

# I.S.D.T. 75

## **toujours les Tchèques mais voici les Japonais!**

Ils étaient plus de 300 pilotes, lundi matin, à 8 h 30 au départ de la 50<sup>e</sup> édition des I.S.D.T. Cette année, les « Six Jours » fêtent donc leur cinquantenaire. C'est l'île de Man qui a été choisie pour ces « Jeux Olympiques de la moto ». Il s'agit donc d'un retour aux sources puisque cette prestigieuse compétition a vu le jour en 1913. A l'origine l'épreuve s'appelait « English Six Days Trial ». Mais bientôt English céda la place à International. D'année en année les I.S.D.T. ont vu leur intérêt grandir. Aujourd'hui le monde moto tout entier a les yeux braqués pendant une semaine sur cette course infernale pour les hommes comme pour les machines. La France qui n'a jamais remporté le Trophée (récompense suprême) mais seulement le Vase d'Argent (en 1930 à Grenoble) est bien sûr « de la fête ». Notre équipe de Trophée est ainsi composée : Queirel, Mathieu, Huget, Fleurence, Denis Portal et Serge Vistorky. Il y a aussi la redoutable équipe de Vase Ossa qui associe crossmen et trialistes. La délégation française est encore renforcée par un team B.P.S. emmené par Figureau. Mais les ambitions tricolores sont des plus réduites. Une fois de plus chacun s'accorde à penser que les Tchèques seront difficiles à battre sur la lande boueuse. On retrouve, au grand complet, le team invincible l'an dernier à Camerino. Pour tenter d'arracher leur sixième victoire consécutive, les pilotes tchèques disposeront de nouvelles machines.

La base de ces modèles I.S.D.T. 75 s'inspire fortement des motos victorieuses l'an dernier. Dans les catégories supérieures les moteurs sont toujours des monocylindres deux temps alimentés par la jupe du piston. Les moteurs sont montés dans des très rigides cadres double berceau. L'alimentation est désormais confiée à des carburateurs Bing de différents diamètres selon les cylin-

drées. Bien sûr la chaîne demeure sous carter étanche flexible. On remarque que les amortisseurs oléopneumatiques chers à Jawa et C.Z. ont été remplacés par des éléments Koni réalisés spécialement pour les machines tchèques.

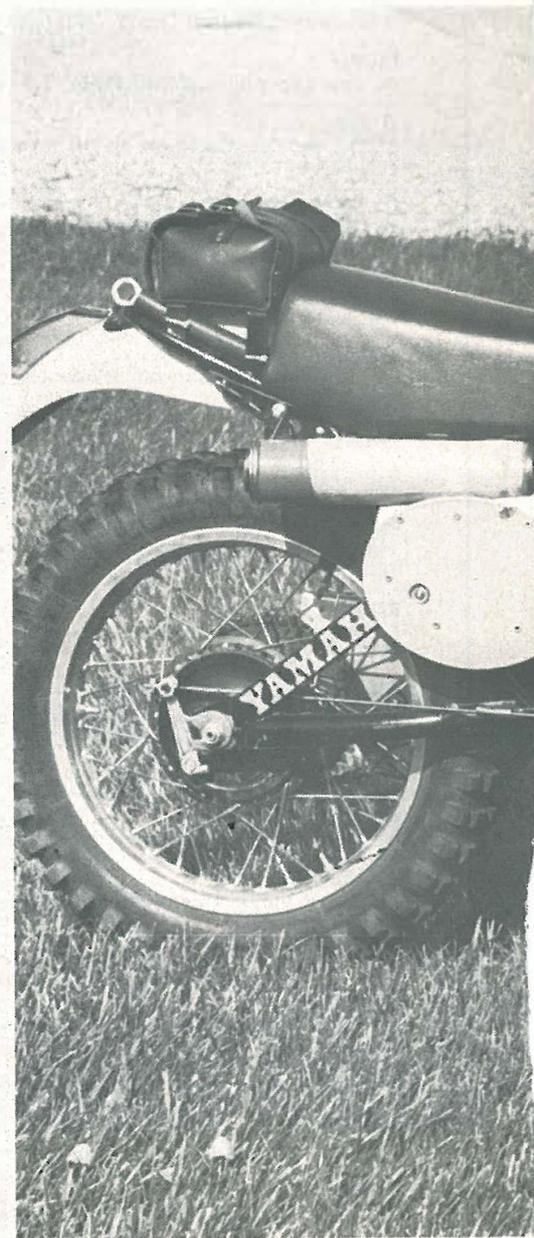
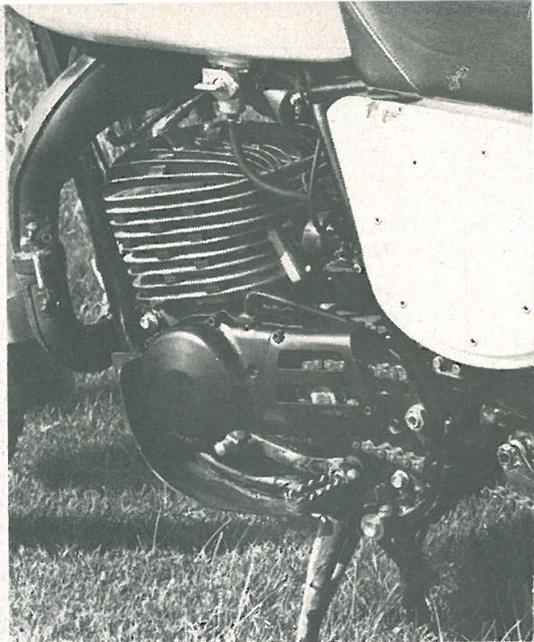
Une autre amélioration a été particulièrement appréciée des pilotes : l'augmentation importante de la puissance — surtout en 175 cc — qui n'altère pas du tout la souplesse et la fiabilité.

Les motos d'usine destinées aux coureurs tchèques ont été achevées début septembre dans le service-course Jawa de Prague. Et le 15 septembre, tous les pilotes officiels prenaient part, à leur guidon, à une épreuve d'enduro, qui se disputait à Mseno. Tous les petits défauts risquant d'altérer les résultats tchèques aux Six Jours ont donc été éliminés...

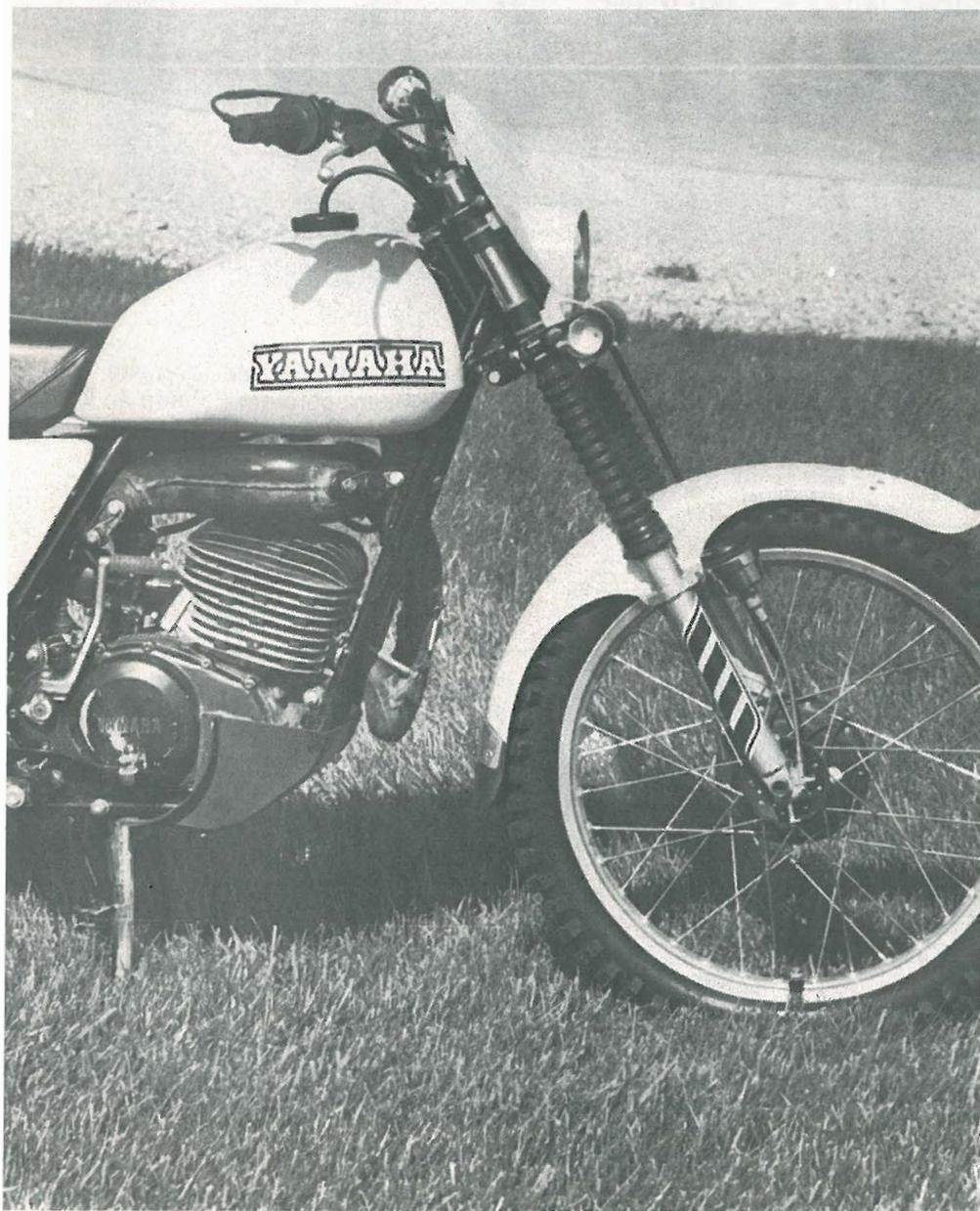
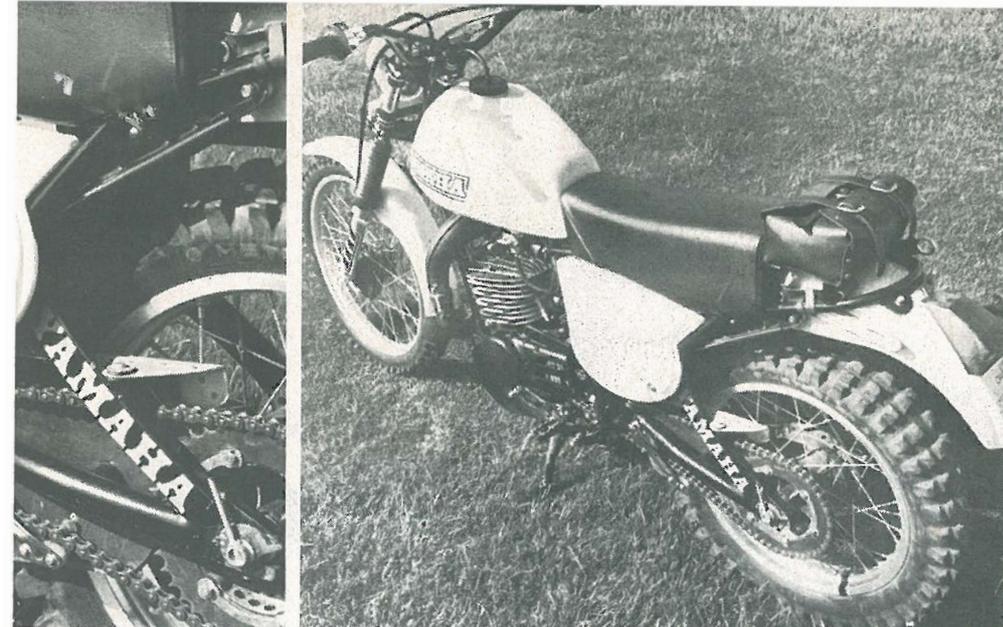
Le choix des équipes a tenu compte des différentes prestations enregistrées l'an dernier et tout au long de la saison. Le seul nom nouveau est celui de Stanislas Zloch, champion d'Europe dans la catégorie « plus de 350 cc ». Le team manager de l'équipe de Trophée est l'ancien pilote et responsable bien connu : Otakan Chasak.

A noter qu'outre les équipes de Trophée et de Vase on trouve deux équipes de club et un team d'usine lequel utilise les petites Jawa 50-75 et 100 que nous vous avons déjà présentées récemment.

Comme on le voit la Tchécoslovaquie est bien représentée dans ces I.S.D.T. 75 !



**La 400 Yamaha I.S.D.T. La silhouette un peu pataude cache des performances remarquables. C'est une vraie machine d'usine dont chacun suit les prestations.**



**En haut à gauche :**  
La chaîne est tendue automatiquement.  
Le moteur est un R.D. 400 pour la boîte  
et un M.X. pour ce cylindre.  
Le cocktail est « détonnant ».

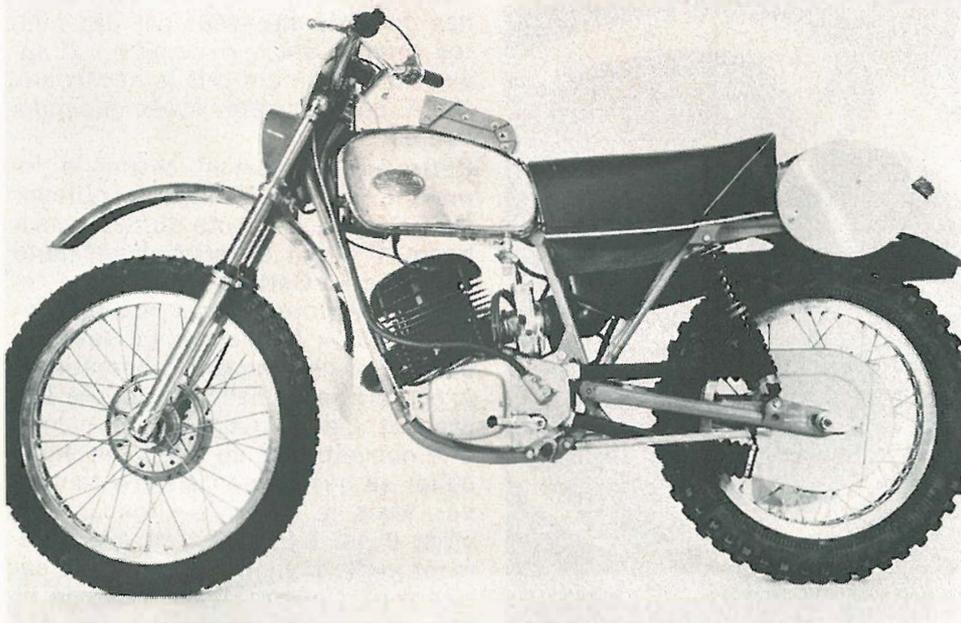
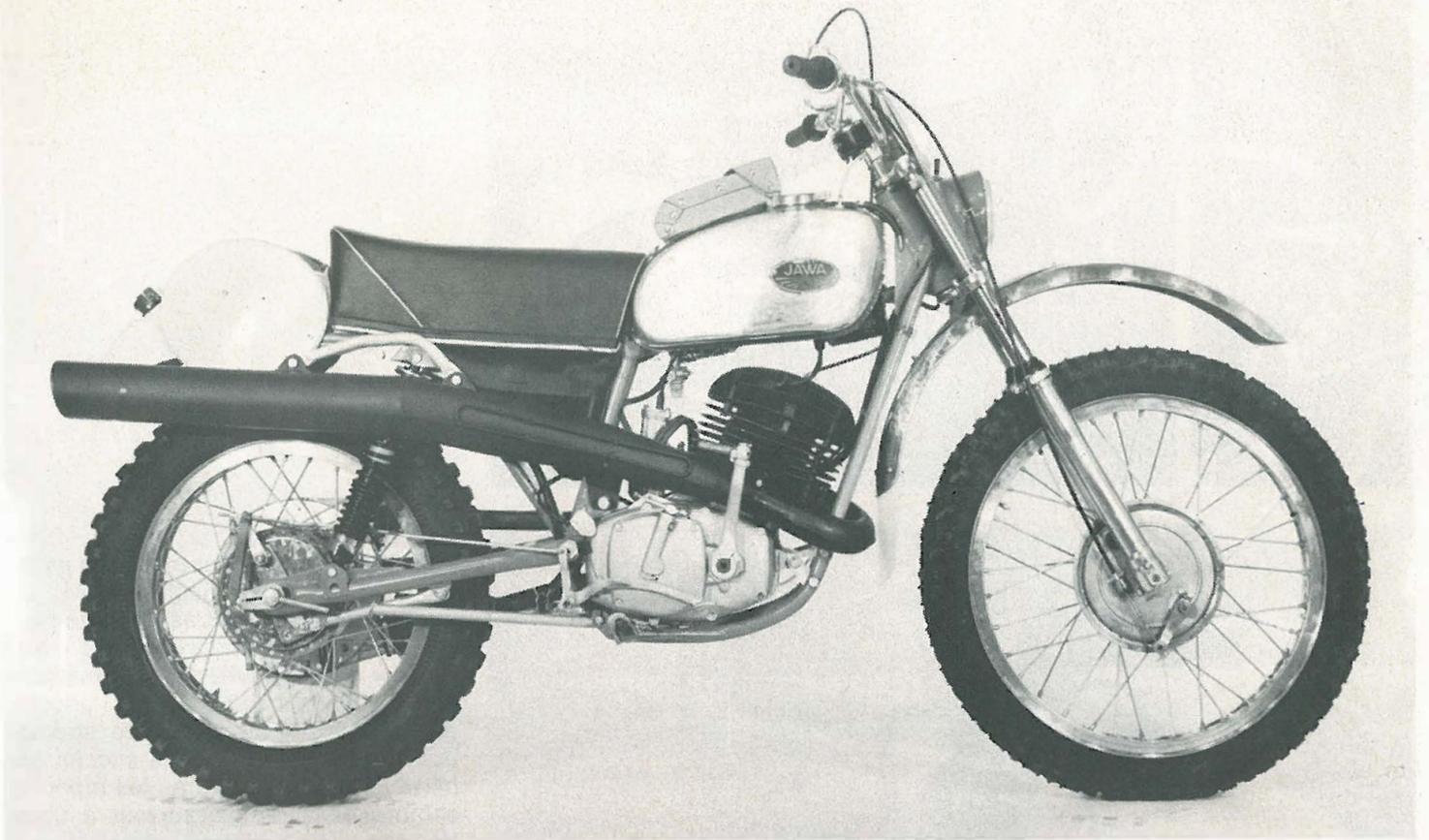
**En haut à droite :**  
La partie cycle cross conserve  
la suspension AR cantilever.

### **YAMAHA D'USINE**

Pour l'instant les constructeurs européens : Jawa, Zündapp, K.T.M. et quelques autres sont assurés de rester les rois de l'enduro et des « Six Jours » en particulier. Les constructeurs japonais n'accordent encore qu'un intérêt limité à cette spécialité. Cependant, devant le succès général de cette discipline, les nippons commencent à réagir, surtout à l'instigation de quelques importateurs américains. Dans les éditions précédentes on avait déjà pu voir quelques machines nippones, Suzuki et Honda, mais il s'agissait de machines de série engagées par des pilotes privés. Seule exception ; 2 Kawasaki d'usine ont pris le départ aux U.S.A. pour s'arrêter après quelques heures...

Cette année pourtant chacun a remarqué la 400 Yamaha cantilever dont dispose un pilote du team américain. Il s'agit en effet d'une moto « d'usine » ! Cette machine n'est cependant encore qu'un « exercice » du service « Recherche et Développement » de Yamaha International exécuté à la demande du pilote Bill Stewart. L'engin emprunte beaucoup à la nouvelle 400 de cross, en particulier sa suspension arrière cantilever. Mais la boîte de vitesses provient d'une R.D. 400 trail. L'équipement enduro, vient lui aussi des séries trail. Cependant un montage et des essais très minutieux ont été réalisés à partir d'éléments venus du Japon.

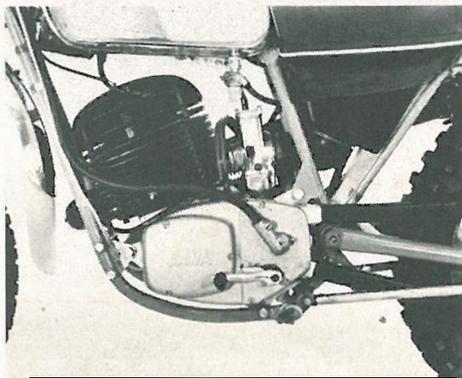
Le pilote de cette première Yamaha officielle d'enduro est le jeune Chris Carter, qui vient de Sunnyvale. Cette Yamaha I.S.D.T. a été conçue en janvier. Elle a d'ailleurs terminé à la 5<sup>e</sup> place de l'épreuve de sélection pour les « Six Jours ». Cela permet à Chris Carter, un nouveau venu à l'enduro, de figurer parmi les 40 pilotes américains engagés aux I.S.D.T. Un porte parole de Yamaha a annoncé que cette machine est en fait le



**La 350 Jawa « I.S.D.T. 75 ». Cette redoutable machine qui est pilotée par Masita dispose d'une puissance sensiblement accrue : 26 vrais chevaux à 6 500 tr/mn !**

**La chaîne est bien sûr sous carter étanche. Les amortisseurs oélo-pneumatiques ont été remplacés par des Koni spéciaux.**

**L'alimentation est confiée à un carbu Bing de 32 mm Ø. La boîte est à cinq rapports. Remarquez la finesse des carters et la position de la prise du compteur.**



prototype d'une vraie Yamaha enduro qui sera commercialisée en 76 : la I.T. 400. Bill Stewart manager des pilotes officiels Yamaha aux U.S.A., a confirmé cette information : « Yamaha s'intéresse beaucoup à la construction d'une « vraie » machine d'enduro. Ce pour lutter à armes égales avec les constructeurs européens qui dominent pour l'instant la spécialité. Nous avons l'intention de nous installer dans l'enduro comme nous l'avons fait dans le cross ! »

Il ne s'agit pas d'une parole en l'air, surtout lorsque l'on pense à la puissance technique des constructeurs nippons. Aux U.S.A. déjà, le marché du cross leur appartient à 80 % et celui du trial à 50 %...

Que la 400 Yamaha termine ou non les I.S.D.T. cela n'a pas une grande importance. Une chose est certaine, les Japonais ont découvert l'enduro et ils fourbissent leurs armes pour conquérir ce nouveau secteur.

#### **EQUIPE OFFICIELLE TCHEQUE**

**I.S.D.T. 75**

**TROPHEE :**

Frantisek Mrazek (Jawa 250) ; Jiri Stodulka (Jawa 250) ; Kvetoslav Masita (Jawa 350) ; Josef Cisar (Jawa 350) ; Zdenek Cespiva (Jawa 500) ; Stanislav Zloch (Jawa 500).

**Team manager : Otakar Chasak.**

**VASE D'ARGENT :**

Petr Valek (Jawa 175) ; Ing. Milan Jedlicka (Jawa 175) ; Pavel Cihelka (Jawa 350) ; Jaroslav Kauler (Jawa 500).

**Team manager : Jiri Rataj.**