

Moto Revue

Vitesse : Roberts remonte...

Cross : Carla aussi !

Technique : montage d'un kit 1135 cm³

Interview : Freddie Spencer

Essai : Yamaha 490 IT

N° 2613. Jeudi 30 juin 83. 9 F - 70 FB - 4 FS - 2500 L

SUPER CONCOURS

20 BRIQUES A GAGNER!

Moto Revue

ROCKE & ROULE BEST

Qui a dit que la moto était l'instrument le plus rock après la guitare électrique ? En tout cas, des guitaristes, des motos et autres instruments de rêve, il risque d'en pleuvoir sur les gagnants du grand concours annuel Moto Revue et Best vous proposent de participer cet été. L'hebo des motards et le mensuel des rockers s'unissent en effet pour vous faire jouer, gagner mais aussi briser les (éventuelles) barrières de chapelles. De bonnes raisons pour des devoirs de vacances, non ?



1^{er} prix moto : XZ 1100 Kawasaki.
2^e prix moto : XZ 750 Kawasaki.



2^e prix TT : 250 WR Husqvarna.



1^{er} prix TT : XL 600 R Honda.



M2163-613-9F

ROBERTS VAINQUEUR EN 500

En triomphant sans discussion possible de cette épreuve hollandaise, le Californien n'est plus qu'à huit points de son grand rival Spencer... Tout reste à faire en 500 !

GP DE HOLLANDE

Roberts vainqueur à Assen

la relance des 500

Mais à côté de cette brillante victoire de Kenny, ce week-end hollandais devait être marqué par l'accident dramatique de Franco Uncini, qui nous a douloureusement rappelé celui de Michel Rougerie : une chute sans gravité, et le pilote percuté de plein fouet par un de ses camarades qui ne peut, dans pareille circonstance, absolument rien se reprocher. Après être resté dans le coma pendant plusieurs heures, le champion italien commençait, dans la nuit qui suivait la course, à reprendre vaguement conscience et démontrait ainsi que ses jours n'étaient plus en danger. Mais personne ne peut dire, à l'heure actuelle, si nous reverrons un jour le champion du monde 1982. Dans la catégorie 250 marquée elle aussi par de nombreuses chutes, c'est Carlos Lavado qui a remporté une quatrième victoire et pris une option sérieuse vers ce titre qu'il mérite amplement.

C'est traditionnellement le mercredi que débutent, à Assen, les premiers essais libres de ce Grand Prix de Hollande : il fait beau, pour une fois, mais la chaleur presque étouffante qui règne sur la campagne laisse augurer quelques orages soignés qui seront ponctuellement au rendez-vous. Il en éclatera deux, notamment, qui marqueront les annales, avec des véritables trombes d'eau et des grêlons de la taille d'une petite cerise ! Bonne surprise, en cinquante, avec le retour d'un Lazzarini visiblement bien rétabli de sa chute en Yougoslavie : il a encore une ou deux côtes mal remises et éprouve parfois quelques douleurs en respirant à fond. « Mais cela ne m'empêche pas d'aller vite... » déclare-t-il en riant. C'est pourtant Doerflinger qui signera le meilleur temps, une seconde devant le Garelli. Lazzarini, malgré cela, reste optimiste pour la course : « J'ai connu des problèmes d'allumage pendant les essais : je suis sûr que j'irai plus vite en course... » L'Italien, effectivement, devait descendre ses temps de près de six secondes pendant l'épreuve du samedi...

Côté français, Bordes a quelques difficultés à se faire engager et ne fera qu'un nombre de tours relativement réduit. Le problème, pour lui, vient de ce qu'il ne connaît pas Assen, qui reste un circuit très difficile à assimiler. Cette carence lui posera des problèmes pendant les courses. Et tiens ! puisqu'on en est au chapitre Bordes, on vient de nous faire gentiment remarquer que son prénom c'est Paul et non Pascal, comme nous nous entêtions à le baptiser depuis le début de la saison. Toutes nos excuses, Pierre...

En cent vingt-cinq centimètres cubes, en revanche, Lazzarini se venge de sa relative contre-performance en 50 avec une position arrachée de justesse à Bruno Kneubuhler dont la moto est toujours redoutablement efficace : il suffit, pour s'en convaincre, de voir avec quelle facilité le pilote suisse déboîte dans les bouts droits pour se débarrasser de ceux qui peuvent un instant lui barrer le chemin. Mueller et Bianchi sont tout près derrière, mais les Français sont un peu plus loin : 3'10"20 pour Selini, 3'15"73 pour Hutteau et 3'19"42 pour Paul Bordes. En ce qui concerne les deux premiers cités, il paraît évident qu'ils ne peuvent s'attendre à de véritables miracles avec leurs motos standards. Selini, pour sa part, commence à tirer des résultats de son kit hollandais, sans pour autant en tirer tout le bien qu'il est en droit d'en attendre. Il compte, sur le chemin de la Belgique, s'arrêter chez le fabricant pour résoudre, si possible, les derniers petits problèmes.

Chez les quarts de litre, la nouveauté vient sans doute de Patrick Fernandez qui délaisse, au moins momentanément, la Bartol autrichienne pour une solution nettement plus éprouvée : une Yam standard avec des cylindres Hummel qui va lui permettre, d'emblée, de signer des temps remarquables. Ce changement au passage permet à Patrick de flanquer virtuellement une bonne claque à toutes les mauvaises langues qui mettaient sur le seul compte de la moto ses récentes performances... L'homme fort de ces premières séances, c'est Christian Sarron qui précédera pendant longtemps tout le plateau deux et demi. On pensera même, pendant ces essais, que le pilote Sonauto va conserver jusqu'au bout cette pole-position ; jusqu'à ce que Carlos Lavado remonte sur sa moto pour signer un temps de 2'56"94, qui pulvérise tranquillement le record du tour détenu par Mang en 81 avec 3'00"86 ! Si Sarron conserve la deuxième place, on trouve Cornu à la troisième — le Suisse, décidément, n'éprouve aucun problème pour passer de l'endurance à la vitesse. La première Chevallier, celle de De Radiguès, n'est qu'en huitième position mais dans des temps tellement serrés que

cette hiérarchie ne veut pas dire grand-chose : Carter, Fernandez, Herweh, De Radiguès, Wimmer, Palazzese, Guignabodet, Espié, Baldé et Estrosi sont tous dans la même seconde. Vous avez dit serrée, la catégorie deux-et-demi ?

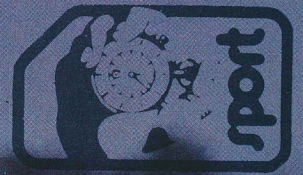
Guy Bertin, au guidon de sa MBA, connaît les affres de la mécanique diabolique avec un moteur qui serre sans raison au bout de deux tours maximum. Le Savoyard et ses mécaniciens essayeront toutes les solutions possibles et imaginables sans arriver à trouver la bonne. Angel Nieto, pour sa part, connaîtra quelques problèmes techniques et ne réussira même pas à se qualifier. Jean-François Baldé, enfin, serrera lui aussi dans la dernière séance au moment où tout le monde commençait à descendre ses temps.

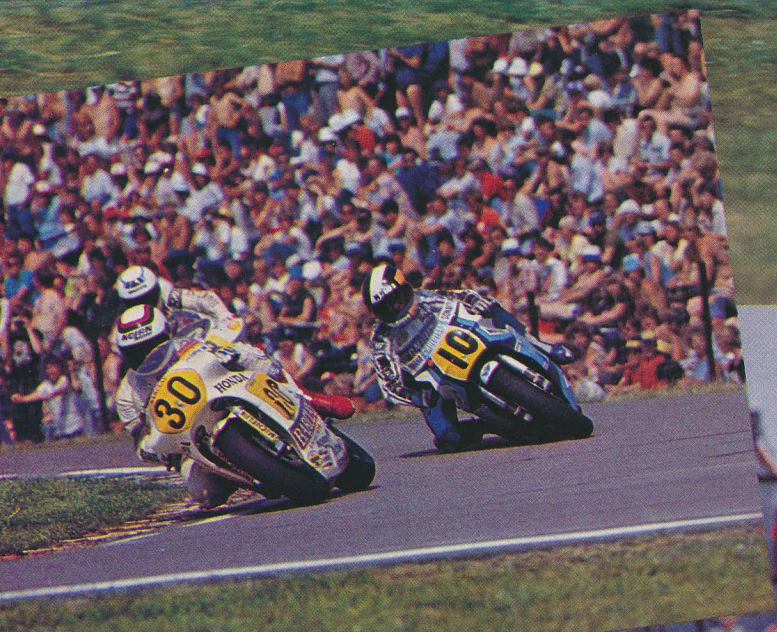
Dans la catégorie reine, enfin, on attend avec impatience l'entrée en lice des nouvelles Suzuki que l'usine promet depuis plus d'un mois. Il s'agit en fait d'une amélioration relativement discrète du cadre 1982, renforcé notamment au niveau du bras oscillant. Plus intéressante, en revanche, semble être ce Power System qui permet de faire varier, tout comme chez Yamaha, le diamètre des lumières d'échappement. Il s'agit, selon l'usine, d'un brevet déposé en 1977 et faisant l'objet, depuis, de constantes études au Japon. Il faut noter, d'ailleurs, que tout le haut moteur — pistons, culasses, cylindres — est entièrement nouveau tout en conservant l'architecture classique de l'usine. Aux dires des pilotes, le moteur a effectivement gagné en souplesse mais, malheureusement, perdu quelques chevaux à très haut régime. Au niveau tenue de route, toujours selon les pilotes, le gain est sensible sans pour autant métamorphoser les machines. Mamola et Uncini, l'un derrière l'autre, prendront les quatrième et cinquième places derrière les trois meilleurs de la classe : Katayama, troisième en 2'50"18 et, bien entendu, les deux rois de la cinq cents ; Roberts et Spencer

Hervé Guilleux devait occuper un instant la tête de la catégorie. C'est quand même lui qui s'en tire le plus honorablement de ce week-end hollandais.

En médaille : Thierry Espié devant Guignabodet : le pilote de la Chevallier faisait deux tours en tête avant de ralentir à cause d'une crampe idiote. Jean-Louis Guignabodet, quant à lui, réussissait la meilleure course de sa saison en finissant à la quatrième place : comme l'an passé ici-même...

Carlos Lavado, en grand champion, a remporté cette course hollandaise qui devrait, en toute logique, lui ouvrir les portes du titre mondial.





De haut en bas :
Kenny Roberts à la poursuite
de Freddie Spencer : en action, devant plus de
150 000 spectateurs, les deux meilleurs pilotes
du monde aujourd'hui.

Marc Fontan, mal foutu, a bien choisi ses
adversaires pour faire parler de lui en Hollande.
Entre Middelburg et Van Dulmen, les deux
idoles, locales, il a joué le rôle du « méchant »
et attire sur lui toutes les caméras de télévision
locales...

Tandis que Raymond Roche s'excuse auprès
de Fontan après une fausse manœuvre qui
aurait pu les faire chuter l'un et l'autre, Eddie
Lawson, n°27, part sur la roue arrière à la
poursuite de Katayama très brillant en Hollande.

qui se batront jusqu'au bout pour la pole-position. Pour sept centièmes de seconde, c'est Kenny qui partira à la meilleure place, puisqu'il signe un temps de 2'48''52, à peine inférieur à son record de l'an dernier en 2'49''87.

Côté français, Raymond Roche se ressent encore un peu de sa chute yougoslave qui a entraîné une opération à la fin de la semaine dernière. Ce n'est pas encore la grande forme mais le pilote Honda peut quand même piloter à peu près normalement. Pour cause de rodage dans la dernière séance, il se contentera de la dixième place. Marc Fontan, lui,

se retrouve en Hollande avec une bonne crève qui ne le met pas au mieux de ses possibilités. Il signera néanmoins le sixième temps de ces essais mais prendra le départ de la course avec près de trente-neuf de fièvre !

Franck Gross, enfin, accom... a le maximum de tours pour se mettre le circuit à tête : il s'inscrita même dans la catégorie F1 pour pouvoir tourner un peu plus et signera la vingt-neuvième performance de la catégorie 500.

Pas de surprise majeure en side-cars puisque Rolf Biland signera une fois de plus le meilleur temps

devant Streuer et Alain Michel, qui connaît quelques ennuis de carburation et d'embrayage : mais à ce sujet, malheureusement, le pauvre Alain n'est pas au bout de ses peines...

50 : tout le monde à égalité...

Doerflinger-Lazzarini, Lazzarini-Doerflinger : toute cette saison 83 aura été marquée, comme on pouvait le prévoir, par le match au sommet entre l'Italien et le Suisse qui survolent, c'est le moins que



l'on puisse dire, cette classe quand même un peu particulière. Il y a quinze jours, à Rijeka, Doerflinger avait fort bien profité de l'absence, pour raisons strictement médicales, d'Eugenio Lazzarini, blessé pendant les essais : en empochant les quinze points de la victoire, il refaisait allègrement son retard et prenait même l'avantage, avec trois points d'avance, sur le Garelli officiel. Pas question pour Lazzarini de le laisser échapper.

Cette course entre les deux hommes devait parfaitement tenir ses promesses puisque jusqu'à la toute dernière seconde tout pouvait encore arri-

ver. C'est Lazzarini qui avait pris immédiatement le commandement devant le Kreidler tout blanc de son rival. Et dès le premier tour, à la moitié seulement du circuit Van-Drenthe, les deux hommes comptaient déjà une avance éffarante sur le reste du plateau. Cette catégorie, de plus en plus, est le domaine réservé des motos d'usine.

Après trois tours de course, et à la suite d'une très légère faute de Stefan Doerflinger, on pense un instant que Lazzarini va aisément remporter ce GP : il compte plusieurs dizaines de mètres d'avance qui ne vont pourtant pas décourager

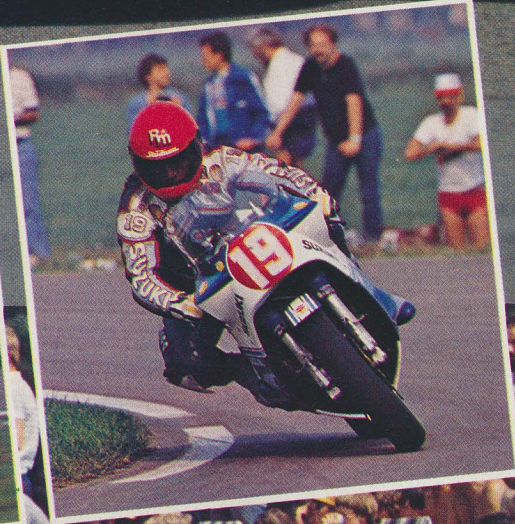
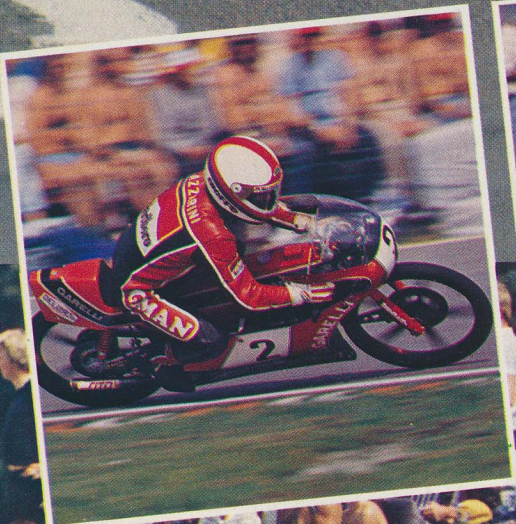
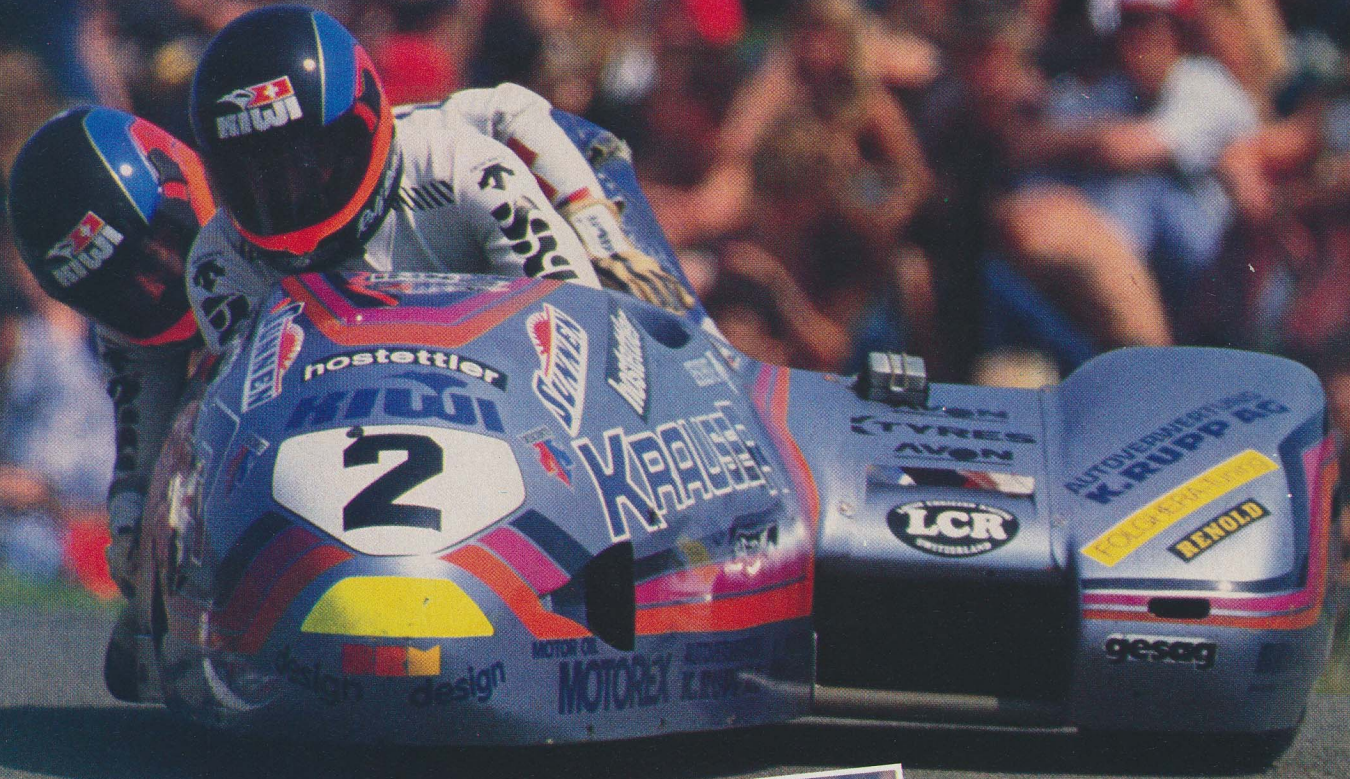
Doerflinger ; dans les deux tours qui vont suivre, le Suisse va faire un forcing formidable qui lui permettra de rejoindre Lazzarini avant de signer, un peu plus tard, le record de la catégorie, près de trois secondes de moins que le précédent record, datant de 1981 et qu'il avait d'ailleurs établi lui-même.

Les trois derniers tours, roue dans roue, rempliront de joie un public hollandais naturellement porté vers les courses de petites cylindrées. Et pour le dernier tour, dans cette chicane qui va tout décider, les deux hommes vont rentrer roue dans roue : le dernier freinage, celui qui peut faire tout gagner ou tout perdre, sera pour l'un et l'autre des plus appuyés. Mais ni l'Italien ni le Suisse ne commettront la moindre erreur et c'est dans cet ordre qu'ils passeront, l'un derrière l'autre, la ligne d'arrivée. Ils se retrouvent, du même coup, à égalité de points à une course seulement de la fin de la saison : tout se jouera en septembre sur le circuit d'Imola avec, comme enjeu, le titre de champion du monde.

Derrière les deux cracks — en fait à plus de quarante secondes, ce qui en dit long sur les hiérarchies en cinquante — c'est Ricardo Tormo qui, malgré un très mauvais départ, prendra la troisième place devant Jusuardi et Klein. Il faut noter, pour la petite histoire, que le public hollandais n'avait d'yeux, en début de course, que pour son meilleur pilote, Peter Looyenstein, qui devait s'arrêter après quatre tours seulement. Paul Bordes, enfin, seul Français dans cette catégorie, partait cette fois-ci dans des conditions satisfaisantes pour terminer, après une course régulière, à la troisième place : souhaitons, pour la prochaine course, que ce chiffre puisse lui porter chance...

125 : Nieto virtuellement vers le titre

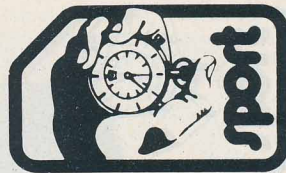
Il faut reconnaître, en toute justice, que cette catégorie cent-vingt-cinq, cette saison, est beaucoup



Rolf Biland a gagné en Hollande. Il serait logique qu'il soit champion du monde.

En médaillon, à gauche : Lazzarini, vainqueur en 50, se retrouve à égalité avec Dorflinger pour la course au titre.

A droite : Rob McElnea, vainqueur de la classe Formule 1 et en bas, quelques-uns des 150 000 spectateurs hollandais.



moins monotone que l'on pouvait le craindre. Il existe aujourd'hui une véritable pépinière de jeunes aux dents longues et dont le matériel, sans être du niveau des usines, permet quand même de s'exprimer. Cette fois encore, et pour le plus grand plaisir de chacun, nous assistions à une course intéressante, marquée par une fort belle bagarre entre Bruno Kneubuhler, dont la moto marche toujours aussi vite, l'Allemand Waibel, le Finlandais Wickstroem, l'Italien Vitali et bien entendu l'inévitable Nieto. L'autre Garelli, celle de Lazzarini, refusait un moment de partir et obligeait son pilote à une longue remontée qui l'excluait évidemment de la lutte pour la première place. Mauricio Vitali, tout comme son compatriote Bianchi, devait se retirer pour des raisons techniques et tout se jouait, très vite, entre Kneubuhler, Tormo et Nieto, sur le fil — comme d'habitude pourrait-on dire — attendait la toute dernière seconde pour remporter une nouvelle victoire qui le mettait assez près, désormais, du titre mondial. Mais il faut reconnaître, en Hollande, que les choses ne devaient pas s'avérer faciles pour le tenant du titre dans la mesure où son vieux rival, dans tous les sens du mots, Ricardo Tormo, ne paraît pas décidé à se laisser faire : dans les tout derniers mètres, à la sortie de la chicane qui précède juste la ligne d'arrivée, Tormo se ruait dans la roue du Garelli qui ne conservait qu'une minuscule avance sous le drapeau à damier. Bruno Kneubuhler, troisième, terminait lui aussi dans le même mouchoir de poche, puisque les écarts entre les trois hommes étaient en tout et pour tout de soixante centièmes de seconde !

Côté français, c'est Jean-Claude Selini qui termine le mieux placé, à la neuvième place : sa MBA kitée commence à marcher presque comme elle le devrait, et Jean-Claude pourrait maintenant marquer quelques points dont il ne va pas tarder à avoir besoin au classement mondial. Hutteau finit en vingtième position et Bordes ne peut faire mieux que vingt-cinquième.

250 : Lavado en grand champion

Fort et vite : c'est ainsi que Carlos Lavado a décidé de frapper dans cette course des deux-et-demi qui vient sans doute de lui ouvrir, à deux batants, les portes du championnat du monde. Déjà gratifié d'un temps impressionnant aux essais, le Vénézuélien faisait un peu figure d'épouvantail malgré la relative confiance de certains : « Tu verras, dit Hervé Guilleux, vendredi soir : cela fait un bout de temps que mes Kawasaki gagnent ici et ce n'est pas par hasard... D'ailleurs, je suis persuadé que tout le monde ira plus vite pendant la course ! » Il est vrai, en ce qui concerne les temps, que la plupart des hommes en vue seront plus brillants en course. Mais en dépit de toute sa volonté, Hervé n'a rien pu faire pour réinscrire le nom de Kawasaki au palmarès hollandais.

Comme il l'a déjà fait plus d'une fois cette saison, Carlos Lavado ne cherche pas, dès les premiers instants, à jouer les vedettes dans cette catégorie tellement disputée. Manfred Herweh, l'homme qui sait ce que partir veut dire, sera tout de suite le plus rapide : sous le soleil enfin de saison de cette après-midi hollandaise, c'est lui qui va précéder la ribambelle de pilotes qui, dans cette catégorie formidable, peuvent avoir plus que leur mot à dire. A quelques roues les uns des autres, ils sont d'ailleurs presque tous là puisque seuls trois Français, malheureusement, n'ont pas vraiment brillé au baisser du drapeau : Thierry Rapicault, d'abord, puis surtout Patrick Fernandez et Christian Sarron qui paraissait pourtant avoir tout compris à ce sujet, mais qui semble avoir quelques difficultés pour passer à la réalisation ; c'est d'autant plus

regrettable que Christian, au seuil de ce GP de Hollande, paraît avoir la grande forme. Histoire d'en terminer avec ces trois malchanceux, apprenez qu'ils tenteront, un peu trop fort, de refaire leur retard initial : leurs efforts se solderont par trois chutes sans réelle gravité.

Devant, les choses commencent à s'organiser au mieux, semble-t-il, des intérêts français : Thierry Espié, meilleur homme alors de l'équipe Chevalier, est pointé en tête au second passage devant Hervé Guilleux, tout près de lui, Herweh qui se bat comme un diable avec une suspension arrière mal réglée, Guy Bertin et Jean-François Baldé. Carlos Lavado, alors, n'est qu'en six ou septième position. L'un derrière l'autre, les deux Français — dont les numéros de course se suivent : 35 et 36 — vont faire en tête les deux tours suivants. Ils vont bien, et la course paraît à la hauteur de ce que l'on pourrait en attendre. C'est à peu près à ce moment précis que Carlos Lavado décide d'attaquer : en quelques secondes, il revient et passe tout le monde avec une facilité déconcertante.

« C'est dingue... », dira Didier De Radigués après la course. « Sa moto n'est pas vraiment plus rapide que les nôtres mais à chaque sortie de courbe, il remet les gaz un peu plus tôt et un peu plus fort que tout le monde. A chaque fois, il nous colle quelques mètres que nous ne pouvons plus reprendre... » Et c'est vrai. Lavado prend un, puis dix, puis cent mètres d'avance sur le reste. Il va très vite et, à l'exception d'une alerte impressionnante dans la chicane qui précède la ligne d'arrivée, il ne donne pas vraiment l'impression de forcer son talent. Derrière, en revanche, c'est un peu l'hécatombe : Alan Carter chute dans la chicane et Manfred Herweh a droit, lui aussi, à un billet de parterre pour le moins prévisible. Dans la roue de Lavado, mais visiblement incapables de le suivre, on trouve toujours les deux mêmes : Espié et Guilleux, auxquels est venu se mêler Jean-François Baldé aux avant-postes depuis le début des hostilités. Yvan Palazesse, le second homme du team Venemotos est là, lui aussi, tout comme Guy Bertin, Didier De Radigués, Jean-Louis Guignabodet et Jacques Cornu, fort bien parti lui aussi et qui va être, le premier, forcé de rétrograder : c'est un moteur poussif, en ce qui le concerne, qui est la cause de tout. Thierry Espié, lui, va devoir ralentir pour de tout autres raisons : c'est son cuir tout neuf qui le gêne à l'articulation et lui cause une crampe terrible qui le prive d'une bonne partie de ses moyens. Au premier tiers de la course, Lavado est toujours devant : il compte près de cinq secondes sur Baldé-Guilleux en pleine bagarre. Guy Bertin qui commence à croire que sa moto va aller au bout — il fera pratiquement toute la course au starter pour éviter le serrage — Palazesse et Espié, roue dans roue, puis enfin Jean-Louis Guignabodet qui après un départ discret poursuit son effort avec efficacité. Les choses, finalement, vont assez peu évoluer, sauf pour le pauvre Espié qui a de plus en plus de mal à faire son boulot. Derrière Lavado qui file maintenant vers une victoire évidente, le tandem Guilleux-Baldé va un instant baisser de rythme : « C'est de la faute de Jean-François, dira Guilleux après la course. Il voulait que je passe devant pour me doubler, je suppose, dans le dernier virage : alors il coupait dans tous les bouts droits pour que je ne puisse pas prendre l'aspiration. Le résultat, c'est que nous nous sommes mis à tourner en plus de trois minutes — contre 2'58''22 auparavant — et que Palazesse nous est revenu dessus rapidement... » Le Vénézuélien, effectivement, va faire les deux derniers tours dans la roue des deux hommes. Et c'est là, sans doute, que nous avons frôlé ce qui aurait pu être très grave. « Tout s'est passé dans le dernier esse avant l'arrivée, raconte Jean-François Baldé. Dans le premier droit, et bien qu'il n'y avait manifestement pas la place, Palazesse a

essayé de me faire l'intérieur. Et quand j'ai voulu basculer à gauche, j'ai découvert qu'il était sur la trajectoire et qu'il ne me restait qu'une seule chose à faire pour éviter l'accrochage. Je suis parti dans l'herbe... Mais à cet endroit, nous sommes à fond de cinquième, c'est-à-dire à environ deux cents kilomètres à l'heure. J'ai roulé dans l'herbe un bon moment... Je voyais tout qui tremblait et les plaques de couleurs qui me sautaient à la figure. Et puis en même temps je me disais que ça allait, que je n'allais pas tomber... Et puis j'ai vu le petit canal et j'ai pensé que j'allais m'écraser dedans avec la moto. J'ai eu une sorte de réflexe qui me vient des balades en cross que je fais l'hiver avec des copains : j'ai pris appui sur les repose-pied et je me suis éjecté juste avant de plonger dans le canal... » Et Jean-François, effectivement, part comme un cascadeur dans l'herbe d'Assen tandis que la moto plonge comme une folle dans le fossé. Elle en ressortira pour décoller à plusieurs mètres de hauteur avant de s'écraser au sol pour de bon. Jean-François, avec une bonne dose de chance, s'en tire avec un ménisque abîmé et quelques ligaments du genou déchirés. Mais pour tous ceux qui ont assisté à la chute, le moins que l'on puisse dire est qu'il a eu chaud...

Yvan Palazesse, bien sûr, s'octroie du même coup la seconde place du classement devant Hervé Guilleux qui s'est, à juste titre, contenté du rôle de spectateur. La Kawasaki est troisième et Jean-Louis Guignabodet, qui a fait à Assen une course très intelligente, s'adjuge la quatrième place du classement. Moins chanceux, en revanche, est le pauvre Bertin qui connaît, dans le dernier tour, l'avarie redoutée depuis la première seconde : la MBA serre une fois de plus et le prive de cette cinquième place dont Martin Wimmer s'empare tout aussitôt. Espié finit devant son camarade d'écurie Didier De Radigués, manifestement moins en verve que d'habitude. Inquiet pour ses pneus, le Belge remarque bien vite quelques gouttes suspectes sur la bulle de sa Chevalier, et pense que c'est la fourche qui se met à fuir d'un seul coup. En fait, il s'agira de quelques gouttes d'essence anodines, mais qui suffiront à lui faire perdre confiance. Un mot, enfin, pour deux autres Français qui se sont illustrés dans cette catégorie : Christian Estrosi, perpétuellement dans les points et qui finit à la huitième place, et Bernard Fau qui devait faire l'impossible pour garder le contact. Mais à trop vouloir se refaire dans des freinages impossibles, Bernard finissait par commettre la

L'accident de Franco Uncini

C'est au deuxième tour de la course des cinq cents que Uncini devait partir dans une de ces glissades difficiles à rattraper. Ejecté de la moto. Franco avait alors le réflexe évident de sortir de la piste pour échapper au gros du paquet lancé à ses trousses. Et si plusieurs pilotes, dont Roberts, parvenaient à l'éviter, Wayne Gardner ne pouvait rien faire et c'est avec une rare violence qu'il venait percuter l'Italien encore accroupi. Sous la violence du choc, le malheureux pilote faisait un tour complet sur lui-même en perdant son casque arraché par l'impact. Transporté aussitôt vers l'hôpital d'Assen, il était ensuite dirigé vers l'hôpital de Groningen, mieux équipé pour les examens radiologiques très complets. C'est là que devaient être diagnostiquées les graves lésions dont souffre le pilote Suzuki : fracture du rocher, fracture du nez, des arcades sourcilières, de plusieurs côtes avec épanchement sanguin à la hauteur du sternum. Au cours des trois premières heures, Uncini devait rester dans un coma profond avant de reprendre très vaguement conscience en fin de journée. L'examen approfondi pratiqué au scanner devait fort heureusement s'avérer négatif. Il est encore trop tôt pour se prononcer définitivement sur son état de santé, mais il est désormais pratiquement certain que ses jours ne sont plus en danger.

petite erreur et c'était la chute sans gravité au dixième tour de la course. Jean-Michel Mattioli, enfin, faisait une course courageuse sans réussir, pour autant, à rentrer dans les points.

500 : Bravo Kenny !

Kenny Roberts sait très bien, à ce point précis de la saison, qu'il ne doit pas rater la plus petite occasion : son retard, face à ce Spencer que tout le monde s'entête à lui présenter comme le futur champion du monde, n'est pas encore vraiment catastrophique. Mais la moindre erreur, désormais, peut lui faire perdre définitivement tout espoir... Freddie, en ce qui le concerne, est tout aussi conscient des réalités de cette saison. Treize points d'avance, c'est bien mais ce n'est pas suffisant pour s'endormir sur d'éventuels lauriers. En cet été 83, pour celui qui veut devenir le *Number One* de la catégorie, il est interdit de se rater.

C'est donc dans cette atmosphère que devait se dérouler cette course des cinq cents. Pour les cent cinquante ou cent soixante-dix mille spectateurs présents à Assen, il était évident que le futur vainqueur, à moins d'incident de dernière heure, ne pouvait être que l'un des deux Américains : meilleurs temps aux essais, auréolés d'une gloire légitime amplement justifiée par les résultats de cette année, les deux pilotes US partent, en Hollande, pratiquement à égalité. Et lorsque s'abaisse le drapeau national, c'est encore Spencer qui se retrouve en premier, couché sur son réservoir : entre autres talents, le jeune Américain possède parfaitement celui d'être très vite dans le coup. C'est lui, en effet, qui va prendre immédiatement la tête alors que Kenny, qui se contente pour sa part d'un démarrage acceptable, paraît un moment perdu dans le gros de la troupe. Mais les choses vont vite en 500 : derrière Spencer qui boucle en tête le premier tour de la course, la chasse a tôt fait de s'organiser. Takazumi Katayama, bien décidé à ne pas rater ce GP — tout l'état-major Honda Japon a effectué le déplacement — s'est immédiatement inscrit dans la liste des clients sérieux, devant Randy Mamola, Raymond Roche décidément excellent « démarreur », Middelburg, Van Dulmen, Uncini, Lawson, Gardner et Roberts qui devance le reste du paquet. La Honda, sans pour autant écraser l'adversaire, paraît avoir déjà le petit avantage qui peut tout décider. Et puis, à l'orée du second tour, c'est l'accident d'Uncini et la perturbation qu'il sème dans le groupe de tête. Si Spencer n'a rien vu et file sans s'inquiéter de rien comme Katayama et Randy Mamola, Kenny Roberts évite de justesse son malheureux adversaire. Et l'incident, aussi vite oublié, ne l'arrête pas un instant dans la tâche qu'il s'est attribuée : revenir, coûte que coûte, sur le seul homme qu'il puisse craindre aujourd'hui. Il va ainsi passer Middelburg et le pauvre Roche dont le moteur, d'un seul coup, donne de sérieux signes de faiblesse. Devant lui, mais à quelques encâblures, il n'a plus que Mamola, sur lequel il fond à la vitesse grand V, et les deux Honda officielles à quelques mètres devant. En deux tours — il signera le record absolu du circuit au quatrième tour en 2'47"47 — Roberts va avaler Mamola avant de dévorer Katayama pour s'attaquer au plat de résistance : Freddie Spencer, qui dans l'intervalle n'a pas vraiment amusé le terrain puisque c'est également au quatrième tour qu'il signera son meilleur tour personnel ; 2'48"77, c'est-à-dire un peu plus d'une seconde de plus que Roberts. Car en fait tout est là : dans le même temps, les deux hommes ont passé la vitesse supérieure avec un avantage évident pour le pilote de la Yam. « Nous avons fait, dira Spencer, une erreur de pneus pendant les essais en choisissant une gomme trop tendre. Nous n'avons pas voulu recommencer pour la course et nous avons com-

mis l'erreur inverse en montant des gomme dures : quand Roberts est revenu, je n'étais plus en mesure de résister vraiment... » En deux tours, après avoir passé Katayama, Kenny est dans la roue de la Honda qu'il passera sans rémission peu avant la mi-course. Spencer, en vrai professionnel, ne tentera pas l'impossible et se fera même doubler, puis lâcher, par son coéquipier Katayama : la course est jouée... Roberts maintiendra son avance pratiquement jusqu'au bout, Katayama s'accrochera sans baisser les bras et Spencer, résigné, se contentera de la troisième position. Le plus drôle, dans l'histoire, est que le dénouement a bien failli en surprendre plus d'un. A commencer par Kenny lui-même ! Persuadé qu'il avait course gagnée, salué pendant huit kilomètres par des milliers de bras levés pour marquer son triomphe, Roberts voudra, à sa manière, tirer lui aussi son chapeau à la foule hollandaise. Il ralentit dans la dernière chicane pour préparer cette roue arrière traditionnelle qui marque chez lui les grandes circonstances. Et cette — minime — perte de temps est très près de lui coûter cher. Car Katayama, sans désespérer, a grignoté quelques dizaines de mètres et se trouve alors beaucoup plus près de son rival que celui-ci ne peut le supposer. Et tandis que Kenny se rue sur le drapeau à damier sur sa seule roue arrière, le Jap opiniâtre reste le nez dans la bulle : à l'arrivée, c'est avec moins d'un mètre de retard qu'il passe pratique-

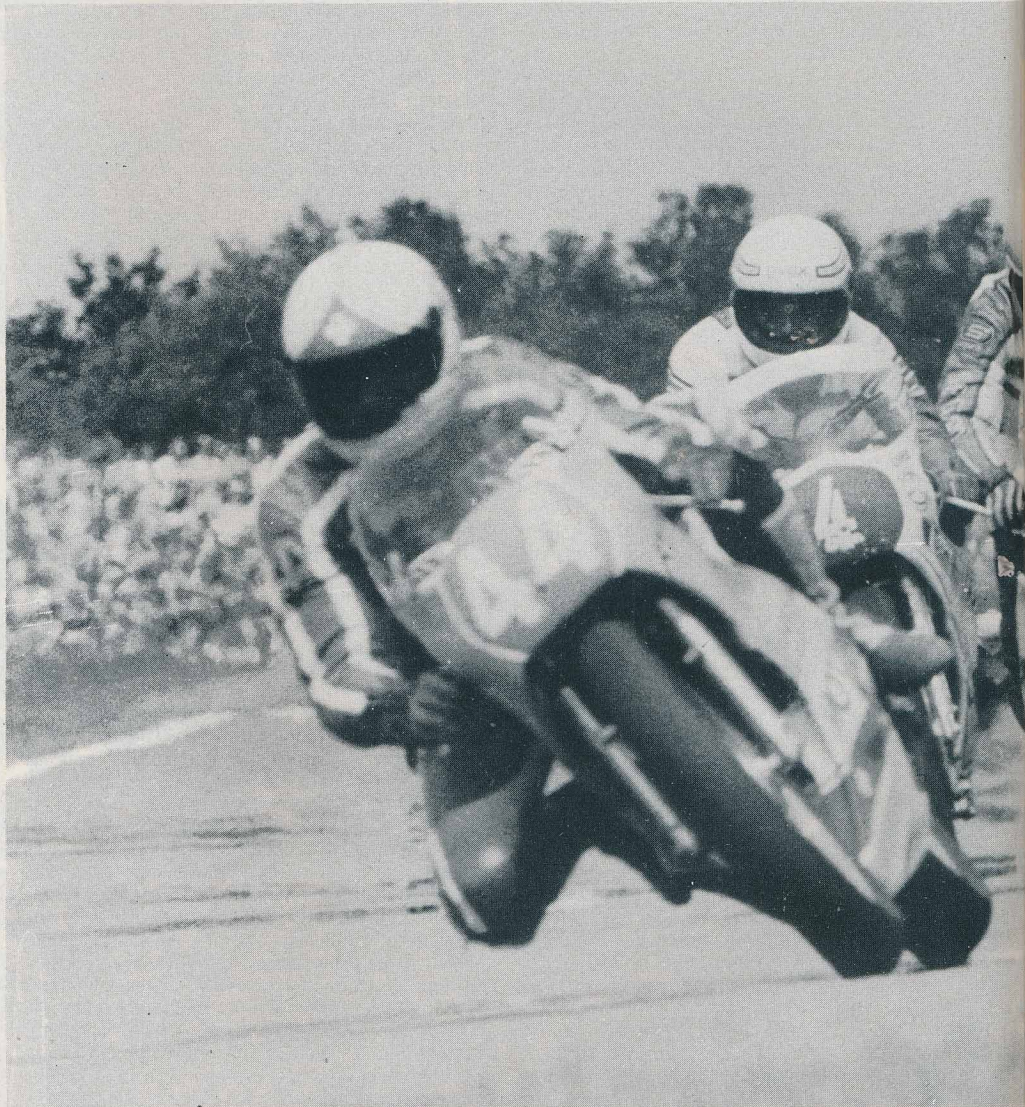
ment sous le coude de son rival qui n'en croit pas ses yeux. Pour Roberts, néanmoins : « *All's well that ends well !* » ; il reprend, tout à la fois, cinq

Les Formule 1

Pour des raisons demeurées mystérieuses, les organisateurs avaient programmé une course de Formule 1 dans le cadre de ce championnat du monde complètement bidon créé au seul bénéfice de la Fédération britannique. Réservée aux machines de 1 000 cm³ quatre temps du type TT, cette formidable compétition se déroule sur, tenez-vous bien, trois épreuves en tout et pour tout. C'est l'officiel Suzuki Rob McElnea qui profitait parfaitement de la défaillance de Joey Dunlop et remportait cette course strictement réservée aux British...

Résultats

1. R. McElnea (GB - Suzuki), 46'50"56, à 157.495 km/h ; 2. J. Dunlop (Irl. - Honda), 47'5"37 ; 3. R. Marshall (GB - Honda), 48'8"99 ; 4. H. Gardner (Aus. - Honda), 48'9"19 ; 5. T. Nation (GB - Suzuki), 48'31"03 ; 6. M. Salle (GB - Kawasaki) ; 7. J. Wells (GB - Kawasaki) ; 8. G. Flaming (NL - Kawasaki) ; 9. P. Rubatto (D - Jung Kawasaki) ; 10. M. Van Der Endt (NL - Kawasaki).
Record du tour : R. McElnea, en 2'53"97, à 159.025 km/h.





En bref...

● Quelques absents importants dans la catégorie deux-et-demi : Jacques Bolle, par exemple, ou Eric Saul qui n'avaient pas fait ce lointain déplacement. Gabriel Grabia, en revanche, était présent à Assen mais ne fut pas accepté par les organisateurs.

● L'Espagnol Cardus a fait en Hollande une rentrée discrète mais courageuse après son grave accident de Salzbourg. Il devait d'ailleurs se rouvrir une des plaies pendant les essais et se contentait de la 34^e place aux essais pour finir à la seizième pendant la course.

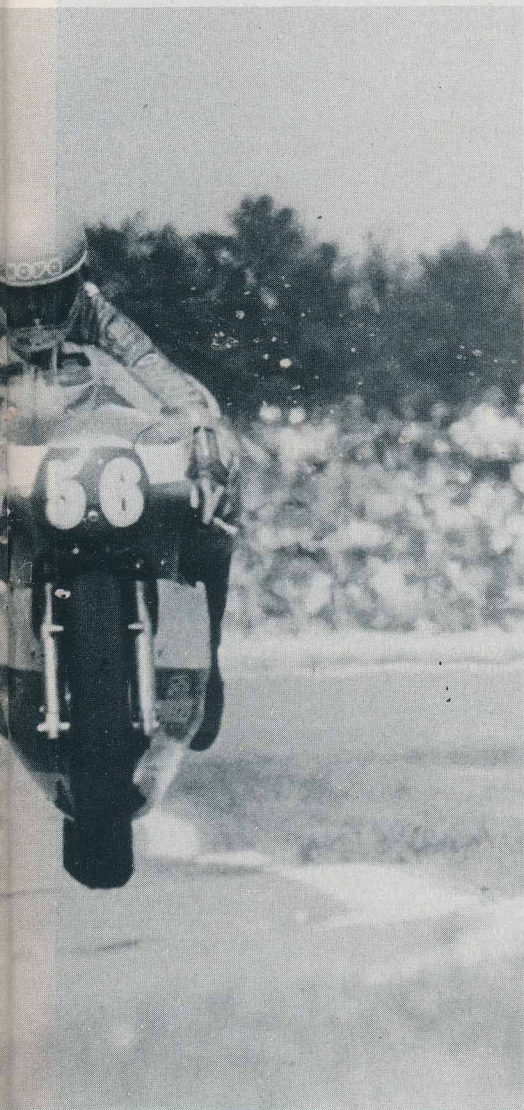
● Des nouvelles des blessés : Christian Sarron souffre d'une grosse entorse à la cheville, Patrick Fernandez d'une bonne foulure du poignet avec une légère fêlure du cubitus. Thierry Rapicault est complètement indemne tout comme Bernard Fau, Alan Carter et Manfred Herweh.



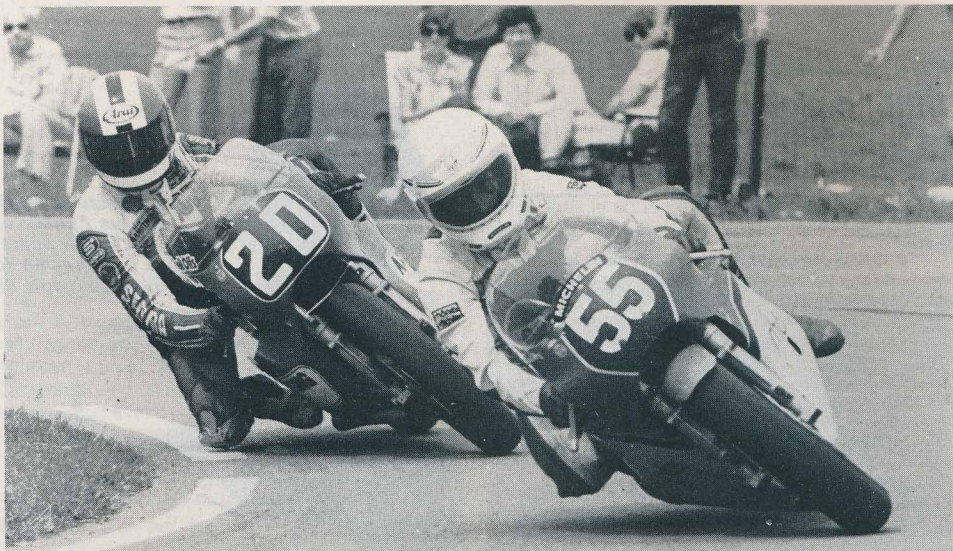
Barry Sheene et Keith Huewen, que les Anglais considèrent comme l'espoir numéro Un. Les deux hommes ne sont pas les meilleurs amis du monde...

Le bras de fer continue entre les deux meilleurs Américains du Circus : prochain round dans quelques jours à Spa.

Jean-Michel Mattioli au coude à coude avec Martin Wimmer (4) dans la roue de Weibel. Le Français terminera devant le Suisse en douzième position.



Beaucoup de malheurs pour Guy Bertin en Hollande : des serrages à répétition pendant les essais et un ultime problème à un tour de la fin.



points à son tout grand rival et l'espoir de remporter le championnat. Ceci, me direz-vous, explique peut-être cela. « Je pense, confiera-t-il après l'arrivée, que je peux être champion du monde cette année. Parce que, exception faite de la Suède où les Honda risquent d'être très à l'aise, je pense pouvoir gagner toutes les courses qui restent. Et pour peu que Freddie finisse derrière une autre Honda... ». Cela, bien sûr, pour apporter un peu d'eau au moulin de ceux qui se demandaient, au soir de ce GP de Hollande, pourquoi Katayama n'avait pas laissé sa seconde place à Spencer. Deux points, au jour d'aujourd'hui, comme dit l'autre, ce n'est pas rien...

Quatrième derrière Spencer, mais à près de dix secondes, Randy Mamola confirme non pas son retour en forme mais celui des Suzuki d'usine. Il précède Eddie Lawson, qui devait faire une fois encore une course solitaire en cinquième position, et Jack Middelburg qui terminait donc en tête du groupe le plus observé de cette course : constitué, dès le second tour, de Middelburg, Fontan et Van Dulmen, il devait en effet soulever l'enthousiasme de ces Hollandais dont le chauvinisme n'a finalement rien à envier à celui des Italiens. « Jumping Jack », en fin de compte, réussissait à prendre cinq secondes à Marc Fontan qui est aujourd'hui le seul pilote, en 500, à avoir marqué des points à chaque course. L'exploit, reconnaissons-le, méritait d'être mentionné... Raymond Roche, après un départ plus que brillant, devait connaître très vite de gros problèmes moteur : « J'ai cru, dira-t-il après la course, que j'avais serré... et puis, finalement, la moto a continué à marcher mais elle se traînait vraiment trop pour que je puisse garder le contact avec les premiers puis avec Middelburg, Marc et Van Dulmen. Mais de toute façon, tout ira mieux à Spa, dimanche prochain... »

Notons enfin que Barry Sheene était contraint à l'abandon juste après la mi-course et que Lucchinelli, au demeurant très marqué par l'accident d'Uncini, devait s'arrêter après deux tours, moteur cassé (?).

Il est complètement évident que cette course hollandaise relance, en quelque sorte, le championnat du monde de la catégorie reine : Freddie Spencer, désormais, ne compte plus que huit points d'avance sur Kenny qui ne désespère pas, comme il le dit lui-même, de reprendre son titre mondial. Un peu plus loin, pour la troisième place, ils sont aujourd'hui trois — Mamola, Katayama et Lawson — à postuler cette place, finalement plus qu'honorable, de dauphin de cette illustissime tandem que constituent aujourd'hui Kenny Roberts et Freddie Spencer...

Side-cars : Biland, pour changer...

Waterloo, morne plaine : pour Alain Michel, ce GP de Hollande a pris l'aspect d'une déroute complètement déprimante puisque le Français n'a jamais été en mesure de faire autre chose que de la figuration. Dès le tour de chauffe, en effet, Alain grillait un embrayage pourtant neuf que les organisateurs, bons princes, lui laissaient réparer sur la ligne même du départ. Cette clémence sympathique ne devait malheureusement pas servir à grand-chose, puisque dès le premier tour, le LCR français connaissait la même mésaventure et Alain s'arrêtait après deux tours seulement. Rolf Biland, sans jamais forcer son talent, remportait une nouvelle et indiscutable victoire devant Schwarzel et le Japonais Kumano après les problèmes de Streuer. A titre indicatif, son meilleur temps devait être de 3'02''78 pendant la course alors que son temps des essais est de 2'56'' : sans commentaire ! Le record de la course, l'an dernier, et pour le même Biland, est de 2'59''

● Essais

500 cm³

1. S. Doerflinger 3'29''11 ; 2. E. Lazzarini 3'30''14 ; 3. R. Tormo 3'30''74 ; 4. G. Looijesteijn 3'36''28 ; 5. R. Kunz 3'37''57 ; 6. H. Spaan 3'37''89 ; 7. H. Klein 3'37''97 ; 8. P. Rimmelzaan 3'38''03 ; 9. C. Lusuardi 3'38''85 ; 10. T. Timmer 3'38''91.

125 cm³

1. E. Lazzarini 3'06''67 ; 2. B. Kneubuhler 3'07''22 ; 3. H. Muller 3'07''81 ; 4. P. Bianchi 3'07''84 ; 5. R. Tormo 3'08''23 ; 6. F. Gresini 3'08''42 ; 7. A. Nieto 3'09''61 ; 8. M. Vitali 3'09''72 ; 9. S. Doerflinger 3'09''92 ; 10. A. Auinger 3'09''98.

250 cm³

1. C. Lavado 2'56''94 ; 2. C. Sarron 2'58''48 ; 3. J. Cornu 2'59''13 ; 4. H. Guilleux 2'59''98 ; 5. A. Carter 3'00''08 ; 6. P. Fernandez 3'00''09 ; 7. M. Herweh 3'00''11 ; 8. D. De Radigues 3'00''19 ; 9. M. Wimmer 3'00''25 ; 10. I. Palazzese 3'00''26.

500 cm³

1. K. Roberts 2'48''52 ; 2. F. Spencer 2'48''59 ; 3. T. Katayama 2'50''18 ; 4. R. Mamola 2'50''26 ; 5. F. Uncini 2'50''61 ; 6. M. Fontan 2'51''67 ; 7. E. Lawson 2'51''89 ; 8. B. Van Dulmen 2'52''02 ; 9. J. Middelburg 2'52''16 ; 10. R. Roche 2'52''46.

Side-cars

1. Biland-Waltisparg 2'56''11 ; 2. Streuer-Schnieders 2'57''89 ; 3. Michel-Monchaud 2'59''54 ; 4. Jones-Ayres 3'00''96 ; 5. Kumano-Takashima 3'03''55 ; 6. Schwarzel-Huber 3'05''30 ; 7. Van Drie-Van Dis 3'05''49 ; 8. Wrathall-Spendlove 3'06''38 ; 9. Ireson-Williams 3'06''48 ; 10. Van Kempen-De Haas 3'06''89.

● Résultats

50 cm³

1. E. Lazzarini (I — Garelli) 31'25''15 à 132,080 km/h ; 2. S. Doerflinger (CH — Kreidler) 31'25''45 ; 3. R. Tormo (E — Garelli) 32'05''75 ; 4. C. Lusuardi (I — Villa) 32'35''29 ; 5. H. Klein (D — FKN) 32'48''17 ; 6. T. Timmer (NL — Casal) ; 7. R. Kunz (D — FKN) ; 8. R. Scheidhauer (D — Kreidler) ; 9. H. Spaan (NL — Barclay Special) ; 10. J. Van Dongen (NL — Kreidler).

Record du tour : Doerflinger en 3'24''87 à 135,040 km/h.

125 cm³

1. A. Nieto (E — Garelli) 44'05''54 à 146,404 km/h ; 2. R. Tormo (E — MBA) 44'05''75 ; 3. B. Kneubuhler (CH — MBA) 44'06''15 ; 4. G. Waibel (D — Seel-MBA) 44'19''24 ; 5. J. Wickstroem (SF — MBA) 44'26''74 ; 6. H. Mueller (CH — MBA) ; 7. E. Lazzarini (I — Garelli) ; 8. P. Aldrovandi (I — MBA) ; 9. J.-C. Selini (F — MBA) ; 10. F. Gresini (I — MBA).

Record du tour : Nieto en 3'05''62 à 149,044 km/h.

250 cm³

1. C. Lavado (VZ — Yamaha) 45'13''77 à 152,918 km/h ; 2. I. Palazzese (VZ — Yamaha) 45'17''79 ; 3. H. Guilleux (F — Kawasaki) 45'18''04 ; 4. J.-L. Guignabodet (F — Yamaha) 45'24''59 ;

5. M. Wimmer (D — Yamaha) 45'28''84 ; 6. T. Espié (F — Chevallier-Yamaha) ; 7. D. De Radigues (B — Chevallier) ; 8. C. Estrosi (F — Pernod) ; 9. J. Cornu (CH — Yamaha) ; 10. D. MC Leod (GB — Yamaha).

Record du tour : Lavado en 2'57''75 à 155,609 km/h.

500 cm³

1. K. Roberts (USA — Yamaha) 45'29''12 à 162,195 km/h ; 2. T. Katayama (J — Honda) 45'29''31 ; 3. F. Spencer (USA — Honda) 45'36''06 ; 4. R. Mamola (USA — Suzuki) 45'45''20 ; 5. E. Lawson (USA — Yamaha) 46'09''65 ; 6. J. Middelburg (NL — Honda) ; 7. M. Fontan (F — Yamaha) ; 8. B. Van Dulmen (NL — Suzuki) ; 9. R. Roche (F — Honda) ; 10. M. Salle (GB — Suzuki).

Record du tour : Roberts en 2'47''47 à 165,198 km/h.

Side-cars

1. Biland-Waltisparg (CH — LCR Yamaha) 42'56''29 à 150,340 km/h ; 2. Schwarzel-Huber (D — Yamaha) 43'31''34 ; 3. Kumano-Takashima (J — Yamaha) 43'49''00 ; 4. Ireson-Williams (GB — Yamaha) 44'24''90 ; 5. Niinivaara-Bienek (SF — LCR Yamaha) 44'25''13 ; 6. Van Kempen-De Haas (NL — LCR Yamaha) ; 7. Kooij-VD Groep (NL — Kova Yamaha) ; 8. Stropek-Deimling (A — LCR Bartol) ; 9. Modder-De Groot (NL — Yamaha) ; 10. Zini-Sala (I — LCR Yamaha).

Record du tour : Biland-Waltisparg en 3'02''78 à 151,360 km/h.

● Classements provisoires au championnat du monde

50 cm³

1. Doerflinger (CH) et Lazzarini (I) 69 ; 3. Looyesteijn (NL) 34 ; 4. Spaan (NL) 29 ; 5. Lusuardi (I) 28 ; 6. Klein (D) 27 ; 7. Kunz (D) 21 ; 8. Bauer (D) 20 ; 9. Scheidhauer (D) 16 ; 10. Emmerich (D) 14 pts.

125 cm³

1. Nieto (E) 75 pts ; 2. Lazzarini (I) 52 ; 3. Kneubuhler (CH) 49 ; 4. Vitali (I) 41 ; 5. Tormo (E) 36 ; 6. Bianchi (I) 30 ; 7. Wichstroem (SF) 26 ; 8. Gresini (I) et Caracchi (I) 18 ; 10. Selini (I) et Mueller (CH) 16 pts.

250 cm³

1. Lavado (VZ) 72 pts ; 2. De Radigues (B) 48 ; 3. Guilleux (F) 45 ; 4. Herweh (D) 40 ; 5. Sarron (F) 36 ; 6. Espié (F) 35 ; 7. Wimmer (D) 33 ; 8. Baldé (F) 32 ; 9. Cornu (CH) 28 ; 10. Fernandez (F) 26.

500 cm³

1. Spencer (USA) 93 pts ; 2. Roberts (USA) 85 ; 3. Mamola (USA) 59 ; 4. Katayama (J) 53 ; 5. Lawson (USA) 48 ; 6. Fontan (F) 40 ; 7. Lucchinelli (I) et Uncini (I) 31 ; 9. Haslam (GB) 20 ; 10. Roche (F) 16 pts.

Side-cars

1. Biland (CH) 45 pts ; 2. Schwarzel (D) 34 ; 3. Streuer (NL) 25 ; 4. Kumano (J) 20 ; 5. Michel (F) 17 ; 6. Ireson (GB) 16 ; 7. Wrathall (GB) 14 ; 8. Barton (GB) 12 ; 9. Huber (D) - Zurbrugg (CH) 11.