

Moto revue

Présentation :
les 80 RDLC et LX

Le rallye de l'Atlas :
c'est pour bientôt!

Prise de contact :
la nouvelle Yam 175 IT

Essai : la KTM du Touquet

Enduro : championnat
de France

N° 2548 - jeudi 4 mars 82 - 8F - 60 fb - 4 fs

COMPARATIF 750



HONDA CBF

SUZUKI GSXE

KAWASAKI ZL

YAMAHA XJ SECA

PREMIERS ESSAIS EN DIRECT DU JAPON

HONDA V45 MAGNA, 500 ASCOT ET 550 CBX

DIRECTION

Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas.
Président du Comité de Rédaction :
Serge Pozzoli.
Directeur de la Rédaction :
Bruno Nardini.
Rédacteur en chef :
Eric Glain.
Directeur de la publicité :
Henri Guével.

REDACTION

Chefs de rubrique :
Essais : J.-L. Colin.
Technique : J.-C. Bargetzi.
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction :
Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand.
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Jean-Louis Bernardelli,
Gérard Rocroy (studio photo).
Collaborateurs :
Pascal Pérol,
Reynald Lecerf,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Secrétaire : Corine Brunin.

CORRESPONDANTS

En France : G. Delbos,
L. de Nadai, G. Mauget,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.-M. Rieu, A. Roux,
J.-P. Tourte, B. Verret,
J.-C. Virfeu, J. Volland.
A l'étranger : Das Motorrad
(D), C. Carter et G. Spencer-
Davison (G.B.), M. Walter (B),
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CND),
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Loozenord (H), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (I),
Motor Cyclist (J), P. Hussak (CZ), G. Hochet (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE

Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Hélène Bernard, Olivier Papon,
Nadine Gros, Philippe Quérel.
Marc Blanchard, Enrico Carosi (publicité),
Correction : Rémi Barroux.

PUBLICITE

Au journal.
Chef de publicité : K.E. Dussine.
Assistante : Sylvie Leblanc.
Adjoint pour le Sud : F. Josa.



ADMINISTRATION

Moto Revue est une publication des Editions Larivière. S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Téléc. : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : George-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnements : Monique Deregard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1982. Ce numéro 8 F. Abonnements : France 330 F (48 N°). Etranger 450 F (48 N°). Belgique 3 040 FB (48 N°). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-s-s-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

COUVERTURE

Comparatif 750 cm3 : le point du marché

En bitume, un comparatif 750 cm3 est toujours un événement. Cette cylindrée est, depuis longtemps, celle qui séduit le plus par le meilleur compromis prix-performances. Les 500 se développent, certes. Les « très » grosses ont, elles aussi, une place chère dans nos cœurs. Mais les 750 représentent une sorte de juste milieu entre l'attaque et la sagesse, la fougue et la raison, les moyens et l'endettement ! Dans cette cylindrée, quatre machines semblables : quatre cylindres quatre temps, trois chaînes et un cardan, une fourchette de puissances très serrée (75 à 81 cv) et une fourchette de prix qui ne l'est pas moins (20 000 à 24 000 F). Des motos pourtant au tempérament très différent, que nous avons jugées sur 3 000 kilomètres.

Vitesse

6

Nous n'avons pas pu en parler la semaine dernière à cause de notre numéro « spécial Vert », nous réparons ce crime de lèse-promotion avec ces pages consacrées à la première sortie de l'année des pilotes Promosport au Ricard (par Philamand). Nous vous présentons également la Coupe Kawa 1982 dont le coup d'envoi sera donné à Karland le week-end prochain (par J.-Cl. Bargetzi).

Nouveautés

10



En direct du Japon : les premières prises de contact des Honda V 45 Magna, 500 Ascot, 550 CBX et 550 FII (par J.-L. Colin et P. Bellamy).

Comparatif

16

Comparatif 750. La petite dernière : 750 Yamaha XJ Seca, contre ses concoueurs Suzuki GSX « E », Honda CB 750 F et Kawasaki Z 750 L (par Y. Belleville, photos Philamand, avec J.-L. Colin, J.-P. Steiner et G. Roy).

Rallye

40

Voici en détail, votre prochain rendez-vous avec l'Afrique. Le rallye de l'Atlas au Maroc (par J.-L. Bernardelli).

Présentation

42

Deux nouveaux 80 cm3 Yamaha sont désormais disponibles sur le marché français : les 80 RDLC et RX (par Y. Belleville).

Prise de contact

46

Dans la foulée du Touquet, Yamaha a profité du sable pour présenter la nouvelle Yamaha 175 IT désormais homologuée (par P. Massias).

Essai

48

Revenons au Touquet avec cette fois, comme c'est devenu une tradition à Moto Revue, l'essai de la KTM victorieuse : la 495 MC (par P. Pérol, photos Ph. Cornut).

Trial

52

Deuxième manche du championnat du monde (par R. Legris).

Enduro

56

Ouverture de la saison de championnat de France d'enduro 1982 à Chalais (par R. Lecerf).

Divers

Infos génés (p. 31 et 33) ; vitesse (p. 34 et 35) ; régionales (p. 44 et 45) ; ventes (p. 53, 54 et 55) ; Mototrok (p. 36 et 37) ; petites annonces (p. 60, 61 et 62).

COMMENT ? VOUS AVEZ DIT VACHES A LAIT ?

Les pilotes trouvent qu'une moto à 15 000 francs n'est pas donnée et qu'un week-end à 2 000 balles doit en valoir le jus. Pourtant ils sont tous venus... ruiner leurs bécanes pour rien, même pas pour la gloire...

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ÉNDURO:

COMMENT VA CHALAIS ?



Malgré le terrain très lourd et les difficultés sévères du premier jour, le parc fermé n'était pas, à proprement parler, vide dimanche matin.



Dur ! Vraiment dur pour le moto club de Chalais dont c'était la première organisation comptant pour un championnat de France. Pourtant il était bien, leur circuit ; sélectif et varié, bien fléché et tout, doté d'une spéciale comme on en voit rarement, visible à 80 %, technique à souhait...

En 24 heures de chute libre, la pluie a détruit tout le travail énorme des traceurs charentais. Malchance. Pourtant il était facile de prévoir ce genre de météo en février, tout comme les adeptes du coin savaient leur terrain mouillé impraticable. Alors pourquoi avoir pris un tel risque ? En avait-on vraiment bien mesuré les conséquences ?

La pagaille du samedi

Hier déjà, à la reconnaissance pédestre de la spéciale, tous s'accordaient à dire, pilotes et autres spécialistes de l'enduro, que la pluie menaçante risquait de rendre le terrain trop glissant. Quelqu'un a-t-il fait part de l'avis des connaisseurs aux organisateurs et officiels ? Certains l'affirment mais d'autres le nient. Toujours est-il que la spéciale est restée telle quelle.

Ce matin tout le monde se réveille inquiet. La pluie ne cesse de tomber et toute la région est détrempée. La direction de course annonce une heure supplémentaire de tolérance avant la mise hors course, dans le but louable d'apaiser psychologiquement les pilotes. Doutons toutefois de l'aboutissement obtenu : deux heures de mise hors course signifiant d'abord que le circuit est plus ardu que prévu.

Au contrôle horaire numéro un les inters arrivent dans leur tolérance ou en retard. Pourtant quelques-uns disent avoir roulé plein pot. Mais après tout cela n'est pas grave, tant que les difficultés restent les mêmes pour tous. Puis arrive la fameuse spéciale, glissante, où les meilleurs

pilotes chutent sans pouvoir l'éviter, à l'exception de Francru dont la réussite n'a que plus de valeur. Les inters sont déçus de n'avoir pas pu s'exprimer, mais ils acceptent la règle du jeu et se promettent de faire mieux au deuxième tour.

Pour les nationaux c'est évidemment encore pire.

Seule une petite dizaine des premiers accomplit tout le parcours, tant bien que mal, et derrière eux une immense pagaille prend place. Certains pilotes coupent des tronçons à travers les banderoles, emportés par leur élan et roues bloquées.

D'autres suivent instinctivement leurs traces, débordés par le nombre les commissaires déplacent les banderoles... Ainsi la spéciale change de physionomie toutes les cinq minutes, se raccourcissant à chaque fois, au point que l'un des derniers nationaux signe un temps scratch de plusieurs minutes inférieur au chrono de Francru lui-même. Il ne reste plus, logiquement, qu'à annuler les temps de spéciale des nationaux. Une heure après, peu de temps avant que les inters bouclent leur premier tour, le directeur de course fait annoncer l'annulation du second tour pour tous. C'est son droit le plus strict, son pouvoir ici



Cette Husky en premier plan, dont la roue avant est encombrée de boue, montre à quel point le circuit de Chalais était gras et sa terre amoureuse...

est aussi vaste que celui d'un arbitre, mais les protestations iront bon train dans les rangs des inters, dont la majorité comptait se rattraper tout à l'heure. Quant aux nationaux qui n'auront pas de temps de spéciale pour se départager, comment vont-ils réagir ?

Discussions parallèles

Réunis à l'étage de la caserne des pompiers, les officiels de la course discutent tous les problèmes du jour. La grande question est : comment départager les ex aequo nationaux ?

Au rez-de-chaussée de la même caserne des mêmes pompiers, entre deux camions rouges,



tous les importateurs ou managers représentant une écurie officielle forment un cercle. Eux aussi discutent, de l'enduro en général, d'autres problèmes en même temps que celui du jour, ils profitent pleinement de leur disponibilité commune, ce qui ne s'était pas vu dans le milieu depuis des années. Nous y reviendrons. Ce qu'ils veulent aujourd'hui, c'est se faire entendre. Cette spéciale annulée, ce contrôle départ bizarrement déplacé pendant la course, des pénalités drôlement distribuées ou au contraire oubliées, ça et



A gauche : dimanche, avant midi, les écuries officielles remballent déjà leur matériel. La grève a bien fonctionné.

En haut : Les importateurs, managers ou assistants des teams officiels discutent entre eux et ne sont pas toujours d'accord. Le ton montera plus d'une fois, notamment entre KTM et HVA... Au milieu : Ici nous sommes à 15 mètres après le départ. Cet embouteillage de motos et de pilotes au milieu des curieux, c'est la masse des inters, grévistes par force, car ils viennent d'être prévenus qu'ils n'auront pas d'assistance...

En bas : Gille Francru prend le départ, sans chiqué, avec une assistance personnelle. « Mon seul patron c'est Queirel, et il ne m'a pas demandé de m'arrêter. Alors je roule ».





Résultats

Tous les grévistes ont pris le chemin du « back home » dès dimanche matin, mais une cinquantaine de motos ont quand même roulé sur la trace de Francru. Le parcours de dimanche était donc faisable, ce que personne ne contestait, ainsi que la spéciale remaniée. Ainsi le championnat de France n'a pas été interrompu pour autant, ceux qui ont roulé et fini ont marqué des points. Quant à tous les ex-aequo du classement de samedi, ils ont marqué autant les uns que les autres (15 points à chacun des premiers). Le championnat de France sera-t-il faussé à cause de cela ? Etant donné qu'aucun précédent ne peut répondre à la question, nous attendrons et observerons l'évolution de cette affaire avec attention. D'ores et déjà les bruits de couloirs s'appliquent à nous faire entendre que cela ne se passera pas comme ça, que plusieurs réclamations sont déjà rédigées, qui s'adressent à la direction de la course concernée, que ces réclamations s'appuient sur des règles strictes, indiscutables ; à la FFM on nous dit gentiment que les contestataires pourront tout essayer, que le présent classement respecte scrupuleusement le règlement de l'enduro et qu'il restera officiellement valable.

Samedi première manche

125 inter

1. Gilles Lalay (531.93) ; 2. Daniel Chabanette (543.71) ; 3. François Crespo (570.72) ; 4. Pascal Poyard (604.55) ; 5. Vincent Chastanet (652.44) ; 6. Gilles Leménager (722.91) ; 7. Philippe Vellas (594.17 + 180 pénalités) ; 8. Patrick Vuillemin (856.46 + 240 pénalités) ; 9. Frédéric Debussy (709.92 + 600 pénalités) ; 10. Michel Roche (1 273.07 + 1 680 pénalités).

Plus de 125 inter

1. Gilles Francru (498.88) ; 2. Jean-Paul Charles (547.15) ; 3. Guy Albaret (554.55) ; 4. Marc Moralès (585.09) ; 5. Thierry Charbonnier (617.86) ; 6. Deny Lacroix (640.40) ; 7. Laurent Rovillac (675.46) ; 8. Michel Romieu (703.03) ; 9. Paul Barbara (743.56) ; 10. Bernard Blanc (786.67).

80 open

1. Thierry Chevrot ; 2. Jean-Luc Miroir ; 3. ex aequo Nicolas Lecreux, Alain Boissonnade ; 5. Daniel Delavault ; 6. Yannick Dalmas ; 7. Jean-Pierre

Raymond ; 8. ex aequo Philippe Piegad, Michel Godeneche ; 10. Gérard Dejean.

125 national

1. ex aequo Didier Tirard, Frédéric Merle, Jean-François Camier, Eric Elias ; 5. José Costa ; 6. ex aequo Jean-Marie Agulhon, Jean-Pierre Ravit ; 8. Georges Edoards ; 9. Alain Bouquin ; 10. Emmanuel Auzemery.

175 national

1. ex aequo Luc Cassagnol, Jean-René Deravet, Thierry Lavenet ; 4. Philippe Blanc-Tailleur ; 5. Didier Devisy ; 6. Daniel Defosse ; 7. Pierre Cassy ; 8. Jean-Noël Allezaix ; 9. Edouard Bertet-Rayne ; 10. Daniel Dumolie.

Plus de 175 national

1. Richard Opalinski ; 2. Patrick Sireyjol ; 3. Pascal Trotel ; 4. Thierry Bergeret ; 5. Denis Chipier ; 6. ex aequo Jacques Sabatier, Thierry Verdoy ; 8. Noël Rampon ; 9. Claude De Schryver ; 10. François Bonnet.

Quatre temps

1. ex aequo Jean-Luc Guenais, Jean-Luc Balmat ; 3. Cyril Neveu ; 4. Philippe Vassard ; 5. Edouard Bertet-Rayne ; 6. Philippe Lhériteau.

Dimanche deuxième manche

125 inter

Personne.

Plus de 125 inter

1. Gilles Francru ; 2. Michel Romieu ; 3. Pierrick Leblanc.

80 open

1. Gérard Dejean ; 2. Nicolas Lecreux ; 3. Christian Boyer.

125 national

1. Jean-Marie Agulhon ; 2. Emmanuel Auzemery ; 3. Roland Pineau ; 4. Max Couderc ; 5. Christian Besson ; 6. Thierry Cadiou ; 7. Gérard Defresne.

175 national

1. Daniel Defosse ; 2. Pierre Cassy ; 3. Willy Jobard.

Plus de 175 national

1. Patrick Sireyjol ; 2. Marc Lacoste ; 3. José Barbara ; 4. Thierry Bergeret ; 5. Pascal Trotel ; 6. Jean-Claude Poutet ; 7. Guillemain Cuvy ; 8. Alain Louit ; 9. Dany Quillet ; 10. Thierry Tabourat.

Quatre temps

1. Jean-Luc Balmat ; 2. Jean-Luc Guenais ; 3. Philippe Lhériteau.

là, tant d'anomalies qui ne devraient pas exister dans le cadre d'un championnat de France. Les managers sont capables d'apporter une réponse à toutes les interrogations des officiels, c'est du moins leur prétention, mais pour cela il faudrait que l'un d'entre eux, représentant de tous, puisse avoir un siège (voire un strapontin) au premier étage pour dire ce que pensent les professionnels, et quels remèdes ils proposent.

Or les officiels vont rester au premier et les importateurs au garage. S'agit-il d'un refus catégorique de la part de la direction de course, ou l'éclairer envoyé à eux n'a-t-il pas transmis le bon message ? Là encore nous restons sur notre faim. Les uns affirment, les autres nient !

De toute façon il est bien évident que cette série d'incidents a servi de tremplin pour les mécontents, qui envisagent déjà de faire grève, dans l'éventualité où les décisions officielles seraient insatisfaisantes. Le soir, tard, les feuilles de résultats tombent. Pour les inters pas de problème, les 23 motos parkées sont classées sans litige. Par contre la spéciale des nationaux et des open a été annulée, fort justement d'ailleurs, ce qui laisse en suspens 37 concurrents ex aequo, dont les 8 premiers scratches. A la question : « Comment seront-ils départagés », on répond : « Nous allons en discuter, on verra cela plus tard. »

« C'en est trop, la coupe est pleine ! », proposent de concert les importateurs. Les pilotes non plus ne sont pas d'accord, ils veulent savoir leur position dans le match avant d'entamer la deuxième mi-temps, demain.

Grève de l'assistance

La spéciale a été complètement modifiée, théoriquement elle ne devrait plus poser de problèmes. Les grosses difficultés du parcours ont été déviées, et les temps de liaisons sont devenus faciles. Mais cette fois-ci ce n'est pas l'organisation sur le terrain que l'on incrimine, elle a fait d'ailleurs un boulot excellent contre vents et marées, bravo. Les importateurs et managers se sont mis d'accord hier, si les nationaux restent ex aequo sans explication, ils stopperont leurs pilotes. Ce qu'ils veulent, répètent-ils, c'est la concertation. Ceux qui ont pris des décisions aussi légères, je cite, sont des incapables. Ils ne connaissent rien à l'enduro et il faut les obliger à écouter les professionnels en la matière.

Le départ est donné normalement, les pilotes font 20 mètres, et s'arrêtent. Ils n'ont pris le départ que pour éviter des pénalités, mais ils ne sont pas allés plus loin parce qu'ils n'ont plus d'assistance...

Gilles Francru roule pourtant. Il s'est débrouillé avec un copain qui lui donnera de l'essence au « CH 2 », Gilles précise qu'il est employé par Queirel et personne d'autre, et que ce dernier ne lui a donné aucune instruction particulière. Certains pilotes veulent rouler aujourd'hui ; qu'ils resteront à Chalais pour obéir à leur manager. D'autres roulent sans se poser trop de questions, parce que, pour eux, seul « faire de la moto » compte. Ils ont payé pour cela. Bref, il y a des grévistes et des non-grévistes, comme dans toutes les manifestations.

Du côté des officiels les points de vue sont moins divergents. Ils sont tous d'accord pour refuser de tels procédés de concertation, je cite, comme si personne n'était venu leur proposer le dialogue, dont l'absence est justement l'objet de toute cette pagaille. En fait c'est un dialogue de sourds, mais c'est un dialogue. Et comme il ne semble pas être terminé, nous n'en tirerons aucune conclusion, sauf que l'enduro va mal, mais ça on l'a déjà dit. La presse moto le chante dans tous les styles depuis des années vous savez... Nous avons même des propositions à faire, que nous avons déjà faites, mais que nous allons nous faire un plaisir de rappeler :

— la première épreuve du championnat, qui a toujours lieu en février ou début mars, devrait être organisée dans le Sud-Est, là où l'on a le plus de chances d'avoir un temps sec, et dans une région où, même sous la pluie, les motos peuvent rouler ;

— elle devrait systématiquement être confiée à un club expérimenté, et jamais à un débutant. Surtout pour l'ouverture du championnat ! ;

— tous les terrains choisis (et les spéciales) devraient être approuvés par au moins un pilote habitué, représentant de la fédération, voire aussi porte-parole de l'avis des pilotes, et qui aurait un siège au sein de la commission d'enduro pour toute décision technique à prendre ;

— les importateurs et constructeurs, managers ou autres professionnels de l'enduro représentent aussi un avis qu'il faut démocratiquement accepter d'entendre. Il faudrait donc, pour leur représentant, trouver un second siège supplémentaire.

Nous n'allons pas continuer cette liste de « Il n'y a qu'à... Il faut que... », car nous n'aurions pas assez de pages disponibles et nous ennuierions les autres, qui ont d'autres problèmes à méditer que ceux de l'enduro. Mais pour conclure, il paraît assez évident que la prochaine grève sera la dernière, celle qui rayera définitivement les épreuves d'enduro du calendrier des championnats... Nous aurons l'occasion de revenir sur l'événement du 28 février 82 dans un prochain numéro de Moto Revue. Mais pour l'instant trop de données restent obscures, que notre enquête en cours vous révélera bientôt, au grand jour.

A Monsieur le président de la commission d'enduro

Voici le texte intégral de la pétition rédigée et signée par tous les importateurs ou managers grévistes, lettre adressée au président de la commission d'enduro.

Monsieur le Président,

Nous soussignés, managers des différentes marques participant assidûment aux championnats de France d'enduro, demandons par la présente une réunion avec la commission d'enduro afin que cesse l'attribution d'épreuves officielles à des clubs n'ayant pas les compétences voulues.

Après trop d'épreuves ratées, la coupe est pleine et nous exigeons un dialogue rapide afin de permettre aux championnats de France d'enduro de se poursuivre normalement et que le règlement ne soit plus bafoué.

Dans cette attente, recevez, Monsieur le Président, nos respectueuses salutations.

Chalais, le 28 février 1982