliable

INE de rien, les machines d'enduro progressent à grands pas. En flânant dans le parc des I.S.D.T. avant les vérifications préliminaires, on pouvait voir bon nombre de nouveautés. En gros la tendance actuelle semble s'inspirer de très près des machines de moto-cross de G.P. Voici quelques exemples parmi les plus remarqués:

Une Yamaha 400 Cantilever courait aux ISDT, aux mains d'un « privé » américain.

Jawa : économie sur le poids

Certaines Jawa officielles, dont celles de Stodulka et de Mrazek, ont un cadre réalisé en tube beaucoup plus fin que celui des machines de l'an passé: 20 mm de diamètre contre 25 mm environ auparavant. La puissance n'a probablement pas bougé (dur à savoir avec ces gens-là, ils sont si discrets), mais le gain de poids est évident. Les béquilles centrales sont également plus légères. De ce fait, avec leur carters moteurs et leurs moyeux en magnésium, les Jawa doivent présenter un rapport poidspuissance très intéressant. Par ailleurs, si certaines machines ont encore des fourches classiques, la plupart ont maintenant les fourches Jawa à air apparues en cours de saison: Il y a une valve sur les bouchons qui permet de régler la dureté. Toutes les Jawa ont maintenant des amortisseurs arrière Koni à double ressort.





KTM : Un gros client

KTM, qui n'engage pas directement d'équipe officielle, mais le fait par importateurs interposés, avait prévu une assistance très fournie avec plusieurs camions regorgeant de pièces détachées. Les machines de la Scuderia Farioli (l'importateur italien) sur lesquelles courent les Gritti, Testori et autres, sont cependant très soignées. Elles ont des fourches Ceriani en magnésium et des moteurs bien travaillés, assez nettement supérieurs en puissance aux modèles de série des pilotes semi-privés.

MZ: des amortisseurs qui penchent, penchent, penchent, penchent...

Les MZ officielles engagées dans ces I.S.D.T. 75 ont un nouveau cadre qui, tout comme celui des Jawa, est réalisé en tube plus fin que sur les modèles antérieurs. Les suspensions arrière sont très inclinées et ressemblent fort, du moins extérieurement, à des Bilstein à gaz. Le dessin du bras oscillant est assez particulier: les montants sont coudés à l'arrière. Par ailleurs, le moteur a dû être sérieusement retravaillé pour rattraper le handicap de puissance par rapport aux Jawa et KTM: ça se trahit par un nouveau pot de détente plus ventru et (semble-t-il) moins silencieux que celui des anciens modèles.

Les MZ d'usine, version ISDT 75 : amortisseurs très couchés et bras oscillant torturé. Le pot de détente, plus volumineux, témoigne de la recherche certaine de chevaux supplémentaires...

Herculés : offensive du Wankel

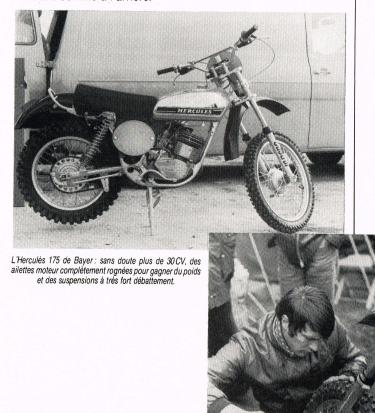
L'usine Herculés a engagé trois protos à moteur à piston rotatif, pilotés chacun par un Italien, un Allemand et un Américain. Suivant les résultats, ces machines, développant une bonne trentaine de chevaux, pourraient être commercialisées vers le milieu 76. Elles se caractérisent par un bruit d'échappement très



Cette fourche Ceriani expérimentale était installée sur les Herculès Wankell. Les bas sont en magnésium et ça ressemble bougrement à du Maïco... particulier, rappelant celui des Triumph 3 cylindres type Bol d'Or... et par une fumée abondante!

Par ailleurs, Herculés a « récupéré » Heinz Brinkman, ex-officiel Zundapp, ainsi que son frère Bernhard pour la catégorie 50 cc. Ces 50 cc à moteurs Sachs développent une bonne douzaine de chevaux et ont 7 vitesses.

Enfin, en catégorie 175, on trouve Christel (un ex-pilote de chez Zundapp également). Sa machine doit développer au bas mot une trentaine de chevaux et a reçu un embrayage sérieusement renforcé après les « pépins » survenus de ce côté en championnat d'Europe. La fourche avant est une Marzocchi magnésium, tandis que les amortisseurs arrière (hydrauliques) sont de fabrication Herculés. Le débattement est très important : 200 mm à l'avant comme à l'arrière.



Stodulka: un Tchèque en pointe. Il ne fait de l'enduro que

depuis la saison passée. L'an prochain, il sera dans doute