

MOTO

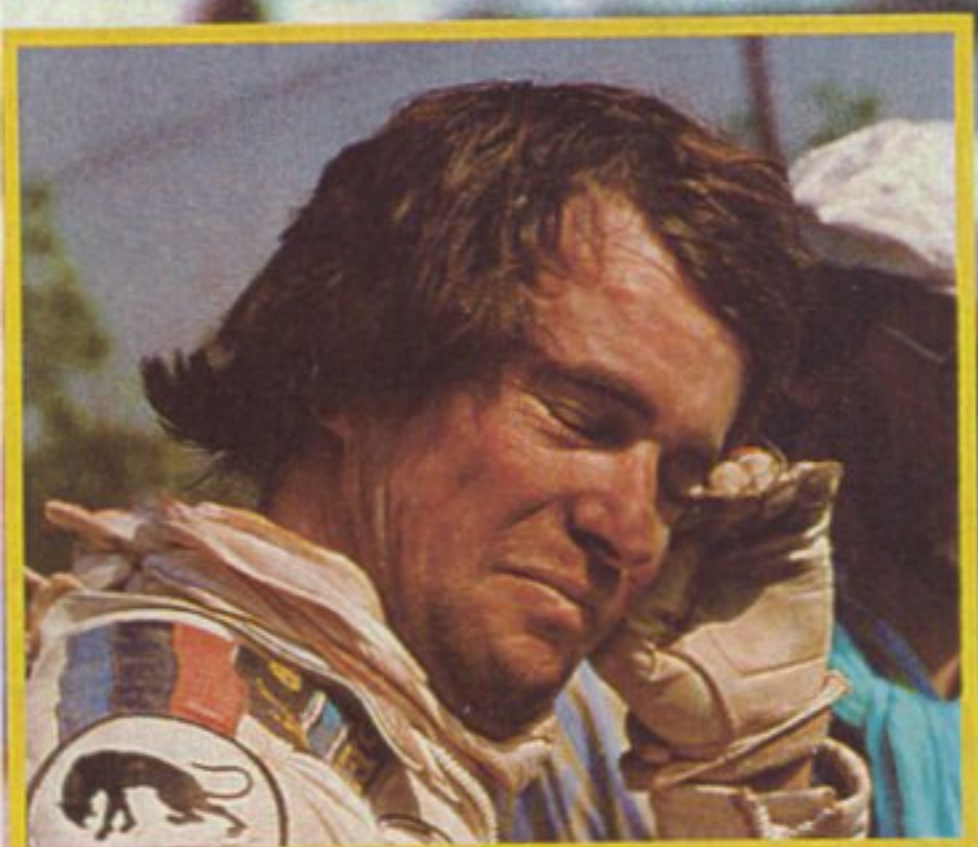
JOURNAL

LE MERCREDI 7F
N° 493

ESSAI
400 CX HONDA

AURIOL

«COMMENT J'AI GAGNÉ
PARIS-DAKAR»



EXCLUSIF

TRIAL: LA RIPOSTE
ESPAGNOLE

PILOTE ET MOTO
DE L'ANNÉE 80

SUPER CONCOURS

4^e QUESTION

M 2042 - 493 - 7,00 F

28 JANVIER 1981 Canada: 1,80 \$ - Espagne: 125 Ptas - Suisse: 3 FS

Voilà, ça y est ! Vous avez désigné vos pilotes et votre moto de l'année. Jean François Baldé, Kenny Roberts et la 350 Yamaha RDLC sont vos élus, ce sont eux qui d'après vous ont le plus marqué l'année 80. Cette année, notre traditionnel référendum avait été quelque peu retardé, mais il n'en garde pas moins toute sa valeur.

PILOTE FRANÇAIS DE L'ANNEE 1980

1 - Baldé (1013), 2 - Bertin (730), 3 - Fontan (620), 4 - Fernandez (264), 5 - Moineau (256), 6 - Espié (188), 7 - Bolle (152), 7 - Bruno (152), 9 - Fura (121), 10 - Burgat (109), 11 - Rougerie (94), 12 - Chemarin (86), 13 - Sarron (68) - 14 - Cadoret (55), 15 - Huguet (54), 15 - Samin (54), 17 - Michel (48), 18 - Estrosi (38), 19 - Fau (32), 20 - Saul (30), 20 - Roche (30).

Après cette saison très dure pour le sport motocycliste français, l'élection par vos cartes postales interposées de Jean-François Baldé comme Pilote de l'Année tombe à pic. D'une part parce qu'elle est logique, Baldé ayant réalisé en 80 une excellente performance en se classant 3^e du championnat du monde 250 cm³ et 350 cm³, d'autre part parce qu'elle est bien sympathique en couronnant une des personnalités les plus attachantes du Continental Circus. Avec ses yeux clairs plissés d'un perpétuel sourire enjôleur et son aspect de petit garçon propre et bien peigné, Jean-François Baldé est un charmeur. Et il vous a charmé puisque vous l'avez élu votre Pilote de l'Année très largement devant Guy Bertin et Marc Fontan. Jean-François ne possède peut-être pas le côté spectaculaire d'un Pons ou d'un Rouge-

Randy Mamola : une attaque fabuleuse mais très sûre le place aujourd'hui au niveau du roi Roberts. Mais Kenny doit se faire du mourron pour la saison à venir...

LA MOTO DE L'ANNEE

PILOTE FRANÇAIS DE L'ANNEE Baldé le copain



LES CADEAUX DE JEAN-FRANÇOIS

Il était ému et très sincèrement touché le père Baldé d'avoir été élu Pilote de l'Année. « Tu ne peux pas savoir ce que ça me fait. Je m'attendais à être bien placé, mais pas du tout à gagner. Maintenant quand je vais disputer une course je penserai très fort à tous ces gars et ces filles qui ont voté pour moi, et à tous les autres. C'est incroyable la pêche que ça me donne de penser que je suis soutenu à ce point. Vraiment, je ne sais pas comment les remercier. Je crois que pour tous je vais essayer de

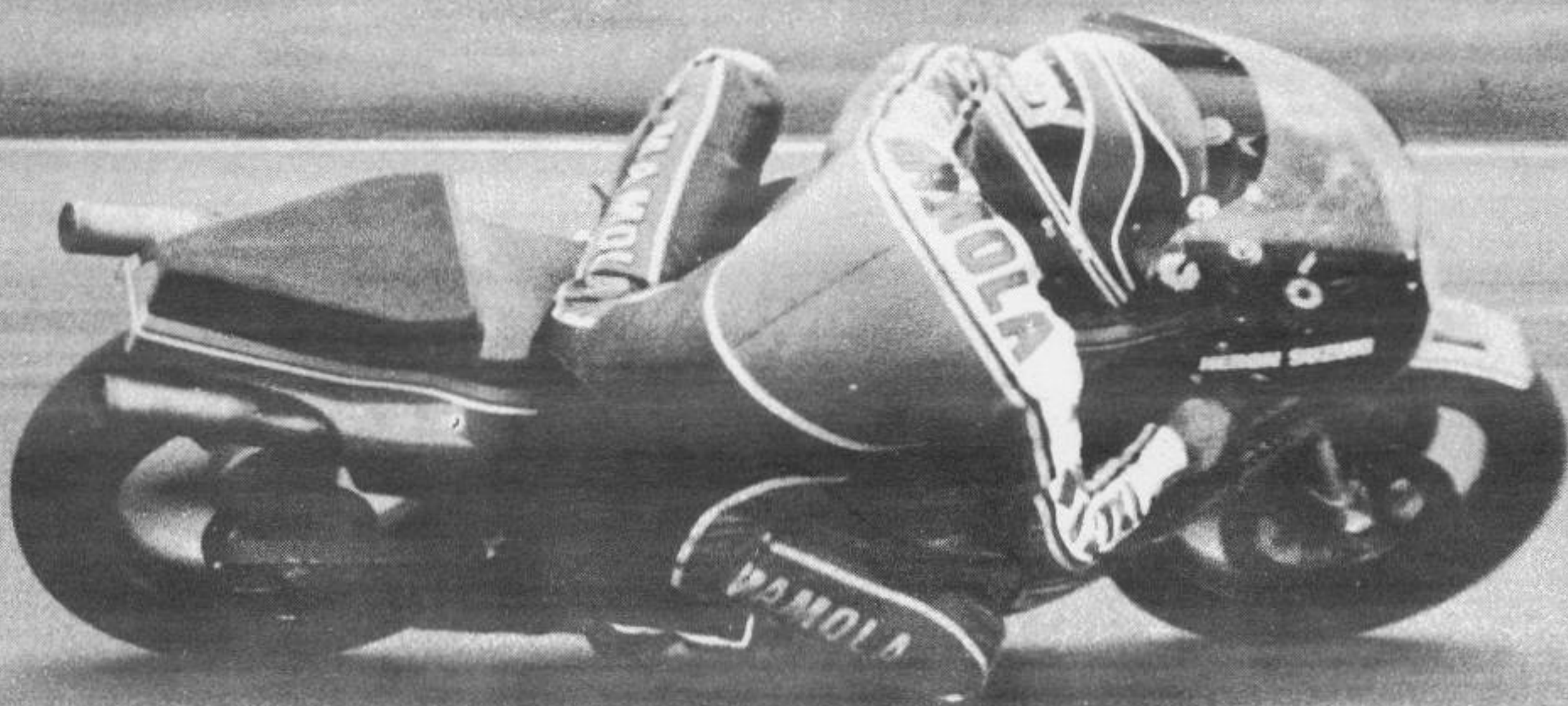
me défoncer un maximum et puis je vais essayer de faire plaisir à deux motards que nous allons tirer au sort parmi tous ceux qui ont voté pour moi. » La semaine prochaine nous allons donc sortir du tas de cartes postales qui nous sont parvenues deux heureux élus.

— Au premier Jean-François Baldé offre un week-end de rêve : une place de mécano dans son team à l'occasion du Grand Prix de France qui se déroulera au Paul Ricard le 17 mai. Le voyage du gagnant sera payé et il sera hébergé avec les mécanos dans la caravane. Il aura droit de porter une combinaison de mécano Kawasaki et filera s'il le désire un coup de main pour prendre les temps pendant les essais. Bien entendu du même coup il disposera de toutes les autorisations nécessaires pour circuler dans les stands et sur la piste, comme un vrai mécano.

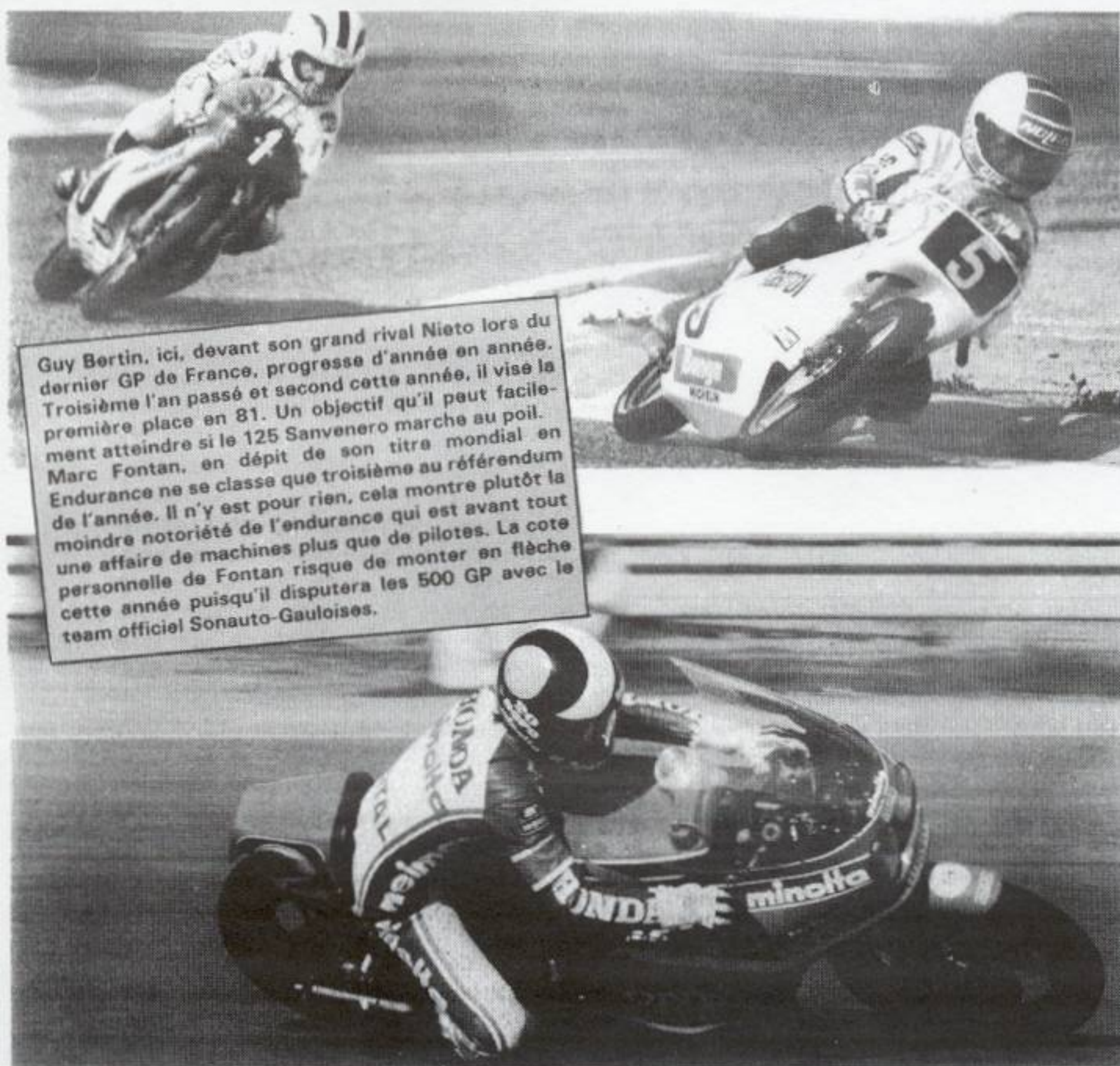
— Au second Jean-François offre une de ses combinaisons. Attention il ne se débarasse pas du tout d'un de ses vieux cuirs râpés. Il s'agit d'une combinaison portée une seule fois à l'occasion du Grand Prix d'Allemagne où Jean-François a fini second derrière Ballington. Elle est en parfait état. Résultat du tirage au sort la semaine prochaine dans la rubrique Top Dernière de Moto Journal. Suspense...

LA MOTO DE L'ANNEE La

PILOTE ETRANGER DE L'ANNEE Roberts menacé



L'ANNÉE DE L'ANNÉE



Guy Bertin, ici, devant son grand rival Nieto lors du dernier GP de France, progresse d'année en année. Troisième l'an passé et second cette année, il vise la première place en 81. Un objectif qu'il peut facilement atteindre si le 125 Sanvenero marche au poil. Marc Fontan, en dépit de son titre mondial en Endurance ne se classe que troisième au référendum de l'année. Il n'y est pour rien, cela montre plutôt la moindre notoriété de l'endurance qui est avant tout une affaire de machines plus que de pilotes. La cote personnelle de Fontan risque de monter en flèche cette année puisqu'il disputera les 500 GP avec le team officiel Sonauto-Gauloises.

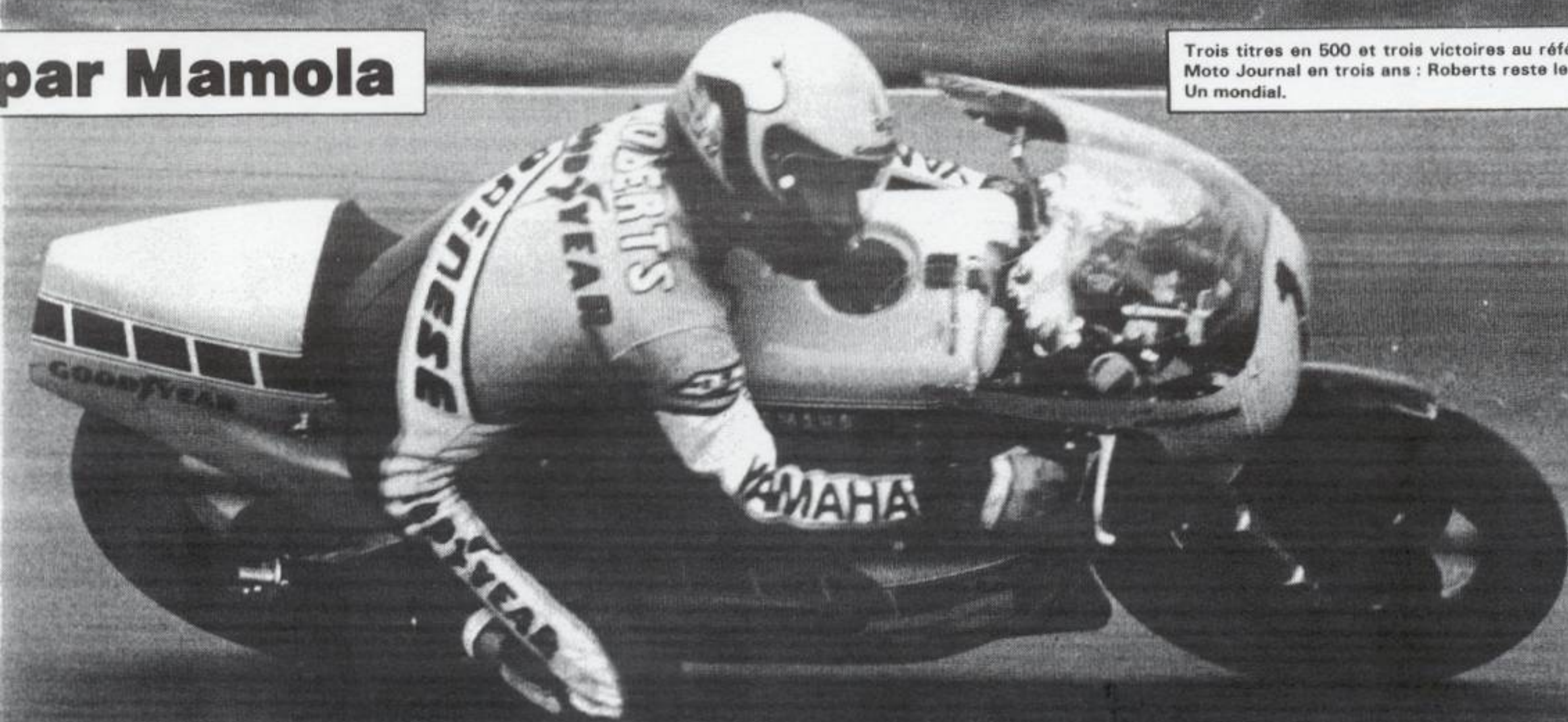
rie, vos anciens chou-chou, mais vous avez sans doute senti tout le mérite, tous les efforts qu'il y a eu derrière la réussite d'un pilote qui n'a cessé de progresser tout en restant modeste et accessible. Si beaucoup de pilotes peuvent séduire le public par leur côté vedette plus ou moins tapageur, Baldé c'est tout l'opposé, c'est très certainement son côté copain de tous les jours qui lui donne la cote chez les motards.

Ses deux dauphins sont Bertin et Fontan, très détachés des suivants. Bertin tient la cote : troisième l'an passé, il se retrouve second cette année. Nul doute que s'il avait décroché le titre mondial avec la Motobécane il aurait doublé Baldé. Bertin lui aussi est une forte personnalité du milieu et si la réussite qu'il espère obtenir avec les Italiens de Sanvenero se confirme en 81, le petit Savoyard nous donne rendez-vous pour le prochain titre symbolique de Pilote de l'Année. Marc Fontan en se classant troisième est la preuve vivante qu'un titre en endurance n'est pas aussi payant que quelques bonnes places en Grands Prix. Mais attention à lui : cette année il fera partie des pilotes de pointe en 500 cm³, dans une écurie de pointe, celle de Sonauto-Gauloises qui n'a jamais fait autant d'efforts pour la compétition qu'en 81. Marc possède aussi une personnalité, peut-être encore un peu dure et appliquée mais qui a des chances de s'épanouir et de séduire dans le cadre de la réussite.

Derrière ce prestigieux tiercé de tête qui a toutes les chances de progresser encore en 81 puisque tous les trois chevaucheront des

Yamaha 350 RD/LC et les sportives

par Mamola



Trois titres en 500 et trois victoires au référendum Moto Journal en trois ans : Roberts reste le numéro Un mondial.

L'ANNÉE EN LA MOTO

machines particulièrement compétitives, c'est un peu le trou. Fernandez malgré une saison loupée à la suite d'une invraisemblable malchance emmène le peloton des battus devant Moineau et Espié qu'on aurait pu attendre en meilleure place étant donné qu'il s'est battu tout au long de la saison passée au niveau de Baldé. Juste derrière lui perce une promesse, celle de Jacques Bolle qui sera aux commandes de la Motobécane officielle en 81. Beaucoup de petits jeunes qui rêvent de réussir ont dû se retrouver en lui. A noter enfin l'excellente prestation d'ensemble des pilotes « verts ». Même si aucun d'entre eux ne se classe dans les tout premiers, ils réalisent un beau tir groupé : c'est la première fois depuis la création du référendum qu'on retrouve autant de tout-terrain dans les quinze premiers : quatre avec dans l'ordre Bruno 7^e, Fura 9^e, Burtat 10^e et Cadoret 14^e. Ce sera sans doute une belle surprise pour la plupart d'entre eux.

PILOTE ETRANGER DE L'ANNEE 1980

1 - Roberts (884). 2 - Mamola (806). 3 - Mang (413). 4 - Malherbe (305). 5 - Sheene (303). 6 - Ekerold (240). 7 - Lucchinelli (196). 8 - Ballington (161). 9 - Spencer (132). 10 - Schreiber (118). 11 - Lackey (101). 12 - Uncini (65). 13 - Cecotto (52). 14 - Jobe (51). 15 - Ferrari (45). 16 - Frutschi (43). 17 - Nieto (35). 18 - Lejeune (30). 19 - Hansford (24). 20 - Rossi (23).

Pas de surprises en provenance de l'étranger. Les deux grosses vedettes du championnat du monde des 500 cm³ se sont taillé la part du lion et Roberts, le champion en titre s'est logiquement octroyé la première place dans vos cœurs. Mais cette fois il a eu chaud : son compatriote, ami et rival Randy Mamola le talonne de près, à l'image de la saison.

Pour la troisième fois consécutive, le Nain Jaune a donc frappé. Trois titres mondiaux en 500 et trois référendum Moto Journal ça

vous classe un bonhomme, surtout le référendum ! L'an prochain, sauf grosse surprise, on devrait trouver les deux Américains en bagarre sur les pistes et sur vos cartes postales, une bagarre à laquelle viendra peut-être se mêler Lucchinelli. Cette année malgré sa bonne saison au niveau des deux vedettes américaines, le pilote italien ne se retrouve qu'à la 7^e place du référendum. C'est un peu une injustice, surtout quand on voit que Barry Sheene reste 5^e malgré un ratage total. La surprise vient plutôt de la percée de trois hommes, Mang et Ekerold d'une part et Malherbe d'autre part. Anton Mang comme Jon Ekerold n'a pas l'âme d'une vedette. Ces deux pilotes ont décroché chacun un titre mondial dans la plus grande discrétion ou presque. Leur personnalité ne les prédisposait pas à une aussi bonne place au référendum. Mais pour eux les critères objectifs, les résultats et leurs titres, ont sans doute plus compté que le reste. Tout comme pour André Malherbe, champion du monde 500 en cross, discipline dans laquelle comme en vitesse les demi-litres sont plus que jamais la catégorie reine. A noter qu'ici aussi on trouve pour la première fois quatre pilotes de tout-terrain dans les 15 premiers, avec une nette domination de crossmen (Malherbe, Lackey et Jobe avec Schreiber pour le trial). Remarquez au passage la cote d'ensemble des pilotes américains quelle que soit la discipline, vitesse ou tout-terrain !



Anton Mang, ici à côté de Kork Ballington, prend une très belle troisième place en dépit d'une personnalité effacée.

Classée seconde l'an passé derrière la Honda 900 Bol d'Or, la Yamaha 350 RD/LC était certes l'une des grandes favorites pour cette élection de Miss Moto 1980 qu'elle remporte haut la main avec, soit dit en passant, beaucoup de vote venus du Sud de la France.

Une 350 cm³ élue ! On n'avait pas vu cela depuis 1973, date de notre premier scrutin et pire encore, les trois premiers gagnants de cette année totalisent moins de 1 500 cm³ si on les additionne.

La **Ducati 500 Pantah** qui arrive en seconde position et la **Honda 500 Turbo** témoignent bien du changement qui s'est opéré dans vos goûts. La frime de la plus grosse jusqu'alors récompensée a laissé place au choix raisonnable et sportif. Vous avez voté pour l'efficacité, les sensations et le plaisir de conduite. La belle **Pantah**, malheureusement d'une diffusion limitée en raison de son prix, atteste aussi de votre fierté de voir une européenne compétitive tandis que la **500 CX Turbo** a très certainement gagné ses lauriers par sa haute technologie et la vogue actuelle du turbo.

Ce choix logique et raisonné nous ravit d'autant plus qu'il corrobore exactement celui de l'ensemble de nos essayeurs routiers tout comme la suite d'ailleurs. La **Suzuki 1100 GSX** est reconnue à juste titre comme la plus réussie et la plus efficace des super stars, suivie de près par la plus tapageuse **1100 R Honda**. Vous noterez dans ce choix que l'ensemble d'entre vous est attiré avant tout par l'aspect sportif. Les plus calmes « Grand Tourisme » ne viennent que loin derrière au classement.

En sixième position, seconde européenne classée et première trail, la **BMW 80 GS** entame brillamment sa carrière en devançant la **Honda 500 XR Pro-Link**. La technologie de cette dernière venue a eu raison de la **500 XT Yamaha** qui garde néanmoins une treizième place très honorable pour son âge, et qui ne n'oublions pas est la moto la plus vendue en France. Huitième, la **Honda 900 Bol d'Or** garde la belle image attachée à son nom et reste pour la majorité d'entre vous le

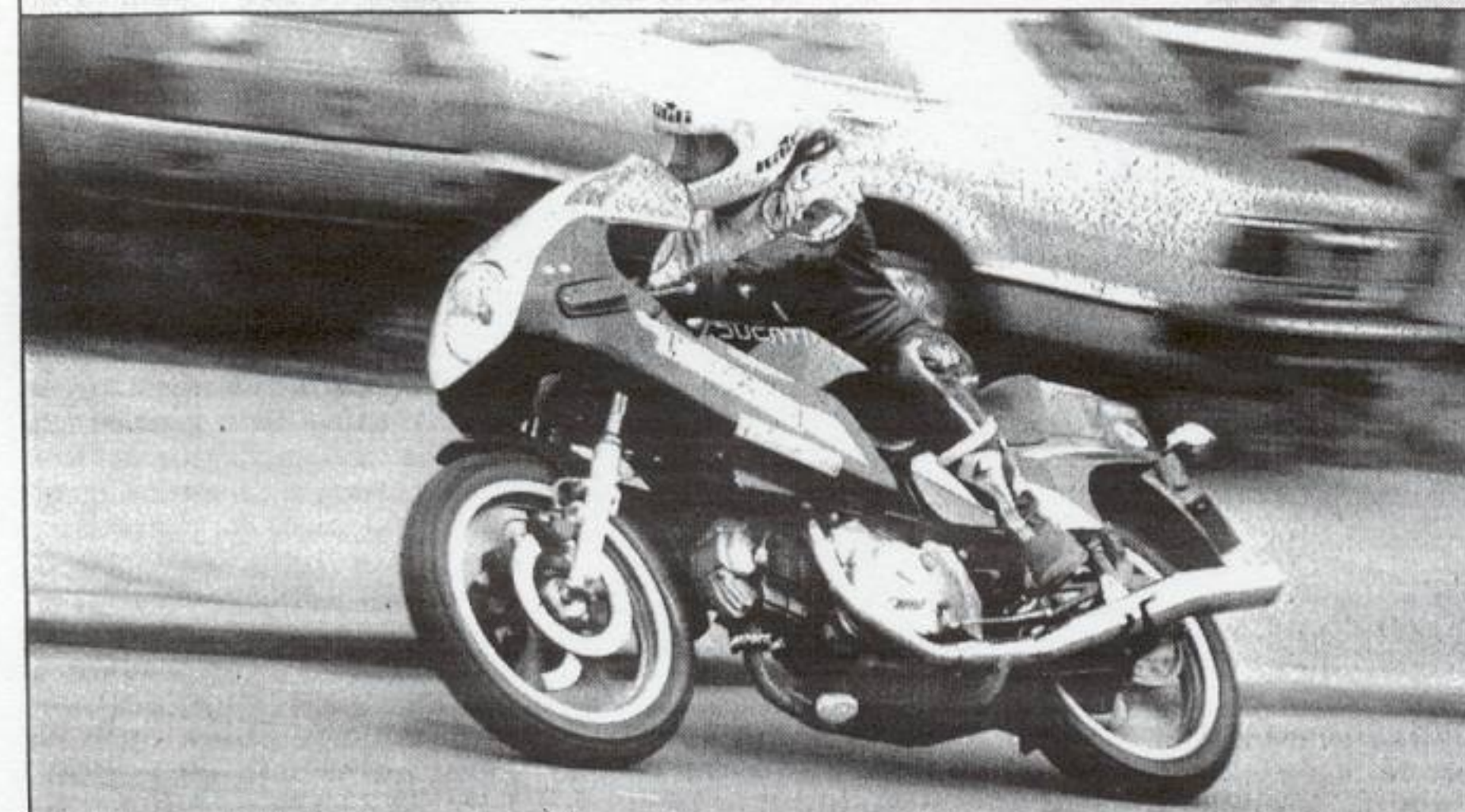
CLASSEMENT DES SEPT DERNIERES ANNEES

	73	74	75	76	77	78	79
Pilote de l'année	1. Rougerie 2. Pons 3. Coutard	1. Pons 2. Rougerie 3. Godier	1. Rougerie 2. Pons 3. Godier	1. Chemarin 2. Sarron 3. Rougerie	1. Sarron 2. Chemarin 3. Rougerie	1. Sarron 2. Rougerie 3. Michel	1. Pons 2. Fernandez 3. Bertin
Moto de l'année	1. BMW R 90 2. Kawa 900 3. Suzuki 750 Roca	1. Honda Gold Wing 2. BMW 90 S 3. Suzuki rotative	1. Honda Gold Wing 2. Kawa 900 Turbo 3. 500 Yam XT	1. BMW 100 RS 2. Yam 750 XS 3. 500 Yam XT	1. Yam 1100 XS 2. Yam 500 XR 3. Suzuki 1000 GS	1. Honda six 2. Yam 1100 XS 3. Honda 900 Bol d'Or	1. Honda 900 Bol d'Or 2. Yamaha 350 RDLC 3. Kawasaki 1300 Z
Pilotes étrangers			1. Sheene 2. Cecotto 3. Duhamel	1. Sheene 2. Villa 3. Baker	1. Sheene 2. Baker 3. Katayama	1. Roberts 2. Sheene 3. Ballington	1. Roberts 2. Sheene 3. Ferrari.

DU GRAND TOURISME

MOTO DE L'ANNEE 1980

- 1 - Yamaha 350 RDLC (736).
- 2 - Ducati 500 Pantah (621).
- 3 - 500 CX Honda Turbo (522).
- 4 - Suzuki 1100 GS (389).
- 5 - Honda 1100 R (372).
- 6 - BMW 800 GS (352).
- 7 - Honda 500 XR ProLink (239).
- 8 - Honda 900 Bol d'Or.
- 9 - B.F.G. 1300 (198).
- 10 - Ducati 900 Mike Hailwood (173).
- 11 - Yamaha 650 XJ (137).
- 12 - Yamaha 750 XV (121).
- 13 - Yamaha 500 XT (117).
- 14 - Yamaha 1000 TR (99).
- 15 - Kawasaki 1100 Injection (78).
- 16 - Yamaha 650 Custom (73).
- 17 - Suzuki 400 GSX (54).
- 18 - Suzuki 1000 GS (52).
- 19 - BMW 1000 RT (50).
- 20 - Honda 1000 CBX (33).



type même du gros quatre cylindres sportif japonais. Et puis, surprise, la première des Grand Tourisme est notre future gros cube national, la **1300 BFG**, preuve que les essais de cette moto vous ont convaincus comme nous de ses possibilités. Il ne reste plus qu'à attendre la production mais l'entreprise est difficile et risque de demander encore quelques mois.

Sport de nouveau, voilà la **Ducati 900 Mike Hailwood Replica**, en dixième position puis la **XJ 650 Yamaha**, le raisonnable compromis. Nous sommes plus étonnés de ne trouver qu'en douzième position la **Yamaha 750 XV** et, plus surpris encore de ne voir qu'en quatorzième place la **1000 TRI**. La nouvelle école de bicylindres en vé inaugurée par Yamaha ne vous a pas encore tous séduits.

Quinzième, la **1100 Kawasaki** injection semble ne devoir qu'à cette alimentation sophistiquée la raison de sa position car bien peu de quatre cylindres japonais sortent cette année des profondeurs du classement. C'est pourtant celui-ci qui apporte mécaniquement le plus de neuf dans son style. Seizième, la première des Custom est la plus classique d'entre elles, la **650 twin Yamaha**. Un choix qui confirme aussi le nôtre dans ce domaine. On peut aussi comprendre que la **500 CX Custom**, qui se vend très bien, n'est choisie par ses acheteurs que parce qu'elle est jugée moins laide que sa sœur routière.

Dix-septième, la **Suzuki 400 GSX** est reconnue comme la meilleure des 400, c'est aussi notre avis, mais comparez donc sa côte d'amour à celle de la plus sportive et moins raisonnable RD/LC...

Dix-huitième, la **1000 Suzuki GS** confirme sa réputation et nous terminons par deux surprises de taille, la **BMW R 100 RT** n'est que dix-neuvième, bien loin de la BFG et première des motos connues comme des Grand Tourisme. Enfin, la fabuleuse mécanique de la **Honda 1000 CBX** six cylindres n'a réuni que trente-trois voix ! Décidément la frime ne paie plus en 1981 et l'attrait de la plus grosse semble avoir été bel et bien tué. Prise de conscience de ce qui est vraiment efficace ou de ce que coûte un gros cube ? En tout cas, vous voulez, cette année, vous amuser à piloter et prendre du plaisir. Les utilitaires ne vous font plus rêver pas plus d'ailleurs que les cylindrées moyennes 650 et 750 que vous avez pratiquement oubliées. Enfin, et c'est plus étonnant, les machines tout-terrain spécialisées n'ont vraiment attiré aucun suffrage mais comme les ventes ne cessent de grimper dans ce domaine on peut supposer que les « verts » ne savent simplement pas écrire, ou, préfèrent aller embourber leurs tétines plutôt que de prendre la plume.