

# Moto REVUE

**SPECIAL RENTREE**

**tous les résultats d'août**

Avant-Salon : BMW 4 cyl.  
Guzzi 850 T5

Bol d'Or : les engagés

24 Heures de Bretagne :  
samedi et dimanche

Interview : H. Carlqvist

N° 2618. Jeudi 1<sup>er</sup> septembre 83. 9,70 F

75 FB - 4 FS - 2 500 L



**PRE.SALON**

**ESSAIS**

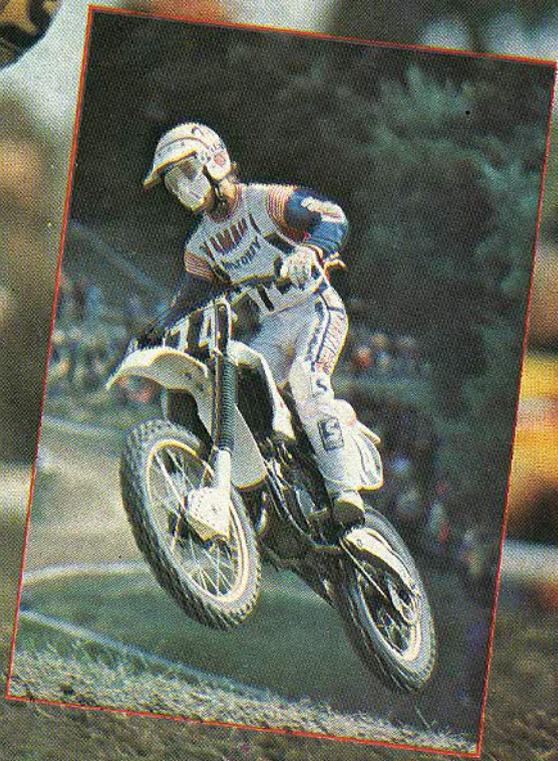
**BMW 4 CYLINDRES**

**GUZZI 850 T5**

**G.P.:**  
**L'OR POUR CARLA**

**L'ARGENT**  
**POUR**  
**SARRON!**

M2163-618-9,70F



## PANACHE

**Geboers a fini le mondial comme il l'a commencé. Par deux victoires. La classe quoi !**



# 125 CROSS

Finlande  
et Tchécoslovaquie

# LES G.P. D'AÔÛT

## Erik fantastik !

**E**coutez, on vous avait prévenu... Eric Geboers est le crossman européen des années quatre-vingt. Comme prévu, il vient de remporter son second titre de champion du monde à 21 ans. Et accessoirement d'en donner un 9<sup>e</sup> (neuf !) à Suzuki. Mais plus que ça, c'est la manière dont il a obtenu ce titre qui fait toute la gloire du personnage. Classe, talent, panache, une pointe de facétie en prime, oui la Geb' est grand...

Le suspense n'était pas vraiment de mise pour cette fin de saison en 125 mondial. Deux grand prix au programme des huitièmes de litre, deux déplacements « exotiques » : la Finlande et la Tchécoslovaquie. Bien sûr mathématiquement Rinaldi pouvait encore prétendre au titre et déboulonner Geboers de sa position de leader. Mais enfin, sérieusement, qui donnait une chance au beau Michele ? Personne à vrai dire et toutes ces suppositions étaient purement formelles. Bien sûr depuis son accident la Geb' ne fait plus montre de son ahurissante facilité (dois-je vous rappeler ses dix (10) victoires de manche sur les six premiers GP ?) se contentant depuis l'URSS de gagner une manche (!) par grand prix et de scorer une deuxième ou troisième place dans l'autre. Donc avec un GP « off » (l'Espagne) Geboers compte malgré tout 35 points d'avance sur son coéquipier. Une marge de sécurité plus que suffisante pour le jeune Belge qui aborde ces deux ultimes courses en pleine possession de ses moyens. Donc si le titre ne doit pas échapper à Geboers, il

*Il peut être content Geboers, son deuxième titre est acquis avec un panache incomparable. Quinze victoires de manche, excusez du peu ! Pour Gibson (médaillon du bas), c'est moins glorieux. « Importé » par Yamaha à grand renfort de dollars, jamais l'Américain n'a pu contrer Geboers.*

en va de même pour la seconde place, c'est pour Rinaldi. En revanche derrière, les places sont chères entre Vehkonen/Gibson, Velkeneers/Maddii, et Vimond doit faire gaffe à Hansen et Andréani qui convoitent âprement sa septième place. Deux rounds finaux qui conservent donc toute leur saveur et leur intérêt. Allez hop, direction la Finlande...

### Diamond brille enfin !

Ben ouais, ça faisait longtemps qu'on l'attendait celle là ! Enfin surtout Gibson. Dans les sables finlandais, contre toute attente l'Américain a enfin remporté son premier grand prix. Une victoire qui s'est un peu faite attendre quand même. Notez que Gibson « fait » le GP sans toutefois gagner une manche. Mais voyons ça en détails. Sable disais-je, alors Velkeneers en profite pour gagner la première manche avec une belle autorité. Comme de plus tous les bons sont allés mesurer la piste, le Belge en profite et gagne sa troisième manche de la saison, le retour du grand Marc qui vient finalement à bout de Gibson et le distance de quatre petites secondes sur la ligne. Le début de course fut pour le moins intense entre un groupe fermé de Geboers, Andréani, Maddii, Vimond et Vehkonen, Rinaldi figurant un peu en retrait. Au fil des tours et des chutes Vehkonen assurait la troisième place devant Geboers et Vimond auteur d'une superbe manche. Mais une fois encore après avoir fait montre de sa classe et de son potentiel Jacky devait se contenter de la cinquième place. Rinaldi lui aussi retardé par une chute ne pouvait faire mieux que huitième, dur pour le challenger. Heureusement, il allait se rattraper dans la seconde manche. Une seconde manche que Michele ne va laisser à personne le loisir de lui disputer. En tête de bout en bout. Derrière Rinaldi, Hensen et Geboers vont d'abord en découdre furieusement. Puis Velkeneers après un départ moyen va venir asticoter ce duo et finira par passer tout le monde. Mais évidemment la sensation de la manche, c'est la remontée de Gibson. Mal parti Diamond Jim (20<sup>e</sup> au premier tour) va revenir comme un boulet, oubliant tout le monde. Et pour une fois, Geboers n'y peut pas grand chose. Ou du moins il s'économise... Gibson va

donc venir prendre sa seconde deuxième place de la journée, soufflant le GP à Velkeneers pour quelques secondes. La course de Gibson a quelque peu occulté celle de Vehkonen. Pourtant Pekke aurait bien voulu briller devant son public. D'abord bloqué par un attardé, ensuite une chute, à cause d'un dépassement hasardeux, une remontée d'enfer l'amènera à la sixième place derrière Hensen. Quant à Vimond, un genou abimé le fait trop souffrir et le contraint à l'abandon. Avec en prime l'assurance d'une opération à la clé, sympa ! Rinaldi huit et un, ce n'était pas suffisant pour remettre en cause le titre de Geboers. C'est paradoxalement avec ses plus mauvais résultats (deux fois quatre) qu'Eric est assuré de coiffer sa deuxième couronne. Chose qu'il fête le soir même. Champagne et on file à l'est pour la der.

### Tintin chez les repsocs

Pour leur finale, les 125 repassaient le rideau de fer. Direction la Tchéco et Holic, encore un merveilleux voyage, et l'occasion de rapporter des souvenirs inoubliables. Bien qu'assurer du titre, Tintin a finalement fait le voyage, certainement histoire de montrer une dernière fois qui est le boss. Pour l'occasion, notre ami arbore une splendide coupe de cheveux type goulag, un « must », en quelque sorte. En revanche, son team-mate Rinaldi est resté dans son Italie, histoire de se faire refaire un genou tout neuf et réparer les conséquences d'un début de saison un peu brouillon. Tout se présente plutôt bien donc pour cette finale, le terrain est splendide, le public nombreux et discret, les chars russes invisibles, le temps maussade mais sans pluie et la promesse de « vraies » courses réelles (pas toujours le cas lors des finales).

Et bien, je peux vous le dire tout net et sans détours, car le scénario fut le même dans les deux manches, la Geb a fini la saison comme il l'avait commencée, par deux victoires, classe le mec ! Et tout ça avec le sourire... Première manche donc. Lejeune fait un beau holedshot et s'installe résolument en tête pour quelques tours. Derrière la Cagiva, tout le monde est là, Vehkonen, Geboers, Vimond, Gibson. Manquent juste les deux Italiens Andreani et Maddii, auteurs de



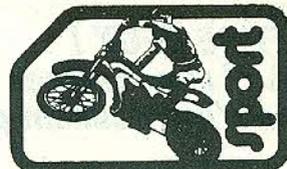
**La révélation du mondial 125, c'est Pekka Vehkonen. Héritant in extremis en début de saison d'une Yamaha d'usine, le jeune Finlandais s'est montré à la hauteur de sa moto. Encore 3<sup>e</sup> du championnat avant la dernière manche, une casse mécanique permet à Gibson de lui souffler cette place.**

départ moyen et qui sont un peu ensuqués dans la masse pour le moment. Devant, ça s'active ferme. Geboers s'est débarrassé de Vehkonen et part chercher Lejeune. C'est une affaire de quelques tours et hop, la Geb' est en tête et s'en va tout seul, une fois de plus. Derrière Lejeune, les trois Yam d'usine jouent au petit train. Mais si Vehkonen et Vimond vont vite oublier la Cagiva, Gibson va, lui, buter très longtemps sur l'italienne. Lejeune faisant montre d'une hargne étonnante. Cela dit, ce qui intéresse bougrement les cinq (au moins) Français présents à Holic, c'est la bourre que se tire Vehko et Vimond. Jacky est dans la roue du Finlandais et, apparemment, un poil plus rapide. Et ma foi, ces cinq-là verraient d'un bon œil Jacky prendre la seconde place. Malheureusement, ça ne va pas exactement se passer de la façon souhaitée. Pourtant pendant dix bonnes minutes, Vimond donne vraiment l'impression de pouvoir passer. Puis, insensiblement, il décroche, baisse de rythme, se fait passer par Gibson qui en a enfin fini avec Lejeune au terme d'une empoignée de plusieurs tours. Mais la Cagiva est ce qu'elle est et Lejeune n'y peut rien, ce coup-ci, c'est le frein arrière qui fait des siennes et le Luxembourgeois va dégringoler du classement. Pour Geboers, inutile de dire que tout va bien, largement en tête et personne en mesure de l'inquiéter, tout baigne quoi. Fin de course plutôt peinarde en somme, sauf pour Vimond. Jacky est en effet victime d'une « surcharge » interne qui le paralyse quelque peu et le met à la portée du duo Andréani-Maddii finalement revenu des profondeurs du classement.

En particulier Andréani qui attaque diabolique et passe Vimond à deux tours de la fin. Heureusement pour Jacky, Maddii moins virulent se contente de la sixième place. Victoire sans problèmes donc pour Geboers, Vehkonen deux, Gibson trois et vous savez quoi ? Ben pour la seconde manche, les deux officiels Yam sont à deux points d'écart pour la troisième place. Avantage Vehkonen, mais bonjours la tension ! Une seconde manche qui va se dérouler selon le même schéma, sauf que cette fois, c'est Maddii qui renoue avec la tradition holeshot-Gilera de 81, la grande époque des rouges. Maddii, Vehkonen, Hensen, Geboers, Andréani, Vimond, c'est le pointage au premier tour des quarante-cinq ultimes minutes de 83. Dernière manche, mais manche d'enfer, ces jeunes gens ne s'épargnant absolument pas. Très vite Geb' passe Geb', et ces deux-là se débarrassent d'Hensen, toujours aussi surprenant avec son YZ standard. Maddii tient le coup devant Velkeneers bientôt rejoint par Geboers et là, boys, quelle explication. Ça dure un moment, le Finlandais ne voulant pas une seconde céder à son pote flamand. Mais Geboers s'impose « virilement » et part chercher Maddii. Là encore, l'explication va être chaude, Geb' finit par passer mais se loupe un peu deux tours plus tard et l'italien repasse. Rebe-

**Encore une saison mitigée pour notre Vimond. Capable du meilleur comme du moins bon, Jacky a pourtant prouvé que sa place était dans les cinq premiers. Hélas, la chance n'est pas toujours au rendez-vous et un genou abîmé en Finlande l'a handicapé à Holic. Bilan, une 7<sup>e</sup> place au championnat, moins bien que l'an passé.**





lote. Mais ce n'est pas pour rien que Geboers est appelé « petite teigne » et finalement, il reprend la seule place qui lui importe vraiment, la première. Mais ça charcle aussi pour la troisième place entre Vehkonen et Gibson. Et là, il y a de l'enjeu, n'oubliez pas, alors les deux Yamaha boys ne se font pas de cadeaux, Gibson finissant par prendre le dessus. D'autant que quelques tours plus tard, Vehkonen casse (allumage) et Diamond est ainsi assuré de sa troisième place. Mais la bourre furieuse des deux Yam, la faute de Geboers, tout ça fait que les quatre garçons roulent pratiquement ensemble. Parlez d'une finale ! Même le camarade speaker sort un peu de son apathie, surtout que Kovar, le seul Tchèque qualifié (sur une CZ 1932, bien sûr, quoi d'autre ?) occupe un moment la huitième place. Andréani longtemps le cinquième homme du pack de tête décroche un peu après l'abandon de Vehkonen, mais assure

tranquillement devant Hensen. Et Vimond, me direz-vous ? Ben Jacky est septième. Longtemps derrière Hensen, notre Vim' national n'a visiblement pas la grosse frite, puisqu'il se fait passer par Blanquaert, Blanquaert, rendez-vous compte ! Pas une journée faste pour Jacky. Mais revenons à la tête de la course où Geboers s'est finalement débarassé de Maddii, de même que Gibson d'ailleurs et l'Américain fait une course splendide, revenant même un poil sur le champion du monde. Mais Geboers contrôle tout et les vellétés de Diamond Jim en resteront là, une centaine de mètres derrière Geb'. Coup de flip dans le public lors du dernier tour, le méritant Kevar perdant la dixième place et le point au profit de Efthinnoy, un Grec de surcroît ! Les trois œilletons de la victoire pour Geboers, plus trois pour le titre mondial, Eric a rapporté une sacrée gerbe au terme de cette journée de sport et d'amitié entre les peuples.

## L'ère Geboers

Si vous voulez mon avis, on est en plein dedans. Et ça ne fait que commencer, Geboers l'a clamé sur tous les toits, les 125, c'est fini, l'année prochaine, il va en 500 et ma foi, même si l'opposition est plutôt coriace, il y a tout de même de fortes chances pour qu'il s'y comporte d'une façon toute aussi radicale. Après tout, il y avait des clients en 125 cette année et on a vu le résultat : quinze victoires sur vingt-deux courses, genre de domination ! Derrière la Geb', Rinaldi s'en sort le mieux. Le Belge parti, Michel est tout désigné pour prendre sa succession. Alors Rinaldi enfin champion en 84 ? Il y a des chances. D'autant que Gibson n'a pas vraiment convaincu, sa troisième place étant le parfait reflet de sa saison, régulier mais sans éclats. Non la satisfaction pour Yamaha vient plutôt de Vehkonen qui lui a littéralement éclaté au niveau mondial, sa quatrième place parlant pour lui. Derrière les deux Suzuki et les deux Yam, les deux Gilera. Mais finalement, Maddii souffle la cinquième place à Velkeneers, ce dernier n'ayant pu rouler à Holice à cause d'un cadre cassé aux essais, encore une mauvaise saison pour Velk. Dernier des usines dans le coup, notre Vimond. Sa septième place ne reflète pas vraiment son niveau puisque Jacky a maintes fois prouvé qu'il valait au moins quatre au niveau mondial, mais Bon Dieu, que la chance s'y mette un peu. Et puis Andréani, auteur d'une très belle fin de saison, revient dans le top-ten devant Hensen (un gibier de pilote d'usine ça...) et Lejeune abonné de la dixième place. Messieurs, la saison est finie, j'ai bien l'honneur.

**Pour Velkeneers, non plus, 83 n'a pas été rose. Pourtant le grand Marc est toujours aussi brillant, remportant malgré tout trois manches. Particulièrement à l'aise dans le sable finlandais (1 et 3), un cadre cassé aux essais de Tchéco le mettait sur la touche et permettait à Maddii de lui piquer la 5<sup>e</sup> place au final.**

### Résultats

#### ● Finlande (31 juillet)

##### 1<sup>re</sup> manche

1. Velkeneers (B, Gilera) ; 2. Gibson (USA, Yamaha) ; 3. Vehkonen (F, Yamaha) ; 4. Geboers (B, Suzuki) ; 5. Vimond (F, Yamaha) ; 6. Andréani (I, KTM) ; 7. Hensen (NL, Yamaha) ; 8. Rinaldi (I, Suzuki) ; 9. Lejeune (F, Cagiva) ; 10. Nilsson (S, Kawasaki)...

##### 2<sup>e</sup> manche

1. Rinaldi ; 2. Gibson ; 3. Velkeneers ; 4. Geboers ; 5. Vehkonen ; 6. Blanquaert (B, Yamaha) ; 7. Lejeune ; 8. Postema (NL, Yamaha) ; 9. Ljungqvist (S, Suzuki)...

#### ● Tchécoslovaquie (14 août)

##### 1<sup>re</sup> manche

1. Geboers ; 2. Vehkonen ; 3. Gibson ; 4. Andréani ; 5. Vimond ; 6. Maddii (I, Gilera) ; 7. Blanquaert ; 8. Lejeune ; 9. Barozzi (I, Cagiva) ; 10. Hensen...

##### 2<sup>e</sup> manche

1. Geboers ; 2. Gibson ; 3. Maddii ; 4. Andréani ; 5. Hensen ; 6. Blanquaert ; 7. Vimond ; 8. Lejeune ; 9. Van Gysegem (NL, Honda) ; 10. Efthimlou (G, Yamaha)...

#### ● Classement final

1. Geboers, 283 pts ; 2. Rinaldi, 220 ; 3. Gibson, 178 ; 4. Vehkonen, 168 ; 5. Maddii, 139 ; 6. Velkeneers, 128 ; 7. Vimond, 83 ; 8. Andréani, 78 ; 9. Hensen, 70 ; 10. Lejeune, 39 ; 11. Blanquaert, 37 ; 12. Kreutz, 36 ; 13. Van Gysegem, 19 ; 14. Contini, 18 ; 15. Nilsson, 16 ; 16. Van Poppel, 9 ; 18. Panttila, 9 ; 19. Pirovano, 8 ; 20. Kovki, 6 ; etc.



## ET DE DEUX !

**A 22 ans, Georges Jobé vient de conquérir son second titre de champion du monde 250. Et ce n'est vraiment pas une surprise.**

Canada, USA, Suisse, Suède et Finlande

# LES G.P. D'AÔÛT

## 250 CROSS

# Cette fois-ci, c'est bien Jobé!

**L**e rush final des pilotes du Mondial 250 n'a pas manqué d'impressionner : en cinq semaines Jobé, Laporte and Cie ont voyagé du Canada aux USA, des USA en Suisse, de Suisse en Suède et de Suède en Finlande. Un itinéraire logique, mais ne laissant pas de marge aux économiquement faibles ou... aux blessés. En dehors d'un quarteron de pilotes officiels, seuls quelques privés fortunés ont donc suivi le périple, ce qui explique en partie les prestations de nombreux pilotes locaux, que ce soit en Amérique ou en Scandinavie. Au top niveau, l'explication Jobé - Laporte n'a finalement pas eu lieu, le Belge ayant pris soin — cette fois-ci — d'éviter toute blessure par des courses sages...

Inutile de revenir sur le passé, vous le connaissez... Non ? Bon, O.K. Depuis quatre saisons maintenant, Georges Jobé est en première ligne pour la course au titre 250. En 1980, alors que Neil

Hudson est généralement considéré comme plus fort (en tout cas, plus mûr) que le tout jeune Belge (18 ans !), c'est bien Jobé qui coiffe le titre après... blessure de Hudson. En 81, retour de Hudson, blessure de Jobé après une demi-saison de domination outrageuse. Un de raté. En 82, redomination outrageuse de Jobé, départ en demi-teinte d'un nouveau venu, Danny Laporte, puis fléchissement (sur blessure, puis sur moral incertain) de Jobé et affirmation du talent de l'Américain qui « pique » un second titre (au départ considéré comme « facile ») à Jobé. Ce morceau d'histoire pour vous préciser les conditions psychologiques très particulières qui ont évidemment pesé lourd dans le déroulement de ce rush final des 2 1/2...

### **Canada : le retour de Van der Ven**

« Jusqu'en Angleterre, j'ai roulé pour gagner. Depuis l'Angleterre, donc à partir du Canada, j'ai roulé pour terminer devant Laporte et assurer ce fichu titre qui m'avait glissé des doigts les années précédentes... » Georges Jobé analyse sa saison avec calme, pragmatisme et lucidité. Il sait qu'on ne lui reprochera pas un quelconque manque de panache, après ses huit manches gagnées (et ses trois secondes places) sur les douze premières courses ! A partir du Canada, le n° 1 Suzuki est donc obsédé par la sécurité, le souci d'éviter toute

embûche. Sur le rapide et poussiéreux circuit canadien, il se contente donc de suivre par deux fois Van der Ven retrouvé, qui remporte ses deux premières manches de la saison. Laporte, 4<sup>e</sup> puis 3<sup>e</sup>, garde un contact lointain (66 pts de retard) avec Jobé. Jo Martens (zéro point) a connu des problèmes de moteur à cause de la poussière, tandis que Watson (deux fois 5<sup>e</sup>) et Drechsel (7/6) engrangeaient des points...

### **USA : les Honda-boys font la loi**

Tout le monde se retrouve à Unadilla, aux USA, la semaine suivante. Peu de pilotes US ont fait le déplacement, deux des leaders de la catégorie étant blessés (Hannah au poignet, Johnson à la hanche). Seul Honda, avec Bailey et Myerscough, avait fait un petit effort. Dans ces conditions, on ne voit pas bien pourquoi imposer un long et coûteux déplacement aux Européens, si les Américains boudent leur propre GP... Cela dit, Bailey et Myerscough ont largement rempli leur contrat en

**Il vole, Georges Jobé ! A 22 ans, déjà deux titres de champion du monde... et deux de vice-champion. Onze fois sur le podium en onze GP, neuf victoires partielles, personne n'a contesté la domination de « Jobé ». Et en 84, objectif GP 500...**

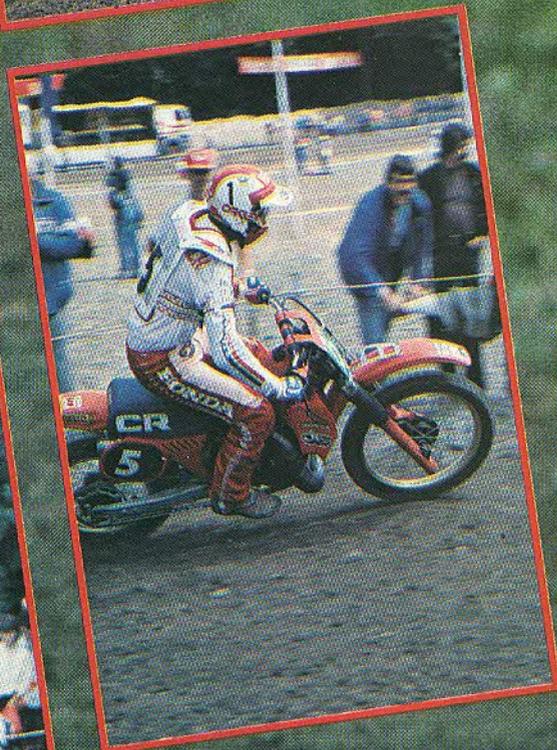
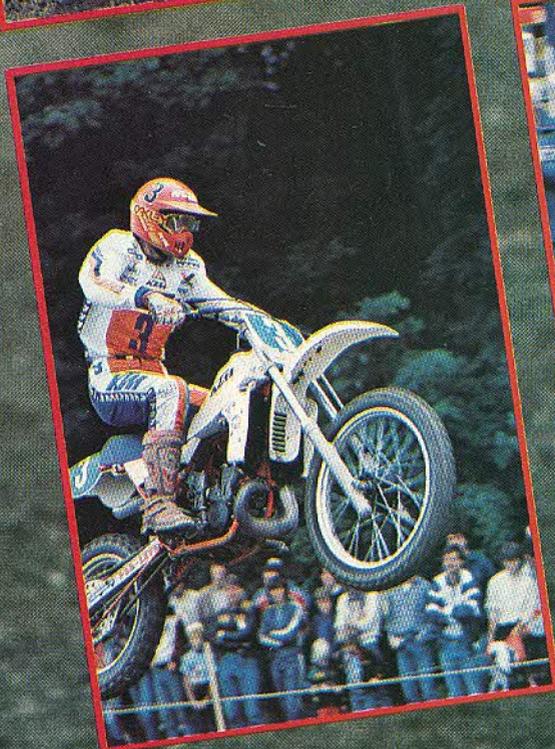




La nouvelle vague des GP 250 : le Belge  
Jacky Martens (KTM, n° 58) et l'Anglais  
Jim Whatley (Suzuki, n° 45) aux côtés des  
« confirmés » Kees Van der Ven (KTM,  
n° 3) et Rolf Dieffenbach (Honda, n° 5).



La révélation des GP 250, le jeune Germano-Italien Arno Drechsel, n'a cessé de s'affirmer au fil de la saison, et remporte une victoire de manche en Suède. Quatrième final, Drechsel sera un client pour 84.







dominant outrageusement la première manche (Bailey l'emportant devant son coéquipier) avant de quelque peu faiblir dans la deuxième (respectivement deuxième et cinquième). A leur décharge, ils courent leur championnat en manches de 35' au lieu de 45' pour un GP. Ceci explique cela... Laporte, 4<sup>e</sup> de la première manche, s'est littéralement sorti les tripes pour remporter la deuxième et montrer à « son » public qu'il n'est pas un champion de pacotille. Quant à Jobé, toujours prudent (3/4), il peut toujours voir venir avec 61 points d'avance sur Laporte. Van Der Ven, double vainqueur et héros en 82, n'a pas été aussi brillant cette fois (7/7), à la différence de Martens (6/3). Drechsel (8/8) poursuit son travail de sape. Kinnigadner chute violemment et se blesse au dos. On ne le reverra pas jusqu'à la fin de la saison...

## Suisse : Jobé champion... à deux GP de la fin !

En Suisse, huit jours plus tard, on retrouve le « gros de la troupe ». Parmi celui-ci, Rolf Dieffenbach, toujours aussi imprévisible et qui le prouve en s'adjugeant une manche et une cinquième place ! Sacré Rolf, va... Absent dans la tournée américaine, il marque ici de quoi se hisser à la 9<sup>e</sup> place du classement provisoire. Autre retour, celui du jeune Briton Jem Whatley, qu'on avait un peu oublié depuis les premiers GP, et qui gagne lui aussi sa manche au guidon de sa Suzuki d'usine. Il faut préciser que Frauenfeld est un beau circuit, mais très rapide, et qu'un bon départ y compte plus qu'ailleurs. Malheureusement Jean-Paul Mingels, qui n'est plus dans le rythme « grand prix », n'a pu, lui, profiter de son holeshot en première manche et n'a terminé que 14<sup>e</sup>. Mais ce qui nous intéresse, c'est bien sûr Jobé-Laporte. On s'attend en effet à ce que le Belge soit sacré champion avant même la fin de la journée...

A la fin de la première manche, les choses sont bien avancées. Georges a terminé dans la roue de Dieffenbach (donc second), tandis que Danny, après deux accrochages (avec Whatley puis Taimi), ne peut revenir mieux que 9<sup>e</sup> sur un tel circuit. 71 points d'écart, cinq manches à courir donc 75 points possibles, il ne manque plus que 4 petits points à Jobé ! Très tendu en seconde manche, Georges va chuter deux fois (« comme un junior » !), puis crever à trois tours de la fin... Mais le Belge s'accroche jusqu'au bout, ne laissant passer un Laporte résigné qu'à quelques virages de l'arrivée, reconnaissant la supériorité de celui-ci dans un beau geste sportif. Du reste l'Américain n'a plus de souci à se faire pour sa place de vice-champion, Jo Martens n'ayant marqué aucun point suite à deux accrochages et autant de chutes. La bonne affaire est donc encore réalisée par l'étonnant Germano-Italien Arno Drechsel qui, au guidon d'une Honda usine 82 (ex-Donnie Hansen), marque encore de précieux points (6/2). Lui et Van der Ven (4/6) se rapprochent même sérieusement de Martens qui paraissait pourtant, en début de saison, être l'incontestable n° 3. En revanche, Jean-Claude Laquaye, depuis sa blessure de mi-saison (ligaments du pied), ne revient pas à son vrai niveau et n'a encore marqué que deux petits points aujourd'hui. Watson (4/7) a confirmé l'aisance des Britanniques sur ce terrain.

**Danny Laporte, incontestable n° 2 mondial, le seul à soutenir la comparaison avec « King Georges ». Laporte aurait aussi aimé passer en 500, mais Yamaha réserve sa réponse...**

**Photo du haut : départ du GP des USA avec un holeshot de Bailey (27) devant Myerscough (42) qui cache Martens, Pederson (31), Jobé (2) et Laporte (1).**

## Suède : avec le bonjour de « Cassius » !

Traditionnellement, la tournée scandinave Suède-Finlande clôture la saison des GP 250. En Suède, un nouveau protagoniste attend les habitués du « 250 circus » : Thorleif Hansen. A 34 ans, l'ancien vice-champion du monde, ex-pilote d'usine Kawasaki (aujourd'hui sur Yamaha), justifie toujours son surnom de « Cassius » par des déclarations du genre : « Je vais leur montrer, à ces jeunes, ce que c'est que le motocross. » On se garde d'en rigoler car l'an passé Hansen en avait surpris plus d'un... Mais de là à gagner le GP, il faut reconnaître que personne de sensé n'y croyait. Eh bien ! le vieux nous a eus. Bien sûr, il a profité de la démobilisation du tandem de tête (Jobé : « Je n'ai pas envie de rouler »). Et puis le GP aurait dû revenir à un Drechsel déchaîné, qui chute (boisseau coincé) dans le dernier tour, alors qu'il avait course gagnée sur ce circuit rapide et sans grand pilotage. Drechsel termine tout de même 5<sup>e</sup>, et remporte la seconde manche. Mais « Cassius » Hansen, vainqueur puis second, empoche le GP ! Jobé, après une chute en première manche, finit 4<sup>e</sup>. Une chute et une crevaillon dans la deuxième lui valent son premier abandon de la saison. Autre « ancien » sur le podium, Dieffenbach, bien sûr ! Second puis troisième, Rolf a sonné lui aussi la charge des « has been ». Nouveau « gouffre » pour Jo Martens, avec deux minuscules points, tout comme Laquaye, zéro point aujourd'hui ! Van der Ven pas bien brillant non plus (5<sup>e</sup> d'une manche), la lutte pour la troisième place finale devient intéressante entre VDV (103 points), Martens (101 points) et Drechsel (99 points) ! Laporte — qui n'a plus rien à prouver — n'a pas brillé (chute, 1 point en seconde manche). En revanche, on commence à remarquer le jeune Belge Jacky Martens (KTM), déjà dans les bons points en Suisse (3/8) et qui récidive ici (6/5).

## Finlande : Jobé-Laporte pour finir...

Round final en Finlande, sur le très éprouvant et sablonneux circuit d'Hyvinkaa. Jobé veut finir en beauté, Laporte aussi, et on sait que cela chauffe dur pour la troisième place. Hansen a fait le déplacement, afin de montrer qu'il sait rouler même quand ça ne se passe pas à 30 km de chez lui. Sur ce sable, on pense VDV, Martens ou Laporte. On a tort. C'est Jobé le plus fort ; pas de doute. Georges gagne la première manche, non sans avoir dû s'employer ferme pour doubler... Drechsel ! Un Germain qui roule dans le sable, ça fait longtemps qu'on n'avait pas vu ça ! VDV, Laporte et Jacky ont bel et bien été largués ! Jo Martens, en revanche, a dû abandonner. La lutte se circonscrit donc entre VDV (113 points à présent) et Drechsel (111 points) pour la troisième place finale...

En seconde manche, Jobé rate son départ et se retrouve... dernier. Laporte caracole en tête, suivi de Thorleif Hansen ! Déchaîné, Jobé entame une fantastique remontée qui l'amènera jusqu'en seconde place, lorsqu'un repose-pied se dessoude net : un handicap insurmontable sur un tel circuit. Laporte l'emporte donc devant Hansen et Jo Martens. Van Der Ven, 5<sup>e</sup>, conserve un mince avantage sur Drechsel (7<sup>e</sup>). Martens, trop irrégulier, termine donc le championnat en 5<sup>e</sup> position, devant Laquaye totalement éteint sur la fin après son si brillant début de saison, Dieffenbach et Watson, les habitués des bonnes places, Whatley le nouveau venu et Thorleif Hansen qui a amassé deux GP, de quoi être qualifié d'office en 84 !

## L'avenir est sombre...

Que dire de cette saison, sinon que la domination de Jobé (onze fois dans les trois premiers sur onze GP !) est un peu attristante, même quand on connaît l'immense talent de Georges... Seul Laporte, malgré son début difficile, n'a pas été ridicule. Mais derrière... 249 points pour Jobé, 181 pour Laporte, 119 pour Van Der Ven, c'est un véritable gouffre qui ôte une bonne partie de crédibilité à ce championnat ; que des pilotes comme Dieffenbach ou Hansen aient gagné en seulement quelques GP des places dans les « top 10 » est plutôt navrant. Van Der Ven avait 25 points après six GP. Il termine 3<sup>e</sup> final... Seules satisfactions, Drechsel et Whatley. C'est plutôt mince. Pour 84, Jobé ne rêve que d'aller en 500. Laporte voudrait aussi, mais la perspective du départ de Jobé fait hésiter Yamaha (avec qui il est toujours sous contrat). Rien n'est fait nulle part, les usines continuant semble-t-il de négliger les 250 et resserrant dramatiquement, par ailleurs, leurs budgets. L'avenir n'est pas très rose...

## Résultat des 4 derniers GP

### USA (31 juillet)

**1<sup>re</sup> manche :** 1. Bailey (USA — Honda) ; 2. Myerscough (USA — Honda) ; 3. Jobé (B — Suz.) ; 4. Laporte (USA — Yam) ; 5. Pederson (Can — Suz.) ; 6. Martens (B — Yam) ; 7. Van Der Ven (NL — KTM) ; 8. Drechsel (D — Honda) ; 9. Tarkkonen (SF — Yam.) ; 10. Berggren (S — HVA)...

**2<sup>e</sup> manche :** 1. Laporte ; 2. Bailey ; 3. Martens ; 4. Jobé ; 5. Myerscough ; 6. Pederson ; 7. Van Der Ven ; 8. Drechsel ; 9. Watson (GB — Yam) ; 10. Laquaye (B — Honda)...

### Suisse (7 août)

**1<sup>re</sup> manche :** 1. Dieffenbach (D — Honda) ; 2. Jobé ; 3. Jacky Martens (B — KTM) ; 4. Van Der Ven ; 5. Watson ; 6. Drechsel ; 7. Mortensen (DK — Yam) ; 8. Whatley (GB — Suz.) ; 9. Laporte ; 10. Perfini (I — Yam) ; 11. Mingels (F — Yam) ; 12. Kervella (F — KTM) ; 13. Perrin (F — KTM) ; 14. Kervella (F — KTM) ; 15. Perrin (F — KTM) ; 16. Perrin (F — KTM) ; 17. Kervella (F — KTM) ; 18. Perrin (F — KTM) ; 19. Perrin (F — KTM) ; 20. Perrin (F — KTM) ; 21. Perrin (F — KTM) ; 22. Perrin (F — KTM) ; 23. Perrin (F — KTM) ; 24. Perrin (F — KTM) ; 25. Perrin (F — KTM) ; 26. Perrin (F — KTM) ; 27. Perrin (F — KTM) ; 28. Perrin (F — KTM) ; 29. Perrin (F — KTM) ; 30. Perrin (F — KTM) ; 31. Perrin (F — KTM) ; 32. Perrin (F — KTM) ; 33. Perrin (F — KTM) ; 34. Perrin (F — KTM) ; 35. Perrin (F — KTM) ; 36. Perrin (F — KTM) ; 37. Perrin (F — KTM) ; 38. Perrin (F — KTM) ; 39. Perrin (F — KTM) ; 40. Perrin (F — KTM) ; 41. Perrin (F — KTM) ; 42. Perrin (F — KTM) ; 43. Perrin (F — KTM) ; 44. Perrin (F — KTM) ; 45. Perrin (F — KTM) ; 46. Perrin (F — KTM) ; 47. Perrin (F — KTM) ; 48. Perrin (F — KTM) ; 49. Perrin (F — KTM) ; 50. Perrin (F — KTM) ; 51. Perrin (F — KTM) ; 52. Perrin (F — KTM) ; 53. Perrin (F — KTM) ; 54. Perrin (F — KTM) ; 55. Perrin (F — KTM) ; 56. Perrin (F — KTM) ; 57. Perrin (F — KTM) ; 58. Perrin (F — KTM) ; 59. Perrin (F — KTM) ; 60. Perrin (F — KTM) ; 61. Perrin (F — KTM) ; 62. Perrin (F — KTM) ; 63. Perrin (F — KTM) ; 64. Perrin (F — KTM) ; 65. Perrin (F — KTM) ; 66. Perrin (F — KTM) ; 67. Perrin (F — KTM) ; 68. Perrin (F — KTM) ; 69. Perrin (F — KTM) ; 70. Perrin (F — KTM) ; 71. Perrin (F — KTM) ; 72. Perrin (F — KTM) ; 73. Perrin (F — KTM) ; 74. Perrin (F — KTM) ; 75. Perrin (F — KTM) ; 76. Perrin (F — KTM) ; 77. Perrin (F — KTM) ; 78. Perrin (F — KTM) ; 79. Perrin (F — KTM) ; 80. Perrin (F — KTM) ; 81. Perrin (F — KTM) ; 82. Perrin (F — KTM) ; 83. Perrin (F — KTM) ; 84. Perrin (F — KTM) ; 85. Perrin (F — KTM) ; 86. Perrin (F — KTM) ; 87. Perrin (F — KTM) ; 88. Perrin (F — KTM) ; 89. Perrin (F — KTM) ; 90. Perrin (F — KTM) ; 91. Perrin (F — KTM) ; 92. Perrin (F — KTM) ; 93. Perrin (F — KTM) ; 94. Perrin (F — KTM) ; 95. Perrin (F — KTM) ; 96. Perrin (F — KTM) ; 97. Perrin (F — KTM) ; 98. Perrin (F — KTM) ; 99. Perrin (F — KTM) ; 100. Perrin (F — KTM) ; 101. Perrin (F — KTM) ; 102. Perrin (F — KTM) ; 103. Perrin (F — KTM) ; 104. Perrin (F — KTM) ; 105. Perrin (F — KTM) ; 106. Perrin (F — KTM) ; 107. Perrin (F — KTM) ; 108. Perrin (F — KTM) ; 109. Perrin (F — KTM) ; 110. Perrin (F — KTM) ; 111. Perrin (F — KTM) ; 112. Perrin (F — KTM) ; 113. Perrin (F — KTM) ; 114. Perrin (F — KTM) ; 115. Perrin (F — KTM) ; 116. Perrin (F — KTM) ; 117. Perrin (F — KTM) ; 118. Perrin (F — KTM) ; 119. Perrin (F — KTM) ; 120. Perrin (F — KTM) ; 121. Perrin (F — KTM) ; 122. Perrin (F — KTM) ; 123. Perrin (F — KTM) ; 124. Perrin (F — KTM) ; 125. Perrin (F — KTM) ; 126. Perrin (F — KTM) ; 127. Perrin (F — KTM) ; 128. Perrin (F — KTM) ; 129. Perrin (F — KTM) ; 130. Perrin (F — KTM) ; 131. Perrin (F — KTM) ; 132. Perrin (F — KTM) ; 133. Perrin (F — KTM) ; 134. Perrin (F — KTM) ; 135. Perrin (F — KTM) ; 136. Perrin (F — KTM) ; 137. Perrin (F — KTM) ; 138. Perrin (F — KTM) ; 139. Perrin (F — KTM) ; 140. Perrin (F — KTM) ; 141. Perrin (F — KTM) ; 142. Perrin (F — KTM) ; 143. Perrin (F — KTM) ; 144. Perrin (F — KTM) ; 145. Perrin (F — KTM) ; 146. Perrin (F — KTM) ; 147. Perrin (F — KTM) ; 148. Perrin (F — KTM) ; 149. Perrin (F — KTM) ; 150. Perrin (F — KTM) ; 151. Perrin (F — KTM) ; 152. Perrin (F — KTM) ; 153. Perrin (F — KTM) ; 154. Perrin (F — KTM) ; 155. Perrin (F — KTM) ; 156. Perrin (F — KTM) ; 157. Perrin (F — KTM) ; 158. Perrin (F — KTM) ; 159. Perrin (F — KTM) ; 160. Perrin (F — KTM) ; 161. Perrin (F — KTM) ; 162. Perrin (F — KTM) ; 163. Perrin (F — KTM) ; 164. Perrin (F — KTM) ; 165. Perrin (F — KTM) ; 166. Perrin (F — KTM) ; 167. Perrin (F — KTM) ; 168. Perrin (F — KTM) ; 169. Perrin (F — KTM) ; 170. Perrin (F — KTM) ; 171. Perrin (F — KTM) ; 172. Perrin (F — KTM) ; 173. Perrin (F — KTM) ; 174. Perrin (F — KTM) ; 175. Perrin (F — KTM) ; 176. Perrin (F — KTM) ; 177. Perrin (F — KTM) ; 178. Perrin (F — KTM) ; 179. Perrin (F — KTM) ; 180. Perrin (F — KTM) ; 181. Perrin (F — KTM) ; 182. Perrin (F — KTM) ; 183. Perrin (F — KTM) ; 184. Perrin (F — KTM) ; 185. Perrin (F — KTM) ; 186. Perrin (F — KTM) ; 187. Perrin (F — KTM) ; 188. Perrin (F — KTM) ; 189. Perrin (F — KTM) ; 190. Perrin (F — KTM) ; 191. Perrin (F — KTM) ; 192. Perrin (F — KTM) ; 193. Perrin (F — KTM) ; 194. Perrin (F — KTM) ; 195. Perrin (F — KTM) ; 196. Perrin (F — KTM) ; 197. Perrin (F — KTM) ; 198. Perrin (F — KTM) ; 199. Perrin (F — KTM) ; 200. Perrin (F — KTM) ; 201. Perrin (F — KTM) ; 202. Perrin (F — KTM) ; 203. Perrin (F — KTM) ; 204. Perrin (F — KTM) ; 205. Perrin (F — KTM) ; 206. Perrin (F — KTM) ; 207. Perrin (F — KTM) ; 208. Perrin (F — KTM) ; 209. Perrin (F — KTM) ; 210. Perrin (F — KTM) ; 211. Perrin (F — KTM) ; 212. Perrin (F — KTM) ; 213. Perrin (F — KTM) ; 214. Perrin (F — KTM) ; 215. Perrin (F — KTM) ; 216. Perrin (F — KTM) ; 217. Perrin (F — KTM) ; 218. Perrin (F — KTM) ; 219. Perrin (F — KTM) ; 220. Perrin (F — KTM) ; 221. Perrin (F — KTM) ; 222. Perrin (F — KTM) ; 223. Perrin (F — KTM) ; 224. Perrin (F — KTM) ; 225. Perrin (F — KTM) ; 226. Perrin (F — KTM) ; 227. Perrin (F — KTM) ; 228. Perrin (F — KTM) ; 229. Perrin (F — KTM) ; 230. Perrin (F — KTM) ; 231. Perrin (F — KTM) ; 232. Perrin (F — KTM) ; 233. Perrin (F — KTM) ; 234. Perrin (F — KTM) ; 235. Perrin (F — KTM) ; 236. Perrin (F — KTM) ; 237. Perrin (F — KTM) ; 238. Perrin (F — KTM) ; 239. Perrin (F — KTM) ; 240. Perrin (F — KTM) ; 241. Perrin (F — KTM) ; 242. Perrin (F — KTM) ; 243. Perrin (F — KTM) ; 244. Perrin (F — KTM) ; 245. Perrin (F — KTM) ; 246. Perrin (F — KTM) ; 247. Perrin (F — KTM) ; 248. Perrin (F — KTM) ; 249. Perrin (F — KTM) ; 250. Perrin (F — KTM) ; 251. Perrin (F — KTM) ; 252. Perrin (F — KTM) ; 253. Perrin (F — KTM) ; 254. Perrin (F — KTM) ; 255. Perrin (F — KTM) ; 256. Perrin (F — KTM) ; 257. Perrin (F — KTM) ; 258. Perrin (F — KTM) ; 259. Perrin (F — KTM) ; 260. Perrin (F — KTM) ; 261. Perrin (F — KTM) ; 262. Perrin (F — KTM) ; 263. Perrin (F — KTM) ; 264. Perrin (F — KTM) ; 265. Perrin (F — KTM) ; 266. Perrin (F — KTM) ; 267. Perrin (F — KTM) ; 268. Perrin (F — KTM) ; 269. Perrin (F — KTM) ; 270. Perrin (F — KTM) ; 271. Perrin (F — KTM) ; 272. Perrin (F — KTM) ; 273. Perrin (F — KTM) ; 274. Perrin (F — KTM) ; 275. Perrin (F — KTM) ; 276. Perrin (F — KTM) ; 277. Perrin (F — KTM) ; 278. Perrin (F — KTM) ; 279. Perrin (F — KTM) ; 280. Perrin (F — KTM) ; 281. Perrin (F — KTM) ; 282. Perrin (F — KTM) ; 283. Perrin (F — KTM) ; 284. Perrin (F — KTM) ; 285. Perrin (F — KTM) ; 286. Perrin (F — KTM) ; 287. Perrin (F — KTM) ; 288. Perrin (F — KTM) ; 289. Perrin (F — KTM) ; 290. Perrin (F — KTM) ; 291. Perrin (F — KTM) ; 292. Perrin (F — KTM) ; 293. Perrin (F — KTM) ; 294. Perrin (F — KTM) ; 295. Perrin (F — KTM) ; 296. Perrin (F — KTM) ; 297. Perrin (F — KTM) ; 298. Perrin (F — KTM) ; 299. Perrin (F — KTM) ; 300. Perrin (F — KTM) ; 301. Perrin (F — KTM) ; 302. Perrin (F — KTM) ; 303. Perrin (F — KTM) ; 304. Perrin (F — KTM) ; 305. Perrin (F — KTM) ; 306. Perrin (F — KTM) ; 307. Perrin (F — KTM) ; 308. Perrin (F — KTM) ; 309. Perrin (F — KTM) ; 310. Perrin (F — KTM) ; 311. Perrin (F — KTM) ; 312. Perrin (F — KTM) ; 313. Perrin (F — KTM) ; 314. Perrin (F — KTM) ; 315. Perrin (F — KTM) ; 316. Perrin (F — KTM) ; 317. Perrin (F — KTM) ; 318. Perrin (F — KTM) ; 319. Perrin (F — KTM) ; 320. Perrin (F — KTM) ; 321. Perrin (F — KTM) ; 322. Perrin (F — KTM) ; 323. Perrin (F — KTM) ; 324. Perrin (F — KTM) ; 325. Perrin (F — KTM) ; 326. Perrin (F — KTM) ; 327. Perrin (F — KTM) ; 328. Perrin (F — KTM) ; 329. Perrin (F — KTM) ; 330. Perrin (F — KTM) ; 331. Perrin (F — KTM) ; 332. Perrin (F — KTM) ; 333. Perrin (F — KTM) ; 334. Perrin (F — KTM) ; 335. Perrin (F — KTM) ; 336. Perrin (F — KTM) ; 337. Perrin (F — KTM) ; 338. Perrin (F — KTM) ; 339. Perrin (F — KTM) ; 340. Perrin (F — KTM) ; 341. Perrin (F — KTM) ; 342. Perrin (F — KTM) ; 343. Perrin (F — KTM) ; 344. Perrin (F — KTM) ; 345. Perrin (F — KTM) ; 346. Perrin (F — KTM) ; 347. Perrin (F — KTM) ; 348. Perrin (F — KTM) ; 349. Perrin (F — KTM) ; 350. Perrin (F — KTM) ; 351. Perrin (F — KTM) ; 352. Perrin (F — KTM) ; 353. Perrin (F — KTM) ; 354. Perrin (F — KTM) ; 355. Perrin (F — KTM) ; 356. Perrin (F — KTM) ; 357. Perrin (F — KTM) ; 358. Perrin (F — KTM) ; 359. Perrin (F — KTM) ; 360. Perrin (F — KTM) ; 361. Perrin (F — KTM) ; 362. Perrin (F — KTM) ; 363. Perrin (F — KTM) ; 364. Perrin (F — KTM) ; 365. Perrin (F — KTM) ; 366. Perrin (F — KTM) ; 367. Perrin (F — KTM) ; 368. Perrin (F — KTM) ; 369. Perrin (F — KTM) ; 370. Perrin (F — KTM) ; 371. Perrin (F — KTM) ; 372. Perrin (F — KTM) ; 373. Perrin (F — KTM) ; 374. Perrin (F — KTM) ; 375. Perrin (F — KTM) ; 376. Perrin (F — KTM) ; 377. Perrin (F — KTM) ; 378. Perrin (F — KTM) ; 379. Perrin (F — KTM) ; 380. Perrin (F — KTM) ; 381. Perrin (F — KTM) ; 382. Perrin (F — KTM) ; 383. Perrin (F — KTM) ; 384. Perrin (F — KTM) ; 385. Perrin (F — KTM) ; 386. Perrin (F — KTM) ; 387. Perrin (F — KTM) ; 388. Perrin (F — KTM) ; 389. Perrin (F — KTM) ; 390. Perrin (F — KTM) ; 391. Perrin (F — KTM) ; 392. Perrin (F — KTM) ; 393. Perrin (F — KTM) ; 394. Perrin (F — KTM) ; 395. Perrin (F — KTM) ; 396. Perrin (F — KTM) ; 397. Perrin (F — KTM) ; 398. Perrin (F — KTM) ; 399. Perrin (F — KTM) ; 400. Perrin (F — KTM) ; 401. Perrin (F — KTM) ; 402. Perrin (F — KTM) ; 403. Perrin (F — KTM) ; 404. Perrin (F — KTM) ; 405. Perrin (F — KTM) ; 406. Perrin (F — KTM) ; 407. Perrin (F — KTM) ; 408. Perrin (F — KTM) ; 409. Perrin (F — KTM) ; 410. Perrin (F — KTM) ; 411. Perrin (F — KTM) ; 412. Perrin (F — KTM) ; 413. Perrin (F — KTM) ; 414. Perrin (F — KTM) ; 415. Perrin (F — KTM) ; 416. Perrin (F — KTM) ; 417. Perrin (F — KTM) ; 418. Perrin (F — KTM) ; 419. Perrin (F — KTM) ; 420. Perrin (F — KTM) ; 421. Perrin (F — KTM) ; 422. Perrin (F — KTM) ; 423. Perrin (F — KTM) ; 424. Perrin (F — KTM) ; 425. Perrin (F — KTM) ; 426. Perrin (F — KTM) ; 427. Perrin (F — KTM) ; 428. Perrin (F — KTM) ; 429. Perrin (F — KTM) ; 430. Perrin (F — KTM) ; 431. Perrin (F — KTM) ; 432. Perrin (F — KTM) ; 433. Perrin (F — KTM) ; 434. Perrin (F — KTM) ; 435. Perrin (F — KTM) ; 436. Perrin (F — KTM) ; 437. Perrin (F — KTM) ; 438. Perrin (F — KTM) ; 439. Perrin (F — KTM) ; 440. Perrin (F — KTM) ; 441. Perrin (F — KTM) ; 442. Perrin (F — KTM) ; 443. Perrin (F — KTM) ; 444. Perrin (F — KTM) ; 445. Perrin (F — KTM) ; 446. Perrin (F — KTM) ; 447. Perrin (F — KTM) ; 448. Perrin (F — KTM) ; 449. Perrin (F — KTM) ; 450. Perrin (F — KTM) ; 451. Perrin (F — KTM) ; 452. Perrin (F — KTM) ; 453. Perrin (F — KTM) ; 454. Perrin (F — KTM) ; 455. Perrin (F — KTM) ; 456. Perrin (F — KTM) ; 457. Perrin (F — KTM) ; 458. Perrin (F — KTM) ; 459. Perrin (F — KTM) ; 460. Perrin (F — KTM) ; 461. Perrin (F — KTM) ; 462. Perrin (F — KTM) ; 463. Perrin (F — KTM) ; 464. Perrin (F — KTM) ; 465. Perrin (F — KTM) ; 466. Perrin (F — KTM) ; 467. Perrin (F — KTM) ; 468. Perrin (F — KTM) ; 469. Perrin (F — KTM) ; 470. Perrin (F — KTM) ; 471. Perrin (F — KTM) ; 472. Perrin (F — KTM) ; 473. Perrin (F — KTM) ; 474. Perrin (F — KTM) ; 475. Perrin (F — KTM) ; 476. Perrin (F — KTM) ; 477. Perrin (F — KTM) ; 478. Perrin (F — KTM) ; 479. Perrin (F — KTM) ; 480. Perrin (F — KTM) ; 481. Perrin (F — KTM) ; 482. Perrin (F — KTM) ; 483. Perrin (F — KTM) ; 484. Perrin (F — KTM) ; 485. Perrin (F — KTM) ; 486. Perrin (F — KTM) ; 487. Perrin (F — KTM) ; 488. Perrin (F — KTM) ; 489. Perrin (F — KTM) ; 490. Perrin (F — KTM) ; 491. Perrin (F — KTM) ; 492. Perrin (F — KTM) ; 493. Perrin (F — KTM) ; 494. Perrin (F — KTM) ; 495. Perrin (F — KTM) ; 496. Perrin (F — KTM) ; 497. Perrin (F — KTM) ; 498. Perrin (F — KTM) ; 499. Perrin (F — KTM) ; 500. Perrin (F — KTM) ; 501. Perrin (F — KTM) ; 502. Perrin (F — KTM) ; 503. Perrin (F — KTM) ; 504. Perrin (F — KTM) ; 505. Perrin (F — KTM) ; 506. Perrin (F — KTM) ; 507. Perrin (F — KTM) ; 508. Perrin (F — KTM) ; 509. Perrin (F — KTM) ; 510. Perrin (F — KTM) ; 511. Perrin (F — KTM) ; 512. Perrin (F — KTM) ; 513. Perrin (F — KTM) ; 514. Perrin (F — KTM) ; 515. Perrin (F — KTM) ; 516. Perrin (F — KTM) ; 517. Perrin (F — KTM) ; 518. Perrin (F — KTM) ; 519. Perrin (F — KTM) ; 520. Perrin (F — KTM) ; 521. Perrin (F — KTM) ; 522. Perrin (F — KTM) ; 523. Perrin (F — KTM) ; 524. Perrin (F — KTM) ; 525. Perrin (F — KTM) ; 526. Perrin (F — KTM) ; 527. Perrin (F — KTM) ; 528. Perrin (F — KTM) ; 529. Perrin (F — KTM) ; 530. Perrin (F — KTM) ; 531. Perrin (F — KTM) ; 532. Perrin (F — KTM) ; 533. Perrin (F — KTM) ; 534. Perrin (F — KTM) ; 535. Perrin (F — KTM) ; 536. Perrin (F — KTM) ; 537. Perrin (F — KTM) ; 538. Perrin (F — KTM) ; 539. Perrin (F — KTM) ; 540. Perrin (F — KTM) ; 541. Perrin (F — KTM) ; 542. Perrin (F — KTM) ; 543. Perrin (F — KTM) ; 544. Perrin (F — KTM) ; 545. Perrin (F — KTM) ; 546. Perrin (F — KTM) ; 547. Perrin (F — KTM) ; 548. Perrin (F — KTM) ; 549. Perrin (F — KTM) ; 550. Perrin (F — KTM) ; 551. Perrin (F — KTM) ; 552. Perrin (F — KTM) ; 553. Perrin (F — KTM) ; 554. Perrin (F — KTM) ; 555. Perrin (F — KTM) ; 556. Perrin (F — KTM) ; 557. Perrin (F — KTM) ; 558. Perrin (F — KTM) ; 559. Perrin (F — KTM) ; 560. Perrin (F — KTM) ; 561. Perrin (F — KTM) ; 562. Perrin (F — KTM) ; 563. Perrin (F — KTM) ; 564. Perrin (F — KTM) ; 565. Perrin (F — KTM) ; 566. Perrin (F — KTM) ; 567. Perrin (F — KTM) ; 568. Perrin (F — KTM) ; 569. Perrin (F — KTM) ; 570. Perrin (F — KTM) ; 571. Perrin (F — KTM) ; 572. Perrin (F — KTM) ; 573. Perrin (F — KTM) ; 574. Perrin (F — KTM) ; 575. Perrin (F — KTM) ; 576. Perrin (F — KTM) ; 577. Perrin (F — KTM) ; 578. Perrin (F — KTM) ; 579. Perrin (F — KTM) ; 580. Perrin (F — KTM) ; 581. Perrin (F — KTM) ; 582. Perrin (F — KTM) ; 583. Perrin (F — KTM) ; 584. Perrin (F — KTM) ; 585. Perrin (F — KTM) ; 586. Perrin (F — KTM) ; 587. Perrin (F — KTM) ; 588. Perrin (F — KTM) ; 589. Perrin (F — KTM) ; 590. Perrin (F — KTM) ; 591. Perrin (F — KTM) ; 592. Perrin (F — KTM) ; 593. Perrin (F — KTM) ; 594. Perrin (F — KTM) ; 595. Perrin (F — KTM) ; 596. Perrin (F — KTM) ; 597. Perrin (F — KTM) ; 598. Perrin (F — KTM) ; 599. Perrin (F — KTM) ; 600. Perrin (F — KTM) ; 601. Perrin (F — KTM) ; 602. Perrin (F — KTM) ; 603. Perrin (F — KTM) ; 604. Perrin (F — KTM) ; 605. Perrin (F — KTM) ; 606. Perrin (F — KTM) ; 607. Perrin (F — KTM) ; 608. Perrin (F — KTM) ; 609. Perrin (F — KTM) ; 610. Perrin (F — KTM) ; 611. Perrin (F — KTM) ; 612. Perrin (F — KTM) ; 613. Perrin (F — KTM) ; 614. Perrin (F — KTM) ; 615. Perrin (F — KTM) ; 616. Perrin (F — KTM) ; 617. Perrin (F — KTM) ; 618. Perrin (F — KTM) ; 619. Perrin (F — KTM) ; 620. Perrin (F — KTM) ; 621. Perrin (F — KTM) ; 622. Perrin (F — KTM) ; 623. Perrin (F — KTM) ; 624. Perrin (F — KTM) ; 625. Perrin (F — KTM) ; 626. Perrin (F — KTM) ; 627. Perrin (F — KTM) ; 628. Perrin (F — KTM) ; 629. Perrin (F — KTM) ; 630. Perrin (F — KTM) ; 631. Perrin (F — KTM) ; 632. Perrin (F — KTM) ; 633. Perrin (F — KTM) ; 634. Perrin (F — KTM) ; 635. Perrin (F — KTM) ; 636. Perrin (F — KTM) ; 637. Perrin (F — KTM) ; 638. Perrin (F — KTM) ; 639. Perrin (F — KTM) ; 640. Perrin (F — KTM) ; 641. Perrin (F — KTM) ; 642. Perrin (F — KTM) ; 643. Perrin (F — KTM) ; 644. Perrin (F — KTM) ; 645. Perrin (F — KTM) ; 646. Perrin (F — KTM) ; 647. Perrin (F — KTM) ; 648. Perrin (F — KTM) ; 649. Perrin (F — KTM) ; 650. Perrin (F — KTM) ; 651. Perrin (F — KTM) ; 652. Perrin (F — KTM) ; 653. Perrin (F — KTM) ; 654. Perrin (F — KTM) ; 655. Perrin (F — KTM) ; 656. Perrin (F — KTM) ; 657. Perrin (F — KTM) ; 658. Perrin (F — KTM) ; 659. Perrin (F — KTM) ; 660. Perrin (F — KTM) ; 661. Perrin (F — KTM) ; 662. Perrin (F — KTM) ; 663. Perrin (F — KTM) ; 664. Perrin (F — KTM) ; 665. Perrin (F — KTM) ; 666. Perrin (F — KTM) ; 667. Perrin (F — KTM) ; 668. Perrin (F — KTM) ; 669. Perrin (F — KTM) ; 670. Perrin (F — KTM

**HAKAN SUR LA PLUS HAUTE MARCHÉ, VIVE YAMAHA !**  
Moto Revue vous offre votre première leçon de suédois. Mais tout au long de cette année, ils sont entre 30 et 35 à en avoir pris des leçons de suédois.

**500 CROSS**

Belgique,  
San Marin,  
Hollande

# LES G.P. D'AÔÛT

## Håkan på toppen! Leve Yamaha!

**P**arce que le père Carlqvist, il n'a pas fait de cadeau, pas plus d'ailleurs qu'on ne lui en a fait. Qu'il ait terminé la saison avec d'épouvantables douleurs dorsales, c'est déjà bien. Mais qu'il ait en plus réussi à contenir les assauts de la forteresse Malherbe-Honda, c'est encore mieux. C'est tout bonnement prodigieux. Parce que le Belge, il ne s'est pas vraiment laissé faire. Bilan, alors que l'on pensait que cette année le 500 ne serait pas la catégorie la plus intéressante, on a eu droit à un championnat dément de bout en bout.

### Belgique : Carlqvist augmente son avance

Au soir de Namur, Carla a le sourire. En scorant vingt-sept points contre seulement vingt et un à Malherbe, son avance sur le Belge est maintenant passée de cinq à onze unités. Facile vainqueur de la première manche — parti sixième, il s'empare du commandement dès le septième tour —, le Suédois profite de plus des malheurs de son grand rival. Mal parti (quinzième au premier passage), Dédé ne termine en effet que cinquième, victime du bris de son nouveau pot d'échappement ultraléger. Rageant, d'autant qu'il était certainement le plus rapide en piste. Et s'il se venge en remportant de fort belle manière la seconde, Carla assure en

terminant second après avoir longtemps contesté la supériorité du champion belge. Pour vous donner une idée du *mano a mano* que se sont livrés les deux hommes, Harry Everts, qui finit troisième, est relégué à plus d'une minute. Grand malchanceux de cette manche, Graham Noyce, facile troisième, mais obligé d'abandonner à trois tours de la fin, pneu arrière crevé. Chez Honda ce soir, ce n'est pas la joie !

### San Marin : accrochage Dédé-Carla

Dix-sept points de retard ! Cette fois, la cause d'André Malherbe paraît singulièrement compromise. Pourtant, sur la piste rapide et un tantinet trop sinueuse de San Marin, le double champion du monde a bien failli tout remettre en question. Meilleur temps des essais chrono (Carla, quatrième), Malherbe prend immédiatement le commandement de la première manche devant Everts, Noyce, Thorpe et Carlqvist. Et si l'officiel Suzuki essaie bien de s'accrocher à son sillage, Dédé — vraiment impérial — ne tarde pas à le décrocher pour remporter une victoire sans bavures. Belle course d'équipe du tandem Honda Noyce-Thorpe que Carla a beaucoup de mal à doubler pour s'emparer de la troisième place. En terminant neuvième, juste devant Bruno, Patrick Fura entre dans les points pour la seconde fois cette année. Dur, les GP ! Ce n'est pas Malherbe qui me contredira, lui qui, au plus fort d'un duel poignant avec Carla, a quasiment tout perdu en s'accrochant avec le Suédois. Pointé septième au premier tour, Dédé avait rejoint son grand rival alors en tête, à la mi-course : « En gagnant la deuxième manche, je serais revenu à trois points de Carlqvist... » De fait, à trois tours de la fin, après n'avoir cessé de soumettre le Suédois au feu roulant de

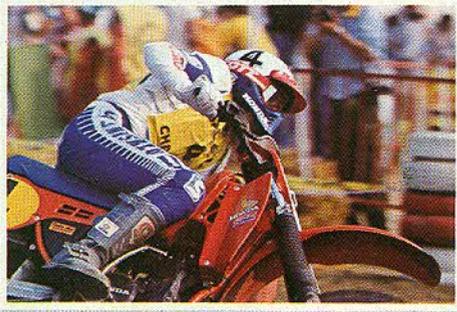
*Hakan Carlqvist a enfin réussi à remporter ce titre de champion du monde, après lequel il court depuis tant d'années.*

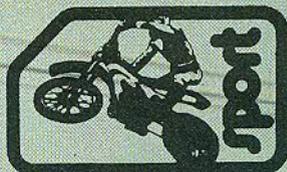
*Handicapé cette année par des problèmes de dos, Carlqvist a réussi l'exploit de contenir le tandem Malherbe-Honda de sept points.*

### Malherbe s'explique

Dédé a donc échoué. Il ne sera pas champion du monde pour la troisième fois, cette année. Distancé de dix-sept points à la veille de St-Anthonis, la sanction était quasi-inévitable. En terre hollandaise, il n'y a pas eu de miracle. Mais laissons-le raconter ses trois derniers grands prix : « A Namur, j'étais le meilleur. Malheureusement, mon pot d'échappement cassé m'a empêché de gagner les deux manches. Je suis d'ailleurs passé bien près de la catastrophe car, sincèrement, je ne pensais vraiment pas terminer la première manche. A San Marin, j'étais également au-dessus du lot. D'une seconde à une seconde et demie plus vite que tout le monde. D'ailleurs, je gagne facilement la première manche, sans forcer. En seconde, en revanche, je pars un peu moins bien mais je reviens vite dans la roue de Carla. Pendant vingt minutes, je n'arrête pas de l'attaquer. Cinquante fois au moins j'essaie de le doubler mais rien à faire. A trois tours de la fin, je trouve pourtant la faille. Sur un tremplin, je saute plus loin que lui mais, légèrement déséquilibré, je retombe légèrement de travers et je me fais accrocher par Carla. Impossible d'éviter la chute. Pourtant, et bien que ce soit lui qui me percute, je suis certain qu'il ne l'a pas fait exprès... Je ne lui reproche rien et je ne lui en veux d'ailleurs pas du tout. Dans la même situation, j'aurais fait pareil. C'est la course ! Enfin, à St-Anthonis, j'ai donné le meilleur de moi-même en espérant un miracle. Il ne s'est malheureusement pas produit. Avec un meilleur départ, et sans une chute, je pouvais peut-être gagner la première manche. Quant à la seconde, je crois que j'ai fait voir aux Flamands ce qu'un Wallon pouvait faire dans le sable. Une fois la ligne franchie, j'ai tenu à être le premier à féliciter Carla. Il a gagné, donc il était le meilleur. J'ai bien quelques excuses à faire valoir (infection rénelle au GP d'Angleterre) mais ça ne compte pas. Carla est champion : bravo ! Rendez-vous maintenant l'an prochain pour mon troisième titre et tu peux écrire que le premier qui se met en travers de ma route... je le tue ! »

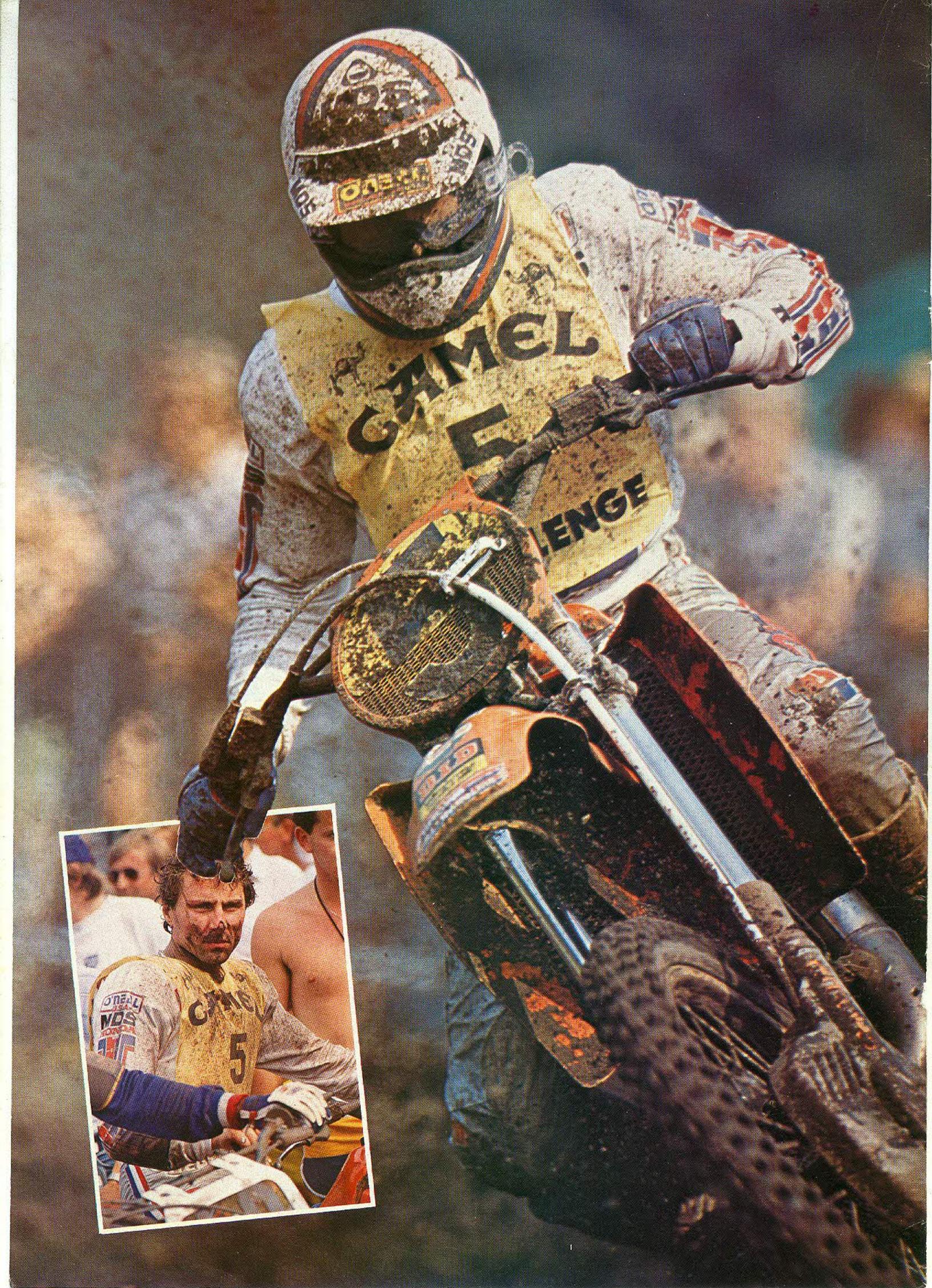


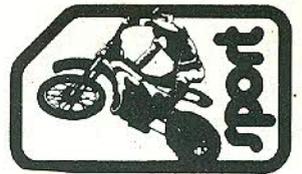




*Le fabuleux triomphe d'Hakan Carlqvist à St-Anthonis, où il avait tellement de supporters que l'organisateur avait loué les services d'un speaker suédois ! Et puis, les animateurs de la fin de Championnat Noyce (n° 4), Everts (n° 40) respectivement troisième et quatrième final, enfin, Rond (16) et Vromans (2), héros des sables hollandais...*







**La grosse attaque d'André Malherbe, vainqueur d'une manche dans chacun des trois derniers GP (Belgique, San Marin et même Hollande, dans le sable !), mais souvent malchanceux dans l'autre (mauvais départ puis pot cassé en Belgique - 5° - accrochage avec Carlqvist à San Marin - 7° - enfin mauvais départ puis chute en Hollande - 4° -). « Seulement » vice-champion du Monde, André est très déçu, mais donne déjà rendez-vous à Carlqvist... en 84 !**

### Bruno : « Suzuki. c'est fini ! »

Neuf points en trois grands prix et ses Suzuki purement et simplement confisquées par l'usine au soir de San Marin. Dgé-Dgé ne gardera pas un souvenir inoubliable de l'été 83 : « A Namur, ça s'annonçait pourtant bien. Samedi, meilleur temps des essais. Dimanche, je fais le septième temps des chronos ; ça allait bien. Mais en première manche, je loupe carrément mon départ. Remarque, je ne fais jamais de demi-mesure : soit je suis en tête au premier virage ou alors carrément dernier. Bon, je remonte, remonte... reviens douzième dans le dernier tour et... chute. En tombant, ma cuisse heurte le guidon : douleur insupportable - j'ai cru que j'avais la jambe cassée - et impossible de repartir en seconde manche. Bilan : grosse déchirure musculaire. A San Marin, ça va mieux. Sixième temps des essais et première Suzuki. En première manche, je pars en tête. Un départ en pente comme je les aime. Hélas, au bout d'un demi-tour, gamelle ! Je repars quinzième et termine dix dans la roue de Fura. En seconde, je pars deuxième, encadré par Van Den Broeck et Everts qui commencent déjà à crier pour que je le laisse passer. Et puis, dans le même temps que Carlqvist nous passe tous les trois, je double également Van Den Broeck. Me voilà second. Pas pour longtemps puisque Malherbe et Noyce me passent peu de temps après. Je suis alors quatre devant Everts qui n'arrête pas de gueuler. Pas question que je le laisse passer. Je fais ma course !

« Finalement, il me double quand même après une dizaine de tours. Profitant de la chute de Malherbe, je finis cependant quatrième. Mais à peine rentré sous mon auvent, Everts vient m'engueuler : « Tu aurais dû me laisser passer. Et puis, tu n'as offert aucune résistance aux Honda. » Et comme ça ne lui suffit pas, il va se plaindre à Sylvain Geboers (responsable du team Suzuki) qui me donne également tort. Pire, il m'accuse d'avoir délibérément ouvert la porte aux Honda. Du coup, il décide purement et simplement de me retirer les motos. A moi de me débrouiller pour le dernier GP. Ecœurant ! D'autant que jamais, je dis bien jamais, Suzuki ne m'a donné des consignes de course. Si Sylvain était venu me trouver avant la course, j'aurais certainement laissé passer Everts, mais il ne m'a jamais adressé la parole. Et puis, pour l'histoire Honda, c'est absurde. Noyce et Malherbe étaient plus vite, c'est tout ! Pour St-Anthonis, Gaston Rahier a heureusement accepté de me prêter sa 500 Suzuki de série. Mais dans le sable, ce n'est pas suffisant pour se battre avec les usines. Trentième temps des essais, mal parti en première manche, j'ai vite abandonné. Je ne suis pas reparti en seconde. Inutile de se foutre en l'air pour une vingtième place. Voilà, il ne me reste plus qu'à trouver un guidon pour l'an prochain. J'ai bien quelques contacts mais c'est assez vague. Peut-être vais-je trouver un accord avec Honda France qui pourrait me prêter une 250 pour le super-championnat, mais rien n'est encore sûr. Et puis Malherbe m'a dit que s'il restait chez Honda, il ferait tout pour que je dispose l'an prochain de ses machines d'usine 83. Ça me plairait bien. Enfin, une chose est certaine, Suzuki, c'est fini. Enfoirés de Flamands ! »

ses harcèlements incessants, le Belge trouve enfin l'ouverture. Hélas, à l'instant où il s'apprête à doubler Carla à la réception d'un tremplin, celui-ci vient percuter la Honda de plein fouet. Déséquilibré, Malherbe est projeté au sol. Moto endommagée, il termine vaille que vaille septième, Carla s'offrant les quinze points de la victoire. Le tour-nant du championnat !

### Hollande : Yamaha, cinq ans après

Seul un petit miracle peut aujourd'hui aider Malherbe à remonter Carlqvist. Mais les miracles existent-ils à St-Anthonis ? Roger De Coster peut prétendre que oui. Voici dix ans, en effet, sur ce même circuit, le « King » n'a dû qu'à une aide extraordinaire de la chance de devenir champion du monde, son rival Ake Jonsson (encore un Suédois !) étant victime d'une panne invraisemblable (la perte de sa bougie !) qui ouvrit toute grande la porte d'un titre que Roger n'était pratiquement plus en droit d'espérer. Les miracles se reproduisent-ils deux fois ? Qui sait. Malherbe, en tout cas, espère et il l'affirme bien haut. Hyper motivé par cette perspective, il réussit tout d'abord une première offensive psychologique en signant le meilleur temps des essais chrono. Contraindre Carlqvist au duel était une gageure. Mais Malherbe spécula sur l'orgueil du Suédois. Il eut tort. Jamais, en effet, Carlqvist ne se départit de son flegme. Il assura envers et contre tout, soutenu par plusieurs milliers de ses compatriotes au bord de l'hystérie collective. L'objectif de Malherbe était de gagner la première manche. Là, il essuya un échec, un mauvais départ doublé d'une chute lui faisant perdre sept points : « J'ai tenté de redresser la situation compromise par un mauvais départ vers la mi-course. Mais au moment où je passais la vitesse supérieure, j'ai chuté dans un virage. Dommage. Carla n'est plus maintenant qu'à un point du titre. Il me reste donc à gagner la seconde manche et espérer un abandon du Suédois. » Dédé gagna la manche et le grand prix, convainquant les plus sceptiques qu'il était autant digne du titre que Carla. Mais c'est Hakan, en maîtrisant les événements comme il fallait qu'il le



fasse - sans s'énerver, concédant des points, certes, mais en conservant sans faiblesse la tête froide - , qui portera l'an prochain le numéro un. Hakan qui avouera avoir eu très peur jusqu'aux derniers mètres, priant que nul incident ne lui arrive.

Bravo champion ! Seul point noir de la journée, la chute d'Harry Everts, au départ de la première manche. Bilan : les deux clavicules cassées et l'impossibilité de batailler jusqu'au bout avec Graham Noyce (chute en seconde manche) pour la troisième place finale. Triste fin de saison !

### Résultats

#### Belgique (7 août)

##### 1<sup>re</sup> manche

1. Carlqvist (S, Yamaha) ; 2. Everts (B, Suzuki) ; 3. Noyce (GB, Honda) ; 4. Vromans (B, Suzuki) ; 5. Malherbe (B, Honda) ; 6. Sintonen (SF, Yamaha) ; 7. Thorpe (GB, Honda) ; 8. Van Den Broeck (B, Suzuki) ; 9. Persson (S, HVA) ; 10. Pikkariainen (SF, Honda)... 17. Fura (F, HVA).

##### 2<sup>e</sup> manche

1. Malherbe ; 2. Carlqvist ; 3. Everts ; 4. Vromans ; 5. Thorpe ; 6. Picco (I, Yamaha) ; 7. Spence (Irl., Kawasaki) ; 8. Sintonen ; 9. Van Velthoven (L, KTM) ; 10. Nicell (GB, Kawasaki)... 12. Fura.

#### San Marin (14 août)

##### 1<sup>re</sup> manche

1. Malherbe ; 2. Everts ; 3. Carlqvist ; 4. Thorpe ; 5. Sintonen ; 6. Noyce ; 7. Picco ; 8. De Carl (I, Yamaha) ; 9. Fura ; 10. Bruno (F, Suzuki).

##### 2<sup>e</sup> manche

1. Carlqvist ; 2. Noyce ; 3. Everts ; 4. Bruno ; 5. Picco ; 6. Sintonen ; 7. Malherbe ; 8. Hudson (GB, Yamaha) ; 9. Van Den Broeck ; 10. Thorpe... 12. Fura.

#### Hollande (21 août)

##### 1<sup>re</sup> manche

1. Noyce ; 2. Vromans ; 3. Rond (NL, Suzuki) ; 4. Malherbe ; 5. Van Den Broeck ; 6. Carlqvist ; 7. Van Velthoven ; 8. Persson ; 9. Sintonen ; 10. Thorpe... 23. Fura, à deux tours.

##### 2<sup>e</sup> manche

1. Malherbe ; 2. Rond ; 3. Van Velthoven ; 4. Carlqvist ; 5. Van Den Broeck ; 6. Pikkariainen ; 7. Ovgard (S, Yamaha) ; 8. Van Zogel (NL, Suzuki) ; 9. Verwaayen (NL, Honda) ; 10. Herlings (NL, Yamaha)... 17. Fura, à deux tours.

#### Classement final

1. Carlqvist, 260 pts ; 2. Malherbe, 253 ; 3. Noyce, 173 ; 4. Everts, 145 ; 5. Thorpe, 93 ; 6. Vromans, 81 ; 7. Sintonen, 80 ; 8. Bruno, 54 ; 9. Van Den Broeck, 51 ; 10. Van Velthoven, 50 ; 11. Pikkariainen, 47 ; 12. Rond, 41 ; 13. Picco, 36 ; 14. Hudson, 33 ; 15. Glover, 27 ; 16. Spence, 21 ; 17. King, 18 ; 18. Persson, 16 ; 19. Howerton, Semics et Lackey, 11... Fura, 5.

**Ayant in extrémis récupéré la Suzuki d'usine de Bruno, Gérard Rond s'est totalement retrouvé devant son public: Vingt deux points d'un coup, la plus haute marche du podium qui lui échappe pour trois petites secondes et un beau pied de nez à tous ceux qui ne voyaient plus en lui qu'un « has been ».**

