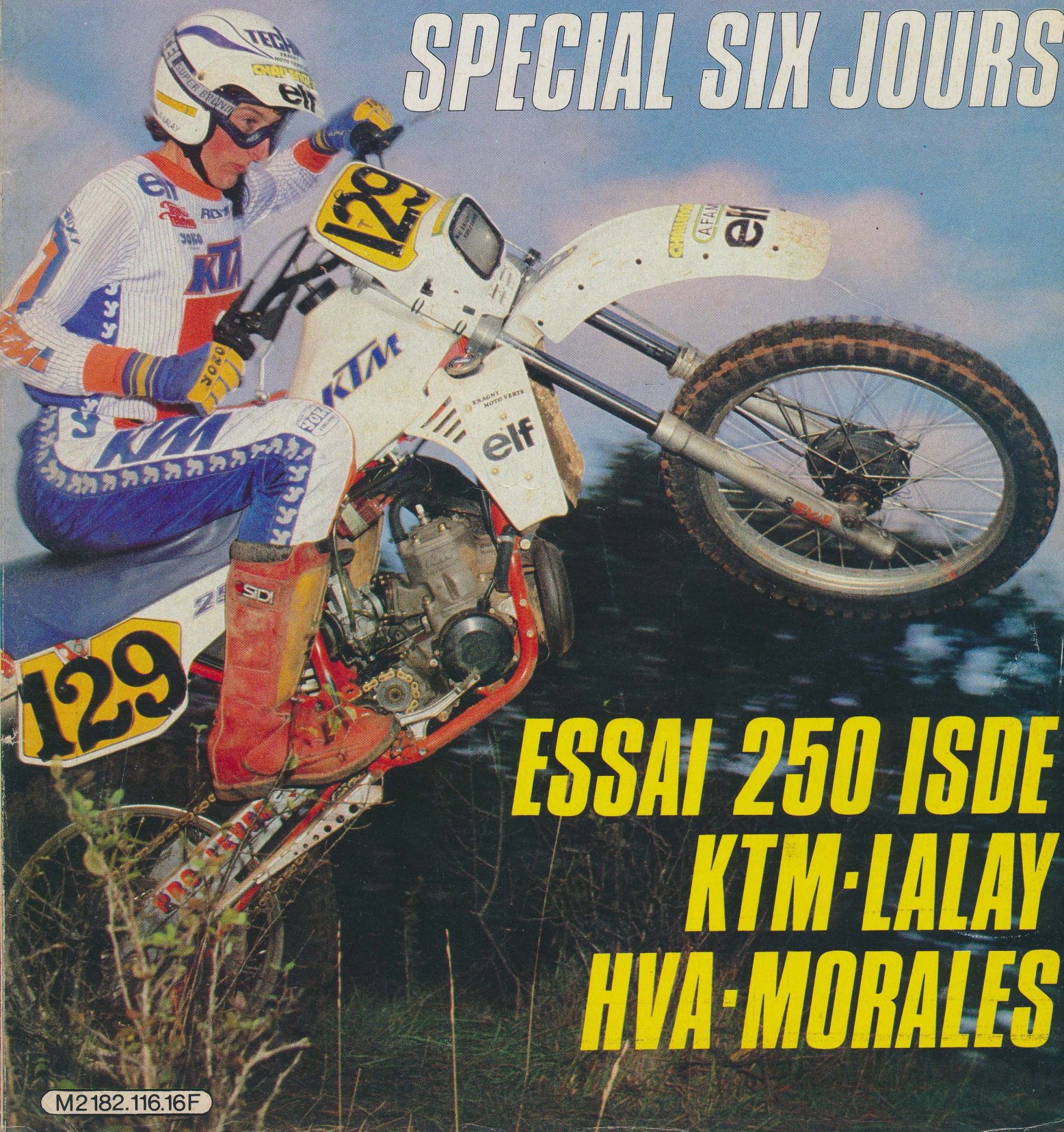


N°116 Décembre 83

16F<sub>130fb.7fs.</sub>\$2,25(Canada)

# moto

## SPECIAL SIX JOURS



**ESSAI 250 ISDE  
KTM-LALAY  
HVA-MORALES**



**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :**

Patrick Casasnovas

**REDACTEUR EN CHEF :**

Gilles Mallet

**REDACTION :**

Eric Breton, Didier Coste,  
Xavier Audouard, Philippe Horville,  
Patrick Massias, Reynald Lecerf,  
Alain Kuligowski, Georges Gori,  
Philippe Bora, Eric Alesund, Le Viking.

U.S.A. : François Bourret.

Italie : Michèle Verrini.

Angleterre : Peter Howdle

**DIRECTEUR ARTISTIQUE :**

Claude Porchet

**CONCEPTION GRAPHIQUE :**

Hélène Bernard

**DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :**

E. A. Bahman

**CHEF DE PUBLICITE**

Stéphane Khong

**ASSISTANTE :**

Yasmina Challal

**CONCEPTION PUBLICITE :**

Enrico Carosi, Marc Blanchard

**PROMOTION :**

Jean-Louis Dronne

**SECRETARIAT :**

Patricia

Les manuscrits et documents non insérés  
ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

2, rue Chapal, Aulnay-sous-Bois, Z.I.

**MOTO VERTE**

est une publication des

Editions Larivière.

S.A. au capital de 2.500.000 Francs

R.C. Seine 57 B 7.188.

15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris.

Tél. : 200.22.07

Télex : Motorvu 21 11678 F

C.C.P. : 115915 Paris

**PRESIDENT :**

Patrick Casasnovas

**DIRECTEUR GENERAL :**

Serge Pozzoli

**DIRECTEUR :**

Georges-Alain Mahé

**DIRECTEUR DES VENTES :**

Robert Schomann

**ABONNEMENTS :**

Monique Derégard

**PETITES ANNONCES :**

Véronique

Abonnement 1 an ou 12 numéros : 160 F  
(étranger 225 F)

Commission paritaire : n° 55.453

Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 1983

### Couverture

Gilles Lalay, l'homme des 6 Jours. Photo P. Massias

### Essai

Sur les 250 des ISDE : KTM et HVA avec le concours de leurs pilotes,  
par Eric Breton. Photos P. Massias

82

### Nouveautés

Yamaha 250 TY, par Didier Coste

68

Les nouvelles Honda et Yamaha cross, par Eric Breton. Photos P. Boulland

58

### Salon

Accessoires : les nouvelles collections, par Patrick Massias

35

### Technique

Préparation des Yamaha IT : les conseils de Bruno Faure recueillis par Alain Lecorre.  
Photos T. Lavau

92

### Sport

Championnat de France d'endurance TT, par Reynald Lecerf

10

La Ronde des Sables, par Patrick Massias

16

Le deuxième Rallye des Pharaons, par Didier Coste

74

ISDE 83 : Six jours au Pays de Galles, par Gilles Mallet

18

Cross français : le Super-championnat, par Xavier Audouard

95

Championnat de France d'endurance T.T., par Reynald Lecerf

10

### L'écho des Tétines

5

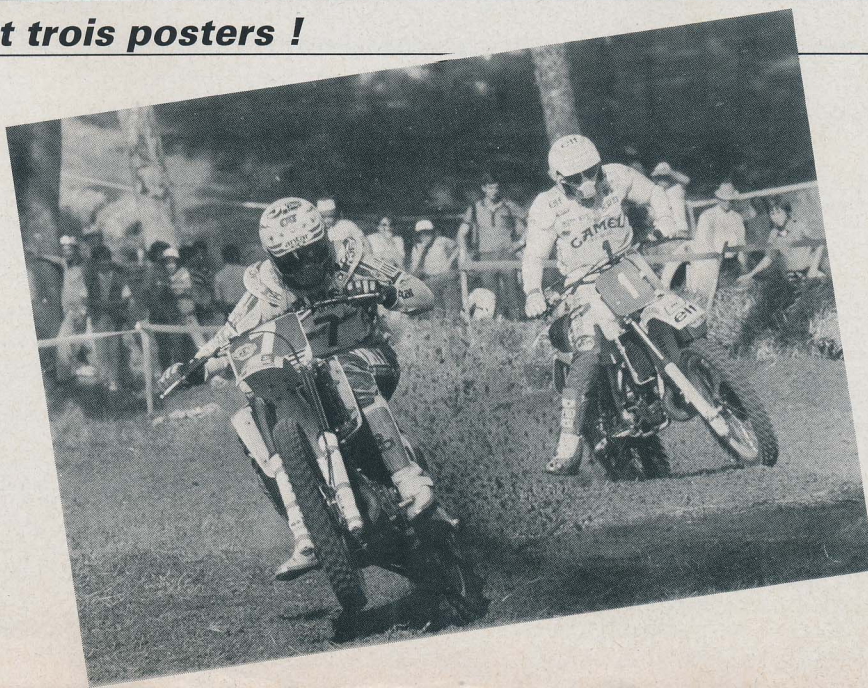
### Courrier des lecteurs

64

### Actualités - Nouvelles du monde

42

### Et trois posters !



Cross  
Français :  
Jacky  
Vimond  
Super-  
champion !



# ISDE: LA SUEDE TRIOMPHE

*Lalay 2<sup>e</sup> au scratch!*

de notre envoyé spécial  
Gilles Mallet



Les 58<sup>e</sup> Six Jours Internationaux d'Enduro, disputés au pays de Galles, ont connu bien des rebondissements. Un terrain gras, difficile, de nombreuses casses, quelques tricheries, ont contribué à bouleverser la hiérarchie habituelle. Successivement décimés, les Italiens, les Allemands de l'Ouest et de l'Est, et partiellement les Tchèques, ont laissé le champ libre à des talents qui ne demandaient qu'à s'exprimer. Victorieux absolus puisqu'ils remportent le Trophée, le Vase et le scratch individuel, les Suédois, de toute façon, n'ont pas attendu les malheurs des autres pour s'imposer. De nouvelles valeurs s'affirment et la France, avec une troisième place au Trophée et une seconde place au scratch de Gilles Lalay, peut dans les années à venir faire partie de cette nouvelle vague. Du sang neuf pour une vieille course, on n'avait pas vu ça depuis la percée italienne, il y a une dizaine d'années.

Après 22 ans d'absence, les Six Jours sont donc revenus sur l'« île principale », comme disent les Anglais, où ils naquirent en 1903. Et pour la huitième fois dans l'histoire de cette grande course, c'est le pays de Galles qui a été choisi.

Une faible densité de population mais une solide implantation hôtelière, des collines peuplées de vastes forêts coupées d'herbages et de landes, sillonnées de ravissantes vallées, une vocation touristique bien rodée, c'est une région splendide, quoique assez humide. Depuis 22 ans, ça a eu le temps de couler, sur le terrain et sur les mémoires. L'organisation, manifestement, est peu familière avec la complexité technique et même avec les règles des ISDE. Vérifications administratives carrément oubliées - ce qui permettra, nous y reviendrons, à certains concurrents peu scrupuleux de rouler avec des motos pas vraiment prévues au programme, et même à certains pilotes d'en remplacer discrètement d'autres ! -, contrôles mal placés, temps calculés trop serrés, horloges défaillantes, voire manquantes, résultats erronés et corrigés très tardivement, pagaille complète chez les responsables du classement, une équipe allemande louée pour 11 000 livres sterling (près de 15 briques !) mais ne connaissant pas encore après trois jours de course la composition des équipes, d'où les erreurs de l'ordinateur... Tout cela heureusement tempéré par une bonne volonté sympathique.

Sur le terrain, la partie ne s'annonce pas facile. Des sous-bois très boueux ; un parcours technique, éprouvant ; très peu de routes mais étroites, ne facilitant pas le travail des assistances ; une dispersion fastidieuse entre direction de course, point de départ et hôtels. Il va falloir ici des pilotes courageux, prêts à en baver dans les intempéries et sur un ter-



rain lourd, et des assistances parfaitement rodées.

Pour le Trophée, les Allemands de l'Est semblent, sur le papier, les mieux armés. Ils ont reconquis une victoire l'an dernier - le Vase - après une éclipse de treize années, et leur équipe ne compte que des superstars des championnats d'Europe 83 : Scheffler (champion en 500), Sturm (champion en 250), Schutzler (3<sup>e</sup> en 500), Schubert (3<sup>e</sup> en 250), Geissenhoner (2<sup>e</sup> en 80) et Hubler (3<sup>e</sup> en 125).

Si les Tchèques n'ont pas, individuellement, le même palmarès à présenter, il ne faut pas oublier leurs innombrables succès, dont le dernier est tout récent - le Trophée en 82 -, leur force en terrain difficile et leur talent pour jouer sur les cylindrées. Posik (4-temps), Chovancik et Zloch (500), Cunderlik (250), Machacek et Cisar (125), tous sur Jawa, et tous des durs à la peine.

Depuis 1978, l'Italie est le pays qui a remporté le plus de succès. Mais l'an dernier, rien. En 1983, une sensible perte de vitesse en championnats d'Europe, malgré deux titres ; enfin, une préférence marquée pour les terrains secs et rocailleux. Rassurez-vous, l'équipe est tout de même enviable. Deux champions d'Europe : Muraglia (80cm<sup>3</sup>) et Andrea Marinoni (125 cm<sup>3</sup>) ; un vice-champion qui fut LE grand champion : Brissoni ; et des valeurs sûres : Andreini, Franco Gualdi et Paolo Marinoni. Une difficulté pour l'assistance, cette équipe court sur cinq marques différentes.

L'Allemagne de l'Ouest, qui n'a remporté qu'un seul succès (le Vase à Brioude en 1980) depuis 1976, souffre manifestement du retrait de Zündapp. Frau Mann, la patronne, était l'âme de cette équipe mais l'âge...

Les Allemands du Trophée se sont donc groupés cette année sous la bannière de KTM, avec tout de même quelques valeurs sûres : Grisse et Strossenreuther, plusieurs fois champions d'Europe ; Schalber, vice-champion d'Europe 83 en 4-temps ; Spitznagel, Witzel et Rossel.

Les Américains, dont toutes les épreuves qualificatives ont eu lieu en terrain gras, commencent à connaître la musique.

Les Suédois, qui ont plusieurs fois frôlé la victoire, n'ont jamais eu autant de pilotes de niveau européen (Jonsson vice-champion 83 en 500, Lindbom 6<sup>e</sup> en 500, Gustavsson 4<sup>e</sup> en 4T...).

Et puis, et puis... les Frenchies qui, cette année plus que jamais, ont toutes leurs chances pour la victoire. Ah, si seulement... En tout cas, on n'est pas les seuls à y croire. Dans le parc, on ne photographie plus seulement les Italiens, Allemands et Tchèques. Les journalistes étrangers regardent d'un œil attentif Lalay, Moralès et leurs quatre copains du Trophée : Charbonnier, Chabanette, Albaret et Charles.

Ça fait tout drôle, de se dire que maintenant, « on » peut gagner ! Les Français aux 6 Jours ? Une histoire que LeCerf vous raconte plus en détail, en encadré, quelque part dans cet article.

Au Vase (équipes de quatre pilotes), la seconde récompense des Six Jours, on retrouve les mêmes pays parmi les favoris et là, l'Allemagne de l'Ouest présente l'équipe théoriquement la plus musclée : Teuchert et Brinkmann, respectivement 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> européens en 80 cm<sup>3</sup>, Sauer 6<sup>e</sup> en 125 cm<sup>3</sup> et Hau, le grand Hau, champion d'Europe en 4-temps.

Mais dans l'ensemble, le Vase recueille moins de pilotes de talent. Les Tchèques alignent Kvech, Belsky, Dupal et Pokorny ; les Allemands de l'Est Lammel, Weber, Kladtke

**Gilles Lalay, 2<sup>e</sup> scratch : la toute grande classe !**

**Sven-Erik Jonsson, le meilleur pilote des ISDE 83.**



**Chaque ambiance parmi les fans et les pilotes français qui assistent aux prouesses de leurs camarades de jeux au cross final.**

et Cyffka ; l'Italie une bande de jeunes talentueux (Grasso, Orioli, Zucchetti et Medardo) et la France a fait confiance à une belle brochette d'inters avec Poyard (champion de France 80), Roche, Vellas et Guérand.

Au total, 16 équipes de Trophée et 17 équipes de Vase, représentant 19 pays dont certains ne sont pas à côté, comme le Mexique, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, vont côtoyer durant Six Jours et exactement 1 522 km de calvaire boueux et liquide, une multitude d'équipes de clubs, de marques et d'individuels représentant 364 partants.

Pour leur 58<sup>e</sup> édition, les Six Jours restent bien les Olympiades de la moto, la plus fabuleuse réunion planétaire de furieux de la poignée de gaz !

### 1<sup>er</sup> jour : les deux Allemagne

L'effet de surprise va jouer tant pour les organisateurs, qui n'ont pas tout prévu, que pour les pilotes, qui ne s'attendaient ni à un terrain aussi dur ni à une certaine pagaille. Pas prévu, ce bouchon de 20 à 30 pilotes au départ du test d'accélération ; pas prévues, ces pendules qui retardent par rapport aux autres ; pas prévus, ces deux contrôles hyper-serrés où pratiquement tous prennent des paquets de 60 points de pénalisation. Seuls rescapés, trois pilotes, qui prennent les trois premières places du scratch : l'Allemand de l'Est Cyffka (500 MZ), l'Allemand de l'Ouest Sauer (125 Honda) et le Suédois Gronberg (250 Yamaha).

Moralès et Lalay ont pris chacun une minute, mais font tout de même 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> en 250, à moins de 5 points l'un de l'autre. Superbe ! Poyard (2 fois 5 minutes) est néanmoins 7<sup>e</sup> en 80 cm<sup>3</sup>, juste devant Muraglia, le champion d'Europe 83. Charles (3 et 4 minutes) est classé 3<sup>e</sup> en 4T, alors qu'il court en 500, catégorie dans laquelle il serait classé 11<sup>e</sup>.

Mais de grands pilotes ont morflé des pénalisations de retard : Grisse et Marinoni en 125 ; Belsky, Weber, Sturm, Gualdi, Gritti, Medardo en 250 ; Andreini en 500 ; Posik en 4 temps. Les Français n'ont pas tous la partie facile. Chabanette a bouchonné, ainsi que Albaret, pénalisé en outre dès le départ (4 minutes pour démarrer sa grosse KTM 4-temps), tandis que Charbonnier est resté coincé dans un bourbier et que Vellas a subi deux crevaisons et une panne d'essence. Dur, dur pour tout le monde !

Au Trophée, l'Allemagne de l'Est, avec des résultats très homogènes entre ses six pilotes de choc, mène devant la Suède, remarquablement placée grâce aux exploits de Gronberg, Gustavsson et Jonsson. L'Italie est 3<sup>e</sup> devant l'Allemagne de l'Ouest, tandis que la France (ouais !!), 5<sup>e</sup>, précède la Tchécoslovaquie (Posik, blessé à une jambe, a souffert), et les USA (Stacy a crevé deux fois). L'Angleterre est 8<sup>e</sup> malgré deux pilotes théoriquement out : Edmondson qui a cassé le moteur de sa 250 Honda et a continué sur une autre moto ; et Robertson qui, une clavicule fracturée, continue de courir en la personne d'un autre pilote. Carrément !

L'Australie, le Canada et la Hollande ont déjà perdu un pilote ; la Finlande deux, et le Mexique trois. Voilà des gaillards qui vont avoir tout leur temps à consacrer à leur nombreuse équipe de supporters... entièrement féminine ! Au Vase, c'est l'Allemagne de l'Ouest, avec deux pilotes (Brinkmann et Sauer) remportant leur catégorie, qui mène devant l'Allemagne de l'Est, l'Italie et la Tchécoslovaquie. Cinquièmes, les Britanniques, tous des pilotes gallois, se comportent beaucoup mieux que leurs collègues du Trophée, et de-



vancent la Suède, la Finlande, les USA et... la France, seulement neuvième à cause des deux crevaisons et de la panne sèche de l'infortuné Vellas.

L'Espagne, la Suisse, l'Irlande et le Mexique ont perdu un ou plusieurs pilotes. Au total, on compte 59 abandons ce premier jour. Et la course ne fait que commencer.

### Classement individuel 1<sup>er</sup> jour

**80**  
1. Brinkmann (D) Kawa, 0 ; 2. Teuchert (D) Hercules, 22,65 ; 3. Geissenhoner (DDR) Simson, 232,46 ; 4. Milani (I) AIM, 232,46 ; 5. Thalmann (DDR) Simson, 326,87 ; ... 7. Poyard ... 10. Magnaldi, etc.

**125**  
1. Sauer (D) Honda, 0 ; 2. Orioli (I) Puch, 33,63 ; 3. Hubler (DDR) Simson, 103,16 ; 4. Strossenreuther (D) KTM, 123,18 ; 5. P. Marinoni (I) Cagiva ; 6. Machacek (CS) Jawa ; 7. Butterly (GB) KTM ; 8. Cisar (CS) Jawa ; 9. Pegurri (I) KTM ; 10. Hyde (USA) HVA... 19. Guérand... 28. Chabanette ... etc.

**250**  
1. Gronberg (S) Yamaha, 0 ; 2. Moralès (F) HVA 38,61 ; 3. Lalay (F) KTM 43,12 ; 4. Kroupa (CS) Jawa, 123,92 ; 5. Brissoni (I) HVA, 142,36 ; 6. Schubert (DDR) MZ, 153,07 ; 7. Cunderlik (CS) Jawa, 163,12 ; 8. Kladtke (DDR) MZ ; 9. Nilsson (S) HVA ; 10. Schalkwyk (NL) Honda... 16. Sturm... 18. Gritti... 19. Medardo... 26. Roche ... 30. Viardot ... etc.

**500**  
1. Cyffka (DDR) MZ, 0 ; 2. Poorte (NL) Honda, 59,57 ; 3. Jonsson (S) HVA ; 4. Persson (S) Laverda ; 5. Scheffler (DDR) MZ ; 6. Melton (USA) HVA ; 7. Thompson (GB) KTM ; 8. Jones (GB) KTM ; 9. Schutzler (DDR) MZ ; 10. Zloch (CS) Jawa... 18. Andreini... 23. Charbonnier ... etc.

### + de 500 4T

1. Gustavsson (S) HVA, 0 ; 2. Browning (GB) Yamaha, 19,47 ; 3. Charles (F) HVA, 243 ; 4. Hau (D) Yamaha, 318 ; 5. Schalber (D) KTM ; 6. Wolsink (NL) Honda ; 7. Pietola (SF) KTM ; 8. Smith (USA) Honda ; 9. Albaret (F) KTM ; 10. Witzel (D) KTM... etc.

### Classement par équipes 1<sup>er</sup> jour

**Trophée**  
1. Allemagne de l'Est ; 2. Suède ; 3. Italie ; 4. Allemagne de l'Ouest ; 5. France ; 6. Tchécoslovaquie ; 7. USA ; 8. Grande-Bretagne ; 9. Pologne ; 10. Autriche, etc.

**Vase**  
1. Allemagne de l'Ouest ; 2. Allemagne de l'Est ; 3. Italie ; 4. Tchécoslovaquie ; 5. Grande-Bretagne ; 6. Suède ; 7. Finlande ; 8. USA ; 9. France ; 10. Australie, etc. (Hollande non classée).

### 2<sup>e</sup> jour : trois favoris out !

Le terrain est de plus en plus gras ; liquide même par endroits et pilotes et machines souffrent. Surtout les machines, semble-t-il, puisque ce soir 277 pilotes seulement, sur les 364 partants, rejoindront l'arrivée. Avec, tenez-vous bien, trois des équipes favorites durement frappées, chacune par la perte d'un pilote. Schubert (Trophée Allemagne de l'Est) a serré le moteur de sa MZ en peinant dans un bourbier ; Paolo Marinoni (Trophée Italie), lui aussi, a serré le moteur de sa 125 Cagiva. Il arrive comme un dingue au contrôle 8, carrément dangereux, et jette son carton sur la pendule... trop tard, de 2 minutes. Hors temps. Et en fin d'après-midi, comble de l'infortune pour l'Italie, Grasso, un des pilotes du Vase, crame consécutivement deux allumages Motoplatt sur sa 125 Gilera. Un pilote de moins, donc, et 15 000 points de pénalisation par jour, pour le Trophée d'Allemagne de l'Est et les deux équipes italiennes.



**Les supporters suédois pavoisent. Il y a de quoi : victoires au Trophée, au Vase et au scratch.**

Evidemment, ces coup durs arrangent pas mal les affaires des copains... celles de la Suède en particulier, qui prend la tête du Trophée. Il est vrai que Jonsson (500) et Gronberg (250) sont respectivement 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> au scratch. Des flèches, ces enduristes nordiques !

L'Allemagne de l'Ouest a fait fort aujourd'hui en remontant à la seconde place, mais elle n'est pas la seule. Nos petits Français, figurez-vous, ont eux aussi singulièrement amé-



lioré leur score, en venant talonner de très près l'Allemagne, à la 3<sup>e</sup> place. Il faut dire que Lalay, Moralès, Charles et Albaret continuent à faire des exploits en spéciales. Chabanette, lui, est pénalisé de plusieurs minutes par l'ordinateur fou qui donne dans le délire en considérant Charbonnier comme hors-course. L'erreur sera rectifiée, heureusement... deux jours plus tard. Quant à Charles, il continue à rouler en 4T (pour les organisateurs) avec sa 500 Husky 2-temps, de même que les deux Rosbifs tricheurs poursuivent impunément leurs exploits.

Les USA sont bien remontés au Trophée. Leurs pilotes-cow-boys, souvent un peu brouillons, compensent leur excès d'enthousiasme par une adresse et une santé diaboliques. Un festival de roues arrière, de tête-à-queue, de chutes cocasses... tandis que la Tchécoslovaquie marque le pas en 5<sup>e</sup> place, toujours étrangement pénalisée par Posik qui pourtant ne souffre plus de sa jambe. Encore une erreur de classement ?

Peu de changement en tête du Vase, si l'on excepte la disparition de l'Italie et la remontée de la Suède qui double la Grande-Bretagne, tandis que la France passe devant les USA, à la faveur d'une double crevasion qui a coûté assez cher à Brown.

Quant à la Hollande, oubliée par l'ordinateur mal nourri, elle ne figure toujours pas au classement du Vase !

Malgré les temps C, 33 pilotes ont encore disparu en cette dure seconde journée de 285 km.

Demain, la même boucle rallongée de quelques kilomètres ne devrait pas faciliter la vie des pilotes.



#### Classement individuel après 2 jours

**80**  
1. Brinkmann (D) Kawa ; 2. Teuchert (D) Hercules ; 3. Geissenhoner (DDR) Simson ; 4. Thalmann (DDR) Simson ; 5. Olszewski (PL) Simson ; 6. Poyard (F) Fantic ; 7. Muraglia (I) Accossato ; 8. Magnaldi (F) Fantic ; etc.

**125**  
1. Sauer (D) Honda ; 2. Orioli (I) Puch ; 3. Hubler (DDR) Simson ; 4. Strossenreuther (D) KTM ; 5. Cisar (CS) Jawa ; 6. Machacek (CS) Jawa ; 7. Buttery (GB) KTM ; 8. A. Marinoni (I) KTM ; 9. Hyde (USA) HVA ; 10. Lammel (DDR) Simson... 15. Guérand (F) HVA ... 31. Chabanette (F) HVA ; etc.

**250**  
1. Gronberg (S) Yamaha ; 2. Lalay (F) KTM ; 3. Moralès (F) HVA ; 4. Brissoni (I) HVA ; 5. Kroupa (CS) Jawa ; 6. Cunderlik (CS) Jawa ; 7. Schalkwyk (NL) Honda ; 8. Kladtke (DDR) MZ ; 9. Nilsson (S) HVA ; 10. Jansson (S) HVA ; 11. Sturm (DDR) MZ... 27. Roche (F) HVA... 31. Viardot (F) KTM ; etc.

**500**  
1. Jonsson (S) HVA ; 2. Cyffka (DDR) MZ ; 3. Poorte (NL) Honda ; 4. Scheffler (DDR) MZ ; 5. Schutzler (DDR) MZ ; 6. Melton (USA) HVA ; 7. Jones (GB) KTM ; 8. Persson (S) Laverda ; 9. Zloch (CS) Jawa, etc.

**+ de 500 4T**  
1. Gustavsson (S) HVA ; 2. Browning (GB) Yamaha ; 3. Charles (F) HVA ; 4. Wolsink (NL) Honda ; 5. Hau (D) Yamaha ; 6. Albaret (F) KTM ; 7. Schalber (D) KTM ; 8. Zell (S) Yamaha ; 9. Smith (USA) Yamaha ; etc.

#### Classement par équipes 2<sup>e</sup> jour

**Trophée**  
1. Suède ; 2. Allemagne de l'Ouest ; 3. France ; 4. USA ; 5. Tchécoslovaquie ; 6. Pologne ; 7. Grande-Bretagne ; 8. Allemagne de l'Est ; 9. Italie ; etc.

**Vase**  
1. Allemagne de l'Ouest ; 2. Allemagne de l'Est ; 3. Tchécoslovaquie ; 4. Suède ; 5. Grande-Bretagne ; 6. Finlande ; 7. France ; 8. USA ; 9. Italie ; etc.

Marc Moralès, parmi l'élite mondiale.

Gronberg, deuxième Suédois, le dauphin de Jonsson.

#### Les Suédois

Cette fiche technique-express vous dit qui sont ces Suédois qui ont triomphé aux ISDE 83.

##### Trophée, six pilotes

**Peter Hansson** (125 HVA), le plus jeune de l'équipe (dix-neuf ans) courait ses premiers ISDE, en remplacement d'un pilote blessé. Il a terminé septième de sa catégorie.

**Torbjorn Jansson** (250 HVA), le plus âgé de l'équipe (trente-six ans), est conducteur d'engins dans le civil. Il est l'un des plus anciens de l'équipe de Trophée suédoise.

**Per Gronberg** (250 Yamaha), vingt-huit ans, charpentier, plusieurs fois second au championnat de Suède derrière Jonsson, participait à ses quatrièmes ISDE. Deuxième en 250, il est l'un des meilleurs pilotes suédois.

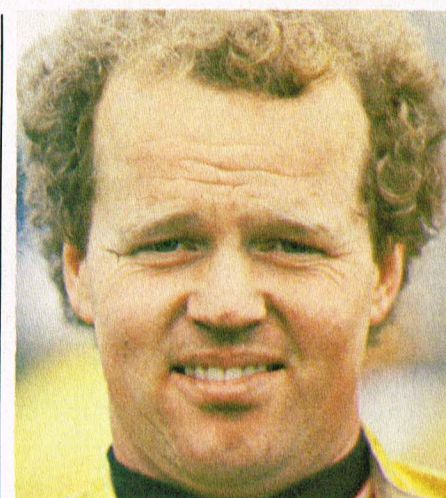
**Sven Erik Jonsson** (500 HVA), vingt-quatre ans, essayeur-metteur au point chez HVA, a été aux ISDE le meilleur pilote, vainqueur au scratch. Il est champion de Suède en 500 et second en 500 au championnat d'Europe. Ce sont ses quatrièmes Six Jours.

**Bo Lindbom** (500 HVA), vingt-cinq ans, plombier, courait à ses sixièmes ISDE. Il est dans l'équipe de Trophée depuis 1980. Palmarès : sixième au championnat d'Europe 500.

**Thomas Gustavsson** (500 HVA 4T), vingt-sept ans, a été champion de Suède. Il est dans l'équipe de Trophée depuis cinq ans. Palmarès : quatrième au championnat d'Europe + de 500 4T.

**Vase, quatre pilotes**  
**Magnus Jakobsson** (250 HVA), vingt-sept ans, pompier, est depuis deux ans dans cette équipe. Il participe au championnat d'Europe.

**Kent Karlsson** (250 HVA), vingt-deux ans, mécanicien, est depuis deux ans dans l'équipe de Vase. Septième en 250 aux ISDE, il remplacera vraisemblablement Jansson, le plus ancien pilote de l'équipe de Trophée, l'année prochaine.



Gronberg, 3<sup>e</sup> en 250, le second meilleur Suédois.

**Bert Andersson** (500 HVA), vingt-six ans, mécanicien, est quatrième au championnat de Suède et depuis trois ans dans cette équipe.

**Nils-Erik Zell** (600 Yamaha 4T), vingt-trois ans, pompier, a déjà couru dans les équipes de Trophée et de Vase. Cinquième au championnat d'Europe 4T et troisième de sa catégorie aux ISDE.

Ces deux équipes ont été composées par le team manager Bo Sjosvard, compte tenu des palmarès des pilotes et de leur comportement lors de plusieurs séances d'essais.



Jonsson, le grand vainqueur, à l'arrivée du 5<sup>e</sup> jour : la joie d'un proche triomphe.

#### 3<sup>e</sup> jour : les favoris continuent à souffrir

Comme prévu, cette troisième journée a connu son lot de peines et de déboires.

Dès le petit matin, les pilotes, tendus, bricolent au parc de travail.

Jonsson, de l'équipe de Trophée suédoise qui mène la course, change l'embrayage de sa Husky. Le soir, ces incroyables Suédois renforceront néanmoins leur position. Jonsson a encore remporté la catégorie 500 — et le scratch — et Gronberg est second en 250... derrière Lalay, fabuleux d'aisance.

Le bonheur des uns, et cetera, tout le monde ne rigole pas. Après avoir perdu la veille Schubert (finement surnommé « la Truite ») dans son équipe de Trophée, l'Allemagne de l'Est perd tout espoir lorsque Weber (Vase) rentre à pied, victime lui aussi d'une casse moteur.

Les Etats-Unis, pour une fois, peuvent compatir aux peines d'un pays de l'Est. Eux aussi connaissent la déception d'une casse — celle du moteur d'Ed Lojak — dans leur équipe de Trophée.

Quant à la France, toujours grande âme, elle fraternise dans ce concert de douleurs en abandonnant tout espoir au Vase, suite à une casse de Guérand, victime d'un serrage.

Quant je vous disais que le terrain est dur... encore ne vous ai-je pas parlé de la spéciale, superbement déployée en lacets, grimpettes et beaux dévers sur deux flancs de colline.

Un calvaire ! Effroyablement glissante, la terre, détremnée, s'est creusée en vicieuses ornières, en trous d'eau de profondeur incertaine ; et, sous ce marécage, affleure la roche.

On voit les meilleurs s'y traîner, plonger, essayer tout leur savoir-faire, toutes leurs ruses,

#### Les pays participants

Trois cent soixante-quatre pilotes représentant dix-neuf nations ont pris le départ de ces Six Jours. Voici comment ils se répartissaient par pays.

Grande-Bretagne 79 ; Suède 28 ; USA 27 ; Allemagne de l'Ouest 24 ; France 20 ; Hollande 19 ; Autriche 19 ; Australie 17 ; Italie 16 ; Finlande 16 ; Tchécoslovaquie 16 ; Espagne 15 ; Canada 14 ; Suisse 13 ; Allemagne de l'Est 12 ; Mexique 9 ; Pologne 7 ; Irlande 7 ; Nouvelle-Zélande 6.

tout leur art, non pas pour vaincre, mais pour passer. Ils endurent, les enduranceurs.

Pourtant, comme toujours les champions, c'est le cas de le dire, surnagent. L'étonnant Suédois Jonsson remporte le scratch, devant l'époustouffant Gilles Lalay, qui semble progresser à mesure que les difficultés s'aiguissent. Gritti, le vieux champion (36 ans), même pas sélectionné dans une équipe italienne, remporte sa catégorie dans une des spéciales. Sauer, un jeune Allemand de l'équipe de Vase, sélectionné pour la première fois en équipe officielle, est le 4<sup>e</sup> pilote à l'issue de cette troisième journée avec sa 125 Honda, devant le second Français, Marc Moralès. 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> au scratch, les deux Français. Superbe, non ?

Presque insouciant de ces exploits individuels, la redoutable arithmétique des classements par équipes aux Six Jours sort les résultats.



Le jeune Allemand de l'Ouest Sauer : une efficacité redoutable, la victoire en 125 et 3<sup>e</sup> au scratch.

Au Trophée, la Suède affirme sa supériorité tandis que la France, qui se voyait déjà à la seconde place, connaît une petite déception.

La Tchécoslovaquie refait surface grâce à une remise à jour de ses performances réelles. L'infortuné Posik, sa jambe blessée étant guérie, continuait à ramasser des valises de pénalités pour retard. Les Tchèques, à qui on ne la fait pas, ont vite compris d'où venait l'erreur. On enfournait dans l'ordinateur le carton d'un quelconque « poireau » à la place de celui de Posik. Une erreur de plus... heureusement que les team-managers comptent juste... ou malheureusement pour la France, qui n'est donc « que » troisième, devant l'Allemagne et la Pologne.

Au Vase, la redoutable équipe d'Allemagne de l'Ouest, avec Brinkmann (80 cm<sup>3</sup>) et Sauer (125 cm<sup>3</sup>) qui, chaque jour, remportent leur catégorie, assure devant la Tchéco dont, je vous le disais, il faut toujours se méfier en terrain difficile.

Troisième, la Suède précède l'équipe galloise de Grande-Bretagne, devant la Finlande et la Hollande qui a le plaisir de figurer enfin au classement, l'ordinateur ayant enfin reçu des instructions à son sujet. Quant aux USA, éliminés du Trophée, ils souffrent également au Vase, en 7<sup>e</sup> place, à cause de sérieux ennuis de moteur sur la 125 Husky de Brown. Nous sommes à mi-course. Et, c'est notoire, le 4<sup>e</sup> jour est le plus cruel.

J'vais vous dire. Faut être maso, pour faire les 6 Jours !



L'Allemand de l'Est Geissenhoner, l'un des artisans de la victoire par marques de Simson.

### Classement individuel après 3 jours

80  
1. Brinkmann (D) Kawa ; 2. Geissenhoner (DDR) Simson ; 3. Thalmann (DDR) Simson ; 4. Olszewski (PL) Simson ; 5. Muraglia (I) Accossato ; 6. Poyard (F) Fantic ; 7. Magnaldi (F) Fantic ; 8. Teuchert (D) Hercules ; etc.

125  
1. Sauer (D) Honda ; 2. Orioli (I) Puch ; 3. Cisar (CS) Jawa ; 4. A. Marinoni (I) KTM ; 5. Strossenreuther (D) KTM ; 6. Buttery (GB) KTM ; 7. Lammel (DDR) Simson ; 8. Hyde (USA) HVA ; 9. Machacek (CS) Jawa ; 10. Pegurri (I) KTM... 24. Chabanette (F) HVA ; etc.

250  
1. Lalay (F) KTM (bravo !) ; 2. Gronberg (S) Yamaha ; 3. Moralès (F) HVA ; 4. Brissoni (I) HVA ; 5. Cunderlik (CS) Jawa ; 6. Sturm (DDR) MZ ; 7. Gritti (I) KTM ; 8. Schalkwyk (NL) Honda ; 9. Jansson (S) HVA ; 10. Kladtke (DDR) MZ... 23. Roche (F) HVA... 36. Viardot (F) KTM ; etc.

500  
1. Jonsson (S) HVA ; 2. Cyffka (DDR) MZ ; 3. Scheffler (DDR) MZ ; 4. Poorte (NL) Honda ; 5. Jones (GB) KTM ; 6. Lindbom (S) HVA ; 7. Persson (S) Laverda ; 8. Melton (USA) HVA ; 9. Chovancik (CS) Jawa ; 10. Zloch (CS) Jawa... 17. Charles (F) HVA... 20. Charbonnier (F) HVA ; etc.

+ de 500 AT  
1. Gustavsson (S) HVA ; 2. Browning (GB) Yamaha ; 3. Wolsink (NL) Honda ; 4. Zell (S) Yamaha ; 5. Hau (D) Yamaha ; 6. Albaret (F) KTM ; 7. Schalber (D) KTM ; 8. Smith (USA) Honda ; 9. Witzel (D) KTM ; 10. Kies (NL) Yamaha ; etc.

### Scratch trois premiers jours

1. Jonsson (S) 500 HVA, 2 808 pts ; 2. Lalay (F) 250 KTM, 2 940 ; 3. Gronberg (S) 250 Yamaha, 2 946 ; 4. Sauer (D) 125 Honda, 2 964 ; 5. Moralès (F) 250 HVA, 3 018 ; 6. Cyffka (DDR) 500 MZ, 3 032 ; 7. Scheffler (DDR) 500 MZ, 3 033 ; 8. Poorte (NL) 500 Honda, 3 077 ; 9. Brissoni (I) 250 HVA, 3 113 ; 10. Orioli (I) 125 Puch, 3 126 ; etc.

### Classement par équipes après le 3<sup>e</sup> jour

Trophée  
1. Suède 1 604 pts ; 2. Tchécoslovaquie 4 523 ; 3. France 4 703 ; 4. Allemagne de l'Ouest 5 479 ; 5. Pologne 8 871 ; 6. Grande-Bretagne 12 296.  
Manque au moins un pilote à chacune des équipes suivantes : 7. USA ; 8. Italie ; 9. Allemagne de l'Est ; 10. Hollande ; etc.

Vase  
1. Allemagne de l'Ouest 2 257 pts ; 2. Tchécoslovaquie 3 014 ; 3. Suède 3 199 ; 4. Grande-Bretagne 4 112 ; 5. Finlande 4 630 ; 6. Hollande 6 279 ; 7. USA 12 241.  
Manque au moins un pilote à chacune des équipes suivantes : 8. Allemagne de l'Est ; 9. France ; 10. Canada ; etc.

## 4<sup>e</sup> jour : l'Allemagne disqualifiée, la Suède en tête partout

Une nouvelle boucle de 306 km inaugure ce redoutable quatrième jour, sous une pluie battante qui n'a guère cessé de toute la nuit. De plus en plus gras, de nouveaux chemins s'enfoncent dans la superbe « Elan Valley », et vers les arides collines du nord, qui découpent un paysage de lande très écossais. Mais naturellement, cet aspect touristique du parcours échappe totalement aux pilotes, qui ont bien d'autres préoccupations, et notamment surmonter les nombreuses difficultés du circuit, entre autres un contrôle étonnamment serré, qui surprendra même la plupart des meilleurs et, au deuxième tour, un boubier devenu effroyable où s'enliseront en particu-



lier les grosses cylindrées... et tous les espoirs de l'Allemagne.

Ce boubier, en effet, va avoir sur la physiologie de la course des conséquences aussi lourdes qu'inattendues. Tandis que certains s'y échinent, comme notamment Albaret qui y perd 38 minutes, Charbonnier 21, Charles 11, le Tchèque Belsky 15, ses compatriotes Zloch et Posik un peu moins, tandis que l'Anglais Williams (Vase) y casse sa boîte, que le vaillant Français Magnaldi, dont le moteur a serré, réalise l'exploit de changer son piston en 8 minutes ; bref, pendant que de nombreux pilotes s'ensuquent dans cette glue, d'astucieux supporters allemands, abattant une quarantaine d'arbustes, tracent une déviation dont vont profiter leur compatriotes. Abattez des arbustes en Angleterre ! Ils se croient chez eux, ces barbares !

Manque de pot, un commissaire a vu la manœuvre et balancé les numéros des Teutons ainsi pistonnés au directeur de course. Lequel soumet le dossier au jury international lors de sa réunion quotidienne et néanmoins nocturne. L'auguste collège des représentants officiels des nations engagées, par 12 voix contre 4, décide l'exclusion des fautifs. Attention, j'ai les noms, et c'est là que ça fait mal : Brinkmann, Teuchert et Hau, du Vase allemand ; Witzel et Schalber, du Trophée allemand ; Brown, du Vase américain, est également exclu pour aide extérieure. Enfin Roberton, l'Anglais du Trophée à la clavicle cassée, décide d'arrêter là la plaisanterie.

L'Allemagne de l'Ouest, 4<sup>e</sup> au Trophée et en tête du Vase la veille, dégage dans les oubliettes. La Grande-Bretagne, respectivement 6<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>, de même. Pour une journée dure, ce fut une journée dure. Il ne reste que quatre équipes au Trophée et trois au Vase qui soient complètes. La France, malheureusement, n'a pas profité de cette hécatombe. Elle reste troisième au Trophée, avec peu d'espoir de revenir sur la Tchécoslovaquie, seconde, et encore moins sur la Suède qui consolide sa position... et profite du marasme pour prendre également la tête du Vase, joliment doublé, totalement inespéré. Ah, c'est pas nous qu'on aurait un bol pareil ! Faut dire que l'infâme Jonsson continue à dominer le scratch, devant l'Allemand Sauer qui, le fourbe, a doublé notre Gillou national.

Demain, même punition en sens inverse, avec suppression du boubier maudit. Le jury, en revanche, risque de s'embourber dans la protestation évidemment faite par l'Allemagne suite à la disqualification de ses pilotes.

### Classement individuel après 4 jours

80  
1. Geissenhoner (DDR) Simson ; 2. Muraglia (I) Accossato ; 3. Olszewski (PL) Simson ; 4. Thalmann (DDR) Simson ; 5. Poyard (F) Fantic ; 6. Magnaldi (F) Fantic ; etc.

125  
1. Sauer (D) Honda ; 2. Hubler (DDR) Simson ; 3. Cisar (CS) Jawa ; 4. Lammel (DDR) Simson ; 5. Strossenreuther (D) KTM ; 6. Hyde (USA) HVA ; 7. A. Marinoni (I) KTM ; 8. Kvech (CS) Jawa ; 9. Machacek (CS) Jawa ; 10. Buttery (GB) KTM... 21. Chabanette (F. HVA)... 29. Castan (F. HVA) etc.

250  
1. Lalay (F) KTM ; 2. Gronberg (S) Yamaha ; 3. Brissoni (I) HVA ; 4. Moralès (F) HVA ; 5. Gritti (I) KTM ; 6. Schalkwyk (NL) Honda ; 7. Kladtke (DDR) MZ ; 8. Karlsson (S) HVA ; 9. Sturm (DDR) MZ ; 10. Zuchetti (I) KTM... 21. Roche (F) HVA... 39. Viardot (F) KTM ; etc.

500  
1. Jonsson (S) HVA ; 2. Jones (GB) KTM ; 3. Poorte (NL) Honda ; 4. Thompson (GB) KTM ; 5. Persson (S) Laverda ; 6. Cyffka (DDR) MZ ; 7. Lindbom (S) HVA ; 8. Schutzieler (DDR) MZ ; 9. Melton (USA) HVA ; 10. Rossel (D) KTM... 18. Charles (F) HVA... 27. Charbonnier (F) HVA ; etc.

+ de 500 AT  
1. Gustavsson (S) HVA ; 2. Browning (GB) Yamaha ; 3. Zell (S) Yamaha ; 4. Wolsink (NL) Honda ; 5. Smith (USA) Honda ; 6. Albaret (F) KTM ; 7. Posik (CS) Jawa ; 8. Kies (NL) Yamaha ; 9. Schram (NL) Honda ; 10. Holmsmann (D) KTM ; etc.

### Classement par équipes 4<sup>e</sup> jour

Trophée :  
1. Suède 2 546 pts ; 2. Tchécoslovaquie 8 244 ; 3. France 10 291 ; 4. Pologne 12 736 ; 5. Grande-Bretagne 27 723 ; 6. USA 30 356 ; etc.

Vase :  
1. Suède 3 952 pts ; 2. Tchécoslovaquie 5 134 ; 3. Finlande 6 735 ; 4. Grande-Bretagne 20 283 ; 5. Hollande 24 383 ; 6. Canada 30 556 ; etc.

## Les Français aux 6 Jours ou « l'aventure des Pinpins aux pays de Galles »

Les 6 Jours d'enduro, dans le cœur de tous les enduristes, ça résonne comme les jeux Olympiques dans la poitrine d'un athlète ambitieux. Seulement voilà !... Faut mériter la sélection pour y aller gratis, à moins d'avoir une tirelire à casser.

### 9 288 LIVRES STERLING !

Rien que pour l'équipe officielle, pilotes et assistance : 37 personnes. Le déplacement de la caravane française au pays de Galles a coûté cher ! Droits d'engagement, voyage, hébergements, assistance technique, égale 116 100 F. Bien sûr, sans compter les motos... Assurance Moto Verte, sponsor de dernière minute de l'équipe, n'a pu régler que près de 13% de la somme. La FFM n'a pour l'instant déboursé que 21 000 F, montant des quinze engagements officiels ; reste encore à définir dans quelle proportion elle restituera un dédommagement complémentaire (?). Husqvarna a payé 80 000 F, KTM 46 000 F, et Fantic 16 700 F. Dans l'histoire, ce sont bien les importateurs qui sont les plus sollicités, au prorata de leur participation. Les pilotes aussi, pourtant, même professionnels pour certains, ont été impliqués. Tous ont dû payer leur stage à Font-Romeu, du moins en partie : 1 350 F (pour l'instant...). Et des gens comme Guérand, Vellas et Castan, amateurs pour l'occasion, ont participé chacun de 2 400 F. Quant aux autres Français, les ceusses que ils n'ont pas été sélectionnés dans l'équipe de France, ils ont tous payé, de leur moto à leur breakfast quotidien. A travers l'exemple de Jean-François Camier, vous allez voir comme c'est bon marché... les 6 Jours... Une moto : environ 20 000 F (revendue 14 000) ; un aller et retour en voiture : 2 150 F ; traversée en bateau : 550 F ; l'hébergement : 1 420 F ; l'assistance technique pendant la course : 2 700 F ; droit d'engagement : 1 400 F. Total : 14 220 F pour une semaine !

Bref, l'enduro n'est pas le sport le moins cher. Mais pour un importateur comme Marcel Seurat, dont l'investissement est le plus lourd (80 000 F sans compter les motos), il est permis de se demander jusqu'à tel point l'opération est positive. Quelles retombées publicitaires attend-t-il ? Combien de Husky en plus vendra-t-il grâce à ces 6 Jours ? Ne nous égarons pas, il est plus vraisemblable de voir dans l'opération ISDE une affaire de passion plutôt qu'une affaire de business. La passion de la course, de l'enduro, l'amour du sport d'équipe, le respect pour le mythe, pour le Trophée, pour le Vase, pour ces deux récompenses symboliques qui n'appartiendront jamais à quelqu'un, qui seront sportivement remises en jeu chaque année.

### LA BANDE DES 10

Trophée : Chabanette, Charbonnier, Charles, Moralès, Albaret et Lalay. Vase : Guérand, Vellas, Roche et Poyard. Dix paires d'épaules pour supporter la lourde responsabilité de représenter la France aux championnats du monde d'enduro. Dix Frenchies parmi 19 nations et 364 pilotes venus de tous les horizons.

Daniel Chabanette, Valençois de 25 ans (125 HVA), pilote professionnel. Ancien trialiste devenu spécialiste du 125 enduro. Daniel a roulé les 6 Jours avec un péroné fêlé et un vestige d'entorse à la cheville. Les deux premiers on l'a vu boiter, de temps en temps, et surtout mal rouler, du moins par rapport à ses possibilités. Par la suite, il a trouvé le bon rythme, malgré un genou défectueux et un œil écorché. Pas d'accident côté mécanique. N'aurait plus manqué que ça...

Thierry Charbonnier, Clermontois de 21 ans (500 HVA), technicien essayeur chez Michelin, et pilote semi-professionnel. Thierry est un solide gabarit qui excelle dans les courses physiques. Une valeur sûre pour les 6 Jours. Pas de problème physiologique chez lui, sauf le dernier jour : un doigt cassé qui ne l'empêchera pas de finir... « Carbi » n'a pas connu non plus, côté technique, plus de problèmes qu'une paire de crevaisons, comme tout le monde. En revanche, il est de ceux qui ont le plus souffert du terrain lourd, roulant parmi les derniers, surtout les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> jours. L'entraide entre Charles et lui les a souvent tirés d'affaire in extremis.

Jean-Paul Charles, de Gevray-Chambertin près de Beaune, a 27 ans (500 HVA). Il est serrurier, c'est donc un semi-pro lui aussi. « Popaul » a longtemps roulé en 500 cm<sup>3</sup>, toujours chez Husky, selon son propre désir, avant de passer au 4-temps, cette saison, comme vous le savez. Mais pour les 6 Jours, dans le souci « d'assurer », c'est de nouveau une 500 2-temps qu'il lui a été confiée. Même genre que « Carbi », avec qui il forme un excellent duo sur le terrain, Jean-Paul n'a connu que quelques incidents épiques... Le 5<sup>e</sup> jour il casse et perd sa chaîne. Quelques instants plus tard un autre concurrent est victime de la même mésaventure, au même endroit, et sort deux chaînes neuves de sa banane !... En outre, Charles perd plusieurs fois des minutes précieuses ; pour dépanner Vellas le premier jour, le Suédois Gustavsson (son pote) le troisième

jour, et Charbonnier le quatrième. Un garçon serviable, quoi !

Marc Moralès, Ardéchois d'Aubenas d'adoption, 25 ans (250 HVA). Lui, c'est le premier pilote Husky, un professionnel à temps plein. Au niveau français, c'est l'autre « Number One » avec Lalay, et au sein de l'équipe on attendait beaucoup de lui. A part quelques chutes inhabituelles en spéciale (dont une comique, dans l'eau), Marc n'a pas déçu. Il s'est montré partout très efficace, en pilotage comme en mécanique. Peu de crevaisons, aucun ennui avec sa moto, condition physique parfaite. Moralès a retrouvé le moral.

Guy Albaret, le « Parigot », demeure à Fontenay-sous-Bois. Il aura 28 ans cette année. Semi-pro de la moto, puisque collecteur de Loto dans le « civil ». Une force de la nature, ancien trialiste, capable à la force des bras d'extirper à peu près n'importe quelle moto du fond d'un boubier. C'est pourquoi KTM lui a confié une 500 4-temps. Guy ne paie pas toujours de mine, Rothmans au bec et lunettes relevées sur la visière, mais c'est un excellent rouleur de fond, même s'il en a bavé aux 6 Jours. A quatre concurrents près il roulait en dernière position, partout, et surtout dans les boubiers dantesques dont vous avez parlé Mallet. De plus, il a souvent eu un mal fou, les deux premiers jours, à kicker sa moto capricieuse. A part ça, pas de gros pépins excepté un guidon déserré le deuxième jour, une double crevaison (avant et arrière) le cinquième, et une chute dans un boubier le quatrième, d'où il ne serait pas sorti sans l'intervention d'un Français de passage. Albaret est un costaud, mais pas un mécano. C'est son seul défaut.

Gilles Lalay vit dans la région de Limoges, il a 21 ans (250 KTM). Profession : démonstrateur moto. Bilan de la saison 83 : champion de France 250 et scratch, vice-champion d'Europe 125, et champion du monde 250, vice-champion du monde scratch. Excusez du peu ! Lui, bien sûr, c'est le véritable « Number One » de l'équipe, devant Moralès. Il n'y a plus aucun doute là-dessus. Sa moto marche très fort, prétextent les pro-Moralès, et c'est vrai, mais Gilles est devant, par-delà ce détail. Bref, il est le pilier central de l'équipe, et les 6 jours durant il entrainera derrière lui une motivation formidable pour les autres pilotes. Bon mécanicien en plus, ce n'est pas un changement de silencieux le deuxième jour qui le retarde, ni sept minutes perdues à changer de chambre à air juste après le départ, le troisième jour. Pas de chute, pas d'autres incidents si ce ne sont quelques pénalités de retard (rares). En principe, là où tout le monde était à la bourre, lui pointait dans sa tolérance... Pourtant, Gilles ne partait pas avec tous les atouts en main. Une fracture d'un métacarpe, trois semaines avant le départ, aurait très bien pu le gêner.



Francis Guérand, autre « Parigot », de Bougival, a 23 ans. Il est arboriculteur surtout, et pilote semi-professionnel en saison. Cette année, il était en contrat avec Cardel, mais son patron n'ayant pu engager ses motos aux ISDE, il a sportivement libéré Francis (ainsi que Vellas) de ses obligations vis-à-vis de lui, afin qu'il puisse rouler aux 6 Jours sur une autre marque (125 HVA). Pour l'épreuve, sur le papier, l'équipe de France ne pouvait pas se dispenser d'un pilote comme lui. Il possède ce qu'il faut pour aller au bout des 6 Jours, comme il l'a montré l'an dernier (deuxième en 175). Mais cette fois, malheureusement, la fiabilité de Guérand a tourné court, piston et segment cassés le troisième jour. C'était fichu pour l'équipe de Vase, alors que Francis réalisait des prouesses en spéciales, les lundi et mardi, en faisant jeu égal avec Chabanette, un habitué de la 125 Husky. Dommage !

Philippe Vellas, étudiant en kinésithérapie de la région de Béziers, a 22 ans. Comme Guérand, Philippe faisait partie de l'écurie CMC cette saison. Mais aux 6 Jours, il roulait sur une 250 Husky. Logiquement, il était pour l'équipe de Vase une bonne carte à jouer, grâce à sa condition physique excellente et à ses résultats passés. Mais dès le premier jour, c'est bien lui qui a causé la plus grande inquiétude dans le groupe. Il est tombé en panne d'essence, et ne peut en vouloir qu'à lui-même. Dépanné en deux temps : une fois par un Ricain sympa, et une deuxième fois par Charles. Cet incident aggravé par une crevaison, il est rentré le premier soir avec près d'une demi-heure de retard. Le deuxième jour, Vellas s'est encore loupé d'une minute anormale, à cause d'un boubier pourtant « faisable ». Heureusement, malgré ce mauvais départ dans les 6 Jours, Vellas s'est repris et a pu poursuivre jusqu'au bout sans incident notable.

Michel Roche, 22 ans, Aixois, travaille en mécanique générale. Il est donc semi-professionnel, inconditionnel Husky (250 HVA). C'est un spécialiste du serrage. Pour chaque course, sa moto est toujours réglée plus riche que les autres. Pourtant, dès le premier jour, il fut victime de deux serrages en spéciale. De quoi angosser toute l'équipe. Mais comme un vrai spécialiste du serrage, il est aussi un fin pilote d'après-serrage. Un fin mécanicien aussi. Très rapide et précis au parc de travail, il est peut-être même le plus doué de tous en la matière. Pour exemple, faites-en autant : un pneu, une chaîne, un pignon de sortie de boîte, une roulette guide-chaîne, et des garnitures de frein arrière, le tout changé en 12 minutes. C'était le quatrième soir. Michel n'est pas celui de l'équipe qui aura été le plus vite en piste, mais il faut le considérer comme une valeur sûre pour ce genre de course. Il est régulier et inépuisable. A l'arrivée du cross final il était encore frais comme une rose, et tout souriant.

Ci-contre, Albaret à la peine : « Les autres contournaient les boubiers ; moi je portais la moto ! »

Gilles Lalay, vice-champion d'Europe en 125 et « champion du monde » en 250. Super, Gillou !

Ci-dessous, Poyard une belle course en 80 cm<sup>3</sup> où il réalise un tir groupé avec son compère Magnaldi.



Pascal Poyard, étudiant acharné et doué, a 20 ans. Il habite Cannes. Pour assouvir sa passion des études supérieures, la compétition lui pose parfois des problèmes. Et réciproquement, il ne dispose pas toujours du temps nécessaire pour s'entraîner correctement. A Brioude, pour ses premiers 6 Jours, il était le seul à terminer l'épreuve au guidon d'une Fantic. En Tchécoslovaquie, après une merveilleuse course de 5 jours, il dut renoncer sur casse. Et au pays de Galles, en lui confiant la mission officielle d'emmener un 80 Fantic au bout des 6 Jours, l'équipe de Vase prenait un risque. Pourtant Pascal méritait cette confiance et l'a prouvé. Sa moto s'est avérée solide, et lui a su rouler avec intelligence. Changeant son piston et son cylindre le troisième soir, remplaçant trois fois ses amortisseurs, il a couvert l'épreuve sans problème, discrètement mais sûrement.

R. Lecrér





**Cunderlik, un des (beaux) acteurs de la seconde place tchèque au Trophée.**

### Joachim Sauer

Sixième au championnat d'Europe en 125, l'Allemand Joachim Sauer s'est particulièrement distingué aux ISDE en disputant à Gilles Lalay la seconde place toutes catégories au guidon de sa 125 Honda CR.



Second derrière le vétérán Strossenreuther au championnat d'Allemagne d'enduro 83, il était cette année sélectionné pour la première fois dans une équipe officielle allemande (Trophée). Cet étudiant-ingénieur de vingt-deux ans court depuis six ans et participait ici à ses troisièmes ISDE.

Si les petits cochons ne le mangent pas, voilà un jeune homme dont on réentendra parler.

### 5<sup>e</sup> jour : calme ? Pas pour tout le monde

On pourrait presque considérer comme calme cette 5<sup>e</sup> journée, malgré ses 306 km de terrain difficile. Il a encore plu cette nuit, les pilotes sont partis sous le crachin. Mais peu à peu, les nuages vont être chassés par un vent énergique et, à partir de midi, la journée sera ensoleillée. Du soleil au pays de Galles ? Qui ! Je l'ai vu et les paysages noyés dans la moiteur des averses prennent tout à coup un éclat et un relief singuliers. Les coureurs soufflent un peu, après avoir souffert beaucoup. Le soir, l'exclusion des pilotes incriminés la veille sera confirmé par le jury et les Allemands retireront même leur réclamation à la FIM. Journée terne, trop calme ? Tout de même pas. Par rapport à la tempête de la veille, certes. Mais quelques équipes ont encore eu des soucis en cette belle journée. La France a connu quelques inquiétudes, Charles et Albaret ayant, aujourd'hui encore, un peu tardé à apparaître aux contrôles ; le premier à cause d'une chaîne cassée mais il a eu un bol fabuleux, celui de tomber en panne juste à côté d'un autre concurrent victime du même accident. Et cet autre avait un dérive-chaîne, qui a permis à Charles de réparer (une chaîne rivée à joints toriques, en principe, ça ne casse pas...) ; le second à cause de deux crevaisons. Evidemment, ça n'arrange pas nos affaires au Trophée où nous ne risquons pas grand-chose pour la 3<sup>e</sup> place mais où l'espoir de repiquer la seconde place à la Tchéco s'amenuise. Bien que... bien que les Tchèques, eux aussi, sembleraient avoir des ennuis. Cisar, un de leurs meilleurs pilotes de Trophée, a pris beaucoup de retard aujourd'hui, à cause d'ennuis d'allumage à répétition. Et Posik, qui décidément a des problèmes même quand on ne confond pas

son carton avec celui d'un quidam, marque aussi pas mal de points. Les Tchèques ont d'ailleurs bien d'autres soucis, puisqu'ils ont probablement perdu aujourd'hui une seconde place au Vase, à laquelle ils semblaient bien installés. Leur pilote Kvech a cassé son moteur, à cause d'un bout de ferraille minuscule : l'ergot qui se trouve dans la gorge du piston. Grâce à leur avance, ils maintiennent en ce 5<sup>e</sup> jour leur seconde place... d'autant plus facilement que le Vase finlandais, 3<sup>e</sup>, a perdu lui aussi un pilote aujourd'hui, Heinaaho, à cause d'un serrage sur son 80 Suzuki. Tchéco 2<sup>e</sup> et Finlande 3<sup>e</sup> perdant chacune un bonhomme, le Canada qui n'est actuellement que 5<sup>e</sup> a de bonnes chances de finir fort. Car il reste, avec la Suède en tête du classement, le seul pays à avoir encore son équipe complète au Vase. Certes, les pilotes canadiens ont été lourdement pénalisés à chaque jour... mais ils sont encore au complet et des quatre équipes qui les précèdent, trois vont encore marquer 15 000 points demain, dernier jour. Quant à l'Italie, elle sombre dans le désespoir en perdant un second pilote du Trophée, Muraglia, laissant la porte ouverte, en 80 cm<sup>3</sup>, à une écrasante domination des pilotes de Simon. En 125 cm<sup>3</sup>, le jeune Allemand Sauer continue à dominer la catégorie devant deux Simon, celles de Hubler et Lammel. Un cas, ce Sauer, qui agace Gilles Lalay en lui contestant encore la seconde place au scratch, derrière le Suédois Jonsson. Quant à la Grande-Bretagne, elle sauve l'honneur grâce à Browning, qui a ravi au Suédois Gustavsson la première place en + de 500 4-temps. Mais la Suède est sereine. Elle mène au Trophée et au Vase, les motos marchent au poil et les pilotes ont un moral d'acier. On les comprend.

### Classement individuel 5<sup>e</sup> jour

- 80**  
1. Olszewski (PL) Simon ; 2. Geissenhoner (DDR) Simon ; 3. Thalmann (DDR) Simon ; 4. Poyard (F) Fantic ; 5. Magnaldi (F) Fantic ; 6. Klujszo (PL) Simon ; etc.
- 125**  
1. Sauer (D) Honda ; 2. Hubler (DDR) Simon ; 3. Lammel (DDR) Simon ; 4. Strossenreuther (D) KTM ; 5. A. Marinoni (I) KTM ; 6. Buttery (GB) KTM ; 7. Hansson (S) HVA ; 8. Grisse (D) KTM ; 9. Machacek (CS) Jawa ; 10. Herzbart (D) KTM... 14. Chabanette (F) HVA... 22. Castan (F) HVA ; etc.

- 250**  
1. Lalay (F) KTM ; 2. Gronberg (S) Yamatah ; 3. Brissoni (I) HVA ; 4. Moralès (F) HVA ; 5. Cunderlik (CS) Jawa ; 6. Sturm (DDR) MZ ; 7. Karlsson (S) HVA ; 8. Kladtke (DDR) MZ ; 9. Kroupa (CS) Jawa ; 10. Schalkwyk (NL) Honda... 18. Roche (F) HVA... 37. Viardot (F) KTM ; etc.

- 500**  
1. Jonsson (S) HVA ; 2. Jones (GB) KTM ; 3. Schutler (DDR) MZ ; 4. Poorte (NL) Honda ; 5. Cyffka (DDR) MZ ; 6. Persson (S) Laverda ; 7. Thompson (GB) KTM ; 8. Melton (USA) HVA ; 9. Lindbom (S) HVA ; 10. Scheffler (DDR) MZ... 24. Charbonnier (F) HVA ; 25. Charles (F) HVA ; etc.

- + de 500 4T**  
1. Browning (GB) Yamaha ; 2. Gustavsson (S) HVA ; 3. Zell (S) Yamaha ; 4. Wolsink (NL) Honda ; 5. Smith (USA) Honda ; 6. Posik (CS) Jawa ; 7. Albaret (F) KTM ; 8. Kies (NL) Yamaha ; etc.

### Classement par équipes 5<sup>e</sup> jour

- Trophée :**  
1. Suède 4 281 pts ; 2. Tchecoslovaquie 12 547 ; 3. France 15 243 ; 4. Pologne 19 000 ; 5. Grande-Bretagne 43 517 ; USA 60 616 ; etc.
- Vase :**  
1. Suède 5 497 pts ; 2. Tchecoslovaquie 21 270 ; 3. Finlande 23 217 ; 4. Grande-Bretagne 38 595 ; 5. Canada 41 445 ; 6. Hollande 43 922 ; etc.

### ISD Té...tines

- Durant leurs reconnaissances avant la course, deux voitures ont été accidentées. Deux Français : Albaret et Meiller, un officiel de la FFM. Face à face sur une de ces petites routes très étroites, j'vais t'y rouler à gauche ou à droite et vlan ! De la tôle pliée, rien de grave. Mais je vous passe les sarcasmes des copains et la facture de la tournée générale !
- Chez MZ, on se rapproche de l'Ouest. Tenuis Sinisalo immaculées, lunettes Carrera, amortisseurs Bielstein... et une nouvelle tout à fait bandante si elle est confirmée. L'usine MZ, dont les modèles commerciaux, fort rustiques, sont en perte de vitesse, songe à commercialiser deux mille exemplaires annuels de ses splendides - et très performantes - machines d'enduro.
- Pas d'équipe belge cette année aux ISDE. Nos voisins et amis n'ont pas su, par l'intermédiaire de leur fédération, trouver l'argent ni les arguments auprès de leurs pilotes pour constituer une équipe. Pourtant, à défaut d'enduristes, on ne manque pas, outre-Quévrain, de crossmen prometteurs qui pourraient de temps en temps changer de discipline. De mauvaises langues affirment que l'enduro payant moins que le cross, ceci entraîne cela...
- Durant la cérémonie de présentation, des acrobates motocyclistes, les « Casques blancs » des transmissions de l'armée britannique, ont été très applaudis pour l'audace de leur show, qui consistait en deux formations s'entrecroisant à vitesse élevée sous différents angles et dans différentes positions... jusqu'à la figure finale où une légère erreur du leader d'un des deux groupes a entraîné un carambolage général du plus haut comique. Tout ce beau monde s'est redressé promptement, plaies et bosses dissimulées sous une dignité inaltérable. Du béton, ces Anglais !

- Venus de l'autre côté de la planète, les Australiens alignaient sans doute le plus jeune pilote que l'on ait jamais vu dans une équipe de Trophée : Malcolm Hall, âgé de dix-sept ans, qui pilotait une CR 80 Honda. Rien ne leur fait peur, à ces cow-boys des antipodes !
- Les Anglais sont, paraît-il, bons joueurs : fair-play, comme ils disent. Ben ça « eu été », mais ça n'est plus. Derrick Edmondson, le seul enduriste « pro » de Grande-Bretagne, membre de l'équipe de Trophée, aurait couru sur plusieurs machines différentes (dont une Maico) après avoir cassé sa Honda le premier jour. Ce même Edmondson n'avait pourtant pas hésité au cours d'une épreuve du championnat british à porter plainte et faire déclasser un de ses compatriotes qui avait frauduleusement changé une roue cassée. Lequel citoyen n'est autre que Geraint Jones, capitaine de l'équipe de Trophée et qui, lui, n'a pas porté plainte contre Edmondson. Mais peut-être qu'on ne joue pas le même jeu entre soi que contre les étrangers ? Plus patriotes que fair-play, ces Rosbifs. Mais n'allez pas me faire dire qu'il n'y a qu'eux qui trichent aux Six Jours. Les autres sont seulement plus discrets.
- Il y a eu beaucoup de casses sur serrages, cette année, aux ISDE. Les motos, grâce entre autres aux refroidissements liquides, deviennent plus fiables. Mais les moteurs, quand ils peinent dans les bourbiers, les radiateurs plus ou moins obstrués, laissent l'eau s'évaporer et couic ! Un pied de nez à la technique.
- Des nouvelles des anciens. Falta et Stodulka, deux stars tchèques retirées depuis quelques années, étaient au pays de Galles pour le compte de la firme des pneumatiques Barum, qui assistait l'équipe tchèque. Essayeurs chez Barum, les deux anciens champions participent à la mise au

point d'une nouvelle génération de pneus cross et enduro et, accessoirement, disputent encore pas mal de cross en Europe.

- La France n'avait jamais aligné aux ISDE d'équipes aussi talentueuses que cette année et, on l'a vu, le résultat a été payant. Il aurait pu l'être plus encore si l'équipe d'assistance avait été aussi bien structurée que certaines grandes équipes étrangères, dont les innombrables suiveurs avec sacs à dos, notamment, font des miracles. Sans vouloir trop en faire, comme les Allemands qui ont provoqué l'élimination de leurs pilotes, il est certain que l'élimination de Guérand du Vase ou les difficultés d'Albaret, Charles et Charbonnier dans certains bourbiers auraient pu être évitées par l'intervention de suiveurs efficaces. Une idée à méditer, parmi tant d'autres... et des sous à trouver.
- ... Des sous, le nerf de la guerre. La société Adidas devait fournir les équipes de France en tenues pour la cérémonie de présentation. Qui-pro-quo, malentendu, toujours est-il que lorsqu'un représentant français est venu chercher les survêts et les pompes, on lui a présenté, chez Adidas, la facture. Au dernier moment, ce sont les Assurances Moto Verte qui ont bien voulu, une fois de plus, aider l'enduro en couvrant cette dépense imprévue. Pas très sportif de la part d'une marque sportive comme Adidas, non ?
- Nous avons tous été émerveillés, au pays de Galles, par la beauté de la campagne. Peu de barbelés, auxquels on préfère les haies naturelles et, abondamment parsemés dans les prés, de beaux massifs d'arbres centenaires. Le remembrement n'a pas dû passer par-là et en une semaine, je n'ai pas entendu une tronçonneuse, l'arme favorite de nos chers paysans, tout de suite après le fusil de chasse, si ce n'est juste avant. Autres lieux, autres mœurs.



Une « supporteuse » américaine sous le crachin gallois.



## Pour comprendre un peu mieux le mode de classement

Il n'y a pas deux épreuves comme les I.S.D.E. dont le règlement est compliqué au possible. Pour savoir où les trois cents et quelque pilotes engagés voulaient en venir, il convient d'étudier un peu le mode de classement. Et ce n'est pas si simple !

La base de tout le système consiste, pour chaque pilote, à pointer à son heure idéale, déterminée à l'avance sur une moyenne de 30 à 50 km/h, selon la difficulté du terrain, à chacun des contrôles horaires qui jalonnent le parcours. La distance entre deux contrôles ne doit pas excéder 33 km. Selon la météo, les organisateurs appliquent le temps A, B ou C, par ordre croissant de facilité.

Un pilote qui pointe à son heure idéale, plus 2'59" minutes de tolérance qu'il peut rattraper, marque 0 point de pénalisation. Chaque minute d'avance, ou de retard, est pénalisée de 60 points. Au-delà d'une heure de retard à un contrôle, le pilote est mis hors course. Pour départager les nombreux ex aequo (aucun bon pilote, sauf incident, n'est pénalisé pour retard aux contrôles), de nombreuses autres pénalités interviennent :

- épreuves spéciales (moto-cross, portion de parcours ou épreuve de vitesse chronométrés) : chaque seconde coûte un point. Exemple, le pilote X... a parcouru la spéciale du jour en trois cent quarante-cinq secondes, il marque trois cent quarante-cinq points ;

- test d'accélération. Une base d'accélération chronométrée sur deux cents mètres pénalise le pilote de 5 points par seconde ; ex. 9 secondes, 45 points.

Ce sont les principales pénalisations. D'autres interviennent pourtant, qui peuvent coûter cher : 300 points pour mise en route dans le parc de travail ; 10 points pour non-mise en route du moteur dans la minute le matin au départ, etc.

Chaque jour, chaque concurrent voit ses points de pénalisations s'additionner. Le total des pénalisations quotidiennes au bout des Six Jours détermine le classement individuel par cylindrée.

En revanche, pour le classement par équipes de Trophée et de Vase (six et quatre pilotes), le pilote le moins pénalisé de chaque classe marque chaque jour 0 point. Les autres marquent la différence. Exemple : le pilote X... termine sa journée avec 300 points de pénalisation dans la spéciale.

Le pilote Y... avec 315 points dans la spéciale, plus 60 points pour avoir pointé une minute en retard à un contrôle. Le pilote Z... avec 360 points dans la spéciale, plus 10 points pour avoir perdu son carton de pointage. Pour le classement par équipe, X... marquera 0 point, Z... 70 points et Y... 75 points. Ainsi, l'équipe qui termine les Six Jours avec le plus grand nombre de pilotes marquant le moins grand nombre de points remporte l'épreuve.

Un pilote hors course coûte 15 000 points par jour à son équipe.

Les médailles d'or sont attribuées à tous les pilotes qui terminent avec un maximum de 15 % de points de plus que le vainqueur de leur classe ; 40 % de plus pour les médailles d'argent. Tous les autres qui terminent les Six Jours gagnent une médaille de bronze.

## 6<sup>e</sup> jour : la Suède triomphe !

Le sixième des Six Jours est traditionnellement une courte boucle (102 km cette année) qui mène à l'ultime spéciale, un motocross dans lequel les pilotes partent par groupes d'une trentaine. Les 80 cm<sup>3</sup> (qui ne terminent qu'à six !) sont ainsi mélangés à une partie des 125 cm<sup>3</sup>, l'autre partie étant lancée avec une frange des 250 cm<sup>3</sup>, et ainsi de suite.

Rien de remarquable ne s'est passé sur les ultimes chemins gras traversant la « Radnor Forest » jusqu'au parcours de cross artificiel tracé sans méchanceté sur un pré pentu. Pas violent, le tracé, mais sélectif, bien entendu. Partie pour 5 tours, la première manche voyait une nette domination du champion d'Allemagne et plusieurs fois champion d'Europe Strossenreuther, devant l'excellent Tchèque Cisar qui, après s'être débarrassé de

Hyde (Mister Hyde !), un Américain teigneux, reçut l'ordre de ralentir pour attendre son coéquipier Machacek. Tactique tchèque, pour glaner quelques points à l'équipe. Le grand vainqueur de la catégorie 125, Sauer, n'a pas particulièrement brillé au cross. Visiblement, ce n'est pas sa spécialité.

En revanche, tout au long des 6 Jours, il a été le pilote ayant pris le moins de pénalités dans les contrôles hyper serrés. Une horloge, ce garçon.

Gilles Lalay, qui a abondamment confirmé aux Six Jours ses classements français et européens au top niveau mondial, en a profité pour regagner au cross final une magnifique seconde place au scratch, après une longue bagarre au couteau avec le jeune Suédois Hansson.

Gritti, le vieux lion italien, qui avait déjà discrètement remporté une ou deux spéciales durant la semaine, a remporté facilement sa manche. Le quatrième groupe a vu s'affronter un furieux paquet composé de Medardo, Gronberg, Cunderlik, Karlsson et Sturm. Medardo l'a finalement emporté sur Cunderlik. Baroud d'honneur italien avec en 5<sup>e</sup> manche Gualdi et Andreini, bien détachés devant l'Américain Stacy et le Suédois Jonsson qui, grand vainqueur au scratch de ces 6 Jours, n'a pris aucun risque au cross final. Et Albarret s'est sans doute consolé de bien des déboires en faisant fort, au cross, parmi les gros poums-poum.

Les perdants de ce dernier jour ? Les Tchèques, qui ont repris 15 000 points dans les bretelles au Vase, après l'abandon, la veille, de Kvech et rétrogradent à la 4<sup>e</sup> place ; l'Anglais Browning qui, après avoir calé deux fois et longuement peiné à redémarrer sa 600 Yam, a perdu sa place au profit du Suédois (encore un !) Gustavsson. Et je ne parle évidemment pas des Italiens et des Allemands, terrassés par le mauvais sort.

Les gagnants ? Les Suédois, bien sûr, qui remportent le Trophée et le Vase, un résultat absolument inespéré. Ils avaient gagné le Trophée une fois, en 1923 (voilà 60 ans !) et jamais le Vase. Un succès qui n'est pas seulement dû aux malheurs des stars. Deux équipes homogènes, des pilotes expérimentés, qui progressent, une bonne préparation.



Les Canadiens qui, pas du tout habitués à ce genre de terrain, sont parvenus à mener au bout une équipe de Vase complète, décrochant une seconde place au finish tout à fait inattendue. Les Tchèques, victimes d'une casse de dernière heure au Vase, sauvent une seconde place au Trophée mais, de toute façon, étaient battus sur leur propre valeur... et sur un terrain qui leur était pourtant relativement favorable.

La Finlande, malgré la perte d'un pilote, profite de l'hécatombe générale au Vase pour se classer en 3<sup>e</sup> place.

## Les Canadiens

Complètement inattendus à la seconde place du Vase, ces Canadiens. Ils ont, il est vrai, profité de l'hécatombe dont ont souffert les équipes adverses, notamment la Tchécoslovaquie et la Finlande le cinquième jour.

Peu habitués à ce genre de terrain (« on n'a pas les mêmes trails chez nous pour practicer », m'a expliqué une charmante jeune Québécoise), ils ont tout de même eu le mérite de terminer avec l'équipe au complet.

Ils viennent de l'Ontario et de la Colombie britannique. Kennedy, vingt-six ans et six participations aux ISDE, est le plus expérimenté, devant Sharpless, vingt-deux ans et quatre participations. Graffunder (vingt-sept ans) venait pour la seconde fois et pour Allen (vingt-deux ans), c'était sa première participation.

Sélectionneur des équipes canadiennes, Jim Kelly qui, en Ontario, suit l'enduro depuis trente ans. Ils reviendront avec, on l'espère, au moins quelques cousins québécois dans la « gagne ».

Et bien sûr la France, enfin, figure parmi les postulants à la victoire. Sa troisième place au Trophée a été arrachée de haute lutte, les difficultés n'ont pas été épargnées à ses pilotes et c'est donc sur leur valeur que l'on peut établir leur classement final.

L'enduro est en train d'évoluer au niveau mondial. Certaines des étoiles commencent à pâlir et, dans plusieurs pays, des jeunes percent et s'affirment.

Lalay en France, Sauer en Allemagne, Jonsson en Suède, pour ne citer que les trois plus brillants en Angleterre. Et la relève suit.

Un sang neuf pour l'enduro ? On peut l'espérer.

Schalber, un des cinq pilotes allemands exclus pour aide extérieure.

## RESULTAT FINAL

### Trophée

1. Suède 4 972 pts ; 2. Tchécoslovaquie 13 445 ; 3. France 15 284 ; 4. Pologne 19 109 ; 5. Grande-Bretagne 59 462 ; 6. USA 75 943 ; Allemagne de l'Est 78 714 ; 8. Hollande 103 433 ; 9. Allemagne de l'Ouest ; 10. Italie ; 11. Australie ; 12. Finlande ; 13. Canada ; 14. Mexique ; 15. Autriche ; 16. Suisse. 4 équipes terminent avec 6 pilotes ; trois équipes avec 5 pilotes ; trois équipes avec 4 pilotes ; deux équipes avec 3 pilotes ; deux équipes avec 2 pilotes ; deux équipes avec un seul pilote.

### Vase

1. Suède 6 017 pts ; 2. Canada 44 792 (seules équipes à terminer avec leurs quatre pilotes) ; 3. Finlande 39 094 ; 4. Tchécoslovaquie 51 923 ; 5. Grande-Bretagne 55 586 ; 6. Hollande 59 873 ; 7. Allemagne de l'Est 62 743 ; 8. USA 86 269 ; 9. France 86 747 ; 10. Australie 108 203 ; 11. Italie ; 12. Espagne ; 13. Allemagne de l'Ouest ; 14. Autriche ; 15. Irlande ; 16. Mexique ; 17. Suisse.

### Marques

1. Simson 1 (DDR) ; 2. HVA 1 (Suède) ; 3. HVA 2 (Suède) ; 4. Simson 2 (DDR) ; 5. Jawa 1 (CS) ; 6. Honda 1 (Hollande) ; 7. HVA 1 (France) ; 8. Jawa 2 (CS) ; 9. KTM (France) ; 10. Yamaha (Hollande), etc. 32 équipes classées.

### Clubs

1. Adac 4 (D) ; 2. Adac 1 (D) ; 3. Club France (F) ; 4. Nlle Zélande ; 5. ACU 4 (GB) ; 6. USA, etc. 50 équipes classées.

### Classements individuels

#### 80

1. Geissenhoner (DDR) Simson, 7 676 pts ; 2. Olsewski (PL) Simson, 7 696 ; 3. Thalmann (DDR) Simson, 8 330 ; 4. Poyard (F) Fantic, 9 893 ; 5. Magnaldi (F) Fantic 10 141 ; 6. Kluzszo (PL) Simson 10 661. 6 classés.

#### 125

1. Sauer (D) Honda, 6 228 ; 2. Hubler (DDR) Simson, 6 399 ; 3. Gronberg (S) Yamaha, 6 531 ; 4. Gancewski (PL) Simson, 6 854 ; 5. Strossenreuther (D) KTM, 6 874 ; 6. A. Marini (I) KTM ; 7. Hansson (S) HVA ; 8. Buttery (GB) KTM ; 9. Grisse (D) KTM ; 10. Machacek (CS) Jawa... 13. Chabanette (F) HVA... 23. T. Castan (F) HVA, etc. 34 classés.

#### 250

1. Gilles Lalay (F) KTM, 6 177 pts ; 2. Brissoni (I) HVA, 6 310 ; 3. Gronberg (S) Yamaha, 6 340 ; 4. Marc Morales (F) HVA, 6 523 ; 5. Cunderlik (CS) Jawa, 6 696 ; 6. Sturm (DDR) MZ, 7 663 ; 7. Karlsson (S) HVA ; 8. Kladtke (DDR) MZ ; 9. Kroupa (CS) Jawa ; 10. Zucchetti (I) KTM ; 11. Medardo (I) SWM ; 12. Schalkwyk (NL) Honda ; 13. Jansson (S) HVA ; 14. Spitznagel (D) KTM ; 15. Zembruksi (GB) HVA... 20. Roche (F) HVA... 34. Viardot (F) KTM... 44. D. Tirard (F) KTM... 51. P. Vellas (F) HVA... 67. J.-F. Camier (F) HVA... 81. D. Comte (F) HVA... 92. D. Simon (F) SWM. 92 classés.

#### 500

1. Jonsson (S) HVA, 6 050 pts ; 2. Jones (GB) KTM, 6 393 ; 3. Schutlzler (DDR) MZ, 6 542 ; 4. Poorte (NL) Honda, 6 551 ; 5. Cyffka (DDR) MZ, 6 616 ; 6. Persson (S) Laverda, 6 687 ; 7. Scheffler (DDR) MZ, 6 768 ; 8. Lindbom (S) HVA ; 9. Melton (USA) HVA ; 10. Thompson (GB) KTM ; 11. Pokorny (CS) Jawa ; 12. Andreini (I) HVA ; 13. Roeseler (USA) HVA ; 14. Andersson (S) HVA ; 15. Chovancik (CS) Jawa... 23. Charbonnier (F) HVA ; 24. Charles (F) HVA, etc. 56 classés.

#### + de 500 4T

1. Gustavsson (S) HVA, 7 149 pts ; 2. Browning (GB) Yamaha, 7 412 ; 3. Zell (S) Yamaha, 8 602 ; 4. Wolsink (NL) Honda, 8 719 ; 5. Smith (USA) Honda, 9 521 ; 6. Posik (CS) Jawa ; 7. Albarret (F) KTM ; 8. Kies (NL) Yamaha ; 9. Schram (NL) Honda ; 10. Holzmann (D) KTM ; 11. Hozan (CDN) Yamaha. 11 classés.



## Trente-sept ans de Six jours

Qui ont été les vainqueurs des Six Jours depuis la reprise de cette course après la guerre ? Voici la réponse.

Année	Pays organisateur	Trophée	Vase
1947	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1948	Italie	Grande-Bretagne	Grande-Bretagne
1949	Pays de Galles	Grande-Bretagne	Tchécoslovaquie
1950	Pays de Galles	Grande-Bretagne	Grande-Bretagne
1951	Italie	Grande-Bretagne	Hollande
1952	Autriche	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1953	Tchécoslovaquie	Grande-Bretagne	Tchécoslovaquie
1954	Pays de Galles	Tchécoslovaquie	Hollande
1955	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1956	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie	Hollande
1957	Tchécoslovaquie	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie
1958	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1959	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1960	Autriche	Autriche	Italie
1961	Pays de Galles	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie
1962	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie	Allemagne de l'Ouest
1963	Tchécoslovaquie	Allemagne de l'Est	Italie
1964	Allemagne de l'Est	Allemagne de l'Est	Allemagne de l'Est
1965	Ile de Man	Allemagne de l'Est	Allemagne de l'Est
1966	Suède	Allemagne de l'Est	Allemagne de l'Est
1967	Pologne	Allemagne de l'Est	Tchécoslovaquie
1968	Italie	Allemagne de l'Ouest	Italie
1969	Allemagne de l'Ouest	Allemagne de l'Est	Allemagne de l'Ouest
1970	Espagne	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1971	Ile de Man	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1972	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1973	Etats-Unis	Tchécoslovaquie	Etats-Unis
1974	Italie	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1975	Ile de Man	Allemagne de l'Ouest	Italie
1976	Autriche	Allemagne de l'Ouest	Tchécoslovaquie
1977	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie
1978	Suède	Tchécoslovaquie	Italie
1979	Allemagne de l'Ouest	Italie	Tchécoslovaquie
1980	France	Italie	Allemagne de l'Ouest
1981	Ile d'Elbe	Italie	Italie
1982	Tchécoslovaquie	Tchécoslovaquie	Allemagne de l'Est
1983	Pays de Galles	Suède	Suède

## Le scratch

Voici le classement, toutes cylindrées confondues, des dix pilotes les plus performants des ISDE. Inutile d'attirer votre attention sur la remarquable performance de Gilles Lalay et le très beau résultat de Marc Morales, les deux top-pilotes français.

1. Jonsson (S. 500 HVA) 6050 pts ; 2. Lalay (F. 250 KTM) 6177 ; 3. Sauer (D. 125 Honda) 6228 ; 4. Brissoni (I. 250 HVA) 6310 ; 5. Gronberg (S. 250 Yamaha) 6340 ; 6. Jones (GB. 500 KTM) 6393 ; 7. Hubler (DDR. 125 Simson) 6399 ; 8. Morales (F. 250 HVA) 6523 ; 9. Lammel (DDR. 125 Simson) 6531 ; 10. Schutlzler (DDR. 500 MZ) 6542.

Si vous hésitez sur la cylindrée à choisir pour votre prochaine saison géniale, il y a de quoi : 125, 250 et 500 paraissent, d'après ce résultat, capables de performances identiques. Aux trois premières places, on trouve dans l'ordre une 500, une 250 et une 125 et, sur ces dix premiers, quatre 250 côtoient trois 125 et trois 500.

Si je vous ajoute qu'au départ les marques « record » étaient Husqvarna avec 124 motos et KTM avec 80, ça va-t-y vous en dire plus ?

ISDE:  
LA SUEDE  
TRIOMPHE  
Lalay 2<sup>e</sup> au scratch