



REPORTAGE

En une vingtaine d'années, Serge et Gérard avaient réuni une fabuleuse collection de 300 motos, principalement des années 70. Cinq minutes ont suffi à rimer leur rêve... C'était le 7 février.

L'incendie ne s'était pas déclaré depuis plus de cinq minutes, que déjà, la lourde porte permettant de pénétrer, via une passerelle, dans le musée ne pouvait plus être ouverte... "Le bâtiment métallique a bougé instantanément. La porte s'est vrillée, on n'a même pas pu sauver une seule machine. Si on avait pu ouvrir la porte, on serait peut-être resté dans les flammes..." explique l'air résigné, huit mois après le sinistre, Gérard Lachambre, l'une des chevilles ouvrières, avec Serge Cambien, ayant permis à l'enseigne Aulnay Motos Pièces à Sevran (93) de devenir une institution de la pièce détachée (5 000 m² de pièces sur 3 étages). La "collection Aulnay", comme en parlaient les rares privilégiés l'ayant

UN RÊVE PARTI EN EN FUMÉE...

Par Claude de La Chapelle • Photos : Bruno des Gayets

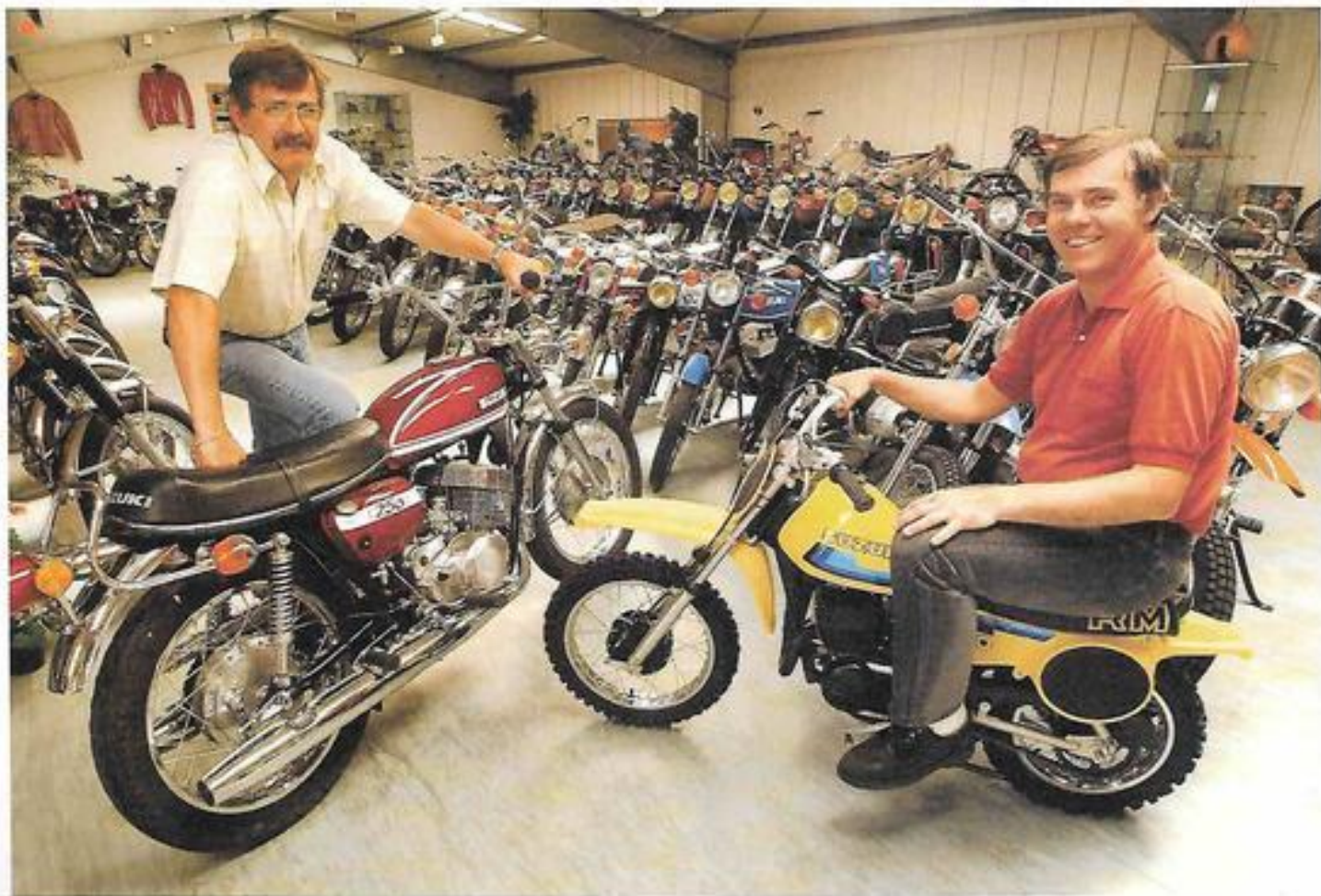
visitée, réunissait 300 machines en parfait état, principalement des années 70. Une fois la porte franchie, vous aviez l'impression de faire un bond en arrière et de pénétrer dans une concession

5 minutes après le début de l'incendie, impossible de pénétrer dans le musée. 300 motos sont la proie des flammes...

figée par le temps. Alignées comme à la parade, toutes les motos (on exagère à peine...), dans tous les coloris, ayant marquées les 70's étaient là !

■ Gérard Lachambre (à gauche) et Serge Cambien, et la collection "Aulnay".

Patiemment restaurées, avec juste ce qu'il faut de patine. L'incendie prit dans l'atelier, sous le musée, avec violence. 130 pavillons avoisinant furent évacués, la ligne TER vers Mitry-Claye fut fermée... les pompiers, craignant l'explosion d'une bouteille d'acétylène, n'ont pas essayé de sauver les meubles... "Nous n'étions pas assurés, pas pris le temps de le faire..." précise Gérard qui doit aujourd'hui faire face à des problèmes d'assurances qui lui font conseiller aux lecteurs de Vintage de lire et relire leurs contrats chaque année, faute de quoi, ils laisseront, au-delà du sinistre bien des illusions sur la nature humaine... Rebatir sur les cendres, une collection d'une telle qualité est quasi impossible. Et dans les flammes, la passion s'est éteinte. Gérard fait désormais du rallye en side-car pour se changer les idées, mais l'image des 300 cadavres métalliques demeure...



Scène de désolation : pas une
seule des 300 motos n'a échappé
au feu. Un désastre !



Vintage ATTITUDE

Par CDLC - Photos - Lecteurs

Vintage Moto TT se veut le lien entre tous les passionnés, pilotes ou simples spectateurs, de l'épopée tout-terrain du millénaire passé. Vous avez forcément chez vous des photos que vous avez envie de voir publier, n'hésitez surtout pas ! Faites-nous parvenir vos documents (photos, diapositives...) légendés ainsi que vos coordonnées complètes. Nous vous retournerons vos documents avec moult précautions. Allez, on se motive, on ouvre les tiroirs et on trie !

Vintage Moto

Claude de La Chapelle
89 rue Carnot
92300 Levallois-Perret

ATTITUDE

LA MOTO, UNE PASSION INALTÉRABLE

Avec 26 Dakar et 450 Grand-Prix de F1 à son actif, le photographe Gilles Levent, 55 ans, est un vieux routier du sport auto. Celui qui fut l'ami de Patrick Pons n'a pour autant jamais perdu la fibre de la moto tout-terrain, de ces années passées à rouler avec les copains à Val d'Isère puis en Creuse avec Jacques Laffite et aujourd'hui avec Alain Prost en Provence et Raphaël de Montremy au Pays Basque.



Val d'Isère, début des 70's avec Eric Vargiolo, Pat et Jean Zimmer, Hervé le Guellec et Renaud Bossert.



Croisière Verte : de gauche à droite, Pierre Landereau, Eric Vargiolo, Hervé le Guellec et Gilles "sex and drug and rock n'roll".



À l'actif de Gilles : 5 Touquet, 1 rallye des Pharaons, 1 Corsica et 2 Croisière Verte sur des Yamaha TT 250 achetées chez Pons.

À LUI LES PETITES ANGLAISES...

En 1965, Marco Raymondin (dont le nom est associé à Brooklands Motor) passe son permis et récupère une 125 Gnome et Rhône puis une Rotier, Cerier... faute d'argent, il prend ce qu'il trouve. Sa rencontre avec John Knight, venu apprendre le français à Paris lui transmettra l'amour inoxydable des Anglaises avec une préférence pour les Triumph. Enduro, cross, trial... Marco sera ensuite de toutes les épreuves, ne dédaignant pas plus enfourcher sa 390 et 240 HVA.



Milieu des années 70, trial de la Feuille, en Normandie, au guidon de la BSA BB 34. Marco est passionné de trial, l'un des membres fondateurs et président de L'Alata.



Marco, à 22 ans, avec un cromwell décoré par son pote Patrice Leyrisset.



Au guidon de sa Rickman (Oxbow MX), Marco ne fait pas semblant de mettre du gros gaz. Matez-moi cette attaque !



Concessionnaire Citroën en Angleterre, John Knight (sur sa Greeves, à 20 ans) a connu Marco Raymondin en venant apprendre le français à Paris. C'est à lui que Marco doit l'amour des Anglaises...



VINTAGE

Actualité

JEAN-JACQUES ET GILBERT DUPRE

LE JARDIN COMME PISTE D'ESSAI...

C'est avec une Honda 125 SL que Jean-Jacques a fait ses premières armes en "tout-terrain", usant ses tétines dans le jardin familial (on l'a tous un peu fait...) et sur les chemins de Cusset, dans l'Allier. S'en suivirent une Ossa 125 Phantom, récupérée l'année du Bac et une flappée de routière...



À 16 ans, Jean-Jacques roulait sur une Ossa mais aussi une Honda 350 Four et empruntait la 750 Four de son frère aîné...



Jean-Jacques sur la 125 Phantom, l'année de son bac, en 1976.



Sur son Ciao, Gilbert, le petit frère, alignait 2 km de wheeling.

MICHEL ET CYRIL PORTE

ILS CARBURENT À L'OFF ROAD

C'est Cyril, un des meilleurs crossmen de sa génération qui en parle : "Le père, c'est un touche à tout de talent. Il collectionne les enclumes, les vélos... et prépare des motos en sélectionnant ses clients après avoir tenu 15 ans un magasin. Il a longtemps roulé en trial, je viens de le mettre à l'enduro."



25 ans plus tard... Michel et Cyril, unis par la moto.

Michel et Cyril Porte (8 ans) devant le magasin de Villars (42). On y trouvait des cyclos, des trials... À cette époque, Cyril roulait sur une Honda 80 CR et son papa en championnat de trial 52.

LE MOTOCROSS DEPUIS 3 GÉNÉRATIONS

Les études de vétérinaires finies, Claude Perrin se déplaçait à moto et eut l'idée, en 1956, d'ouvrir à une concession BSA, Jawa, CZ et Norton. Jusqu'à l'âge de 43 ans, Claude écumerait les cross avant de mettre le pied à l'étrier à ses fils, Mao (fidèle à Kawasaki en tant que pilote et aux commandes de Perrin Motos à Evreux) et "Olaf", que l'on ne vous fera pas l'affront de présenter. Aujourd'hui, c'est "Garou", fine lame du Miniver qui porte l'étendard du clan Perrin.



Claude Perrin sur sa BSA. En 56, il fut concessionnaire BSA, Jawa, CZ, Norton puis Honda, Yam, Kawa, Suz, BMW, KTM et Harley.



Olaf Perrin à 8 ans sur le 50 Italjet partagé avec son frère Mao.



Claude Perrin et sa BSA au début des années 60, à Thomer-la-Sôgne.



1982, Port-en-Bessin : victoire de Mao Perrin (Kawa). Zieutez aussi Bertrand Heribel (#4) et Tony Valtier (#10).



Membre fondateur et vice-président du M.C.T. de Thomes, Claude "Le Boss" Perrin et sa BSA sur le podium.

OLD IS BUT GOOD IS...

BROC en STOCK

Par Bruno des Gayets • Photos : KATZEM

Brocantes, vide-greniers, bourses, eBay... tout est bon pour cultiver notre amour de l'off road old school. Dans chaque numéro de Vintage Moto, la rédac vide sa besace. On y a trouvé...



BIBON PAS BIBON

■ A Velleron (84) Didier a déniché pour 20 €, ce réservoir en tôle pour Suzuki 125 RM de début des 70s. Un vrai cadeau !



C'EST GRATOS !

■ Les affiches, il suffit de se baisser pour les récupérer. Et un simple support en bois leur donne fière à terre... après, au boulot, ramassez à la pelle !

UN LOUE D'AVANCE

■ Le vintage de demain se prépare aujourd'hui ! Pour 40 €, sur eBay, un magasin US destocke des shoes très 80s. Rajoutez 15 € pour les bretelles Scott. Cool !

GENERATION 80

■ En 1977, Christian Debarne, le père de Joe Bar Team y a fait ses débuts. Le mensuel Plein Pot était une 80 mécanique, 5 €.



TOTAL L'ÉTÉ FINIT

■ Comptez de 20 € à 80 € pour le réservoir, 5 € à 20 € pour le bouchon et 25 € à 60 € pour une sarouche Brema d'époque en cuir, si vous en trouvez encore une...



SIMPLEMENT BEAU

■ Ce bouchon de réservoir de MZ a été négocié 5 € dans un vide-grenier. Un petit coup de Belgium et voilà un joli presse-papier !

SOUTIENS D'HUMER

■ Des bidons d'huile en extérieur ont se font miers et palmis aux. Les Esso ont la cote : 10 € celui-ci, mais dans le bouchon d'origine !



1 COMME JEUNE

■ Le pédalet taylor du J'ALS, 2, l'icône de Techno, 80 € sur eBay en état quasi neuf ! Mais il n'est pas très facile à trouver.



HARISSIME !

■ Ce maillot Viking était porté en motocross par Yann Cadoret (et Taneli Neuvilla) dans son contrat Kiorid (échange manquant pour les besoins du moto club!).



SUZ EN TROC

■ Il y a 60 ans à peine de ça, cette 125 RM de 1976 possède un superbe air et l'option des cadillacs.



DESSINE-MOI.

■ Un mois ont tous fait rêver les gosses de Plain-Fot. A débrancher et encadrer pour offrir à leurs parents pour leur anniversaire de votre atelier...



LE JT D'UN COPAIN !

■ C'est à l'emblème (13) que Gérard a acheté le ce ponton (1) pour son petit copain à l'époque. Il était en ligne de puissance avec Roger Prost.

INCONTOURNABLES

■ Prenez pas de la... mais les Sidi, dans cette livrée rouge et jaune sont devenues cultes. Pas faciles à trouver en super état, elles se négocient dans les 500 €.



LA CAVERNE DE DEDE

■ Post pour les Honda, y compris SU et ALS 125 et quelques trops pour De... XIV... chez notre copain www.dedesteam.com

REPAIT A NEUF !

■ Notre pote de Machines et Motojets, Laurent Bonnard a refait le bloc KTM (800 € de factures) mais son client le double depuis 10 ans. Il nous le offert.





BOB HANNAH

QUAND L'OURAGAN DEVASTAIT LES USA

Victoires par dizaines, déclarations à l'emporte-pièce et dégoine de cow-boy ont valu à Bob "Hurricane" Hannah de rester dans l'histoire comme le premier héros du motocross aux États-Unis. De 1976 à 1989, ce guerrier a marqué son époque au fer rouge ! Par Claude de La Chapelle. Photos : Pat Corrigan-Hi-Torque et Bob Hannah Collection.

C'est l'histoire d'un petit gars du désert, venu d'une famille modeste, qui est devenu l'un des plus grands pilotes de l'histoire du motocross avec ses tripes et son courage... Un journaliste américain l'a décrit un jour de cette façon : "C'est le John Wayne de l'off road, le Rocky Balboa de la poignée de gaz. Le col-bleu du motocross, un travailleur à la dure, au courage sans bornes, pas un de ces surfers qui rêvent de décrocher un contrat à la télévision ou un rôle à Hollywood." Il n'était sans doute pas le plus doué parmi tous ceux qu'il eut à affronter mais c'est plutôt au prix d'un travail acharné, titanique, qu'il a bâti ses victoires. Bob Hannah n'a jamais eu besoin d'un manager, pas plus que d'un entraîneur et encore moins d'un agent pour s'occuper de ses affaires. Il a fait les choses à sa façon, "à l'ancienne". Il a inspiré une génération entière et reste encore aujourd'hui une référence. Il avait "tout en magasin" pour cela : attitude virile, domination sportive impressionnante, comeback fracassant après un coup dur, contact facile avec son public, bref, un héros simple et proche des gens. "Pas comme ces trous du cul d'aujourd'hui qui prennent le premier avion sitôt la course finie, car (dit-il encore à qui veut l'entendre) un coureur n'est rien sans son public." Il était brut de fonderie, un animal, un vrai chef de meute, sans conteste doté d'un instinct guerrier supérieur à la moyenne... Et lorsqu'il s'est agi de faire ressortir toute l'énergie - la sauvagerie ? - accumulée au fil de ses années d'adolescence, Bob Hannah est entré en scène à la manière d'un véritable chien enragé.

Né le 26 septembre 1956 dans la petite ville de

Lancaster, un bled encerclé par le désert de Mojave, en Californie, loin, très loin des stars et des strass d'Hollywood, à des années-lumière de ce décorum de carton-pâte, Hannah, comme on dit, a grandi derrière un guidon de motocross. Celui de son père d'abord, le sien propre, dès l'âge de sept ans, ensuite, sur une Honda 50 cm³. Surnommé "Wild Bill", le père du petit Bob n'a jamais voulu que son fils fasse de la compétition avant d'arriver à l'âge de 18 ans, de peur qu'il se blesse. Le jeune Bob Hannah passe donc des années à rouler dans les collines désertiques alentour, avec des road runners et des crotales pour uniques témoins, aiguisant ses réflexes et son incroyable capacité d'improvisation dans ce décor naturel et aride. Sa faculté de récupérer des situations désespérées, qui feront sa légende,

Ce jeune chien fou, élevé au pays des crotales va littéralement sauter à la gueule du cross US.

vient sans aucun doute de ces longs entraînements solitaires sur ce terrain truffé de pièges. D'ailleurs, Hannah est un enfant du désert. Il s'y ressource, s'y prépare et y vit, loin des hommes et du superflu, loup solitaire ne s'épanouissant qu'au milieu des coyotes et du vent... Devenu une terreur locale en Californie du Sud, il hérite d'un guidon de pilote d'essai chez Suzuki, pour un salaire royal de 750 dollars. C'est un premier pas qui compte, pour un gamin dont la légende veut qu'il passait le balai chez un dealer de motos pour se payer sa première machine... Il prend part à deux courses en championnat outdoor 125, terminant celle de San Antonio, Texas, à la 6^e place. Mais lorsqu'il demande aux respon-

sables du team officiel un guidon pour la saison 1976, on lui répond que toutes les places sont prises. Et c'est Yamaha qui parie sur le jeune Bob Hannah, 19 ans, engagé pour l'outdoor 125. Et ce jeune chien fou va littéralement sauter à la gueule du cross US. Sans prévenir personne, du jour au lendemain, à une époque où les mots "buzz" et "blogs" ne veulent vraiment rien dire, il impose sa domination et sa présence magnétique, prenant tout le monde par surprise... La première épreuve, disputée sur la piste de Hangtown, en Californie, est encore dans toutes les mémoires de ceux qui eurent le privilège d'y assister. Marty Smith, double champion en titre, belle gueule de surfer aux cheveux blonds, la caricature du Californien en somme, est pilote d'usine Honda et bien sûr favori pour se succéder à lui-même. Il part d'ailleurs en tête de la première manche et s'installe confortablement aux commandes de la course pour débiter la saison par une première victoire, histoire de reprendre ses bonnes habitudes après la coupure hivernale. Huit tours plus tard, Hannah est dans sa roue. Il vient de doubler 21 pilotes après avoir complètement foiré son départ, et s'attaque au blondinet... qu'il passe un tour plus tard. Smith, surpris, essaye de reprendre sa place mais il chute, laissant le nouveau venu l'emporter avec une avance confortable. En deuxième manche, Hannah part mieux et gagne facilement. Cette arrivée fracassante au milieu des professionnels ne passe pas inaperçue et les journalistes présents notent que le jeune Hannah est entré dans le circuit "comme un ouragan" (en anglais, "Hannah" rime avec "hurricane", qui veut dire "ouragan"; rien à voir donc avec le tube de la princesse de Monaco !). Le surnom va rester et même passer à la postérité. Il faut dire que le pilote Yamaha ne fait pas dans la dentelle. Il gagne cinq





épreuves sur huit et s'empare du titre 125 dès sa première saison pro. L'année suivante, il termine 2^e en 500, 3^e en 125 et 7^e en 250 outdoor (!) et, surtout, il domine le championnat supercross disputé en 250. Encore dans les limbes, ce championnat n'existe officiellement que depuis 1976. Bob Hannah va grandir en même temps que lui et devenir le meilleur pilote du pays, enchaînant avec deux autres titres SX et dominant également l'outdoor 250 en 78 et 79... Sa réputation grandit, et sa légende aussi. Le public l'adore. Sa façon de rouler "toujours à la limite" est très spectaculaire. "Mon style est venu naturellement, c'était la seule manière que je connaissais de piloter. J'étais pas très bon au baisser de grille et ça m'obligeait à remonter tout le monde si je voulais gagner. C'est pour ça qu'on me payait. Et plus je gagnais, mieux on me payait." Après les courses, Hannah célèbre ses succès avec ses fans, restant "jusqu'à la tombée de la nuit et au-delà, à parler de moto, de chasse, de filles, d'avions ou de n'importe quoi d'autre avec eux". Un type comme ça, pour une marque, c'était de l'or en barre. Et si les gens l'adoptèrent très vite, c'était aussi pour son franc-parler, car Hannah



HANNAH DE COSTER

Bob Hannah fut le premier à battre Roger de Coster, pilote européen de référence, en 1978, lors de la Trans-AMA.

disait ouvertement ce qu'il pensait, ne cherchant jamais d'excuses quand il avait perdu une course... Les bagarres avec ses adversaires étaient sévères sur la piste, l'Ouragan n'hésitant pas à aller au contact pour imposer sa loi. Il avait coutume de dire : "Mes rivaux, sur la piste je les hais et en dehors, je ne leur parle pas. Tu ne peux pas être pote avec un mec que tu seras peut-être obligé de virer du circuit pour le doubler. Et si je suis derrière, je sais que je finirai par passer." L'un de ces adversaires confirma plus tard ces propos par ce commentaire sibyl-

lin : "C'était un dur, une sorte de John Wayne du motocross. Il était animé d'une détermination incroyable." Cet homme, devenu lui aussi un héros, s'appelle Roger De Coster, et les Américains l'avaient tout simplement surnommé "le King". Or, Hannah a toujours eu énormément de respect pour lui... tout en n'hésitant pas à lui rentrer dedans lorsqu'ils étaient en pleine bagarre ! Devenu le meilleur pilote américain, Bob fut le premier à battre De Coster, le crossman européen de référence à l'époque, roi de la 500 cm³, la cylindrée des grands pilotes... Il réussit cette performance en 1978, lors d'une série de courses organisées en fin de saison qui

"Mes rivaux, sur la piste, je les hais et en dehors, je ne leur parle pas" Bob Hannah

s'appelait Trans-AMA, et où les riders Européens venaient faire fructifier leur gloire et leurs titres en dollars sonnants et trébuchants. Aux États-Unis, on a coutume de dire dans ces cas-là : "He put us on the map" (littéralement : "Il nous a placés sur la carte", que l'on pourrait traduire : "Il a signifié au monde que nous existions"). Ce fait d'armes lui valut donc la reconnaissance éternelle du milieu du cross US.

À la fin de l'été 1979, alors qu'il est au sommet de son art, Bob Hannah est victime d'un grave accident de ski nautique. Tiré sur le fleuve Colorado par Marty Trippes (pilote ultra-doué devenu ami avec la superstar), il accroche une pierre immergée et sa jambe droite se brise en douze endroits. Il échappe de peu à l'amputation... Les docteurs lui annoncent qu'il ne pourra plus jamais faire de compétition. Il doit tirer un trait sur la saison 1980. On le dit foutu pour le sport. Mais il revient pourtant, un an plus tard, et même s'il n'est plus le Hurricane d'avant, il termine tout de même vice-champion outdoor 250 derrière l'un de ses ennemis jurés, le Texan Kent Howerton, auquel il essaiera de casser la jambe un jour de folie, jour d'une bagarre restée légendaire... Cependant, quelque chose semble éteint chez lui, il n'y a plus cette impression d'invincibilité, cette sensation d'irrésistible, et le voilà qui tombe dans le commun et devient un pilote ordinaire, critiquant cette fois ses motos, ce qui ne lui ressemble pas... Le divorce avec Yamaha est consommé en 1982. L'année suivante, Hannah conclut un deal de la dernière chance avec Honda : un tout petit salaire mais de grosses primes d'arrivée. Et le miracle se produit. Il écrase l'opposition en début de saison, redevient l'Ouragan, ne laisse que des miettes à la concurrence. Il gagne quatre supercross sur six et cinq outdoor sur six (à l'époque, les deux disciplines se chevauchaient tout au long de la saison). Il redevient le favori pour un doublé qu'il avait été le seul à réaliser



UN FORÇAT DE LA PISTE

"N'étant pas très bon au baisser de la grille, ça m'obligeait à remonter tout le monde pour gagner. On me payait pour ça".

jusqu'alors. Mais le problème, avec les miracles, c'est qu'ils sont éphémères. Bob se fracture le poignet en faisant des essais en solo avant le supercross d'Orlando, en Floride. Cette faveur des organisateurs lui a joué un mauvais tour. Cette fois, c'en est fini du Bob Hannah dévastateur. Trop abîmé par les blessures, usé par les coups durs, l'Ouragan a perdu son souffle. Il gagne encore de-ci de-là, le jour où toutes les conditions sont réunies, mais la jeunesse de ses adversaires et l'évolution radicale des circuits de supercross le condamnent à s'effacer. Il fait ses adieux à la compétition un jour de juillet 1989, dans le cadre du Grand Prix 250 US; un jour marqué par un duel d'anthologie entre Ricky Johnson et Jean-



LA DERNIÈRE VICTOIRE

BOB HANNAH

Pour l'édition 1987 du Motocross des Nations, la course était programmée pour la première fois aux USA, sur le fameux circuit de Unadilla, à 400 km au nord-ouest de la ville de New York. À l'issue d'un vote des organisateurs du championnat outdoor, Bob Hannah fut désigné pour piloter la 125 aux côtés de Ricky Johnson (pilote 250) et de Jeff Ward (pilote 500). Hannah ne put refuser mais il s'organisa à sa manière. Il demanda à Suzuki deux machines d'usine, dont l'une était réservée à sa préparation "maison" : 30 jours d'entraînement dans l'Idaho,

chez lui, avec un mécanicien pour s'occuper de la moto. Lui courait tous les matins une quinzaine de kilomètres sur un chemin qui part de 2000 pour se finir à 2 700 mètres d'altitude, et s'envoyait deux manches de 45 minutes sur sa Suzuki dans la fourée, tous les jours, pendant un mois, sans jamais déroger à ce programme de spartiate. Pendant ce temps, Ward et Johnson se plaignirent publiquement du fait que Hannah avait refusé de se joindre à eux pour un camp d'entraînement en Pennsylvanie. Des années plus tard, Hannah n'avait toujours pas décollé : "Johnson et Ward, je les emmerde", racontait-il récemment à l'hebdomadaire Cycle News. "Je n'allais pas leur tenir la main pendant une semaine pour jouer au coéquipier modèle. Je serai leur coéquipier le jour de la course mais ça ne voulait pas dire qu'on devait vivre une love story avant le jour J, non ?" Ceci posé (!), Hannah,

effectivement, était en très grande forme le jour J. Il pleuvait, la piste était "un foutu marécage" mais pourtant, il fit son boulot, assura la victoire dans la catégorie 125, et l'équipe US triompha à domicile. "Si nous avions perdu, ça aurait été de ma faute, bien sûr. Inutile de dire que je n'ai pas ménagé la moto; d'ailleurs je me demande encore comment elle n'a pas explosé tellement je lui ai tiré dans la queue !" Ce dernier succès a plus tard été qualifié de "course la plus héroïque de Bob Hannah" par la presse US, unanime. Et l'ouragan retrouvé s'en alla serrer la main du président Ronald Reagan (un ami de John Wayne) à la Maison Blanche, entouré de ses coéquipiers d'un jour avec lesquels il avait défendu les rouleaux du pays. Une image d'Épinal que nombre de petits crossmen américains ont sans doute pieusement conservé dans leur cahier d'écolier... de quoi entretenir la légende Hannah.



BOB HANNAH



LE GOÛT DU RISQUE

BOB HANNAH

Jusqu'au jour où il s'est fracturé la jambe, Bob Hannah n'avait jamais goûté à autre chose qu'au motocross dans sa vie. Contrainé à une année sabbatique pour récupérer de sa blessure, il a découvert l'avion au tournant des années 1979 et 1980, période durant laquelle il a volé plus de 600 heures en l'espace de quelques mois... Le virus était là. Après sa retraite, en 1989, il s'est essayé à diverses formes de sports mécaniques, alignant des performances impressionnantes dans des courses de bateaux et de voitures. Mais la passion de l'aviation le tenaillait. Alors, il s'y est mis à fond, commençant par faire de la voltige aérienne avant de se lancer dans ces courses un peu dingues disputées à bord d'appareils monomoteurs, en paquet, à près de 600 km/h de moyenne, et qui consistent à virer autour de pylônes le plus vite possible... Un jour, le gouvernail de son avion (baptisé "Woodoo" !) s'est brisé. Bob aurait pu mourir là, dans le ciel du Nevada, mais ce superbe combattant s'en est sorti, et il a réussi à se poser sur le tarmac sans dommage. Il raconte cet incident dans une revue spécialisée avec un

grand éclat de rire : "Quand j'ai finalement touché le sol et que je me suis retrouvé sur le taxiway, je me suis rendu compte que j'avais une respiration extrêmement rapide et que j'avais aussi chaud que si je sortais d'un bain. C'était comme si je venais de subir une commotion après une chute à moto. Dans ces cas-là, tu n'as qu'une envie, c'est de dormir... J'étais éreinte... C'était un sentiment incroyable... Mais ça avait été aussi incroyablement excitant !" Il déclara aussi, quand il s'agissait de commenter ses qualités de pilote d'avion : "Je ne prends pas les commandes en me disant que je suis le meilleur : je pense d'abord à rester vivant pour la dernière commande de bière samedi soir ! Quand on pilote un avion de course comme ceux-là, ça ne pardonne pas. Si tu fais une petite erreur, t'es mort."

Le mec a vécu avec l'essence des moteurs et l'adrénaline de ses tripes comme carburants dans l'existence. Aujourd'hui, il coule une existence un peu plus tranquille près de la petite ville de Boise, dans l'Idaho. Il gère son business de ventes d'avion de tourisme, aime se lever à l'aube, aller courir avec ses chiens, puis prendre le breakfast chez sa sœur, partir à la chasse dans les collines, et enfin voler avec son avion jusqu'à la tombée du jour... Bob Hannah, enfin apaisé semble-t-il, est toujours vivant, ce qui est véritablement un tour de force après un tel parcours.

UN PALMARES IMPRESSIONNANT

Avec 7 titres US, 27 victoires en SX, 22 victoires d'affilée, 70 victoires au total (record que seul McGrath et Carmichael ont mis à mal), Hannah est devenu une légende du cross US.

LA RENAISSANCE SUR UNE HONDA

Après son accident de ski nautique en 1979, le divorce avec Yamaha débouche sur un contrat Honda en 1983 : petit salaire et grosses primes : Fourgon Hannah souffle à nouveau !



Michel Bayle pour une victoire de prestige, qui marquait sans qu'on le sache à l'époque le passage de témoin entre l'ancien et le futur meilleur pilote du monde... Bob Hannah, plus trop concerné par tout ça, était comme d'habitude revenu d'entre les morts de deux départs complètement ratés (au-delà de la 30^e place) en 9^e puis 12^e position. Fêté par un public acquis à sa cause, il était monté sur le podium après Johnson et Bayle, recevant des mains du fils de John

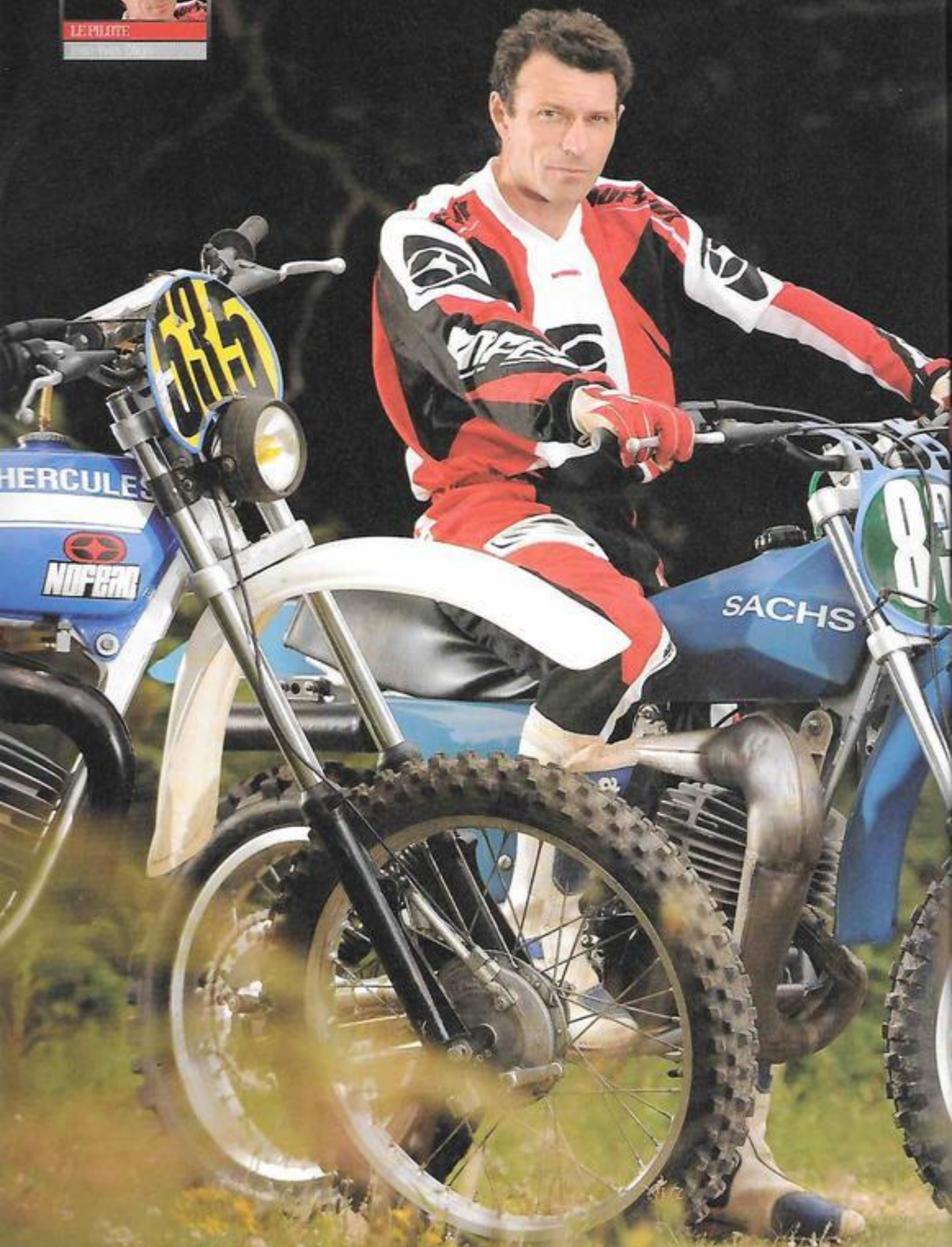
Wayne, décédé dix ans plus tôt (et idole de Bob, qui a tous ses films), l'un des fusils de ce dernier en guise de cadeau d'adieu. Les témoins privilégiés de la scène s'en souviennent comme si c'était hier et en parlent avec des trémolos dans la voix et des larmes dans les yeux. C'était la dernière course de Bob "Hurricane" Hannah... Dont les records (7 titres US, 27 victoires en supercross, 22 victoires d'affiliée et 70 victoires au total) tiendront ensuite pendant plus de dix ans.



BONNE PIOCHE ! INTERNET

Deux sites vous permettront de vous rapprocher un peu plus de Bob Hannah : www.bobhannah.com et le superbe site de Terry Good, ami proche de Bob Hannah et grand collectionneur de motos de cross, dont plusieurs machines d'usine qui devraient vous faire tourner la tête... www.mxworkstake.com





JEAN-YVES OLIGO

LA PERFORMANCE TOUS AZIMUTS

Fine gâchette et mécanicien expérimenté, Jean-Yves Oligo, roule en cross et en enduro.

Jean-Yves Oligo surfe avec réussite les motos tout-terrain, tant qu'elles se conjuguent en 2 temps et affirment une vraie personnalité. Nous l'avons rencontré, entouré de quelques-unes de ses machines à succès...

Vintage Moto : *Quand et comment t'est venue la passion de la moto tout-terrain ?*

Jean-Yves Oligo : À l'âge de 7 ans déjà, je roulais sur des machines fabriquées par mon père ! Puis j'ai eu un Fantic 50 Caballero à 14 ans avant de récupérer une Suzuki 125 RM d'occasion de 1976 avec laquelle je roulais dans les dunes de Plouharnel à l'époque de Cadoret, Kervella...

V.M : *Et au niveau compétition ?*

J-Y.O : J'ai fait la ligue de Bretagne de motocross sur une 125 YZ, 2 épreuves du Junior, tenté en vain les qualifs de l'inter 125 à Cognac sur une RM, roulé aux 24 Heures de Bretagne sur une 175 IT... En 1984, j'ai tout arrêté, je manquais de motivation et je me suis lancé dans le karting, deux saisons durant mais ce n'était pas ça... j'ai fermé une parenthèse pendant 17 ans. En 2000, grâce à Thierry Honnart qui m'a prêté des motos, je me suis relancé dans les courses d'anciennes.

V.M : *Tu es plutôt branché cross ou enduro ?*

J-Y.O : J'aime toujours autant le motocross et je roule avec un égal plaisir en enduro. Mais c'est surtout l'ambiance des épreuves qui est sympa en anciennes. Ce n'est pas un gros truc avec des gens qui se prennent la tête... les pilotes sont décontractés, on se fait plaisir.

V.M : *Pour autant, tu mets du gros gaz. Tu as été vice-champion d'Europe et champion de France. Comment vois-tu la suite ?*

J-Y.O : Ce que je voudrais, pour la saison 2009, c'est participer à deux épreuves internationales d'enduro. À Isny, en Allemagne, le must, une course qui a lieu tous les deux ans et en Italie, à Bergame, le lieu de l'enduro, en septembre.

V.M : *Toujours au guidon de ta Hercules ?*

J-Y.O : Pas forcément d'autant que j'ai un acheteur potentiel bien accroché... L'idéal serait d'y aller avec une Fantic 125 Caballero. J'en ai rentré une et je suis à la recherche d'un autre exemplaire. Je voudrais me faire une Brissoni replica de 1981.

V.M : *Toi qui es mécano pro, spécialiste BMW, n'as-tu pas envie de te monter une Herbert Schek replica ?*

J-Y.O : Non, pas trop, esthétiquement, ce n'est pas mon truc... et tu l'as dit, je suis déjà toute la semaine sur les BMW de la Gendarmerie !

V.M : *Quels sont les motos et pilotes qui t'ont fait rêver ?*

J-Y.O : La moto, c'est la 125 Fantic Caballero, je me suis toujours dit qu'un jour, j'en aurais une et c'est ce que je suis en train de réaliser. Côté pilotes, Yann Cadoret, bien sûr et Yannig Kervella, autre breton de ma génération que j'ai côtoyé en

En 2009, Jean-Yves roulera sur un 125 Fantic de 1981 "Gualtiero Brissoni replica"

ligue et qui nous servait de locomotive. Jacky Viron est aussi un pilote de référence.

V.M : *Un bon gros mono anglais tractant fort genre Triumph, ça te tente ?*

J-Y.O : Non, ça n'évoque rien pour moi. Je m'intéresse aux motos que j'ai connues plus jeune.

V.M : *Te sens-tu l'âme d'un collectionneur où trouves-tu ton plaisir dans la mécanique ou dans la compétition ?*

J-Y.O : Je ne suis pas un collectionneur. Mes motos, je veux les faire rouler, pas les avoir en expo dans mon salon. En faisant ma mécanique, je sais ce que je fais et où j'en suis !

V.M : *Quels conseils donnerais-tu à des amateurs voulant se lancer dans la remise en état d'anciennes ?*

J-Y.O : Déjà, il faut partir sur la base d'une moto qui plaît. Tout le monde ne doit pas se sentir obligé de rouler en HVA ou en KTM... c'est bien de se différencier des autres. Le plus dur, au niveau restauration, c'est la boîte de vitesses, d'autant que les stocks s'amenuisent... Pour le reste, au niveau moteur, il est toujours possible de trouver un piston ou d'adapter quelque chose...



LE PILOTE

SACHS 250 MC-1977 À LA BARBE DES ALLEMANDS...

Outre-Rhin, les Sachs ont, logiquement, la cote et après s'être fait faire plusieurs fois le freinage par des amateurs allemands, Jean-Yves a enfin pu dénicher ce modèle de 1977 dans le Nord de la France. Il était dans un triste état, "piteux même" précise Jean-Yves. Selon ses infos, une centaine d'exemplaires auraient été importés en France, celui-ci étant peut-être un ex-Jean-Marie Struys puisque ses initiales ont été découvertes au niveau moteur et cadre... Fort d'un conséquent stock de pièces, l'ami Jean-Yves a entièrement démonté et remonté la 250 Sachs, troquant la fourche cassée par une identique Marzocchi de 35 mm également adoptée par la famille KTM. Mécaniquement, tout est en ordre. Seule la peinture n'est pas conforme...

Le bloc alimenté par un Bing de 36 mm a été complètement restauré.

Petit détail très racing : la pédale de frein, ajoutée d'origine par Sachs.

La roue arrière "made in Sweden" est une... HVA, montée d'origine.

Les pontets "inversés" taillés par J-Yves rehaussent le guidon de 3,5 cm.

Les amortis Bilstein ont été reconditionnés par J-Yves, hormis la peinture...

La fourche Marzocchi de 35 mm est identique à celle utilisée sur les KTM.

Cette Sachs était à la base une "poubelle" dixit Jean-Yves, achetée 900 euros dans le Nord, via eBay.



RACÉE

Jean-Yves a fureté sur eBay, à Novégrais, dans les RA... et stocké l'équivalent de plusieurs machines avant de remonter ce modèle de 1977. Les amortisseurs Bilstein vont être troqués pour des Sachs hydrocross dont Jean-Yves équipe effacement (et sans coups de raquettes...) ses motos en compétition, fait en motocross qu'en enduro.







LE PILOTE

HERCULES 250 GS-1976 TAILLÉE POUR LES PODIUMS

Hor mis un axe de fourchette de boîte cassé, autrement dit, une paille, Jean-Yves Oligo et son Hercules 250 GS n'auront filé que le parfait amour... accrochant, en 2008, les places d'honneurs à chacune de leurs

sorties, en terres ardéchoises, normandes, aveyronnaises... "C'est une moto robuste, notamment au niveau moteur qui marche fort" plaide Jean-Yves avec modestie. Mais soyez-en certain, ses talents de mécanicien ne sont pas non plus étrangers à cette régularité dans la performance. Bénéficiant de nombreuses pièces dénichées à Novagro et de quelques machines plus ou moins complètes qu'il cannibalise à sa guise, Jean-Yves en connaît un rayon sur les Hercules et sait les faire avancer, maniant la boîte 7 avec maestria. Un amateur le harcèle pour lui racheter cette 250 GS. Seule la perspective de faire main basse sur un Fantic 125 de 1981 pourrait le faire sérieusement réfléchir...



PERFORMANTE

Bien qu'il trouve le châssis un "poil lourdaut", Jean-Yves a fait des merveilles en 2008 au guidon de cette Hercules 250 GS dont il a tout refait (amortis, fourche, moteur, boîte à 7 rapports...), en parfait mécano qu'il est (il entretient et répare BMW et Yamaha de la Gendarmerie). Une machine strictement d'origine s'avérait fiable à l'usage.



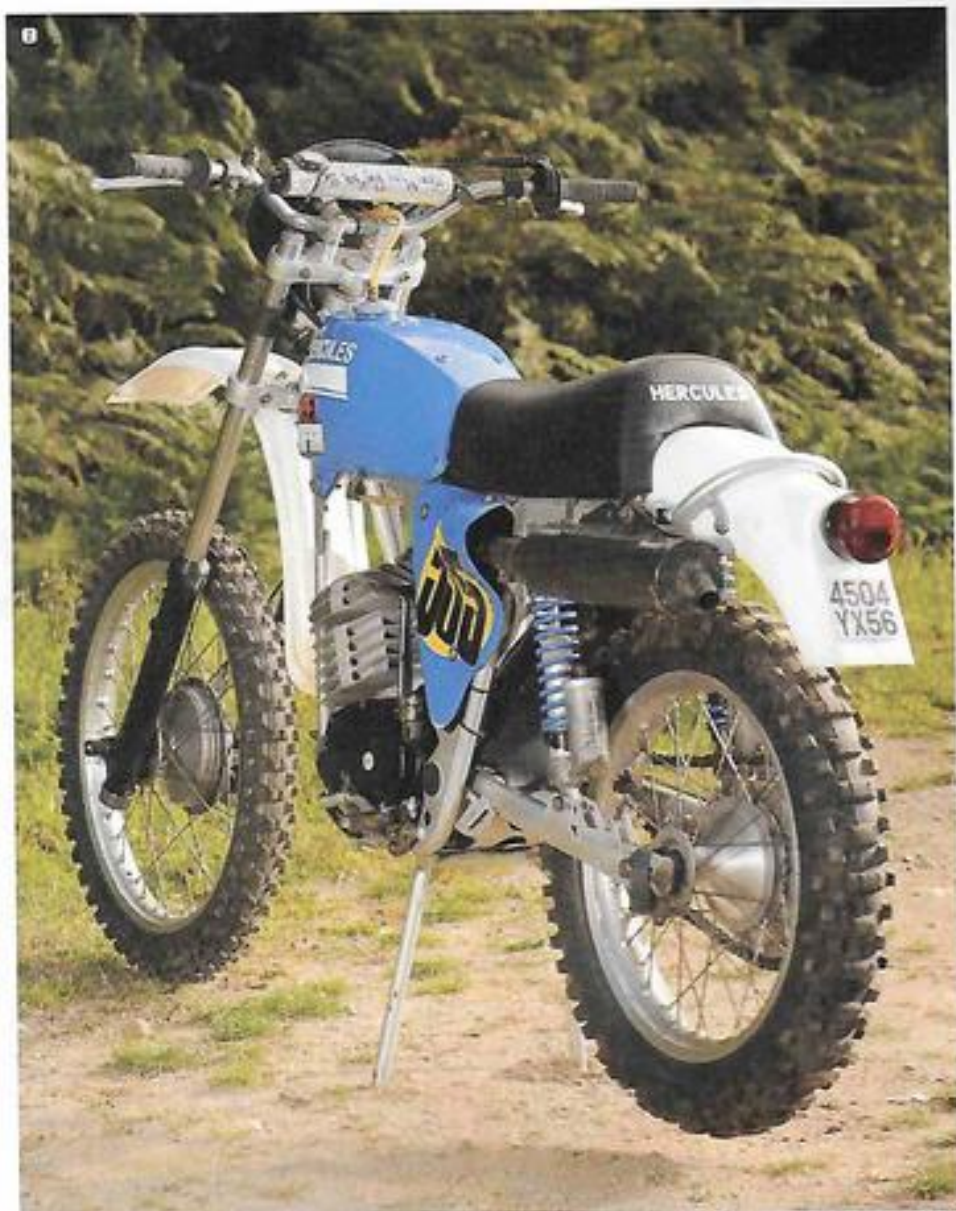
Hormis un bris d'axe de fourchette de boîte, Jean-Yves et sa Hercules n'ont connu que des podiums !

■ Les amortis Macrochi M63 ont été reconditionnés par Jean-Yves.

■ La Ceriani de 35 mm est surmontée de pontets relevés (3-4 cm).

■ Le bloc 7 vitesses a été refait aux petits oignons par J-Yves, en bon mécano.

■ "Le moteur alimenté par un Bing de 36 mm est robuste et marche fort."





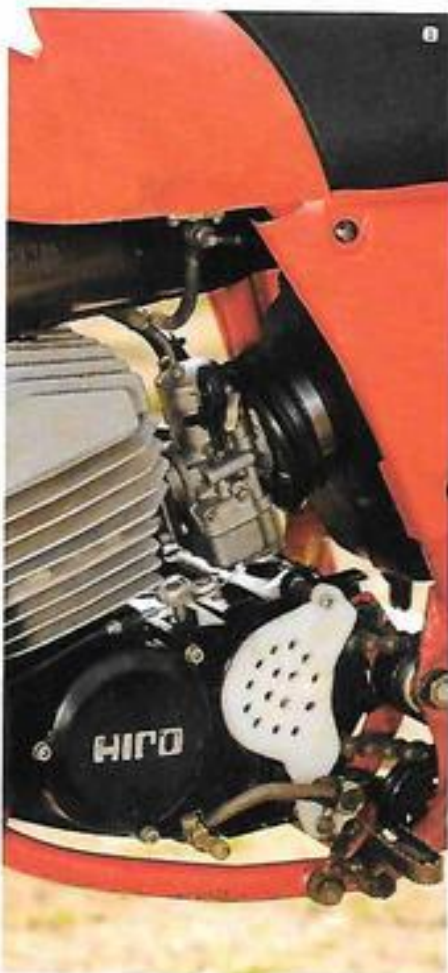
LE PILOTE

JEAN-YVES TIROD

APRILIA 250 MX-1981 LE GOÛT DE LA DIFFERENCE

Essais, chronos, deux manches de quinze-vingt minutes... les courses de motocross à l'ancienne ne ménagent pas les montures. À ce rythme et en six épreuves, pas une seule fois, Jean-Yves ne connu de casse au guidon de cette Aprilia 250 MX. Du solide et de l'éprouvé, cette italienne achetée à Stéphane Tirod pour un copain qui eut finalement la bonne idée de ne jamais venir la chercher et donc d'échoir entre les mains expertes de Jean-Yves... Qu'à cela ne tienne, notre pilote mécano dépouille la bête, sable le cadre, remonte le haut moteur avec des pièces d'occasion, enquille ses incontournables amortisseurs Sachs, soigne la Marzocchi de 38... et s'aligne sur deux épreuves en 2006 histoire de jauger la bête avant de monter sur le podium du championnat "old school" en 2007. Jean-Yves était même au départ du Norman Rétro enduro 2008 en catégorie expert, ratant le podium d'une place ! L'Aprilia 250 s'avère un choix judicieux !

Jean-Yves avait acheté 800 euros cette Aprilia pour un copain. Mais il n'est jamais venu la récupérer...

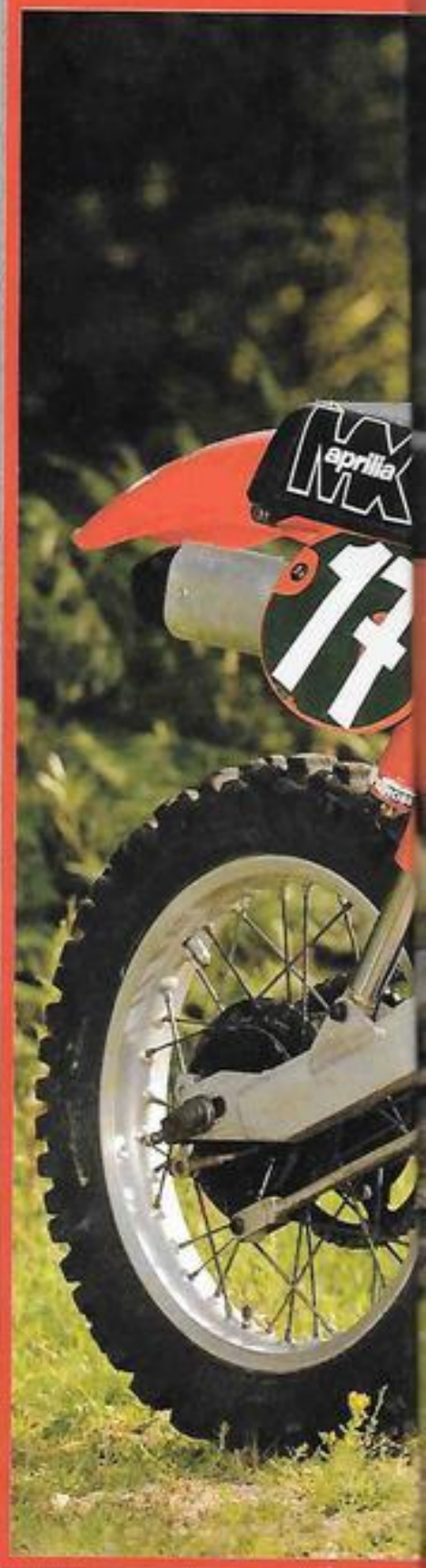


■ Un carburateur Dell'Orto de 38 mm alimente le bloc Hiro de la 250 Aprilia.

■ Le carter en téflon de PSB, obligatoire en course est signé Jean-Yves.



ÉCLECTIQUE



"Au niveau performance, cette Aprilia est en retrait par rapport à la production japonaise, elle n'est donc pas super-puissante, mais elle va bien, elle est maniable et me permet même de rouler en enduro" avoue Jean-Yves qui se classe, à son guidon, 3^e du championnat de France 250 en 2007, 6 courses et pas une seule casse !





INTERVIEW

YANN CADORET

YANN CADORET L'ÉMOTION INTACTE

Cinq ans auront suffi à Yann Cadoret pour se hisser au rang de légende de l'enduro. Il y a 30 ans, sur une KTM, il était champion de France 125 National. 4 ans plus tard, un accident de la route brisait son destin. Retour en arrière...

Vintage Moto : En 1977, tu décrochais ton premier titre de champion de France, quels souvenirs en conserves-tu ?

Yann Cadoret : Ce dont je me souviens, c'est que j'ai gagné 3 épreuves, terminé 1 fois deuxième à Lucunolé et cassé 2 fois à Troyes et Mussidan.

V.M : Tu t'attendais à être champion ?

Y.C. : Oui, dans la mesure où au lycée, ils ne m'ont pas revu après Noël 76 (rires). J'étais tout le temps sur ma moto à m'entraîner !

V.M : Avec qui roulais-tu à l'entraînement ?

Y.C. : Très souvent, j'étais seul, surtout en semaine... (rires). Je croisais quelquefois des gars du coin et j'allais rouler avec les membres du Moto Club de Cornouailles, à Quimper.

V.M : Tes débuts en enduro ?

Y.C. : J'avais 13-14 ans, sur un Fantic Caballero 49 cm³ à pédaler. J'ai fait ma première course à Landaul, dans le Morbihan, puis Gaillefontaine et une saison de championnat de France. J'ai enchaîné à 14-15 ans avec un Fantic et un BPS. Et avec KTM, je suis passé en 125.

V.M : Après ton titre National, tu es propulsé pilote d'usine Sachs ! C'était quoi le deal ?

Y.C. : On ne touchait pas d'argent, seulement du matériel et l'assistance. Avec mon coéquipier Marcel Malet, on avait des motos de série pour l'entraînement et une moto d'usine qui servait à la fois en championnat de France et d'Europe que j'avais fait avec une dérogation de la FFM car j'étais trop jeune (N.D.L.R. : Yann est né le 4 juin 1960). Cette année-là, en 78, Marcel Malet a été champion de France 125 Inter et j'ai terminé 2^e. En championnat d'Europe, niveau résultats, pour la première de mes trois saisons, c'était moyen... je manquais de métier et les journées étaient plus longues qu'en France !

V.M : Quelle différence y avait-il entre tes 125 Sachs de série et d'usine ?

Y.C. : Tout ! Les motos utilisées en course étaient de véritables machines d'usine qu'on envoyait réviser de temps en temps en Allemagne.

V.M : Après un an chez Sachs, tu deviens pilote officiel Fantic ? Quelles étaient les conditions ?

Y.C. : Là encore, je ne touchais pas de salaire mais j'avais tout le matériel, tant en championnat de France que d'Europe où je bénéficiais d'une assistance commune avec les pilotes italiens.

"C'est le mec qui tourne la poignée qui fait la différence et pas la pétoire ! Brissoni roulait fort et technique dans des endroits qui invitaient plutôt à être sage..."

V.M : La Fantic avec laquelle tu as été champion 125 Inter en 79 et 80 était une moto d'usine ?

Y.C. : Contrairement à Sachs, Fantic n'avait pas de véritables motos d'usine mais des "compétition-client", de bonnes machines montées au service course avec des moteurs qui passaient au banc d'essai. Mais c'est le mec qui tourne la poignée qui fait la différence, pas la moto...

V.M : Quand tu roulais Fantic, tu côtoyais les meilleurs, lequel t'a le plus impressionné ?

Y.C. : Hum... peut-être Gualliero Brissoni, il roulait fort et technique dans des endroits qui t'invitaient plutôt à être sage (N.D.L.R. : et dans la bouche de Yann, que rien ni personne n'effrayait, voilà un jugement savoureux...).

V.M : Baja Mexicaine, Bol d'Herbe, 24 heures de Bretagne, Paris-Dakar... tu as tout fait en 4 ans, avant 21 ans, quels souvenirs en gardes-tu ?

Y.C. : La Baja, je l'ai fait une fois avec Neveu sur une 390 HVA (3^e en classe 22) et une fois avec Merel sur une Yam 465 YZ (6^e en classe 22). Les épreuves de 24 heures avec Fantic, c'était sympa la nuit de faire de meilleurs chronos que le jour... Le Paris-Alger-Dakar en 1981, avec l'usine KTM, c'était une idée de Quierel, on avait des 495 avec Franku, Andrioletti et Augier et Joël avait même prévu des sacs à dos pour emmener de l'essence en rab, tu imagines le truc... (rires).

V.M : Quelle impression penses-tu avoir laissé dans le monde de la moto ?

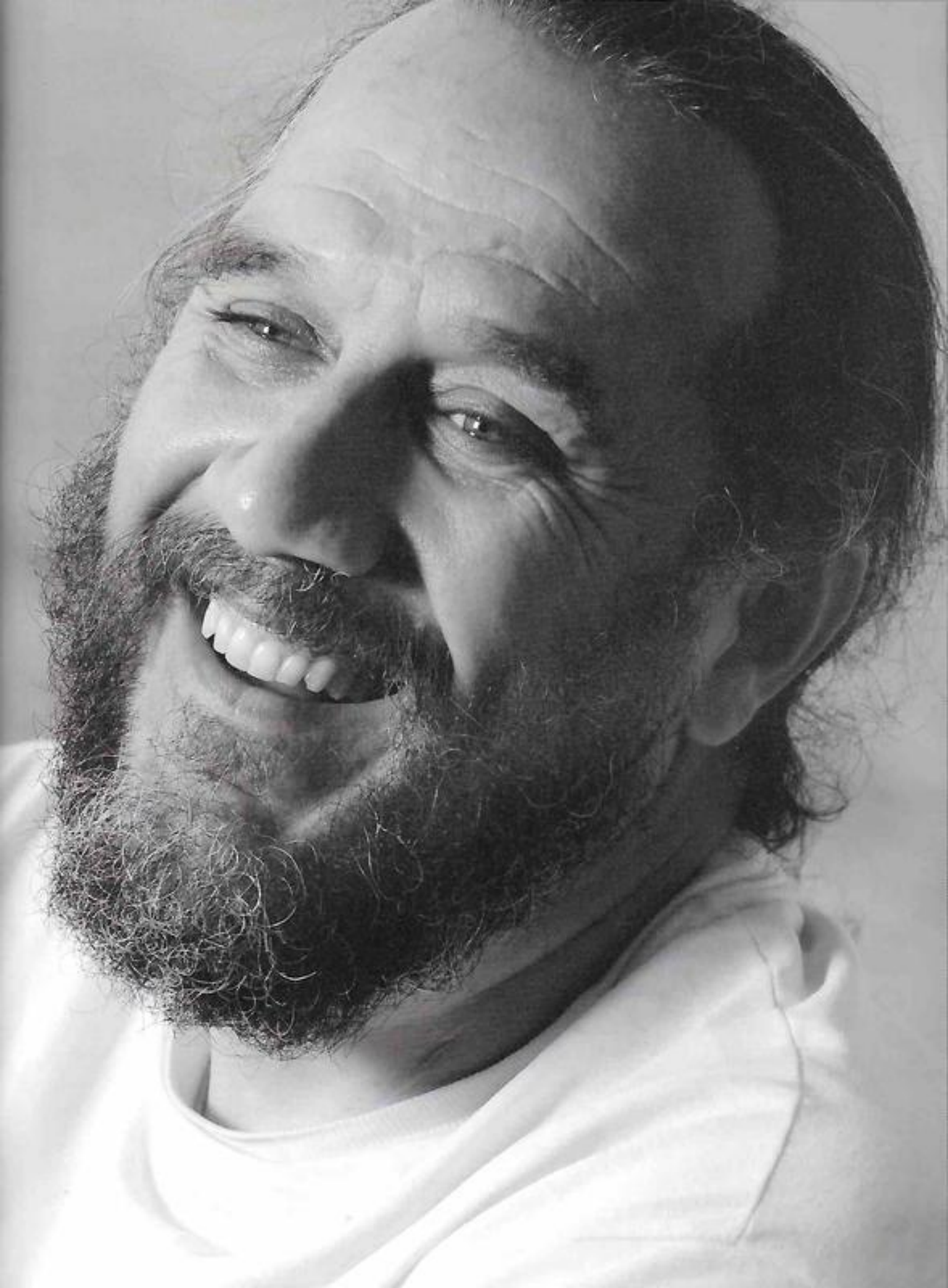
Y.C. : Une étoile filante... mais ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question !

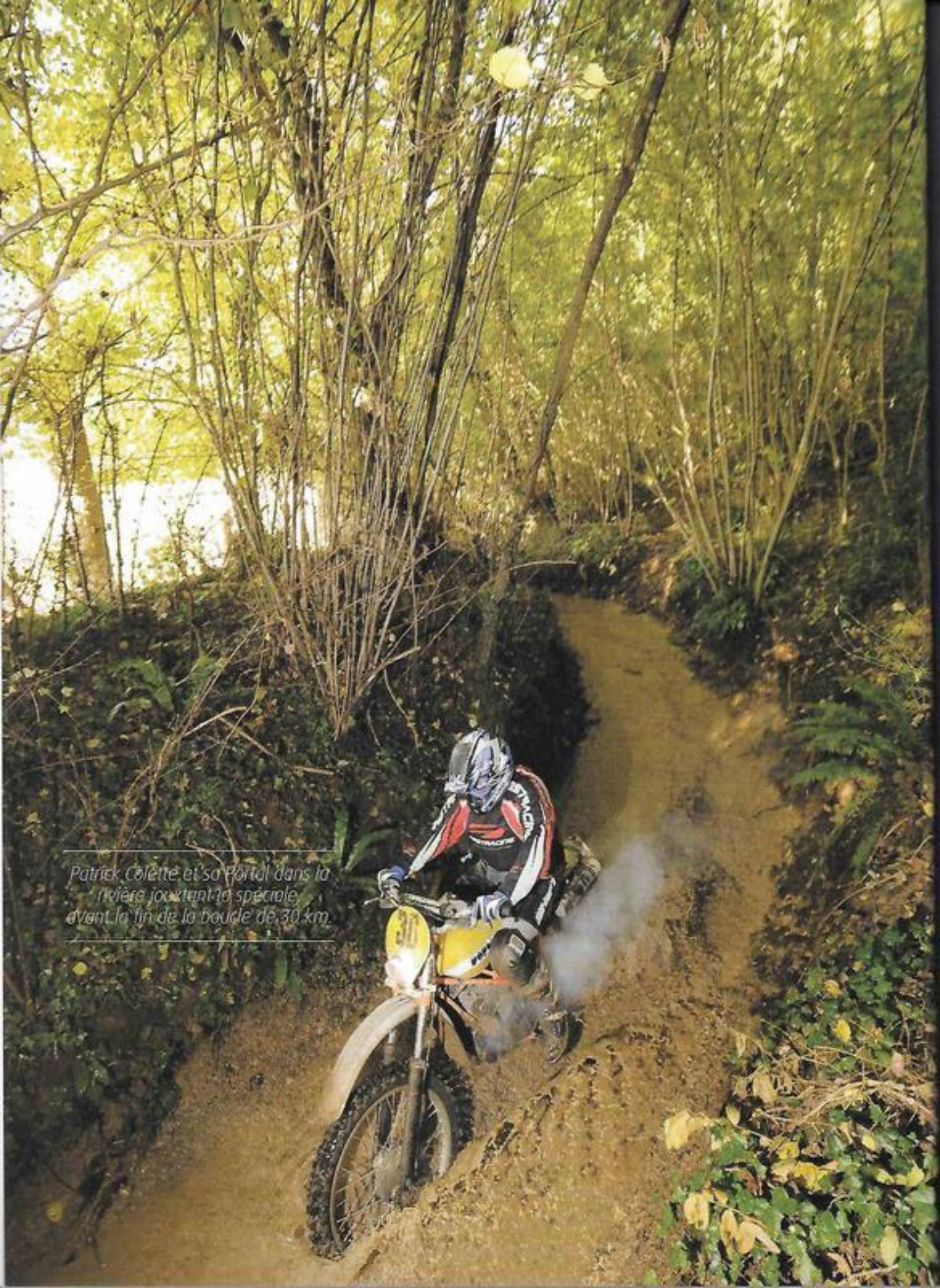
V.M : Aujourd'hui encore, tu demeures adulé par toute une génération et on évoque même un Trophée Yann Cadoret... susciter autant d'admiration te surprend-t-il ?

Y.C. : Hé, je ne suis pas encore mort ! (rires). Si tu me demandes de t'expliquer, je ne sais pas. Peut-être le fait que je ressemble à Jésus ou à Ben Laden, alors tu comprends, ça doit marquer les esprits... (rires).

V.M : Pour terminer cet entretien, as-tu des regrets, des choses dans ta "carrière moto" que tu aurais fait différemment ?

Y.C. : Oui, je serais resté coucher à Tours le 19 mars 1981 (N.D.L.R. : date de l'accident où Yann, revenant de l'usine Fantic, après avoir diné chez Joël Limousin - Joël Motos- s'est endormi à 40 km de chez lui, au volant de son Dodge, le privant de l'usage de ses jambes). Côté moto, faut jamais regarder derrière, on peut se casser la gueule... (N.D.L.R. : cet humour...).





*Patrick Collette et sa Portol dans la
rivière jouant la spéciale
avant la fin de la boucle de 30 km.*



REPORTAGE

Norman Rétro Enduro

ENDURO

QUE DU BONHEUR

Le Norman, c'est une course, mais au-delà des chronos, c'est une formidable rencontre, un plongeon dans un passé proche où il faisait encore bon rouler avec simplicité et convivialité...

Par Louis Maimé • Photos : Bruno des Gayets

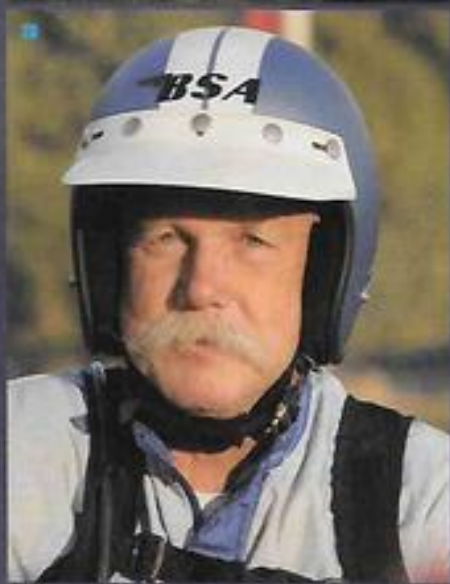
Beauval-en-Caux ! Un nom qui claque comme un mot de passe que l'on glisse au portier d'un night club. Comme la Mostra à Venise, le Festival à Cannes, les Oscars à Hollywood... la moto tout-terrain vintage a son rendez-vous annuel qu'il ne faut manquer sous aucun prétexte : le Norman, qu'il se décline façon motocross, comme ce fut longtemps le cas, ou enduro, comme lors de ce 4^e rétro enduro, est une épreuve où l'aristocratie de la ténie et du champon se retrouve avec une belle convivialité pour célébrer l'enroulage de câble (vers le bas et à loc, svp). 173 pilotes ont pris le départ, dont les 6-7 pilotes en liste d'attente qui avaient pris le risque de "monter" sans être sûrs de pouvoir rouler" explique Jean-Paul Veaudefquin, la "haute autorité" du Rétro Enduro Club de France, vitrine fédérale de cette sublime épreuve imaginée et



Marion et Fabrice Bazire ont consacré une partie de leur vie au Norman. Ça force le respect !

déroule la course (et sur une commune comptant moins de 30 habitants au kilomètre carré), les Bazire se mettent en grande partie à l'abri des mauvaises grâces préfectorales... Le Norman proposait donc un enduro plutôt cool, 30 kilomètres de jolis sous-bois et de vertes prairies parsemées de vaches "sur les traces de Maupassant" comme le précise Fabrice, à parcourir en un tour de pendule, pas de quoi se mettre en vrac dans les chemins. C'est donc en spéciale que tout se jouait... longues (5-6 minutes pour la moitié des pilotes), tracée dans les prairies, bien humide le matin, elle a permis de faire implacablement la différence et de jauger les candidats à la gagne. L'homme fort de cette édition, c'est Christophe Niel au guidon de sa Suzuki 250 PE - trajectoires quasi parfaites, savant dosage des gaz, machine réglée aux petits oignons... Il a imposé son rythme en étant vraiment au-dessus du lot tout

orchestrée par Marion et Fabrice Bazire. Jean-Paul Veaudefquin nous fait remarquer que 95 pilotes se sont acquittés d'une licence à 34 euros, qui vont dans les caisses de la FFM, démontrant que les anciennes, comme les brunes, ne comptent pas pour des prunes, qu'on se le dise... "et autre motif de satisfaction, aucun pilote ne s'est blessé hormis un peu de bobologie..." Le couple Bazire se dévoue corps et âme toute l'année depuis des lustres pour faire vivre cette course hors norme et il n'est donc pas vain de leur rendre hommage. Bravo les Bazire ! Ceci dit, grâce à Philippe Weinaere, le copain-maire-propriétaire (et pilote puisqu'il était au départ de la course avec une SWM 250 TE1) des 1 500 hectares sur lesquels se



Sur sa belle Bullaro (C1), l'anglais David Firth termine 29^e en catégorie amateur.

Gros plan sur la BVA 250 WR de Kurt Gustafsson, 13^e en amateur, à 70 ans !

Jean-Pierre Bechet ne roulait pas sur BSA... mais sur une BVA 390 WR.



REPORTAGE

Norman Retro Enduro

en nous régaland de ses passages en spéciale. Il devance Jean-François Héline (Yam), un podium complété par Frédéric Cossard et sa HVA 430 WR. Chez les amateurs, c'est au son et au souffle du 4 temps de sa BSA et fort d'une attaque époustouflante que Michael Wylie l'emporte. Il y avait des leçons de pilotage gratuit à prendre dans le sillage du cousin briton: Son compatriote, Stefan Peck et sa Suzuki Cheney lui ont donné la réplique avec un abattage du même calibre et une 3^e place sur le podium, le troisième latron du podium étant un autre Britannique, Christian Paul, mais sur une KTM 125 RV GS ! Presque un crime de lèse-majesté ! Signalons que pas moins de 50 Anglais avaient traversé le Channel pour venir faire la fête à Beauval. Car si la course est bien le but du jeu, le dîner du samedi soir vaut également le déplacement... À une époque où boire, fumer, bientôt draguer et danser le rock'n roll devient politiquement incorrect, au Norman, sous la grande bleue, tout le monde se déchaine,

■ Sur sa 250 Honda de trial Andrew Johnston se hisse au 48^e rang des amateurs.

■ Au Norman, la pause déjeuner permet de taper la cassettes...

■ L'Anglais Alan Wright accroche la 5^e place en expert sur sa HVA 240 WR.



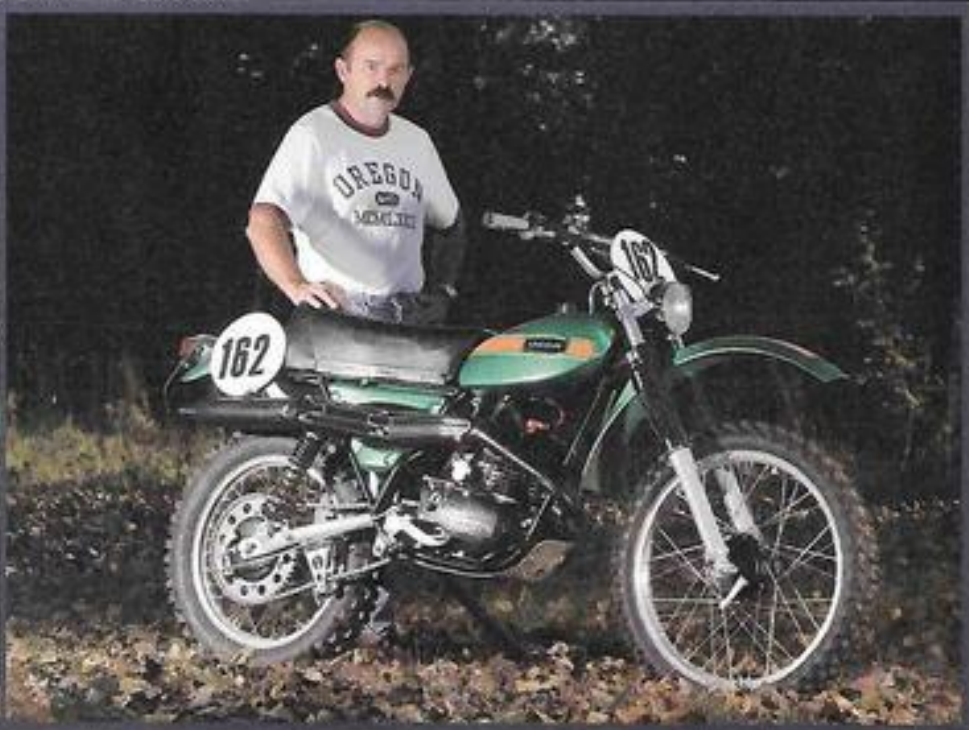
Le maire de Beauval-en-Caux, Philippe Wemaere est également propriétaire des 1 500 hectares sur lesquels se déroule le Norman, ça facilite les choses... En 2012, votez Wemaere Président !

se débranche, un verre à la main, à refaire le monde, le nôtre, celui des bécanes, des courses et des champions, de ces bons moments passés à écumer les chemins et les terrains en quête d'émotions, de ces bastons mémorables, de ces gamelles d'anthologie et de ces urgences du di-

OSSA 175 PHANTOM • 1975

ÉTAT EXCEPTIONNEL

C'est avec l'aide de Laurent Blyssenne, spécialiste Ossa que Claude Meunier, passionné de trial et d'enduro, s'est remontrée, comme neuve, sur la base de 2 épaves, cette 175 Phantom, terminée la veille du Norman à minuit. Bravo !





Antoine Crepinet envoie le son dans la spéciale au guidon de sa Triumph 500 Chéney !

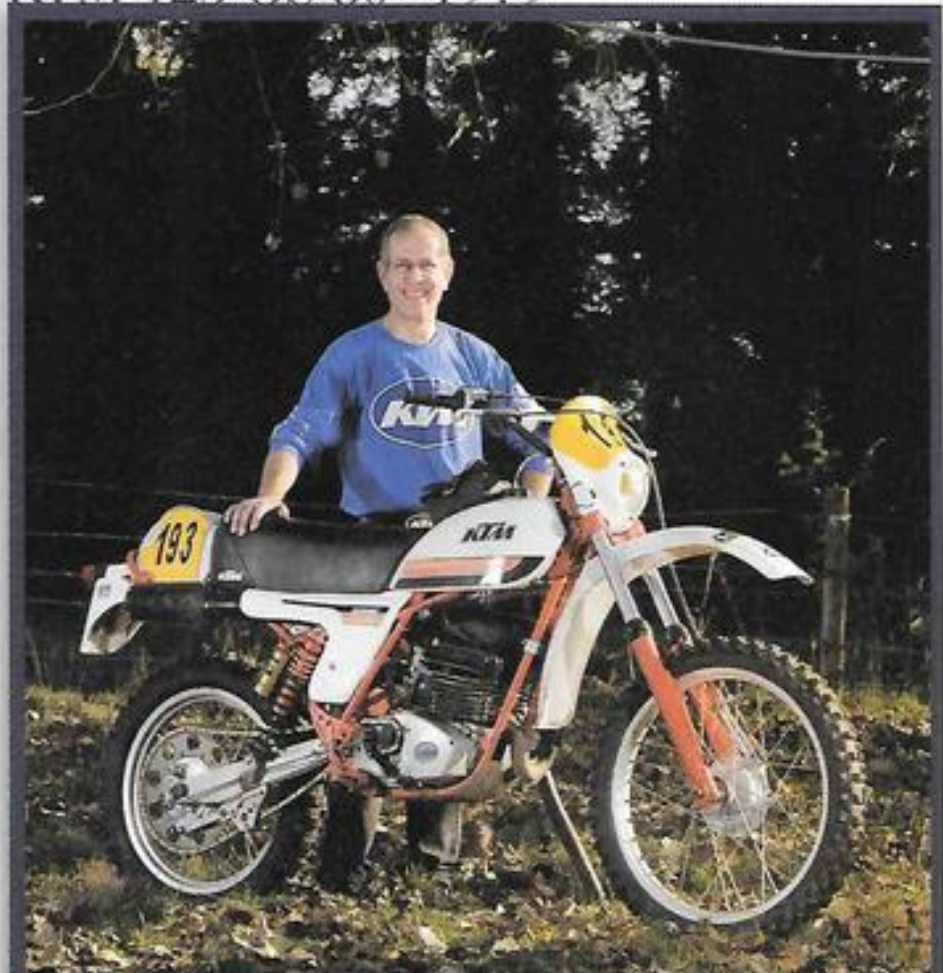
KTM 125 GS 80 • 1979



■ Catégorie amateur, Etienne Dubois s'octroie la 30^e place, sur KTM 250 GS.

■ Au Norman, les temps sont larges pour que tout le monde s'y retrouve.

■ Single track entre les arbres, terre sans cailloux... le bonheur du Norman !



KTM ADDICT

Achetée 250 euros, cette 125 KTM était une épave. "Pas trop compliquée à réparer sauf l'extraction des roulements d'axe de bras en alu nécessitant la fabrication d'un outil. La partie-cycle est stable, rigide, saine, maniable mais le moteur 125 doit être vraiment piloté dans les bords" explique Patrick qui possède 5 autres KTM.



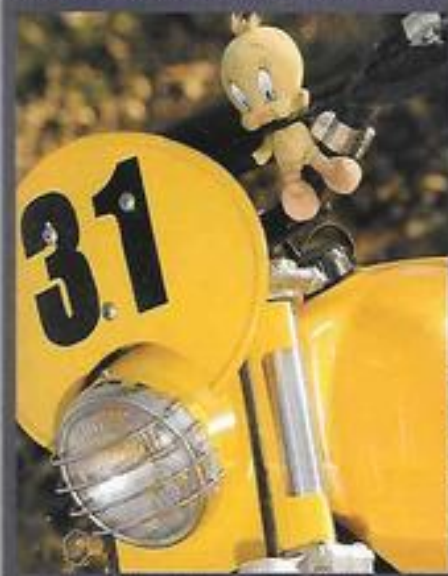
*Au Normand, le temps suspend
son vol et les belles mécaniques
anglaises se laissent détailler...*

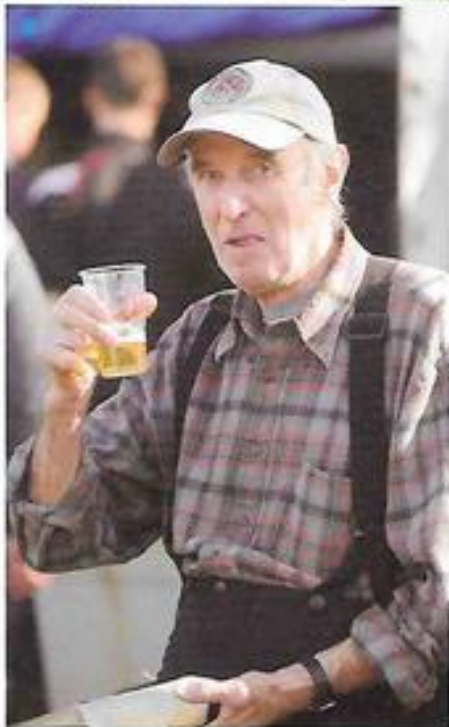


SUZUKI 175 PE • 1978

IL EST DEVENU ACCHO !

Fabrice Beaumont est l'instigateur du site "Pure Enduro" où vous trouverez tout sur les PE. "Une petite moto très maniable, fiable, avec un moteur docile qui démarre tout le temps, parfait pour des pilotes normaux" dit-il de sa 175.





1 Stefan Peck, un Anglais sur une Anglaise roulant plutôt fort : 3^e en amateur !

2 Levons notre verre au Suédois Sten Iaridin, champion 500 en 1959 et 1961.

3 Il y avait quelques motos à vendre dans le parc, dont cette jolie Maico 250.

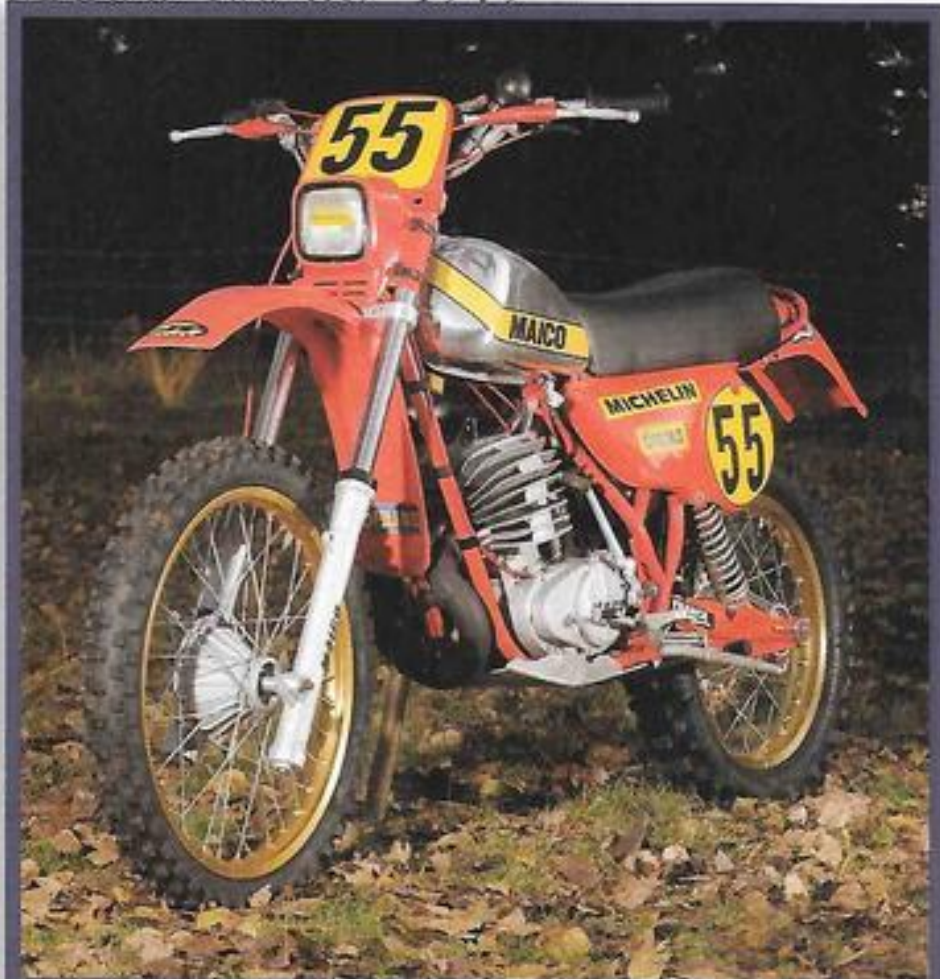
4 Xavier Berth, sur sa Yamaha 175 II, termine 11^e en catégorie amateur.

5 Tony Vattier et sa grosse HVA 510 IE. Une belle moto que Tony sait exploiter !

6 Le Britannique Adrian Dark et sa Bultaco 360 Frontera : 47^e en Expert.



MAICO 400 GS • 1979



PARFAITE

C'est en ex-Allemagne de l'Est que Guillaume Schwander a acheté en l'état cette Maico "aussi facile que ma INA 240 WR, le moteur est doux, ne cogne pas et il n'y a pas d'inertie. Le châssis est stable". Tout bon donc !



John Giles a été pilote d'usine Triumph, il a roulé avec Steve McQueen !

Mike Wylie et sa BSA ont vraiment roulé d'enfer : 1^{er} chez les amateurs

Photo souvenir avec 2 légendes : Sten Lundin et la Triumph 500 Cheney !

manche soir qui n'ont rien d'une série télé... Et qu'ils roulent en 125 DTMX ou en 500 Cheney, véritable poireau ou double champion du monde, chacun a le sentiment d'appartenir à une même famille. Cette ambiance de camaraderie forge le succès l'épreuve. Les Bazire, en créant le Norman cherchaient la convivialité, ils l'ont trouvé ! La nuit fut courte pour beaucoup mais franchement, le classement, au Norman, ce n'est pas le plus im-



REPORTAGE

Norman Retro Enduro



HVA 510 TE • 1983

DE L'ÉPAVE À LA BÊTE DE COURSE

Eric Penel, collectionneur de 4 temps, a possédé 6 HVA 510 TE. Celle-ci, achetée en épave fut refaite avec soin. "Le moteur manque de lubrification et chauffe, il faut le remonter avec soin" prévient Eric qui se classe 7^e en Expert avec son HVA.

1 Jean-René Gilette et son Ancillotti 80 Six Days : 24^e en amateur.

2 Le maître des lieux et maire de Beauval : Philippe Wemaere, sur ses terres !

3 Pas mal de Suz 175 PE, comme celle de l'Anglais Dean Reed, 14^e en Expert.

4 L'heure du casse-croûte pour François Lehoucq, 45^e sur sa Yamaha 500 XT.

5 Jean-Michel Gayet, 24^e en Expert au guidon de sa Hercules 250 GS.

6 Météo exceptionnelle, site magnifique... de quoi passer un week-end cool.





portant. Ce qui compte, c'est kicker, attaquer les chemins, sentir vibrer la mécanique et tirer la quintessence de la bête en spéciale. Il y a des cadors, des anciens pilotes qui ont toujours un bon coup de gâchette, des p'tits jeunes (35 ans...) qui en veulent mais qu'importe, ce qui

50 pilotes Britanniques et des champions, Gustafsson et Linden roulant à 70 ans et 77 ans...



■ Christophe Oul et Pierre Delaunay (390 & 400 HVA) et le Chevy Apache de 58.

■ Un max de machines vraiment bien restaurées.

■ Rare et très belle, cette Honda Cl 250 de 1965.

■ Retour au parc après une boude de 30 km à parcourir en 1 heure. Vraiment top !





REPORTAGE

Norman Rétro Enduro



NORMAN RETRO ENDURO 2008

LES RÉSULTATS

CATEGORIE DÉBUTANT

1	Christophe NIEL	Suzuki 250 PE
2	Jean-François BELAINE	Yamaha 175 IT
3	Frédéric COSSARD	Husqvarna 430 WR
4	Jean-Yves OLIGO	Aprilia 250 RX
5	Alan WRIGHT	Husqvarna 250 WR
6	Jean-Marie STROYS	Sachs 250
7	Eric PENE	Husqvarna 510 IT
8	Yvon FAMILLE	125 Ph End.
9	Eric PELOUARD	Maico 250 GS
10	Ben PENNY	BSA 500/BSA
11	Jean-Michel PRAUCHAT	Maico 400 GS
12	David BELL	Tribsa TR6
13	Paul NOBLE	Husqvarna 430 WR
14	Dean REED	Suzuki 175 PE
15	Georges SENTE	Husqvarna 250 WR
16	Thierry HONNAET	KTM 250 GS
17	Eric DUHAMEL	KTM 240 GS
18	Robin DAWSON	KTM 250 GS
19	Pascal BIDEAULT	Yamaha 500 XT
20	Michel CLEQUIN	KTM 250 GS
21	Robert POULTRON	Puch 350 F3
22	Jean-Michel GAYER	Hercules 250 GS
23	Nigel HEATCH	Husqvarna 430 WR
24	Antoine CRÉPINET	Triumph 500 Cheney
25	Karim ABDEUHADI	Suzuki 250 PE
26	Alain GOBBOC	Yamaha 250 IT
27	Julian RIGBY	Yamaha 500 XT
28	Erick BEUVE	Husqvarna 510 IT
29	Marcel GARIN	SWM RS 240 GS
30	Philippe SALVI	SWM 250 TFI
31	Franz HINC	Honda 500 XLS
32	Giovanni FICARA	Monark 125 ISD
33	Julien EBERHARDT	Cagiva 125 RX
34	Hugues EPAILLY	Ossa 250 Désert
35	Alain GOURU	SWM 125 SV
36	Emmanuel QUINAET	Sachs 175 GS
37	Jean-Pierre ANCELLE	Husqvarna 250 WR
38	Marc FONTAINE	Villa 350 Six Days
39	Jean-Pierre SIMONNET	Suzuki 175 PE
40	Michel MARIONALLE	SWM RS 240 GS
41	Ady CORCORAN	SWM 125 GS
42	Sam DAVIDSON	SWM RS 175 GS
43	Richard TOMLIN	Maico 250 GS
44	Eric LETANTURIER	Yamaha 500 XT
45	Philippe TINI	SWM RS 175 GS
46	Pierre CRIVELLI	Suzuki 175 PE
47	Adrian DARK	Bultaco 340 Frontera
48	Dominique BENOIT	Barigo 500 HB
49	Patrick TRAN-DUC	KTM 250 GS

CATEGORIE AMATEUR

1	Michael WYLIE	BSA 441 Victor
2	Christian PAUL	KTM 125 RV GS
3	Stefan PECK	Suzuki Cheney 250
4	Olivier BOUSTRON	SWM RS 280 GS
5	Patrick VIOT	Barigo 500 HB
6	Xavier LUCIEN	SWM RS 125 GS
7	Franck CHATOKHINE	Husqvarna 390 WR
8	Olivier NONNON	Barigo 500 HB
9	Steve JONES	Suzuki 175 PE
10	Pierre DEHAN	Husqvarna 250 WR
11	Xavier BERTR	Yamaha 175 IT
12	Pierre GONTHER	SWM 250 TFI
13	Kurt KRISTIASSON	Husqvarna 250 WR
14	John DUNCOMBE	BSA 500/BSA
15	Claude MEUNIER	Ossa 175 Ph End
16	Jean-Christophe BOUILLAND	Kramer 250 ER
17	Jacques CHARTRAIN	Husqvarna 250 WR
18	Thierry GUEZET	Yamaha 125 DT MX
19	Olivier LEDUNE	Yamaha 175 IT
20	Eric GROSSE	Husqvarna 250 WR
21	Philippe PIECH	KTM 250 GS
22	Jacques HUET	Yamaha 250 IT
23	Philippe DANDEVILLE	Maico 250 GS
24	Jean-René GILLET	Andlotti 80 Six Days
25	Etienne PELOUARD	Yamaha DT 125
26	Patrick COLINON	KTM 175 GS
27	Jacques MEUNIER	Husqvarna 240 WR
28	Paul CLAYTON	Husqvarna 250 WR
29	David FIRTH	Bultaco 250 Matador
30	Etienne DUBOIS	KTM 250 GS
31	Philippe PLOMON	Kawasaki KX 250
32	Benoit HUET	Suzuki 175 PE
33	Geoff ETHELSTON	Suzuki 250 PE
34	Steve GARD	Jawa 350 ISDT
35	Simon CHILCOTT	Suzuki 175 PE
36	Philippe POLOME	Honda CL 72/250
37	Martin John BRACEY	Honda 200 XR
38	Andrew EDDOELS	Suzuki 175 PE
39	Berry BOUMZIOUD	Husqvarna 390 WR
40	Bruno DESJARDINS	SWM 125 TFI
41	Marc BARTHÉLOMEW	Ossa 50R 250
42	Laurent GERARDIN	Husqvarna 250 WR
43	Nick MORRIS	Bultaco 250 Par. IT
44	Jean-Luc DELCHET	Triumph Cheney 500
45	François LEHOUQU	Yamaha 500 hl
46	Raymond CAVE	Honda 250 XR
47	Brian DARK	Honda 185 XL
48	Andrew JOHNSTONE	Triumph 350
49	Brent SMITH	BSA 350 B40

1 Florent Blin et sa Suzuki 250 PE, moto identique à celle qui gagne ce Norman.

2 Patrick Viot à bien roulé au guidon de sa 500 Barigo, il se classe 5^e en amateur.

3 Ambiance bonne enfant, pas de bourse d'échange, chacun vend ce qu'il a...

4 Stéphane Mahieu jouait à domicile en amateur avec sa Yamaha 125 DIMX.

compte, c'est un joli passage, une moto bien menée et voir passer les copains. Chaque année, quelques pointures de dimensions mondiales viennent taquiner la prairie normande. Sten Lundin, champion 500 en 1959 sur Monark et 1961 sur Lito est de ceux-là. Il fera un tour de circuit, pour le fun, à 77 ans ! Noter qu'il est le père, avec son compatriote suédois Torsten Hallman des fameuses HL dont Fabrice Bazire possède un

En 2010, pour célébrer le 20^e anniversaire, le cross devrait faire son retour au Norman.

exemplaire. Autre Suédois bon pied bon œil, Kurt Gustafsson, ayant roulé 4 fois aux ISDT et terminant, non pas sur une Monark mais une HVA 250 WR, 13^e en amateur, à 70 ans ! Bien sympa aussi, John Giles, ex-pilote d'usine Triumph qui roula aux ISDT en RDA avec Steve McQueen en 1964 et qui, une bière à la main (dont l'importance, pour un fonctionnement normal en Vintage est égale à celle de l'avgas...) n'est pas avare de confidences ni de bonne humeur. 2009 verra une nouvelle édition de l'enduro, le millésime 2010 revenant vers sa formule initiale, sur invitation. Les Bazire ont déjà le programme en tête. Prometteur !



1 Jean-Marie Struys, une fine lame, à la sortie de la spéciale : 6^e en Expert.

2 Versu d'Angleterre et ils étaient nombreux, Stan Hinc et sa Suzuki 175 PE.

3 L'homme fort de cette édition 2008 : Christophe Niel et sa Suzuki 250 PE.

4 Alain Duboc avait sorti la grosse attaque sur la Yam 250 TL 26^e en Expert.

5 Geoff Ethelston et sa Suz PE 250 entre ombre et lumière. Superbe tracé !

6 Pas mal de IT et de PE, motos faciles et efficaces pour enduriser sans souci.



Un an de restauration pour
"récupérer" cette HVA 390 de 1980
provenant de Goudol Moto.



HUSQVARNA 390 WR-1980 STAR ACCESSIBLE

Rémy Boumeziand se souvient de ce jour de 1981 où il accompagna un copain chez Goudol Moto pour acheter une HVA 390 d'occasion qu'un médecin s'étant fait peur avait revendu... 25 ans plus tard, Rémy récupéra cette HVA 390 de 1980, abandonnée chez ce même copain. "J'ai mis une année à la restaurer car elle



était restée dehors... et il manquait beaucoup de pièces. Faire revivre cette moto fut un plaisir car la mécanique est simple, la plupart des pièces se trouvent aisément sur eBay ou sur des sites aux USA. Nombreuses sont celles communes aux 125, 240 et 390 des années 1978 à 80 et il y a eu pas mal de HVA vendues par la SIMA ces années-là" explique Rémy, qui précise : "L'entretien doit être rigoureux à cause des vibrations importantes. Pour le reste, malgré sa hauteur, elle est facile d'utilisation, très stable, offre beaucoup de couple et une puissance progressive".

La 390 HVA a tout gagné : Baja 1000, Touquet, 24 H de Bretagne, chpt de France d'enduro...

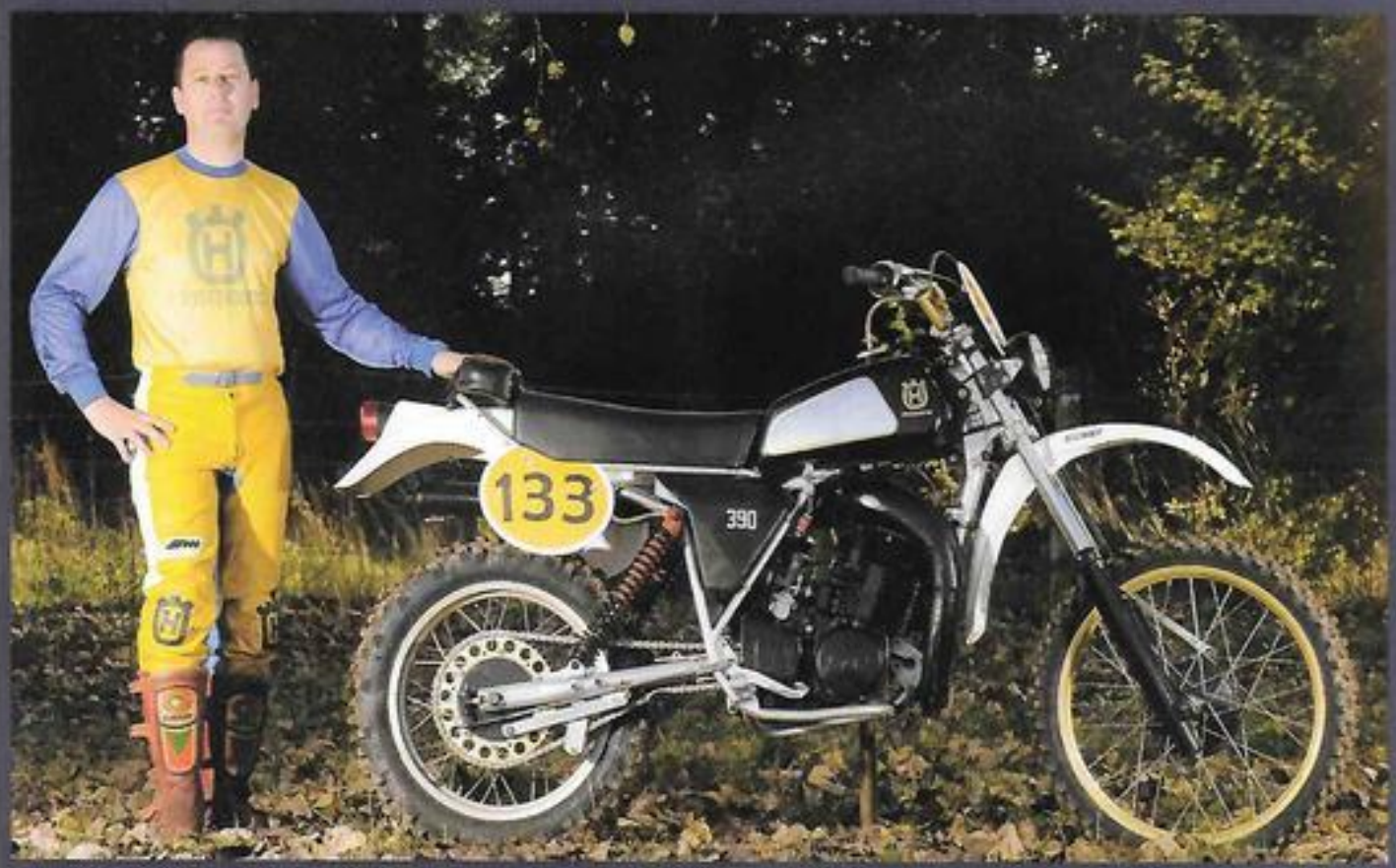
■ "Sur la HVA, les vibrations importantes obligent à un entretien rigoureux".

■ "Points forts de la 390 ? Puissance progressive, stabilité, facilité d'utilisation".

■ "Nombre de pièces HVA sont communes aux 125, 240, 390 de 1978 à 1980".

REDOUTABLE

Dans les années 80, Rémy roulait en ligue Midi-Pyrénées sur des HVA 125 et 240. Il porte même la tenue offerte lors de l'achat de sa 240 WR neuve en 1981, par Goudol Moto, le célèbre concessionnaire de Toulouse. "La 390 me faisait rêver, je l'ai achetée en 2006 à un copain qui l'avait acquise d'occasion, en 1981, chez Goudol" précise-t-il.





REPORTAGE

Norman Rétro Enduro

MONARK 125 & BPS 125 SILVER VASE L'ESPRIT "125"...

Un an seulement sépare Giovanni Ficara de son frère Bernard. Ils ont donc assouvi en même temps leur passion du tout-terrain, revendant leurs mobs pour acheter une Yam 125 DTMX en commun puis une 125 Fantic, toujours partagée avant d'acquiescer une HVA 125 de 1981 pour Bernard et une 240 HVA de 80 pour Giovanni. En 1994, les Ficara achètent leurs dernières enduros "neuves" et basculent dans le vintage, au point de posséder une jolie collection de HVA mais aussi de Morini. La Monark de 1974 fut achetée 150 euros à un copain chez qui elle

Dédicace du Suédois Kurt Gustafsson (70 ans). Il a roulé 4 fois aux ISOT.



pourrait. "Elle va bien, légère, maniable mais le freinage pêche et la boîte est pleine de points morts malgré les pignons neufs" précise Giovanni. Bernard a saisi l'opportunité d'une BPS 125 Silver Vase de 1976, histoire de partager avec son frère certaines pièces du bloc Sachs 6 vitesses.

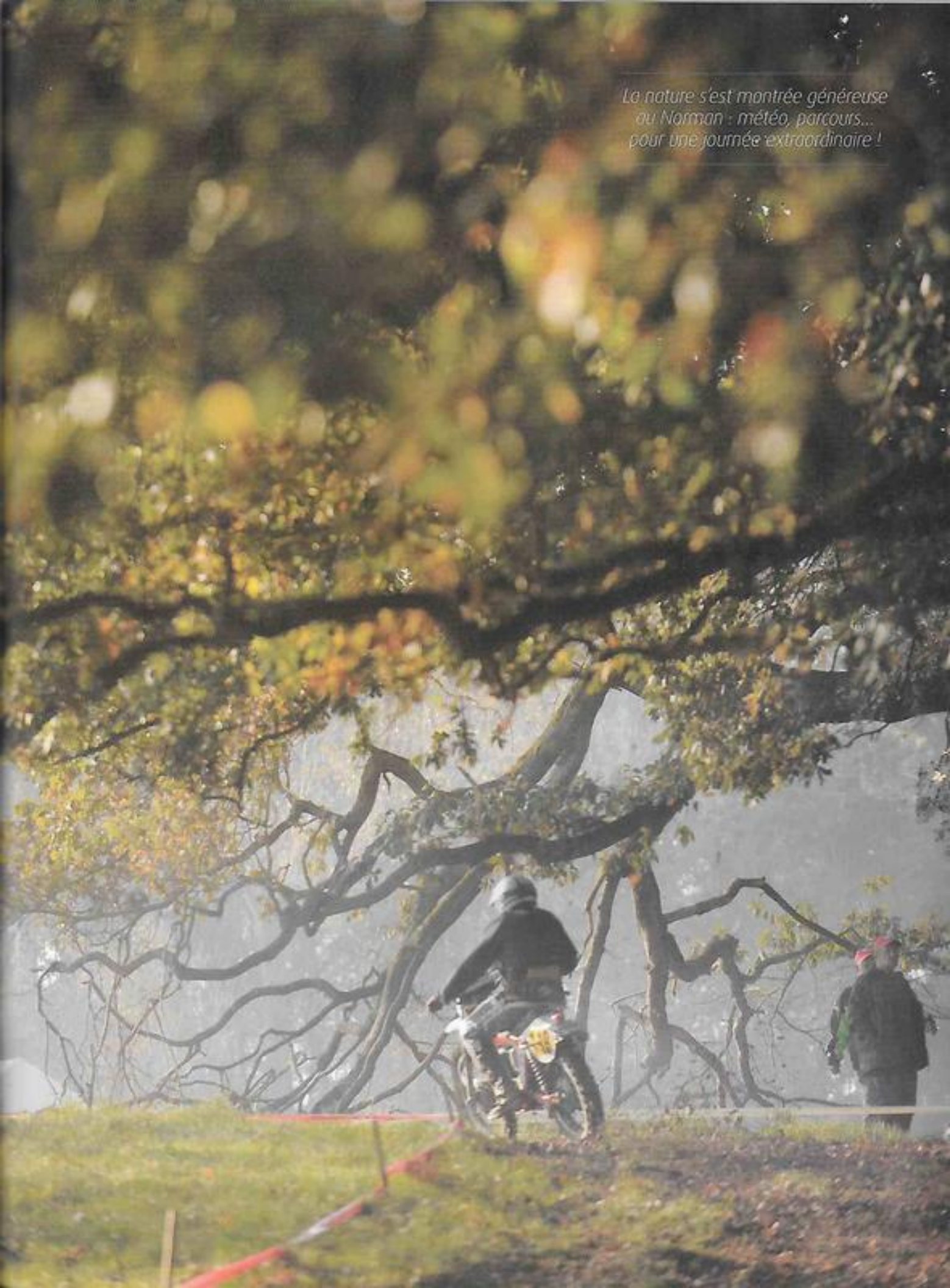
Chez les Ficara, Giovanni gère la partie moteur et son frère Bernard s'occupe du remontage.

MANTIBLES

Les Ficara se passionnent pour l'enduro sous toutes ses formes. Outre leurs HVA (400 et 250 de 1969, 360 de 71, 125 de 81, 240 de 83, 510 TE..., 125 Monark et 125 BPS avec lesquelles ils roulent en Expert, ils ont le projet de se monter de toutes pièces une Morini "Regolarita" sur la base d'un Morini 125 Corsaro. Un projet ambitieux.



*La nature s'est montrée généreuse
au Norman : météo, parcours...
pour une journée extraordinaire !*



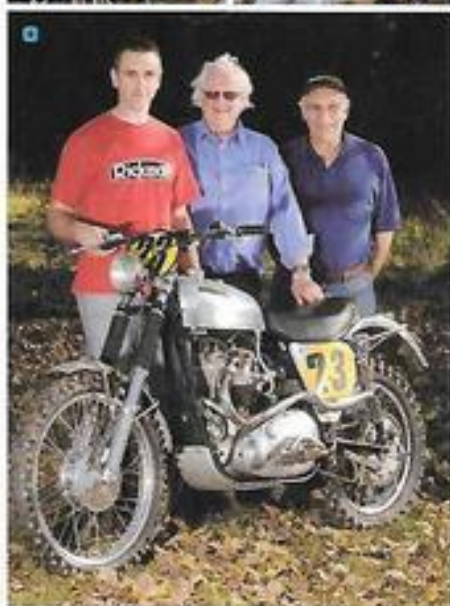


REPORTAGE

Norman Retro Enduro

ABS TRIBSA 750-1959 SUR-MESURE...

Au guidon de cette Tribsa de 1959, David Bell, 36 ans, (roulant aussi sur des HVA 510 TE et Yam 490 YZ), tient la dragée haute à nombre de pilotes alfûtés, pilotant des 2 Temps plus légers et nettement plus modernes.



C'est dire si le duo pilote-machine à la sauce anglaise tient la route ! Habitée des championnats britanniques pré-60, cette redoutable Tribsa est un mixte de châssis BSA, fourche ACM et moteur Triumph TR6 dont la cylindrée est portée à 750 cm³ et assemblé avec compétence par Brian Bell, le mécanicien attiré de la bête (qui appartient en fait à Alan Brown, "gentleman-prêteur"). Alliant performance (45 chevaux pour un poids de 135 kilos) et fiabilité (deux saisons sans avoir besoin de le refaire...), le bicylindre (accouplé à une boîte 4 Norton), est alimenté par un carburateur Amal de 32 mm et fonctionne à l'avgas.

Cadre BSA, fourche et boîte 4 Norton, moteur Triumph... un efficace mélange des genres.

Fourche ACM (Norton), ce qui se fait de plus évolué dans le genre...

Roue arrière à démontage rapide. Appréciez aussi la qualité de fabrication.

La moto a été allégée au maxi mais métal oblige, doit accuser env. 135 kilos.

David Bell (pilote, à g.), Alan Brown (proprio), Brian Bell (mécanicien).

SCULPTURALE

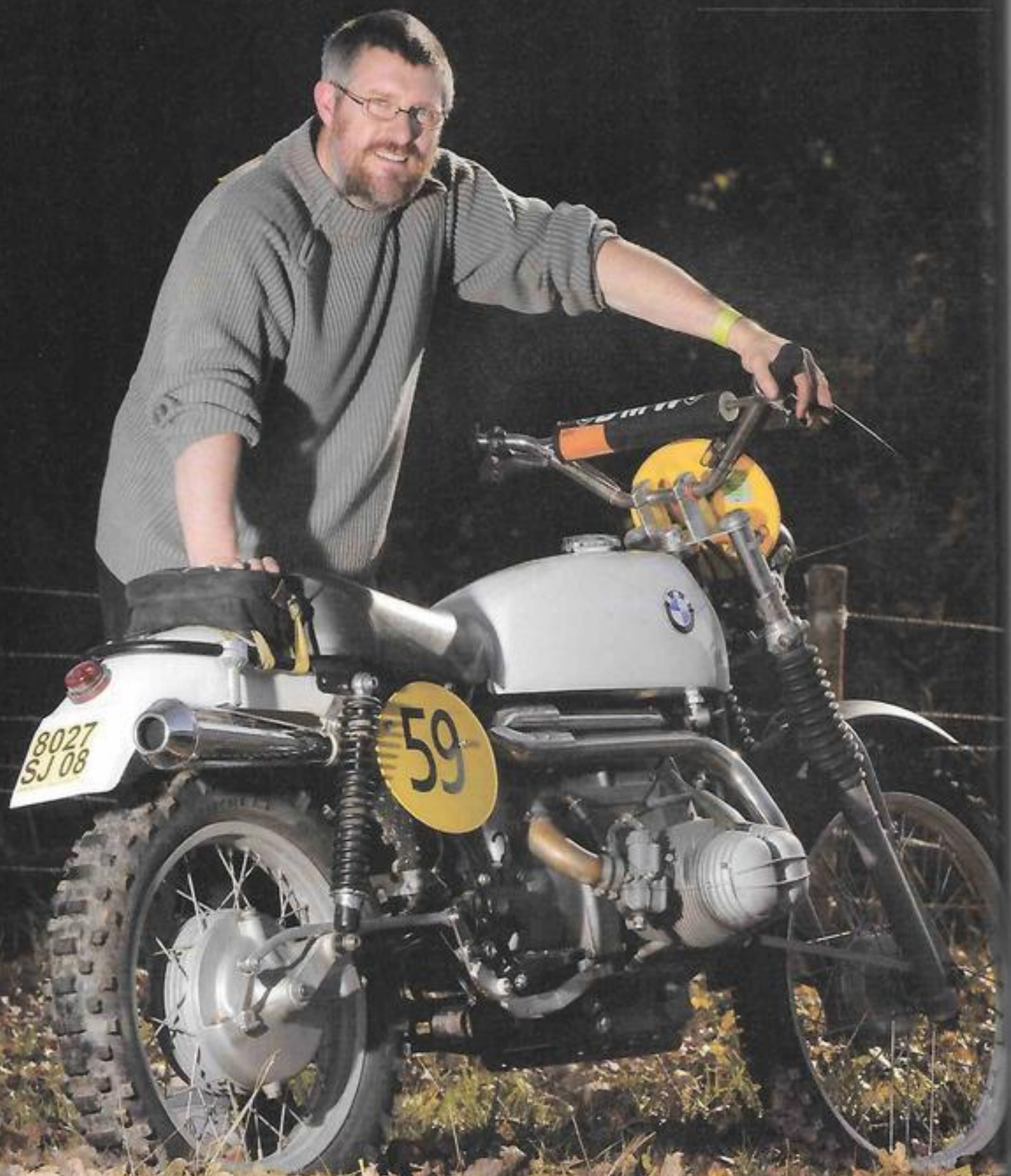
Taillée sur-mesure, cette Tribsa de 1959 s'articule autour d'un châssis BSA, ce qui se faisait de mieux avant l'arrivée des Rickman. Le train avant utilise une fourche ACM ayant une hydraulique digne de ce nom. Le bloc Triumph offrant toutes les facilités de préparation (porté à 750 cc) et une fiabilité exemplaire (2 saisons sans le refaire !).





Le bicylindre Triumph est facile à gonfler. Entre 1939 et 87, nombre de pièces sont interchangeables !

*Sur la base d'une BMW de
gendarmerie accusant plus de
200 000 km au compteur...*



BMW R 60 SÉRIE 5-1972 TRANSFORMISTE

Réformée de la gendarmerie puis de l'école et du Moto Club, les deux Série 5 (600 cm³ donc) de 1972 récupérées par Laurent Noiret pour son projet de replica ISDT 73 (Dalson-USA) étaient à bout de souffle affichant 2 tours de compteurs. "J'aurais préféré une base 750 mais je fais avec ce que je trouve" explique Laurent. Conservant le moteur stock, mais refait à neuf, Laurent a viré le démarreur pour alléger la bête tout en logeant à la place tout le circuit électrique pour une présentation "nue" du bloc. Le réservoir (série 6) a été découpé pour laisser

La base fut quasiment achetée au poids de la ferraille : 200 euros la paire de BMW série 5 !

passer le magnifique échappement en inox 2 en 1, pièce maîtresse de cette BM. Le bras oscillant de série 6 est 5 cm plus long et accueille des amortisseurs offrant 370 mm de débattement (330 d'origine). La roue arrière est une BM avec flasque KTM, l'avant étant celle d'une KTM de 21 (18 d'origine) avec fourche stock BM. Bestiale !



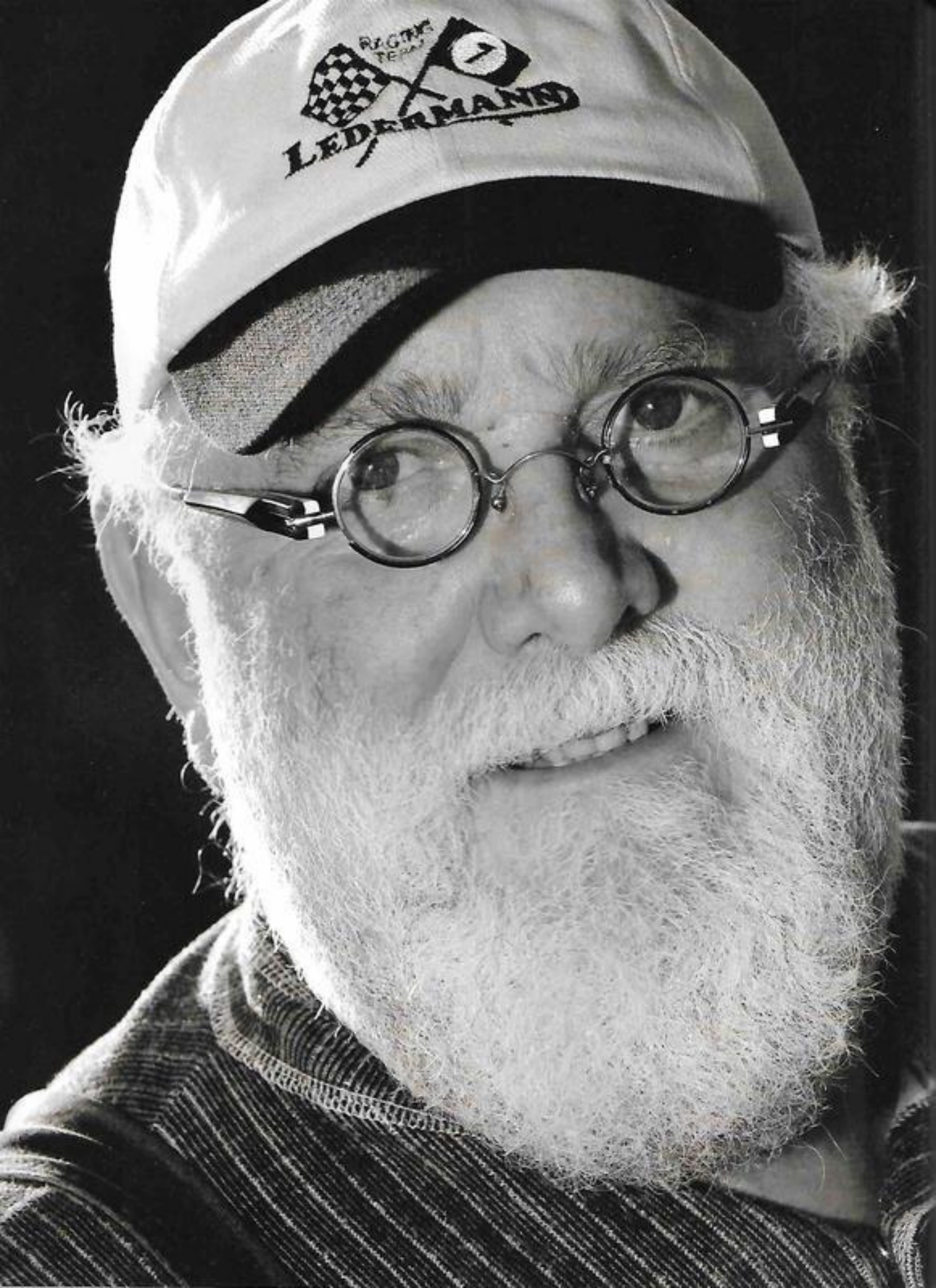
- Réalisé sur-mesure, l'échappement 2 en 1 en inox est magnifique.
- Belle patte de fixation de pot ! Laurent, prof d'atelier aime le beau boulot.
- Pour loger son 1,82 m, Laurent s'est fabriqué des pontets de 25 mm.



EXCLUSIVE

Prochaine étape (en attendant deux autres projets d'enduro, toujours sur base BMW): changer le carter inférieur pour gagner en garde au sol et poser une paire d'amortos réellement efficaces "à la place des pompes à vélo". Pour enduriser, Laurent est parvenu à gagner 20 kilos sur la base et a soudé des repose-pieds repliables.







NORMAN RÉTRO ENDURO

LE GENTIL ORGANISATEUR

Vintage Moto : Dans quelle condition est né le Norman. Quelle en était l'idée première ?

Fabrice Bazire : Avec Marion, nous recherchions la convivialité, l'envie de retrouver l'atmosphère d'antan. La première organisation date de 1986 car nous habitons Paris depuis très longtemps et l'envie de revenir à la campagne nous taraudait, Marion étant Vendéenne et moi Dieppois. Enfin nous voici à Beauval-en-Caux par le plus grand des hasards... Donc, pour la première édition, 96 pilotes, engagements gratuits ainsi que le repas du samedi soir et ceci le restera pendant les 10 ans du Scramble. Nous vivions avec les entrées payantes et nos brasseries. Ni Fédé, ni rien, le bonheur... Deuxième année, plus de 200 pilotes et aussi à chaque fois le samedi, défilé dans la ville de Dieppe... chose rarissime !

V.M : Quels souvenirs de cette époque ?

F.B. : Les plus grands pilotes sont venus (les plus humbles...) et aussi de superbes machines et pendant toutes ces années, des rencontres humaines indescriptibles... Que ce soit avec les Russes qui venaient toujours accompagnés par un sbire avec d'énormes contraintes de papier à faire pour qu'ils puissent quitter la Russie. Ils arrivaient avec un très vieux bus aménagé. Les soutes pleines de bidons de vodka et de gasoil. Nous leur payions le gasoil et donnions des chaussures, des tee-shirts. Ils nous demandaient aussi du sel... les Tchèques, les Canadiens, les Américains... plein de gens que nous n'aurions jamais rencontrés. Quelles très belles histoires humaines. Et pour finir, en l'an 2000, le 8 et 9 juillet, sous un orage terrible avec 600 pilotes dont 180 de notoriété, 17 nations... et une très belle bérézina et boue vu la météo et le pire, c'est que nous avions changé la date pour avoir du beau temps ! Avant, c'était toujours le deuxième week-end de septembre...

V.M : Pire galère et moment de pur bonheur ?

F.B. : Hé bien, l'an 2000 sous la pluie du matin au soir. Mais le bonheur. Le plaisir des amis du village qui nous aidaient et adoraient l'ambiance à savoir que l'on commençait à monter le circuit huit jours avant et que nous vivions

tous ensemble sous une grande "bleue", pour manger midi et soir, une telle ambiance que je crois que si l'on avait pu, on serait rester passer Noël sous cette tente, tous ensemble... Et aussi la venue du Russe Victor Arbekov ainsi que de l'américain Dick Mann.

V.M : Que représente le Norman en terme de budget et d'investissement personnel ?

F.B. : L'investissement en temps se fait d'une année sur l'autre. À peine fini, on repensait au suivant et on commençait à y bosser 5 mois avant. Nous ne prenions que 8 jours de congés et

"Les Russes arrivaient, toujours accompagnés par un sbire, dans un très vieux bus aménagé, les soutes pleines de bidons de vodka et de gasoil... que de rencontres et de belles histoires humaines."

le reste passait dans le Norman. Pour le budget, c'est très particulier car hors norme, sans FFM ni FIM (N.D.L.R. : on parle du Norman Scramble, le Norman Rétro Enduro étant organisé avec l'aide du RECF sous l'égide de la FFM). Avec une assurance lourde pour protéger les pilotes et toujours des engagements gratuits. Repas du samedi soir toujours gratuits mais dans les années 90, on avait 12 000 spectateurs ! Mais aussi, énormément de frais. Personne ne peut se représenter ce qu'était cette infrastructure énorme.

V.M : Sur un plan plus personnel, quel est ton parcours dans le milieu du tout-terrain ?

F.B. : À 14 ans, j'appartiens à l'ASM St-Cloud, club organisateur du célèbre trial de St-Cucufa. Je possédais une Greeves Anglian, j'ai participé au premier enduro de Brioude sur Ossa. Participations aussi à des épreuves de cross sur CCM et enduro

Une espèce menacée : organisateur. Il ne faut pas compter son temps, faire preuve d'altruisme, être féroce et déterminé et savoir communiquer sa passion à de fidèles amis tout en ayant les nerfs solides, Fabrice Bazire en est !

Classic de Gaillfontaine. Puis création de l'Alata avec Marco Raymondin et Olivier de la Garoulaye. Création du premier Trophée 4 temps avec l'aide de Gilles Mallet et Moto Verte...

V.M : On trouve quoi dans ton garage ?

F.B. : Une des 3 HVA 4t de 1959 expertisée par Nils Hedlund, une Lito ex-René Klym, une Monark replica offerte pour mes 50 ans; livrée par Sten Lundin lui-même, une Yamaha HL spéciale, une vraie, une HVA 510 TE, une Triumph 500 enduro replica John Giles, nostalgie des années 60... une Norton 500 T, machine originale de trial de 1949, rigide... toute une époque, une HVA 250 WR de 1978... et je réalise la moto de mes rêves : une Tribsa style course de désert années 70. Tout mon savoir-faire sera dans cette machine.

V.M : Une moto qui te ferait plaisir ?

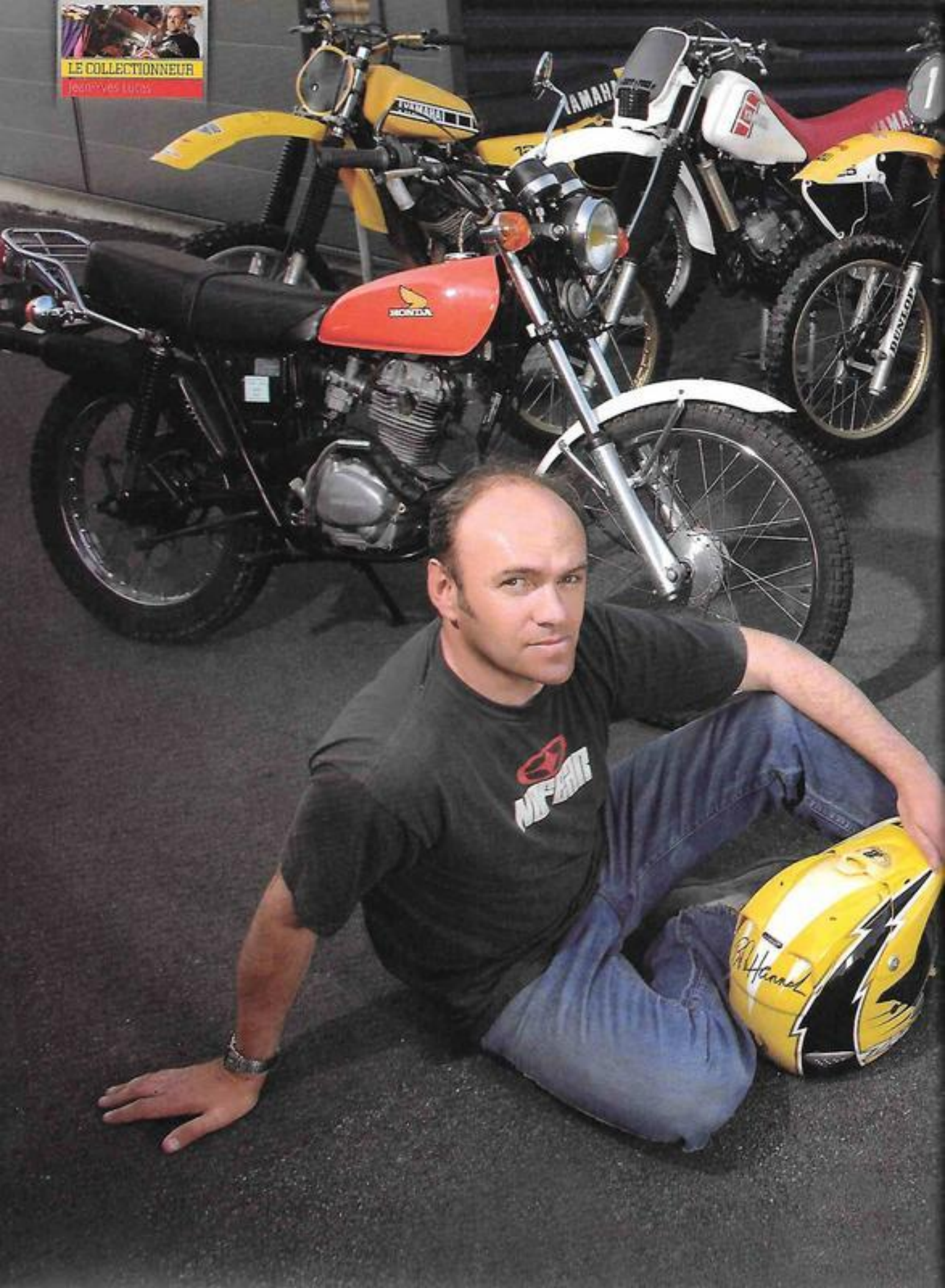
F.B. : Une 500 Norton Inter Garden Gate.

V.M : Tes pilotes de références ?

F.B. : Le Russe Victor Arbekov, le suédois Sten Lundin, pilote Monark, un surdoué si l'on peut dire qu'il y a des pilotes surdoués comme Joël Robert et les frères Rickman, Don et Derek.

V.M : L'avenir des courses d'anciennes ?

F.B. : Je pense qu'il y a trop d'épreuves plus ou moins sérieuses avec des clubs ajoutant des classiques à leurs programmes pour attirer les badauds... 5 ou 6 épreuves internationales style Norman seraient, à mon avis, suffisantes.





VINTAGE VISITE

L'esprit collector de JEAN-YVES LUCAS

Par Claude de La Chapelle • Photos Bruno deshayes

Jean-Yves Lucas est un designer prolifique de la moto. Il s'est bâti un univers où machines et moteurs s'entremêlent entre terre et mer. Voilà qui méritait bien que Vintage s'y attarde...



LE COLLECTIONNEUR

Jean-Yves Lucas

1980-YAMAHA 125 YZ

UN AIR D'AMÉRIQUE POUR 300 EUROS...

C'est sur le boncoin.fr que cette Yamaha de 1980 a été dénichée pour 300 €. "J'aime bien faire confiance aux gens et je suis rarement déçu. Lorsque cette 125 YZ est arrivée sur palette (80 € de frais de port, tubes de fourche, garde-boue et roues démontés), elle a démarré au premier coup de kick, comme me l'avait promis le vendeur" explique Jean-Yves qui, en attendant une restauration complète, l'a simplement équipée de quelques plastiques jaunes en provenance des USA.

C'est à Vannes que nous avons rencontré Jean-Yves Lucas. Sur le parking de Lucas Designs, une Porsche 911 de 1967 dans un parfait jus d'orange côtoie une Jeep Cherokee... bon esprit, voilà qui correspond aux caisses que l'on aime... Grand sourire, franche poignée de main, on se sent tout de suite les bienvenus et c'est par le garage que le maître des lieux nous fait rentrer. Bonne pioche ! Les yeux partent dans tous les sens ! Une brochette de Yamaha 125 YZ dont certaines lookées US avec leurs plastiques jaunes, un Fantic 125 Caballero comme on en rêve tous et ses petits frères en 50, une Honda 125 XL d'origine... côtoient une Honda 400 VFR et une Suzuki 250 RGV Lucky Strike, bel hommage à Kevin Schwantz (dénichée sur eBay à Bergame, payée 1200 euros, l'affaire du siècle) dans un état nickel. On reste sans voix... S'il existe un père Noël pour les lecteurs de Vintage Moto, il pourrait prendre l'apparence de Jean-Yves Lucas... Avec 75 motos à son tableau de chasse dont 12 Fantic en même temps (vendues une poignée de figues à un charcutier de Quimper), Jean-Yves ne fait pas semblant d'aimer la bécane. Et qu'est ce qui motive notre homme ? "Tout d'abord le fait de retrouver les motos de ma jeunesse, celles de mes copains d'enfance... l'autre moteur de ma passion, ce n'est pas le fait de posséder mais de vivre avec des mécaniques qui me pro-



Jean-Yves Lucas a possédé 75 motos dont 12 Fantic qu'il a revendues pour une bouchée de pain à un charcutier...

urent du plaisir, une émotion esthétique... comme c'est le cas avec une Porsche 911, un objet tellement bien pensé qu'il traverse les décennies, depuis sa création en 1964, sans perdre de sa force et de sa magie. Avec mon bateau (un Piantoni Dherby de 1960 réalisé par un grand charpentier ayant travaillé chez Riva), je navigue

1981-YAMAHA 125 YZ

DÉNICHÉE SUR EBAY

Jean-Yves était prêt à investir 1000 € pour récupérer une 125 YZ de 1981. À 600 € (prix de réserve sur eBay), il est donc satisfait de cet exemplaire qu'il juge assez propre, mécaniquement très sain. "J'aime bien les motos qui sont dans leur jus, avec une patine, lorsqu'elles sont marquées par quelques années de roulage, elles ont bien plus d'âme que les machines relaitées à neuf".







LE COLLECTIONNEUR

MAINTIENS

dans le même registre. J'aime le poncer, le vernir... autant que de le mettre à l'eau. Et toutes ces machines ont souvent des histoires à raconter... c'est l'occasion de rencontres et de bons moments partagés, choses qui ne se réalisent pas en allant acheter un truc neuf dans un magasin" avoue Jean-Yves. Alors que nous étions penchés sur le 125 Fantic, notre designer raconte. "Le gars qui l'avait avant moi faisait la tournée des bars

■ Golfe du Morbihan, avec son Piantoni Oberby de 6,20 m motorisé par un 4 cylindres de 3 litres (150 cv). Vintage spirit !



1982-YAMAHA 125YZ

FOND DE GARAGE

En 1982, Jean-Yves avait fait 2 tours de roses au guidon de la 125 YZ d'un copain. Par rapport au modèle de 1977 avec laquelle il roulait, le choc fut violent ! "Lorsque j'ai vu passer ce modèle sur eBay, à 500 €, j'ai craqué. Elle était au fond d'un garage chez un vieux monsieur qui la destinait à son petit fils. J'en ai récupéré une deuxième, toujours sur eBay... on en trouve facilement mais les prix grimpent".



■ Un garage pure passion : Porsche 911 de 1967, Honda 400 VFR de 1992 et Suzuki 250 RGV Lucky Strike de 93.

avec une passagère du côté d'Audierne ou de Concarneau... et en Bretagne, ce ne sont pas les bars qui manquent... elle est en état très correct mais lorsqu'on l'a récupérée, il y avait des morceaux trainant partout dans le garage et un chien-loup avait même dévoré les garde-boue". Un Breton qui parle Fantic en vient forcément à évoquer Yann Cadoret, l'enfant du pays, de la Trinité-sur-Mer. "Cadoret, c'était la vitesse, l'aisance, la classe... Je l'ai vu rouler en motocross à Gourin en 1980, en inter, avec une Fantic 125 RC, faire toute



1978-FANTIC 50 CABALLERO

DANS SON JUS...

C'est sur eBay, en 2007, que Jean-Yves a craqué pour ce Fantic 50 Super 6M, conservé au fond d'un garage dans son état d'origine. Un billet de 600 euros plus tard, le Caballero se retrouve à Vannes et Jean-Yves découvre les options : cylindre Minarelli Compact System, pot, carburateur de 19 mm, réservoir plastique, amortisseurs à gaz... Pour l'anecdote, Jean-Yves possède aussi un Fantic Super-4M de 1975 identique à celui qu'il louait 10 francs de l'heure à un copain !



Jean-Yves collectionne les coups de cœur, les mécaniques ayant du style, une âme et dégageant à coup sûr une émotion.

la ligne droite d'arrivée en wheeling et mettre un tour et demi aux autres, un grand monsieur, vraiment, qui a fait rêver toute une génération de gamins et porté la marque Fantic au plus haut niveau". Parmi les autres pilotes de légende ayant marqué l'esprit de Jean-Yves, Bob Hannah, Hakan Carlqvist, Jacky Vimond et dans un autre

1978-YAMAHA 125 YZ

L'ESPRIT BOB HANNAH...

C'est en Belgique, via eBay, en 2003, que Jean-Yves a acheté 400 € cette Yamaha 125 YZ de 1978, transformée en replica Bob Hannah, l'un des pilotes ayant marqué la jeunesse de notre collectionneur (la nôtre aussi !). La mécanique étant très fatiguée, Jean-Yves s'est rebossé les manches et, de la cave au grenier, a tout remonté nickel chrome. Idem pour la peinture du cadre. Remarquez le casque One Industries que Jean-Yves a fait dédicacer à Bob Hannah lors du salon d'Indianapolis.



CRÉATIONS LUCAS DESIGNS...

■ Graphisme sur le jet Pilot de No Fear. ■ Création pour la marque de bottes Taiwanese Exostat. ■ Pour Iota, Jean-Yves a réalisé ce graphisme inspiré par le Nascar. ■ Réalisation d'équipements de travail dans un esprit racing pour Facom ! ■ Création du casque Challenger pour Iota (en vente dans le réseau Cardy).



registre, Kevin Schwantz. En effet, Jean-Yves ne se cantonne pas qu'au tout-terrain. Il a taté du bitume (notamment lorsqu'il habitait Paris, au moment où il s'était séparé pour des raisons de place de sa collection de Fantic) jusqu'à un gros crash avec une Honda 600 de la Hornet Cup au Mans qui lui valu 23 fractures d'un seul coup. Aujourd'hui, à travers son travail de designer, Jean-Yves œuvre de toutes ses forces pour améliorer les protections des pilotes, connaissant le prix à payer d'un freinage très, trop, tardif... Les heures passent, avec Jean-Yves, peu avare de son temps, la discussion va bon train (Steve McQueen, la Porsche 917, les casques JT Racing, la nouvelle collection de fringues One, la difficulté de faire accepter toutes nos motos à nos femmes, l'étroussure de nos garages...) et Jean-Yves nous entraîne déguster un plateau de fruits de mer autour d'une bouteille de Muscadet à Conleau, sur le bord du Golfe du Morbihan. Alors forcément on parle "boulot" et on aborde son job de designer. Comment en est-il arrivé là ? "J'ai fait un CAP-BEP de dessinateur industriel et électromécanique puis un Bac F1 suivi d'une année de

Le moteur de sa collection : le passé recomposé... Les motos des copains qu'il peut enfin s'offrir.

1976-HONDA 125 XI.

POUR ALLER EN VILLE...

Pas question pour Jean-Yves, épris de belles mécaniques, de rouler sur un scooter sans âme... Pour ses déplacements quotidiens, cette XI 125, première série fait très bien l'affaire. Démichée sur eBay à 1200 €, affichant 12 000 kilomètres, elle tourne comme une horloge et s'avère on ne peut plus économique, ce qui ne gâche rien. Ça donne des idées, non ?



Graphisme réalisé sur une Porsche GT3 préparée par RMS à Vannes (56).

Souvenirs de la 917 du film "Le Mans" et du papa (avec calot) de Jean-Yves.

BTS productique avant d'enchaîner 4 ans dans une école de design à Paris (ESO!). Diplômé en 1992 en section transport, gagnant du concours Du Pont de Nemours, j'ai ensuite travaillé 4 ans dans une grande agence puis chez JCP Industries, CGF Gallet et Powersports (Shot, Stormer...). Depuis 2003, je suis indépendant". Aujourd'hui, de No Fear à Thor (le casque de Chad Reed, c'est lui) en passant par Polisport, Sinisalo, Berik, Iota... des dizaines de marques font appel à sa créativité, lui permettant de s'accomplir totalement dans cet univers motorisé qui est le sien. Puis on évoque l'avenir. "Cet hiver, je vais me monter un proto de dirt track sur base de Yamaha 250 TDR ou XT 600. C'est en voyant une image de Kenry Roberts que j'ai eu le déclic. Je cherche aussi une Yam 125 YZ de 1979 car elle me manque et aussi une HVA 250 CR de 1980 avec laquelle mon

1978-FANTIC 125 RC

ELLE A DU CHIEN !

■ Hiert à Jean-Yves par son papa en 1993, ce Fantic 125 fut négocié 200 €. Il fallut de la perspicacité pour rassembler les morceaux du Caballero éparpillés aux quatre coins d'un garage de Quimper et dont les garde-boue avaient été dévorés par un chien-loup... Son état était pourtant bon puisque plaques latérales et réservoir demeurent d'origine. Le 125 Fantic servait simplement à son précédent propriétaire à faire la tournée des bars du Finistère...



1981-YAMAHA 125 YZ US

DÉDICACÉE PAR BROG GLOVER

Jean-Yves a cassé sa tirelire (2300 €), ce qui est somme toute raisonnable, pour se faire ramener des USA cette belle 125 YZ (dédiée par Brog Glover, 6 titres AMA décrochés sur Yamaha !) faisant le plein de pièces spéciales : culasse, YPVS, plaque avant utilisée par les pilotes officiels, sabot en aluminium, échappement... et un moteur qui envoi fort le son.



"cousin par alliance" Yvon Largenton roulait... j'entends encore la fabuleuse sonorité du bloc Husky ! De 2 à 4 roues, il n'y a qu'un pas et Jean-Yves nous lâche qu'il attend impatiemment une Porsche (sa 7^e d'affilée) en provenance des USA. "C'est une 912 de 1966" précise-t-il avec modestie car, vous l'avez compris, il n'y a que la passion qui vaut chez cet homme-là, le plaisir pur de partager de belles histoires de tôle, de gomme brûlées, de

moteurs qui poussent et arrachent les bras, des étincelles dans les yeux... Jean-Yves accède, à 43 ans, à ses rêves de gosses, sans en payer le prix fort. Ses jouets sont souvent dans leurs jus et n'auront jamais la prétention d'être des pièces de musée, pas le genre de la maison. En revanche, elles passeront de mains en mains, prêtées aux copains, pour vivre et vibrer encore et faire le plein d'émotions, leurs raisons d'être, non ?

CRÉATIONS LUCAS DESIGNS...

■ Réalisation d'une gamme complète tout-terrain MTB. Jean-Yves peut imaginer un style mais également suivre la mise en œuvre du prototype et la fabrication.

■ Un casque moderne pour rouler vintage ? Ce Zeus en fibre est estampillé "ALS Replica", petit clin d'œil de Jean-Yves Lucas au mythique JF Racing américain.





LE PROPRIO

Patrick Bertails

SUZUKI 125RM • 400RM • 465RM SUZUKI AU CENTRE DE SA PASSION

Par Claude de La Chapelle • Photos - Bruno des Gayets

PATRICK
BERTAILS

Xavier Audouard, le "Dirt Dictator" a offert l'un de ses pantalons JT à Patrick !

En 1982, Patrick Bertails, CAP en poche fait ses premières armes de mécanicien dans une concession Suzuki-Cagiva-HVA-SWM. Un an plus tard, il se retrouve au guidon d'une Suzuki 125 RMT d'occasion. Il écume les bois de la région (la pression écolo n'était pas celle que l'on connaît aujourd'hui...) et en 1986, il franchit le pas : première course à Saint-Vincent-de-Tyrosse, en parfait sociétaire du Moto Club des Plages cher à la famille Dassé. Jusqu'en 1991, il roulera en ligue de Guyenne (Aquitaine) en cross et même en course de sable (Hossegor sur une Yam 490 YZ, jugée trop puissante dans les bois...). Patrick fera quelques infidélités aux Suzuki qu'il aime tant... Outre la grosse Yam, une Honda 125 CR millésime 1988 et 1990, une 125 KTM neuve "une grosse déception (en réalité, il a dit une grosse merd...) que j'ai gardé 6 mois avant de me la faire reprendre chez Louit" et une Yam 125 YZ de 1990 avec laquelle il fait quelques épreuves d'endurance. En 1991, Patrick fait un break et se concentre sur son travail de façonnier d'objets en liège, au cœur de

*De 1981 à 1988, Patrick fut
mécanicien Suzuki. Restaurer une
RM est pour lui un jeu d'enfant...*

De ses 7 années passées dans une concession Suzuki à Dax, Patrick Bertails a gardé le goût des RM. 20 ans après ses débuts, la fièvre jaune le prend à nouveau. Pour Vintage Moto, Patrick a ouvert les portes de la grange et nous présente 3 exemplaires qui en feront saliver plus d'un, 125 RM et 400 RM de 1980 et bestiale 465 RM de 1982.

la forêt landaise, "dérivant" selon ses propres termes vers la planète auto. Lors d'une bourse d'échange, en 2001, la vision de quelques Yamaha IT et YZ déclenche l'envie d'y revenir... Ce sera via une Yam 125 YZ de 1979 puis une Suzuki 125 RMT de 1980... En 2005, Patrick s'aligne à un motocross "vintage" à Saint-Jean-d'Angely. Il n'en croit pas ses yeux, se retrouvant derrière la grille aux côtés de Noyce, Hudson, Gomez... seul pilote 125 avec sa Suzuki 125 RMT de 1980, il en est certain : il n'est pas venu pour rien ! Patrick sera aussi au départ du MX Dxbow, mais sur une Kawa 500 KX cette fois "mais le vert c'est pas mon truc, je me sens mieux en jaune" précise-t-il avec malice. En 2006, Patrick se fait écraser par un arbre (!) abattu par un collègue... deux ans d'arrêt de travail s'en suivront, inutile de dire que la moto passe au second rang, l'objectif étant simplement de revenir à une vie normale, un combat quotidien qu'il mène toujours avec une féroce détermination. Patrick possède une dizaine de Suzuki : 125 et 250 de 1981, 80 de 1984, 465 de 1982, 250 de 1978... restaurant ce qu'il a déjà et cherchant toujours une 125 RMS de 1975. Suzuki, sa passion (un virus ?) tenace !



■ Ce casque JT Racing est un pur collector, peint par Troy Lee Designs et cédé par Xavier Audouard.

■ Patrick aime aussi les belles autos comme sa Renault 5 Turbo 2 de 1983.



Patrick orientale se presenta
MX Viper, il nuovo motore
il motore di serie.



"Les amortisseurs, pas terribles d'origine et non démontables ont été remplacés par des Öhlins".





SUZUKI 125RM-1980 REFAITTE DE LA CAVE AU GRENIER

C'est dans un dépôt-vente de Bayonne que Patrick a fait main basse sur cette Suzuki 125 RMT millésime 1980. "Elle avait soit disant un piston neuf selon les dires du vendeur. Après 20 minutes de roulage et une amorce de serrage, j'ouvre le moteur et je découvre que le piston, effectivement neuf, avait été monté à l'envers !" s'amuse Patrick. Pas de quoi satisfaire un mécanicien professionnel du calibre de notre lecteur. C'est décidé, il refait, pour de bon, le bloc de A à Z : du vilebrequin au filtre, roulements, joints... tout est remis à plat. Puis c'est le cadre qui passe à la casserole et va voir au sablage ce qui s'y passe... Les amortisseurs d'origines étant

*Une 125 RM achetée 600 euros
avec la promesse d'un piston neuf.
Vrai, mais monté à l'envers !*

épuisés, Patrick les remplace par des Ohlins qui lui passaient sous le nez et offraient l'avantage d'être réglables. Abus de bien ne nuit pas. Achetés en 2003 chez Suzuki-France, les plastiques ne sont désormais plus dispos et Patrick conseille de se rabattre sur les sites US dont l'incontournable "Vintage Suzuki". Patrick nous "brosse" le portrait de sa moto : "Elle est très maniable, le moteur est docile et coupleux, en théorie, car sur la mienne, le carburateur (Mikuni de 32 mm) est



LE PROPRIÉTAIRE
Patrick Bertais



trop usé et de ce fait ne donne pas le rendement attendu". Nous avons demandé à Patrick, expert en la matière, à quoi peuvent s'attendre en se lançant dans une restauration d'une Suzuki 125 RM, les lecteurs de Vintage Moto. "Il y a eu énormément de Suzuki 125 RM en 1979 et 1980. Seule la forme du garde-boue les différencie. Il faut donc se fier au numéro de châssis frappé sur la colonne de direction. Sur les sites américains, on trouve des pièces. Il faut être vigilant sur l'usure des bagues du bras oscillant et des roulements de vilebrequin bouffant le carter lorsqu'ils prennent du jeu, surtout côté allumage".

■ Les RM 125 de 1979 et 1980 sont nombreuses mais rarement dans cet état...

■ En 2005, à Saint-Jean d'Angély, Patrick roule en 125 avec les "grosses".





LE PROPRIO

Patrick Bernols

SUZUKI 400RM-1980

ACHETÉE
DANS L'ÉTAT...

C'est parce qu'il en avait marre de se faire déposer, au guidon de sa Suzuki 125 RM, dans les montées, par des pilotes moins rapides que lui, que Patrick, pourtant bien vacciné huitième de litre, eut l'idée de monter en puissance, donc logiquement en cylindrée. Et le hasard faisant bien les choses, en 2005, Patrick avait sympathisé lors du motocross de Saint-Jean-d'Angély avec un concurrent, aussi mécanicien de métier, fêru de Suzuki et justement propriétaire d'une 400 RM de 1980. Patrick avait eu la bonne idée de prendre ses coordonnées... Un coup de fil plus tard, affaire entendue, Patrick devient propriétaire d'une 400 payée 2 500 euros, sourire compris et avec la garantie d'un moteur



Marre de se faire doubler au guidon de sa 125 RM... en 2006, Patrick achète 2 500 euros cette RM 400 dans cet état, livrée avec les amortisseurs Öhlins !

■ Esthétiquement, cette 400 n'est pas parfaite, mais elle l'est mécaniquement.

■ Les Öhlins ne sont bien sûr pas d'origine mais sont un vrai plus pour rouler !

qui tourne rond et envoie le son. État des lieux : le garde-boue avant n'est pas d'origine, pas grave, on en refabrique, le carter d'embrayage réparé grossièrement, l'échappement pas très propre (là encore, il y a de belles choses sur la toile, allez faire un tour sur le site US.dirtoverstock.com qui propose un maximum d'échappements pour les motos des 80's) et les amortis d'origine rincés, évincés au profit de très efficaces Öhlins (d'une valeur de 1 000 euros). Franchement il n'y a pas de quoi se plaindre, bien au contraire, d'autant que les "grosses" Suzuki ne se trouvent pas sous le sabot d'un cheval et qu'elles sont franchement sympas à piloter. Quelques tours de remorque plus tard, la Suzuki 400 dans son garage, Patrick fait le tour du propriétaire: vidange de boîte et de fourche, c'est le minimum syndical avant de faire craquer la bête. "C'est une moto coupleuse mais elle n'est pas très stable, il faudra que je change les ressorts et les bagues du bras oscillant qui prennent du jeu" analyse t'il en homme de l'art qu'il est. "Et puis, même si ce n'est pas une 465, elle est de l'époque où Jean-Jacques Bruno roulait chez Suzuki après son passage chez KTM. Jean-Jacques Bruno c'est l'un des pilotes que je préfère avec Eric Geboers et André Malherbe sans oublier bien sûr Jean-Michel Bayle".





SUZUKI 465 RM-1982 SUR LES TRACES DE J-J BRUNO...

Lorsque Patrick fit un chèque de 800 euros au vendeur de cette Suzuki 400 RMZ (qui est l'évolution de la 465 RMX de 1981), il récupéra une... épave. "C'est une moto rare. En 2 ans, j'en ai vu 3-4 de valables en annonces, tout au plus" précise-t-il (ndlr : cet été, une annonce française sur eBay a vu partir une belle 465 RM de 1982 à 2100 euros en ayant motivé 9 enchérisseurs). Selon ses sources, une cinquantaine de 465 seraient rentrées en France par an. Une fois la moto dans la grange, il ne restait plus qu'à se mettre au boulot avec les classiques phases de démontage, sablage, rayonnage... de quoi bien remplir les journées tandis que les soirées sont passées sur la toile en quête de pièces. L'échappement était pourri comme c'est souvent le cas sur ce type de cylindrées du fait du gros volume du pot. Patrick en a trouvé un chez Le Top à Niort, pas d'origine, mais un magnifique DG fabriqué aux USA, payé 450 euros. Idem pour le piston remplacé par un Wiseco (en vente chez Bihl). Le filtre à air cède sa place à un accessoire Twin Air d'époque exhibant un boîtier énorme au look



"Cette Suzuki 465 RM possède un moteur explosif. C'est un tracteur, très solide, un véritable tank".

"factory", offrant un volume d'air plus grand. Autre infidélité à l'origine, les biellettes du Full Floater ne sont plus en acier mais en alu comme sur la RM de 1983 (ça se monte comme Kent dans Barbie). Les plastiques et la housse de selle proviennent de chez Le Top et Vintage-Suzuki. "Il me reste à faire préparer l'amortisseur par Bud Racing" précise Patrick qui nous parle de sa RM 465 : "Elle est explosive ! C'est ce que je pense du moteur. C'est un gros tracteur, solide, un tank".

Le filtre est une option d'époque Twin Air pour un moteur respirant mieux.

Pot et silencieux ont été remplacés par un ensemble DG (450 €). Beau mafos !

Autre son de cloche de Jean-Jacques Bruno qui fut pilote officiel Suzuki de 1979 à 83 (avec Brad Lackey puis André Wromans) ayant roulé trois saisons sur la 465 RM. "En 1979, j'ai roulé avec les 2 amortis puis le Full Floater est arrivé et ce fut un gros point positif. On choisissait sa cylindrée, 465 pour moi, 490 pour Lackey mais ma moto qui était une machine d'usine, rien à voir avec la série, cassait souvent et à cause de ça je n'ai pu faire mieux que 5^e du Mondial, en 1981".

