

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.



LES SECRETS DE FREDDIE

Après le portrait de Spencer publié il y a peu, voici une interview, complémentaire, disons plus intimiste, où Freddie dévoile quelques petits secrets de sa personnalité.

FREDDIE SPENCER

merci mon Dieu

Fin octobre 1977 sur l'ancien aéropport de Dallas-Fort-Worth. Il est 17 h. Bientôt la nuit épaisse et chaude du Sud. Je regarde sans voir l'éclatement de rouge que sont les crépuscules de l'été indien. Je suis marqué par ce pilote qui vient de gagner les quatre classes qu'il a courues. Il a 16 ans et s'appelle Freddie Spencer.

MR : Content de ton début de saison ?

FS : Plutôt, oui. L'année dernière s'était pourtant bien passée, puisque personne ne s'attendait à ce que les Honda soient si vite dans le coup. Bien sûr, il y a eu quelques problèmes en 82, comme l'allumage en Espagne, mais ça fait partie de la course. Personne n'est vraiment coupable, dans la mesure où chacun fait le maximum. Les progrès accomplis pendant l'inter-saison ont été énormes : les techniciens de Honda ont considérablement amélioré la moto, mon mécanicien Erv Kanemoto la connaît mieux, moi aussi, et il est très important de pouvoir compter sur une bonne équipe. Regarde le premier GP en Afrique du Sud : meilleur temps des essais, première place en course et record du tour, cela prouve qu'on a sérieusement travaillé. La moto n'a peut-être pas énormément progressé par exemple sur le plan puissance, mais il est maintenant plus facile de travailler dessus pour les mécaniciens et de nombreuses pièces ont été repensées afin de diminuer les risques de casse et d'abandon en course.

MR : Si je devais parier pour le titre de champion du Monde, ce serait sur toi.

FS : Heu...

MR : Sur le papier, tu es nettement favori.

FS : Il faut tenir compte de beaucoup d'éléments. C'est d'ailleurs l'intérêt du championnat du Monde, car beaucoup de pilotes ont leurs chances comme Kenny (Roberts), Franco (Uncini) ou Barry (Sheene). Ils ont tous été déjà champions du Monde et ils sont donc très bons. Regarde Barry de retour après cet accident ! Il est dur, il est solide et j'ai beaucoup de respect... J'ai beaucoup de respect en fait pour n'importe qui ayant été champion du Monde.

MR : Comment ressens-tu la pression qui s'exerce sur toi ?

FS : Well, tout d'abord je me mets moi-même sous pression, et c'est ainsi que depuis des années

je fais le mieux possible. Et puis on apprend à vivre avec, au fil du temps. Mais c'est différent de l'année dernière. Tout le monde pensait que je pouvais gagner, alors que maintenant je dois gagner. Mais ce n'est pas une différence énorme car je me sens plus expérimenté, plus à l'aise que l'an passé, plus confortable.

MR : Pas trop dur sur le plan personnel ?

FS : Non, ça va. Je retourne à la maison de temps en temps. Et puis maintenant je suis fiancé. Elle s'appelle Sarie Joubert, elle a 19 ans, vient aussi de Louisiane, et nous nous sommes fiancés le 3 janvier de cette année à Hawaï.

MR : Quand Kenny Roberts est arrivé voici quelques années, il avait avec lui toute son infrastructure personnelle pour éviter les inconvénients que pose l'Europe aux Américains. Et toi ?

FS : J'ai mon motorhome, la vidéo, les jeux. Ma famille et Sarie viennent de temps à autre et c'est vraiment très bien. Je préférerais que Sarie soit là plus souvent, mais elle va à l'Université aux USA et c'est difficile. Heureusement elle était là pour l'Espagne et l'Autriche. On se mariera en automne.

MR : Tu vas souvent aux Etats Unis ?

FS : J'y suis allé après l'Afrique du Sud, puis entre Imola et Monza. J'y retourne toutes les deux ou trois courses. Je m'habitue assez bien à cette vie et aux avions. Il me suffit de revenir trois jours avant une course pour effacer les effets du décalage horaire. Ce n'est pas un problème et ça devient de plus en plus facile.

MR : Où habites-tu quand tu restes en Europe ?

FS : En Belgique près du centre de Honda. J'ai un chauffeur, André, qui s'occupe de tout, pour moi, depuis le mois de mai de l'année dernière, et ça m'aide beaucoup.

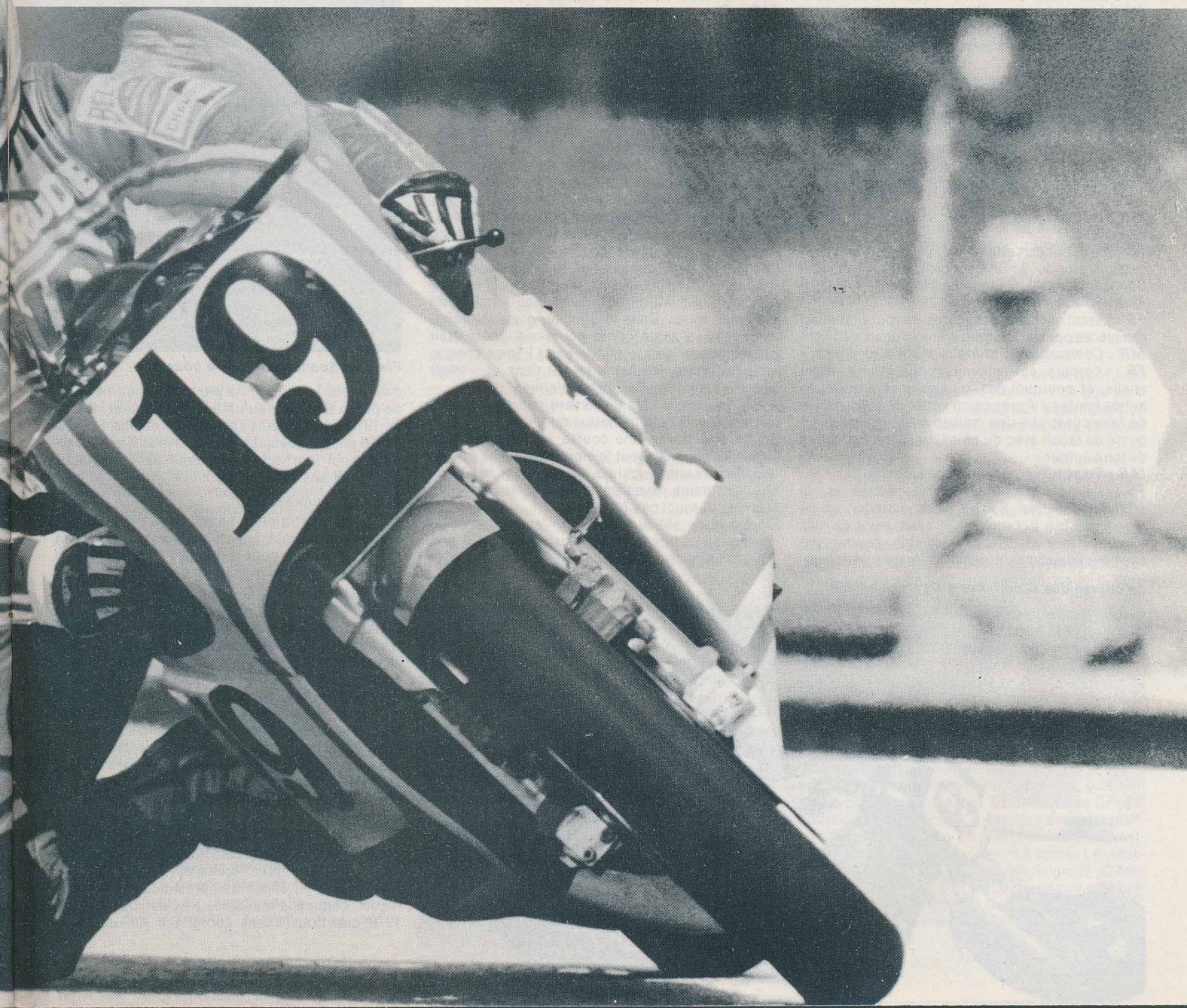
MR : Comment observes-tu les autres pilotes sur la piste ?

FS : On peut se rendre facilement compte quand un autre pilote attaque : il tient toute la largeur de la piste et surtout il ne s'occupe plus de style. On apprend comment chacun pilote. Par exemple en Afrique du Sud, quand on me passait « +5 » sur mon panneau de signalisation, je voulais savoir qui était deuxième car je devais réagir en fonction du comportement présumé de ce pilote. Par exemple je connais les réactions de Kenny, comment il se comporte dans cette situation : s'il est à cinq secondes, je sais que je ne dois pas le laisser se rapprocher en-dessous de cinq. C'est la stratégie de la course, qui dépend bien sûr de la personne. Il faut s'adapter au type de pilotage de l'autre. Certains par exemple sont agressifs du début à la fin





Freddie avait seize ans quand Phil Barthelin l'a découvert aux Etats-Unis dans des courses junior. Depuis, pas mal d'eau a coulé sous les ponts mais les mêmes relations intimistes lient toujours les deux hommes. L'un va très certainement devenir champion du monde, l'autre s'est lancé dans le journalisme...



Freddie Spencer

d'une course. Et il faut tenir compte du fait que chacun est un petit peu différent selon le jour. Il y a des différences importantes selon la situation émotive de l'individu.

MR : Tu es souvent à la limite ?

FS : Ça dépend de l'état dans lequel je me trouve.

MR : Tu as l'air « facile ».

FS : Cela ne veut pas dire que je vais vite ou doucement, c'est plus une question de style de pilotage. S'il fait chaud par exemple, il ne faut pas glisser car ça chauffe trop le pneu arrière. Mon but essentiel est de toujours contrôler la situation.

MR : Pour y arriver, tu dois te concentrer ou c'est naturel ?

FS : Ça vient assez naturellement. J'ai peut-être une certaine habileté, mais j'ai travaillé dur depuis des années pour améliorer cette habileté. Pour en arriver à ce niveau, je pense sincèrement qu'il faut être doué dès le départ ! Et puis, au fil des ans j'ai également appris à me concentrer. En vieillissant je m'améliore, j'emmagasine de l'expérience. Exemple les séances d'essai : je m'assure que tout va bien sur la moto, que les pneus travaillent bien, que la démultiplication est adaptée... Il faut que la moto soit parfaite. Il ne suffit pas d'aller sur la piste pour rouler bêtement. Pendant la course, je dois rouler aussi vite qu'il le faut, mais pas plus. Je suis maintenant plus concentré que jamais.

MR : Quelles sont tes relations avec Michelin ?

FS : Très bonnes.

MR : Ils écoutent tes suggestions ?

FS : On discute après les séances d'essai. Nous avons plusieurs profils, plusieurs structures, plusieurs gommes et nous travaillons avec ça. Il faut que les pneus s'améliorent sans cesse. Les motos vont de plus en plus vite, leur maniabilité augmente et ils travaillent dur pour rester toujours au niveau.

MR : En dehors de la course, tu as d'autres activités ?

FS : Au début de cette année, j'ai ouvert une concession Honda à Shraveport : c'est « Freddie Spencer Honda ». Ça marche très bien.

MR : Tu y vends quoi surtout ?

FS : Essentiellement des motos de route, et aussi des pièces pour la course.

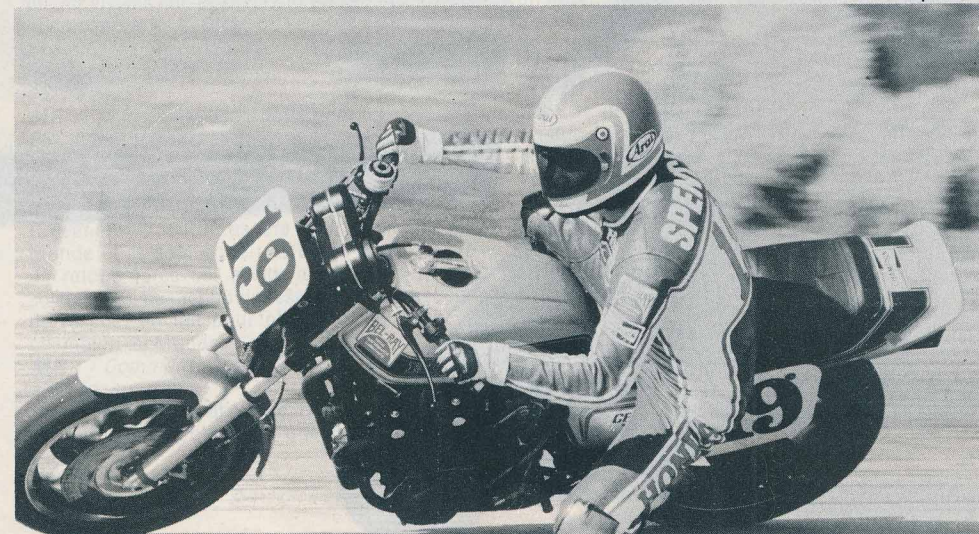
MR : Comment vois-tu ton avenir ?

FS : J'espère être champion du Monde cette année, et pourquoi pas, gagner encore quelques autres années ! Après ça on verra. Je suis en train de faire construire une maison en ce moment, un genre de ranch avec du bétail, un lac et beaucoup de terre autour.

MR : Tu es très organisé financièrement ?

FS : J'ai une société avec des partenaires, la « Freddie Spencer Racing Incorporated », on se réunit une fois par mois et ils s'occupent de mes intérêts. On investit tous ensemble, comme par exemple actuellement dans les forages pétroliers.

La course des superbikes à Daytona en 1981.



On a acheté un immeuble de bureaux aussi, et on l'a rénové, plus quelques autres bricoles. Mais ce n'est pas le plus important. Ce qui compte maintenant, c'est la course. Pour bien y arriver, il faut la motivation. Ça rejoint un peu ta question précédente. Quand je perdrai la motivation et que je ne prendrai plus de plaisir à courir, il sera temps pour moi d'arrêter la compétition. J'ai pensé à la voiture, mais on verra. Là aussi, c'est une question de motivation, surtout pour quelque chose de nouveau.

MR : Tu as l'air plutôt à l'aise.

FS : Tout à l'air si confortable et naturel ! Je vais à l'église, je suis un chrétien baptiste et je remercie Dieu de me donner tout ça. Sans lui, sans mes parents, sans mes amis, il serait très difficile de faire quoi que ce soit. Malgré tout, je pense que Dieu aide ceux qui s'aident eux-mêmes, et que si je suis là aujourd'hui c'est parce que Dieu l'a voulu pour une certaine raison. Quand je pense au danger relatif à la course, cela me donne de la force. Je n'attends pas de mauvaises choses à mon égard, pour une question de confiance toujours. Toutes les bêtises que j'ai pu faire et tous les problèmes que j'ai eus m'ont aidé à grandir, et je pense que tout cela sert un but.

MR : Pour en revenir à nos moutons, tu es né quand ?

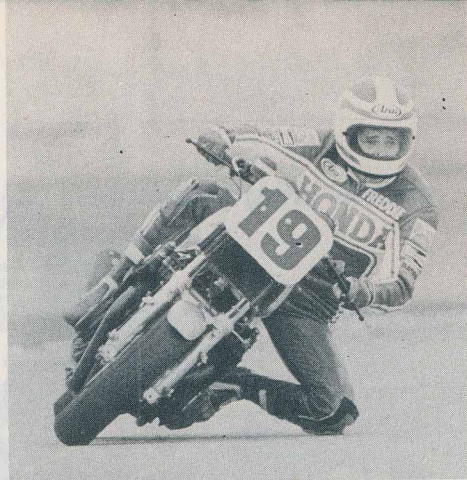
FS : Le 20 décembre 1961.

MR : A quel âge es-tu monté sur une moto ?

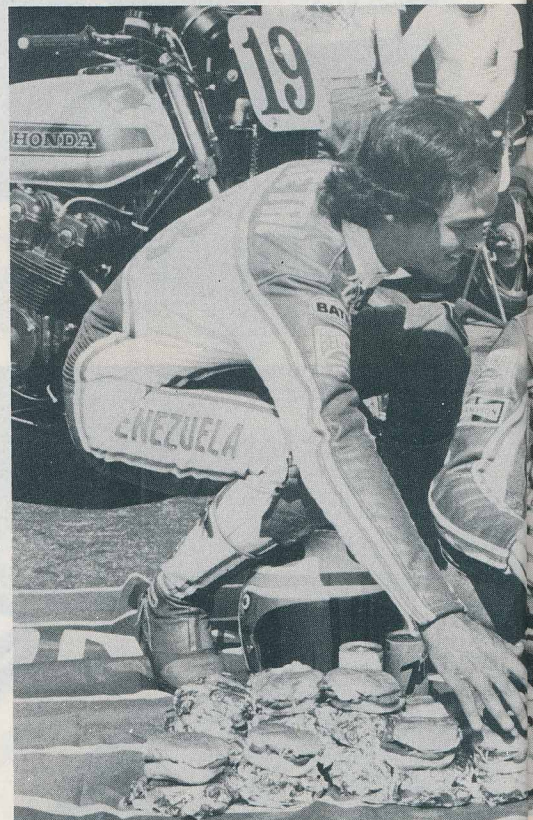
FS : A 5 ans. Mon père et mon frère faisaient de la moto. En fait, avant ça ils couraient en kart. Mon père était depuis très longtemps dans le monde de la compétition et je le suivais aux courses. Un jour, il m'a acheté un de ces petits engins à moteur de tondeuse à gazon et c'est en fait la première moto sur laquelle je suis monté. C'est à l'époque où sont sorties les premières Honda 50 cm³ pour gamins, et j'ai commencé à courir avec ma tondeuse contre ces motos qui étaient dans la même catégorie que la mienne. Ma première course, c'était à l'occasion d'une compétition normale pour adultes, un « TT » (genre de motocross mais en plus plat), et il y avait une exhibition pour enfants de quelques tours. Dans le premier virage à droite, ma chaîne a sauté car la couronne arrière était presque aussi grosse que le pneu ! Dans chaque virage à droite, la chaîne sautait donc et il fallait que je la remette. J'ai fini bon dernier !

Après j'ai couru essentiellement des short tracks sur piste ovale de terre battue de 400 m de long. A douze ans, j'avais une course au Texas près de Green Valley, mais tout le monde ne parlait que de la course de vitesse qui devait y avoir lieu le dimanche, et comme j'avais envie de tout essayer je me suis dit pourquoi pas ?

On est donc allé le samedi voir les essais, et un copain qui se trouvait là par hasard m'a prêté une 200 cm³ Yamaha twin deux temps. Mais le lende-



Toujours l'air calme. Pourtant...



Pietri et Spencer en pleine bourre...

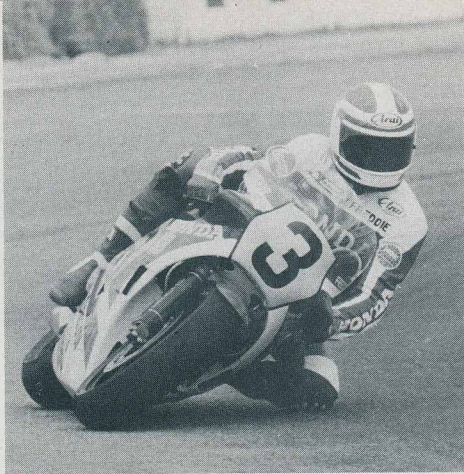
main, pour la course, il a plu toute la journée et je ne pense pas avoir eu un très bon résultat. C'était en 1973, et peu après j'ai eu une Yamaha TA 125. Je l'ai pilotée quelques fois, puis je suis allé à Daytona pour participer aux courses d'amateurs. J'avais 13 ans et j'ai gagné.

MR : Pourquoi en 125 ?

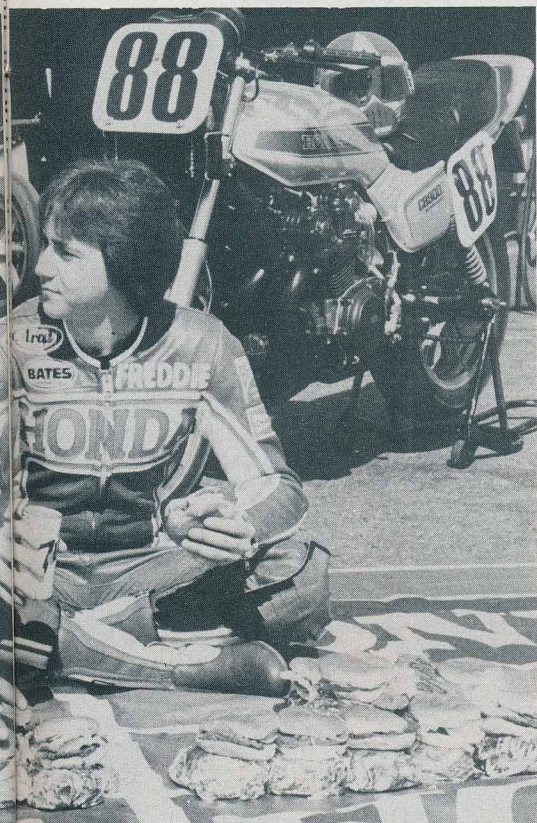
FS : J'étais petit, et on ne pouvait s'offrir mieux ! Mon père ne m'a jamais vraiment poussé. En 1976, j'ai conduit pour la première fois une 250. A 15 ans, en 1977, ça marchait assez bien. J'ai battu Gary Nixon, ex-champion des Etats Unis, lors d'une course.

C'était la première année où on se concentrait vraiment sur la vitesse, et je gagnais 4 courses du championnat. Etant gosse, je voulais devenir Number One, c'est-à-dire faire des courses de vitesse et de dirt track. En 77, je commençais à réellement apprécier les courses de vitesse, qui d'autre part n'étaient de plus en plus d'importance aux USA. Il y'avait beaucoup plus de courses sur circuit, plus d'attention de la part des médias, et certaines courses payaient déjà très bien, comme par exemple 4000 dollars au premier des 250 à Mid Ohio. C'est d'ailleurs à Mid Ohio que j'ai battu Gary Nixon, et sous la pluie !

En 1978, je suis devenu professionnel. J'ai couru à Daytona en catégorie Novice et j'ai gagné sur une 250 Yamaha. C'était mon père qui faisait la mécanique, comme d'habitude, et c'est d'ailleurs en 1978 que nous avons connu Erv Kanemoto, le



Sa première victoire à Kyalami en 83.



mécanicien de Gary Nixon à l'époque. Mon père et Erv ont discuté ensemble à Sears Point au mois d'avril, lors de ma deuxième course pro. Elle fut annulée à cause de la pluie, mais Erv et mon père y prirent les premiers contacts. Petit à petit, Erv est devenu la seule personne à qui mon père fit confiance. Mon père et ma mère m'ont beaucoup aidé. Sans eux, je ne serais certainement pas où j'en suis aujourd'hui.

MR : Tu avais envie de courir en étant petit, ou ton père t'a-t-il poussé ?

FS : Peu de gens posent cette question, mais je pense qu'elle est très importante. Mon père m'a tout d'abord fourni une moto en m'expliquant comment elle marchait. Quand les enfants ont 7 ou 8 ans et qu'ils ne veulent pas courir, ils perdent l'intérêt. C'est là que le père se fait insistant et pousse son fils à courir. Mais ce n'était pas le cas chez nous : plus je grandissais et plus je voulais courir. Mon père m'aidait du mieux qu'il pouvait, mais jamais il ne m'a poussé. Il me regardait, me critiquait d'une manière constructive et m'expliquait. Nous travaillions ensemble, comme c'est le cas actuellement avec Erv. C'est comme cela que j'ai appris à travailler avec quelqu'un et que j'en suis capable maintenant.

Cette expérience énorme est très importante, par exemple avoir couru sur de nombreux circuits, dans des conditions très différentes. Il n'y a qu'à voir comment ça paie maintenant ! En plus c'était amusant, même si beaucoup de gens sous-estiment cet aspect. La course n'était pas si

importante, il y avait aussi la vie de famille, les études... J'ai été aussi loin que j'ai pu au niveau éducation, j'ai travaillé très dur là aussi, et c'est ce qui me permet d'être où j'en suis maintenant.

MR : On en était en 78...

FS : En 78, j'ai gagné Daytona et le reste des autres courses de vitesse. J'étais donc champion de la catégorie Novice. En 1978, j'ai découvert la 750 Yam à Mid Ohio. C'était la première fois qu'Erv travaillait avec moi. J'ai gagné la course des 250 et fini 2^e en 750.

En 79 avec Erv, nous avons fini deuxième à Daytona derrière Skip Aksland, premier à Loudon devant Mike Baldwin (Kawasaki usine), puis j'ai gagné toutes les autres courses de 250 cm³. J'ai également piloté quelquefois la 750 Yamaha. En 1978, j'avais disputé assez de courses en dirt pour avoir les points nécessaires afin de passer Junior. Sur 6 courses, j'en avais remporté 5. En 79, j'en ai gagné deux, soit assez pour passer Expert. J'aime toujours le dirt track, mais je me concentre essentiellement sur la vitesse. Au cours de cette saison 79, Honda m'a fait des propositions. Ils sont venus me voir à Ascot, où je finissais premier. Puis ils sont venus de nouveau à Loudon quinze jours plus tard pour me proposer de piloter pour eux aux 8 Heures de Suzuka. Le contrat était prêt, nous étions d'accord, mais en lisant le contrat je me suis aperçu que l'âge minimum était 18 ans. Quand je leur ai dit que je n'avais que 17 ans, ils étaient incroyables ! Les choses en sont donc restées là provisoirement, mais on a continué à discuter et à se revoir au cours de l'année. Et fin 79 j'ai signé avec Honda pour disputer pour eux l'année suivante le championnat Superbike, plus quelques courses de dirt, soigneusement sélectionnées.

Avant de continuer, je dois signaler que Kawasaki m'avait également contacté. En juin 79, quand Mike Baldwin avait été blessé à Loudon, Kawasaki m'avait proposé de disputer pour eux les courses de Superbike restantes. Cela me permit d'effectuer ma première course de Superbike sur une moto correcte. L'année d'avant, j'avais piloté une Ducati à Daytona. En juillet, je conduisais une Kawasaki d'usine à Sears Point et je gagnais. Deux semaines plus tard, je finissais encore premier, cette fois à Laguna Seca. Il me suffisait donc désormais de remporter la dernière épreuve à Pocono pour remporter le titre. Malheureusement, à cause de la pluie, la course fut annulée et je dus me contenter de la troisième place au classement général final.

En 1980, je disputais le championnat Superbike pour Honda. En début d'année, j'allais à Houston pour y participer au T.T. de l'Astrodome. Je finissais quatrième, complètement épuisé par les bonds incessants de la machine dont la suspension fatiguait aussi. Déjà à la mi-course je n'en pouvais plus ! Puis vint Daytona. Erv avait préparé pour moi une 750 Yamaha. En Superbike, je terminais deuxième derrière Graeme Crosby, à une vingtaine de mètres. J'avais gagné ma manche, ce qui était plutôt bien car personne n'attendait la Honda si bien placée pour sa première course. Mais en revanche, toute l'année nous eûmes des problèmes de tension de la chaîne d'entraînement des arbres à cames... Après ça, nous partîmes en Angleterre pour les Match Races, avec la 750 Yamaha. J'avais 18 ans, et c'était ma première course hors des Etats Unis. A Brands Hatch, je gagnais la première course devant Barry et Kenny, puis encore la deuxième devant Kenny et Barry. A Mallory Park, je finissais deuxième puis troisième, et à Oulton Park deuxième, ce qui me plaçait deuxième au classement final derrière Kenny. Puis je suis revenu aux USA gagner trois courses de Superbike, mais nous eûmes de nouveau ce problème de casses à répétition. Je finissais donc deuxième en fin d'année derrière Wes Cooley. En 1981...



MR : Tu n'avais pas disputé en 80 le GP de Belgique ?

FS : Si, sur une 500 Yamaha compé-client. Je me suis qualifié huitième ou neuvième, mais lors du départ à la poussette quelqu'un m'est rentré dedans et mon genou a cassé le robinet du réservoir d'essence. J'étais là, tout bête, avec l'essence qui me coulait sur la jambe et il ne me restait donc plus qu'à rentrer aux stands ! Ce fut mon premier grand prix.

Fin 80, j'étais en contact avec toutes les marques japonaises, et je suis parti au Japon chez Honda. Comme je voulais courir en dirt track, Honda développa une 750 à partir de la CX 500.

MR : C'était ton idée, je crois ?

FS : Right ! On a discuté quelques jours et ils ont pris la décision de la construire. Ils voulaient vraiment que je dispute les grands prix pour eux, mais ils savaient que la 500 NR quatre-temps n'était pas assez compétitive. Ils prévoyaient déjà de construire un moteur deux-temps, mais ils savaient que celui-ci ne serait pas au point avant le début 1982. J'ai donc couru en 81 pas mal de dirt track et aussi les Superbikes. Puis j'ai été à Silverstone et je me suis retrouvé en quatrième position en course. C'était la troisième saison de la NR. Elle était assez bonne, car deux semaines auparavant j'avais battu Kenny à Laguna Seca !

MR : A Silverstone, quand tu étais 4^e, la moto a cassé...

FS : Oui, c'était presque inévitable. Imagine les ressorts de soupapes à 21 000 tours ! Mais ils continuent à travailler dessus, ils n'ont jamais cessé de travailler sur la NR.

MR : Ils n'ont jamais cessé !

FS : Et ils n'arrêteront jamais ! C'est un projet technologique à développement continu.

MR : Tu penses qu'on la reverra ?

FS : J'aime la piloter. J'aime les deux-temps, les quatre-temps, n'importe quoi. Je pense qu'on la reverra.

MR : C'est super !

FS : Oui, c'est bon pour la course, c'est intéressant.

MR : Des deux-temps pour la course, des quatre-temps pour la route, c'est un peu stupide.

FS : Oui, vraiment. Et d'ici peu je pense que tu vas voir un turbo ! Ce sera certainement un peu dans l'esprit de la Formule 1 auto, où l'équivalence de cylindrée est de la moitié, mais ça sera de toute façon très difficile.

En août 81, les gens de chez Honda sont venus, à Los Angeles avec un moteur de NS 500 deux-temps 3 cylindres. Ils voulaient me montrer qu'ils étaient sérieux. Je voulais faire les GP en 1982 et ils le savaient. Ils avaient conscience du fait que la NR n'était pas assez compétitive et que je ne voulais pas faire de mise au point. Je voulais courir !

Fin 81, je suis parti à Suzuka pour tester la nouvelle moto complète, mais elle n'était pas encore tout à fait prête. J'ai donc roulé encore avec la NR, et j'ai fait 2'14"5, soit le meilleur temps jamais réalisé sur une NR. J'essayai ensuite pour la première fois la NS à Laguna Seca la première semaine de décembre 81. Elle était bien. Puis ce fut le Brésil en janvier 82 avec Marco Lucchinelli.

En 82, j'ai commencé à Daytona sur la FWS, basée sur la NR. Pas les petits pistons ni les 21 000 tours, mais la même base V4 et la même technologie. On a eu des problèmes de pneus et j'ai fini deuxième. Victoire en Superbike, puis troisième place en Argentine. En dehors des GP, j'ai couru à Laguna Seca. J'ai gagné la première manche devant Kenny, et dans la seconde j'étais nettement devant quand un piston a cassé. Le week-end précédent, j'avais gagné en Belgique. C'était super, ma première victoire en grand prix et la première sur la 500 Honda ! De plus, c'était le 4 juillet, le jour de fête nationale des Etats-Unis !