

décembre 75/n°20/6fr.

fb 57.-fs 4,50.-\$ 1,00

# **m**overte

**EXCLUSIVITE  
MONDIALE:  
ESSAI JAWA  
SIX DAYS USINE**



**ISDT 75-ILE DE MAN  
ESSAI DT 400 YAMAHA  
LES MEILLEURS TRIALISTES DU MONDE**

# moto

# verte



**Directeur de la publication :**  
Patrick Casasnovas

**Rédacteur en chef :**  
Gilles Mallet

**Rédaction :**  
Renaud Marchand,  
Alain Kuligowski,  
Georges Gori,  
Philippe Bora,  
Marc Maréchal,

**Correspondants :**  
U.S.A. : Philippe Debarle  
Italie : Michele Verrini  
Angleterre :  
Peter Howdle, Brian Bonny  
Espagne : Jaime Alguersuari

**Conception graphique :**  
Claude Porchet

**Adjoints :**  
P. Turini  
et C. Blanchard

**Publicité :**  
Henri Guével

**Ventes :**  
G. Turon - Lagau

**Secrétariat :**  
Nathalie

**Petites annonces :**  
Arlette

**Administration-Rédaction-  
Publicité :**

MOTO VERTE  
103, rue La Fayette, Paris 10<sup>e</sup>  
Tél. : 878-99-26  
C.C.P. : 1 159-15 Paris

Prix : 6 F

Les manuscrits et documents  
non insérés ne sont pas rendus

Imprimé par la S.N.I.L., Paris

## sommaire

### Couverture

Martin Lampkin, champion du Monde de trial

Photo P. Cornut

### Essais

Exclusivité mondiale : Jawa Six-Jours d'usine	G. Mallet	14
DT 400 Yamaha	G. Mallet	34
Un kit 350 pour XL 250	R. Marchand	40

### OPERATION MOTO-VERTE PROMOTION TRIAL

Dernière épreuve 1975 au Mans	G. Gori	47
L'école de trial Coutard-Moto-Verte	G. Gori	47

### Sport

Tout sur les I.S.D.T. 75 à l'île de Man	G. Mallet	4
Les meilleurs trialistes du Monde (portraits)	R. Marchand	48
Enduro : le match Queirel-Vernier à Troyes	G. Gori	52
Initiation à Locunolé	G. Gori	53

<b>Nouveaux produits</b>	20
--------------------------	----

<b>Actualités - Nouvelles du Monde</b>	44
--	----

<b>Courrier des lecteurs</b>	43
------------------------------	----

<b>Poster couleurs</b>	Joël Queirel	Photo P. Cornut	28
------------------------	--------------	-----------------	----

# TRIAL MONDIAL: LA COURONNE À LAMPKIN

par R. Marchand

Lampkin a finalement reconquis le titre qu'il avait déjà empoché en 73. Mais il aura fallu attendre la dernière zone de la dernière épreuve pour finalement le départager de Rathmell au nombre de zéros ; quel championnat !

L'épreuve allemande, avec la contre-performance de Rathmell et la victoire de Vesterinen, n'avait fait qu'augmenter le suspense pour la finale tchèque. Vesterinen, avec 100 points, étant légèrement devant Rathmell et Lampkin, à 99 pts tous deux : les trois leaders pouvaient empêcher le titre dans la dernière manche.

Curieusement, dans le petit vent glacial des environs de Prague, les femmes et amis des trois vedettes du jour étaient beaucoup plus tendus que les pilotes eux-mêmes : à l'extrême nervosité de la semaine précédente, en Allemagne, avait fait place une calme détermination de chacun : l'enjeu était trop important pour pouvoir se permettre une erreur. Ils en commirent cependant tous quelques-unes,

comment faire autrement lorsqu'on a, en six heures, quatre tours de 35 zones à franchir ? Des zones peu spectaculaires, mais loin d'être évidentes pour autant avec leurs racines vicieuses, leurs gros rochers de la rivière et la terre meuble du sous-bois. Autant de pièges techniques qui demandaient avant tout des coureurs calme et précision.

Vesterinen, l'homme le plus près du titre, ne réussira pas dans l'ultime épreuve. Dans la zone un, au premier tour, il arrache le 1 pied tandis que Lampkin, Rathmell, Andrews et bien d'autres feront zéro. Dans l'entrée de la zone 4, Yrjö décevra avec un stupide échec sur une racine qui ne posa pas de problèmes majeurs aux autres ténors. Deux erreurs qui nous firent comprendre qu'il n'était pas dans un grand jour : Vesterinen va échouer pour une couronne à laquelle, course après course, il avait fini par croire.

Martin Lampkin, calme et très sûr de lui, bouclera le premier tour en tête avec 11 points contre 13 à Rathmell et Vesterinen, 16 à Andrews et Karlson. Avec seulement 6 points au second tour, il se détachera de Rathmell (10 pts) tandis qu'Andrews, dans un grand jour, entame sa remontée.

Avec 21 pts pour Lampkin au troisième tour contre 14 à Rathmell nous retrouvons les deux protagonistes à un seul point d'écart : tout va se jouer dans le dernier tour. Un dernier tour où Andrews, avec 4 points, va s'assurer de la victoire aisément sous les regards distraits d'un public averti qui n'a d'yeux que pour le duel Lampkin-Rathmell. Tout le monde attend, au contrôle d'arrivée, les résultats finals : un suspense qui rebondit de plus belle lorsque l'on apprend que Rathmell, avec 14 points contre 13 à Lampkin, vient de perdre le point d'avance qu'il avait à l'issue du troisième tour : les deux hommes sont à égalité. Il faudra reprendre les cartons pour découvrir que Martin Lampkin, avec un zéro de plus que Rathmell, termine second et remporte le championnat du Monde !

Vesterinen, 4<sup>e</sup> en Tchécoslovaquie, conserve cependant l'avantage sur Rathmell au



Ci-dessus :  
Martin Lampkin : à 24 ans  
son second titre mondial

en bas :  
Vesterinen, second  
cette année, sera  
probablement la terreur  
des autres en 1976.

championnat, Rathmell grand perdant de la fin de saison. Il finit donc seulement troisième, mais perd également une vingtaine de millions qui étaient prévus sur son contrat avec Montesa s'il décrochait la couronne, ce qui ne l'empêcha pas le soir de conserver son habituelle bonne humeur !

Vous en connaissez beaucoup, vous, des sports mécaniques où règne une aussi fantastique ambiance ?



CHAMPIONNAT DU MONDE DE TRIAL 1975																			
« Le total net est obtenu par addition des 8 meilleurs résultats »																			
Place	Nom	Pays	Marque	EI	B	E	GB	F	P	I	CDN	USA	SF	S	CH	D	CS	Total brut	Total net
1	Lampkin Martin	GB	Bultaco	10	10	15	8	—	3	15	12	5	12	15	4	10	12	131	101
2	Vesterinen Irjö	SF	Bultaco	6	6	12	6	8	8	8	15	12	15	8	15	15	8	142	100
3	Rathmell Malcolm	GB	Montesa	3	15	10	12	12	15	10	8	15	6	3	10	5	10	134	99
4	Andrews Mick	GB	Yamaha	—	3	8	1	15	6	12	2	1	8	10	6	8	15	95	82
5	Coutard Charles	F	Bultaco	2	12	6	—	5	10	—	10	6	3	4	5	12	3	78	66
6	Karlson Ulf	S	Montesa	8	8	—	—	10	—	3	4	8	2	12	0	6	6	67	62
7	Sellman Benny	S	Montesa	12	5	3	—	6	12	6	—	4	10	—	—	—	4	62	59
8	Thorpe Dave	GB	Bultaco	15	—	15	—	—	4	1	1	3	1	—	2	—	—	43	43
9	Lampkin Alan	GB	Bultaco	4	1	—	10	3	2	2	5	—	—	—	—	—	—	27	27
10	Edwards Robert	GB	Montesa	1	4	4	3	4	5	4	—	—	—	—	—	—	—	25	25
11	Birkett Nigel	GB	Suzuki	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	12	—	1	23	23
12	Soler Manuel	E	Bultaco	—	—	—	—	—	—	5	6	10	—	—	—	—	—	21	21
13	Evertson Thore	S	Ossa	5	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	2	15	15
14	Shepherd Robert	GB	Montesa	—	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	14	14
15	Linder Godi	CH	Yamaha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8	8



# PORTRAITS

Le Championnat du Monde de trial vient de se terminer par une fantastique bagarre dont Martin Lampkin sort grand vainqueur. Vous avez pu suivre les principales étapes de ce championnat mouvementé au fil des numéros de Moto Verte, aussi nous a-t-il semblé logique de vous présenter un peu plus en détail ces vedettes de l'équilibre. Vous trouverez donc ici les sept premiers du classement, auxquels nous aurions aimé ajouter le huitième : Dave Thorpe ; ce qui fut malheureusement impossible car il est actuellement hospitalisé après une opération (réussie) de la colonne vertébrale. Enfin nous avons adjoint à ces sept leaders Thore Everson, enfoncé cette année à la treizième place. D'abord car nous pensons que Thore, malgré ses piètres résultats, reste un brillant pilote, ensuite car il est le seul officiel Ossa au milieu de la meute Bultaco-Montesa et de la percée japonaise, une lourde responsabilité.

par Renaud Marchand

# LES MEILLEURS TRIALISTES DU

# MONDE

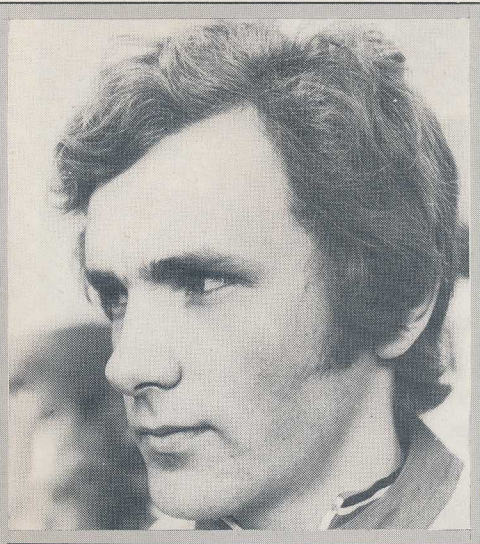
## YRJO VESTERINEN

Vesterinen est sans aucun doute l'homme de l'année : il a, à chacune des 14 épreuves du championnat, terminé dans les cinq premiers : une extraordinaire régularité qui s'attribue autant à ses qualités de pilote qu'à une volonté de vaincre peu commune. Il dit d'ailleurs très franchement qu'il court actuellement les épreuves importantes plus par ambition que par plaisir. Agé de 22 ans, Vesterinen commença à trialiser sur une « moped » lorsqu'il avait treize ans, mais débuta en compétition en 69 sur un 100 Yamaha bricolé. Bitza qu'il abandonna rapidement au profit d'une 250 Bul, puis d'une Montesa. Il est alors successivement champion novice, puis inter de Finlande et remportera enfin, après avoir été cinq fois second, le championnat de Scandinavie qui se court sur une seule épreuve entre Finlandais et Suédois. Officiel Bultaco depuis 4 ans il ne court réellement le championnat du monde que depuis deux ans : son avenir est devant lui comme dirait un chroniqueur sportif d'un de nos merveilleux journaux français. Yrjö habite en fait chez Martin Anker, en Allemagne, et ne passe dans sa Finlande natale que quelques semaines par an.

Il continuera bien évidemment à courir le championnat mondial l'année prochaine, mais son contrat chez Bultaco expire actuellement. Avec ses résultats, les propositions d'usines s'amoncellent, si bien qu'il n'est pas certain qu'il reste chez la marque de Barcelone, mais pas non plus sûr qu'il la quitte. Bref, on nage en plein mystère : attendons qu'il nous tienne au courant.

Côté famille, Yrjö est célibataire et entend le rester, mais il vit avec la même Finlandaise (elle s'appelle Maarit et est very very nice) depuis maintenant quatre ans ; c'est ce qu'on appelle chez nous légalement du concubinage notoire.

Quand on lui demande ce qu'il préfère dans la vie Yrjö hésite, réfléchit, puis place sur le même plan le trial et les femmes, ou plutôt sa femme. Non qu'il y trouve les mêmes plaisirs (ce qui serait difficile) mais parce qu'ils tiennent tous deux une importance primordiale dans sa vie. Il n'a guère de hobby par manque de temps, mais aimerait beaucoup faire de la photo plus régulièrement.

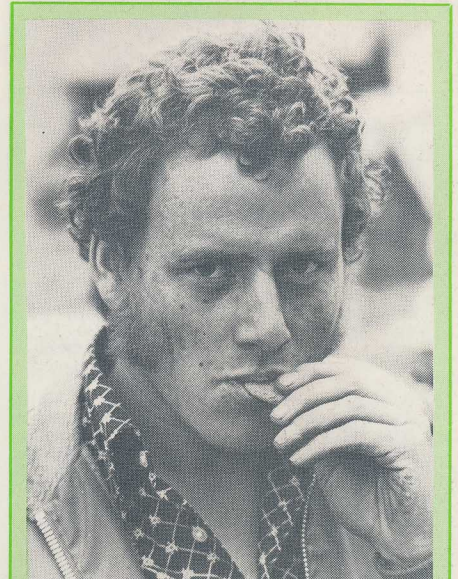


## MARTIN LAMPKIN

Martin Lampkin, grand rouquin doté d'un accent épouvantable pour les continentaux, vient de remporter à 24 ans son second titre de champion du monde.

Commençant la compétition en 67, à 16 ans, il se fera rapidement remarquer au guidon de sa 250 BSA : « pas très légère, mais une excellente moto » dit-il avec une larme d'émotion. En 71 il pilote une Suzuki et terminera la saison par une 4<sup>e</sup> place au Scott Trial, une très difficile classique de la saison anglaise ; place qui lui vaudra son premier contrat officiel chez Comerford, l'importateur Bultaco.

Il courra alors le championnat mondial et, sous un contrat de l'usine, sera sacré champion du monde un an plus tard, en 73, à seulement 22 ans !



Côté famille, Martin s'est marié assez récemment, en août 74 pour être précis, et attend actuellement un bébé programmé pour mars prochain, en pleine saison !

Quand il n'est pas sur les routes vers un trial, Martin aime avant tout à se reposer en famille. Vous verrez que la majorité de ces vedettes trop souvent prises pour des supermen indestructibles aiment se reposer en bons pères peignards au coin du feu, entourés par quelques moufflets piaillants et une femme attentive. Donc Martin aime la vie familiale tranquille, mais il aime encore jouer au golf entre deux courses, et boire quelques pintes de bière dans les pubs alentour. Un vrai British garanti d'origine en quelque sorte... sauf qu'il se défonce tous les week-ends au lieu de regarder la BBC en sirotant un whisky.



## CHARLES COUTARD

Charles Coutard, vous le connaissez déjà bien.

Il vient de terminer cinquième au championnat mondial pour sa troisième saison : un résultat très encourageant pour un avenir que nous lui souhaitons très brillant. Charly est maintenant tout à fait capable de gagner une (ou plusieurs) épreuve en tant que pilote, mais il lui faut encore apprendre à aller plus vite (il est régulièrement pénalisé pour retard) et surtout à avoir plus confiance en lui et perdre sa nervosité habituelle.

Commençant à courir à 14 ans sur un cyclo Peugeot bricolé par l'usine il sera champion de France national dès 16 ans sur un Lobito, se fera taper par Rayer pour sa première saison inter mais depuis remporte le titre chaque année sans problème.

Charles adore bien sûr le trial, mais commence à se lasser un peu des compétitions en fin d'année, comme la majorité des pilotes. Il a une saine passion pour les représentantes du sexe dit faible et ferait sûrement des tas d'autres choses s'il en avait plus le temps ; comme le ski, les voyages et le cinéma qu'il apprécie beaucoup.



## BENNY SELLMAN

Sous sa très belle tête de Nordique garanti à la barbe blonde se cache l'un des vétérans du trial : Benny Sellman a 31 ans cette saison. Il est le seul des tout premiers pilotes mondiaux à ne pas se consacrer exclusivement au trial puisqu'il conduit dans la semaine des engins de travaux publics.

Heureux pays où un tel travail permet cependant de se libérer fréquemment pour de longues périodes.

Après quelques années de cross il passa au trial en 68 alors qu'il avait déjà 24 ans : c'est tard pour commencer. Il roula un peu sur une Husqvarna puis passa chez Montesa qu'il n'a pas quitté depuis. Champion de Suède 70, 71 et 73 il devint pilote d'usine début 74 et commença alors à disputer le championnat mondial, tout en remportant le titre national 74 et 75. Septième l'année dernière, septième cette saison, il progresse cependant toujours, mais les places se font chères.

Célibataire endurci, Sellman adore les femmes ; elles semblent même être sa seule passion puisqu'il n'a pu me donner d'autres centres d'intérêt (à part le trial) majeurs. Ce sont, après tout, deux occupations qui suffisent largement à occuper l'emploi du temps de l'ar.nee.

## MICK ANDREWS

Mick Andrews, à trente ans, est avec Sellman le doyen des trialistes qui marchent. Un doyen qui a derrière lui six victoires aux terribles Six Jours d'Ecosse, deux titres de champion du monde et un paquet impressionnant de victoires. Et qui pourrait bien créer des surprises l'année prochaine puisqu'il arrêtera les démonstrations, écoles et autres occupations pour se consacrer de nouveau entièrement au championnat.

Ce fantastique athlète commença à courir il y a maintenant 15 ans, en 59, et fut dès 1961 pilote officiel AJS à 16 ans. Il courra ensuite six petits mois sur une Bultaco avant de signer chez Ossa où il restera sept ans. En 70, sur ce qui allait devenir la « Mick Andrews Replica », il court le championnat du monde et abandonne pour cela son travail d'ingénieur chez British Leyland : il sera champion du monde dès l'année suivante, puis en 72. Il est depuis lors chez Yamaha et renouvelle actuellement son contrat rémunérateur auprès de l'usine nipponne.

Marié à une charmante femme qui le suit dans tous ses déplacements sans jamais manifester le moindre lassissement, il n'a pas encore voulu d'enfant. Tout comme les autres Anglais il adore son home et le farniente avec sa femme. Il a une passion pour la télévision (les westerns surtout) et en profite encore mieux en testant successivement différentes marques de whisky. Très éclectique, c'est aussi un furieux de voitures, de belle mécanique (il rêve d'une Rolls), qui aimerait encore faire de la photo, voyager pour son plaisir et écouter plus souvent de la musique.



De nombreuses attirances, mais deux passions majeures : sa femme et le trial, qu'il considère comme le plus dur des sports moto et qui mériterait plus de respect et d'attrait de la part du public.

## DES MOTOS LOURDES, LOURDES...

Petite question amusante : l'usine qui vous confie une moto peut vous offrir UNE modification immédiatement. Sans tenir compte des problèmes techniques de réalisation ni de l'influence d'un facteur sur le comportement d'ensemble, que choisiriez-vous ? Sur les huit meilleurs pilotes mondiaux, cinq ont répondu qu'ils voulaient avant tout des motos plus légères ! Rathmell voudrait un gros moteur (500 cc) pour gagner en couple et nécessiter moins de vitesses (sa Montesa en a six).

Andrews veut lui aussi du couple, quant à Charles Coutard il désire, le perfide, une meilleure adhérence de la roue arrière, ce qui signifie simultanément couple et amortissement.

Alors, messieurs les constructeurs, vous savez ce qu'il vous reste à faire. Chercher du couple est un travail long et ardu sur lequel vous travaillez constamment : rien à vous reprocher de ce côté-là. Le poids, par contre, c'est une autre histoire. Difficile à réduire dans une marge importante en série pour des questions de prix, c'est une rigolade de gagner 10 kg sur un exemplaire unique ; les matériaux et techniques modernes le permettent. Une petite visite dans une boîte aéronautique, dans un stand de formule 1 vous serait sûrement profitable. Espagnols, dépêchez-vous, les Japonais y sont allés depuis longtemps.



## MALCOLM RATHMELL

Malcolm Rathmell, grand corps athlétique et décontraction totale même après avoir perdu le championnat et par la même occasion une vingtaine de briques, est un vieux renard du trial. A vingt six ans il a derrière lui dix années de compétition. Dès 1967 il est pilote d'usine pour Triumph, puis pour Greeves et Bultaco, marque pour laquelle il se lancera dans les épreuves mondiales en 70 avant de passer, début 75, chez Mortesa.

Bûcheron de profession avant de passer totalement à la moto il y a quelque trois ans, son excellente condition physique lui valut de très bons résultats en moto-cross et en grass-track; sports qu'il abandonna également pour se consacrer exclusivement au trial, qu'il considère comme la forme la plus complète, la plus dure et la plus riche des compétitions moto.

Marié et père de deux enfants, il apprécie particulièrement la vie familiale mais n'a cependant pas l'intention de rajouter des unités à sa descendance: deux suffisent avec mon métier, dit-il très justement. Outre la vie familiale il apprécie tous les sports sans discrimination, adore le farniente et les belles voitures. Andrews, présent lorsque je posais ces questions, me glissa également qu'il était un jardinier convaincu et un tailleur de rosiers hors pair, ce qui fut confirmé par sa femme. Qui l'aurait imaginé ainsi ?



## THORE EVERTSON

Le visage énergique, Thore Evertson, à 25 ans, conserve toujours sur les lèvres un sourire de gamin un peu candide. Ce tourneur de profession qui, comme Sellman, continue à travailler actuellement, est le seul défenseur d'Ossa; une lourde tâche lorsqu'on sait que l'usine ne s'occupe en fait pas tellement de lui.

Il avait commencé le trial en 67 sur une 175 Husqvarna préparée par ses soins qui lui apporta le titre junior, puis passa chez Bultaco jusqu'en 70. Il accepta alors la proposition d'Ossa Suède. Champion de Suède en 72, quelques belles places dans un championnat mondial couru épisodiquement lui rapportèrent fin 73 un contrat de l'usine. Sixième l'année dernière et troisième aux Six-Jours d'Ecosse, il n'a cette année pas du tout brillé, ne marquant des points que dans 4 des 14 épreuves. Il fut, il faut le dire, considérablement gêné par une moto souvent mal modifiée par l'usine, et une blessure au genou avant la manche italienne qui le retira de la circulation pour trois mois.

Célibataire légalement, Thore vit avec la même femme depuis sept ans, et n'a absolument pas envie de changer, qu'on se le dise. Ça devient monotone, j'en suis désolé, mais Thore lui aussi aime avant tout sa femme, le trial et le farniente. Il n'a pas de hobby particulier mais aimerait s'enrichir intérieurement en essayant de nombreuses choses, diverses occupations. A l'image d'Andrews il considère le trial comme le plus beau sport car il allie qualités physiques et mentales, est vraiment complet.



## ULF KARLSON

Ulf Karlson, premier non-anglais l'année dernière de très loin, a déçu cette saison avec des résultats seulement moyens pas très en rapport avec ses possibilités. Le jeune Suédois des environs de Gutemberg commença à courir en 70 dans son pays sur une Montesa, marque qu'il n'a pas quittée depuis lors. Remarqué pour ses résultats en Suède il devint pilote d'usine (à temps complet) au début de la saison dernière; où il faillit bien on s'en souvient décrocher la couronne à 22 ans.

Célibataire, Ulf vit, en Suède, avec la même femme depuis un peu plus d'un an et pourrait bien régulariser la situation l'année prochaine: encore un de perdu! Ses goûts sur la vie ressemblent assez à ceux des Anglais: il aime avant tout le trial et sa femme, mais aussi beaucoup le farniente at home et a un petit faible pour la bonne cuisine sympathiquement arrosée.



## UN CHAMPIONNAT A REFORMER

En interviewant rapidement les meilleurs pilotes je leur ai demandé, à tout z'hazard, ce qu'ils pensaient de la formule actuelle du championnat. L'avis est général: 14 épreuves, c'est trop. Trop de travail, de temps, de déplacements, et finalement un intérêt et une concentration qui tendent à se perdre à force de se diversifier. Unaniment, c'est le chiffre de 10 courses qui représente l'idéal souhaitable. Autre source, non de mécontentement, mais de discussion: le nombre d'épreuves retenues pour le classement. Ici encore l'unanimité est flagrante: tous les coureurs interrogés préféreraient à l'actuelle « moitié + une » que toutes les épreuves comptent moins deux: soit 8 épreuves sur les 10 souhaitées, et 12 sur les 14 que comptera encore certainement le championnat l'année prochaine; ce qui paraît très logique puisque le facteur casse mécanique, primordial en vitesse, voire en cross, est pratiquement inexistant en trial. La réforme à apporter, bénéfique et simple, contenterait les pilotes tout en augmentant l'enjeu de chacune des manches, et donc le spectacle. L'inertie de la F.I.M. en décidera-t-elle autrement ?

