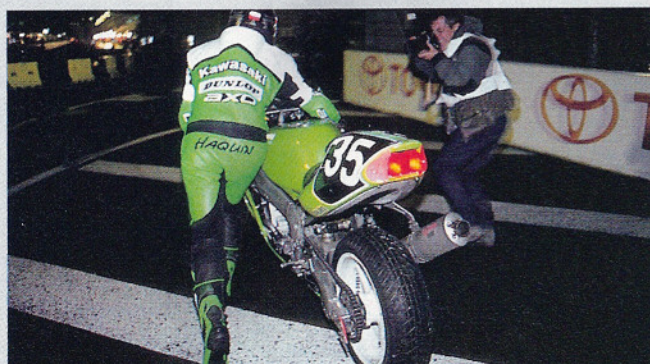


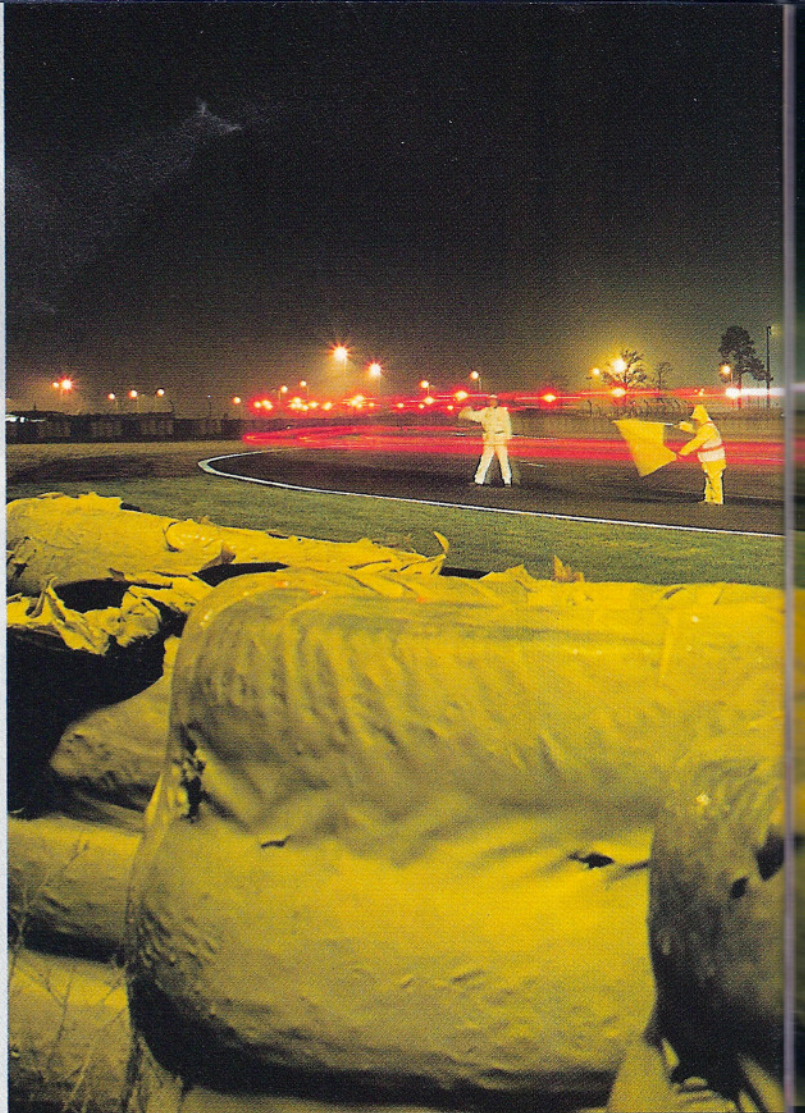
24 HEURES DU MANS



Stratégie Choix de gomme incertain sur piste mouillée, stop and go et chutes à répétition : la Kawasaki officielle abandonnera faute de combattants, Holon et Sebileau blessés.



Pas de bol La Motoshop 35, bien calée aux avant-postes, devra se battre avec une roue arrière bloquée et jettera l'éponge après la grosse chute de Stéphane Coutelle dans la Dunlop.



La piste est froide, la nuit est traître, les meilleurs dégringolent comme

→ le moteur est surtout resté stock. La 900 CBR Stocksport poursuit son festival, et remonte. Les anciens combattants n'en reviennent pas du tour qu'ils jouent aux grands de ce monde. La Yam n°16 de Morrison-Cazade et Paillot refait aussi son retard.

La piste a enfin séché. Les plus rapides s'engouffrent dans la fenêtre de tir. La 11 remonte à toute allure. Bertrand Sebileau passe méthodiquement sur le corps du record du tour. Plusieurs fois. Une autre usine, la Yamaha 17, refait son retard. On donne un bal à la Chapelle : dans la lumière d'or et d'huile d'après la pluie, les machines de tête dansent comme des possédées.

La Kawasaki 11, la 35 et la 94 ont le hullement le plus vorace en bas du toboggan. Les machines les plus rapides ne reposent la roue avant qu'un peu avant le freinage, après avoir dévalé la pente en pleine accélération. Holon en bas s'offre des intérieurs par →

Billet de Sebil Jamais deux (beignes) sans trois

Depuis trois ans que je suis pilote titulaire chez Kawasaki, et qu'elle soit menée jusqu'à terme ou perturbée par des problèmes techniques, je n'ai connu que la course en tête. Quand on gagne, on sait que c'est le fruit d'une osmose pilotes/équipe/machine, la résultante d'une alchimie globale réussie, mais on ne se pose pas de questions.

L'an dernier, j'avais parlé de dream team tant, dès le début de la semaine, tout fonctionnait bien, tant l'ambiance au sein du team était conviviale, tant la motivation générale était intense, tant, dès le lundi, la victoire finale était palpable. Cette année, quelques grains de sable sont venus enrayer la belle machine à gagner. Des problèmes de suspension, des pneumatiques pluie qui ne fonctionnent

pas correctement à température basse... Peut-être d'autres choses ? La défaite vous fait poser beaucoup plus de questions que la victoire ! Bref, dès les premiers essais, j'ai senti que tout ne tournait pas rond.



Tablées silencieuses au déjeuner, ambiance plus tendue, même l'excellente cuisine de Yannick et Hervé et ma pôle-position ne parvinrent pas à regonfler complètement le moral général. Le départ calamiteux ne fut que le reflet de cet état

d'esprit, de ce manque de concentration, de cette motivation générale défaillante. Difficile pour un pilote d'être serein dans ces conditions, quand on sait avant même de partir qu'un pneu arrière totalement inadapté aux conditions de piste, et qu'un "Stop and Go" qui coûte 40 secondes vont vous reléguer dans

les profondeurs du classement. Ma première chute est le reflet de ce manque de sérénité. Alors que tout semble rentrer dans l'ordre avec des relais canons, record du tour sur record du tour à l'appui et que de la 45^e place nous remontons à la 6^e, intervient le facteur chance. Celui-là, on se rend compte de son importance lorsqu'il fait défaut.

Je suis arrivé le premier dans les Esses bleus mouillés par une averse. Deuxième chute beaucoup plus violente, blessures, et temps perdu. Steve et Ludovic assurent pendant mon passage à l'hôpital. De retour sur le circuit, le podium reste accessoire, je suis prêt à repartir. Re-départ d'autant plus nécessaire que Ludovic a chuté et a secoué sa cheville juste rétablie d'une fracture. Intervient le facteur technique : alors que le thermomètre flirte avec le 0°, les pneus pluie ne montent pas en température, avec la limite indéfinissable et fatale qui en découle. Je perds l'avant dans le droite du chemin aux Bœufs et me retrouve pour la 3^e fois à terre. Jamais deux sans trois, tout ceux qui m'avaient prédit ça avant le départ ont donc eu raison.

HEURE PAR HEURE

23 h/8^e heure de course

En tête : n°0 - **Tours bouclés :** 248 - **Abandons :** 5 (41, 47, 9, 83, 17)
Rebondissement ! La 111 est maintenant 4^e derrière la Kawasaki n°94 et la Yamaha n°16 : six minutes perdues à réparer le maître cylindre de frein avant. La Yamaha officielle n°17 abandonne. Elle est 35^e, Jean-Marc Delétang est secoué par sa chute, il y a une fuite au niveau de la vanne de remplissage d'huile. Jean-Claude Olivier, le boss de Yamaha Motor France, décide d'arrêter là et de se concentrer sur la n°16 du team 44^e avenue. La 35 plonge à la 26^e place, après une chute au Chemin aux Bœufs. La nuit s'annonce longue pour les pilotes de la Kawasaki n°11. Bertrand Sebileau, out, ne peut pour l'instant continuer à piloter. Rien de grave, mais les Kawa-boy vont devoir finir à deux. Ce qui ne les empêche pas de remonter à la 7^e place derrière... la Honda n°4 !

24 h/9^e heure de course

En tête : n°0 - **Tours bouclés :** 272 - **Abandons :** 6 (41, 47, 9, 83, 17, 30)
Les pace-cars entrent en piste suite à une chute collective survenue dans les S bleus. La n°30 a répandu son huile, entraînant les n°72 et 61. Les positions sont les suivantes : en tête la Suzuki officielle, suivie de la Yamaha n°16 et de la Kawasaki 94.

01 h/10^e heure de course

En tête : n°0 - **Tours bouclés :** 294 - **Abandons :** 7 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30)
La neutralisation aura duré une heure, mais le nettoyage de la piste en a détrempé une partie, rendant le pilotage encore plus délicat. Van Den Bossche se fait d'ailleurs surprendre au raccordement avec la Suzuki n°0. La machine de tête perd 6 mn, et cède trois de ses cinq tours à sa plus proche poursuivante, la R7 n°16. Le reste des positions en tête ne change pas.

02 h/11^e heure de course

En tête : n°0 - **Tours bouclés :** 323 - **Abandons :** 9 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31)
Des mauvais choix de pneumatiques obligent la Kawasaki n°94 à laisser la troisième place à la Honda n°111. Troisième chute pour la Kawasaki n°11 au Garage Vert. C'est au tour de Ludovic Holon de se blesser. Steve Plater prend le relais en attendant de savoir si Sebil', parti faire des examens au CHU du Mans, pourra rouler à nouveau. La 11 est maintenant 8^e. La 35 remonte et occupe à présent la 14^e position, à 17 tours des leaders. Pour la n°8, l'arrêt au stand s'impose pour remplacer le radiateur. Elle n'occupe plus à présent que la 20^e place.



les autres. Pour les pilotes, c'est du jamais vu ...

ILS NOUS ONT DIT...

Martial Garcia,

responsable de la Yamaha officielle, avant la course : « On dit que ça porte chance de s'en prendre une avant le départ. » Une peut-être, mais pas deux !

Christian Bourgeois,

responsable de la Kawa officielle, avant la course aussi : « On est la seule usine à ne pas être tombée. »

Adrien Morillas, au sujet de son premier relais en tête : « J'aurais pu faire beaucoup plus de glisse en sortie de virage, mais j'ai voulu économiser les pneus pour les collègues. Je me suis régaté ! »

Rachel Nicotte, pilote sur le retour et sujet au stress : « Merde, la pression ! Je ne m'attendais pas à prendre le premier relais en tête ! »

William Costes,

vainqueur sur V-twin : « La SP1 représente la nouvelle génération de motos. L'évolution est aussi énorme par rapport à la concurrence que lorsque la RC30 est sortie. »

Bertrand Sebileau, pilote vert... moulu après ses chutes : « Je suis parti en début de course avec un pneu mixte complètement inadapté. Un pneu sec sur du mouillé ça ne peut pas aller. » Sans blague ?

Bruno Faure, patron de la R7 n°16, lui aussi sur le retour : « Techniquement

notre moto est équivalente à la moto officielle. Quand la 17 a abandonné cela n'a changé qu'une chose : il y a eu plus de monde dans le stand, disons un peu plus de personnel. »

Arnaud Van Den Bossche,

pilote sincère de la Suzuki officielle, au sujet de la SP1 : « Je suis surtout impressionné qu'elle arrive au bout. On avait tous à l'esprit les problèmes des bicylindres. La moto paraissait tellement performante que les pilotes adverses ne se gênaient pas au bout. »

Dominique Méliand,

patron comblé du Sert (Suzuki) : « J'ai une grosse pensée pour mon troisième

pilote, Jean-Michel Bayle, qui est à l'hôpital. »

Sébastien Charpentier,

néophyte heureux de l'Endurance : « Je n'ai jamais vu une course de 24 heures passer aussi vite, j'étais trop heureux de faire chaque relais avec la VTR. »

Sébastien Gimbert,

pilote enfin gagnant : « Cette victoire me permet de me prouver à moi-même que je suis capable de rouler dans les premiers car en GP, c'est assez difficile avec le matériel dont je dispose. »

Bernard Cazade,

vigneron performant en Yamaha (n°16) : « On partait pour être dans les trois premiers, c'était ça ou rien. »

ASSURANCE MOTO

NOUVEAUX TARIFS !!



du lundi au vendredi
de 9h à 12h et de 14h à 19h
le samedi de 9h à 12h

A votre écoute
01 34 42 62 62



dès le 30 mars

Devis personnalisé

7j / 7 - 24h / 24



3615 PLURI



Expérience L'équipe du SERT a encore une fois prouvé son efficacité aux stands. La Suzuki officielle n°0 a mené la course pendant plus de six heures avant la chute de Jean-Michel Bayle. La Suzuki ne perd que quatre places dans l'opération avant de repartir à l'assaut du podium.

→ paquets de deux, dans ce virage qui aspire les motos comme un siphon. Mais ça ne dure pas, un bal. Peu après 21 heures, dans le noir, passe un nuage farceur. En dix minutes, on rebat les cartes. Bertrand Sebilleau tombe, se fait mal, rétrograde. La Honda 111 tombe, perd six minutes mais reste 2^e. La Yamaha 17, un

peu plus tôt, est tombée aussi. Jean-Marc Delétang cabriole.

La sale tête du goudron au petit matin

C'est une épave que le pilote, lui-même mal en point, ramène au stand. Jean-Claude Olivier jette l'éponge. Puisque son navire amiral a coulé, le patron

de Yamaha Motor France transfère son pavillon sur la numéro 16, la R7 nantaise. La 35 de Motoshop aussi prend des mauvais coups : son axe de roue arrière est baladeur, la roue se bloque. Sebilleau est à l'hôpital pour examens. Holon et Plater se partagent ses relais. La piste est un piège. Après une chute collective dans

les essés bleus, il faut nettoyer le bitume. On repart à minuit 20 après une heure de pace-car. Les chronos sont largement au-dessus des deux minutes, quand la pôle était de 1'42. Les petits en profitent. La 4, la Stocksport surprise, est toujours sixième : une moto tellement de série qu'elle a gardé son contacteur, et la clef assortie. Une seule →

HEURE PAR HEURE

03 h/12^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 360 - Abandons : 10 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77)

Mi-course. La Suzuki n°0, qui menait le bal depuis 270 tours, vient de chuter dans la chicane Dunlop avec Jean-Michel Bayle à son guidon. La moto est froissée, et le pilote aussi, la Suzuki repart en 5^e position avec la ferme intention de reprendre le commandement. Mais Bayle blessé au bras ne pourra continuer d'épauler ses coéquipiers, Arnaud Van Den Bossche et Christian Lavieille. La Yamaha n°16 de Paillot-Morrison-Cazade retrouve donc une 1^{re} place qu'elle avait déjà

occupée pendant 11 tours en début de course. Suivent la Honda 111, la Guyot 94 et la n°0 qui a déjà repris une place à une autre Suzuki, la n°5. Les "retraités" de la n°4 sont 6^e !

04 h/13^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 380 - Abandons : 12, 41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11)

Sebilleau, déjà fortement commotionné après sa première ▼

Photo: Eric Tutin



chute, reprend le guidon à Steve Plater qui vient de faire 68 tours d'affilée. Et c'est une nouvelle chute au Chemin aux Bœufs, la dernière des verts. Abandon de la 11.

05 h/14^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 411 - Abandons : 13 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22)

La brume et le froid, (2^e !), figent les places en tête. La Yamaha R1 du Team Free Bike Performance tire tout droit à la Chapelle, laissant passer la Motoshop n°35 en 9^e position. A noter l'abandon de la moto n°22 de la Police Nationale, boîte de vitesses HS.

06 h/15^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 439 - Abandons : 13 (41, 47, 9, 83, 17, 84,

30, 29, 31, 77, 69, 11, 22)

Dix minutes de neutralisation au début de la 16^e heure de course, suite à la chute de David Cornillet sur l'Aprilia n°65. La ZX-7RR n°94 ne peut rien contre le retour de la Suzuki n°0, et doit se résigner à lui céder sa 3^e place. Dans le même temps, la 16 concède un peu de son avance à la 111 pour remplacer un système de freinage défectueux. Pas de chance pour la SP1 privée du team Dap Moto : le Chemin aux Bœufs frappe encore. Une chute qui coûte 9 minutes à cette moto méritante. Elle passe de la 7^e à la 13^e place. Phase One Endurance et sa GSX-R n°5 poursuivent une course régulière. C'est la moto qui s'est le moins arrêtée à son stand depuis le début de course. Cette performance lui vaut la 5^e place.

24 HEURES DU MANS

→ machine d'usine n'est pas encore tombée : la Suzuki de tête. A minuit trente, c'est fait. Arnaud van den Bossche se fait surprendre au raccordement. La 16 de 44 avenue est deuxième. On se demande si pour une fois les lions ne vont pas croquer le dompteur, les indiens piller la cavalerie, les privés effacer les usines. Dans la nuit, la température descend à deux degrés. Les pilotes roulent en pluie, en slicks, en mixtes, testent des les combinaisons. Bien sûr, le pneu le plus tendre est toujours à l'avant. Ceux qui roulent en Dunlop assurent que les Michelin, qui équipent notamment la Honda, sont meilleurs sur le gras-mouillé. Le circuit est sec dans la ligne droite et sombre au Garage Vert, mouillé parfois, louche partout. Il y a encore 50 pilotes en course, mais une seule trajectoire dans certains virages, parfois large de cinquante centimètres. Une sentine à lapins, à chercher dans le noir. Au petit matin le goudron a une sale tête, des couleurs pas franches. Même pour aller chercher des croissants, on se méfie- →

TELEX

Honda n'avait pas gagné les 24 H du Mans depuis 1995. C'était alors sur la RC 45 n°7 pilotée par Alex Vieira, Rachel Nicotte et Brian Morrison.

Trois pilotes qui était encore présents cette année. Rachel faisait un come-back ponctuel sur la Honda CBR 900 RR n°4. Brian finit troisième sur la R7 n°16. Quant à Alex il finit premier... puisqu'il gérait l'équipe de la machine gagnante.

86 000 personnes étaient présentes ce week-end malgré une météo franchement pas sympa. Un beau record. Félicitations pour votre courageuse passion.

1800 francs suisses, soit environ 7 800 F ! C'est le montant de la prime que la FIM, Fédération Internationale Motocycliste, a remise à l'équipe victorieuse de ces 24 H du Mans, soit 2 600 F par pilote. Ce qui fait 0,84 F du kilomètre parcouru, ou 3,60 F le tour.

La moins paresseuse. La palme de la moto qui est restée le moins longtemps au stand revient à la Kawasaki 94 du G.M.T. avec 21 minutes au total.

La plus distraite Avec 5 h et 34 mn dans son stand, la Honda RC45 n°1 du team Zong Shen est la moto qui est restée le plus longtemps au stand. Sans compter le temps de poussette.



L'année des privés ? Une fois d e



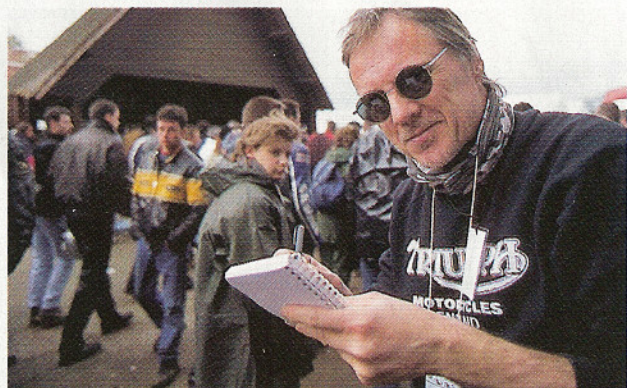
Lucien fait les 24 heures

Franck Margerin est venu chercher l'inspiration aux 24 Heures du Mans en vue de la préparation de son prochain album. Cette course d'Endurance, véritable kermesse géante pour reprendre les propos du créateur de Lucien, servira de toile de fond à une sortie moto du personnage et de ses potes.

Le dessinateur a déjà une bonne idée des mésaventures que pourraient connaître ses personnages. On peut penser qu'ils n'échapperont pas à la pluie, comme tous ceux qui ont fait le déplacement en terre sarthoise cette année et leurs

bécanes, pas toutes jeunes, pourraient leur réserver de drôles de galères.

Certains d'entre vous se reconnaîtront peut-être dans ces aventures puisque Margerin s'est baladé autour du circuit et sur les campings à la recherche de détails. Couchée sur papier, filmée ou tout simplement fixée dans la mémoire de Franck Margerin, la plus grande fête européenne de la moto passera sous le coup de crayon du dessinateur, par ailleurs collectionneur d'européennes. Lucien aux 24 Heures, une idée cadeau toute faite pour la fin d'année...



Franck Margerin n'était pas au Mans en spectateur mais pour travailler.



Si on considère la Yamaha 44 Avenue comme une machine semi-privée (moto préparée par Martial Garcia et aide YMF en fin de course), la 94 du Guyot Racing Team, qui termine 4^e, est la première vraie privée à l'arrivée.

HEURE PAR HEURE

07 h/16^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 470 - Abandons : 15 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35)
6 h 20. Le soleil se lève, et la Motoshop n°35, alors 9^e, se couche dans la courbe Dunlop. Pneus crevés, Stéphane Coutelle se résigne et rentre au stand à pied... sans sa moto. Abandon.

08 h/17^e heure de course

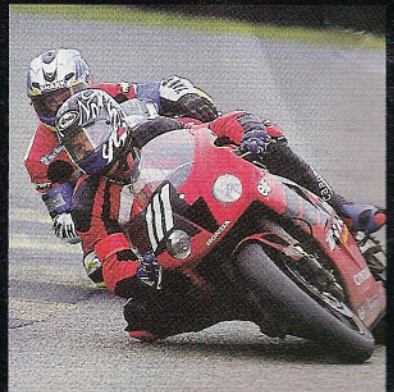
En tête : n°16 - Tours bouclés : 499 - Abandons : 15 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35)
Quatrième neutralisation entre 7h20 et 7h35 suite à la chute de la National Moto n°3, pilotée par Jean-Christophe Hatchikian, au Garage Vert.

09 h/18^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 530 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)
La Yamaha n°16 conserve in extremis sa première place après un changement de pneus un peu long. La Honda 111 prend le commandement l'espace d'un tour, mais laisse repasser la 16 durant son ravitaillement. La Honda officielle est maintenant 2^e à moins d'une vingtaine de secondes. Christian Lavieille et Arnaud Van Den Bossche, les deux pilotes de la Suzuki n°0, cravachent et reviennent à 3 tours des leaders.

10 h/19^e heure de course

En tête : n°111 - Tours bouclés : 562 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)
Sébastien Gimbert impose enfin sa SP1 n°111 à la Yamaha n°16 emmenée par Thierry Paillot. Brian Morrison prend la suite des opérations sur la Yamaha, le couteau entre les dents. ▼



11 h/20^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 595 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)
Ça tient à peu de choses... Un arrêt au stand qui s'éternise, un changement de plaquettes de freins qui fait des siennes, un grippage dans le porte-couronne, et les minutes s'envolent. La Honda redevient deuxième à presque deux tours de la Yamaha n°16, alors qu'elle avait pris un peu d'avance. Un tour, c'est aussi l'écart qui sépare la 111 de la Suzuki n°0. Derrière, la Kawasaki 94 possède 5 tours d'avance sur la Suz du team Phase One, la n°5. La CBR n°4 est 6^e et leader des Stocksport.

e plus, on a cru à la belle histoire. Encore loupé !

L'autre SP1 Dap Moto (91) termine 9^e avec l'autre SP1 bien placées de ces 24 Heures, pilotée par Fabien Chenaïs, Sylvere Fredix et Stéphane Gallis

Public Malgré le froid, la pluie, la boue et le vent, le public n'a pas renoncé à la grande fête de l'Endurance au Mans.



Affutés Bien rodée dans les stands et très affutée sur la piste avec Bernard et Marc Garcia et Jean-Philippe Guinand à son guidon, la 14 de Team Passion est une machine avec laquelle il faudra compter.

HEURE PAR HEURE

12 h/21^e heure de course

En tête : n°16 - Tours bouclés : 627 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)

Les positions ne changent pas mais la 111 fait le forcing et revient comme une bombe. Les "vieux" de la 4 fument ! Enfin c'est plutôt leur CBR 900 RR qui, suite à une surchauffe, en est d'un joint de culasse. La belle aventure s'arrête. A midi, la Phase One n°5, 5^e depuis 22 heures samedi soir, rentre au stand, piston cassé. Décision est quand même prise de réparer afin de tenter de marquer des points au championnat.

13 h/22^e heure de course

En tête : n°111 - Tours bouclés : 658 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)

La 111 qui revenait fort aux mains de William Costes prend la tête à l'occasion d'un ravitaillement et creuse l'écart sur la Yamaha n°16. La Suzuki est toujours troisième à trois tours de la 16 et guette la moindre erreur des motos qui la précèdent. A deux heures de l'arrivée, rien n'est joué. Depuis la disparition de la Honda n°4, c'est la R1 n°38 d'Endurance Moto 38 qui est en tête des Stocksport. ▼



14 h/23^e heure de course

En tête : n°111 - Tours bouclés : 689 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)

Coup de théâtre ! Thierry Paillot va à la faute dans la chicane Dunlop alors que la 16 compensait, face à la SP1 officielle, son manque de puissance par une attaque de tous les instants. La 0 saute sur l'occasion, passe la Yamaha et récupère la deuxième place. La 94 est 4^e à six tours de la n°16. La Honda 111 compte trois tours d'avance sur la n°0, ce qui, à ce moment de la course, est à la fois beaucoup et très peu.

15 h/24^e heure de course

Vainqueur : n°111 - Tours bouclés : 719 - Abandons : 16 (41, 47, 9, 83, 17, 84, 30, 29, 31, 77, 69, 11, 22, 39, 35, 49)

Victoire de la Honda VTR 1000 SP1 officielle n°111. Sébastien Charpentier franchit la ligne d'arrivée poing levé. Deuxième la Suzuki n°0 pilotée par Christian Lavielle. Troisième, la R7 n°16 du Team 44 avenue, aux mains de Brian Morrison. Chez les Stocksport, victoire de la n°38 d'Endurance Moto 38, 7^e, devant la 25 de Brooklands Motors et la 44 du team Motorep Nantes, respectivement 10 et 11^e au général. ▼

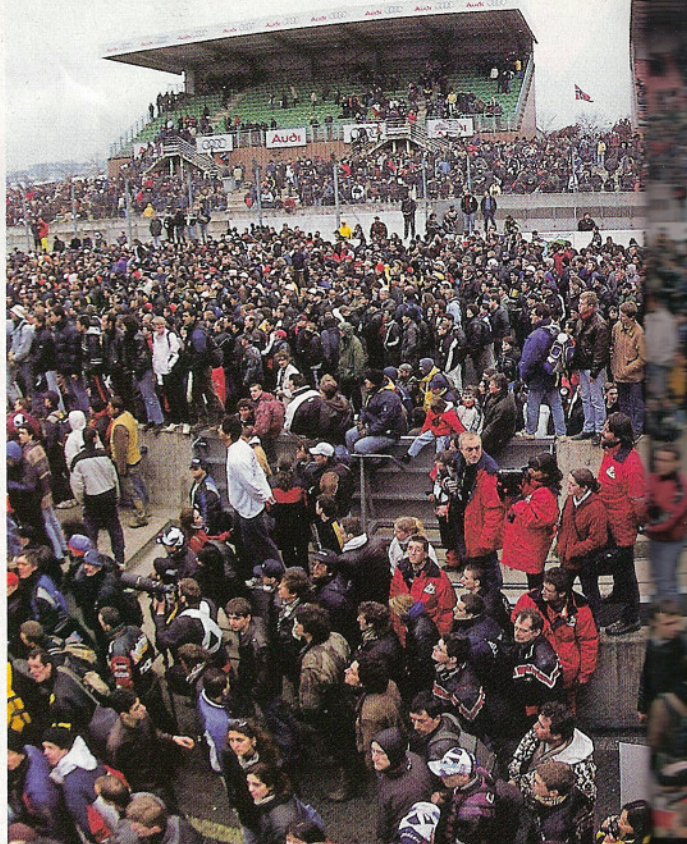


TELEX

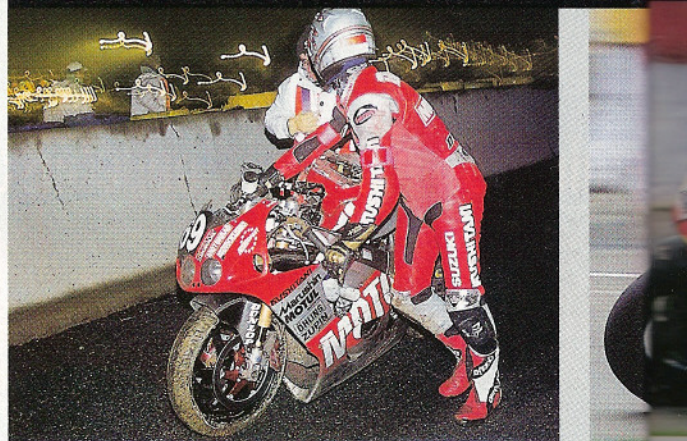
Jeu des sept erreurs Même marque, même couleur et presque le même numéro de course mais pas du tout le même résultat. Qui sont ces deux motos ? La Honda SP1 n°111 et la Honda RC 45 n°1. L'une finit première et l'autre ne réussit même pas à finir dernière puisqu'elle n'est pas classée. La n°1 (sic) n'a ni effectué 75 % de la distance totale parcourue par la 111, et n'est pas non plus passée sous le drapeau à damier.

Réclamations BMW France proteste officiellement auprès de la FFM contre la non qualification du prototype BMW du team allemand privé *Das Boxer Team*. Seule prototype engagé, la BMW, 64^e au essais, a réalisé un chrono inférieur à la limite de qualification (meilleur temps + 15 %). BMW conteste la décision du jury qui demandait, pour que ce proto soit qualifié, qu'il ait réalisé au moins le 56^e temps des essais.

→ rait. On chute souvent à la courbe Dunlop, la première après les stands : les pilotes découvrent des pneus trop neufs sur une piste trop froide, malgré les couvertures chauffantes. Jean-Michel Bayle est à l'hôpital du Mans, où l'on découvre qu'il s'est cassé le bras. Bertrand Sebilleau, qui en revient, re-tombe à 3 heures 50. Raisonnable, le team-manager de Kawasaki abandonne. Bonhuil, D'Orgeix le champion du monde 99 et Gomez font déjà la course en queue sur la RC45 numéro 1 du team Zong-Sheng, belle comme un vieux pansement à force d'avoir été relevée dans le bac à gravier. A 6 heures 20 la Motoshop 35, qui en avait déjà beaucoup vécu, prend une beigne de trop : sans s'en rendre compte Stéphane Coutelle râpe un pneu pluie avant en huit tours, perd l'avant au neuvième. Sa moto se plante à 160 km/h dans le gravier, s'envole et retombe de l'autre côté de la →



80 000 pèlerins de l'Enduran



Rendez-vous manqué La Suzuki GSX-R de nos confrères de Motorrad a souffert de la piste piègeuse. Deux chutes auront raison de la 69.

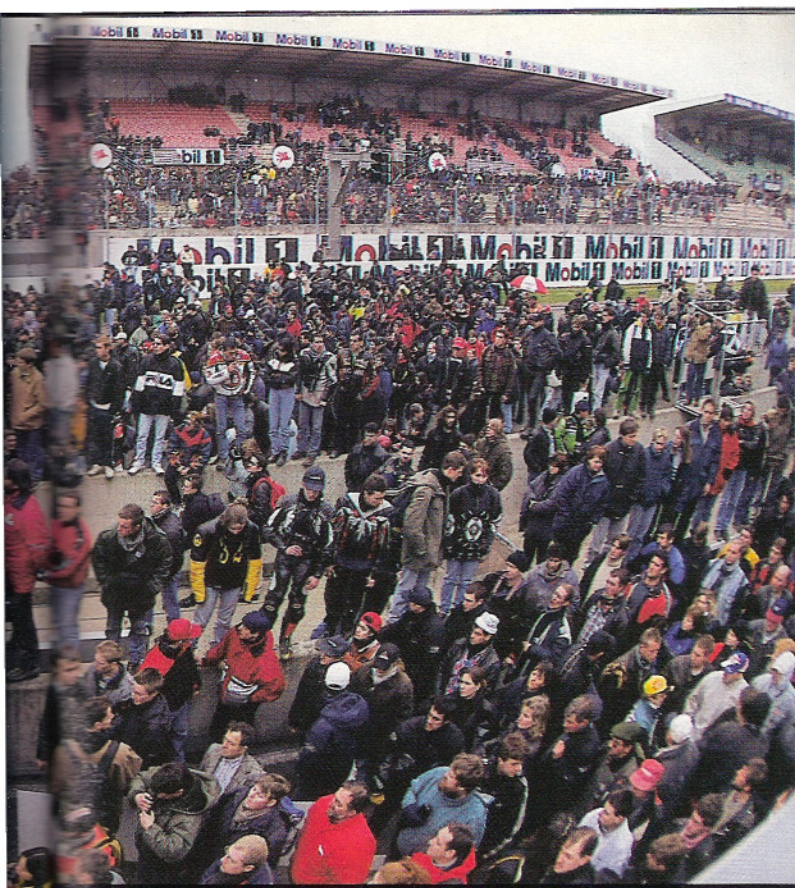
Cham
et 15^e
partie à

Deux lecteurs de Moto Journal chez Motoshop 35

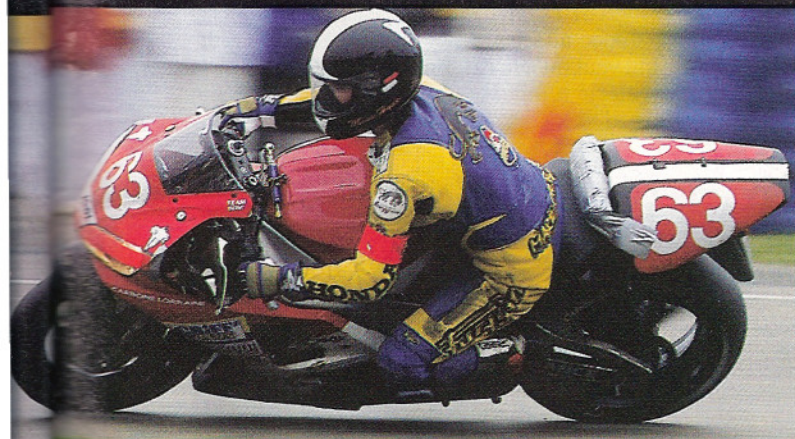
Deux abonnés de *Moto Journal*, tirés au sort parmi les plus fidèles d'Île-et-Vilaine, ont eu le privilège de suivre la course de l'intérieur. Ils étaient dans le stand de la Kawasaki ZX-7RR n°35 du team Motoshop, pilotée par trois hommes d'expérience, Stéphane Coutelle, Christian Haquin et Olivier Ulmann. Un équipage qui a d'ailleurs joué les premiers rôles durant la plus grande partie de la course avant d'abandonner au petit matin, suite à la chute de Stéphane Coutelle dans la Dunlop. Bertrand Blot, 33 ans, roule sur Kawa ZXR 750 et venait pour la douzième fois



Patrick Gobin et Bertrand Blot, ici avec Stéphane Coutelle, ont coupé les sandwiches (et pas seulement) pour le Motoshop 35. Pour Patrick, un cadeau d'anniversaire !



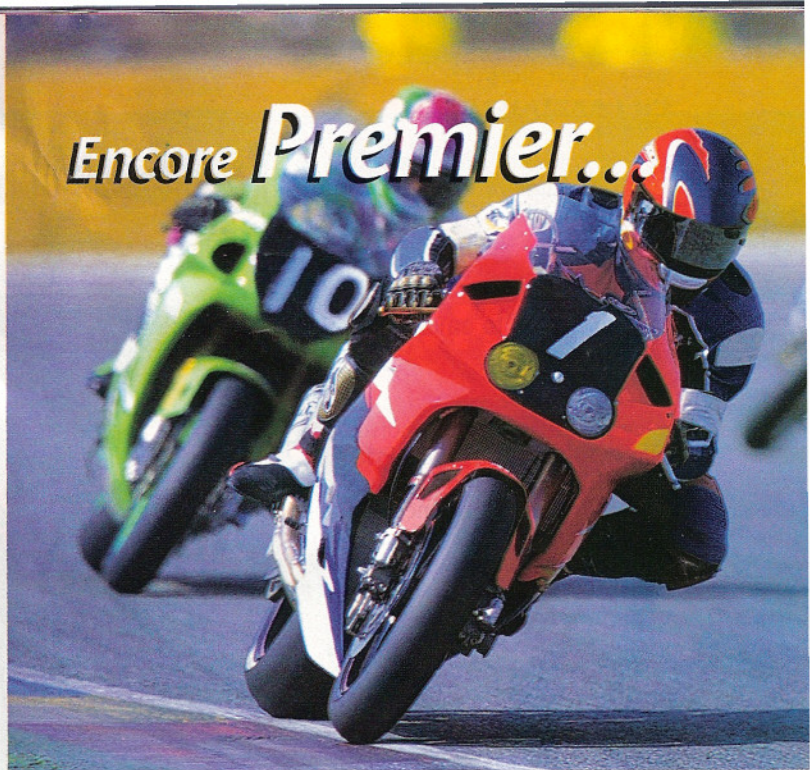
an ce, pour le triomphe d'un twin...



championne Seule femme engagée sur ces 24 H, Marie-Pierre Vintar termine 27^e au Mans. Elle a participé à la course avec ses camarades Delarbre et Laroche. Marie-Pierre devrait faire partie d'un équipage 100% féminin.

au Mans. Il a été très impressionné : « Ce qui m'a frappé, c'est le professionnalisme de chacun. Tout le monde connaît parfaitement son rôle et les arrêts au stand sont extrêmement rapides. J'ai d'ailleurs participé aux ravitaillements et au chronométrage. C'est génial de se trouver de l'autre côté des grillages, on vit vraiment la course d'une façon différente. J'ai partagé les bons moments et la chute du moral lors de l'abandon. C'est dommage, la fête a tourné court alors que la moto était en pleine remontée après les problèmes mécaniques de la nuit. » L'autre veinard était Patrick Gobin et visiblement, ce passionné de 35 ans s'en est mis plein les yeux pendant deux jours.

« MJet Motoshop 35 ne pouvaient pas me faire un plus beau cadeau d'anniversaire. J'ai passé le week-end sur un petit nuage, à cotoyer les pilotes et assister à leur préparation. Tout était magique, l'arrivée de la moto au stand, les ravitaillements, les relais, sans oublier la course. J'ai tout vécu en direct live depuis les stands où j'ai d'ailleurs croisé pas mal de têtes connues. C'est une super idée d'offrir tout cela au motard. » Moto Journal et Motoshop 35 renouvelleront cette opération sur toutes les épreuves du championnat du monde d'Endurance. Si vous êtes abonné, vous irez peut-être à Estoril, Spa, Oschersleben, Valence ou Magny-Cours pour le Bol d'Or...



Encore **Premier...**

...toujours **performant**

AMV

N°1

ASSURANCE moto verte

**DES GARANTIES SUR MESURE
DES TARIFS ULTRA COMPETITIFS**

RÈGLEMENT ANNUEL, SEMESTRIEL, OU MENSUEL*

**DEMANDEZ VOTRE DEVIS PERSONNALISÉ GRATUIT
ET ASSUREZ-VOUS TOUT DE SUITE**

- **PAR MINITEL : 3615 AMV** (2,23 F/minute)
- **PAR TÉLÉPHONE : 05 56 34 64 64**
- **SUR INTERNET : www.amv.fr**



OU UN DEVIS PAR COURRIER : en nous retournant le coupon ci-dessous

* Paiement semestriel accordé dès 750 F de prime annuelle. Paiement mensuel accordé dès 1000 F de prime annuelle, après acceptation de FINALION, RCS Créteil B 552 082 059, TEG (04/2000), 1,44 % par mois. Exemple : pour une prime de 2000 F, 12 mensualités de 183 F.

Sans aucun engagement de ma part, veuillez me faire parvenir mon DEVIS PERSONNALISÉ GRATUIT AMV. A compléter en lettres majuscules et à renvoyer à AMTV - Rue Cervantès - Mérignac - 33735 Bordeaux Cedex 9.

Monsieur Madame Mademoiselle

Nom : _____ Prénom : _____

Votre adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Date de naissance : _____

Date d'obtention de votre permis moto : _____ auto : _____

Coefficient réduction/majoration (bonus/malus) : _____

Au cours des 36 derniers mois, avez-vous été assuré plus de 2 ans pour une moto immatriculée :

Oui Non

Marque : _____ Modèle : _____

Type : _____ Cylindrée : _____ CC

Date de 1^{re} mise en circulation de votre moto : _____

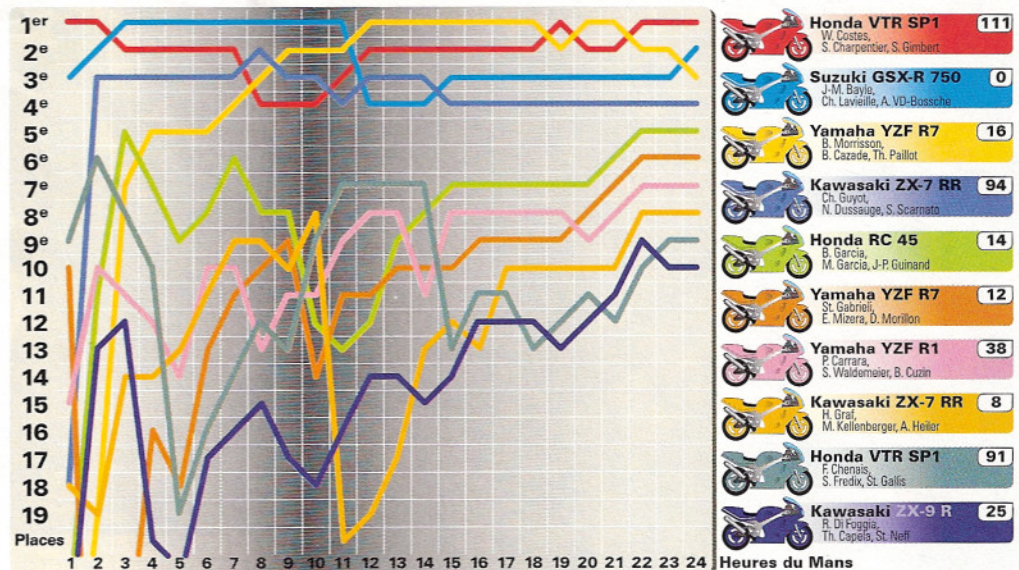
AMTV Société de Courtage d'Assurances. RC B 330 540 907. SA au capital de 265 000 F. Compagnie souscriptrice l'Équité.

→ piste. Privée de J.-M. Bayle, la Suzuki officielle n'a plus que deux pilotes et réduit la cadence. La Yamaha 16 est en tête. Et à 9 h, la Honda attaque.

La victoire de la cavalerie, en apparence.

Sébastien Gimbert ne s'en cache pas : il se fait plaisir, un énorme plaisir, un plaisir de Grand Prix. Le pilote du team Tecmas revient du Japon, il a encore le décalage horaire en travers de la tête. Les coups de feu, il connaît. Il cravache pour quelques dixièmes et pour la première place. A ce moment de la matinée, Paillot puis Morrison sur la 16 rendent coup pour coup. Ils godillent au freinage, cabrent à l'accélération, se battent avec la machine pour revenir dans le même tour que la Honda. On se bat, et c'est beau. A 10 h 30 la Honda, qui roulait en mixtes, monte des slicks. Elle a perdu du temps : son axe de roue arrière, comme celui d'autres SP1 privées, lui fait des misères. Et son porte-couronne n'est pas encore au point. Un tour de chauffe, et Charpentier repart chercher la 16. A midi il passe en tête. La 16 le tient en joue. Der-

D'heure en heure, le classement des meilleures



rière eux, la fatigue présente l'addition. La 5 des Anglais, qui jusqu'à 12 h détenait le record du plus faible cumul d'arrêt au stand, casse un piston mais repart tout de même. La 900 CBR stocksport n°4 sombre, disparaît des écrans et de la piste, radiateur en surchauffe et joint de

culasse en déroute. Elle s'arrête mais sera classée. L'aventure fut belle. A 13 h 45 Thierry Paillot tombe dans la Dunlop. La SP1 s'envole et vole, en apparence, au secours de la morale qui veut qu'à la fin du film la cavalerie plume les Indiens. Mais il y avait de

l'Apache dans cette moto-là. La SP1 n'avait jamais fait qu'une sortie en course, pour gagner la première manche du mondial SBK de la saison à Kyalami début avril. Elle n'avait abattu que 3 000 km d'essais, et n'avait jamais été testée pendant 24 h. Et la flèche, c'était elle. ■

**Résultats
24 H DU MANS**

1. W. Costes, S. Charpentier, S. Gimbert (Sbk), Honda, 719 tours en 24 h 02'17" ;
2. J.-M. Bayle, Ch. Lavielle, A. VD. Bossche (Sbk), Suzuki, à 3 t ;
3. B. Morrison, B. Cazade, T. Paillot (Sbk), Yamaha, à 6 t ;
4. Ch. Guyot, N. Dussauge, S. Scarnato (Sbk), Kawasaki à 11 t ;
5. B. Garcia, M. Garcia, J.-P. Guinand (Sbk), Honda, à 23 t ;
6. S. Gabrieli, E. Mizera, D. Morillon (Sbk), Yamaha, à 26 t ;
7. P. Carrara, S. Waldemeier, B. Cuzin (Stk), Yamaha, à 28 t ;
8. H. Graf, M. Kellenberger, A. Heiler (Sbk), Kawasaki, à 35 t ;
9. F. Chenais, S. Fredix, St. Gallis (Sbk), Honda, à 40 t ;
10. R. Di Foggia, Th. Capela, St. Neff (Stk), Kawasaki, à 41 t ;
11. G. Jolivet, R. Moisan, F. Lethin (Stk), Kawasaki, à 43 t ;
12. P. Guittet, B. Destoop, C. Laurent (Stk), Honda, à 43 t ;
13. H. Sevault, M. Lagrive, I. Vegh (Stk), Yamaha, à 44 t ;
14. A. Agogue, Ch. Rebutini, St. Duterne (Stk), Yamaha, à 45 t ;
15. D. Marzloff, Ph. Durand, A. Gibet (Stk), Yamaha, à 45 t ;
16. A. Palmer, D. Fritz, Heidger (Stk), Yamaha, à 46 t ;
17. T. Roethig, G. Stuesser, St. Strauch (Stk), Kawasaki, à 47 t ;
18. P. Bondu, E. Monot, R. Treffort (Stk), Honda, à 47 t ;
19. K. Reilly, J. Prussiano, S. Higbee (Stk), Kawasaki, à 50 t ;
20. C. Charles-Artigues, F. Tauziède, L. Brian (Stk), Suzuki, à 50 t ;
21. Ch. Loustalet, F. Boutin, O. Four (Stk), Suzuki, à 51 t ;
22. B. Rulfo, C. Herberbery, T. Beaumont (Stk), Yamaha, à 54 t ;
23. St. Mertens, P. Linden, W. Nowland (Sbk), Suzuki, à 55 t ;
24. E. Delarbre, F. Laroche, MP. Vintaer (Stk), Yamaha, à 60 t ;
25. A. Metz, D. Emonet, F. Delanoue (Stk), Yamaha, à 60 t ;
26. M. Blug, M. Arndt, H. Gres (Sbk), Suzuki, à 68 t ;
27. Th. Carbonnier, L. Zanetto, Y. Manifesti (Stk), Kawasaki, à 70 t ;
28. M. Robert, St. Villot, Gebelin (Sbk), Kawasaki, à 72 t ;
29. L. Fourreau, F. Muller, J. Le Noxaic (Stk), Yamaha, à 72 t ;
30. P. Picaut, D. Cornillet (Sbk), Ch. Basle (Sbk), Aprilia, à 74 t ;
31. B. Pister, M. Fissette, B. Hubert (Sbk), Aprilia, à 76 t ;
32. D. Beauvais, D. Grimoux, O. Verdeil (Stk), Yamaha, à 77 t ;
33. V. Bocquet, P. Enjalbert, H. Gilly (Stk), Suzuki, à 78 t ;
34. St. Petrucciani, J.L. Vescovi, E. Vansse (Stk), Yamaha, à 91 t ;
35. E. Labussière, De Dieuleveult, F. Gilles (Stk), Kawasaki, à 94 t ;
36. J. Rodriguez, F. Brugnara, G. Cantalupo (Sbk), Honda, à 97 t ;
37. A. Prigent, G. Huet, A. Duchosal (Stk), Yamaha, à 98 t ;
38. L. Beguelin, Ch. Hatchikian, B. Fourcadet (Stk), Honda, à 99 t ;
39. G. Bertin, A. Morillas, R. Nicotte (Stk), Honda, à 108 t.

**Courses annexes
Afamac Classic**

Les concurrents de la première épreuve de la journée de samedi ont ouvert le bal dans des conditions difficiles. Malgré cela, Michel Chapus, auteur de la pôle position sur sa Yamaha TR 350, a conservé l'avantage jusqu'à la ligne d'arrivée sur ses adversaires directs, Didier Daridan et le Suisse Patrick Johner.

Classement : 1. M. Chapus (Yamaha) ; 2. D. Daridan (BMW) ; 3. P. Johner (Honda) ; 4. G. Blanchet (BMW) ; 5. J.P. Piet (Triumph) ; 6. F. Crispi (Honda) ; 7. E. Devillard (Honda) ; 8. B. Sorrentino (Moto Guzzi) ; 9. T. Buffa (BMW) ; 10. O. Bassignani (Honda)...

Afamac Vintage

Excepté la remontée de Ives Glauser (n°70 sur Aermacchi 348) de la huitième ligne à la quatrième place, l'ordre de la grille de départ a été quasiment respecté en ce qui concerne les premières positions. Parti seul en tête, William Gougy l'emporte sur Bultaco 350. Christian Vite et Jean-Michel Bouyer suivent avec une minute d'avance sur un peloton très étiré.

Classement : 1. W. Gougy (Bultaco) ; 2. C. Vite (Bultaco) ; 3. J.M. Bouyer (Ducati) ; 4. I. Glauser (Aermacchi) ; 5. E. Le Saux (Ducati) ; 6. C. Desbordes (Bultaco) ; 7. M. Chartier

(Ducati) ; 8. P. Huet (Ducati) ; 9. F. Glauser (Seeley G50) ; 10. B. Meignant (Ducati)...

CB 500 Cup

C'est sur une piste détrempée, qui a jeté de nombreux concurrents au tapis, que s'est courue cette deuxième épreuve de la CB 500 Cup. Auteur du holeshot et leader de la course, Pascal Colin chute au Chemin aux Bœufs et repart en dernière position. Dès lors, quatre hommes, Sylvere Fredix (engagé aux 24 heures sur la numéro 91), Vincent Pelletier, Tommy Gallet et Bruno Coquereau se livrent une superbe bataille pour le podium, prenant tour à tour le commandement. Ce quatuor termine avec 17 secondes sur ses poursuivants.

Classement : 1. S. Fredix ; 2. B. Coquereau ; 3. V. Pelletier ; 4. T. Gallet ; 5. F. Decker ; 6. J.L. Sornin ; 7. S. Willermoz ; 8. P. Repussard ; 9. L. Jacquemoud ; 10. L. Gicquel...

Provisoires : 1. Pelletier, 36 pts ; 2. Colin, 30 ; 3. Jacquemoud, 28...

Prochain rendez-vous au Vigeant, les 3 et 4 juin.

Hornet Cup

Auteur du meilleur départ et de la pôle position, Frédéric Bernon laisse filer toutes ses chances en chutant dans le premier passage du raccordement. Ensuite, c'est au

tour d'Alex Prigent et de Pascal Dejean d'aller au tapis alors qu'ils jouaient les premiers rôles. Ils laissent ainsi le champ libre à Stéphane Bray, David Haucker et Nicolas Prely, revenu de la sixième ligne. Le Manceau, Damien Saulnier finit au pied du podium après un départ en fond de grille. **Classement :** 1. S. Bray ; 2. D. Haucker ; 3. N. Prely ; 4. D. Saulnier ; 5. J. Cauchard ; 6. Y. Ull ; 7. C. Michel ; 8. F. Mesdach ; 9. A. Prigent ; 10. P. Dejean...

Provisoires : 1. Bray, 41 pts ; 2. Dejean, 31 ; 3. Prély, 27...

Coupe BMW Boxer

Meilleur temps aux essais, Yves Teinturier a chuté au troisième tour dans le virage du Garage Vert alors qu'il semblait être le seul à suivre le rythme imposé par Eric Brun. Du coup, le Belge remporte haut la main cette épreuve d'ouverture de la Coupe BMW Boxer, suivi de son compatriote Eric Lejeune. Le premier Français, Didier Daridan, complète le podium. Richard Saint, parti en huitième ligne sur la moto n°1, termine troisième.

Classement : 1. E. Brun ; 2. E. Lejeune ; 3. D. Daridan ; 4. T. Beaumont ; 5. G. Bertin ; 6. D. Fuchs ; 7. F. Renault ; 8. F. Ciciliani ; 9. C. G. Dessein ; 10. O. Gabillon...

Prochain rendez-vous au GP de Catalunya, les 11 juin.