

METTET : LA TRAHISON DE LA DHOLDA

Il a suffi d'un fil de bobine récalcitrant pour faire perdre à l'équipe de Jean D'Hollander, formée par le tandem qui sera en piste au Bol d'Or, à savoir Jack Buytaert et Philippe Chaltin, une brillante victoire dans les 1.000 km de Mettet. Victoire qui, jointe à la première place décrochée par la Dholda dans les 24 Heures de Liège, à Francorchamps en début de saison, aurait définitivement propulsé la formation Honda-Belgique au nombre des supergrands de l'endurance mondiale.

Le sort, hélas, en décida autrement. Cela se situe au début de la cinquième heure, lorsque la moto donna des signes évidents de rébellion. Comme pas mal d'autres machines avaient offert, au passage, la chanson d'un moteur enrôlé, Jean D'Hollander pensa un moment que ce n'était pas sa machine qui était en cause mais, peut-être bien, un élément extérieur identique à tous les concurrents. Et il songea aussitôt à l'essence. Obnubilé par ce qu'il pensait être la vraie raison du modeste comportement subit du moteur, il ne chercha la vraie cause qu'après avoir changé de réservoir et s'être rendu compte que... c'était d'autre part qu'il fallait chercher. Et en « sorcier » enfin bien inspiré, il découvrit le fil de bobine en rupture de ban qui faisait que, à certains moments, la Dholda ne tournait que sur deux cylindres... Dès cet instant, Jack et Philippe purent repartir de l'avant à leur plein rythme. Il était hélas trop tard. La première place, conquise à la suite de quelques abandons en cascade, dans le courant de la quatrième heure, était passée aux mains des Anglais Cowie et Toleman qui, d'ailleurs, ne devaient plus la céder jusqu'à l'arrivée.

Il importe toutefois de souligner que l'équipe belge n'était malgré tout pas au mieux de

sa condition, à Mettet. Jack ne se sentait guère en forme et déjà lors des essais, la Dholda s'était retrouvée en bien modeste posture. On reprit courage lorsqu'on vit Chaltin mener la moto en tête du peloton, au moment du départ, mais dès la fin du premier tour, elle ne repassait que sixième, pour perdre encore une place un peu plus tard et se retrouver finalement à deux tours des meneurs, en 14^e position, à l'issue des soixante premières minutes de course. Puis il y eut, peu après le premier ravitaillement et changement de pilote, un arrêt supplémentaire car Buytaert avait été gêné par des projections d'essence, dues, semble-t-il, à la mauvaise fermeture du bouchon de réservoir.

Fort heureusement pour les Belges, on nota, par la suite, de nombreux abandons et, aussi, un arrêt de cinq minutes de l'équipe qui allait triompher (Cowie-Toleman), tout à la fin de la quatrième heure. Tout cela propulsait Buytaert-Chaltin au commandement. Dès cet instant, répétons-le, on pensait que la Dholda irait au but sans que personne ne puisse contester sa suprématie sur les machines restant en course. Un fil de bobine en décida autrement... Dans l'ordre du classement, donc, derrière Buytaert Chaltin, deuxième, on retrouve :

5. Kockelmann-Liégeois : une course toute de régularité et sans aucun ennui si ce n'est, aux dires des pilotes, des problèmes d'embrayage dès le début. La situation au classement, au fil des heures, avec les écarts : 21^e à 2 tours, 11^e à 3 tours, 10^e à 4 tours, 7^e à 4 tours, 8^e à 6 tours, 5^e à 7 tours et 5^e à 7 tours, sur la ligne.

7. Soulet-Exelmans : une « promenade de santé » pour l'équipe « Pentel-Snap-On » qui n'eut en fait qu'un seul incident à régler : le bris d'une cosse de

bobine, dans le courant de la quatrième heure, et qui se solda par un arrêt de trois minutes. Pour le reste, une progression sans heurts : 23^e à 2 tours, 14^e à 3 tours, 13^e à 5 tours, 6^e à 4 tours, 6^e à 5 tours, 7^e à 7 tours, 7^e à 8 tours.

8. Delaby-Fierens : tout a baigné dans l'huile d'un bout à l'autre d'une épreuve où il était évident que le tandem ne pouvait envisager de lutter pour la victoire.

11. Collewaert-Renette : on aurait pu pavoiser d'une manière bien plus visible encore dans le clan BMW si la machine avait été équipée, au départ, d'un cache-culbuteurs renforcé. Car très vite, à droite — et en raison même du style acrobatique de Collewaert — la pièce mécanique s'usa dans les virages au point de laisser passer l'huile à diverses reprises. Autant de pertes de temps qui, finalement, repoussèrent l'équipe à une position qui ne reflète peut-être pas la valeur de son comportement en piste. Le tableau de marche : 23^e à 2 tours, 20^e à 7 tours, 14^e à 8 tours, 12^e à 9 tours, 11^e à 10 tours, 11^e à 11 tours.

12. Lassine-Steven : ici aussi, on aurait pu faire mieux si, en début de course (fin de la première heure, début de la seconde), un incident n'avait obligé la machine rentrer aux stands à trois reprises. En fait, des problèmes de tenue de route par la faute d'un pneu arrière ne convenant pas à la moto ! C'est l'explication du team qui, pour le reste, s'est montré parfait, la moto ne donnant aucun signe de lassitude : 22^e à 2 tours, 32^e à 7 tours, 22^e à 9 tours, 17^e à 10 tours, 13^e à 11 tours, 12^e à 13 tours, 12^e à 13 tours.

14. Doneux-Donis : il fallut un problème d'embrayage qui obligea la mécanique à un arrêt de quelque vingt minutes aux stands, durant la troisième heure, pour repousser l'équipe de côte en moins glorieuse position que prévu. On s'en rendra compte à la lecture de notre « heure par heure » qui dévoile les incidences du « pépin » : 25^e à 3 tours, 21^e à 5 tours, 32^e à 13 tours, 24^e à 14 tours, 20^e à 17 tours, 15^e à 19 tours, 14^e à 19 tours.

15. De Keersmaeker-Baele : c'est la chaîne qui donna du fil à retordre à cette équipe qui, pour le reste, se montra fort régulière tout au long de la bataille. Progression : 33^e à 4 tours, 24^e à 6 tours, 19^e à 7 tours, 10^e à 6 tours, 19^e à 16 tours, 16 à 20 tours, 15^e à 20 tours.

16. Riche-Lambot : une course toute de sagesse, menée en

fonction des moyens disponibles, avec intelligence et doigté, qui fait que la moto n'eut, aux stands, aucun arrêt intempestif. Bravo aux mécanos et aux pilotes : 27^e à 3 tours, 30^e à 7 tours, 29^e à 11 tours, 19^e à 12 tours, 16^e à 14 tours, 17^e à 20 tours, 16^e à 21 tours.

17. Sacré-Paternoster : on peut dire exactement la même chose et le parallélisme est flagrant dans la progression : 35^e à 4 tours, 29^e à 7 tours, 31^e à 13 tours, 23^e à 14 tours, 21^e à 17 tours, 18^e à 21 tours, 17^e à 22 tours.

18. Gauthier-Robin : cela débuta fort mal pour ce sympathique tandem qui brûla sa came d'embrayage et qui encaissa ainsi au départ un lourd handicap qui ne fut jamais surmonté. Par la suite, cela consomma de l'huile à gogo (sans jeu de mots...) et cela se termina au ralenti, un peu miraculeusement mais parfaitement mérité. Le pointage : 36^e à 4 tours, 28^e à 7 tours, 23^e à 9 tours, 17 à 11 tours, 17^e à 14 tours, 20^e à 22 tours, 18^e à 23 tours.

19. Weckmans-Vereecke : des problèmes d'allumage, peu après le départ, un retour aux stands en poussant la moto, ce qui obligea à faire de la mécanique : tout n'alla pas pour le mieux pour les pilotes flamands, très heureux pourtant — et on les comprend — de terminer en ordre utile, au terme d'une course qui présente le schéma suivant : 39^e à 8 tours, 37^e à 12 tours, 35^e à 21 tours, 33^e à 21 tours, 22^e à 23 tours, 21^e à 25 tours, 21^e à 25 tours.

Il nous reste à parler des autres. Ils auront leur tour la semaine prochaine, qu'il s'agisse des animateurs des premières heures ou de ceux qui furent à la pointe du combat plus longtemps encore, ou encore des véritables « traîne-la-patte » harcelés par la poisse. Il sera alors question, notamment, de Didier De Radigues, dont nous parlons d'autre part, qui fut l'un des meilleurs Belges du jour et de quelques autres qui méritent à coup sûr la citation.

CASQUE SAMOURAI : JEAN-LOUIS MICHEL

Pour la dernière manche du Casque Samourai, Chris Cremer avait déclaré forfait suite à des ennuis d'embrayage lors des essais. Il laissait la place notamment à Philippe Houtmans et Robert Ruggieri, ses seconds, séparés, avant Mettet, par un seul petit point dans la hiérarchie Kawasaki 78.

Au départ, alors qu'il occupait la première ligne, Alain Tygier ratait son envolée et laissait le soin à Michel, Houtmans, Eric Fisset, Cédric Orban et Vanden Eynde d'emmener le gros peloton. On sait — il

Nouvelles installations !

Premier spécialiste en accessoires courants motos.

Mieux installé pour mieux vous servir.

Tous les accessoires courants désirés, à la pointe du progrès.

Venez nous consulter, vous serez surpris.

Ouvert tous les jours de 9 à 19 h.

Le lundi à partir de 13 h. Le dimanche jusqu'à 12 h.



20 A,
rue Theodore
Verhaegen
1060 - Bruxelles
Tél. (02) 538-85-37

Ets. DE SMET s.p.r.l.

l'avait déclaré avant la course — qu'Eric Fisset comptait ne prendre qu'un minimum de points afin de ne pas devoir quitter le peloton des Samourai l'an prochain. Rien d'étonnant donc à ce que, après avoir mené, il ait laissé la place à Jean-Louis Michel. Ce dernier avait monté des rapports courts, plus courts qu'à l'accoutumée, espérant ainsi — ce qui fut le cas — dans la remontée après la cuvette, prendre un léger avantage sur ses rivaux. Au fil des tours, cet avantage grandissait au point d'atteindre quelque 17 secondes. Sa victoire était assurée. Par contre, on attendait avec intérêt le duel Houtmans-Ruggieri. Les derniers freinages du zoning furent décisifs. De peu, ce fut Philippe Houtmans, déjà vainqueur du « Premier Pas Joël Robert », qui obtenait la deuxième place de cette ultime confrontation de la saison mais aussi — et surtout — la deuxième place du classement général du Samourai devant ce même Ruggieri.

COUPE MARLBORO-YAMAHA : JEAN-MARIE PEERS

Auteur du meilleur départ, Philippe Calvi évitait Zorat, victime d'une petite glissade,

en mordant l'herbe. Ce simple incident de course, sans aucune gravité, ne permettait cependant pas Calvi de disputer la victoire et de se joindre au trio Peers-Zorat-Laret. Ici aussi, les derniers freinages furent décisifs mais Angelo Zorat, distrait, sans doute, ne se rendit pas compte qu'il s'agissait du sprint final. Il était tout surpris de voir le drapeau à damiers...

A noter que le classement de cette course n'était toutefois pas entériné définitivement suite à plusieurs réclamations, la direction de chez D'leteren Sports décidant de démonter la mécanique de Jean-Marie Peers, déjà disqualifié après Nivelles. Il faut savoir en effet que sa moto fut passée au crible au lendemain de la réunion brabançonne et qu'on se rendit compte à cette occasion que certaines pièces n'étaient pas celles d'origine. De toute manière, il reste une épreuve à disputer, en côte.

COUPE DUCATI-CROSS : LESLIE SIMOENS

Cette manche de la Coupe Ducati finissait quasi avant même de commencer puisque, au moment du départ, Marc Vanden Eynde bloquait son moteur et devait laisser filer

Leslie Simoens qui, dès lors, tournait à sa main. L'Ostendais allait cueillir sans problème le bouquet de la victoire en même temps que la première place du « général » de cette Coupe. Derrière lui, à Mettet, on retrouva Marc Vanden Eynde qui effectuait un forcing de toute beauté le menant finalement en deuxième position mais très loin du vainqueur. Par contre, Maurice Bricoux perdait ainsi un bel accessit que convoitait également Michel Van Anraad.

125 CM³ :

RENIER DEVANT SIMUL

Si, lors du premier tour, il emmenait ses rivaux, Robert Simul, déjà certain d'une victoire finale dans le Trophy Honda, ne tenait que durant un tour la tête de la course. Car il connut alors des ennuis de frein avant qui l'obligèrent à laisser passer René Renier, le seul qui avait pu garder le contact avec lui en début de course.

Malgré sa troisième place, Jean-Claude Baele ne pouvait devenir, au classement général du Trophy Honda, le dauphin de Robert Simul. Et pourtant, il manquait cette place de peu. Il faut savoir que Fredo De Braey chutait après

deux tours mais que l'Anversois, malgré des douleurs aux bras et à la jambe, repartait très attardé. Le simple fait de terminer suffisait à lui offrir le deuxième siège du « général » et contrecarrer ainsi les ambitions de Baele.

Du côté des Aspès, Eddy Goffinet créait une petite surprise en se classant huitième devant la Yamaha de Jean-Claude Collard et l'Aspès d'Alain Plunus.

LE BILAN CHIFFRE DU PROLOGUE

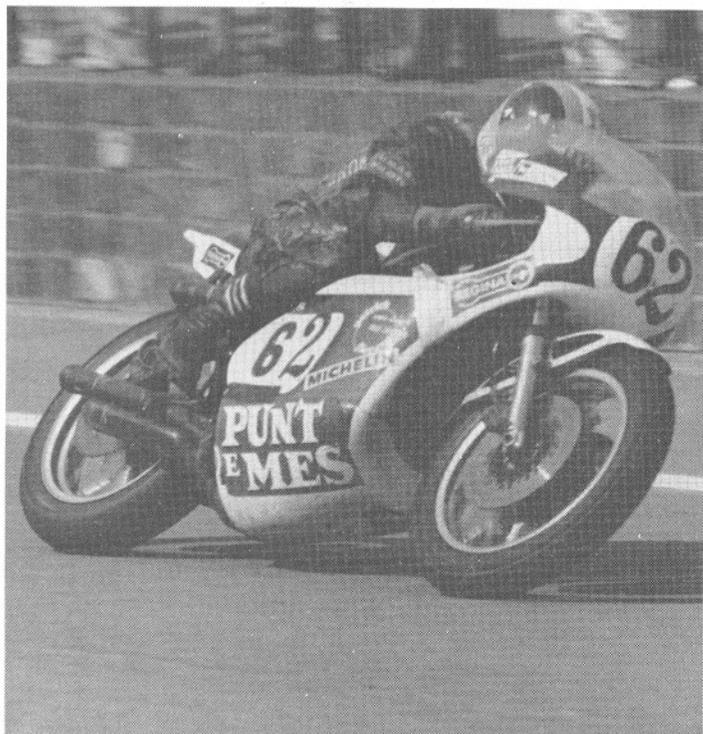
Coupe Ducati-Cross : 1. Simoens, 7 tours en 25'27"8 (137,529 km/h); 2. Vanden Eynde; 3. Bricoult; 4. Van Anrad; 5. Mineur. Tour le plus rapide : Simonens en 3'34"7; 139,808 km/h.

Coupe Yamaha-Marlboro : 1. Peers, 7 tours en 24'57"6 (140,302 km/h); 2. Zorat; 3. Laret; 4. Calvi; 5. Goes; 6. Guchet; 7. Julien; 8. Braun;

Casque Samourai : 1. Michel, 7 tours en 24'17"3 (144,109 km/h); 2. Houtmans; 3. Ruggieri; 4. E. Fisset; 5. C. Orban; 6. Vanden Eynde; 7. Laret; 8. Thirion; 9. Gramme; **125 cm³ :** 1. Renier, 7 tours en 25'05"1 (139,603 km/h); 2. Simul; 3. Baele; 4. Ramon; 5. Vervich; 6. Heirbaut; 7. Blaise; 8. Goffinet; 9. Collard;

LES 1000 KMS: BEAUCOUP DE PÉPINS...

Didier de Radigues :
« Punt e me » peut
être satisfait.



À la demande générale, nous revenons aujourd'hui sur le deuxième volet du bilan des 1000 km de Mettet (qui s'était égaré par la grâce de la poste) en passant en revue les équipages qui prirent effectivement le départ de l'endurance namuroise, mais qui ne purent trouver place au classement final. Encore que, dans le cas des deux premiers teams cités ci-après, il s'en soit fallu de peu : quelques boucles, celles qui permettaient d'arriver au niveau de tours obligatoires à couvrir par rapport aux vainqueurs...

Ruggieri-Vilain XIII (27^e avec 17 tours après une heure, 31^e 32 tours, 30 - 47, 31-57, 25-61, 24-79, 2185, classements enregistrés donc au terme de chaque heure). Au cours de la troisième heure, des problèmes d'allumage se posent, et puis, surtout, tout en fin de course, Ruggieri a passé de très longues minutes dans la cuvette pour tenter de réparer un câble de masse cassé. Ce qui explique le nombre important de tours perdus, entre la quatrième et la cinquième heure.

Fisset-Jacob (20-18, 15-36, 18-

52, 21-63, 24-69, 23-80, 22-84). Tout allait pour le mieux sur la meilleure des motos lorsque, à 16 h 43, Fisset ramena la Kawa en poussant. Diagnostic : fuite d'huile et batterie. Ça repartit à 16 h 55, mais pas pour longtemps, puisque Jacob à son tour devait faire de la marche : il était 17 h 04. Dès cet instant, en raison d'un allumage défaillant, entre autres, ce fut la perte d'un temps précieux devant les stands qui explique la fin d'un beau rêve : celui de terminer en très honorable position, comme le laissait supposer le début de course.

Heinrichs-Dieter Heinen (15-18, 7-37, 8-55, 4-73, 2-92, 19-93). Oui, vous lisez bien : l'ami Dieter et son coéquipier allemand étaient deuxièmes derrière les Anglais Cowie-Toleman et rien ne permettait de croire que Buytaert-Chaltin allaient pouvoir revenir sur la Kawa. Ce fut le moment (17 h 45) que choisit Heinrichs pour chuter : l'échappement, qui s'était brisé, était venu se glisser sous la roue... Heureusement, la culbute était sans gravité. Du moins pour le pilote. Car la moto...

Toffolo - Pendlebury (5-19, 5-38, 9-55, 13-69). Toffolo a confirmé, à Mettet, la grande forme qu'il avait déjà affichée à Nivelles et même à Sint-Joris-ten-Distel. Aux côtés de Pendlebury, un habitué des durances, il pouvait espérer faire un « truc » et les premiers tours de roue confirmèrent que le tandem et la moto étaient très valables. Mais à 15 h 20, soit peu avant la fin de la troisième heure, Pendlebury rentra avec une Pentrax sans chaîne. Un petit accroch sans grande conséquence, mais qui allait se doubler, par la suite, d'ennuis de piston qui obligèrent finalement le tandem anglo-belge à stopper définitivement.

Van Zuylen-Evers (28-17, 20-34, 27-48, 16-65). Un petit problème d'échappement, au cours de la troisième heure, mais surtout un piston trouvé qui mit fin à l'aventure à 17 h 25, lorsque la moto rentra au stand en bafouillant lamentablement.

Nies-Nies (12-18, 27-33, 24-49, 20-63). Parti pratiquement le dernier (seuls les Français Peyre et Maingret étaient encore là lorsque la wawa jaune démarra enfin), le tandem des Nies, père et fils, remonta le courant avec belle régularité jusqu'au moment où un premier arrêt fut nécessaire pour resserrer un boulon du pignon arrière. A ces sept minutes perdues s'en ajoutèrent d'autres, tout au début de la troisième heure, à la suite de problèmes de capuchon de bougie. Puis Charly dut stopper pour remettre une visière. Puis ce fut l'abandon définitif à 16 h 32, la moto étant abandonnée sans vie sur la petite boucle du huit.

Desmet-Landenne (43-7, 26-33, 26-48, 25-61). Des ennuis que l'on résume par ce seul mot : allumage. Et qui se clôturèrent par un abandon à 16 h 20.

D. De Radigues-Cooremans (1-20, 3-39, 1-58, 27-60). Le cadre cassé réparé aux essais n'a pas tenu. Sans quoi, les relais ayant été savamment dosés pour permettre à Didier de prendre le plus souvent possible la Yamaha du Racing Moto Parts en main, il n'est pas impossible que la Yamaha soit allée jusqu'au bout... à la première place. A 15 h 45, en tout cas, il fut décidé d'arrêter les... risques.

Hennuy-Schein (34-16, 25-33, 25-49, 29-58). Tout allait bien jusqu'au moment où, peu avant 16 h, il fallut procéder à diverses retouches (chaîne, batterie, etc.). Ce n'était hélas que le prélude à l'abandon.

Meunier-Meunier (17-18, 18-35, 16-52, 32-55). Un premier incident (perte du pot d'échappement) peu avant la fin de la deuxième heure, fut sans grande conséquence. Mais le moteur se tut à 15 h 47. On parlait de la boîte ou de l'embrayage. Au démontage, on se rendit compte que c'était un piston qui était responsable de la panne.

Ghisla-Pessotto (10-19, 19-35, 21-51, 34-54). Ce fut une chute de Ghisla, à 16 h 04, à hauteur

du zoning, qui entraîna le retrait d'un équipage qui se défendait fort bien.

Cremer-Lejeune (38-15, 33-3L, 28-47, 35-52). Il y eut d'abord (13 h) un arrêt pour des problèmes de fil de batterie coincé entre la selle et les amortisseurs puis, à 16 h, la panne irrémédiable, due à un serrage.

P. Orban - Demoitie (32-16, 35-30, 36-33). Première émotion avec... « le genou d'Orban » (rien à voir avec un certain film), le cuir... et la peau s'étant usés presque jusqu'à l'os. Une question d'inclinaison dans les virages ! Mais ce n'était qu'une brouille à côté des problèmes qui se posèrent à 14 h 49, lorsque Demoitie rentra en poussant la moto. La chaîne de distribution était cassée. C'était l'abandon...

premiers tours furent couverts dans le sillage de Didier de Radigues, puis... Pierre Dumont chuta à 13 h 30, rentrant à 13 h 43 en poussant la moto avec un carénage en mauvais état. Cela repartit, mais à 14 h 25, il y eut une bris de boulon à la roue arrière qui incita les deux Verviétois à rentrer sous la tente.

Manfred Heinen - Delhousse (37-16). Mise hors course à 14 h 10 pour ravitaillement sur le circuit.

De Braey - Mittler (40-12). Abandon par la faute d'un piston troué, à 14 h 17.

Geeraerd - Mullender (41-2). La n° 72 aux couleurs de Jumatt se fit remarquer durant les premiers tours, remontant de la treizième à la huitième place au quatrième tour. Il y eut alors bagarre avec les Allemands Schneider-Hilbk à cet échelon, jusqu'au moment (13 h 09) où Geeraerd rentra à pied avec une cloche d'embrayage dévissée. Ensuite ce fut un bris d'axe de sélecteur (13 h 35), puis le retour de Mullender... en poussant la moto (serrage). Il fut décidé de remplacer le piston. Mais à 14 h 25, le tandem des Bruxellois renonçait définitivement...

Bastas-Nahon (40-12) : fin de course à 13 h 08 avec un emballage en déconfiture.

Minet - Molonney (45-5). Pas de chance pour notre jeune compatriote et son équipier anglais, puisque la moto de Minet, par la faute d'une fuite d'huile, rentra définitivement au stand à 13 h 30.

Jager - Zimmer (46-4) : une chute de Zimmer au cours du premier tour fut fatale à la machine car si la moto des grands ducaux put repartir après réparation (frein, notamment), par contre, à 13 h 08 elle était ramenée une fois de plus à la poussette. Et tout à fait morte...

De Croon-Matagne (47-2). Le premier abandon avec un De Croon tout dépit et... un piston en compote. Alors que le peloton en était déjà, lui, à son quatrième tour, la Suzuki, elle, n'en avait couverts que deux, dont le second partiellement à la poussette...