


Moto Revue

4f. le jeudi

n° 2240 · 30 oct. 75
pst.60 · fb.39 · fs.3,70 · \$ 0,80



ESSAI DUCATI 900 SS
LES I.S.D.T. EN DETAIL

750: JACK FINDLAY
VOUS SALUE BIEN!..

Moto revue

la plus forte vente de la presse moto

sommaire n° 2240

COUVERTURE

Jack Findlay

Photo Ph. Debarle

LES RUBRIQUES DE MOTO-REVUE

Moto-Mag (M. Drouhiole)	23 à 25
Courrier (E. Glain)	26
C. Q. E. P.	28 et 29
Moto Pratique (J.-C. Bargetzi)	48
Cote de l'occasion	54

ESSAIS

Ducati 900 SS (B. De Prato) et Ducati 980 Bol d'Or (T. Gentilucci)	18 à 22
---	---------

SPORT

Revanche des Championnats de France à Beaucaire (A. Kuligowski)	7 à 9
Retour sur la saison FIM 750 (Ph. Debarle)	12 à 17
Grass-Track (J.-L. Comard)	40 et 41
I.S.D.T. Ile de Man (Geoca)	42 à 47

PRESENTATIONS

Nouvelles Maico de cross (A. Kuligowski)	10 et 11
Un tricycle assez spécial (D. Eudeline)	35 à 37

MAGAZINE

Montre-moi ta plume ! (E. Glain)	27
----------------------------------	----

INFORMATIONS

Vitesse - Cross - Trial - Enduro - Clubs - Régionales	49 à 53
---	---------

64^e année - 30 octobre 1975

chaque jeudi



LES ISDT POUR L'ALLEMAGNE ET L'ITALIE

Pour leur 50^e anniversaire, les I.S.D.T. se sont déroulés à l'île de Man. Malgré un parcours facile, les incidents ont été nombreux, notamment pour les Tchèques, grands favoris. Allemands de l'Ouest et Italie se sont partagés les victoires au Trophée et au Vase.

Dans le camp français, à défaut de résultat d'équipe, huit pilotes se sont classés sur seize au départ. Ces résultats sont très encourageants.

DEUX « GROSSES » CETTE SEMAINE : DUCATI 900 SS ET 980 ENDURANCE

Deux de nos correspondants en Italie vous proposent, de la page 18 à la page 22, de faire plus ample connaissance avec le haut de la gamme Ducati, la 900 Super Sport Desmo et la 980 qui remporta les 24 Heures de Barcelone au début de la saison. Deux machines assez étonnantes, comme vous pourrez en juger...

SAISON FIM 750 : FLASH BACK

Photos, résultats, commentaires, réflexions : toute la saison FIM 750 retracée pour vous en plusieurs pages. Vous y retrouverez les grands moments 1975 : la double « chute » de Barry Sheene, « la poïsse », de Patrick Pons qui était encore en tête à la mi-saison, et finalement la victoire de Jack Findlay.

Directeur de la Publication :
M. Patrick Casasnovas
Président du Comité
de Rédaction :
Serge Pozzoli
Rédacteur en chef :
Bruno Nardini
Rédaction - Photographie :
J.-C. Bargetzi
Ch. Bourgeois,
Ph. Debarle
Eric Glain
A. Kuligowski
Renaud Marchand
Grégoire Perrin
Collaborateur :
M. Drouhiole

Conception graphique
Direction : Claude Porchet
Adjoints : P. Turini et C. Blanchard
Photo : Gérard Rocroy
Correspondants en France :
J. Corcuff (Bretagne)
Christian Natali (Corse)
Jean-Marie Rieu (Languedoc-Roussillon)
Georges Delbos (Poitou-Vendée)
Philippe Berthier (Rhône-Alpes)
Max Mauget (Centre-Ouest)
André Pierre (Nord-Est)
Eric Boissière (Normandie)
J.-L. Comard (Sud-Ouest)
P. Ruetsch (Alsace)
B. Verret (Limousin)

Correspondants à l'étranger :
Angleterre : M. Woollett
Belgique : M. Walter
Espagne : J. Alguersuari
Hollande : C. Verburg
Italie : R. Patrignani, M. Verrini,
T. Gentilucci
Suède : H. Stenberg
Suisse : F. Marchand
Tchécoslovaquie : P. Husak
Etats-Unis : Philippe Dacier.
Publicité : Directeur Henri Guével
Assistante : Thérèse
Vente : G. Turon-Lagau.
Petites annonces : Arlette Mitrani

Administration - Rédaction - Publicité
MOTO-REVUE,
103 rue La Fayette, Paris 10^e.
Tél. : 878-99-26
C.C.P. : 1 159-15 Paris

Ce numéro : 4 F
Abonnement France
48 numéros : 160 F
Belgique :
48 numéros : 1.850 FB.
Etranger
48 numéros : 220 F.

Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.

**Moto
revue**
fondé en 1913

LA FORMULE EN CRISE

par Ph. Debarle

La formule 750 présente actuellement un aspect fort complexe. Il est impossible de trouver un seul qualificatif juste, car quel adjectif pourrait en effet s'adapter aux 200 miles de Daytona comme à une vague épreuve finlandaise dont personne ne se rappelle le classement ? Le seul trait commun à ces deux épreuves pourtant était l'appartenance à une série d'épreuves baptisée « Coupe F.I.M. 750 ». Vous présenter de but en blanc la saison 75 n'éclaircirait pas la situation. Nous allons donc remonter le cours du temps.

It's a long way...

A l'époque où les Championnats du Monde faisaient recette, les luttes entre les meilleurs constructeurs mondiaux passionnaient le public. Puis l'abandon des usines japonaises fit planer sur les Grands-Prix l'ombre de l'ennui. Personne ne venait plus voir Agostini gagner ses deux GP hebdomadaires en 350 et 500. On dirigea donc un œil timide outre-Atlantique, au cas où...

Là-bas, aux USA, deux genres d'épreuves (dirt et vitesse) rassemblaient les mêmes catégories. Ce furent d'abord les 500 à distribution en tête contre les 750 latérales. Puis, comme ce règlement avantageait trop honteusement Harley-Davidson, tout le monde se retrouva en 750. Chose intéressante, les machines devaient être dérivées de la série. Pas entièrement, mais le nombre de cylindres, la cylindrée, les carters, les culasses, le mode d'alimentation et la transmission secondaire devaient rester d'origine.

Alors qu'en Europe les Grands-Prix décriaient à vue d'œil, la compétition aux USA intéressait les grandes marques : si Harley, BSA, Triumph, Norton étaient des habitués, Yamaha (représenté par Vesco) vint dès 63 contester leur supériorité, bientôt imité de Suzuki, Honda, et Kawasaki. L'échelle était différente, et ne pouvait que séduire au moment où l'Europe s'endormait. Qui se rappelle de la (pourtant belle) seconde place de Marsowsky sur Linto derrière Ago au championnat 500 cc ?

la 750 en Europe !

L'introduction par la FIM de courses 750 en Europe coïncida avec la sortie sur le vieux continent de splendides monstres : Honda CB 750, Suzuki GT 750, Kawasaki H2 750, Yamaha TR3 350. La réplique ne se fit point attendre : aux BSA Rocket et Triumph Trident succédèrent en 72 les Ducati et MV. Si la quatre cylindres fit une seule course (désastreuse) à Imola, la vé-twin se hissa de suite en tête du peloton. C'est d'ailleurs une de ses petites sœurs que nous retrou-

vons en endurance cette année, mais nous sortons là de notre sujet. En 73 et 74, le championnat 750 reste aux oubliettes. En 73 seul Suzuki s'intéresse à la formule, et Barry Sheene s'impose de très peu. En 74, aucune usine n'est présente. Comble de bêtise, la nouvelle Yamaha TZ 700 à peine née est déjà bannie de cette Coupe ! Restent donc quelques privés, dont Johnny Dodds sera le meilleur.

75 : on repart à zéro

Sur des bases très fragiles, et presque inexistantes, la Formule 750 entame donc début 75 une saison curieuse, elle l'est à plus d'un titre : tout d'abord, 750 ne correspond plus à la cylindrée des grosses machines de tourisme. Toutes les gammes ont monté la marche supérieure : Honda 1.000, Kawasaki 900, Norton 850, Ducati 900, BMW 900, Guzzi 1.000, et autres Laverda 1.000. Le prototype Harley-Davidson X 1.000 quatre cylindres, présenté voici peu dans nos colonnes, indique nettement la nouvelle tendance. De parfaite, la cylindrée 750 est donc devenue batarde. De plus, les nouveaux bolides n'ont plus rien à voir avec la série. Il suffit de regarder une Yamaha TZ 750 à cadre cantilever pour s'en persuader ! Voilà donc pour les machines.

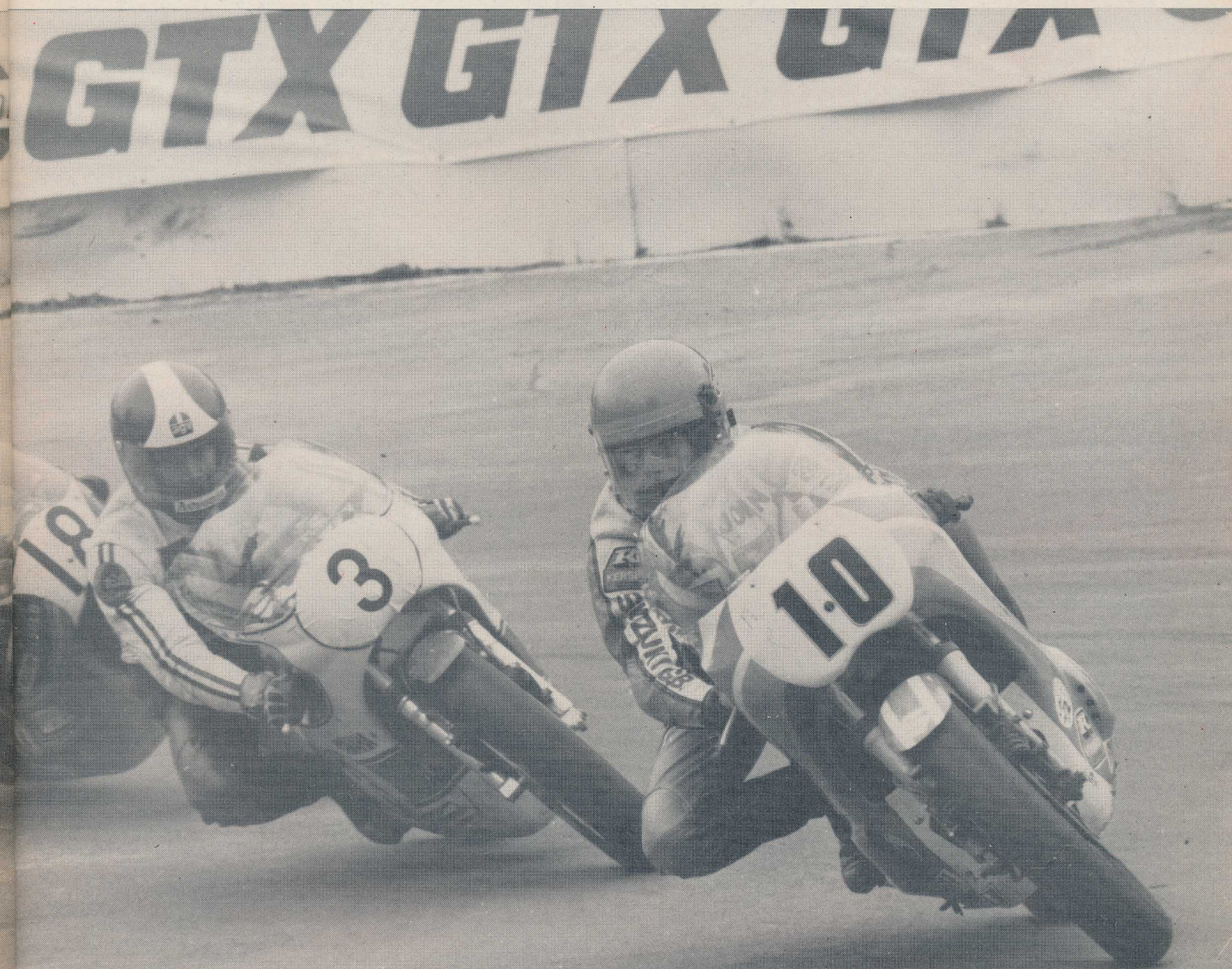
Les usines n'étaient pas dupes : si l'on apercevait parfois des machines officielles, ce n'était qu'en raison des primes de départ offertes à Agostini, Cecotto (Yamaha), Sheene, Lansivuori (Suzuki), Grant, Ditchburn, Duhamel (Kawasaki). Restaient donc quelques pilotes privés d'excellentes valeurs, qui pouvaient ici remporter un championnat à leur mesure, sans trouver face à eux les mêmes usines qu'en Grand-Prix. La meilleure preuve en est que quand les pilotes officiels étaient là, ils gagnaient ou cassaient. Ainsi Romero remporta Daytona devant Baker, Cecotto Imola, Sheene Magncy-Cours, Anderstorp et Silverstone, Duhamel Assen, alors que Pons se révélait (et de loin !) meilleur privé en gagnant Mettet et Hockenheim, la victoire en Finlande revenant à Virtanen.



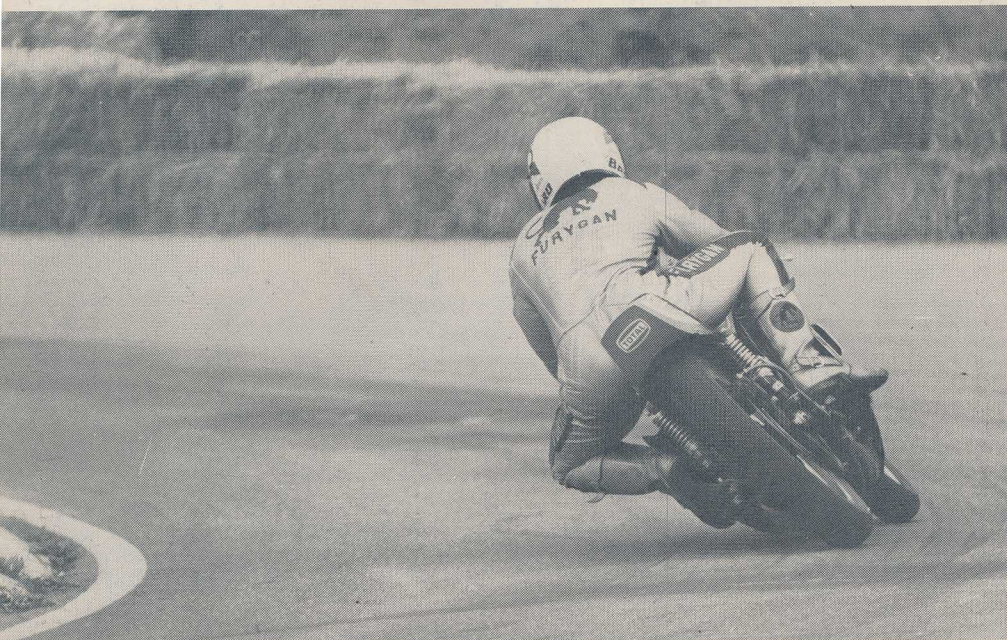
750

Parmi les vedettes françaises de la Formule 750 figurent Gérard Choukroun (à gauche) et Patrick Pons (au centre). Ces deux pilotes devraient se retrouver en 76 dans la même écurie qui portera les couleurs des Gauloises.

A Mallory Park, la 750 Suzuki de Newbold devance la 500 Yamaha d'Agostini et la 350 SMAC-Yam de Rutter.



Presque toujours à l'arrivée, Christian Bourgeois fut récompensé de sa régularité par une quatrième place au classement final.



Le vieil homme et son fils. Une volonté inégalée.

Les jeunes loups d'Outre-Atlantique : Roberts, MacLaughlin, Aldana et Baker.

Que de contrastes donc entre par exemple Daytona et Imola où affluaient les pilotes officiels, et la manche finlandaise, où seul Lansivuori (très bien payé chez lui) était présent. Certaines courses furent donc passionnantes, car un magnifique plateau fit du spectacle pendant 200 miles. Par contre la victoire de Duhamel à Assen n'avait rien de bien glorieux ! Sans même parler de cette insipide manche finlandaise ! On ne peut donc pas féliciter les organisateurs,

pour qui le chiffre « 200 » ne pouvait se séparer du mot « miles ». Si encore, ils avaient eu la décence de payer les pilotes correctement, cela aurait pu passer, mais ce ne fut pas le cas. Les pilotes ne sont pas pour autant irréprochables : reportons-nous quelques mois auparavant à Anderstorp, en Suède. Barry Sheene a eu une idée. Il en parle à Lansivuori, puis Cecotto, puis Pons, qui acquiescent tous. L'idée est simple : les organisateurs augmentent les primes de départ, ou les quatre champions ne partent pas. Merci en passant pour les autres coureurs, mais le problème n'est pas là. Réponse très rapide des organisateurs : pas un sou de plus, c'est ce qui a été proposé ou rien ! Que croyez-vous qu'il se passa ? Sheene prétexta un « ordre de l'usine » pour le moins malvenu, et déclara que lui et Lansivuori prendraient le départ. Patrick Pons, désireux de conserver ses chances au championnat, ne put que suivre le mouvement pour ne pas risquer de se faire distancer par Sheene. Resta donc Cecotto tout seul au bord de la piste, en train de comprendre ce qu'était le monde du Continental Circus !

Findlay la sagesse

Jack Findlay avait parfaitement compris les astuces de ce championnat. Il se savait parfaitement dans le coup, étant un des privés les plus sûrs et les plus réguliers. Sa victoire en 500 cc au T.T. en 73 n'était d'ailleurs pas si lointaine. A vrai dire, Jack ne pensait pas écraser l'opposition : s'il en avait le talent, il n'en avait pas les moyens. Sur sa 750 TZ Yamaha, il disputait également les courses de 500 cc, en changeant le haut du moteur à chaque fois. Cela demande une volonté peu commune !

Puis la Coupe FIM suivit son cours au fil des circuits. Findlay ne remporta aucune course. Ce n'était pas sa technique. Son meilleur résultat fut une seconde place à Assen, derrière Yvon Duhamel. On peut bien sûr mettre la chance en avant pour expliquer le titre de Jack. Mais quand un pilote est assez sage pour économiser son moteur, et assez prudent pour ne pas tomber, il doit quand même avoir un sacré talent pour finir bien placé à chaque fois ! Certains pilotes qui dénigrent son titre sont parmi ceux qui explosaient leur moteur quand ils ne tombaient pas ! Malgré cela, deux choses manqueront au nouveau champion d'Europe : la gloire et la fortune. La gloire, car il reconnaît lui-même que remporter un titre sans gagner aucune course n'a rien de bien agréable. La fortune ensuite, car ce ne sont pas les places d'honneur qui rapportent le plus ! Heureusement, ce titre permettra certainement à Jack de trouver un bon sponsor pour 76. Ce sponsor-là fera d'ailleurs une bonne affaire !

Pons la malchance

Patrick poursuivait trois objectifs : les championnats du Monde 250 et 350, et la Coupe FIM 750. Le dernier semblait le plus facile. Mais la malchance fut au rendez-vous. Bien placé à Daytona, Patrick abandonna. Puis ce fut une seconde place à Imola, et enfin la victoire à Mettet, en Belgique. Mais une cascade d'abandons impitoyable contraignit le jeune pilote BP-Sonauto-Gauloises à ne finir aucune course jusqu'à la manche alle-

Malgré deux accidents au cours de la saison, Barry Sheene remporta trois manches de cette Coupe FIM 750. Ici, à Anderstorp, en Suède, il se dirige vers un de ses succès.

DAYTONA :

1. Gene Romero (USA Yamaha) ; 2. Steve Baker (USA Yamaha) ; 3. Johnny Cecotto (Venezuela Yamaha) ; 4. Giacomo Agostini (I Yamaha) ; 5. Warren Willing (Aus Yamaha) ; 6. Steve McLaughlin (USA Yamaha) ; 7. Hiroyuki Kawasaki (Jap. Yamaha) ; 8. Ron Pierce (USA Yamaha) ; 9. Don Castro (USA Yamaha) ; 10. Harry Cone (USA Yamaha).

IMOLA :

1. Cecotto ; 2. Pons ; 3. Baker ; 4. Potter ; 5. Findlay ; 6. Mortimer ; 7. Mac Donald ; 8. Cazaniga ; 9. Sciaresia ; 10. Boinet.

METTET :

1. Pons ; 2. Potter ; 3. Findlay ; 4. Mortimer ; 5. Urban ; 6. Newbold ; 7. Stadelmann ; 8. Carr ; 9. Scoch ; 10. Dodds.

MAGNY-COURS :

1. Barry Sheene (GB Suzuki 750) ; 2. Christian Estrosi (F Yamaha TZ 700) ; 3. Christian Bourgeois (F Yamaha TZ 700) ; 4. Jack Findlay (Aus. Yamaha TZ 750) ; 5. John Newbold (GB Suzuki 750) ; 6. Hubert Rigal (F Yamaha TZ 750) ; 7. René Guili (F Yamaha TZ 750) ; 8. Guido Mandracci (I Suzuki 750) ; 9. Thierry Tchernine (F Yamaha TZ 350) ; 10. Hervé Guilleux (F Yamaha TZ 350).

ANDERSTORP :

1. Sheene ; 2. Ditchburn ; 3. Palomo ; 4. Mortimer ; 5. Virtanen ; 6. Guili ; 7. Bengtsson ; 8. Chevallier ; 9. Eckre ; 10. Sedendorf.

HAMEENLING :

1. T. Virtanen (SF Yamaha) ; 3. T. Lansivuori (SF Suzuki) ; 4. O. Chevallier (F Yamaha) ; 5. Ch. Bourgeois (F Yamaha) ; 6. A. George (GB Yamaha).

SILVERSTONE :

1. Barry Sheene ; 2. Tepi Lansivuori ; 3. Barry Ditchburn ; 4. Philippe Coulon ; 5. John Williams ; 6. Jack Findlay ; 7. Pat Mahoney ; 8. Jim Harvey ; 9. Paul Smart ; 10. Cliff Carr.

ASSEN :

1. Yvon Duhamel (CDN Kawasaki) ; 2. Jack Findlay (Aus. Yamaha) ; 3. John Newbold (GB Suzuki) ; 4. Hurley Wilvert (USA Yamaha) ; 5. Boet Van Dulmen (NL Yamaha) ; 6. Christian Bourgeois (F Yamaha) ; 7. Wil Hartog (NL Yamaha) ; 8. Marcel Ankoné (NL Yamaha) ; 9. Rob Bron (NL Suzuki) ; 10. Gérard Choukroun (F Yamaha).

HOCKENHEIM :

1. Patrick Pons (F Yamaha) 2 pts ; 2. John Williams (GB - Suzuki) 4 pts ; 3. Jack Findlay (Aust. - Yamaha) 7 pts ; 4. Christian Bourgeois (F - Yamaha) 10 pts ; 5. John Newbold (GB - Suzuki) 11 pts ; 6. Boet Van Dulmen (NL - Yamaha) 15 pts ; 7. Gérard Choukroun (F - Yamaha) 17 pts ; 8. Ernst Wenger (CH - Yamaha) 23 pts ; 9. Marcel Ankoné (NL - Suzuki) 24 pts ; 10. Siegfried Guttner (D - Yamaha) 24 pts.

CLASSEMENT GENERAL

TROPHEE FIM 750 :

1. Findlay 50 pts ; 2. Sheene 45 pts ; 3. Pons 42 pts ; 4. Bourgeois 29 pts ; 5. Newbold 27 pts ; 6. Cecotto 25 pts ; 7. ex. Ditchburn, Palomo, Lansivuori, Baker, 22 pts ; 11. ex. Virtanen, Mortimer, 21 pts ; 13. Potter 20 pts.

Les ravitaillements prennent une importance de plus en plus grande en vitesse.
Un écart de quelques secondes ne se rattrape que difficilement, et au prix de risques
énormes. Ici Agostini fait le plein à Daytona.



mande. A Hockenheim, pour la dernière épreuve de la saison, il remporta la victoire. Mais Findlay était encore là bien placé en embuscade, et Patrick dut se contenter de la seconde place au classement général.

Sheene : les absents ont toujours tort !

Après son très grave accident de Daytona, personne n'attendait un retour aussi fantastique de Barry Sheene. A force de courage et de volonté, le jeune Londonien sut revenir au niveau des meilleurs à une vitesse incroyable. Absent à Daytona et Imola, pour des raisons évidentes, il effectua sa rentrée à Mettet. En tête de la course, il abandonna pour des ennuis de pots. Mais il remporta peu après Magny-Cours, Anderstorp, et Silverstone. Il était donc largement en tête au départ d'Assen. Mais une durite d'arrivée d'essence au carburateur le priva de la victoire. Il restait donc une course en Allemagne, où tout se jouerait. Hélas, Sheene se blessa de nouveau en roulant en tout-terrain, et il dut déclarer forfait à Hockenheim ! Jack Findlay, qui ne fait pas de moto verte une semaine avant l'attribution du titre, fut donc vainqueur de la Coupe FIM 1975 !

Photo en bas à gauche : après une saison régulière, Jack Findlay décrocha le titre européen. Ici à Mettet, il pilote sa Yamaha TZ 700 privée.

Photo en haut à droite : les Suzuki se sont révélées cette année très rapides, bien que peu solides en début de saison. Lansivuori mena les 200 Miles d'Imola avant qu'une chute ne le contraigne à l'abandon.

Yvon Duhamel fit quelques apparitions en Europe. Il remporta d'ailleurs la manche néerlandaise. Barry Sheene et Christian Estrosi le suivent ici à Magny-Cours.

