

# Moto 5f. le jeudi revue

n°2307-3 mars 77

fb 45 · fs 3.80 · pst 75 · S1

## ESSAI 125 BPS ELAN

**LE TOUQUET:  
G. FRANCRU INATTENDU  
RATHMELL:  
ET DE TROIS!**

**DAYTONA:  
DERNIERE  
HEURE**

Troisième enduro du Touquet

# MARÉE VERTE SUR LA PLAGE

par A. Kuligowski

photos D. Peyre

**Vainqueur en 250 cm<sup>3</sup>, vainqueur de la seconde manche, c'est Serge Bacou, sextuple champion de France de cross.**

L'espace d'un week-end, depuis 3 ans maintenant, Le Touquet se trouve en proie à la « marée verte ». Marée de « motos vertes » et marée humaine également puisque plus de 40 000 spectateurs sont venus suivre les évolutions des 828 pilotes et applaudir la victoire du Normand Gilles Francru et de sa moto Husqverna lesquels, après Vernier et Ossa, Péan et Maico, inscrivent leur nom au palmarès de cette épreuve désormais célèbre entre toutes.



## La grande foule

828 pilotes au départ donc, les organisateurs, à savoir PAC Editions, la ville du Touquet et le M.C. du Nord de la France en espéraient 1000, chiffre un peu optimiste à nos yeux.

Toutefois les concurrents étaient 200 de plus que l'an dernier, ce qui prouve l'engouement que suscite Le Touquet. A ce rythme le millier sera atteint l'an prochain.

Avec Thierry Sabine de PAC, lequel, à la remise des prix, nous disait « au revoir » et « à l'année prochaine », souhaitons que l'épreuve puisse encore se concourir en 78. Qui a vu ce gigantesque « serpent à deux roues » prendre possession des 16 kilomètres de circuit, au premier tour de la première manche, ne peut que prier pour la reconduction de cette épreuve originale et qui figure, à coup sûr, parmi les plus fantastiques du monde. Il n'y a qu'Outre-Atlantique, en vérité, que se disputent des Enduros de cette dimension. Et la France, une fois n'est pas coutume, fait figure de leader européen. Ce n'est que justice puisque notre pays est, avec l'Italie, le « number one » de la moto de tout-terrain en Europe, du moins en ce qui concerne le nombre d'adeptes. Cependant, la dimension, la démesure du Touquet devient une mécanique de plus en plus difficile à maîtriser. En ce sens cette 3<sup>e</sup> édition a marqué une cassure avec les enduros précédents. Ainsi, alors que les 2 premières courses pouvaient se comparer à une grande fête de la moto de tout-terrain, on a pu sentir dimanche que le Touquet 1977 était plutôt une énorme kermesse dont la moto était le prétexte. Il est toujours délicat de critiquer une épreuve montée de toute pièce par des passionnés, une épreuve, qui en quelques années a pris la place enviable de grande classique de la saison française de tout-terrain.

Mais en vertu du proverbe selon lequel « qui aime châtie bien » nous pensons que quelques remarques s'imposent. Chacun sait que le Touquet n'a d'enduro que le nom. En fait cette course s'apparente à un vaste moto-cross couru sur un

circuit de 16 kilomètres. Pensant qu'il serait dommage de stopper une si intéressante épreuve promotionnelle, les instances fédérales ont trouvé un biais en baptisant la compétition « Epreuve de masse ». N'insistons pas sur l'ambiguïté du terme, mais notons pourtant que le terme « masse » implique également danger multiplié par 10. Risques sur le circuit mais aussi dans les artères de l'agglomération. Le défilé, dans les rues du Touquet, est peut-être spectaculaire, pittoresque certes, mais également stupide si l'on songe au nombre d'engagés et aux risques encourus. L'énerverment général s'ajoutant à l'envie d'être dans les premiers sur la plage incite des centaines de pilotes à couper sur les trottoirs, à prendre les autres rues, à frôler les passants. On aurait voulu jeter l'ana-

thème sur la course que l'on ne s'y prendrait pas autrement. Et cette année, les organisateurs avaient décidé de faire deux traversées de la ville. Pourquoi pas deux l'an prochain ? Second problème dont nous avons déjà parlé l'an dernier dans ces co-

### Christian Rayer

Plusieurs fois champion de France de trial, Christian Rayer, second au scratch sur la nouvelle Yamaha IT 400, s'est rapidement révélé comme un pilote très complet. Son pilote d'enduro mais souvent malchanceux, Rayer a récemment signé la seconde place moto du Rallye Côte d'Ivoire - Côte d'Azur. Officiel Yamaha depuis 5 ans Christian Rayer est aussi bon préparateur que fin pilote. On devrait le retrouver cette saison en enduro, au guidon des machines bleues de l'écurie Sonauto-Yamaha.

## Gilles Francru

Gilles Francru, vainqueur inattendu du Touquet 77, n'a certes pas la gloire d'un Péan ou d'un Bacou mais il n'est pas inconnu pour autant. Ce crossman de 25 ans, licencié à Thomer-la-Sagne a, en effet, remporté le premier championnat de France 125 cm<sup>3</sup>. Sur une Husqvarna déjà. C'était en 1972. Les années suivantes, Gilles Francru a poursuivi son apprentissage dans les catégories supérieures. En constant progrès il devrait s'affirmer totalement cette année en 500 cm<sup>3</sup> inter avec la nouvelle 360 HVA cross. Depuis ses débuts Gilles Francru est resté fidèle à la marque suédoise. Cette fidélité est récompensée d'une manière éclatante au Touquet, victorieux devant Bacou, le « Loup Garou » du moto-cross 500 cm<sup>3</sup> français, Francru devrait constituer un très valable challenger dans la catégorie.

lonnes : la cohabitation incongrue, au sein d'une même course, de pilotes de Grand Prix comme Péan, Bacou, Nowak, etc. avec les débutants qui découvrent, en fait la compétition pour la première fois. Les uns courent pour gagner, les autres pour s'amuser. Voilà deux notions difficilement compatibles. Pour les premiers le danger vient des seconds et inversement. Certes il n'est pas simple de concilier débutants et professionnels, non plus que qualité et quantité.

Nous avons déjà suggéré deux manches différentes : c'est la logique, confirmée en cela par le fait que, la seconde manche, dimanche, était amputée de plus de la moitié des effectifs. Après une étape, le néophyte a généralement assouvi sa soif de grands espaces sablonneux...

La sécurité avait cette année été singulièrement renforcée, de même que les effectifs des secouristes.

Il convient pourtant de ne pas jeter le voile sur la vingtaine d'accidents dont deux très sérieux survenus pendant la course. Heureusement, les secours se sont très vite portés sur les lieux.

Mais ce n'est pas le quadrillage systématique de certains secteurs par les forces de l'ordre qui changera quelque chose. D'autant que les agents, bêtes et disciplinés, ne connaissent rien à la moto.

Et comme toujours leur présence se traduit par un laisser-aller dans certains secteurs tels le parc de ravitaillement, littéralement envahi par le public, et des tracasseries à n'en plus finir à l'encontre des journalistes qui souhaitent approcher « les points chauds ». « La presse rien à f... », nous ont envoyé certains pandores. Nous en avons autant à leur service...

Tout ceci doit permettre aux organisateurs de comprendre qu'ils condamnent à brève

## La course pour le plaisir

Dans l'esprit de la majorité des engagés, l'Enduro des Sables c'est avant tout la fête de la moto, la course pour le plaisir. Impossible donc de dresser la liste de tous les exploits accomplis dans l'ombre, de se faire l'écho du courage qu'il a fallu aux concurrents 125 cm<sup>3</sup> pour franchir certaines dunes qui bloquaient les plus grosses cylindrées, sans parler des dames : Jocelyne Vallejo la gagnante, Lysiane Vernier ou Martine De Cortanze qui n'ont pas hésité à se jeter dans cet enfer de sable au milieu des mâles.

La course c'est aussi le risque, un risque souvent présent sur la plage qui ne paraît plane que de très loin... Risque aussi pour les spectateurs parfois trop près pour éviter les trajectoires incertaines des pilotes déséquilibrés. Finalement la meilleure attitude à adopter est de considérer le Touquet comme une grande journée de fête, de reléguer ses ambitions sportives et d'y aller pour se retrouver au milieu d'adeptes du tout-terrain, adeptes sincères ou simplement frimeurs, peu importe.

échéance leur épreuve en la laissant se développer trop rapidement. Nous ne sommes pas aux U.S.A. et la grenouille qui veut se faire aussi grosse que le bœuf fini par exploser... Personne sans doute au Touquet n'a intérêt à tuer la poule aux œufs d'or!

## Tous en piste

Ceci dit la course par elle-même s'est révélée palpitante en ce qui concerne la victoire suprême.

Il faut dire que, conscients de l'impact commercial d'une victoire au Touquet, la plupart des importateurs n'avaient pas lésiné sur les efforts et les moyens. Et tout ce que la France compte de spécialistes du « pneu à crampon » se trouvait sur le sable, à la recherche de cette « pépite » de chance et de succès qui vaut, à son possesseur, une gloire nationale et internationale. Aux premières loges Maico vainqueur l'an dernier avec Péan. La marque allemande se jetait directement dans la bataille puisque les machines des officiels : Péan, Drobecq, Ollier et Terroin avaient été directement préparées à l'usine. K.T.M. était bien sûr de la partie avec son chef de file Joël Queirel venu sans trop y croire. « Ma 250 est bien préparée mais sans plus, je ne la vois à l'arrivée », confiait-il samedi. Un serrage en première manche lui donna raison. Autres pilotes K.T.M. : A. Francru, Faucher, Fleurance et une meute de privés.

Chez Ossa, une fois de plus, rien n'avait été laissé au hasard. Les « verts » comme on baptise familièrement les pilotes de la marque en raison de leur casaque « couleur espérance » semblaient décidés à reconquérir la victoire échappée en 76. Ils disposaient pour cela de 350 enduro et des 250 Phantom cross, rendues silencieuses pour l'occasion. L'armada, emmenée par Vernier, omptait Delavault, les frères Samofal, Combes, etc. plus une poignée d'officiels espagnols dépêchés en renfort par l'usine.

Autres marques ibériques, Montesa et Bultaco espéraient en leurs bons crossmen de pointe, respectivement Nowak et Jallat d'un côté, et Bacou de l'autre, pour tenter

d'accrocher la victoire à leur palmarès. Une autre marque était donnée favorite Yamaha. Comptant sur ses puissantes et rapides 400 I.T., la marque aux trois diapasons était emmenée par son importateur J.-Claude Olivier, lequel est toujours très bon au Touquet puisqu'il a terminé second derrière Péan l'an passé. Mais Yamaha misait aussi sur Potisek, ici sur son terrain. Sans oublier Christian Rayer, trialiste et pilote d'enduro talentueux. Parmi les autres marques officiellement représentées n'oublions pas B.P.S. (Huguet-Mathieu Lloret), Portal, et surtout Husqvarna. Cette marque suédoise, à nouveau sérieusement importée en France, fait cette année sa réapparition sur les circuits. Ce matériel de haute qualité, mais assez cher en raison de son origine, s'est taillé de nombreux succès en moto-cross dans le passé. La marque est même championne du monde 250 cm<sup>3</sup> 76. Et c'est avec une 360 dérivée de ces mécaniques cross que Gilles Francru (voir notre portrait) devait créer surprise en s'octroyant une victoire méritée quoiqu'inattendue. En fait, dans le sable on pensait que les couleurs de la marque seraient davantage mis en valeur par Nordiste Richard Boniface, autre officiel « Husky ».

## La course

Le circuit du Touquet avait été profondément remanié par rapport à l'an passé. Raccourci du côté de Stella-Plage, il allait plus loin, à l'opposé, du côté de la baie de la Canche. En outre, la piste était élargie dans les passages les plus délicats, ce qui n'a pas empêché de beaux bouchons dans les dunes de « May Village » lors des premiers passages. Dans l'ensemble finalement, le terrain était plus facile mais plus éprouvant, notamment dans le sable très meuble de la nouvelle section.

Il fallait voir les traits creusés des pilotes au terme de la seconde course pour imaginer la difficulté de conduire dans ces sables, ô combien mouvants.

**Première manche :** 10 h 30 ! Les 825 pilotes répartis sur deux lignes sur toute la largeur de la plage luisante attendaient



Patrick Drobecq auteur d'une très belle manche a bien failli sauver l'honneur de Maico, bien malchanceux cette année.



Alain Francru, quatrième au général, complète le triomphe de la famille.



## Heurts et malheurs du numéro 787

Engagé de dernière heure en catégorie Inter, le numéro 787 prend le départ sur une Yamaha IT 400. Au bout de la ligne droite, grâce à la vélocité de sa machine il est dans le groupe de tête. Tout va bien jusqu'à la mare où un inconscient passe dans l'eau à toute allure, noie sa moto et la « Yamaha 787 » par la même occasion...

Résultat, notre homme se retrouve dans le peloton avec plus de 200 concurrents devant lui. Remontant d'arrache-pied il terminera néanmoins dans le groupe de tête. La seconde manche est encore plus cocasse : le départ surprise est donné alors que notre lascar est encore sur la jetée. Lorsqu'il arrivera sur la ligne les derniers seront déjà au bout de la plage ! Nouvelle remontée, mais il faut doubler, doubler encore, doubler sans cesse. Au dernier tour le drapeau à damiers oublie de s'abaisser. Résultat, le 787 fait un nouveau tour : pour rien.

Le soir, le numéro 787, alias Alain Kuligowski retrouve le sourire : il est 13<sup>e</sup> au scratch. Un chiffre porte-bonheur paraît-il... Pour l'an prochain peut-être !

Départ par vagues successives lors de la première manche. Le starter et la caméra ont été surpris.

Tous les moyens sont bons pour gagner le moindre kilomètre-heure. Mais parfois cela se termine par une chute comme pour « Coco » Gomez.





cette seconde avec impatience : c'est le départ. Un départ hésitant car les coureurs sont énervés et les commissaires ont du mal à contenir cette masse mécanique. Voilà qu'un groupe part, un second : Eugène Van Laere, directeur de course, est surpris, il abaisse alors le drapeau. Et, par vagues successives, c'est le raz de marée vers le bout de la ligne droite pour 8 tours de circuit.

Très rapides en vitesse de pointe, les Yamaha I.T. 400 mènent déjà le bal. J.-Claude Olivier, Rayer et Rudy Potisek, sur les nouveaux modèles, se taillent des pointes de 140 km/h. Daniel Péan n'est pas loin. Sur sa 400 Maico, il adopte la position allongée qui lui a réussi l'année dernière. Mais malgré une belle réserve de puissance la mécanique germanique va serrer très vite et Péan sera bientôt « out ».

Dès ce premier tour les serrages seront d'ailleurs nombreux : les mécaniques encore froides n'apprécient pas toujours le dur traitement des 4 kilomètres négociés à pleine allure. De plus, le temps est très clair et il fait un peu frais : autant de raisons pour serrer !

Parmi les victimes nous citerons Queirel, Mathieu puis Jean-Claude Olivier, pourtant très bien parti.

Au premier passage, les I.T. 400 sont pourtant au commandement avec Potisek et Rayer. Les H.V.A. ne sont pas loin puisque Francru talonne les leaders. Richard

**Rudy Potisek (n° 24) avait course gagnée sans cette maudite rupture de bougie. Il n'empêche qu'il a donné à tous une sacrée leçon de pilotage**

**Gilles Francru, beau vainqueur de la troisième édition du Touquet, en pleine vitesse ici sur sa performante Husqvarna**

### Rudy Potisek

Si un pilote mérite de remporter le Touquet, c'est bien le jeune Rudy Potisek. Par deux fois il a frôlé la victoire, par deux fois il a été trahi par la mécanique. Sur la nouvelle I.T. 400 Yamaha, le nordiste qui avait déjà été le plus rude adversaire de Péan l'an dernier s'est largement adjugé la première manche devant Gilles Francru. La seconde course était à sa portée lorsqu'une bougie défaillante l'a conduit à l'abandon, au second tour. Crossman bien sûr, Potisek a terminé l'an passé cinquième dans une manche du Championnat du Monde 125 cm<sup>3</sup> à Cassel. Cette année il participera au Championnat de France 125 cm<sup>3</sup> Inter en gardant, bien sûr, un œil sur le 4<sup>e</sup> Enduro des Sables du Touquet...

### Les machines victorieuses

Dans Moto-Revue « Spécial Salon » nous avons réalisé un essai comparatif de quatre « grosses » d'enduro. Nous attirons alors votre attention sur deux machines nouvelles, lesquelles recevaient une belle note : 16/20. Il s'agissait de la 250 HVA et de l'IT 400 Yamaha : les deux machines victorieuses du Touquet ! En vérité nous ne sommes donc pas surpris des performances de ces machines que nous avons été les premiers à signaler. 250 Husqvarna : L'« Husky » enduro dérivée de la machine championne du monde de motocross 250 cm<sup>3</sup> a pour elle une grande maniabilité. Elle est également légère, puissante et rapide (plus de 150 km/h). On peut lui reprocher un certain dépouillement et aussi un prix assez élevé. Un peu tombée dans l'oubli en France, la marque HVA a changé d'importateur et semble vouloir retrouver son lustre d'antan. IT 400 Yamaha : Apparue l'an dernier au Touquet où elle s'est classée 2<sup>e</sup> aux mains de son importateur Jean-Claude Olivier, la 400 IT est une machine d'enduro assez révolutionnaire. Elle surprend en effet avec sa suspension arrière monocross « cantilever ». En fait un amortisseur oléo-pneumatique unique est logé dans l'épine dorsale du cadre. Un peu lourde, elle est en revanche dotée d'un très bon moteur souple, puissant, très fiable et délivrant un couple assez impressionnant. La nouvelle version apparue cette année est encore plus performante car dérivée du dernier modèle YZ « D » de cross. Pour l'instant cette machine n'est pas encore importée mais son introduction ne devrait plus tarder. Pour plus de détails voir notre numéro « Spécial Salon » d'octobre 76.

Boniface est lui aussi bien placé mais devra s'arrêter sur serrage. La course est lancée au second tour, lorsque les meilleurs butent contre les cohortes de débutants, agglutinés dans les montées sablonneuses comme des fourmis sur un pot de miel.

Il faut tenter de passer mais ce n'est pas facile. Des hommes comme Rayer prendront du retard. Potisek reste au commandement mais il est talonné par la Maïco de Patrick Drobecq. Un autre pilote Maïco : Ollier surprend les connaisseurs par son magnifique comportement sur le sable.

L'officiel Ossa Jean-Claude Gomez fait une chute démente dans la ligne droite. A fond de cinquième, sa 250 fait un tonneau avant et l'éjecte en l'air. Plus de peur que de mal heureusement ! En tête Drobecq prend un instant le commandement, profitant d'un ravitaillement. Les meilleurs, en effet, doivent ravitailler tous les 3 tours car les machines consomment plus de 20 litres aux 100 km sur le sable ! Mais Drobecq casse sa chaîne, doit rentrer en poussant. D'abord classé 2<sup>e</sup>, il sera finalement rétrogradé 6<sup>e</sup>, à 1 tour.

Rudy Potisek l'emporte donc devant Gilles Francru et Christian Rayer.

#### Deuxième manche :

Départ surprise pour la seconde manche. Alors que les concurrents viennent de

prendre place sur la ligne le starter décide de ne pas se laisser prendre au dépourvu. Il abaisse son drapeau à 3 h moins 5 alors que des pilotes ne sont pas encore arrivés. La seconde envolée est moins impressionnante que la précédente. Et pour cause : à peine la moitié des concurrents sont encore en piste. La casse, la fatigue et les accidents ont creusé les rangs. Les Yamaha, une nouvelle fois, se retrouveront en bonne position. Poursuivies par les Maïco, elles seront employées à fond, résultat : arrêt pour Potisek alors qu'il pouvait l'emporter : bougie cassée. Serrage ensuite pour Olivier, lequel repartira cependant ; enfin, mécanique « out » pour Ollier, déchainé une nouvelle fois.

La lutte en tête se résume donc à l'affrontement Bacou-Francru. Celui-ci, visiblement exténué et ne voulant pas compromettre la victoire au général, laisse passer la Bultaco et se contente d'assurer la seconde place. Il précède son frère Alain qui roule sur une K.T.M., suivi de Christian Rayer.

Un peu plus de 100 concurrents seulement terminent. Sur 800 cela ne fait pas beaucoup ! Qu'importe : nombreux sont ceux qui préparent déjà, en rêve, le Touquet 78. C'est si bon, l'espace d'un dimanche, de jouer, dans le sable, aux Péan, Francru et autres Vernier...

## Classements

### PREMIERE MANCHE

1. Potisek (Yamaha 400) ; 2. Francru G. (HVA 350) ; 3. Rayer (Yamaha 400) ; 4. M. Olivier (250 Ossa) ; 5. Vernier (350 Ossa) ; 6. Drobecq ; 7. Serge Bacou (250 Bultaco) ; 8. A. Francru (250 KTM) ; 9. Ramade (250 KTM) ; 10. Goubet (Yamaha).

### DEUXIEME MANCHE

1. Bacou ; 2. Francru G. ; 3. Francru A. ; 4. Rayer ; 5. Nowak (360 Montesa) ; 6. Roca Torrent (250 Ossa) ; 7. Hoste Michel (B.) ; 8. Olivier J.-C. (Yamaha 400) ; 9. Combes Michel (250 Ossa) ; 10. Delavault (350 Ossa).

### CLASSEMENT SCRATCH

1. Gilles Francru (360 HVA), 4 points ; 2. C. Rayer (Yamaha 400), 5 ; 3. S. Bacou (250 Bultaco), 8 ; 4. A. Francru (250 KTM), 11 ; 5. Vernier (350 Ossa), 16 ; 6. Delavault (350 Ossa), 21 ; 7. Roca Torrent (E - 250 Ossa), 23 ; 8. Barbara P. (250 Portal), 28 ; 9. Nowak (Montesa) 29 ; 10. Puren (250 Ossa), 30 ; 11. M. Olivier (250 Ossa), 31 ; 12. Barbara J.-J. (125 Portal - 1<sup>er</sup> 125), 40 ; 13. A. Kulligowski (Yamaha 400), 44 ; 14. Malvoisin (1<sup>er</sup> débutant), 44 ; 15. Couteau (500 Yamaha).

