

# Moto revue

Spécial vacances :  
110 pages de délire!

Comparatif 1100 :  
Honda CBR, Kawa GPZ  
et Suzuki GSX-E

Phantasmes d'un routard et  
d'un crossman

Les secrets des 500 G.P.

250 Honda usine Donnie Hansen

Vacances : itinéraire vert

Cote officielle Argus

N° 2569 - jeudi 29 juillet 82. 15 F  
115FB - 6FS.

PLUS VITE QUE LE TGV ET LE CAPITOLE!  
**MR BAT SNCF 2-0**  
2H 40 PARIS-LYON 5H 02 PARIS-TOULOUSE!



M2163 - 569 - 15 F

**SPECIAL DÉFONCE!**

**EDITO**

**Bons baisers... de prison !**

Et voilà, pour nous c'est fini. D'abord, c'est les vacances. A l'heure où vous lirez ces lignes, Nane aura transformé son scoobit en pédalo, Corine passera de l'ambre solaire sur les touches de sa machine à écrire, Michel boira un peu moins de café dans les bras de sa 500 G.P. préférée (entre ses deux greffiers...), Audouard fera... de la moto, Boulland dodo, Loulou mystère phantasmagique, Belleville et Delahaye se tireront la bourre sur l'autoroute (!!), Philamand remettra les pendules à l'heure avec « madame-qu'aime-pas-la-moto » et Glain-Glain sera avec la sienne sur l'eau très loin ! Vous, vous bronchez quelque part en nous lisant, merci. Sachez donc, ensuite, que grâce à ce numéro génial, le programme de chacun établi plus haut, risque de se trouver bouleversé... par la police qui cherchera peut-être à savoir qui sont les fous qui se sont attaqués au T.G.V. et au Capitole ! Si vous ne trouvez pas M.R. dans votre kiosque à la rentrée, le 2 septembre, envoyez directement vos oranges à Glain-Glain qui transmettra ! Bons baisers... de prison !

**DIRECTION**

Directeur de la publication : Patrick Casasnovas.  
Président du Comité de Rédaction : Serge Pozzoli.  
Directeur de la Rédaction : Bruno Nardini.  
Rédacteur en chef : Eric Glain.  
Directeur de la Publicité : Henri Guével.

**REDACTION**

Chefs de rubrique : Technique : J.-C. Bergotzi.  
Vitesse : Ph. Michel.  
Tout-terrain : X. Audouard.  
Secrétaire de rédaction : Nane L'Hortès.  
Rédacteurs : Philippe Amand, Patrick Boulland, Yves Balloville, Jean-Louis Bernardelli, Christian Delahaye, Gérard Rocroy (studio photo), Antoine Peyralade (documentation).  
Collaborateurs : Reynald Locerf, Jean-Pierre Steiner, Jacques Vivant, Secrétaire : Corine Brunin.

**CORRESPONDANTS**

En France : G. Dalbos, L. de Nedal, G. Maugot, A. Pierre, G. Pilarczyk, J.-M. Rieu, C.B. Adranci, J.-P. Tourte, B. Verret, J.-C. Virfeux, J. Voland, A l'étranger : Das Motorrad (D), C. Carter et G. Spencer, Davison (G.B.), M. Walter (B), M.P. Ruetsch (CH), Ph. Decler (CND), Solo Moto (E), F. Bourrat et Pat Boher (USA), H. Van Loonen (H), R. Patrignani, M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (I), Motor Cyclist (J), P. Hussak (CZ), G. Hochet (Brésil).

**CONCEPTION GRAPHIQUE**

Direction : Claude Porchet.  
Adjoints : Hélène Bernard, Olivier Papon, Nadine Gros, Jean-Pierre Sneau, Thierry Lepori, Marc Blanchard, Enrico Carosi (publité), Correction : Rémi Barroux.

**PUBLICITE**

Au journal.  
Chefs de publicité : K.E. Dussino, et Ch. Huguet.  
Adjoint pour le Sud : F. Josa



**ADMINISTRATION**

Moto Revue est une publication des Editions Larivière S.A. Capital : 2.500.000 francs, R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Télex : Motorvnu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.  
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : George-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Parrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnements : Monique Dera-gerd. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 2<sup>e</sup> trimestre 1982. Ce numéro 18 F. Abonnements : France 375 F (48 N°), Etranger 520 F (48 N°), Belgique 3 040 FB (48 N°). Imprimerie : SNL, 2, rue Capital, 93600 Aulnay-sa-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

**« Ph » antasmes... 4**

Combien êtes-vous à avoir rêvé frimer votre petite amie en ville au guidon d'une moto de course ? Nous avons suivi Marc Fontan qui faisait ses courses dans Paris au guidon de sa 500 Yamaha OW 60 de G.P. ! (par Ph. Michel, photos A. Ernoul).

**Duel... 8**

Paris-Lyon plus vite que le TGV ? Nous l'avons fait au guidon d'une Honda 1100 R : 2 h 40 ! Paris-Toulouse plus vite que le Capitole ? Nous l'avons fait aussi au guidon d'une Kawa GPZ 1100 : 5 h 02 ! MR - SNCF - 2-0 (par T.G. Vanadium et K. Pitot).

**Coulisses... 16**

Dans les coulisses des usines en 500 grand prix ; ou la face cachée de Sheene, Lucchinelli, Uncini et de Yamaha, Honda et Suzuki. (par Ph. Michel).



**Cocorico... 24**

La même chose, mais consacrée cette fois au team Sonauto-Gauloises et Marc Fontan. Cocorico oblige ! (par Philamand).

**Partouze... 32**



Une belle partouze de gros cubes dans M.R. spécial défonce, c'est super, non ? En fait, c'est un comparatif, tout bêtement, de 1100 que nous avons réalisé : Honda CB-R, Kawa GPZ et Suzuki GSX-E (par Y. Belleville et Ch. Delahaye, photos Philamand).

**Avenir... 72**

Qu'allez-vous faire demain ? Les boulons, ça vous branche ? Alors voilà comment vous pouvez devenir (peut-être !) mécanicien moto (par R. Van de Walle, dessins J. Vivant).

**Rêve... 80**

Un essai de rêve : celui de la 250 Honda cross d'usine de Donnie Hansen. Avec, en plus, l'interview de Roger de Coster et la présentation du team Honda U.S.A. (par X. Audouard).



**Bol... 90**

Celui-là est d'Or, il aura lieu au Castellet les 18 et 19 septembre. Sachez tout sur lui.

**Amour... 96**

Le trail et l'Auvergne ! Ou la très belle histoire d'amour des 125 trails et d'une randonnée arverne (par J.-L. Bernardelli avec Ch. Martin, J.-P. Blanc, photos P. Boulland et J.-L. Bernardelli).

**... et « f » antasmes ! 106**

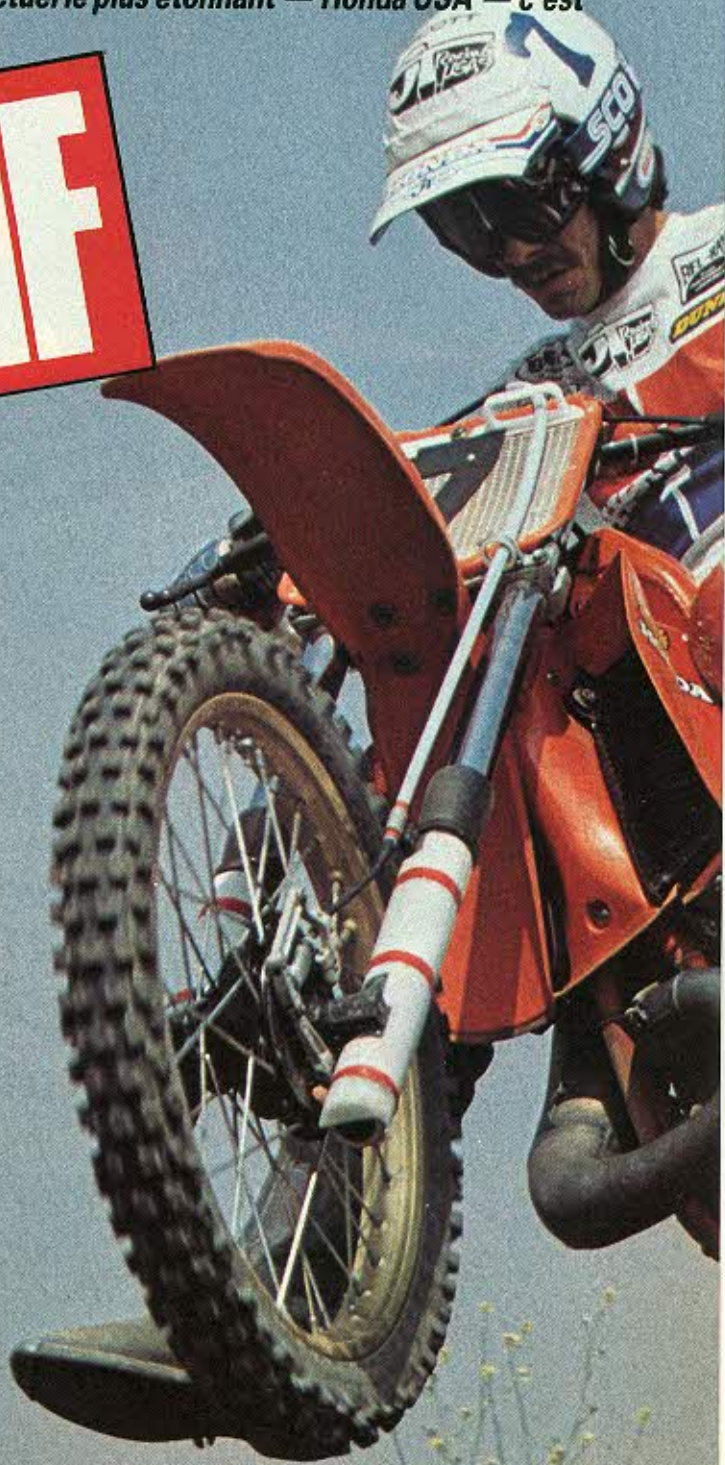
Et vous, joyeux crossmen, combien êtes-vous à avoir rêvé emmancher les Champs-Élysées taquet roue arrière au guidon de votre XZBKWCTS 678 cm<sup>3</sup> ? Nous y avons pensé : voilà ce que ça donne ! (par J.-L. Bernardelli, avec Y. Kervella, photos R. Marchand).

## SCOOP MONDIAL.

*Vous faire partager l'essai de la plus fantastique moto d'usine de la saison, les réflexions de « King Roger », le meilleur crossman de l'histoire et, enfin, pénétrer le team actuel le plus étonnant — Honda USA — c'est quasiment trop d'honneur... On va quand même essayer.*

# EXCLUSIF

L'an dernier, ça sentait un peu le roussi chez American-Honda, du côté du motocross. Un team du genre pléthorique, beaucoup de jeunes, certes, mais une dramatique absence de victoires, surtout rapport à la quantité de dollars engagés dans l'affaire... Réorganisation, léger dégraissage, pilotes qui s'affirment, résultat : une invraisemblable collection de victoires sur la scène archi-difficile du cross américain, sans aucun doute le meilleur du monde à l'heure actuelle. Et une gifle à la face du monde : la victoire d'un team de marque aux Trophées et Motocross des Nations, du jamais vu... A la base de ce succès météorique, des hommes : Roger de Coster bien sûr, le recruteur-conseiller-metteur au point-superviseur. Les pilotes : Donnie Hansen, déjà champion des USA 250 et champion Supercross ; Johnny O'Mara, que vous connaissez bien à présent ; Darrel Shultz, Chuck Sun, Jim Gibson, Danny Chandler... des hommes, et des motos. La plus belle, la plus sophistiquée et la plus écœurante pour la concurrence, la double-championne, la RC 250. La voici, en exclusivité pour vous, bien sûr. Ça vous va ?





**ESSAI:**

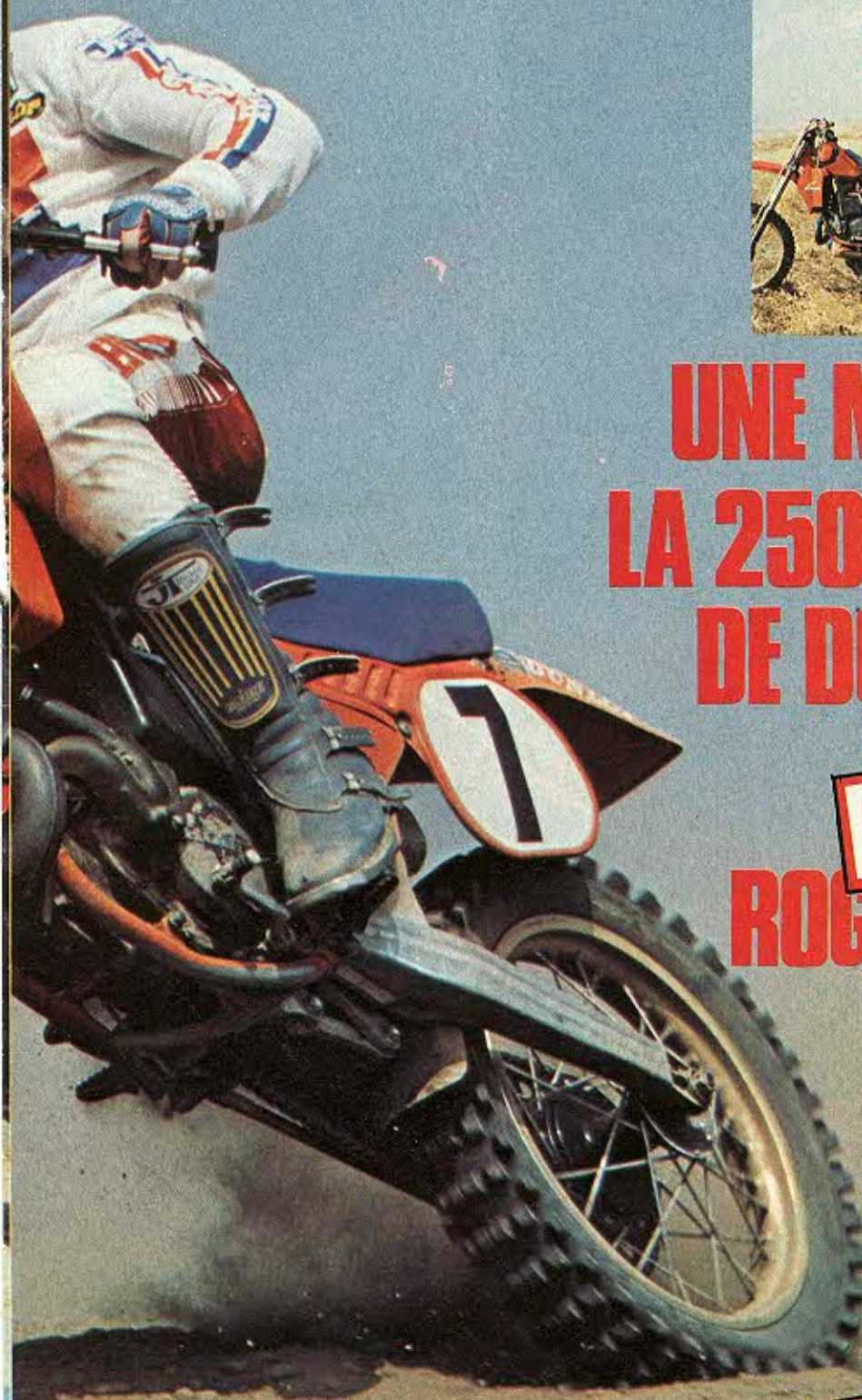


**UNE MOTO DE REVE,  
LA 250 HONDA USINE  
DE DONNIE HANSEN**

**INTERVIEW:  
ROGER DE COSTER**

**PRESENTATION:**

**LE FABULEUX TEAM HONDA USA**







**Donnie Hansen, le n° 1 américain 83 (double champion 250 supercross I), démontre qu'on peut non seulement gagner des courses, mais aussi faire du style avec cette moto. Plus modestement, notre essayeur a été emballé par l'équilibre général de cette 250 RC et, bien sûr, par sa puissance...**

Dès son apparition au premier Supercross de la saison, à Anaheim, elle a fait flasher tout le monde. Et ne s'est pas contenté de ça : elle a aussi gagné la course, aux mains de Donnie Hansen. Et puis, de Houston à Daytona en passant par Atlanta, ça n'a pas arrêté. Donnie Hansen, Darrel Shultz, Johnny O'Mara, trio de tête du championnat Supercross en stade — le plus relevé, puisque tous les meilleurs de chaque cylindrée s'y retrouvent — à la mi-saison, du jamais vu. Mark Blackwell, ex-team manager Suzuki, team-manager Husqvarna, confie à la presse américaine : « Honda a réellement un avantage de puissance en ce moment. Tous les autres teams travaillent pour le rattraper, mais cette avance paraît décisive... » La team-manager Yamaha, Kenny Clark, téléxé au Japon un S.O.S. : « Il nous faut de la puissance, pour placer Hannah et Glover sur un pied d'égalité avec les « rouges »... Et ainsi de suite... »

En championnat 250, cela paraît au début plus difficile : Donnie Hansen, à cause de deux DNF (courses non terminées) dûs à des accrochages, est assez loin du classement. Et puis il y a ce kid, Rick Johnson, infernal de classe et d'aisance au guidon d'une Yamaha de série, et qui s'envole au classement... Une anecdote en passant : Darrell Shultz ayant contracté sa blessure annuelle alors qu'il était en tête des Stades, sa 250 RC échoue entre les mains du tout jeune Kenny Keylon, 18 ans, qui a fait de bonnes courses jusqu'ici avec une 250 de série. Ça ne traîne pas : course suivante à St-Petersburgh (Floride), chez lui, Keylon gagne les deux manches devant le gratin U.S. 250... Inconnu il y a à peine un an, ce Keylon ! Pas de doute, la moto est bonne...

### **Hansen double-champion des USA !**

Fin de saison haletante : avec deux DNF parfaitement inattendus en deux épreuves (et autant de victoires d'Hansen), Rick Johnson voit son rêve s'envoler. Donnie Hansen, 22 ans, est champion des USA, sur sa RC 250 bien sûr. En seize manches, il a bien dû prendre douze départs en tête. Sa moto n'a pas cassé une seule fois. Tout le monde reconnaît que cette victoire est inespérée (Johnson avait 25 points d'avance avant la finale), mais tout le monde salue là une moto extraordinaire — et un super pilote, Donnie Hansen. Et pour prouver qu'il ne s'agit pas d'un hasard, Hansen conquiert au Superbowl de L.A. le titre le plus recherché, celui des Supercross... Cette moto, malheureusement, vous ne l'avez jamais vue de ce côté de l'Atlantique. Depuis la mi-saison, grâce à quelques belles courses, Rolf Dieffenbach a obtenu... une 250 de Supercross (à air), version 1981 ! Quel dommage que Honda ne se lance pas dans les GP 250 (on y reviendra)... Mais nous, cette moto nous intéressait. Surtout qu'on la savait préfigurer la série 1982 à plus d'un titre. « Allo, Roger ? Il nous la faut, ce serait super. » « Venez, on s'arrange et vous l'aurez, par exemple après le GP 500 à Carlsbad... » Merci, Roger, merci, Dave Arnold (team-manager USA). Donnie Hansen, tout juste revenu de sa joie d'être champion, est là, souriant, décontracté, dévoué (et spectaculaire !) pour les photos, pas du tout contrarié par le fait que je monte sur sa moto (« c'est typiquement américain, me confie Roger, les Européens sont plus attachés à leur moto »). Roger, donc, est là aussi, presque plus sympa qu'il n'est permis de l'être à quelqu'un de son envergure. Brian Lunniss, l'excellent mécano de Donnie (ex-Warren Reid, ex-Graham

Noyce...), a rendu la moto de la finale toute récente plus neuve que neuve. Donnie, écourant de classe et de finesse, a fini de faire délirer les objectifs de Massias... *Damned*, c'est à moi. Le circuit est typiquement californien, collines, terre jaune avec couche de poussière ultra-glissante assortie, piste étroite, devers infernaux, le tout très technique et assez casse-gueule. En fait, ce n'est qu'une piste d'entraînement, pas un circuit. Suffisant quand même pour dégager des impressions d'ensemble sur le comportement de cette super-moto. Mais qu'il est difficile de s'élancer là-dedans après y avoir maté (admiré, *envié*) Donnie pendant une demi-heure... Idée : gagner du temps, voir la technique de l'engin.

### **Compliqué, mais pas « fouillis » !**

La 250 RC n'est pas une moto qu'on peut qualifier d'impressionnante. De dimensions parfaitement « humaines » (probablement plus réduites que celles d'une moto de série), hyper compacte surtout, elle mettrait tout à fait en confiance si ce n'était ce côté « usine à gaz » qu'elle ne peut renier... On a l'impression que le plus petit centimètre cube entre la colonne de direction et la roue arrière a servi à placer un organe mécanique, quitte à compliquer singulièrement les choses. Mais il faut reconnaître qu'Honda maîtrise le « compliqué » d'une manière diabolique... Tout est merveilleusement assemblé, agencé, intégré. Compliqué, mais surtout pas « fouillis ».



**Impossible de démonter la moto d'Hansen aux USA. Mais au GP de Suisse, le mécano d'O'Mara avait fait faire un joli strip-tease à la 125 RC, de conception identique à la 250... Notez donc à quel point il est facile de travailler sur la RC une fois l'arrière du cadre déposé.**

L'idée maîtresse de cette moto, de toute évidence, a été le regroupement du poids tout autour du centre de gravité. Convaincus de l'obligation de passer au « liquide », même pour le Supercross (l'an dernier les machines « stade » étaient à air), les ingénieurs du RSC Honda ont cherché avant tout à ne pas déséquilibrer la moto. L'emploi de matériaux « chers » permettant facilement d'arriver au poids minimum (98 kg), autant abaisser au maximum ce poids dans le cadre...

Ça commence par les radiateurs, à présent situés au niveau de la culasse, « à la Suzuki ». Et puis il y a ce fameux réservoir, qui bouche littéralement l'espace compris d'habitude entre cylindre et boucle arrière du cadre. La minuscule partie supérieure — « classique » — du réservoir se prolonge donc — côté gauche uniquement — jusqu'au carters-moteur, avec une encoche pour le repli du kick. Etrange, et inédit. « Mais alors, diront les lecteurs pertinents, le radiateur descend plus bas que le carbu, il faut donc une pompe ? » Eh bien oui. Ce n'est pas le genre de détail qui fait reculer les ingénieurs « rouges ». Actionnée comment, la pompe ? Carrément par la dépression existant dans le bas-moteur. Cette pompe travaille donc à remplir en permanence le réservoir « classique » supérieur afin que même en situation extrême (sauts, montées, etc.) le moteur soit toujours alimenté correctement. Le compartiment supérieur, lorsqu'il déborde, remplit le compartiment inférieur. Le réservoir, en alu bien sûr, continue de se singulariser si on le regarde par le côté droit : en fait, de ce côté, il s'agit d'un faux réservoir, mais d'une véritable conduite d'air forcé en direction du filtre à air... lequel filtre à air est en réalité contenu dans la partie arrière du cadre, laquelle est constituée d'une structure en caisson d'alu, démontable de surcroît !

Reprenons nos esprits, et détaillons un peu cela... Cela fait plus d'un an que Honda — à l'instar de KTM — a compris l'intérêt d'un arrière de cadre démontable, et l'a adopté sur ses

machines d'usine. Sur une moto de cross, cette boucle arrière ne participe pas ou peu à la rigidité du cadre, elle soutient juste la selle, le garde-boue, le filtre et les panneaux latéraux. Sur la RC, trois boulons et tout cela s'évapore, découvrant aux yeux ravis du mécano système Pro-link, amortisseur (Showa-Honda RSC) et même carbu. L'idéal pour bidouiller entre deux manches. L'idée de concevoir cette boucle de cadre en caisson d'alu contenant le filtre est de cette année.

« Après quelques problèmes de fissures dus aux vibrations, le système est à présent au point », précise Roger. Va-t-on en cross — comme en GP 500 de vitesse — vers des cadres entièrement alu ? « Non, répond Roger. Déjà en vitesse certains cadres se fendent, et les contraintes du cross sont bien supérieures. De plus avec les cadres acier on n'éprouve aucun mal à atteindre le poids limite, à tel point qu'on doive de temps en temps lester les machines... »

Bien sûr, il est très difficile d'obtenir des renseignements précis sur un tel proto d'usine. On sait cependant que les cotes sont celles de la série (67 x 70 mm) et la puissance d'environ 40 ch, contre 36 à une bonne moto de série. Le reste des dimensions et caractéristiques techniques est du domaine « top secret ». Reste ce que l'on voit : la très belle selle bleue recouvrant le réservoir, la grosse fourche Showa « usine » (44 mm de diamètre de tubes), le double-came à l'avant et le bras oscillant de forme « banane » en alu que l'on retrouve sur toutes les Honda usine depuis l'apparition du Pro-link. Bon. J'ai gagné du temps au maximum, mais il va bien falloir monter dessus, à présent...

### Equilibre phénoménal

Elle n'est donc finalement pas très haute, grâce notamment à sa selle assez creusée. Tiens, Donnie Hansen conduit avec le guidon très en arrière. Roger m'arrange ça... Kick à gauche, facile. Bruit grave et claquant, volume sonore assez important, plus qu'une moto de série. Moteur bien évidemment rageur, avec juste ce qu'il faut d'inertie pour monter instantanément en régime sans pour autant s'avérer délicat à conduire...

Ça démarre par une descente étroite, glissante et vicelarde dans laquelle on se fait facilement embarquer, rapport à la difficulté qu'il y a de freiner sur cette couche de poussière offrant une adhérence proche de zéro. *Damned !* Il y a plein de bosses en bas de cette descente, et j'arrive un peu vite. Ne pas couper, ne pas freiner : ouf, ça passe dans du beurre. Merci la fourche... Voilà qui me permet d'entrée d'évoquer ce qui me restera le plus en mémoire après l'essai : une extraordinaire stabilité, liée de très près à de fabuleuses suspensions, supérieurement accordées. D'habitude une telle stabilité passe par une partie-cycle longue, des suspensions fermes (du genre KTM...). Le fait marquant de cette moto, pour moi, c'est qu'elle n'a pas besoin d'être longue — et donc peu maniable — pour avaler littéralement toutes les bosses, en toutes circonstances... Montée, descente, accélération, freinage, jamais la 250 RC ne bute sur un obstacle, quelle que soit sa position au moment de l'aborder. On a une perception nette et précise de la bosse, mais aussi sévère soit-elle, celle-ci ne détruit jamais l'équilibre de la moto... Equilibre, voilà le mot clé. Il est clair que le but recherché en concentrant tout ce poids autour du centre de gravité a été atteint. Avec un tel bloc central bien homogène, dense, tout n'est plus après qu'une affaire de suspensions (et de pilote). Et ces suspensions, on l'a dit, sont au-dessus de tous reproches, en tous cas de ceux que le pilote moyen pourrait formuler ! Je me suis senti tout de suite revenu dix mois en arrière, sur la moto d'André Malherbe : la même impression très nette qu'en attaquant tous les obstacles beaucoup plus vite, cette moto réagirait encore mieux. Elle entrerait alors dans le monde qui est le sien : celui d'une poignée de super pilotes d'usine,

roulant à un rythme qui élimine de lui-même un tas de problèmes posés par un terrain donné, en recréant sans doute immédiatement de nouveaux... Difficile à percevoir pour le pauvre essayeur. Consolation : Roger lui-même, au guidon du mulet, n'arrive pas à trouver le rythme sur ce circuit infernal, et me console de l'impression que j'ai de passer à côté des possibilités de la RC 250 : « Surtout oublie ce que tu viens de voir avec Donnie, il est sûrement le pilote le plus rapide du monde sur ce genre de truc ! »

### Moteur : le rêve... inaccessible

Voilà. C'est super d'avoir une partie-cycle pareille, arrivée de plus au stade ultime de peaufinement de ses réglages, mais c'est dur de constater par la même occasion qu'on n'aura jamais la capacité de l'exploiter à un degré décent... il en est d'ailleurs de même pour le moteur : celui-ci réussit la gageure d'être à la fois sensiblement plus rageur, agressif et puissant qu'un moteur de série, mais également plus souple ! Totalement incroyables, cette docilité, cette progressivité, ce couple, provenant de la plus puissante des 250 cross actuelles ! La puissance elle-même est docile, efficace à 100 % si l'on y ajoute un bon coup d'embrayage ; on retrouve là le tempérament « stade » (que les mécanos accentuent en montant pour les Supercross des pots spéciaux, le reste de la moto étant le même).

Inutile de vous raconter à quel point la douceur des commandes (gaz, embrayage, boîte) est démentielle, et l'agrément de conduite total. Sûr, il reste encore de la marge aux ingénieurs pour produire en série des motos plus performantes, dans les deux sens — puissance et souplesse. Cette RC 250 le prouve...

### Tout sur les Honda CR 83 !

Mais un essai de moto d'usine est d'autant plus intéressant qu'il débouche sur des enseignements pour la future série... Bien sûr, la 250 CR 83 ne sera pas aussi noble et sophistiquée que la RC, mais elle reprendra tout de même pas mal de solutions techniques expérimentées sur celle-ci. Ainsi pouvons-nous vous confier en avant-première que les Honda CR 1983 (et pas seulement la 250) auront une partie arrière de cadre démontable — mais pas en alu, et avec filtre classique — un réservoir en plastique descendant jusqu'au niveau de carbu sans pour autant nécessiter de pompe, de grosses fourches Showa de 43 mm (250 et 480) et Kayaba de 39 mm (125) et non plus uniquement des Kayaba comme en 82 ; elles reprendront par ailleurs l'esthétique « usine » avec selle bleue remontant sur le réservoir, et seront toutes d'origine légèrement en-dessous de la limite de poids FIM, soit 88 kg pour la 125, 98 kg pour la 250 et 102 kg pour la 480 (point très important, car les Honda étaient plutôt lourdes ces dernières années, depuis l'apparition du « liquide »). Bien sûr les moteurs ont été améliorés et Roger de Coster nous annonce notamment une 125 beaucoup plus puissante (si elle pouvait marcher comme celles d'O'Mara et Sugio !). La 250 fera environ 38 ch (+ 2 ch), la 480 reste une 480 mais gagne en souplesse. Le nouveau système d'ancrage de frein arrière « anti-lift » (anti-rebonds au freinage) n'est pas encore suffisamment opérationnel pour qu'on le retrouve en série. D'ailleurs, tous les pilotes officiels ne l'utilisent pas encore, ainsi Donnie Hansen a préféré jouer la sécurité et sa moto était montée avec l'ancrage classique, car

ce système demande tout de même une certaine accoutumance... Enfin la suspension arrière est améliorée sur l'ensemble de la gamme par le montage de nouveaux amortisseurs Showa réglables en compression et en détente de l'extérieur, comme sur les Yamaha...



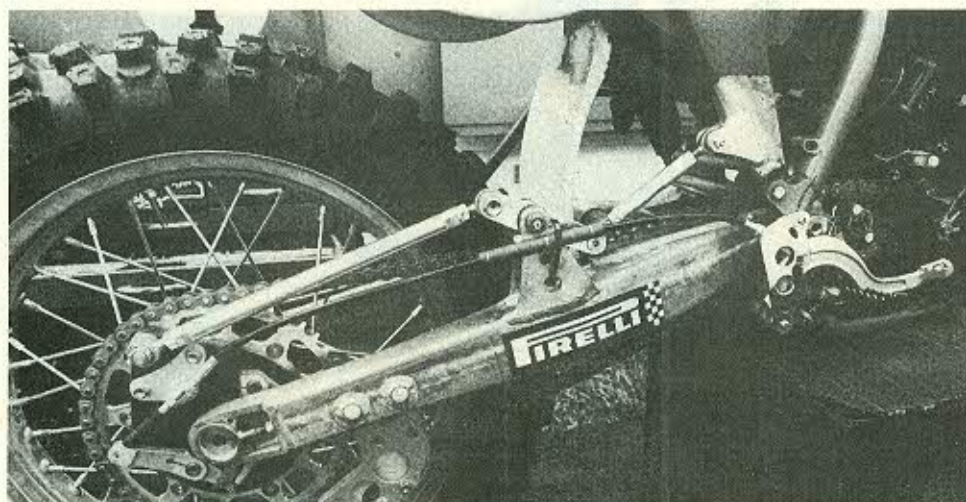
Le fameux réservoir descendant jusqu'aux carters. La partie haute, « classique », de ce réservoir est cloisonnée. On voit ici la pompe qui renvoie en permanence de l'essence vers cette partie « haute », afin que le moteur soit alimenté dans toutes les conditions.



Sugio en plein freinage avec sa 125 RC équipée du système « anti-lift ». Tous les pilotes officiels n'ont pas utilisé ce nouveau système apparu en cours de saison, car il demande une certaine accoutumance.



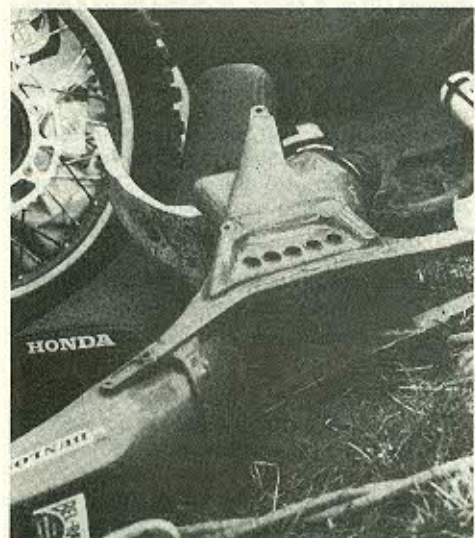
Le fameux bras oscillant alu « banane » équipant toutes les Honda « usine » depuis l'apparition du Pro-link. Le renflement est destiné à supporter les contraintes plus fortes au point d'attache du Pro-link.



L'anti-lift est une preuve de l'esprit de recherche et d'invention des ingénieurs du « Honda Research and Development ». Ce système apparaîtra probablement en série pour 84. Il empêche théoriquement la roue arrière de rebondir dans les bosses au freinage.



Vue imprenable sur le cadre, l'énorme boîte à clapets et les bielles du Pro-link de la 125 RC. Notez les attaches du Pro-link directement sur les carters-moteur.



La partie-arrière du cadre, démontable par trois boulons, est fabriquée en caisson d'aluminium, et le filtre à air est intégré au caisson ! Sophistiqué, mais cher, donc pas bon pour la série.

### Préparation physique : les conseils de Jeff Spencer



Deux anecdotes récentes montrent clairement le degré de préparation physique des pilotes d'American Honda : c'est d'abord Johnny O'Mara qui fait la différence sur la fin de course au GP de Suisse avec Eric Geboers, considéré pourtant comme le « monstre » physique du Mondial 125. Et puis c'est Donnie Hansen qui, remonté par un Broc Glover plus rapide que lui lors de la finale du championnat U.S. 250, trouve des ressources pour prendre le rythme du pilote Yamaha et le passer dans le dernier virage, assurant ainsi son premier titre ! Et ne parlons pas de la victoire de « Magoo » Chandler au GP des U.S.A. 500, dans des conditions éprouvantes (boue)...

Cette préparation physique irrécusable, les pilotes d'American Honda la doivent en grande partie à Jeff Spencer, considéré par Dave Arnold et Roger de Coster comme une pièce essentielle du team. Ancien coureur cycliste, athlète lui-même, Jeff a conçu un plan d'entraînement spécifique du crossman tout à fait intéressant (et compte d'ailleurs en tirer un livre en collaboration avec de Coster). Selon Jeff, la « règle d'or » du crossman tient en quatre points : la force musculaire, l'endurance, la souplesse

et le pilotage. « L'entraînement du crossman doit être équilibré, éventuellement modulé selon les caractéristiques propres du pilote, mais toujours insister sur ces quatre points, sans la moindre impasse... » Pour quelqu'un qui débute sérieusement, Jeff conseille de surtout se méfier du « trop difficile-trop tôt » qui déséquilibre l'organisme. « Tout doit être progressif, et un bon entraînement dure douze mois par an, incluant la période nécessaire de repos. Chez Honda, nous distinguons trois périodes dans l'année : l'inter-saison est la période où s'effectue le plus gros travail, il s'agit de développer sa force musculaire par un entraînement en salle peu intensif mais de longue durée. De même, il faut courir longtemps, pas très vite, pour accroître les possibilités cardiaques. Durant cette période, faire de la moto juste pour le plaisir. Puis vient la pré-saison, disons deux mois avant la première course importante. C'est là qu'il faut forcer le plus sur le plan cardio-vasculaire (course, vélo), et aussi sur le plan pilotage, le plus intense possible. En saison enfin, il s'agit de maintenir la condition par un entraînement quotidien, pas intensif mais régulier ; par exemple sept/huit kilomètres de footing, vider deux réservoirs sur la moto, faire une heure de squash et une demi-heure d'exercices d'assouplissement (n.d.r. : et ça, ce n'est que de l'entretien !). J'insiste aussi particulièrement sur l'importance de la nutrition : dans une moto, on ne met pas n'importe quoi comme mélange... le corps humain, c'est pareil ! Les fruits et les légumes sont à recommander particulièrement ainsi que les céréales. Inutile de trop manger de viande. Boire des jus de fruits mélangés. Pour la course, l'important est ce que l'on a mangé les deux jours précédents. Il faut beaucoup d'énergie. Le jour de la course, manger moins, plus souvent, juste pour reconstituer ce qui est perdu dans l'effort. Les réserves, elles, doivent exister avant. Pas de viande par exemple, car elle met 5 heures à être assimilée. Le matin, deux toasts et un jus d'oranges suffisent. Par la suite, bananes, pain, raisins secs, jus de fruits sont recommandés. Un corps bien entraîné est important à tous points de vue, y compris pour éviter les blessures et récupérer plus vite des pépins qui peuvent toujours arriver... »



« Dis, Roger, tu penses qu'il faut passer là ou là ? »  
 Lorsque Roger de Coster est présent, André Malherbe ne manque jamais de prendre son conseil (ici à Carlsbad cette année). Consultant mondial pour Honda, de Coster occupe une place privilégiée entre les deux mondes du motocross (USA, Europe)...

## American Honda : les secrets d'une réussite

Rien n'allait donc chez American Honda. Pas une seule victoire importante pour la saison U.S. 1981, malgré les dizaines de milliers de dollars engagés dans le cross. Le team, fondé en grande partie sur de jeunes pilotes engagés en 79 et 80 (Gibson, Hansen, O'Mara, Coon), encadré par des valeurs sûres (Sun, Wise), est pourtant bon. Mais aux USA, cette année-ci, chaque catégorie avait son « chef » : « Magic » Barnett (Suzuki) pour les 125, Kent Howerton (Suzuki) et à l'occasion Bob Hannah (Yamaha) en 250, Broc Glover (Yamaha) en 500. O'Mara, Hansen, Sun sont toujours très bien classés... derrière les « chefs ». C'est là que de Coster propose son génial coup de poker des « Nations » (on y reviendra). Fort du succès inespéré recueilli outre-Atlantique, Roger impose « son » homme à la direction du team, Dave Arnold. Mécano de Roger pour sa dernière saison de Grand Prix, Dave est un homme jeune, dynamique, très proche des pilotes, compris et aimé d'eux. Hyper compétent sur le plan mécanique (et pour cause), il s'avère en outre heureux dans son recrutement (David Bailey est un grand espoir du cross U.S. et Darrel Shultz probablement l'un des plus rapides de tous) ainsi que dans son idée de créer un très important « support team » de pilotes prometteurs courant sous contrat Honda, mais avec des machines très proches de la série. Georges Ellis (le père de Jim) et Greg Arnette (ex-mécano d'Howerton et O'Mara), responsables de ce « support-team », réussissent plusieurs coups de maîtres : ils « repêchent » Danny « Magoo » Chandler dont personne ne voulait plus (l'homme gagnera entre autres le GP 500 des U.S.A. à Carlsbad, devant Lackey et Vromans !) et font confiance entre autres au tout jeune Kenny Keylon (4<sup>e</sup> final en 250), à notre vieille connaissance Steve Martin, au toujours excellent Jimmy Ellis, au prometteur Phil Larson, etc.

Coordonnant les relations de l'ensemble de ce team avec le Japon, Toshiro Kesuka est « l'homme de l'usine », qui sait obtenir ce qu'il faut, quand il faut. Responsable de la préparation physique des pilotes (et avec quelle réussite !), Jeff Spencer partage ses semaines entre les visites au domicile de chacun des « top pilotes » du team (voir encadré). « Consultant mondial pour le cross », Roger de Coster a beaucoup travaillé sur ce team américain, qui est un peu « sa » chose à présent. Son travail sur les machines, les conseils aux pilotes et le recrutement bien sûr a été déterminant dans l'étonnante réussite de ce fameux team « rouge ». C'est toujours un plaisir de parler motocross avec Roger, qui occupe une place unique à cheval sur le cross américain et les Grands Prix...

MR : Avant tout, Roger, raconte-nous ce fameux « coup des Nations » ! (n.d.r. : la victoire Honda-USA aux Trophée et MX des Nations).

RDC : Longue histoire ! L'idée m'est venue quand j'ai vu les autres compagnies japonaises se débiter les unes après les autres. J'ai pensé qu'il y avait un bon coup à jouer, qui pourrait sauver notre saison. Dave Arnold était très enthousiaste. Sur ce, par pur hasard, j'ai parlé au téléphone à Thuur Coen, le manager Bel Ray pour l'Europe. Il avait eu la même idée ! Il s'est proposé pour nous aider financièrement... J'ai dû négocier ferme avec les Japonais, car l'opération représentait tout de même au total 40 000 dollars (n.d.r. : 21 briques...), et ils n'étaient pas chauds.



Finalement, ils m'ont fait confiance, et c'est en arrivant en Belgique que j'ai compris qu'on ne nous prenait pas au sérieux, si l'on excepte un article, dans ton journal d'ailleurs ! L'organisateur, avec qui j'avais négocié des primes de départ plus importantes que la normale vu le trajet USA-Belgique, m'a accusé d'amener un team de « seconde zone » et ne voulait plus payer. Les Belges avaient préparé le champagne, et M. Bruneel (n.d.r. : Président de cross à la F.I.M., et aussi de la fédé belge...) affirmait que sans Jobé et Malherbe, les Belges pouvaient encore faire deux équipes gagnantes... C'était un peu ridicule et après la première manche où les Américains avaient fait si fort, je suis allé avec Joël Robert proposer de racheter à moitié prix le champagne belge ! Joël a même suggéré, s'ils lui en faisaient la demande, d'arrêter de boire de la bière, de s'entraîner un jour dans la semaine et de se présenter avec moi dans l'équipe belge pour le Motocross des Nations du dimanche suivant !

MR : On ne t'a pas accusé de trahison ?

RDC : Non. Pas vraiment. Tout cela est resté sur un ton blagueur, et de toute façon la Belgique ne m'avait pas demandé conseil pour son team, sinon qui sait, peut-être l'aurais-je fait ? Mais là, je travaillais pour Honda, et Honda était avec les U.S.A.

MR : Les retombées ont dû être énormes ?

RDC : Enormes. Une publicité fantastique, ces quatre pilotes Honda avaient sauvé l'honneur de l'Amérique !

MR : Bien sûr, l'A.M.A. (fédé US) remet ça cette année...

RDC : Oui. Le team sera constitué de Hansen, O'Mara, Chandler et enfin Shultz ou Gibson.

## « Non, je ne reviens pas à Namur ! »

MR : On a parlé de ces jeunes gens pour les derniers GP de la saison, et même de toi à Namur et Ettelbrück !

RDC : En ce qui me concerne, c'est totalement faux, je ne vois pas d'où a pu partir cette nouvelle. Je ne reviendrai pas à la course. Pour le reste, faux aussi, sauf pour le cas d'Hansen qui disputera le GP de Suède 250. On le remercie ainsi de son doublé Supercross-Championnat 250. Gibson roulera sans doute au Supercross d'Amsterdam s'il n'est que remplaçant pour le team des Nations, car Amsterdam se court la semaine précédente et nous ne voulons pas risquer de blessures pour un titulaire...

MR : Tu penses que ce team peut encore gagner ?

RDC : Bien sûr.

MR : Cela signifie que le cross US est vraiment supérieur au cross européen en ce moment à tes yeux ?

RDC : En 125, c'est sûr, il n'y qu'à voir la prestation d'O'Mara en Suisse. En 250 probablement aussi, il y a plusieurs pilotes qui inquiéteraient Jobé, de loin le meilleur Européen. En 500 en revanche, je pense que Malherbe ou Carlqvist (sans blessures, bien sûr) restent meilleurs que

La superbe réussite du team américain Honda, illustrée ici par le double champion Donnie Hansen (ci-contre) et par le vainqueur du GP de Suisse Johnny O'Mara (encore en course pour le titre 125 US). Une réussite à la base de laquelle on trouve (de gauche à droite, ci-dessous) Dave Arnold, team manager, Toshiro Kesuka, responsable « course » American Honda, relations avec le Japon, Jeff Spencer, préparation physique des pilotes, et Roger de Coster, consultant mondial de l'usine pour le cross.





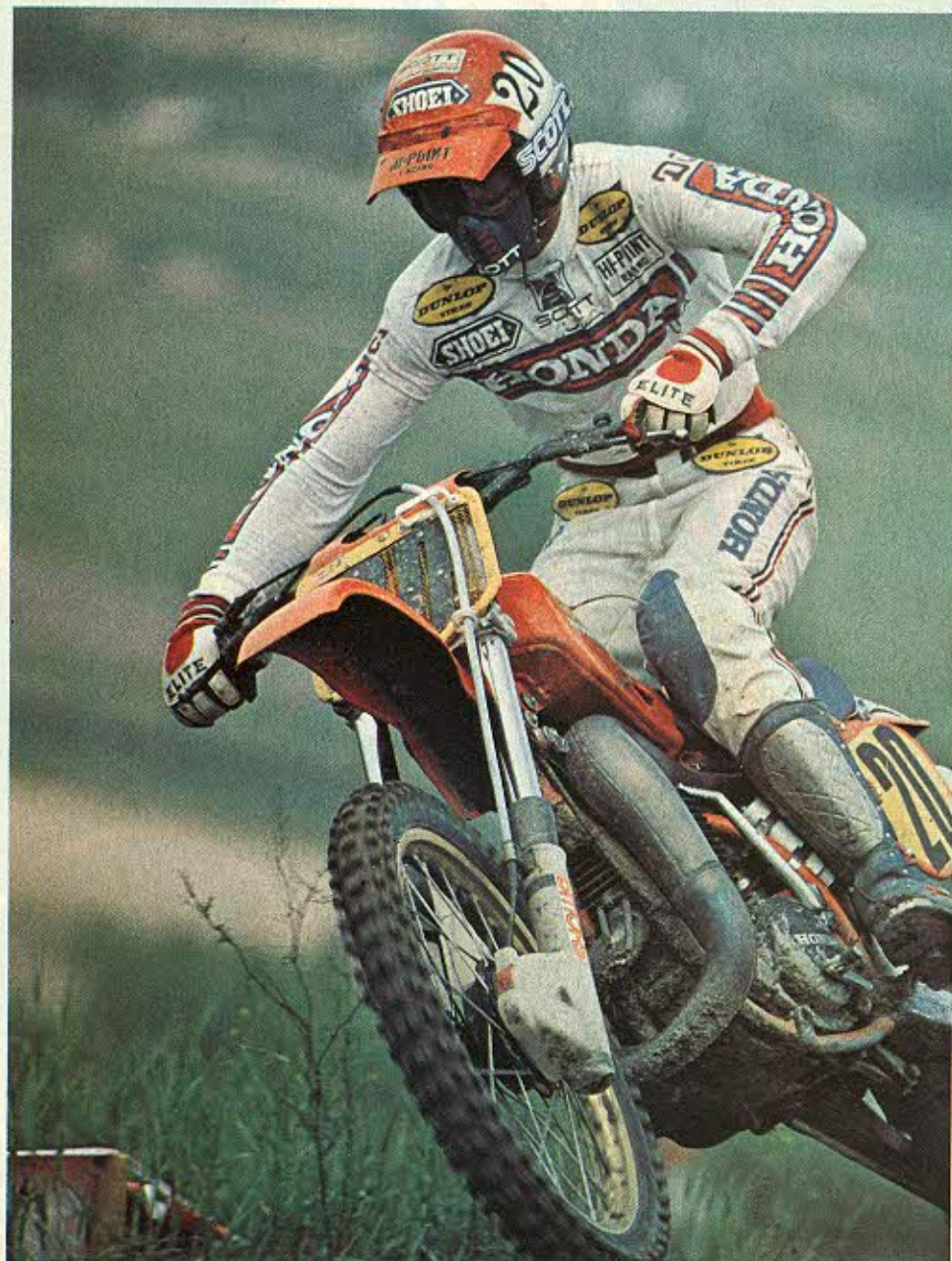
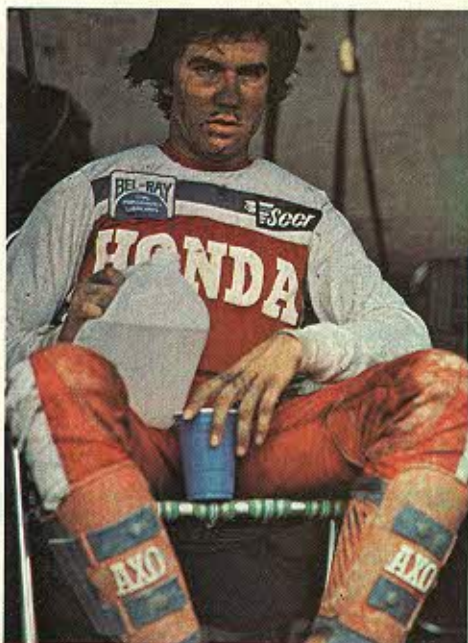
les Américains. Dans l'ensemble, les Américains sont plus jeunes, plus agressifs et mieux préparés.

**« Venir en GP 125 et 250, oui, mais pour gagner ! »**

MR : Pourquoi Honda ne s'engage-t-il pas plus en GP 125 et 250 ?

RDC : Je les y pousse tant que je peux, mais les Japonais sont méfiants. Le marché mondial des motos a baissé de 20 %, et même si Honda s'en sort bien ils ont un peu peur. Cela dit c'est une question d'hommes ; par exemple pour venir en 125 et gagner, il faut pouvoir prendre Geboers, or je doute qu'il quitte Suzuki. Velkeners pourrait être un second choix, mais je n'apprécie pas trop le personnage. L'an dernier pourtant on l'avait contacté et Rinaldi aussi était venu nous voir. Mais l'usine n'était pas décidée. Je crois pas mal en Alain Lejeune dans cette catégorie, dommage qu'il se soit blessé. En 250, c'est pareil : il faut Jobé, ou à la rigueur Danny (n.d.r. : Laporte). Danny est mon ami, c'est un bon pilote, mais Honda ne pouvait pas lui proposer beaucoup d'argent d'entrée après sa saison moyenne Darrel Shultz ci-dessous, Kenny Kaylor ci-dessus.

Les éléments-clé du team en action : Danny « Magoo » Chandler et Chuck Sun, tous deux en lice pour le titre US 500, Kenny Kaylor, 18 ans et 4<sup>e</sup> en 250, Darrell Shultz, favori pour le titre 500 US, Steve Martin (l'ancien héros du Touquet), sixième final en 250, et enfin David Bailey, grand espoir en 250, malheureusement blessé pendant la moitié de la saison...



Danny Chandler devant Chuck Sun.



Steve Martin.



David Bailey.

aux U.S.A. ; or, Yamaha est arrivé avec le paquet... Mais sans ennuis physiques, Jobé reste pour moi le meilleur.

**MR :** Pour en revenir en 500, sais-tu que Bruno est libre à la fin de la saison et qu'il ignore ce que va lui proposer Suzuki ?

**RDC :** Je t'ai dit l'an dernier que je jugeais son pilotage comme le plus beau des GP 500, c'est toujours mon opinion...

**« On croit toujours qu'on reste le meilleur... »**

**MR :** Puisqu'on parle de beau pilotage, et qu'il y a ces rumeurs concernant ton retour, crois-tu que tu pourrais faire quelque chose ?

**RDC :** On me demande souvent pourquoi je ne cours pas un peu en Californie, pour m'amuser... C'est sûr que parfois, cela me tente. Mais je ne voudrais pas revenir pour autre chose que des Grands Prix. Et bien sûr, dans ces instants je pense au fond de moi que je pourrais y faire quelque chose. Mais tu sais, un ancien champion du monde, même à 80 ans, ça croit toujours pouvoir être le meilleur... »

*Roger, on savait déjà que tu étais un super mec. Mais excuse-moi de te le dire : une réponse comme ça, ça « pue » vraiment trop la classe...*