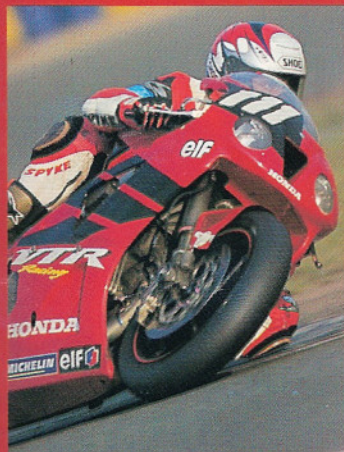


MOTO JOURNAL

19 F N° 1420 - 20 AVRIL 2000

24 HEURES DU MANS



HONDA VTR SP1 :
PREMIERE SORTIE,
PREMIERE VICTOIRE



CONTACT CAGIVA 1000 NAVIGATOR

COMPARATIF 650 HONDA LA NOUVELLE TRANSALP FACE A LA DEAUVILLE



M 2042 - 1420 - 19,00 F



SPORT INTERVIEW STEPHANE CHAMBON - CROSS ELITE
A CASTELNAU - CHAMPIONNAT D'EUROPE DE VITESSE EN ITALIE

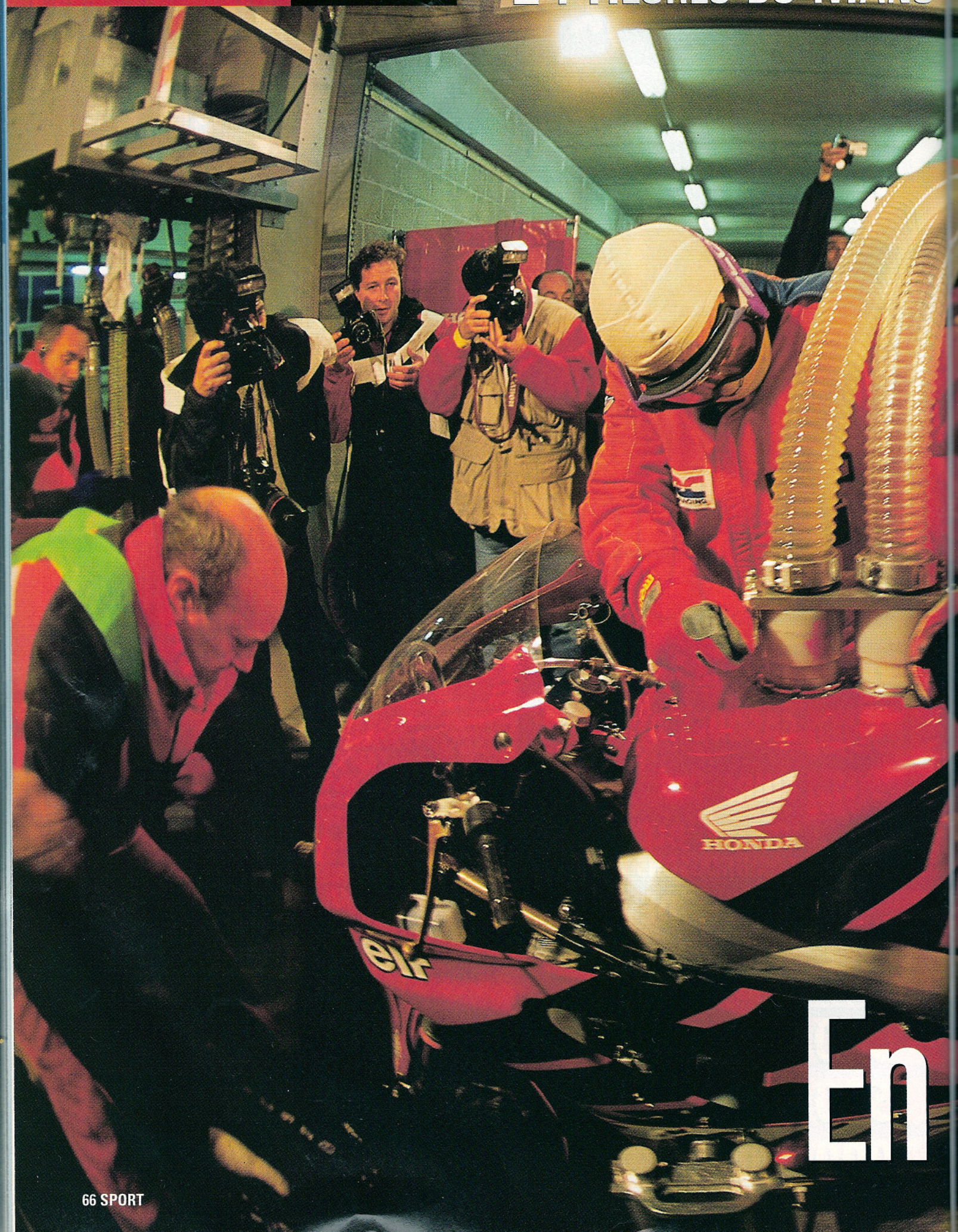
SWISSE 5,90 FS - CANADA 0,50 \$ - BELGIQUE 139 FB - ANTILLES, REUNION, GUYANE 28,50 F - ESPAGNE 560 Ptas.

HONDA

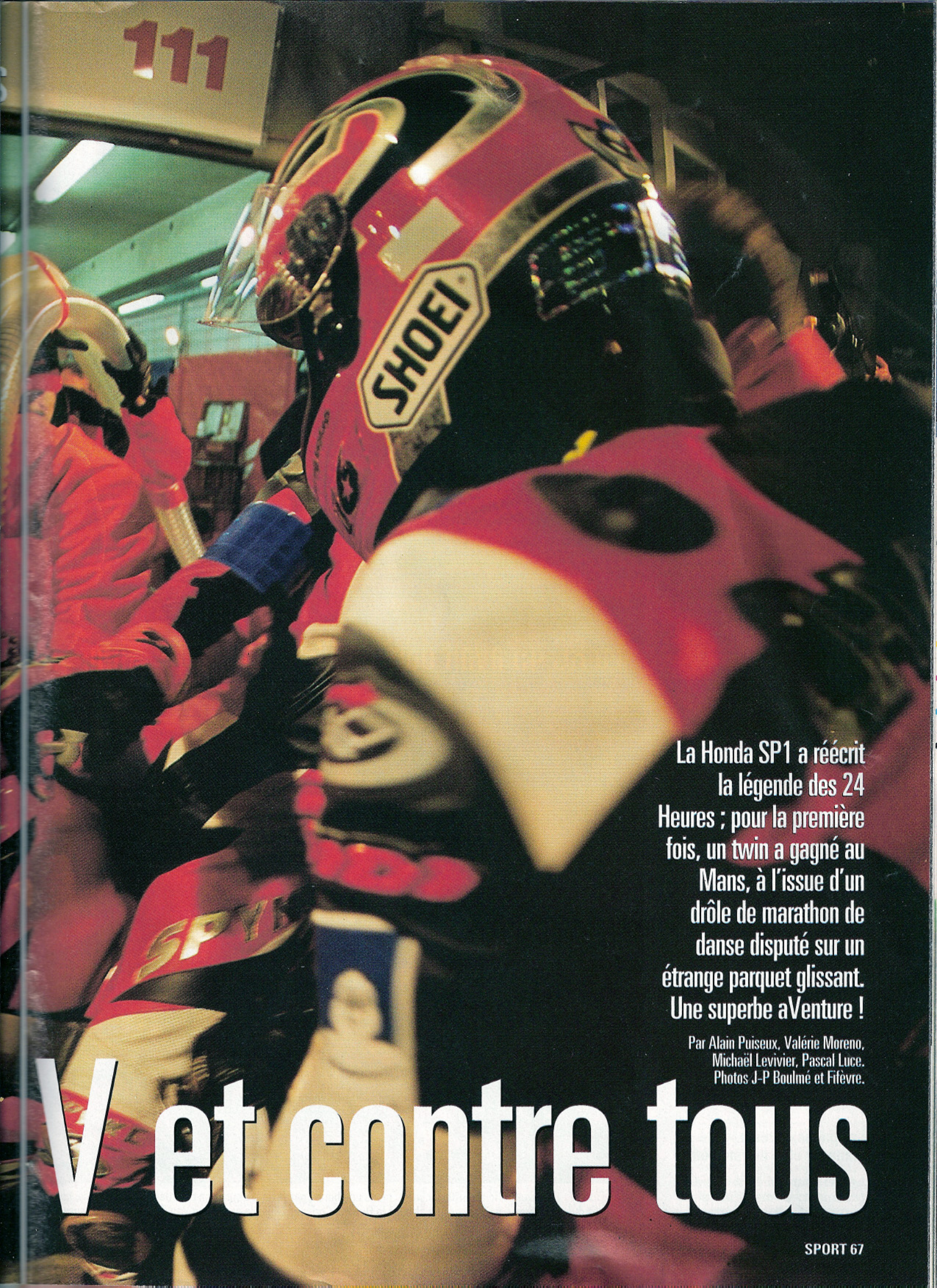
SPORT

ENDURANCE

24 HEURES DU MANS



En



La Honda SP1 a réécrit
la légende des 24
Heures ; pour la première
fois, un twin a gagné au
Mans, à l'issue d'un
drôle de marathon de
danse disputé sur un
étrange parquet glissant.
Une superbe aventure !

Par Alain Puiseux, Valérie Moreno,
Michaël Levivier, Pascal Luce.
Photos J-P Boulmé et Fifèvre.

V et contre tous

24 HEURES DU MANS

Il est 14 heures ce dimanche, il reste quarante motos en piste, mais on n'en voit qu'une. Tirés en travers de son œil droit, les trois traits blancs sur fond noir de son numéro de course, le 111, lui donnent des airs de pirate borgne. Lorsqu'elle rétrograde au freinage de la Chapelle, la SP1 rouge laisse échapper d'étranges crachats sonores. Elle est fine et basse. Ses trajectoires sont lisses ; des arcs parfaits et parfaitement bandés. Il n'y a qu'à l'accélération, à la sortie du virage, qu'elle s'autorise un grognement de twin, d'ailleurs très assourdi. Mais Honda fabrique des motos qui gagnent, pas de la hi-fi. Lorsqu'elle accélère en sortie de courbe, d'un coup de reins de géante, la SP1 dépose celles qu'elle n'a pas doublées dans le virage. On dirait qu'elle s'appuie sur elles pour s'envoler. En l'occurrence, vers la victoire.

La rumeur la disait venue en démonstration parce que, mon bon monsieur, on n'a jamais vu un bicylindre gagner au Mans. La rumeur la disait venue se rôder pour les Huit heures de Suzuka : comment voulez-vous qu'un twin à injection de 170 chevaux tienne plus d'un tour d'horloge ? La démonstration a eu lieu. Mais pas celle qu'on attendait. Il est 14 heures et les spectateurs qui pataugent dans la boue, la crasse et la fatigue, des tessons de fête plein la caboche, se sont approchés au plus près des grillages pour vérifier l'improbable. La Yamaha privée numéro 16 menaçait la Honda, mais Thierry Paillot vient de chuter dans la courbe Dunlop. La Suzuki gris argentée est passée devant la 16. Mais elle ne peut espérer qu'une faute ou une casse du phénomène. La Honda, trop neuve, trop atypique — un twin de course, monsieur, c'est italien — n'était pas favorite. La course aussi, courue par temps sec sur une piste mouillée, fut un peu improbable. On savait avant le départ qu'elle ressemblerait à un combat de fantômes boxant à distance, et se battant contre la piste autant que contre leurs adversaires. Mais pas à ce point-là.

Les pneus, le team-manager et le thermomètre

Le ciel pourtant était un avertissement. Samedi au petit matin, quand les équipages →

Hypermaniable et coupleuse, la Honda SP1 officielle a séduit ses pilotes et a conquis, contre toute attente, ses premiers galons de machine d'endurance.



La RC 45 avait dominé l'Endurance dès sa premi è



Vedettes La Suzuki officielle n°0 a animé et mené une bonne partie de la course en tête. Jean-Michel Bayle, qui a assés heures du matin, bras cassé après une chute à la Dunlop. Christian Lavieille et Arnaud Van Den Bossche assureront le



HEURE PAR HEURE

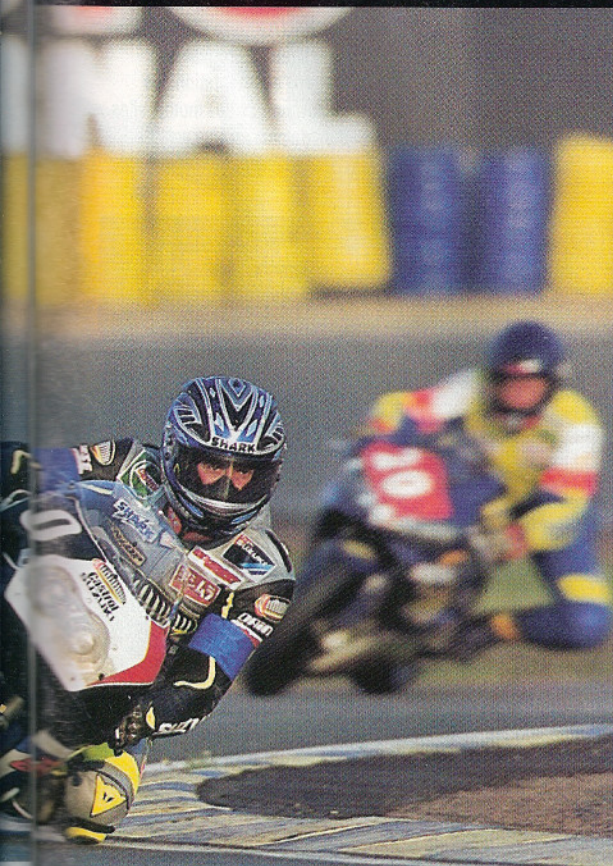
16 h / 1^{re} heure de course

En tête : n°111 - Tours bouclés : 29

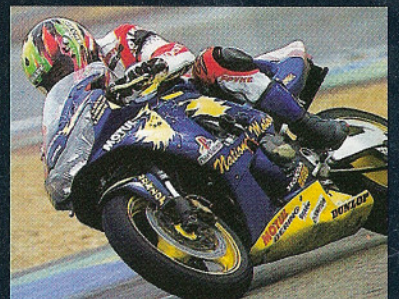
Abandons : 0

Adrien Morillas sur sa Honda n°4 plonge en tête dans la courbe Dunlop, mais c'est Jean-Marc Delétang sur la Yamaha officielle n°17 qui boucle le premier tour en tête devant la Yamaha privée n°16 aux mains de Brian Morrison. Une première heure de course extraordinaire avec des leaders inattendus : les privés mènent le bal. La 16 prend le commandement au 2^e tour pour le céder à la Stocksport de Morillas au 15^e, il le conservera jusqu'à la fin de son relais. Des soucis de pompe à essence et de shifter de passage de vitesses entraînent la n°16 à la 48^e place. Au troisième tour, Jehan d'Orgeix chute déjà au guidon de la RC 45 n°1, et fait plonger la moto chinoise à l'avant-dernière place. Derrière, surprise également. La Kawa officielle pointe 36^e après un début de course laborieux : mauvais choix de pneus, stop and go de 20 secondes pour non-respect de la procédure de départ et deux sorties de piste pour Sebil'. Eric Mahé s'envole au raccordement et doit ramener la Yamaha n°17 à la poussette. La 11 se plante dans le bac à gravier. Seuls Honda et Suzuki ne connaissent pas de galère. La toute nouvelle Honda SP1 aux mains de William Costes est en tête au terme de cette première heure de course fabuleuse. De son côté, Christian Lavielle, en vieux grognard de l'Endurance, a sagement emmené la Suzuki n°0 à la troisième place avant de passer le relais à Jean-Michel Bayle. Grâce aux excellentes pendules réalisées par son pilote Bruce Rulfo et à un ravitaillement sauté, une Stocksport s'intercale entre les usines en deuxième position : la Yamaha n°33 du team Impact Vitesse. ▼

ère sortie. Au Mans la SP1 épouse la légende...



Sur un nuage Très agile, facilité déconcertante, un couple époustouflant... Les pilotes de la Honda victorieuse, William Costes (ci-dessus) comme les deux Sébastien, Charpentier et Gimbert, ne tarissent pas d'éloges sur la SP1 officielle, outil à gagner.



17 h/2^e heure de course

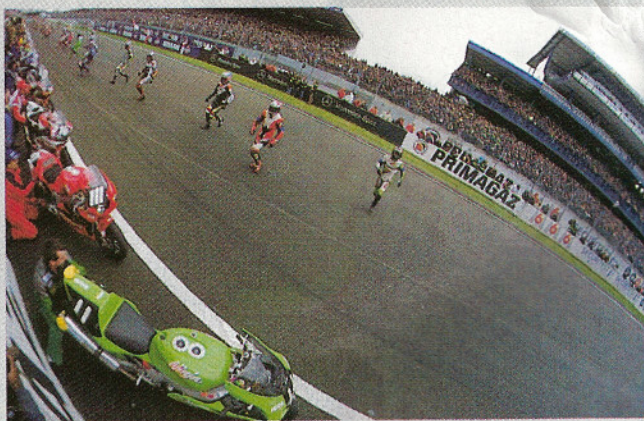
En tête : n°111 - Tours bouclés : 59

Abandons : 0

Jean-Michel Bayle revient très fort au guidon de la 0 et s'empare du commandement peu avant la première apparition du pace-car. Neutralisation de 14 minutes suite à la chute de Yamaha n°41 à la Chapelle. Sébastien Charpentier et la SP1 officielle profitent de ce regroupement pour chiper le commandement à la Suzuki n°0. La Kawasaki n°94 du GMT pointe troisième et première privée, avec dans ses roues l'autre moto de National Moto, la VTR n°3 qui n'est pas une VTR SP1 ! La Kawasaki Motoshop 35 est 5^e, la 16 poursuit sa remontée et pointe 18^e. Kawasaki et Yamaha, sont respectivement 43 et 46^e, à 6 et 7 tours de la Honda. L'inattendue n°4 de la première heure pointe à la 24^e place suite à un accrochage.

uré le chrono de la n°0 en 1'44"556, a dû rendre les armes vers 3 reste des relais pour terminer à trois tours de la Honda officielle.

24 HEURES DU MANS



Scoumoune Sebileau part en première place sur la grille mais la Kawasaki officielle ne sera jamais en tête. Sebil' chutera dès la 1^{ère} heure.



Epreuve La Yamaha officielle boucle le premier tour de course en tête avec Delétang, mais disparaîtra en fond de classement après la chute de Mahé au raccordement, puis celle de Delétang. Le moteur ayant avalé un caillou dans la chute, YMF préfère arrêter, pour la sécurité de ses pilotes.

→ arrivent sur le circuit, il pleut encore. Et avec zèle. Les campings sont des pataugeoires, les flaques des lacs, la terre de la boue. L'hélicoptère des pompiers dérape en crabe au-dessus du circuit et les drapeaux sont raides comme des huissiers. Dans les tribunes on a sorti les capuches. La veille dans les campings, pour soutenir les feux avant de grelotter dans un duvet mouillé, on avait sorti l'huile de vidange.

Les pilotes pendant la présentation saluent le public, c'est la coutume, mais pas seulement : ils ont presque l'air étonné de le voir là. Debout sur le pas de leur loge en ciment, les team-managers ont les yeux au ciel, disent des banalités. Il y a un baromètre dans chaque stand, vissé au mur entre le rappel de la procédure de ravitaillement et le tableau de pression des pneus. Il dit "pas bon" le baromètre, il dit bizarre, et incertain. Quant au thermomètre, on préfère ne pas le regarder. Sous les rafales et le crachin que vaporisent les nuages bas, tout le monde s'apprête à jouer à la roulette russe sans savoir si le pistolet est chargé, ni avec quoi. Et comme on peut toujours se fier à l'improbable, le début de course est ahurissant.

La première machine à avaler la courbe Dunlop, au bout de la ligne droite, est la 900 Honda CBR n°4, une pure Stocksport pilotée par Adrien Morillas, qui n'a pas couru depuis lurette. La Yamaha officielle passe très vite →

TELEX

Multimarque ! Jehan D'Orgeix, champion du monde d'Endurance sur Suzuki, a pris le départ au guidon de la Honda RC 45 Zong Sheng avec un cuir aux couleurs de Kawasaki Motor France.

Le prix ESCRA qui récompense la meilleure assistance technique a été remis aux mécaniciens de la Kawasaki n°94 : Michel Guerre et Joël Belmer.

Le prix SATEX a été attribué à l'équipe de la machine n° 44 du Team Motorep Nantes pour sa contribution à la sécurité dans les stands lors des ravitaillement.

Toute première fois ! Première victoire d'un bicylindre, en l'occurrence un V-twin, aux 24 H du Mans.

Toute première fois ! (bis) C'est également la première victoire d'un numéro à trois chiffres, en l'occurrence le 111. Pourquoi le 111 ? Le 1 (titre de champion du monde oblige) était pris par la moto de D'Orgeix, le 11 est historiquement réservé - à la Kawa de Sebileau.

Fiabilité record pour cette édition. 40 motos sont à l'arrivée sur 56 au départ. Soit un taux de fiabilité de 71,4 %. Le record de 1997 (70,9 %) a vécu ! Ce qui tend à prouver que malgré l'augmentation des performances des motos, elles sont de plus en plus solides.

HEURE PAR HEURE

18 h/3^e heure de course

En tête : n°0 - Tours bouclés : 92

Abandons : 0

La Suzuki n°0 et la Honda n°111 sont en bagarre en tête. Le duel tourne à l'avantage de la Suzuki grâce à un axe de roue arrière desserré sur la Honda. Les privés s'expliquent aussi dans le même peloton de tête : toujours les Kawasaki n°94 et 35.

19 h/4^e heure de course

En tête : n°0 - Tours bouclés : 126

Abandons : 0

Sebil' s'énerve et fait claquer record du tour sur record du tour. 1'43"605 au 121^e tour. On est à moins de 3 dixièmes de seconde du record de piste du Bugatti, détenu par... le même homme. La Kawasaki n°11 pointe maintenant 8^e. La 17 suit le même tableau de marche et revient à la 17^e place. En tête, les places se

figent et la course trouve son rythme de croisière. On retrouve la Suzuki n°0, suivie de près par la 111. Puis viennent la 94 et la 35. En revanche la Yamaha n°16 passe la Suzuki n°5 et s'octroie la 5^e place. Et le soleil enfin réchauffe les coeurs...

20 h/5^e heure de course

En tête : n°0 - Tours bouclés : 159

Abandons : 0

La n°11 continue sa course contre la malchance en pointant son museau à la 6^e place. La R7 officielle est 8^e, à sa poursuite. Les vieux de la vieille de la 900 CBR n°4 sont premiers... de la catégorie Stocksport, en occupant la 11^e position.

21 h/6^e heure de course

En tête : n°0 - Tours bouclés : 193

Abandons : 1 (41)

Quinté de tête inchangé, mais la Kawasaki presse de plus en plus la R7 n°16 du team 44 avenue, en 5^e position. Et patatrac ! La 17 dégingole au classement une

nouvelle fois, après la chute de Jean-Marc Delétang. Au total neuf minutes perdues, et les bleus accumulent les bleus au moral. Déjà au warm-up le matin, Eric Mahé et Fabien Foret avaient tâté du bitume. Repartie 42^e, la Yamaha doit à nouveau escalader le classement et pointe en 38^e position à la fin de ce premier quart de course. Elle aussi en début de course avait goûté aux plaisirs des premières places. La RC45 chinoise n°1 est dernière à... 128 tours du leader ! ▼



22 h/7^e heure de course

En tête : n°0 - Tours bouclés : 220

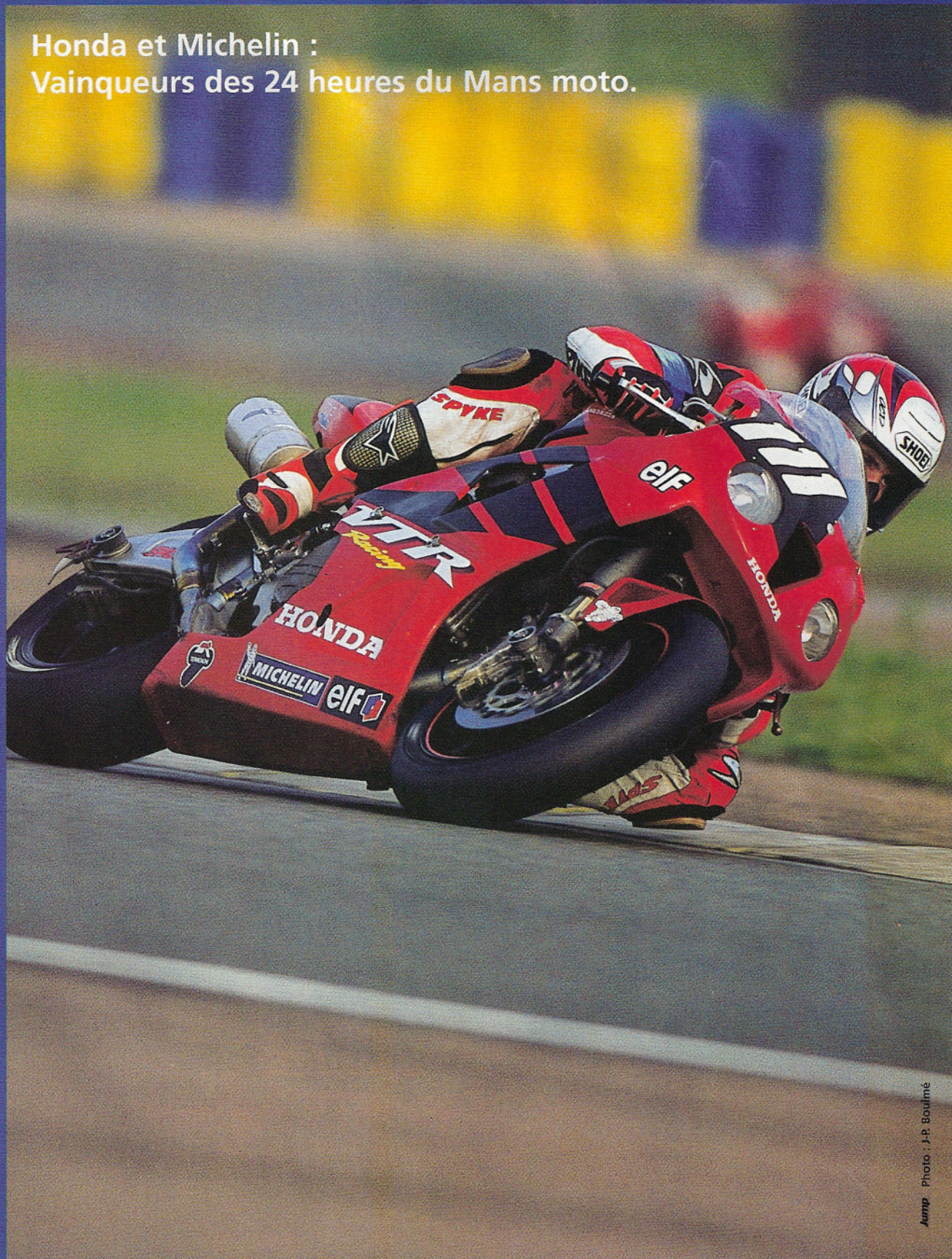
Abandons : 2 (41,47)

Le soleil se couche, et la pluie en profite pour faire son apparition. Les chutes aussi. D'abord la Kawa n°11 aux mains de Sebil', puis la Honda 111 aux mains Sébastien Gimbert au Chemin aux Bœufs. La Kawasaki restera plus de 14 minutes au stand, perdant trois places au classement et le bénéfice de sa belle remontée. La Honda conserve sa deuxième place, mais à deux tours de la Suzuki de tête. En bagarre pour la troisième place, la Motoshop 35 perd beaucoup de temps au stand, pour se retrouver 12^e. Première privée, la 94 du Guyot Motorcycle Team, débarrassée de son concurrent direct, doit maintenant se méfier de la très vélocé R7 n°16. Derrière suivent à trois tours la GSXR n°5, et encore à trois autres tours la RC 45 n°14 du team Sud Passion. Et la Yamaha officielle ? Elle dérive à la 35^e place.

MICHELIN

201

Honda et Michelin :
Vainqueurs des 24 heures du Mans moto.



Jump Photo : J.P. Boulimé

Pneus Michelin Pilot :
faites comme Honda,
offrez le meilleur à votre moto.



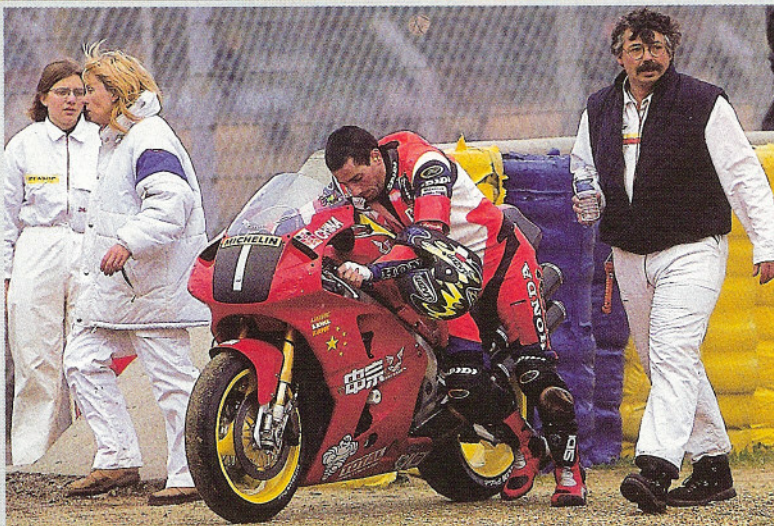
MICHELIN

www.michelin.fr/moto



Doublure Après l'abandon de la Yamaha officielle, la 16 de 44 Avenue a reçu le soutien de l'équipe de Martial Garcia. Objectif : faire gagner une Yamaha R7.

Galère Le week-end n'a pas été facile pour l'équipe Zong Sheng. Les ennuis ont débuté avec la chute de Jehan d'Orgeix. Les pannes se sont ensuite multipliées. Ici, Juan-Eric Gomez s'offre une séance de poussette.



« Vieux bons »

Quand Pipo Baldi, patron de National Motos, annonça l'engagement du trio Guy Bertin/Adrien Morillas/Rachel Nicotte pour piloter la nouvelle Honda 900 CBR, quelques sceptiques imaginaient les trois lascars en promenade. C'eût été mal les connaître. Les certes quadragénaires avaient une pêche d'enfer, et sans les noyaux. Tout juste un brin d'appréhension avant le départ, et les confidences de Bertin et Nicotte, unanimes sur cette remise en jambes : « Bon sang, que les virages arrivent vite à la tronche ! » Concernant



Morillas (photo), en tant que professeur de stages de pilotage, sa fréquentation des circuits est permanente, mais sur ce coup-là, pas question de prendre les choses à la légère. « Tant qu'à s'y remettre, c'est pour gagner ! » En Stockport, c'était chose faite avant qu'un joint de culasse n'immobilise la moto trois heures avant l'arrivée. En émotions, les 23

tours en tête effectués par Adrien en début de course valaient bien toutes les victoires. En style et efficacité, les 3 compères, intacts, comme aux plus beaux jours, ont démontré qu'ils pouvaient remettre le couvert et chercher la gagne, comme si les aiguilles du temps s'inversaient avec celles des chronos. Le plaisir de retrouver l'ambiance et cette atmosphère unique que distillent les courses d'Endurance, leur ont donné un goût de « reviens-y ». Puisse-t-elle être entendue, cette suggestion. Bertin, Morillas et Nicotte furent parmi les plus applaudis. Cette démonstration de fidélité était aussi un témoignage de gratitude envers trois champions d'exception.

→ en tête mais au deuxième tour c'est une R7 privée, la n°16 pilotée par l'ancien champion du monde Brian Morrison, qui mène la meute. La SP1 officielle suit à quelques secondes, puis la Suzuki 0 du Sert. La 16 garde la tête pendant onze tours. Quand elle s'arrête pour régler un problème de shifter et de pompe à essence, elle la cède à... la 900 CBR, sangsue têtue qui s'accroche à plus grosses têtes qu'elle. Au bout du premier relais, ce guidon qu'Adrien Morillas passe à ses coéquipiers Rachel Nicotte et Guy Bertin, c'est tout simplement celui de la machine de tête. Nicotte repart, ébahi.

On met les patins, SVP

La piste est encore mouillée. Les coureurs glissent en patins sur un parquet ciré. Un ballet de précieuses, au ralenti ; depuis les talus on entend les prières monter de sous les casques. Au 23^e tour la CBR Stocksport chute et lâche prise. Dans les stands on joue à « je ne sais pas quoi me mettre ». Pluie ou mixte ? Mixte ou slick ? Les deux ? Les spectateurs regardent avec ahurissement cette course sans queue ni tête, ou à peine. Enfin le soleil réchauffe quelques épaules sous les blousons trempés.

La Kawasaki numéro 11 de Sebileau (son billet en page 74), partie favorite, est dans les choux. La Yamaha officielle peine et ça se voit. Le vent qui glace les joues sèche la piste ; on sort enfin les slicks. La piste passe du gris taupe au gris souris. Des privés partis avec plus de prudence pointent leur museau : la Kawasaki Motoshop 35, une doublure très inspirée de la Kawasaki officielle, ou la 94 du Guyot Motor Team, encore une ZX-7RR. Elles se placent 5^e et 4^e. En tête, la Suzuki et la Honda. En 3^e position, successivement, des intermittentes du spectacle : la Honda de National motos et la Yamaha 33 d'Impact vitesse, qui n'insisteront pas dans ce rôle. Le soleil insiste, le record du tour fond. La course se refait une santé. Devant la 111 et la 0 jouent aux chaises musicales. La cavalerie officielle est devant, mais les Indiens lui volent dans les plumes. La 94 du GMT devance une furieuse escadrille privée : la 35, la GSX-R anglaise n°5 de Phase One ou la Honda SP1 91 de Dap moto, une Superbike dont, par manque de gros sous, →