

Moto Revue

GP DE FRANCE

Essais : Honda VF 1000 R et Yamaha IT 200

Test : Economie Run

Rallye : Djerba 500

Cross : 125 Inter, 250 Senior, 500 Inter

N° 2659. Jeudi 14 juin 84.
9,70 F - 78 fb - 4 fs - 2 500 L



**Spencer attaque,
Lawson s'accroche !**

RATÉ !

On espérait franchement, de la part des nôtres, quelques prodiges amplement justifiés par des exploits précédents. Pour de stupides raisons mécaniques, il n'en a rien été...



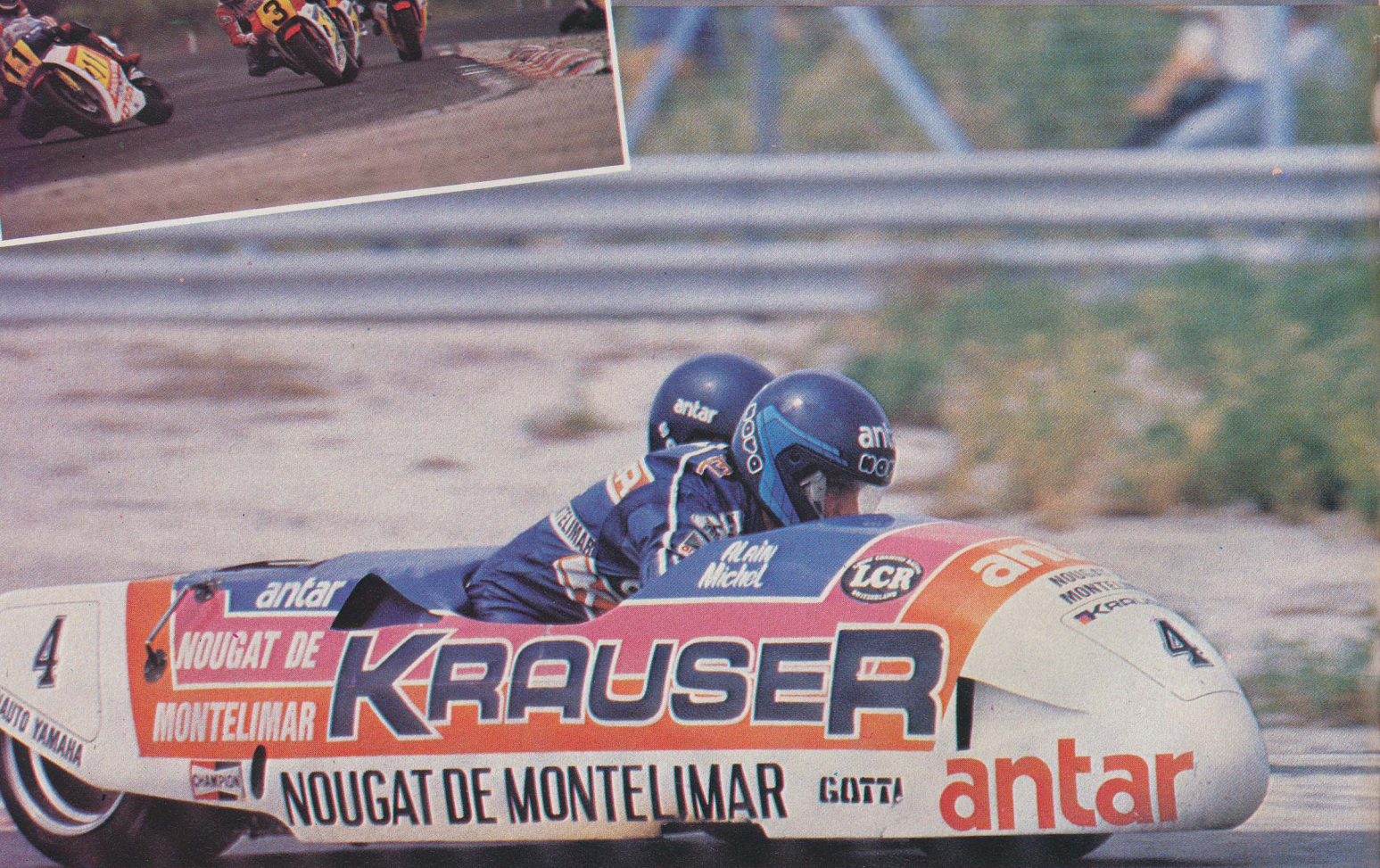


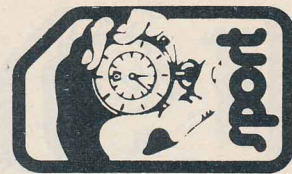
GP. DE FRANCE

Les 250 en trois images : en haut à gauche, Guy Bertin (n° 57) et Jean-François Baldé (n° 8) mènent la danse un court instant. A droite, Anton Mang précède son compatriote Herweh (n° 7). Cardus (n° 20) et Sarron à l'extrême gauche. En bas, joyeusement à l'attaque, les mêmes dans un ordre différent : du très grand spectacle.

Michel sauve l'honneur !







Et oui ! Un peu raté, pour nous, ce GP de France 1984. On attendait Sarron et les autres en deux et demie, Raymond Roche en 500 sur un circuit qui est un peu le sien et sur lequel, en toute logique, il dispose malgré tout, de quelques atouts sérieux. Mais non : il sera dit que le Grand Prix de France ne réussit que moyennement à des pilotes qui, sous d'autres cieus, prouvent quand même haut et fort qu'ils ont leur mot à dire. Alain Michel, sur trois roues, est quasiment le seul à avoir tiré son épingle du jeu à l'issue d'une course aussi spectaculaire que courageuse. En montant sur la deuxième marche du podium sur le circuit Paul Ricard, Alain et son compère Jean-Marc Fresc ont heureusement sauvé l'honneur.

250 : la revanche des Allemands

De très loin la plus belle course de cette journée, la course des 250 a vu la revanche incontestable des pilotes allemands battus à la régulière, sur leur propre terrain, il y a juste quinze jours. Mais il faut bien reconnaître, en ce qui nous concerne, que cette classe deux et demie, nous laisse dans la bouche un petit goût étrange qui ressemble assez à de l'armature. Et, pourquoi le cacher, tout le monde sur le Ricard attendait une nouvelle victoire de celui qui venait, deux fois de suite, de triompher dans la catégorie : Christian Sarron. Dès les essais, en effet, Christian affiche une aisance et une décontraction qui font de lui le favori numéro un. « Crois-tu, nous demandaient, la veille de la course, des confrères étrangers, que Sarron va filer devant tout le monde sans être un moment inquiet ? » Congratulé, coincé en permanence par une foule d'admirateurs joyeux de toucher leur idole, Christian est effectivement le grandissime favori que les temps et les vitesses relevés dans la ligne droite du Mistral confirment à l'évidence. Mais ils sont quelques-uns, sur le circuit français, bien décidés à ne pas le laisser s'échapper : il y a là, quelques Allemands (Mang, Herweh, Wimmer) quelques Français aussi, (Espié, Bertin) et deux Espagnols, Cardus et Pons qui entendent bien, eux aussi, regagner leur péninsule avec quelques points dans leur escarcelle. Et d'emblée, c'est-à-dire dès les premières secondes de la course, cette catégorie deux et demie va tourner à la foire d'empoigne : comme chaque fois, le silence émouvant qui précède le départ ne fait qu'accentuer la tension générale. Les visages sont graves, les regards tendus vers le drapeau national qui va libérer la meute impatiente. Et c'est parti : dans un rugissement féroce, les trente-six motos s'arrachent du

Thierry Espié (en haut) a su tirer le maximum de sa Chevalier à moteur standard. On se demande ce qu'il ferait avec une machine vraiment dans le coup. Au milieu : l'heure de gloire de Raymond : il boucle le premier tour devant Mamola, Spencer, Haslam et tous les autres. Dieu sait ce qu'aurait fait le Toulonnais sans son problème technique. Alain Michel, enfin, restera notre seul podium français dans ce GP national : un grand coup de chapeau à Alain et son passager toujours blessé.

portique Marlboro pour plonger en bon ordre dans la légère cuvette qui mène vers la Verrerie. Dans cette première échauffourée, c'est Guy Bertin qui se montrera — de très peu — le meilleur et qui plongera en tête dans le gauche impressionnant de la Verrerie. Et tout de suite, sans le moindre round d'observation, cela va très vite. Dans la roue de Bertin, on pointe quasiment tout de suite ceux qui auront leur mot à dire dans ce Grand Prix de France : Thierry Espié, décidément égal à lui-même depuis qu'il a retrouvé une moto quasiment à la hauteur, Manfred Herweh, Christian Sarron, qui n'a pas fantastiquement réussi son départ mais qui a eu vite fait de recoller aux meilleurs, Wayne Rainey et sa Yam Marlboro, Jean-François Baldé qui n'a pas perdu l'avantage de sa première ligne, et tout le peloton qui bascule sans hésiter dans la chicane de l'école. Dans le public, passé l'ébahissement respectueux des premières secondes, c'est l'enthousiasme avec un grand E. La cadence de la course, le spectacle de ces motos collées les unes aux autres, freinant au dernier carat pour basculer sèchement dans des angles insensés, tout cela ne peut laisser indifférent le spectateur moyen. Parce qu'ils vont vite, les bougres : la deux-cent-cinquante, en l'an de grâce 1984, est très certainement la classe la plus chère et au sein de laquelle on ne se fait qu'un minimum de cadeau. Mais nous y reviendrons.

Au premier passage devant les chronomètres officiels, Thierry Espié précède de fort peu le Real bleu pâle de Herweh et la Yam bleu Gauloises de Christian Sarron. Guy Bertin et sa MBA sont en quatrième position talonnés par Anton Mang, Carlos Cardus et Martin Wimmer. Carlos Lavado a pour sa part complètement raté les premières secondes de la course et connaîtra quelques difficultés pour recoller aux meilleurs. Et ceci n'a rien d'étonnant avec le rythme incroyable que maintiennent les leaders. Espié, très en forme, parvient pendant un moment à contenir la pression qui se fait de plus en plus forte derrière lui. Il ne dispose sans doute pas de la meilleure machine au niveau de la vitesse pure mais a visiblement beaucoup de choses à dire dans ce GP. « Je crois, dira-t-il plus tard, qu'avec quelques bornes en plus, en vitesse de pointe, ils ne me ravaient plus... ». Et Thierry, comme chacun sait, n'est pas particulièrement vantard. Christian Sarron, lui non plus, ne retrouve pas, dans sa machine, les mêmes qualités qu'aux essais. « J'ai attaqué au bout de tours et j'ai pris la tête, mais je me suis fait repasser dans le Mistral alors que j'ai préféré rester dans le groupe de tête... » Ce groupe, c'est assez vite Anton Mang qui va en prendre la tête. L'Allemand, après de longs travaux sur la partie cycle, s'est attaqué au moteur et paraît, en France, avoir trouvé encore quelques chevaux. C'est en partie grâce à eux que, dès le troisième passage, l'ex-champion du monde de la catégorie passe en tête pour la première fois. Il doit alors batailler avec Espié, puis son compatriote Herweh et enfin Christian Sarron qui vient plus d'une fois lécher sa roue arrière. Mais Anton Mang va vite et il va bien : dans le freinage de la chicane de l'école, poussé par Sarron qui s'y montre régulièrement redoutable, l'Allemand s'offrira même un tout droit qui l'oblige à abandonner la tête à l'espagnol Cardus formidablement bien revenu. En quelques minutes, pourtant, Mang reviendra sur les leaders avec une aisance qui en dit long sur ses possibilités. Commentaire de Espié après la course : « Il était très facile... ».

Au premier tiers de la course, les choses sont à peine décentées : Mang est le chef de file du petit groupe de tête devant Cardus qui va s'offrir, lui aussi à la chicane, le tout droit de rigueur, Sarron qui piaffe d'impatience sans vraiment chercher à passer — il finira la course dans un état de fraîcheur étonnant — Espié qui s'accroche devant Herweh et Lavado enfin revenu à sa vraie place. Des caïds de la première seconde, seuls Baldé et Bertin ont rapidement disparu : malgré toute la bonne volonté de J.-F., la Pérold affiche en ce moment un retard technique par trop évident et la MBA de Guy, chaîne cassée, ne pouvait plus rien faire. A peine plus loin,

Moineau sur Cagiva : le revirement

Alors qu'on le croyait reparti pour une saison d'endurance, Hervé Moineau a quelque peu surpris son monde en s'engageant dans une toute autre voie : celle des grands prix. Un changement d'orientation soudain, qui ne va pas sans poser quelques problèmes à Dominique Meiland, team manager du SERT (Suzuki Endurance Racing Team), qui avait pourtant à grand peine réussi à reformer une écurie avec deux pilotes (Moineau et De Radigués) et une 750 (usine). Et comme l'explique le champion du monde en titre : « Il faut parfois, dans la vie, faire des choix qui ne vont pas forcément dans l'intérêt de tous » : pour l'heure, et sans nul doute, les six autres grands prix, il a donc choisi de courir sur la 500 Cagiva, aux côtés de Lucchinelli, afin de poursuivre le développement de cette machine « dont le potentiel est équivalent à celui d'une bonne comp-client ».

L'arrivée de ce nouveau pilote a, bien entendu, contraint l'écurie à se restructurer, ceci afin de permettre un développement rapide et surtout des résultats enfin positifs. En fait, au-delà d'un pilote, c'est une véritable motivation, qu'a retrouvée, ce week-end l'écurie Cagiva, dirigée par Castilioni. Certitude renforcée par l'excellente performance réalisée au cours des essais. « Ils en étaient arrivés à se demander qui de la moto ou du pilote était à mettre en cause. En 500, cela ne pardonne pas », confirme Moineau sur le cas Lucky. « Cela étant, ma première impression est très favorable et je m'entends parfaitement avec mon nouveau coéquipier. Nous avons à nous échanger nos impressions, mais nous gardons, malgré tout, chacun nos réglages et notre façon de travailler, afin de ne pas perturber le fonctionnement de l'équipe. En fait, la nouvelle équipe s'est totalement scindée en deux. Cette séparation va du camion au mécano (trois par pilotes qui ont à s'occuper de deux machines) en passant par les moteurs (ceux de Moineau sont peints en vert). En revanche, dans le cas des pneumatiques, la coopération est totale, puisque Moineau quittant théoriquement l'assistance Michelin, obtient néanmoins, de la part de Lucky, les fameux pneus radiaux indispensables désormais.

Et puis Moineau dispose d'un atout supplémentaire en la personne de Nobby Clark, l'ex-mécanicien d'Hailwood, Agostini et, plus récemment, Roberts. Ces connaissances sont et seront particulièrement précieuses pour la mise au point du moteur. Ah oui ! au fait, Cagiva mise désormais sur un nouveau bloc. Plus compact, plus performant, doté de toutes dernières techniques : 4 cylindres et distributeurs rotatifs avec les clapets, valves électroniques à échappement, bref, toute la panoplie de la parfaite machine d'usine. Le moteur tourne au banc, il ne reste plus qu'à l'essayer sur la piste. Ceci très certainement en juillet.

Et l'endurance dans tout cela ? A priori, Moineau abandonne cette carte, tout du moins pour cette saison 84 : « J'ai longtemps attendu une réponse de Suzuki, une certitude de l'usine ne serait-ce que pour la saison 85. Et puis, j'ai eu cette opportunité chez Cagiva. Or, les grands prix, c'est tout de même un peu le rêve de chaque pilote, alors, même si j'aurais aimé continué en endurance, mon hésitation n'a été que de courte durée ! ».

les deux Yam rouges du team Marlboro précédent, l'une derrière l'autre, le groupe de chasse d'où Hervé Guilleux ne tarde pas à émerger. A l'issue d'une remontée épique, l'enfant terrible de la vitesse terminera sa course dans une cabriole spectaculaire dont il se sortira, fort heureusement, sans le moindre mal. En tête, un court instant, ce GP de France deux et demie va sentir la Marseillaise : Espié puis Sarron profitent du tout droit de Mang pour faire un tour en tête sans prendre pour autant un avantage décisif. Et puis, comme nous le disions plus haut, Mang revient très vite aux avant-postes. Il traîne derrière lui Manfred Herweh qui a su profiter au maximum de l'aspiration de son compatriote. Tous deux, dans ce que l'on pourrait appeler la dernière ligne droite de cette manche française, vont attaquer en-

La « bête » de Saul

Ce week-end, Eric Saul profitait du Grand Prix de France pour présenter sa nouvelle monture : la 500 Paton. Une moto qui est pourtant loin d'être une nouveauté, puisque sa première esquisse remonte à 75.

Depuis, Ferrari, Sipriani et bien d'autres pilotes italiens ont eu l'occasion d'en disposer mais sans que ce développement soit réellement effectif. Seul, le cadre, à l'origine conçu par Bimota, a subi au cours des ans quelques transformations visant principalement à réduire l'encombrement et, surtout, à gagner du poids. La machine reste pourtant encore de dimension imposante avec ses 152 kilos à sec. Le moteur, lui, est strictement identique depuis trois ans. C'est avec celui-ci que Eric Saul a effectué ses premiers essais. Ce qu'il est intéressant de noter, en revanche, c'est qu'un nouveau bloc propulseur est en préparation. Un 4-cylindres en V particulièrement compact (27 cm de large) et c'est sur lui que le team Paton, dirigé par le concepteur de cette moto Patoni, compte pour obtenir ses premiers résultats en Grand Prix.

semble cette petite coalition nationale emmenée par Sarron et Espié. Nous assistons un peu, à quinze jours d'intervalle, au scénario de Nurburgring puisque Français et Allemands se battent pour la première place d'un Grand Prix. Mais cette fois, disons-le tout de suite, les Français ne seront pas les meilleurs. En ce qui concerne Thierry Espié, il n'était guère raisonnable d'attendre de lui des performances que sa moto ne lui permettait pas. A la fin de la course, d'ailleurs, il s'estimera satisfait d'une place, somme toute conforme aux hiérarchies techniques de ce GP. Sarron, de son côté, constatera avec lucidité qu'il ne pouvait, lui non plus, espérer beaucoup mieux : « Je ne me fais aucun reproche sur cette course parce que je pense que j'aurais pris trop de risques en essayant plus fort. Dès le début, j'ai bien senti que ma moto n'était pas aussi performante que pendant les essais. Lorsque je suis passée en tête, les autres sont tout de suite revenus... Et puis dans les trois derniers tours, j'ai encore perdu de la puissance. Je pense que c'est la valve qui nous a joué un tour. Dans de telles conditions, il était plus sage de finir sixième et de prendre encore quelques points... ». Tout va donc se jouer entre les deux Allemands Herweh et Mang, Carlos Lavado et Sito Pons revenu miraculeusement du diable vauvert. Et c'est dans les toutes dernières secondes de la course que se joueront finalement les marches de ce podium français. Dans l'entrée de Signes, Mang et Herweh se battent comme des chiffonniers pour conserver la première place. Herweh, sans vergogne, écarte sa trajectoire au maximum pour pousser Mang à la faute. Mais l'ex-champion du monde possède aujourd'hui une très solide expérience. Il ne se laisse pas prendre au jeu et c'est lui qui pousse Herweh à la faute puisque l'Allemand sort complètement de sa trajectoire. Carlos Lavado, du coup, en profitera pour s'intercaler entre les deux pilotes : « C'est de sa faute à Herweh, dira le Vénézuélien après l'arrivée. En voulant faire des misères à Mang, il s'est retrouvé complètement en dehors de sa trajectoire. Sans cela, je ne l'aurais jamais passé. Mang, Lavado, Herweh puis Espié, Sarron semble être alors le classement le plus vraisemblable. Mais Sito Pons, commettant ici la première vraie erreur de sa saison, tentera le tout pour le tout dans le dernier virage du circuit.

Il passera Sarron et se lancera dans une attaque désespérée contre Thierry Espié : et avant de chuter pratiquement sous les roues de Sarron, il viendra heurter violemment le dossier de selle de Thierry Espié. Plus de peur de que mal, donc, pour nos deux compatriotes qui terminent bien dans l'ordre annoncé plus haut. Trois secondes plus tard, Wayne Rainey, franchit la ligne d'arrivée tout seul après la chute de son compagnon d'écurie. Il précède Carlos Cardus et l'Anglais MacLeod, qui trouve enfin la récompense de courses souvent très méritantes, et

Martin Wimmer, lui aussi handicapé par une moto moins performante qu'à son habitude. Le dixième et dernier classé dans les points est Jean-Michel Mattioli qui devait faire toute la course en solitaire sans avoir pu accrocher le bon wagon. Il précède Guillemet, onzième pour son premier GP, Thierry Rapi-cault redevenu privé à part entière et Pierre Bolle, frère de l'autre, qui n'a vraiment pu se battre avec des moyens modestes. Jean-François Baldé, quatorzième, ne pouvait pas grand chose avec sa Pernod, tout comme Patrick Fernandez lui aussi bien loin et pour les mêmes raisons, de la place qui aurait dû être la sienne.

500 : Spencer, Lawson... mais pas Roche

On ne peut pas vraiment dire que cette catégorie 500 ait particulièrement souri aux Français puisque trois d'entre eux, à quelques minutes seulement du départ, se retrouvaient définitivement hors course.

Il fait un temps menaçant, et c'est le moins qu'on puisse dire, lorsque les 500 se rendent au départ. Pour la fin des deux-cent-cinquante, déjà, quelques gouttes légères étaient tombées sur le circuit Paul Ricard et plus d'un mécanicien, au moment où les motos sont appelées sur la grille, scrute avec anxiété les nuages de plus en plus sombres. En fait, la question est bien vite résolue puisque tout le monde opte pour la solution qui paraît la plus sage : les slicks. En priant le bon dieu pour que les conditions ne changent pas...

Cette course des 500, après la relative désillusion des quarts de litres, portait une bonne partie des espoirs français en la personne d'un certain Raymond Roche qui n'a jamais caché ses petites ambitions personnelles sur un circuit qu'il connaît quand même mieux que quiconque. Et cette performance, dans la plus prestigieuse des catégories, tout le monde y a cru pendant de trop rares moments. C'est pourtant Ron Haslam, comme souvent, qui bondit le plus vite et prend un court instant la direction des opérations. Mais aussitôt dans sa roue, Raymond Roche est le premier à plonger dans la chicane de l'école sous les vivas de la foule. Et quand le speaker, enthousiaste, annonce fièrement « Raymond Roche en tête » c'est une vaste rumeur de plaisir qui monte de tous les gradins. Effectivement, lorsque les motos surgissent de la Tour pour revenir vers le droit qui commande la ligne droite des stands, c'est bien la moto numéro 11 qui est en tête. Déchaîné, le père Roche : il vient de faire un départ canon et paraît bien décidé à montrer un peu à tous ses copains massés le long du tracé que le petit méridonnais a son mot à dire. Rejoint et passé un instant dans la longue ligne droite du Mistral par Randy Mamola, Raymond refait son court handicap dans la partie sinueuse qui lui succède : double droite du Beusset, pif-paf, etc... pour repasser une fois encore en tête au deuxième passage. Cette fois, dans les tribunes comme dans les stands, on commence à se poser des questions. Roche est devant, incontestablement, même si Spencer commence à se rapprocher dangereusement. Car le vrai problème, pour tout le monde, n'est sans doute pas Spencer que tout le monde donne comme grandissime favori. On sait, en toute logique, qu'il doit normalement prendre la tête avec bien peu de chances d'être réellement contesté. Tout le problème, en fait, est maintenant de savoir ce qui va se passer entre Raymond, Mamola qui commence lui aussi à se monter entreprenant, et Eddie Lawson qui à quelques difficultés à s'extirper du paquet. Et puis l'espoir s'en va : au troisième passage, Spencer est bien en tête mais Raymond paraît d'un seul coup incapable de lui opposer la moindre résistance. Ce sont ensuite Mamola puis Haslam, De Radigues et les autres. La Honda, mystérieusement, refuse catégoriquement de dépasser 8 000 tours : pas question, dans ces conditions, de tenter la plus petite action contre les maîtres de la catégorie. La mort dans

l'âme, Raymond rentrera aux stands où la panne est rapidement décelée : c'est, selon toute vraisemblance, le système ATAC qui a cassé pour venir boucher l'échappement.

On peut presque dire, dès lors, que la course perd une bonne part de son intérêt puisque, devant, Freddie Spencer n'a pas tardé à prendre le large. Avec ce style incisif qui émerveille, dans le Midi, tous ceux qui ne le connaissent pas, « maître », Spencer s'en va à tire d'ailes vers une nouvelle victoire. En quelques tours, le champion en titre prend deux puis cinq, dix secondes d'avance sur ses suivants immédiats qui ont nom, comme on pouvait s'en douter Randy Mamola et Eddie Lawson. Assez rapidement, en effet, l'actuel leader du classement provisoire s'est accroché à la roue de son compatriote et néanmoins ennemi. Sans chercher un instant à le dépasser, Lawson colle à Mamola et les deux hommes lâchent irrémédiablement le reste du paquet : à l'arrivée, l'écart entre Mamola et Haslam, quatrième au classement final, sera de près de cinquante secondes. A un tel niveau, c'est tout bonnement énorme. Le petit duel, entre les deux Ricains, durera jusqu'à l'ultime seconde. Le but de la manœuvre, pour Randy, consiste à faire en sorte que la victoire de Freddie soit la plus coûteuse possible. Pour Lawson, au contraire, il faut au maximum limiter les dégâts. Après le milieu de la course, les gouttes tellement redoutées commencent à tomber sur le circuit. Ce n'est pas encore le gros orage mais ces quelques prémisses qui font rendre la main aux moins téméraires. Les autres, les très bons, paraissent ne pas s'en apercevoir : demandez donc à Spencer ce qu'il en pense. Et pour en revenir à nos

Rapicault : finie la polémique !

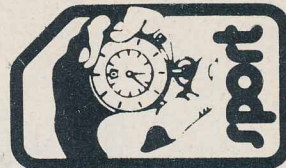
Finie la polémique, le scandale. Thierry Rapi-cault repart à l'assaut des GP avec un enthousiasme désarmant.

Eh bien oui ! il y a eu incompatibilité d'humeur entre un team manager et un pilote, mais, après tout, on peut très bien se débrouiller tout seul. Pour cela, J. Rapicault a fait l'acquisition d'une 250 Yamaha (coup de pouce de Sonauto) et puis surtout, il a conservé ses annonceurs Dunlop, GPA, Motul. « J'ai assez de budget pour prendre le départ de chaque GP avec une moto neuve : c'est important pour l'esprit de ne pas se préoccuper de la course suivante, de ne pas avoir à économiser les pièces. Et puis, avec une bonne moto standard, bien préparée, tu peux faire des résultats. Il y a eu des précédents, non ! ».

deux copères, sachez que ce n'est que dans le tout dernier virage, celui du pont, que Eddie Lawson, avec une belle autorité fera l'extérieur à Randy. Le pilote Honda, battu à la régulière, ne peut que s'incliner à quelques mètres de l'arrivée : Eddie Lawson, brillant second, ne perd aujourd'hui que trois points sur Spencer...

Un peu plus loin – beaucoup plus loin diront certains – Haslam termine à la quatrième place d'une course qu'il aura effectuée sans rencontrer la moindre opposition. Il avait précédé, pendant un certain temps, Didier de Radigues très brillant en ce début de course. Et alors même que le Belge paraissait virtuellement assuré de conserver la cinquième place, trois hommes en baston depuis le début de la course parvenaient à le recoller. Il s'agissait de l'Italien Broccoli, de l'Allemand Roth et de l'éternel Barry Sheene qui s'avèrera finalement le plus fin. Lorsque les conditions météorologiques virent tout doucement au « très humide », vous pouvez compter sur les British en général et sur Sheene en particulier. C'est lui qui arrachera, sur le fil, la cinquième place que le pauvre Didier convoitait depuis le début des hostilités.

La catégorie 500, au demeurant, ne devait que moyennement sourire aux Français : outre la casse de Roche, on devait aussi déplorer celle de Franck Gross dès le premier tour et celle de Hervé Moineau dès le tour de chauffe. En ce qui concerne la Ca-



giva, il semble que ce soit un joint d'étanchéité du circuit de refroidissement qui ait rendu l'âme avant même le début de la course. Hervé prenait quand même le départ mais, après avoir éprouvé toutes les difficultés du monde à faire démarrer sa moto, devait rentrer à son stand dès le tour suivant. Maisto termine à la 15^e place et Maurice Coq en 17^e position. A noter enfin la course une fois de plus malchanceuse de Virginio Ferrari qui connaissait de gros problèmes d'allumage après avoir longtemps occupé la cinquième place derrière la Honda de Ron Haslam.

Side-cars : Michel deuxième !

Loués soient les organisateurs de ce Grand Prix de France : pour une fois, de par la bonne volonté des organisateurs en question, l'épreuve des side-cars ne devait pas se dérouler en fin de journée devant un public saturé et en plein départ. En fin de matinée, c'est-à-dire tout de suite après les cent vingt cinq, les trois roues devaient nous offrir un spectacle de choix que le public, contrairement à ce que l'on pense parfois, devait regarder avec le plus grand plaisir. Et il faut dire, également, qu'un certain Alain Michel n'a pas lésiné sur sa peine pour donner à la course ce petit souffle qui fait vibrer le public. Dès le début, et conformément à ce que les essais pouvaient laisser prévoir, c'est bien Rolf Biland qui prenait immédiatement l'avantage : le Suisse, qui dispose cette année encore d'un moteur au top niveau, est en outre ne l'oublions pas, un remarqua-

ble pilote. Quand vous ajoutez vitesse de pointe dans le Mistral et attaque terriblement efficace dans les parties sinueuses, vous obtenez, comme prévu, le mélange détonnant des plus belles victoires. C'est donc bien, et à juste titre, Rolf Biland que nous trouvons en tête dès le premier pointage : il précède le Hollandais Streuer, l'Allemand Schwarzel et le Français Michel. Respectivement, les quatre hommes portent les numéros 1, 2, 3 et 4 qui correspondent à leurs positions au championnat du monde l'an dernier. Rien de bien nouveau, donc, sous le soleil du midi. Précisons tout de suite, en ce qui concerne le leader, que les choses ne changeront guère jusqu'à l'arrivée. Après deux grands prix ratés à cause de la mécanique, Biland vient de reprendre sa place... Mais derrière ? Le trio Streuer-Schwarzel-Michel va nous offrir jusqu'au dernier tour, un exemple assez réussi de ce que peut être une belle course de side-cars. Alain, au premier tiers de la course, portera même une première attaque très incisive qui lui permet de prendre, un instant, la deuxième place. Mais une sérieuse alerte, du côté des pneumatiques, lui fera rendre la main. C'est alors Streuer qui repasse en seconde position, puis Schwarzel qui semble ce jour-là particulièrement virulent. Alain, presque sagement — parce que la cadence n'est quand même pas celle d'une balade de santé — reste tapi derrière les deux attelages jusqu'à deux tours de la fin. Et là, sans prévenir, c'est l'estocade finale : un freinage plus appuyé, une trajectoire sans bavure et les deux autres LCR sont battus sans rémission. Pendant les deux derniers tours, au milieu d'un public qui découvre que le

side-car, mon dieu, n'est pas si désagréable que cela, Alain Michel va parfaitement contenir les attaques de ses rivaux. On sent alors que sa course, jusqu'ici, n'a pas été tout à fait ce qu'elle aurait pu être. Malgré tous leurs efforts, Streuer et Schwarzel ne parviennent pas à la repasser et se contentent, sous le drapeau à damiers, des deux et troisième position. Un peu plus loin, pour la cinquième place, l'Anglais Jones, triomphe sur le fil de son compatriote Brown, tandis que le pauvre Kumano, pourtant certain de sa 8^e place, se laissera coiffer dans le dernier virage par ce vieux renard de Steinhausen. Ouf ! Dans tous les cas, messieurs, merci à vous tous : le side, dans ces conditions, ne peut faire que des heureux. La preuve...

125 : Nieto comme d'habitude

Et oui : nouvelle victoire pour Nieto dans cette catégorie qui semble devenir, au fil des années, sa (presque) propriété privée. Tout le monde le met en boîte, le dénigre ou le traite plus simplement de vieux jeton sans pouvoir changer quoi que ce soit à cette certitude manifeste : personne, aujourd'hui, n'est capable de venir le chercher... Comme souvent dans de telles conditions, Nieto fait un départ remarquable avant de rendre la main pour laisser à ses petits camarades l'occasion de s'expliquer entre eux. August Auinger et Fausto Gresini (qui dispose pour sa part d'un Garelli de l'an dernier), vont ainsi en découdre pendant quelques tours sans réussir, malgré tout, à lâcher les deux officiels ita-

G.P. DE FRANCE
moto

MICHELIN

500 cm ³ :	F. SPENCER HONDA - MICHELIN
125 cm ³ :	A. NIETO GARELLI - MICHELIN

liens. Car Lazzarini, assez discret au départ, n'a pas tardé à venir de plus près voir ce qui se passait devant. C'est donc un groupe composé de Nieto, Lazzarini, Gresini et Auinger, qui commence à prendre petit à petit ses distances sur l'Allemand Muller, le Suisse Kneubuehler et le Français le plus efficace de cette catégorie, Jean-Claude Selini. Exception faite des quatre hommes de tête qui changent perpétuellement de positions, les places n'évoluent guère à l'exception du pauvre Selini qui casse tout bonnement son barillet de sélecteur et doit abandonner tout espoir de terminer la course. Mauricio Vitali, autre vedette de la catégorie, paraît aujourd'hui sensiblement plus calme. Il se contente de suivre d'assez loin sans tenter, comme il en a l'habitude, quelque impossible exploit. En tête, de toute évidence, tout va se jouer une fois de plus entre les deux Garelli officiels et l'Autrichien Auinger qui ne baisse pas les bras. Que croyez vous qu'il arriva ? Ce fut l'Espagnol qui gagna. D'une très courte tête — très très terminée à la quinzième place, Bordes et Hutteau aux 17 et 18^e positions, tandis que Bady Hassaine abandonnait sur chute.

Les essais

125

Le père Nieto est un vieux filou : pour que ses adversaires n'aient qu'une très vague idée de ses possibilités réelles, il se faisait chronométrer par des copains sur deux demi-circuit. Cela veut dire, pour lui, des temps qui correspondent à sa valeur réelle et, pour tous les autres, des chronos relativement médiocres. Bilan des courses : c'est Lazza qui prend la pôle position devant Auinger, Gianola et Selini. Bady Hassaine attend une moto neuve pour la Yougoslavie tandis que Guillaud ne parvient pas à arracher la qualification.

250

Bagarre impressionnante, dès les premières séances, pour les deux cent cinquante. Samedi matin,

au guidon d'une moto qui n'est pas la plus mauvaise, Christian Sarron signe le meilleur chrono et gardera jusqu'au bout, en l'améliorant, sa meilleure place sur la grille. Amusant de constater, ici, la cote évidente du pilote Gauloises qui devient de plus en plus un véritable épouvantail pour ses adversaires. L'autre Sonauto-Gauloises, celle de Mattioli, connaît en revanche pépins sur pépins. Jean-Michel signera son temps à la première séance sans pouvoir, après deux serrages, améliorer son chrono. Du côté de chez MBA, tout va bien : Bertin, tout heureux, ne tarit pas d'éloges sur la tenue de route de sa moto, dont l'un des basculeurs de la suspension arrière a été modifié depuis l'Allemagne. Le résultat est évident puisque Guy, avec le moteur-mulet, signe le neuvième temps. Tout va bien également pour les Yamaha-Marlboro avec Carter cinquième et Rainey Sixième. Il faut dire, ici, que c'est le big boss lui-même qui a réglé les bécanes : Kenny Roberts, en effet, a renfilé son cuir pour mettre la main à la pâte et peaufiner personnellement les motos de ses poulains. Chez Pernod, en revanche, tout ne va pas pour le mieux : Baldé, profitant d'une « bonne » séance, se dépouillera pour arracher la seconde position, mais Jacques Bolle, assez loin derrière, commence à perdre le moral. Guilleux a du mal à régler sa Kobas et Patrick Fernandez continue à vivre sa période de guigne. Cette fois, c'est une pastille du carter de boîte qui décide de lui jouer des tours. Il devra se contenter de la vingtième place devant Thierry Rapicault. Ce dernier, redevenu privé de par sa seule volonté, dispose d'une Yamaha standard équipée de cylindres Hummel. Les temps ne sont pas, à proprement parler, époustoufflants, mais le moral revient : c'est bien l'essentiel. Grabia, Foray, Roblès et Guignabodet luttent pour la qualification. Les deux premiers réussissent, les deux derniers échouent et Jean-Louis Guignabodet, avec sa belle Honda, commence à se tirer des balles. Son confrère Reyes, Honda également, ne parvient pas non plus à se classer parmi les trente-six premiers.

500

Un revenant de marque chez Honda puisque Katayama fait sa réapparition. Le malheur voudra que le Japonais chute dans la chicane de l'école et se refasse mal à la colonne vertébrale, rien de grave mais pas de course pour lui avant. Assen, au minimum. Toujours chez Honda, Mamola dispose désormais d'une quatre cylindres avec laquelle il ne se sent pas vraiment à l'aise. C'est avec la trois pattes qu'il signera ses meilleurs temps, même petit problème, apparemment, pour Freddie Spencer qui passe alternativement de l'une à l'autre. Les problèmes de glissades de l'avant lui causent beaucoup de souci, et il essaye avec une régularité de machine, un nombre important de roues avant. En fin de compte, les mécaniciens détermineront le bon compromis et c'est bien au guidon de la « quatre » qu'il signera son

Résultats

125

1. A. Nieto (E - Garelli), 36'37''27 à 152,305 km/h ; 2. E. Lazzarini (I - Garelli), 36'37''50 ; 3. A. Auinger (A - Monnet), 36'37''90 ; 4. F. Gresini (I - Garelli), 36'51''26 ; 5. B. Kneubuehler (CH - X.M.), 37'00''26 ; 6. H. Mueller (CH - MBA), 37'00''88 ; 7. M. Vitali (I - MBA), 37'06''00 ; 8. J. Wickstroem (SF - MBA), 37'15''41 ; 9. L. Pietroniro (B - MBA), 37'17''47 ; 10. H. Van Kessel (NL - MBA), 37'25''67.

250

1. A. Mang (D - HB 250), 39'18''61 à 159,623 km/h ; 2. C. Lavado (YV - Yamaha), 39'18''96 ; 3. M. Herweh (D - Real), 39'19''24 ; 4. T. Espié (F - Chevallier), 39'19''82 ; 5. C. Sarron (F - Yamaha Gauloises), 39'20''03 ; 6. Rainey (USA - Yamaha TZ), 39'23''67 ; 7. C. Cardus (E - Cobas), 39'25''09 ; 8. D. MCLeod (GB - Yamaha TZ), 39'25''68 ; 9. M. Wimmer (D - Yamaha), 39'39''76 ; 10. J.-M. Mattioli (F - Yamaha Gauloises), 39'43''46.

500

1. F. Spencer (USA - Honda), 43'31''92 à 168,166 km/h ; 2. E. Lawson (USA - Yamaha), 43'37''71 ; 3. R. Mamola (USA - Honda), 43'38''15 ; 4. R. Haslam (GB - Honda), 44'21''42 ; 5. B. Sheene (GB - Suzuki), 44'42''96 ; 6. D. de Radigues (Chevallier Honda), 44'43''47 ; 7. M. Broccoli (I - Honda NS), 44'45''16 ; 8. R. Roth (D - Honda RS 500), 45'23''46 ; 9. S. Pellandini (CH - Suzuki), 45'33''04 ; 10. V. Von Muralt (CH - Suzuki RGE 500), 45'41''06.

Side-cars

1. Biland/Waltisberg (CH - Krauser LCR), 36'43''05 à 161,400 km/h ; 2. Michel/Fresc (F - Krauser LCR), 36'57''54 ; 3. Streuer/Schnieders (NL - Yamaha LCR), 36'58''68 ; 4. Schwaerzel/Huber (D - Yamaha LCR), 37'00''14 ; 5. Jones/Ayres (GB - LCR), 38'05''19 ; 6. Bayley/Nixon (GB - Yamaha LCR), 38'05''37 ; 7. Van Kempen/De Haas (NL - Yamaha LCR), 38'18''38 ; 8. Steinhansen/Hahn (D - Busch), 38'20''08 ; 9. Kumann/Diehl (D - Toshiba Yamaha), 38'20''28 ; 10. Abbott/Shawn (GB - Ham-Yam), 38'37''13.

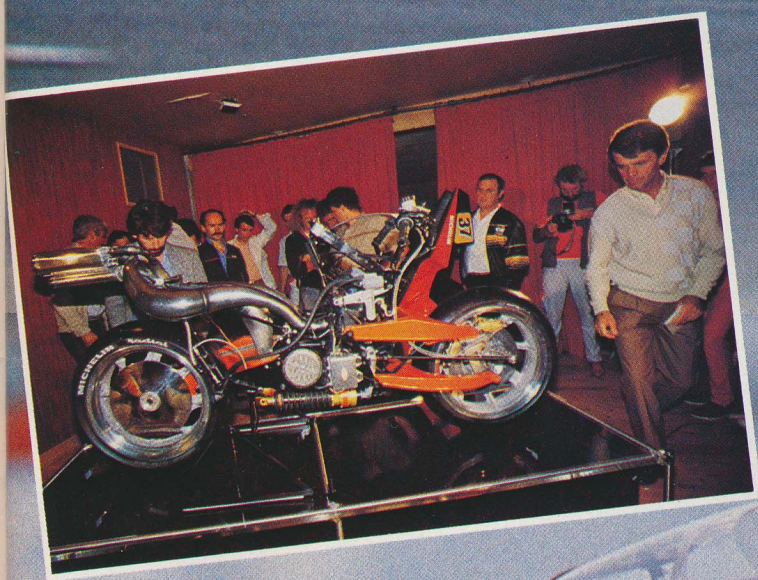
En haut : Franco Uncini vient de chuter très vite : Marco Lucchinelli a sauté sur ses freins pour courir auprès de son ami qu'il reconforte en attendant l'ambulance. Les blessures de Franco ne sont, fort heureusement, pas trop graves.
Au centre : la grande nouveauté de ce GP de France : la Elf e 2 qui devrait bientôt courir en 500 : nous en reparlerons plus longuement la semaine prochaine.
En bas : Eddie Lawson, formidable d'audace dans le dernier tour, ne perd que trois points sur son rival Spencer.

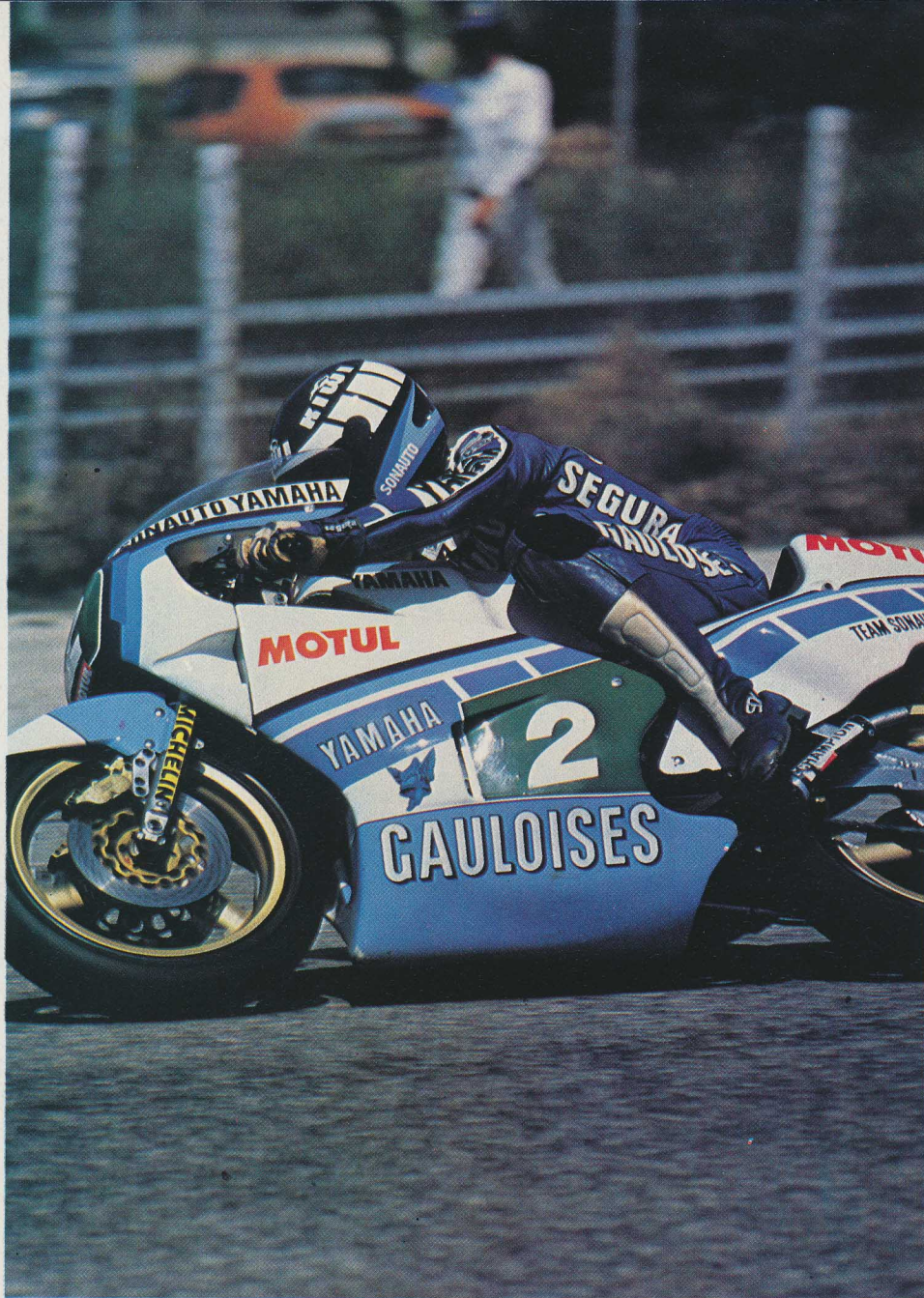
Championnat du monde de vitesse 500 cm³

LAWSON EN TETE !

DUNLOP ROULE ET GAGNE

C'EST FORT, C'EST DUNLOP





Les deux hommes les plus déçus de ce GP de France ne sont pas, pour autant, les plus décevants. Christian Sarron (en haut) et Raymond Roche n'ont rigoureusement rien à se reprocher ce week-end, puisque la mécanique, et elle seule, peut être tenue pour responsable. Le GP de France, ceci dit, ne change pas fondamentalement leurs positions au mondial.

meilleur chrono : 2'01''41, ce qui lui permet d'arracher la pôle position à Eddie Lawson. Autres chutes graves dans cette catégorie : celle de Christian le Liard (bras bien écorché et douleurs multiples), mais surtout Franco Uncini qui sera relevé avec un poignet fracturé, un pied cassé et une petite fracture d'une vertèbre : quinze jours de repos pour le pilote italien qui sera, au mieux, disponible pour Assen. Raymond Roche, enfin, dispose pour sa part de son vieux moteur reconfectionné plus un usiné tout neuf en provenance directe du Japon. C'est avec celui-là qu'il signera le troisième temps de ces essais en 2'03''06. Freddie Spencer, qui devait faire plusieurs tours avec lui, devait rendre hommage, en privé, à ses talents de pilote. On peut, sans exagération, considérer cette remarque comme un certain compliment.

Sides

Deux faits marquants chez les trois roues : la superforme de Biland qui caracole devant tout le monde et les douleurs du malheureux Fresc qui continue à en baver comme un Russe avec ses côtes cassées. Il lui faudra, pour tenir le coup, les piquères miracles du docteur Costa. Dur, la vie de passager...

Sur un tracé comme celui du Ricard, le « singe » passe alternativement d'un appui à un autre avec tous les chocs que cela comporte. Pour la course, J.-M. Fresc fera, une fois encore, appel au toubib salvateur pour essayer d'obtenir une heure de paix complète : « j'ai recommencé à avoir mal vers les trois derniers tours, dira-t-il après l'arrivée. Mais nous étions en pleine bagarre et j'ai bien vite oublié la douleur... ».

Essais

125

1. E. Lazzarini (I - Garelli), 2'15''18 ;
2. A. Auinger (A - Monnet), 2'16''24 ;
3. E. Gianola (I - MBA), 2'18''00 ; 4. J.-C. Selini (F - MBA), 2'18''09 ; 5. F. Gresini (I - Garelli) 2'18''10 ; 6. H. Mueller (CH - MBA), 2'18''15 ; 7. M. Vitali (I - MBA), 2'18''15 ; 8. A. Nieto (E - Garelli), 2'18''62 ; 9. B. Kneubuehler (CH - X.M.), 2'19''05 ; 10. L. Pietroniro (B - MBA), 2'19''25.

250

1. C. Sarron (F - Yamaha), 2'08''56 ;
2. M. Herweh (D - Real), 2'09''29 ; 3. J.-F. Balde (F - Pernod), 2'09''37 ; 4. M. Wimmer (D - Yamaha), 2'09''57 ; 5. A. Carter (GB - Yamaha), 2'09''65 ; 6. W. Rainey (USA - Yamaha), 2'09''70 ; 7. C. Lavado (YV - Yamaha), 2'09''91 ; 8. A. Mang (HB - 250), 2'10''03 ; 9. G. Bertin (F - MBA), 2'10''06 ; 10. C. Cardus (E - Cobas), 2'10''06.

500

1. F. Spencer (USA - Honda), 2'01''41 ;
2. E. Lawson (USA - Yamaha), 2'02''03 ;
3. R. Roche (F - Honda), 2'03''06 ; 4. V. Ferrari (I - Yamaha), 2'03''34 ; 5. R. Mamola (USA - Honda), 2'03''39 ; 6. R. Haslam (GB - Honda), 2'04''34 ; 7. D. de Radigues (B - Chevallier Honda), 2'04''87 ; 8. B. Van Dulmen (NL - Suzuki RGB), 2'05''26 ; 9. S. Pellandini (CH - Suzuki), 2'05''37 ; 10. R. Mac Elnea (GB - Heron Suzuki), 2'05''60.

Side-cars

1. Biland/Waltisberg (CH - Krauser LCR), 2'07''66 ; 2. Streuer/Schnieders (NL - Yamaha LCR), 2'08''18 ; 3. Michel/Fresc (F - Krauser LCR) 2'09''35 ; 4. Schwaerzel/Huber (D - Yamaha LCR), 2'09''65 ; 5. Bailey/Nixon (GB - Yamaha LCR), 2'11''51 ; 6. Egloff/Egloff (CH - Yamaha LCR), 2'12''53 ; 7. Huegli/Schuetz (CH - LCR), 2'12''71 ; 8. Jones/Ayres (GB - LCR), 2'12''92 ; 9. Zurbruegg/Zurbruegg (CH - Yamaha LCR), 2'13''35 ; 10. Webster/Hewitt (GB - Padgetts LCR), 2'13''87.