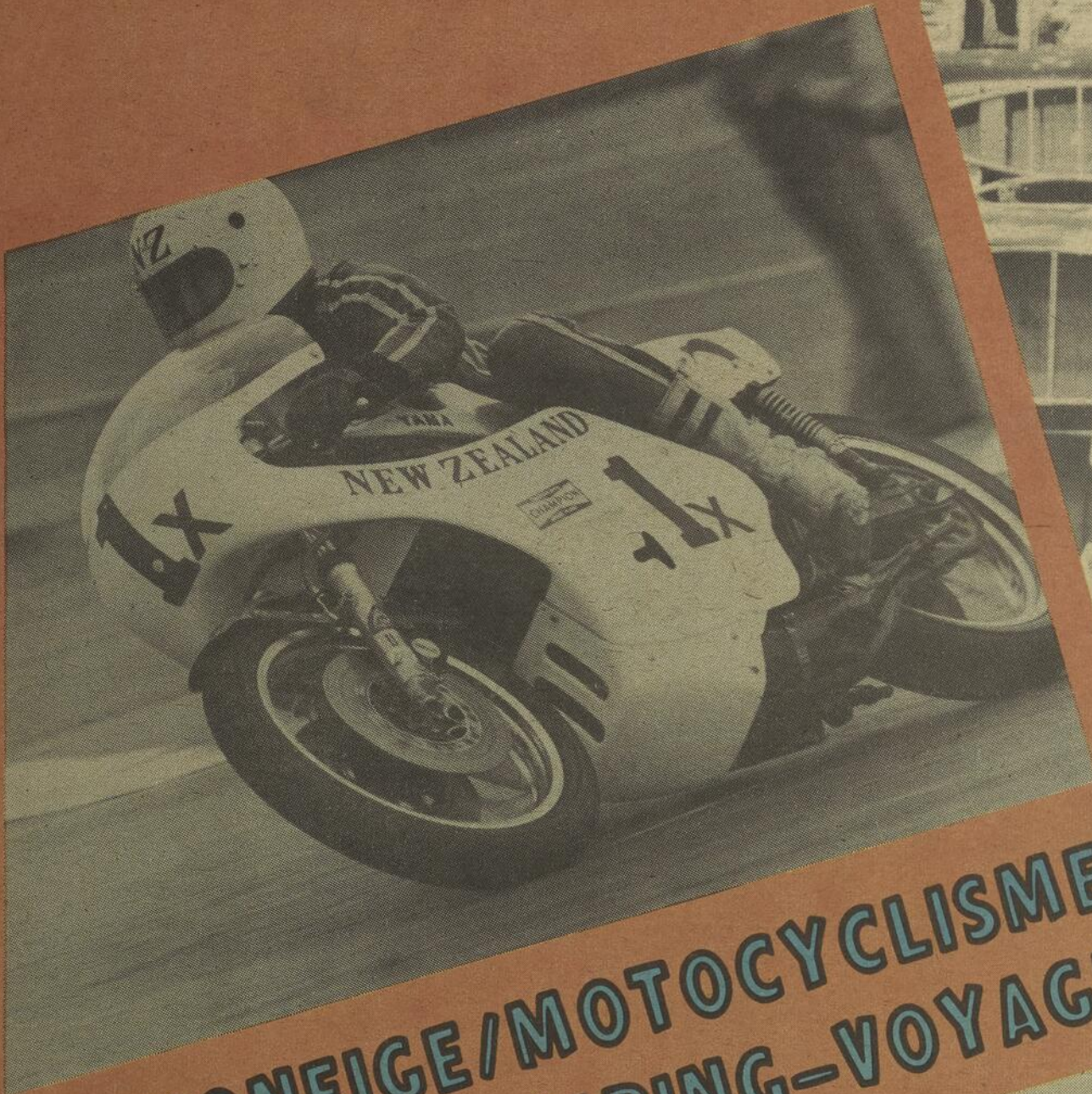
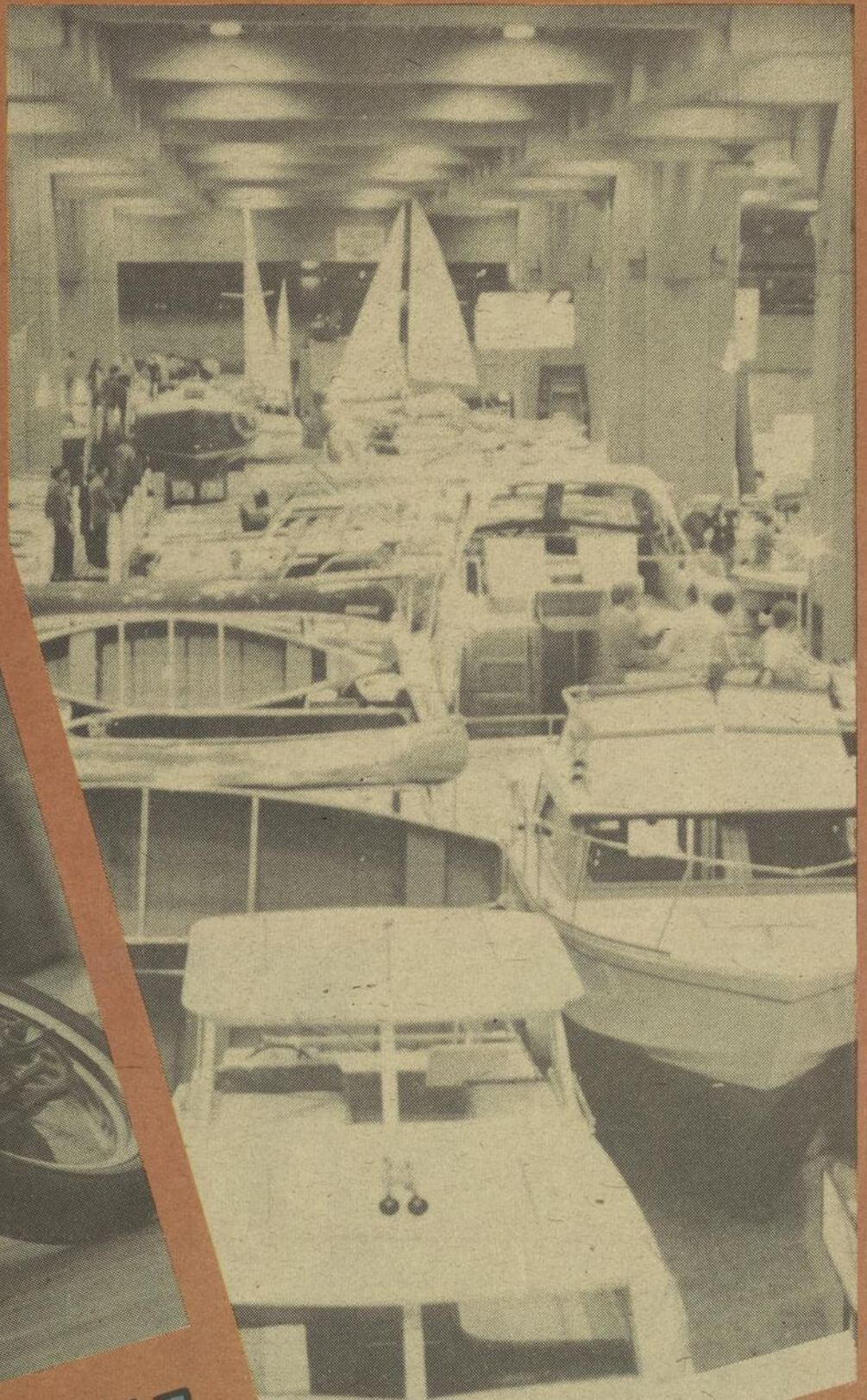


Motosports

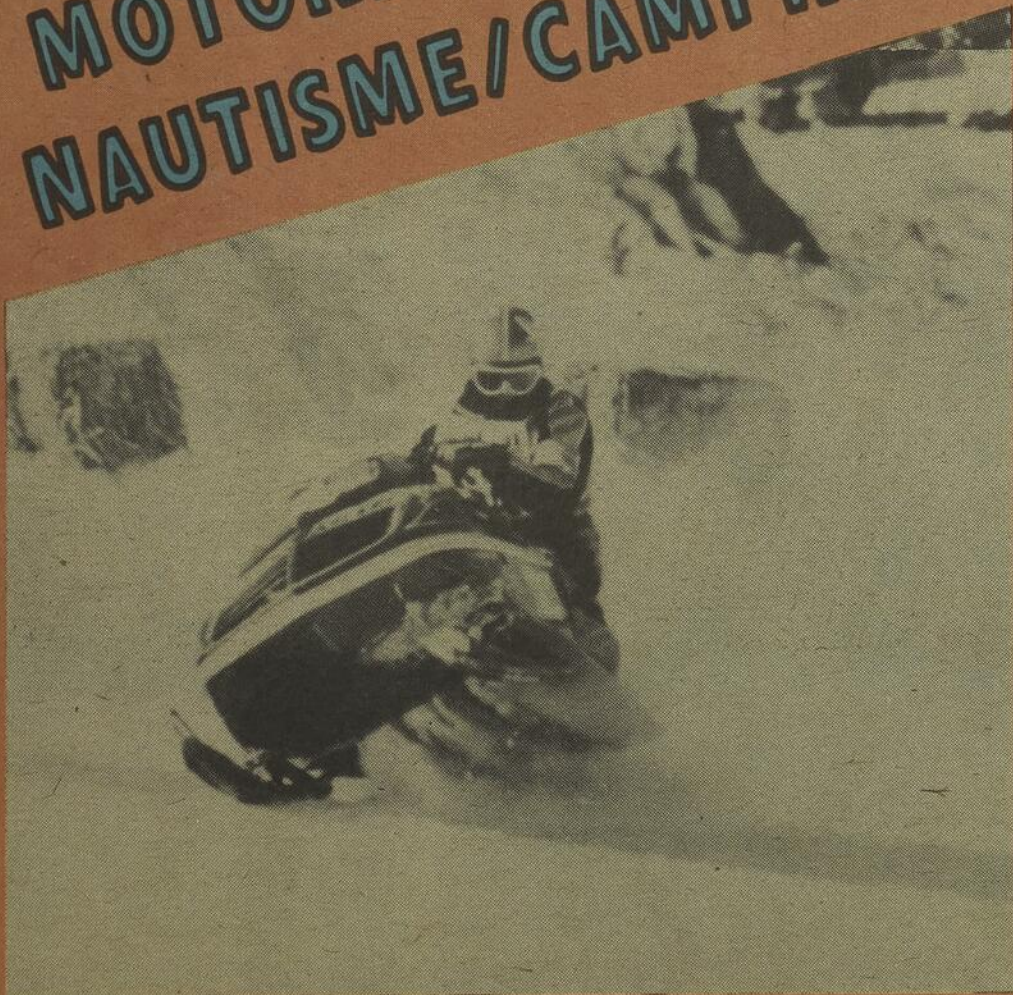
par **SPORT ILLUSTRÉ**

VOL. 1 NO. 1

MARS 1975



MOTONEIGE/MOTOCYCLISME
NAUTISME/CAMPING-VOYAGES



**LE MOYEN DE TRANSPORT
LE PLUS POPULAIRE
ET LE PLUS ÉCONOMIQUE AU MONDE...
PLUS DE 100 MILLES AU GALLON
LE CYCLOMOTEUR**

Mobylette



**IL Y A UN CONCESSIONNAIRE
PRÈS DE CHEZ-VOUS**

Mobylette

Édito

Avé Ben Hur

Pour vous, le Sport, c'est quoi? Une épreuve physique, un moyen de relaxer, un passe-temps, un spectacle, un défi, une profession?

Un sport imite parfois le labeur des autres (la chasse, la pêche); il parodie la guerre (l'escrime, le karate); il rappelle l'ère des découvertes (la voile, le canotage).

Un sport se transforme, l'autre dégénère: le jeu de paume devient tennis ou badminton; la lutte gréco-romaine devient... la lutte au petit écran.

Il faut souvent plus d'un siècle pour qu'une discipline sportive acquière ses titres de noblesse.

L'an prochain, des milliers d'athlètes viendront de tous les pays du monde se rassembler à Montréal pour y célébrer les jeux antiques. Et pendant que notre ville dresse péniblement des autels autofinancés à Zeus olympien, quelle idée saugrenue de lancer un journal consacré aux

sports motorisés! Avons-nous la témérité de vouloir ennobler motos et motoneiges?

Chaque sport a ses adeptes et ses détracteurs. Et il s'est trouvé tout au long de l'Histoire plus d'une autorité religieuse ou médicale pour en condamner la pratique.

Au tournant du siècle, les toqués de l'automobile et de l'aéroplane étaient honnis comme la peste. Vos machines, Messieurs les Motards et Motoneigistes, colèrisent les écologistes même les plus doux.

Tant pis si nos loisirs et nos sports motorisés ne trouvent pas grâce devant les dieux grecs! Tournons-nous vers Rome et les jeux du Cirque dont le peuple est friand... Les chars de BEN-HUR avaient plus belle allure qu'un marathon solitaire!

Jean Bertrand

LA VITESSE

Les grandes épreuves de vitesse (Road Races) se disputent sur pistes ovales ou sur des circuits routiers. Elles exigent de l'audace, de la concentration et une forme physique excellente. La fatigue un instant d'inattention, un rien peut causer la mort du pilote ou lui valoir tout au moins un long séjour à l'hôpital. Pourquoi? Parce que les compétiteurs roulent presque toujours à la limite de leurs machines.

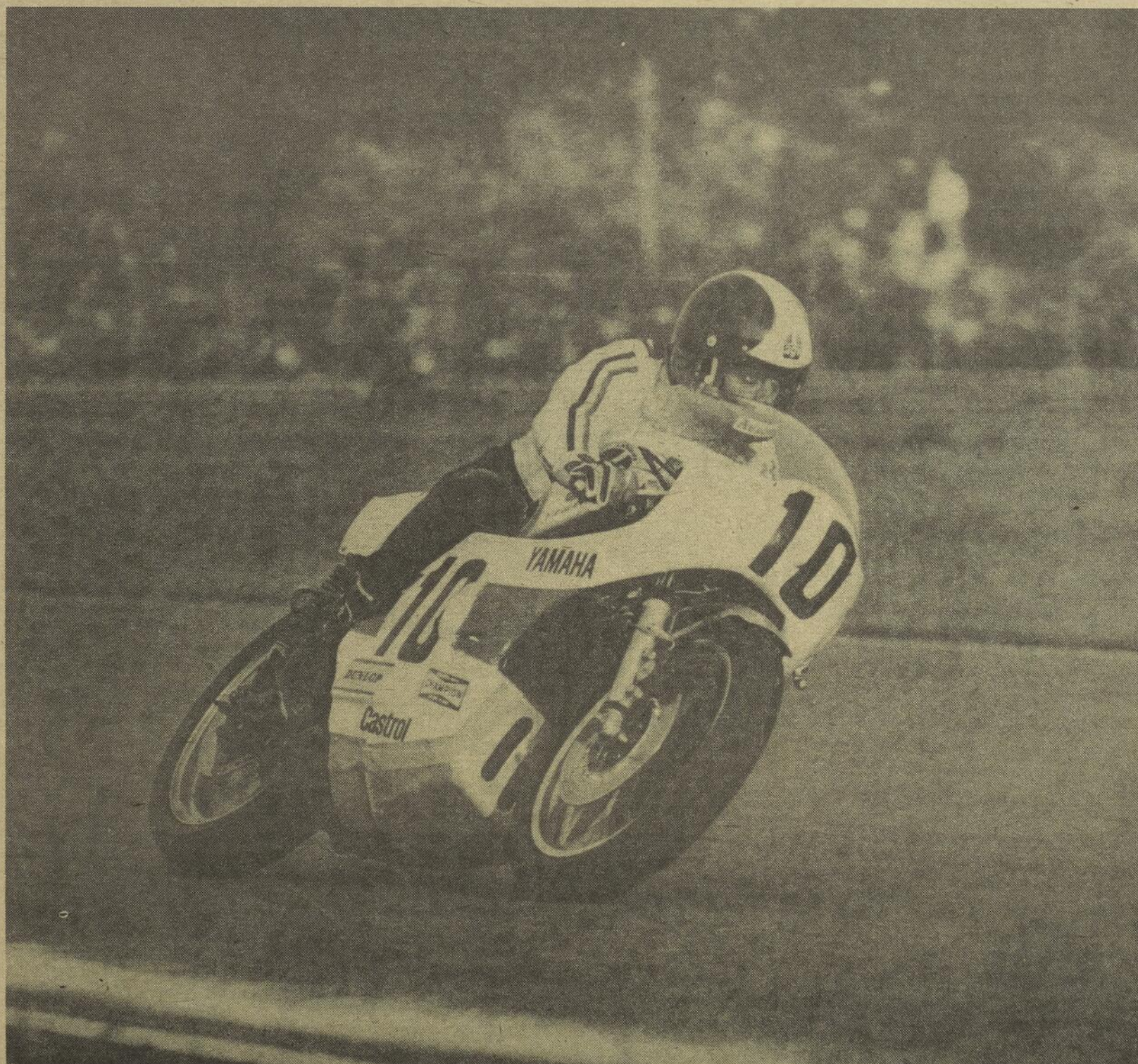
Les motos de compétition doivent être minutieusement testées et préparées. Leur réglage exige de longues heures de patient labeur. En vue des grandes compétitions, chaque fabricant déploie une véritable troupe de machinistes, techniciens, et magasiniers qui s'affairent autour des motos d'usine. Leur chef c'est le préparateur (le tuner) sorte de magicien chargé de la mise au point du moteur.

Dans les compétitions routières, il s'agit de franchir une distance prédéterminée dans le moins de temps possible. Dans les épreuves sur piste ovale, les coureurs tentent de parcourir un certain nombre de tours plus vite que les autres. Au Québec, le nombre de tours à parcourir peut varier entre 10 et 20.

Les plus importantes courses de vitesse sur motos ont lieu en Europe et aux États-Unis.

Les Championnats du Monde se disputent en Europe cependant que les Américains organisent sur leur territoire une série d'épreuves comptant pour le Championnat Grand National.

Nous vous présentons dans ces pages la liste des Champions du Monde en 1974 et celle des vainqueurs du Grand National de l'an dernier.



AGOSTINI

LES CHAMPIONS DU MONDE DE LA VITESSE EN 1974

Les Championnats du Monde 1974 se sont disputés sur douze épreuves dans douze pays d'Europe.

Chaque pays a ses Grands Prix. En voici la liste, les dates et les noms des circuits:

- G.P. de France (21 avril 1974): circuit de Charade à Clermont-Ferrand.
- G.P. d'Allemagne (27, 28 avril 1974): circuit de Nurburgring.
- G.P. d'Autriche (5 mai 1974): circuit de Salzbourg.
- G.P. d'Italie (19 mai 1975): circuit d'Imola.
- G.P. d'Angleterre (1, 7 juin 1974): circuit de l'Île de Man.
- G.P. de Hollande (29 juin 1974): circuit d'Assen.
- G.P. de Belgique (7 juillet 1974): circuit de Spa-Francorchamps.
- G.P. de Suède (20, 21 juillet 1974): circuit d'Anderstorp.
- G.P. de Finlande (27, 28 juillet 1974) circuit d'Imatra.
- G.P. de Tchécoslovaquie (25 août 1974): circuit de Brno.
- G.P. de Yougoslavie (8 septembre 1974): circuit d'Opatija.
- G.P. d'Espagne (21, 22 septembre 1974): circuit de Montjuich à Barcelone.

A la fin de la saison, six titres de champions du monde furent attribués, deux pour les vainqueurs des courses de side-cars, et un titre de champion par catégorie de cylindrée.

Voici la liste des positions finales par catégorie. Souvenez-vous que le No. 1 dans chaque catégorie vaut à ce pilote le titre de Champion du Monde:

CATEGORIE DES 500 cm 3:

- | | |
|---|-----------|
| 1) Phil Read (M.V. Agusta) Angleterre | 92 points |
| 2) Gianfranco Bonera (M.V. Agusta) Italie | 78 points |
| 3) Teuvo Lansivuori (Yamaha) Finlande | 67 points |
| 4) Giacomo Agostini (Yamaha) Italie | 47 points |
| 5) Jack Findlay (Suzuki) Australie | 42 points |
| 6) Barry Sheene (Suzuki) Angleterre | 30 points |
| 7) Dieter Braun (Yamaha) Allemagne | 22 points |
| 8) Pentti Korhonen (Yamaha) Finlande | 22 points |
| 9) Billie Nelson (Yamaha) Angleterre | 21 points |
| 10) John et Charlie Williams (Yamaha) | 21 points |

CATEGORIE DES 350 cm 3:

- | | |
|---|-----------|
| 1) Giacomo Agostini (Yamaha) Italie | 75 points |
| 2) Dieter Braun (Yamaha) Allemagne | 62 points |
| 3) Patrick Pons (Yamaha) France | 47 points |
| 4) John Dodds (Yamaha) Australie | 31 points |
| 5) Chas Mortimer (Yamaha) Angleterre | 29 points |
| 6) Teuvo Lansivuori (Yamaha) Finlande | 27 points |
| 7) Michel Rougerie (Harley-Davidson) France | 25 points |
| 8) Pentti Korhonen (Yamaha) Finlande | 25 points |
| 9) Palomo (Yamaha) Espagne | 24 points |
| 10) Billie Nelson (Yamaha) Angleterre | 22 points |

CATEGORIE DES 250 cm 3:

- | | |
|---|-----------|
| 1) Walter Villa (Harley-Davidson) Italie | 77 points |
| 2) Dieter Braun (Yamaha) Allemagne | 58 points |
| 3) Patrick Pons (Yamaha) France | 50 points |
| 4) Katayama (Yamaha) Japon | 43 points |
| 5) Bruno Kneubühler (Yamaha) Suisse | 43 points |
| 6) Chas Mortimer (Yamaha) Angleterre | 41 points |
| 7) John Dodds (Yamaha) Australie | 38 points |
| 8) Kent Andersson (Yamaha) Suède | 34 points |
| 9) Michel Rougerie (Harley-Davidson) France | 21 points |
| 10) Grant (Yamaha) | 18 points |
| Pentti Korhonen (Yamaha) Finlande | 18 points |

CATEGORIE DES 125 cm 3:

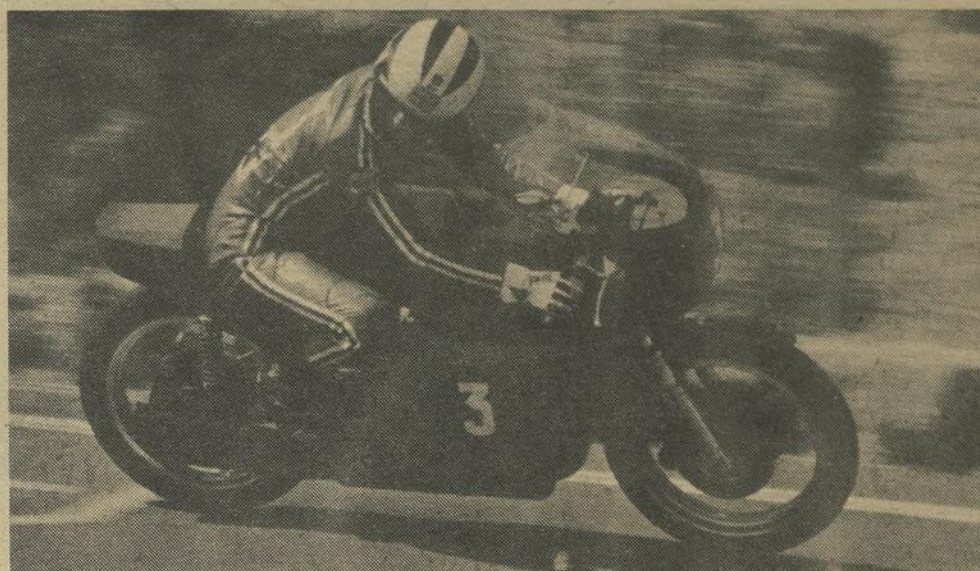
- | | |
|---------------------------------------|-----------|
| 1) Kent Andersson (Yamaha) Suède | 94 points |
| 2) Bruno Kneubühler (Yamaha) Suisse | 68 points |
| 3) Angel Nieto (Derbi) Espagne | 60 points |
| 4) Otello Buscherini (Malanca) Italie | 60 points |
| 5) Henk Van Kessel (Bridgestone) | 30 points |
| 6) Thierry Tchernine (Yamaha) France | 26 points |
| 7) Bartol (Suzuki) | 23 points |
| 8) Gustafsson (Maico) | 23 points |
| 9) Salonen (Yamaha) Finlande | 21 points |
| 10) B. Grau (Derbi) Espagne | 21 points |

CATEGORIE DES 50 cm 3:

- | | |
|--|-----------|
| 1) Henk Van Kessel (Kreidler Van Veen) | 90 points |
| 2) Rittberger (Kreidler) | 65 points |
| 3) Van Zeebroeck (Kreidler Van Veen) | 59 points |
| 4) Thurow (Kreidler) | 57 points |
| 5) Kunz (Kreidler) | 52 points |
| 6) Graf (Kreidler) | 44 points |
| 7) Bruins (Jamathi) | 27 points |
| 8) Dorflinger (Kreidler) | 25 points |
| Huberts (Kreidler) | 25 points |
| 10) Trimmer | 17 points |

CATEGORIE DES SIDE-CARS:

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| 1) Enders-Engelhardt (BMW-RS) | 66 points |
| 2) Schwarzel-Kleis (König) | 64 points |
| 3) Schauzu-Kalauch (BMW) | 58 points |
| 4) Luthringhauser-Hahn (BMW-RS) | 50 points |
| 5) Steinhauser-Schreuer (König) | 45 points |
| 6) Wegener-Jacobson (BMW) | 22 points |
| 7) Haller-Haselbeck (BMW) | 21 points |
| 8) Pape-Kallenberg (BMW) | 18 points |
| 9) Kurth-Rowe (Cat) | 15 points |
| 10) Biland-Freiburghaus (Cat) | 15 points |



PHIL READ



LANSIVUORI

CALENDRIER 1975 DE L'AMA

(Association Motocycliste Américaine).

La série d'épreuves comptant pour le Grand Championnat National des Etats-Unis a débuté à l'Astrodome de Houston, Texas, le 31 janvier. Les prochaines compétitions auront lieu du 3 au 9 mars à Daytona, Floride.

Parmi la liste des 23 épreuves approuvées par l'AMA, on ne compte plus que cinq épreuves de vitesse routière. La cédule prévoit en outre six épreuves de demi-mille, cinq courses d'un demi mille, trois compétitions "shorttrack" et quatre "TT".

Le "short-track" se court sur un oval en terre battue d'un quart de mille de développement.

Les TTs ou Tourist Trophies à l'Américaine se déroulent sur un circuit restreint (1.3 mille de développement), avec un revêtement très bosselé et des difficultés tout à fait variées. Deux lignes droites, une très grande courbe à droite, un "S" droite-gauche très rapide, une épingle et une grande courbe à gauche, en descente et en dévers, l'endroit le plus impressionnant du circuit.

EPREUVES DU CHAMPIONNAT GRAND NATIONAL 1975

31 janvier	Astrodome de Houston, Texas	TT
1er février	Astrodome de Houston, Texas	Shorttrack
3 - 9 mars	Daytona, Floride	Routière
12 avril	Texas Stadium, Dallas, Texas	Shorttrack
18 mai	San Jose, California	Mille
30 mai - 1er juin	Road Atlanta	Routière
7 juin	Louisville, Kentucky	Demi-mille
14 - 15 juin	Loudon, New Hampshire	Routière*
22 juin	Charity Newsies, Ohio	Demi-mille
28 juin	Delaware State Fair, Harrington, Del.	Demi-mille
12 juillet	Castle Rock, Washington	TT
20 juillet	Golden Gate Fields, California	Mille*
26 juillet	Ascot Park, Gardena, California	TT
2 - 3 août	Laguna Seca	Routière
10 août	Peoria, Illinois	TT
15 août	Santa Fe Speedway, California	Shorttrack
17 août	Terre Haute, Indiana	Demi-mille
23 août	Indiana Ste Fair, Indianapolis	Mille
7 septembre	New York State Fair, Syracuse, N.Y.	Mille
13 septembre	Toledo Raceway Park, Ohio	Demi-mille
21 septembre	San Jose, California	Mille
27 septembre	Ascot Park, Gardena, California	Demi-mille
4 - 5 octobre	Ontario, California	Routière

* A confirmer.

La liste des épreuves comptant pour le Championnat de Motocross en 1975 a elle aussi été promulguée.

La Série Trans-AMA le plus prestigieux des critères de motocross aux Etats-Unis débutera fin-septembre à des dates quasi identiques à celles de 1974. Voici la liste des épreuves de motocross ratifiées par l'AMA.

EPREUVES DE MOTOCROSS EN VUE DU CHAMPIONNAT INTERNATIONAL.

9 mars	Formule 750 cm3 pour la Coupe du Monde à Daytona, Floride
22 juin	Grand Prix Motocross des 500cc.
6 juillet	Grand Prix Motocross des 125cc.

COMPETITIONS SUPER CROSS

1 mars	Texas Stadium, Dallas, Texas
8 mars	Daytona Int'l Speedway, Floride.
15 mars	Astrodome de Houston, Texas
17 mai	Super Bowl, Los Angeles, California.

MOTOSPORTS journal mensuel publié comme supplément de SPORT-ILLUSTRE

Editeur: Jean Bertrand
 Directeur: Raymond Dulude
 Chef de l'information: Jacques Bélair
 Recherche: Patrick Cordier
 Photographie: François Bertrand, Pierre Nicolas.
 Collaborateurs: Philippe Dacier, Normand Jacques, Robert L'Heureux.

Publicité: Jean Bertrand
 Petites annonces: Jacques Pariseau
 Promotion: Guy Brennan
 Administration: MOTOSPORTS, 360 bl. Lévesque, Suite 104, Pont-Viau, LAVAL, H7G 4P4. Tél.: (514) 667-4835.
 Abonnement: 12 mois - \$5.00

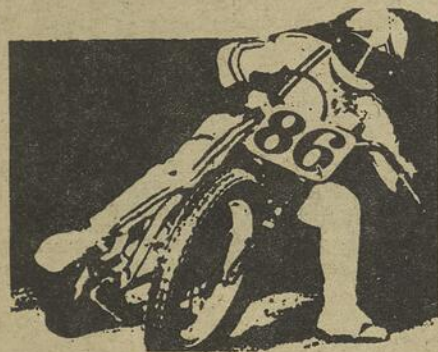
LE SYSTÈME DE POINTS ACCORDÉS PAR L'AMA

Voici comment l'AMA décerne des points aux vainqueurs des épreuves comptant pour le Championnat GRAND NATIONAL:

Rang	Points	Rang	Points	Rang	Points	Rang	Points
1er	165	6e	55	11e	11	16e	6
2e	132	7e	44	12e	10	17e	4
3e	110	8e	33	13e	8	18e	3
4e	88	9e	22	14e	8	19e	2
5e	66	10e	17	15e	7	20e	1

LISTE DES VAINQUEURS POUR LE CHAMPIONNAT GRAND NATIONAL 1974

Rang	Vainqueur (Marque)	Points
1.	Kenny Roberts (Yamaha)	2,286
2.	Gary Scott (Harley-Davidson)	1,467
3.	Gene Romero (Yamaha)	1,132
4.	Rex Beauchamp (Harley-Dav.)	812
5.	Mike Kidd (Triumph/Bultaco)	677
6.	Chuck Palmgren (Yamaha)	649
7.	Corky Keener (Harley Dav.)	641
8.	Hank Scott (Harley-Davidson)	522
9.	Rick Hocking (Yamaha)	490
10.	David Aldana (Norton/Y./T.)	452
11.	Mart Lawwill (Harley/Davids.)	423
12.	Don Castro (Yamaha)	362
13.	Mark Williams (Triumph)	342
14.	John Hateley (Yamaha)	338
15.	Doug Sehl (Harley-Davidson)	282
16.	Gary Nixon (Suzuki)	275
17.	Dave Hansen (Honda/Triumph)	271
18.	Mike Gerald (Honda/Yamaha)	270
19.	Jim Evans (Yamaha)	238
20.	John Gennai (Harley-David.)	231



EPREUVES DU CHAMPIONNAT NATIONAL DE MOTOCROSS

MX NATIONAL des 125cc

6 avril	Hangtown, CA
29 juin	Midland, MI
20 juin	Omaha, NB.
27 juin	Delta, OH.
3 août	Bruceston Mills, W VA
24 août	Shreveport, LA.
1 septembre	New Orleans, LA

MX NATIONAL des 250cc.

23 mars	Road Atlanta, GA.
6 avril	Hangtown, CA.
20 avril	St-Louis, MO.
27 avril	Ohio *
4 mai	Bruceston Mills, W VA.
25 mai	New Castle, KY. *
1 juin	Whitney, TX

MX NATIONAL des 500cc.

8 juin	Baldwin, KS.
15 juin	Utah *
13 juillet	Moorpark, CA.
10 août	Mexico, N.Y.
17 août	Dannville, VA.
24 août	Ravenna, OH.
1 septembre	New Orleans, LA.

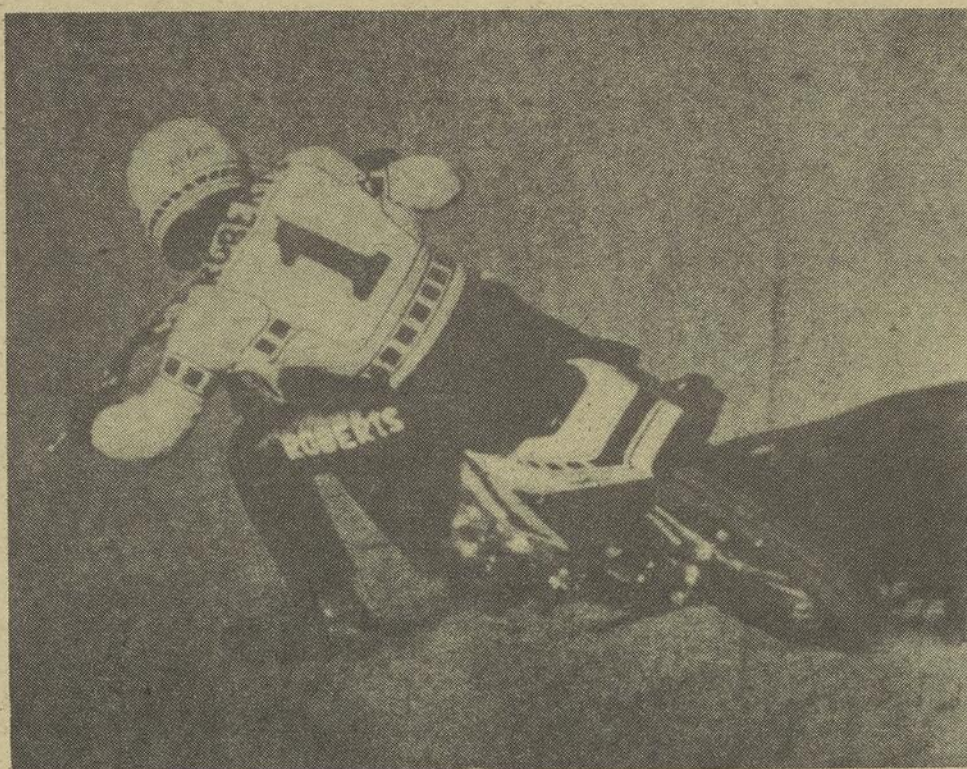
SERIES INTER-AMA

13 juillet	Moorpark, CA.
20 juillet	Omaha, NB.
27 juillet	Delta, OH.
3 août	Bruceston Mills W VA.

SERIES TRANS-AMA

28 septembre	Road Atlanta, GA.
5 octobre	Lexington, OH.
12 octobre	Unadilla, N.Y.
19 octobre	Buchanan, MI.
26 octobre	Omaha, NB.
2 novembre	St-Louis, MO. *
9 novembre	Whitney, TX.
16 novembre	Puyallup, WA.
23 novembre	Livermore, Ca.
30 novembre	Irvine, CA.

* A confirmer.

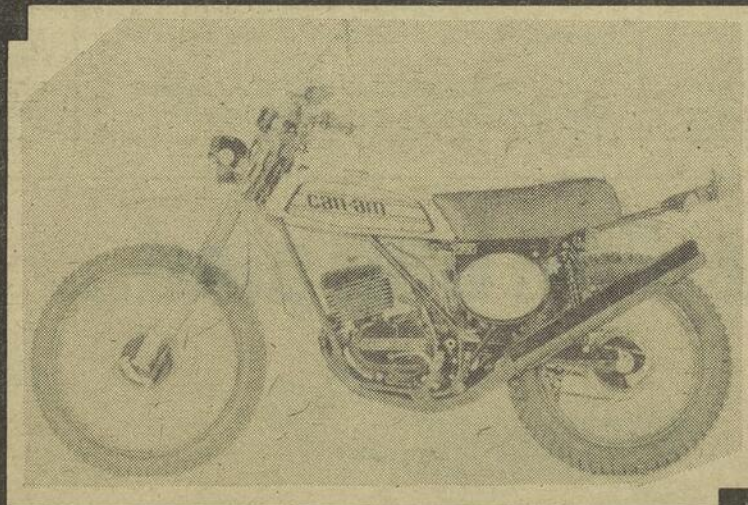


Le meneur,
Kenny Roberts
s'apprête à faire
le tournant.

l'allure can-am.* ça se paie!

ET NOUS SOMMES BIEN PLACÉS POUR LE SAVOIR. Car il en coûte cher de fabriquer une motocyclette de qualité supérieure, surtout lorsqu'elle comprend:

— Un vigoureux moteur 2 temps — d'une largeur de 10 pouces — à valve rotative qui fournit un rendement élevé à tous les régimes. — Un système à injection d'huile qui lubrifie directement les roulements du vilebrequin, la valve rotative et les parois du cylindre avec de l'huile non diluée. — Une transmission robuste qui permet de disposer de toute la puissance du moteur. — Un embrayage multi-disques à bain d'huile qui assure un passage de vitesse précis. — Un cadre tubulaire d'une grande résistance aux efforts de torsion grâce à son double berceau, sa structure triangulaire et sa construction tout acier. — Une suspension arrière longue course, une fourche avant ajustable et des amortisseurs à effet progressif pour une excellente tenue de route. — (De nombreux éléments en alliage de magnésium: boîtier du moteur, embrayage, couvercles de la magnéto, moyeu de roue avant, plaques d'appui et sabots de frein — MX-2 seulement.) Le réservoir d'essence et les garde-boue sont en plastique léger et flexible.



L'ALLURE CAN-AM*, c'est le résultat d'une conception d'avant-garde, d'une fabrication soignée et d'un souci des détails très poussé. Cela sert peut-être à expliquer pourquoi la CAN-AM* a un prix de revient plus élevé.

la qualité ça se paie! **can-am**
motocyclettes de bombardier

*Marque de commerce de Bombardier Limitée. Tous droits réservés. Bombardier Limitée, Décembre 74.

Au début du siècle

Si vous pensez que Daytona est une sorte de nouveau riche américain de la course, un événement sans histoire ni tradition, vous en êtes quittes pour une belle surprise. Et si vous considérez le phénomène "commandite" comme récent dans le milieu des sports mécaniques, lisez... car l'histoire de Daytona remonte loin dans le passé, au début du siècle.

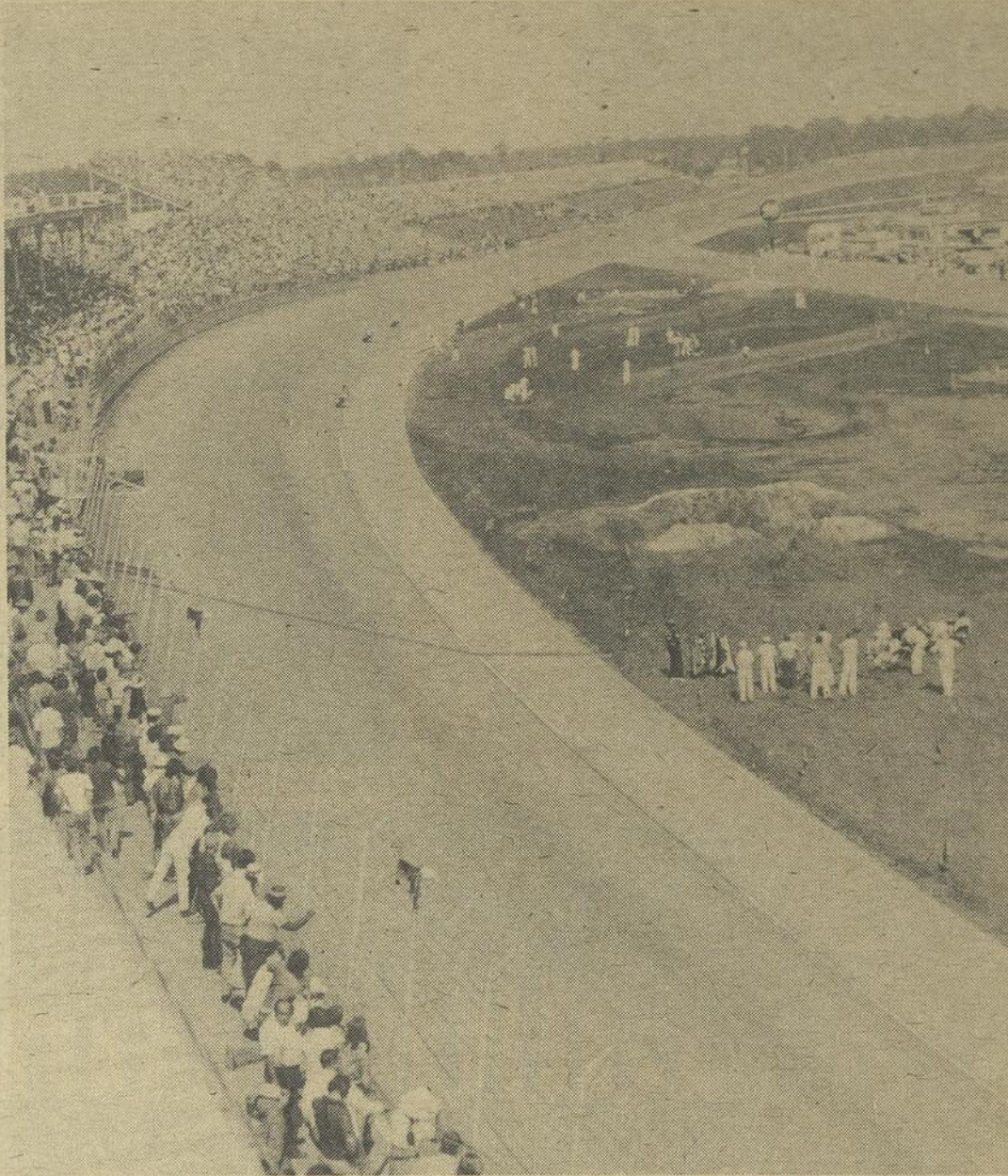
A cette époque l'énorme et biscornu Ormond Hôtel était un rendez-vous hivernal bien connu des industriels américains qui venaient dans le sud par train pour se détendre au soleil de la Floride.

Parmi eux se trouvaient Ransom Olds, fondateur d'Oldsmobile, et Alexander Winton, un autre pionnier de l'industrie automobile. Très vite ils se mirent à dévorer à toute vitesse les sables argentés des plages d'Ormond et Daytona, celles-là même sur lesquelles les visiteurs roulent aujourd'hui.

Tous deux auraient été chronométrés à 55 mph au cours d'une "joute" non officielle en 1902. Événement qui suscita un vif intérêt, et rappela aux propriétaires de l'Hôtel Ormond qu'en 1898 ils avaient été contactés par un journaliste cycliste du nom de William Morgan.

Son idée était d'organiser une semaine de courses cyclistes sur la fameuse plage, utilisant l'Hôtel Ormond comme quartier général et comme commanditaire de l'opération. Le projet devait en rester là, mais quatre ans plus tard les propriétaires de l'Hôtel prirent conscience du potentiel que pouvait présenter un véritable "tournoi" automobile.

A cette époque, Morgan travaillait pour un magazine auto. Il fut invité en Floride par les propriétaires de l'Hôtel (qui existe toujours et passe pour être



L'anneau de vitesse du nouveau speedway, les machines y atteignent près de 200 mph, ce qui sera certainement dépassé lors des épreuves de cette année.

L'année précédente Fred Marriott, au volant de la Stanley à vapeur, avait brisé toute opposition en portant le record du monde à 130 mph et en remportant également la finale des dragsters.

Les fabricants de moteurs à combustion interne étaient désespérés de voir les voitures à vapeur continuer de dominer la compétition. Le moteur Stanley était tellement supérieur en 1908 que beaucoup de ses rivaux préféraient rester loin de Daytona.

La plage était si accidentée et le temps si mauvais cette année la que peu de courses eurent lieu. Pourtant Marriott décida de courir quand même et la très silencieuse Stanley s'élança sur la plage.

Mariott pensait qu'il irait tellement vite que la voiture glisserait sur les bosses. Mais, alors qu'il approchait du 140 mph, le dessous plat du carénage de la voiture se comporta comme une aile et la projeta dans les airs. Dans l'accident qui survint à une vitesse d'environ 155 mph (Mariott roulait certainement plus vite que personne ne l'avait fait auparavant) la voiture fut complètement détruite. Mariott, sérieusement blessé, s'est cependant bien remis et a pu continuer à couler des jours heureux. Cet accident a tellement secoué Stanley qu'il s'est retiré de la compétition. Les partisans du moteur à combustion interne ont prétendu à l'époque que l'accident avait été causé par l'explosion de la chaudière. Ce qui était faux, bien sûr, mais Stanley ne s'est jamais soucié de démentir. C'en était fini du moteur à vapeur. Mais revenons aux motos. Mariott avait couru le dernier jour de la manifestation. Derrière lui venait Curtiss, pilotant cette fois une moto équipée d'un V8 refroidi par air mis au point en tant que moteur d'avion ou de dirigeable. Curtiss, qui avait pourtant vu l'accident de Marriott, savait que la seule façon d'attirer sur lui l'attention d'un comman-

La grande histoire de Daytona

le plus grand hôtel en bois d'Amérique) afin de mettre au point l'organisation des premières courses de vitesse de Daytona en 1903.

Ils se mirent d'accord pour commander conjointement le projet. La première manifestation officielle sur la plage, en février 1903, fut remportée par Winton au volant de sa propre voiture à la vitesse de 70 mph.

La "saga" de Daytona était lancée. Dès 1905, ces courses avaient pris tellement d'importance que les gens de l'Hôtel Ormond demandèrent à la compagnie de Chemin de fer locale et au promoteur de la Floride Henry Flager d'investir un peu d'argent dans une affaire qui apportait déjà renom, prestige et dollars à la région.

Le Roi Mondial de la vitesse

Cette même année se déroula la première course de dragsters sur la plage d'Ormond. A l'origine, les pilotes cou-

raient individuellement, le classement se faisant au temps. En 1905, une course spéciale fut organisée et la finale à quatre voitures remportée par Louis Ross au volant d'une Stanley à vapeur.

Cette auto surbaissée et carénée était propulsée par deux moteurs. Chacun entraînait indépendamment une roue arrière. Aussi la voiture se promenait-elle de droite à gauche selon qu'une roue ou l'autre patinait ou que l'un des moteurs changeait de régime. Pas étonnant que cette voiture fut surnommée le "microbe zigzaguant"! Départ arrêté cet engin battait les voitures les plus rapides du monde sur une distance d'un mille, y compris une Mercedes qui avait établi le précédent record du monde de vitesse sur cette plage à 110 mph.

A la suite de ce triomphe, Louis fut surnommé le "Roi mondial de la vitesse".

Les motos avaient fait leur apparition l'année d'avant (1904), lorsqu'un jeune du nom de Glenn Curtiss devint

le premier pilote en Amérique, certains disent dans ce monde, à couvrir un mille à la minute.

Il pilotait un bicylindre qu'il avait lui-même construit et qui fut utilisé un peu plus tard la même année pour propulser la "flèche californienne", premier dirigeable américain. Curtiss, qui deviendra par la suite l'un des plus grands constructeurs américains d'avions, prit part à l'une des plus célèbres journées dans l'histoire de Daytona.

A une vitesse de 130 MPH

C'était en 1908. A cette époque, Daytona était un des plus célèbres rendez-vous du sport automobile. Henry Ford y venait régulièrement, et les principales compagnies européennes, y compris Mercedes et Darracq, envoyaient des voitures spécialement pour la course.

C'est une "banale" journée de 1908 qui a changé l'histoire de l'automobile.

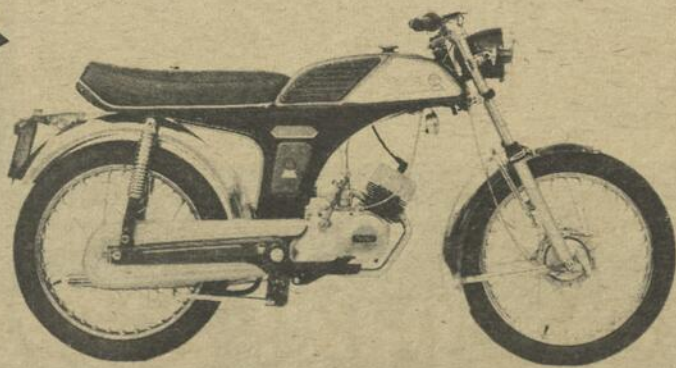
ditaire était d'inscrire son nom sur le livre des records. Une fois la piste dégagée, il couvrit le mille mesuré à la vitesse de 130 mph.

Ce n'était pas seulement un nouveau record moto mais surtout une vitesse supérieure à celle des voitures. Curtiss devenait ainsi officiellement le plus rapide du monde. Son pari avait payé: il obtint le support d'Alexander Graham Bell, inventeur du téléphone!

Durant les années 20 et au début des années 30, Daytona était l'endroit où se retrouvaient tous les "recordbreakers" du monde. Sir Henry Segrave et Sir Malcolm Campbell se battirent pour le record dans leurs voitures anglaises. En 1935, Campbell porta le record à 275 mph. Un de ses essais a été chronométré à 327 mph. Mais ces vitesses étaient trop élevées pour une telle piste et Daytona, du moins en tant que terre des records de vitesse, était dépassé.

Partez d'un bon pied...

LA PANTHER
49 CC
3 Vitesses



dernière née
d'une grande lignée

bonne route!

TORROT

5 modèles en 1975

Tous ont 49 cc et sont conformes à la loi 45 régissant l'usage des cyclomoteurs au Québec.
Venez les voir au Salon de la Moto au Palais du Commerce du 27 fév. au 2 mars

Cyclo-Canada Sport Ltée Ltd.

10714 BOUL. ST-LAURENT, MONTREAL, QUE. H3L 2P7 - TEL.: 331-0114



La piste route-plage

Le départ des "record breakers" pour Bonneville était un revers de médaille. Il forçait les responsables de Daytona à imaginer autre chose. Ce fut la piste route-plage utilisée par les motos de 1937 à 1960.

Cette piste utilisée pour la première fois par des voitures en 1936, était constituée d'une demi bande de plage jointe par des virages de sable à une petite route goudronnée parallèle à la plage, de l'autre côté des dunes.

Le circuit faisait 3.2 milles de long. Une bande de sable, un virage à 180° sur le sable, puis une autre bande de plat sur l'étroite route goudronnée et retour à la plage par un deuxième virage à 180°.

Les motos utilisèrent ce circuit en 1937. Depuis 1951, les fanatiques du sud disputaient une course de 200 milles dans le cadre du championnat de l'A.M.A. la première fois à Savannah en Georgie, puis à Jacksonville en 1934 et 1935 avant de revenir à Savannah.

En 1937, réalisant l'intérêt d'une telle course, les officiels de Daytona persuadèrent les organisateurs de déplacer la manifestation et de l'installer à Daytona.

La première épreuve des 200 milles de Daytona a attiré 98 pilotes et distribué un total de prix de 750 dollars sur lesquels le vainqueur, Ed Kretz (Indian) toucha 300 dollars. Une Norton seconde, Harley-Davidson troisième: ces trois marques se partagèrent toutes les victoires sur la piste route-plage. A part l'épreuve de 1954, remportée par un B.S.A.

La plus importante attraction de l'année

Entre 1938 et jusqu'à ce que la guer-



Le vainqueur de la classique 1974 attend dans le "Victory Lane" l'arrivée des officiels et journalistes afin de recevoir son trophée... et surtout son chèque!



Vue d'ensemble des installations réservées aux pilotes pour la préparation de leurs machines. L'on remarquera surtout la vaste étendue des locaux.

re mette fin à la course après l'épreuve de 1941, les 200 milles de Daytona avaient pris de l'importance, supplantant les épreuves de voitures et devenant la plus importante attraction de l'année à Daytona. Les pilotes de Harley-Davidson ont remporté l'épreuve trois années consécutives, de 1938 à 1940, mais en 1941 le canadien Billy Matthews remporta la course sur une Norton à la moyenne record de 75 mph.

En 1947, après la guerre, les motos firent leur réapparition sur la vieille piste avec la victoire de Johnny Spiegel Hoff sur une Indian.

Mais l'endroit où se tenait la course était petit à petit dévoré par le développement urbain. Bill France, organisateur, ancien garagiste de Daytona et coureur de stock car, qui est propriétaire de l'International Speedway où se déroulent les courses aujourd'hui, a déplacé la piste d'environ 2 milles. Le tracé était le même mais la longueur plus importante permettait deux belles lignes droites.

Floyd Emde, le père de Don, vainqueur en 1972, remporta l'épreuve 1948 sur une Indian, dernier succès de la grande firme américaine.

Réalisant le potentiel du marché américain et le pouvoir de vente d'un succès à Daytona, les firmes britanniques s'intéressèrent à cette classique de Floride.

Steve Lancefield et Francis Beart furent envoyés en Amérique préparer des machines pour les meilleurs pilotes de Norton. Leurs efforts furent récompensés par les quatre victoires successives de Norton. Dick Klamfut gagna en 1949.

C'en était trop pour les hautes instances américaines qui interdirent les Manx Norton malgré le fait que ces 500cc se mesuraient aux 750cc Harley-Davidson et Indian et que leur taux de compression était obligatoirement limité à 8 à 1. Ce qui était très dommage, car Harley mettait au point à l'époque son fameux modèle KR. Une épreuve oppo-



Giacomo Agostini, vainqueur du 200 milles en 1974; à sa droite Pat Moose, Miss Motocyclette A.M.A.

sant les Norton aux nouvelles Harley aurait été serrée.

Les vainqueurs

Paul Goldsmith remporta l'épreuve en 1953 pour Harley à la vitesse record de 95 mph de moyenne. En 1958, il remporta la dernière épreuve automobile sur l'ancienne piste, seul pilote à avoir remporté les deux courses sur deux et quatre roues.

Bobby Hill remporta la course pour B.S.A. en 1954, mais Harley Davidson a dominé les six dernières années de course sur l'ancienne piste avec Joe Leonard, qui deviendra par la suite un des meilleurs pilotes américains de stock-car, établissant le record de 100 mph de moyenne en 1958.

La dernière course sur la plage se déroula en 1960, et vit la victoire de Brad

Andres (Harley-Davidson) pour la seconde année consécutive à la moyenne de 95 mph.

Après 58 ans, la plage a finalement été laissée au motard de tous les jours. La vitesse y est rigoureusement limitée à 10 mph, contrôlée par des voitures de police. L'ère qui avait débuté par du sport automobile pour millionnaires, se terminait par les 200 milles motocyclistes.

Cette course, de même que les épreuves auto, a été transférée à l'International Speedway de Bill France. Au début ce fut une rencontre de deuxième catégorie, mais avec les années elle est devenue l'un des plus importants événements motocyclistes du monde. Mais les années de Speedway sont une autre histoire...

Mick WOOLLETT

Motosports vous invite à Daytona

du 6 au 9 mars - 4 JOURS

ASSISTEZ AUX GRANDS TOURNOIS DE MOTOS SOUS LE SOLEIL DE LA FLORIDE

- * Voyage aller-retour en jet.
- * Départ de Montréal le 6 mars à 10 h. AM.
- * Chambre à l'Hôtel Quality Inn.
- * Transferts gratuits
- * Billets spéciaux pour l'accès à toutes les courses.
- * Option de prolonger votre séjour.
- * Retour le 9 mars au soir.
- * Le tout \$295.00

Ce voyage à Daytona est le premier d'une série d'excursions que MOTOSPORTS se propose d'offrir à ses lecteurs désireux d'assister aux grandes épreuves internationales de sports motorisés: Courses de bateaux, de motoneiges, de motos ou autres.

Pour renseignements, consultez notre agent de voyages

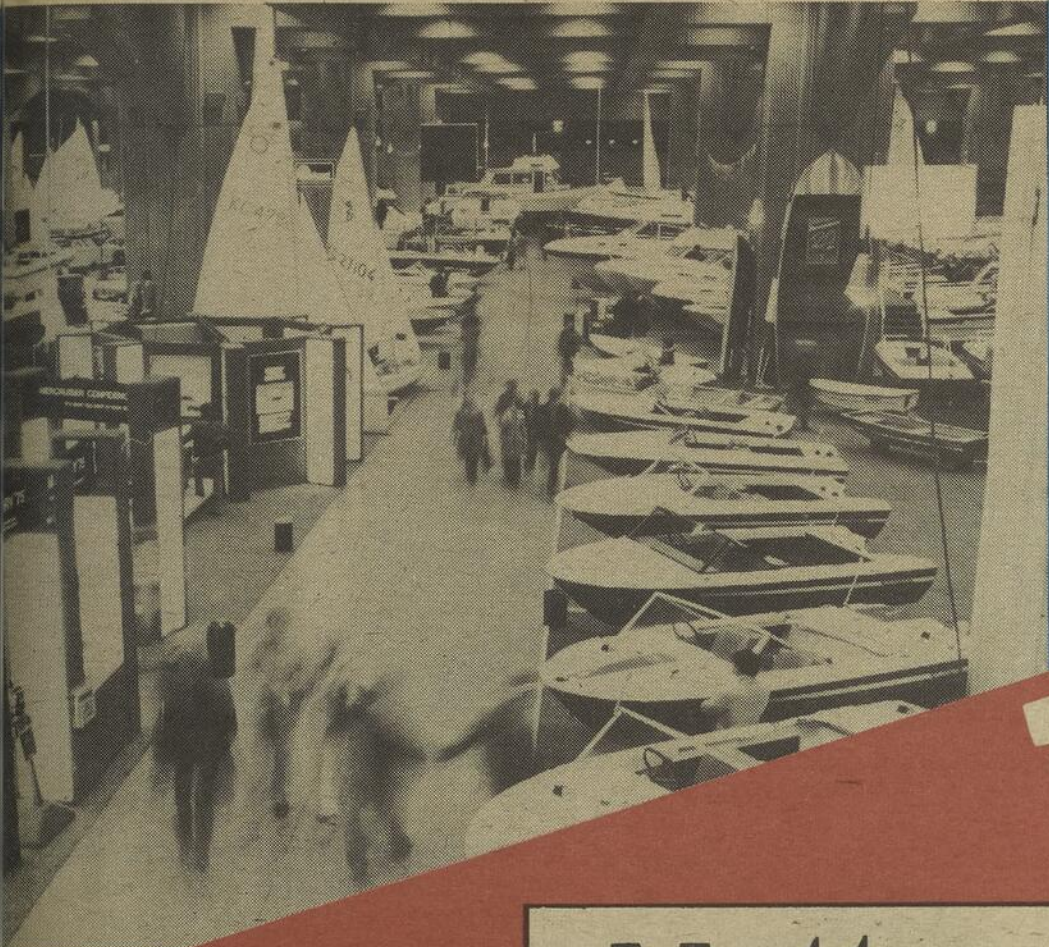
À LA CARTE TOURS Ltée

(Jean-Paul Leclair, directeur)

1207 rue Université, suite 12 MONTREAL tél. 861-3045 861-5255

**Quand l'hiver est long, rien de tel qu'une visite au Salon nautique!
Voiliers, bateaux, hors bord, chaque embarcation est
une invitation au voyage, une promesse de soleil et d'été,
de vacances, de découvertes et d'évasion.**





1975 en photos

PHOTOS
REPORTAGE
François Bertrand
Patrick Cordier

Mettez les voiles avec invitation*

le voilier de bombardier

METTEZ LES VOILES! Conçu et construit par des professionnels, INVITATION* de Bombardier® offre toutes les qualités marines d'un voilier sûr, léger et rapide. Pouvant accueillir jusqu'à trois personnes, il constitue l'embarcation de choix pour celui qui aime à se détendre en compagnie des siens ou de ses amis.

Grâce à la pureté de ses lignes et à sa coque finement profilée, INVITATION* glisse sur l'eau avec une rapidité peu commune. Sa grande stabilité en fait un modèle idéal pour les débutants qui veulent acquérir ou parfaire la maîtrise de la voile.

Longueur hors-tout: 15'7"
Longueur à la flottaison: 14'
Maitre bau: 5'
Hauteur du mât: 22'
Surface de voileure: 90 pi/c
Poids: 165 lbs
Flottabilité: 500 lbs
Capacité: 2-3



invitation*
"le voilier de bombardier"

*Marque de commerce de Bombardier Limitée.



MOTONEIGE

500 MILLES EN MOTONEIGE DE MONT-LAURIER À QUÉBEC

La caravane Trans-Québec, dite "De Bonne Entente" se déroulait donc la semaine du 27 janvier au 2 février. Comme chacun le sait le promoteur de cette manifestation est Robert "Bob" Petit, motoneigiste chevronné, qui voulait réaliser un rêve vieux de près de six ans.

Faisant moi-même partie des caravaniers, je suis à même de vous dire combien cette expérience fut une réussite, et combien chaleureux l'accueil que nous



L'artiste Denis Drouin signe un autre livre d'or durant la caravane Trans-Québec: celui de Saint-Raymond de Portneuf.

ont réservé les municipalités, hôteliers, et autres que nous avons rencontrés sur notre passage.

La motoneige était pour moi en quelque sorte une découverte. Je connaissais ce domaine en tant que compétition, et surtout en tant que journaliste; mais je n'avais jamais pris les commandes d'un tel engin. Je n'étais pas le seul d'ailleurs, et je ne mentionnerai que le nom de Guy Lamarche de Format 60 qui non seulement devait faire face aux mêmes problèmes et diffi-



Justin Cossette accueillant la caravane à Portneuf.

cultés que moi-même, mais devait également transporter du matériel cinématographique.

L'image de la motoneige

Tout s'est déroulé dans le bon ordre et la bonne entente, et les quelque 500 milles qui séparaient les villes de Mont Laurier et Québec furent parcourus lors d'un même "Party", pourrait-on dire: d'autant plus que l'artiste-motoneigiste Denis Drouin nous accompagnait.

De dire combien de livres d'or nous avons signés, et combien de plaques-souvenir Bob Petit s'est fait remettre, serait impossible. Nous nous sommes fréquemment arrêtés afin de rendre visite à quelque restaurateur, tavernier, hôtel de ville...ou pompiste! Chaque fois nous avons reçu un accueil qui dépassait de loin nos espérances, c'est pour dire combien l'image de la motoneige et la venue de motoneigistes était chose bien vue là où nous allions.

Le soir venu, après notre souper, Denis Drouin, donnait des spectacles, et tout le monde appréciait son humour. C'était chaque fois un plaisir renouvelé.

Aucun ennui majeur

Côté machines, j'ai pu constater que le matériel avait vraiment évolué, pour devenir une vraie machine pouvant procurer du plaisir. Je tiens à signaler que quelle que soit la marque des motoneiges qui participaient à cette caravane, personne n'a connu d'ennui majeur le long du parcours, tout au plus une courroie brisée ou des bougies à remplacer. En ce qui me concerne je disposais d'un modèle flambant neuf "nuvik" fabriqué par Moto-Ski: je n'ai même pas eu à remplacer une bougie ou bien une lampe, et j'ajouterais que par des froids matinaux de 20 à 25 sous zéro ma machine démarrait dès la première sollicitation du démarreur à cordon. J'étais extrêmement surpris!

A Québec un accueil extraordinaire nous attendait, la radio et la télévision étaient présentes, et l'on nous offrait même du Caribou

Caravane bien commentée par les médias d'information

De retour dans la métropole montréalaise, le promoteur Bob Petit devait se déclarer enchanté de cette expérience, et qu'il était lui-même surpris de l'ampleur qu'avait prise cette caravane auprès du public. Il s'est également dit satisfait des médias d'information qui ont largement commenté ses efforts, étant réellement éton-



Nous voici arrêtés pour refaire le plein, Denis Drouin nous donne quelques conseils avant de se remettre en route.



Bob Petit, organisateur en chef de file de cette caravane.

"Je ne m'attendais pas à ce que cette caravane provoque de tels retentissements"

né d'un tel succès. "Ma plus grande surprise fut certainement de voir un hélicoptère me prendre à l'arrivée de la caravane et me conduire jusqu'à la porte de mon hôtel au Lac Beauport" devait-il déclarer.

Je pense personnellement que si le succès fut grand, on le doit en partie au fait que l'image de la motoneige a quelque peu changé depuis les dernières années. Le marché s'est assaini, les clubs se sont organisés et disposent de sentiers permettant de pratiquer ce sport en toute sécurité et sans déranger. Il est toutefois à souligner l'effort de la compagnie Bombardier qui a apporté son support à l'organisation de Bob, et il est à noter également que seule cette compagnie s'intéresse à développer ce sport et créer de la distraction aux acheteurs de ce genre de produits récréatifs. J'espère pour ma part que d'autres compagnies suivront cet exemple les années à venir.

PHILIPPE DACIER.



Ouf, une "p'tite" tempête, ça fait partie de la randonnée.

Jacques Villeneuve



LE GRAND PRIX MARK TEN DE CHIBOUGAMAU une fin de semaine payante!

Une fin de semaine de \$12,000, voilà certainement de quoi intéresser bien des amateurs de moto-neige. Et tout ça grâce à la compagnie Mark-Ten dont le directeur des promotions, M. Raymond Fortin, après des rencontres avec M. Guy Lanouette, président du Rallye International d'auto-neige, décidait d'ajouter au déjà célèbre rallye une épreuve d'endurance plus alléchante.

"Ce qui ne veut pas dire que nous oublions le rallye" mentionnait d'ailleurs M. Lanouette.

Mais c'était un fait qu'en cette fin de semaine du 8 et 9 mars, les coureurs de la région de Montréal et Québec se rendaient à Chibougamau, pour ne participer qu'au rallye, délaissant quelque peu l'épreuve d'endurance.

A ces mêmes dates cette saison, le prix d'endurance et le prix de rallye seront de \$4,500 chacun. Un combiné permettra aux coureurs de se partager une somme additionnelle de \$3,000.

Les bourses en sont donc devenues si intéressantes qu'il est fortement question que des coureurs américains viennent y tenter leur chance. Il s'agit donc là, grâce à la collaboration de Mark-Ten en la personne de M. Fortin, de M. Lanouette et M. Ratelle d'une première dans le circuit de la compétition de moto-neige au Québec. Pour ce qui est du pointage utilisé, il s'agit évidemment du système de points en usage pour le circuit Mark-Ten. Pour les bour-

ses du combiné, ce système de points permettra de partager les athlètes qui auront fait meilleure figure au cours des deux compétitions, soient le rallye et la compétition d'endurance. A noter qu'on ne fera pas de différence entre les divisions stock et modifiée pour le combiné.

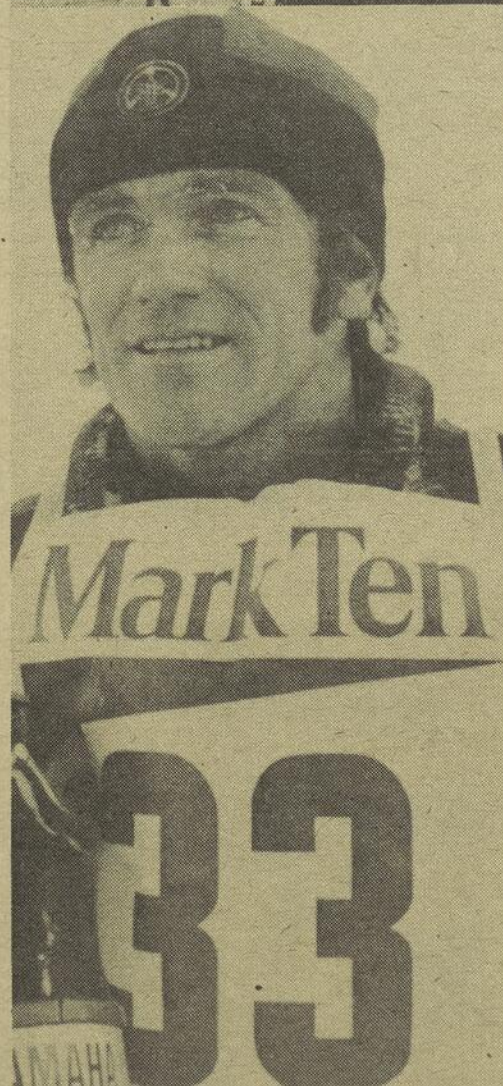
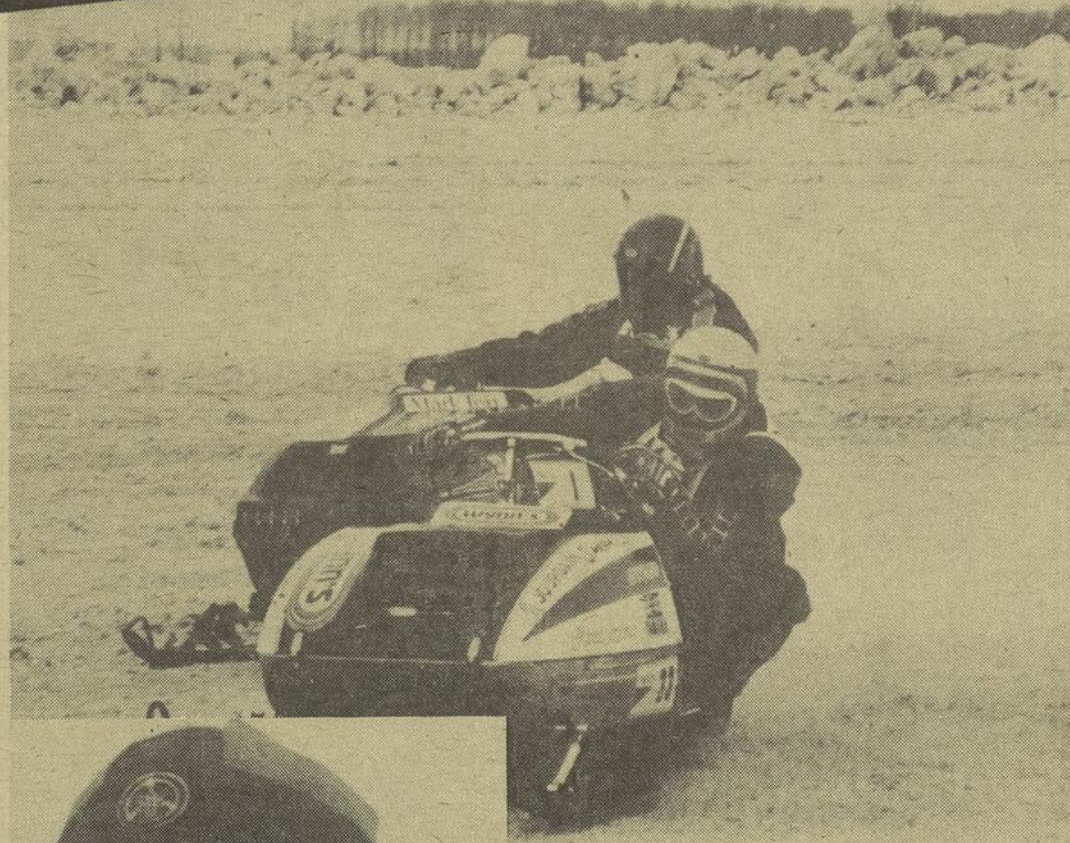
"En agissant ainsi, commentait par ailleurs M. Lanouette, nous espérons que plusieurs autres compétiteurs viendront nous rendre visite à Chibougamau, car la bourse en vaut le déplacement".

Ces \$12,000 s'ajoutent ainsi au total des bourses allouées sur le circuit Mark-Ten et on atteint ainsi un grand total de \$78,200 pour les différentes compétitions.

Qu'on ne vienne pas dire ensuite que le circuit de la compétition de la moto-neige au Québec n'est pas rentable. Grâce à Mark-Ten, au contraire, ce sport de compétition devient de plus en plus intéressant d'année en année et nul doute que sous une telle commandite, les compétitions de moto-neige deviendront un sport encore plus populaire à l'avenir.

De plus, quantité de coureurs dont possiblement le champion '74 Gilles Villeneuve, viendront tenter d'accumuler d'autres points au grand classement du circuit Mark-Ten.

Quant aux amateurs d'émotions fortes, ces deux jours du 8 et 9 mars prochain à Chibougamau leur en feront voir de toutes les couleurs. Un évènement à ne pas manquer!



Cette photo nous fait voir Marcel Corriveau à l'oeuvre suivi de près par Michel Levac lors d'une récente course du Circuit Mark Ten. (Photo Daniel Tardif).

POINTAGE (APRES STE-AGATHE) SUPER CIRCUIT MARK TEN DIVISION STOCK

Classe 250cc			
André Monty	Rougemont	Arctic Cat	16 pts
Gilles Tétrault	St-Grégoire	Ski-Doo	14 pts
Jos Kilsdonk	Hemmingford	Ski-Doo	12 pts
Elie Levac	St-Zotique	Ski-Doo	11 pts
Pierre LaFrance	Valcourt	Ski-Doo	8 pts
Roger Rouillard	Québec	Ski-Doo	7 pts
Jacques Bourret	Duvernay	Ski-Doo	6 pts
Classe 340cc			
Jacques Laroche	Theford Mines	Sno-Jet	18 pts
Mario Séguin	Mt. St-Grégoire	Mercury	14 pts
Clément Thibault	Valcourt	Moto-Ski	13 pts
Jean-Guy Leroux	Cowansville	Arctic Cat	9 pts
Pierre LaFrance	Valcourt	Moto-Ski	8 pts
Real Paquette	St-Hermas	Mercury	6 pts
Classe 440cc			
André Monty	Rougemont	Arctic Cat	20 pts
Jacques Laroche	Theford Mines	Sno-Jet	18 pts
Jean-Marc Benoit	La Providence	Arctic Cat	12 pts
Mario Séguin	St-Grégoire	Mercury	8 pts
Classe 250cc			
Michel Levac	Vaudreuil	Arctic Cat	36 pts
Claude Desrosiers	Valcourt	Ski-Doo	36 pts
Jean Claude Daudelin	Cowansville	Polaris	10 pts
Mike Trapp	U.S.A.	Ski-Doo	8 pts
Jean-Guy Couture	Drummondville	Arctic Cat	7 pts
Classe 340cc			
Marcel Corriveau	Québec	Yamaha	26 pts
Claude Desrosiers	Valcourt	Moto-Ski	18 pts
Marcel Langlois	Granby	Sno-Jet	12 pts
Robert Elsner	U.S.A.	Arctic Cat	12 pts
Yvon Dubanel	Ville Lasalle	Moto-Ski	12 pts
Jacques Berthier	Berthier	Alouette	10 pts
Lucien Lamoureux	Iberville	Ski-Doo	10 pts
Jean-Mar Huard	Lesage	Moto-Ski	9 pts
Classe 440cc			
Marcel Corriveau	Québec	Yamaha	30 pts
Jacques Villeneuve	Québec	Alouette	26 pts
Michel Levac	Vaudreuil	Arctic Cat	24 pts
Robert Elsner	U.S.A.	Arctic Cat	14 pts
Jos Chabot	Sherbrooke	Boa Ski	10 pts
Classe 650cc			
Michel Levac	Vaudreuil	Arctic Cat	35 pts
Jacques Villeneuve	Berthier	Alouette	26 pts
Jos Chabot	Sherbrooke	Boa Ski	17 pts
Robert Elsner	U.S.A.	Arctic Cat	12 pts
René Demanche	L'Ange	Ski-roule	9 pts
Douglas Hayes	U.S.A.	Mercury	9 pts
Marcel Corriveau	Québec	Yamaha	8 pts



Ici Pierre (Pedro) Caron vient de faire une chute.

Marcel Corriveau, gagnant du Mark Ten 500 à St-Félicien.

CAMPING-VOYAGES

Comment les
appellerons-
nous?

La vogue du camping a suscité la création d'une industrie florissante qui offre sur le marché des voitures de récréation aux usages et aux dimensions les plus extraordinaires.

Comme on ne cesse pas d'innover, d'adapter, de modifier, il existe maintenant un choix de véhicules disparates auxquels les Américains ont donné un nom qu'il est parfois impossible de traduire adéquatement.

Nous allons donc vous proposer un mot pour décrire chaque catégorie et si vous en connaissez un autre qui convienne tout autant sinon mieux, écrivez-nous.

Deux grands salons vont s'ouvrir à Montréal très bientôt: le Salon Camping, Loisirs, Voyages (du 21 au 31 mars) et le Salon de "La vie sur roues" (du 23 mars au 7 avril). Ne manquez pas de les visiter. Après quoi, nous serions heureux de lire vos suggestions sur les mots pour désigner tel ou tel autre type de véhicule de camping ou voyage.

Pour l'instant, voici comment nous nous proposons de désigner les véhicules illustrés.

Le Petit Larousse appelle "baladeuse" ce que nous désignons comme "remorque", c'est-à-dire la voiture-remorque d'une automobile.

Une remorque peut servir au transport de marchandises et peut être aussi aménagée pour fins d'habitation.

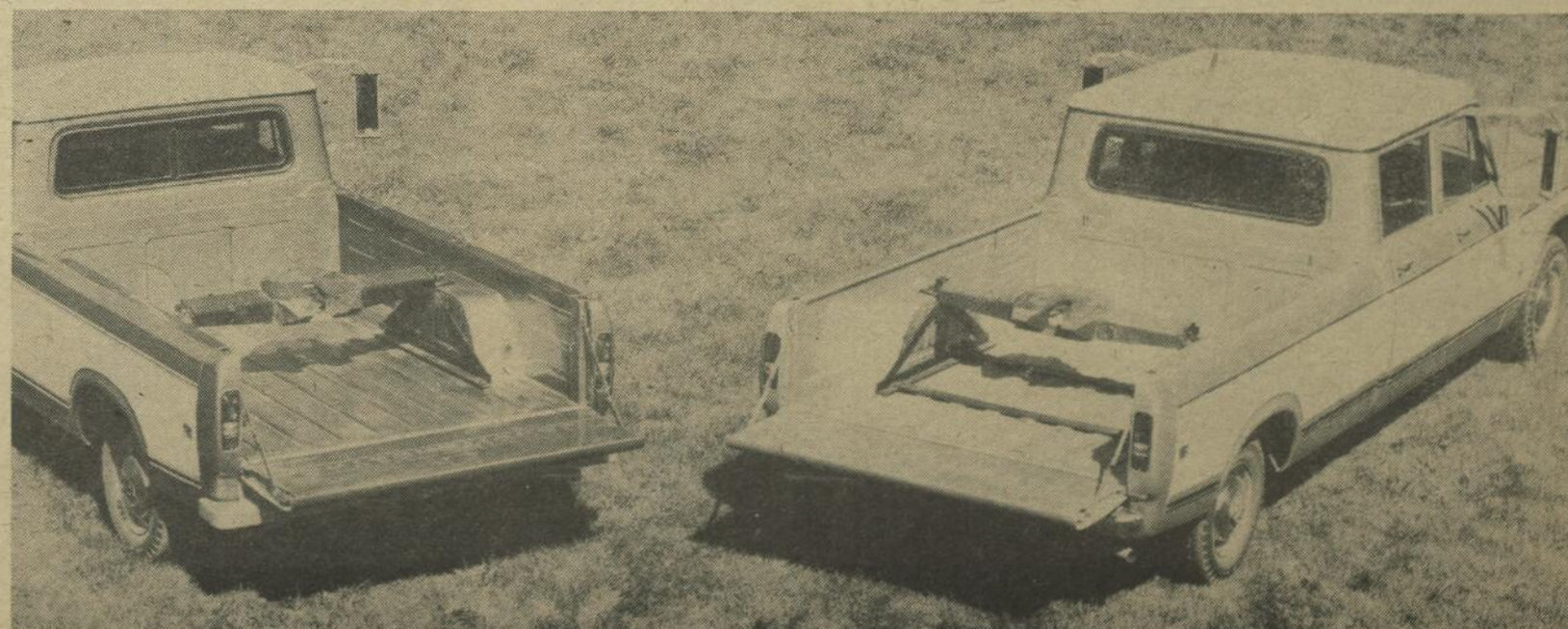
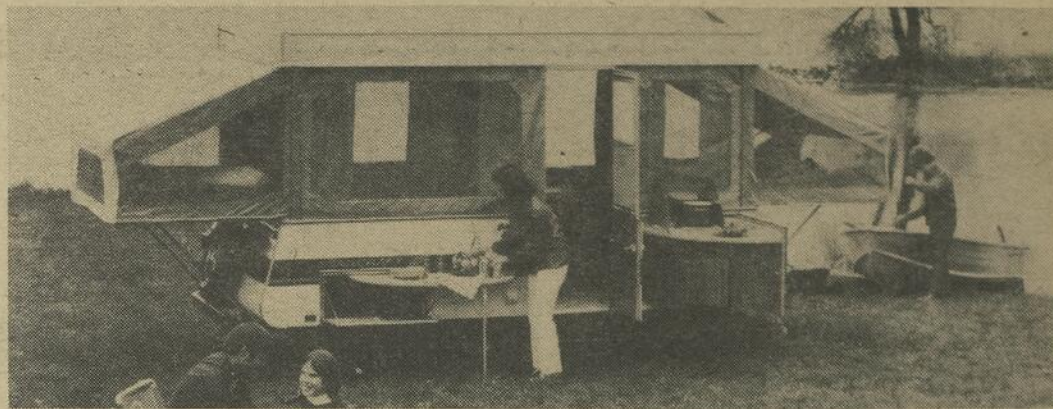
LES ROULOTTES:

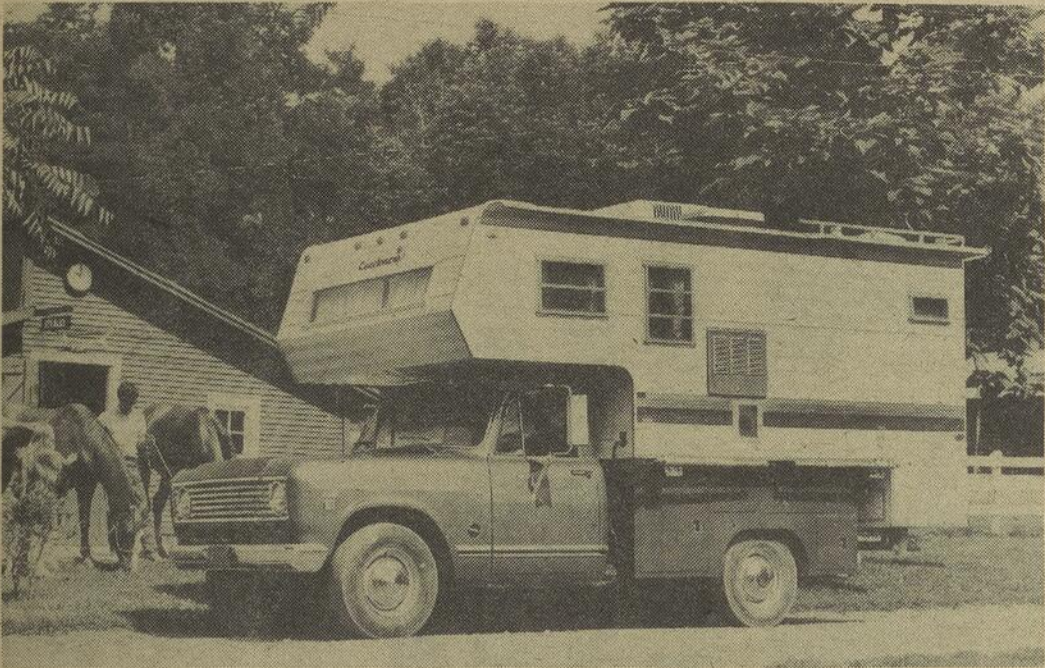
Nous allons appeler "roulotte" une remorque habitable.

Il existe quatre principaux types de roulottes.

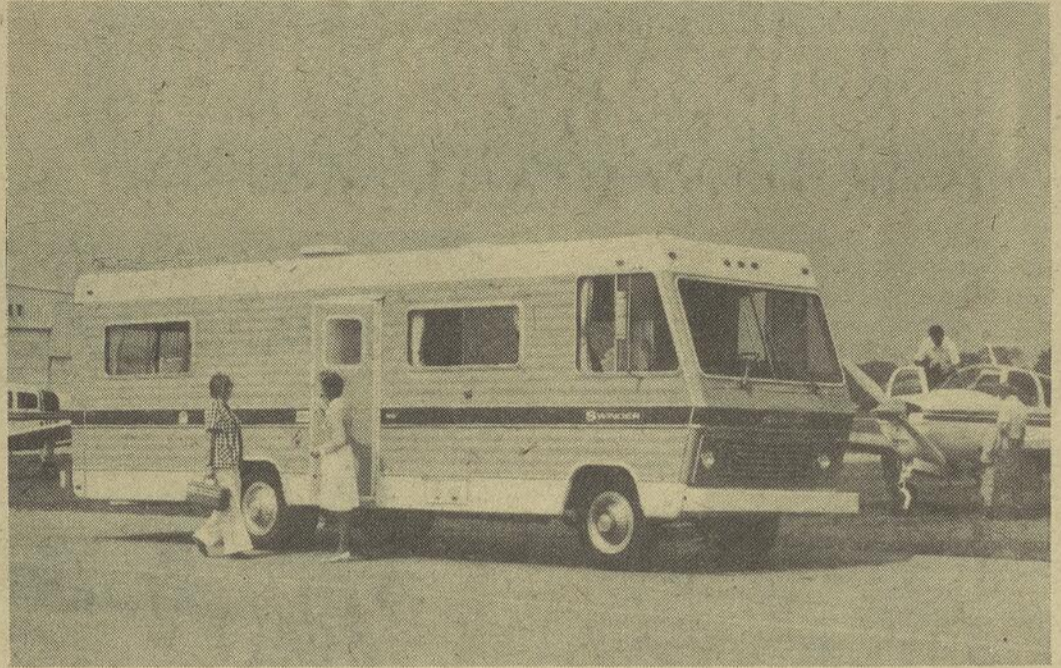
La première photo montre une "tente-roulotte". Les 2e et 3e photos nous permettent de distinguer entre la "roulotte-camping" qui est de dimensions moyennes et la "roulotte-voyage".

Enfin, la 4e photo montre une autre forme de roulotte appelée "5e-roue" ainsi désignée à cause de son type de remorquage particulier. La 5e photo nous aide à monter l'axe de fixation qui sert au remorquage des 5e-roues.





“CAMPEUR-MOBILE”



“AUTO-CARAVANE”

LES CARAVANES ET CAMPEURS

Nous avons vu qu'une roulotte est une remorque habitable ce qui implique l'obligation d'entraîner ce type de véhicule à l'aide d'un autre.

Il existe par ailleurs un autre genre de voiture-maison qui se meut par elle-même et que l'on nomme “caravane” ou “campeur” selon leurs types respectifs.

La sixième photo montre “l'auto-campeur” que les Américains appellent “van conversions”.

La septième photo illustre le “campeur-mobile” ainsi désigné parce que l'unité habitable peut être installée et démontée à volonté sur la camionnette. Les Américains les désignent sous le nom de “pickup campers”.

L'unité habitable que montre la huitième photo est fixée de manière permanente sur la camionnette qui l'entraîne. C'est “le caravanier” appelé aux USA “chopped van” ou “mini motor home”.

La neuvième et dernière photo nous montre un prototype des célèbres “motor-homes”. Ces “auto-caravanes” sont des véritables maisons roulantes. Leur longueur peut atteindre plus de 30 pieds. Normand Jacques.



dauphine '75 de L'islet



L'auto-campeur



Le Caravanier



L'islet vous présente, en 1975, son magnifique nouveau modèle de luxe de 33 pieds. La beauté du design, la qualité de la finition, la décoration de bon goût et l'aménagement bien ordonné de l'espace intérieur classe la Dauphine 75 dans la catégorie supérieure des roulettes-loisirs. C'est le choix par excellence du consommateur averti. D'ailleurs, les Industries l'islet Inc. sont renommées pour la qualité de leurs produits.

L'islet — modèles d'avant-garde — fabrication solide et durable

Choix de 10 modèles, de 14 à 33 pieds. Fabriqués au Québec pour notre climat canadien.



INDUSTRIES L'ISLET INC.
C.P. 158
L'isletville, Québec G0R 2C0
(418) 247-3933

Pour de plus amples renseignements,
prière de communiquer avec
J. Edgar Blais, Directeur des ventes
Division des roulettes

LES COURSES SUR GLACE

L'auriez-vous deviné, selon notre confrère **MOTO REVUE**, les premières compétitions des motos sur glace virent le jour en U. R. S. S. sur des lacs gelés et parfaitement plans. Les Russes décrochèrent les Championnats du Monde en 1968, 69, 71, 72, 73, et 74

EN EUROPE

Voici comment se déroulent les compétitions européennes selon ce grand magazine spécialisé:

-Les courses se déroulent sur 4 tours de l'anneau de 12 mètres de large, soit 4 fois 400 mètres (environ un mille). Il s'agit donc d'épreuves de sprint, plus captivantes que les courses d'endurance.

-Les coureurs partent par quatre dans des couloirs aménagés et de couleurs différentes: les couvre-casques sont de la couleur du couloir qui est attribué à chacun: rouge, bleu, jaune, blanc.

-Chaque série comprend 20 courses, chaque coureur prend le départ 5 fois, et change de couleur et de couloir à chaque départ.

-Pour s'assurer une adhérence exceptionnelle à la glace, chaque pneu est muni de clous extrêmement acérés et longs de plus d'un pouce.

-L'épaisseur de la glace artificielle, qui mesure ordinairement 3/4 de pouce est portée à 5 ou même 6 pouces. Sans cette surépaisseur, les crampons des motos auraient tôt fait de détériorer les installations frigorifiques.

-Comme carburant on utilise le méthanol pur et le graissage est du Type "huile perdue".

-Les moteurs de 500 cc. monocylindres pour la plupart, ont un taux de compression de l'ordre de 14/15

-Le guidon est plus court à gauche qu'à droite pour éviter que celui-ci n'accroche la glace dans les virages où la machine est pratiquement couchée, le pilote effectuant une longue glissade sur le genou gauche bardé pour la circonstance de cuir et de fer.

-Les boîtes de vitesse ne possède que deux rapports et les machines sont dépourvues de tout système de freinage.

Il semble que le Championnat du monde des courses de motos sur glace, soit disputé par les équipes de six pays européens: L'Angleterre, l'Autriche, l'Allemagne de l'Est, la Russie, la Suède et la Tchécoslovaquie. Les coureurs d'Europe viennent pour la plupart du Speedway (courses sur cendrée) ou du Grass-track (courses sur herbe).



Champion en motocross, Pierre Laroche (No. 78) en est à sa première saison de courses sur glace. Il sortira vainqueur de cette épreuve.
(Photo Pierre Nicolas)

AU CANADA

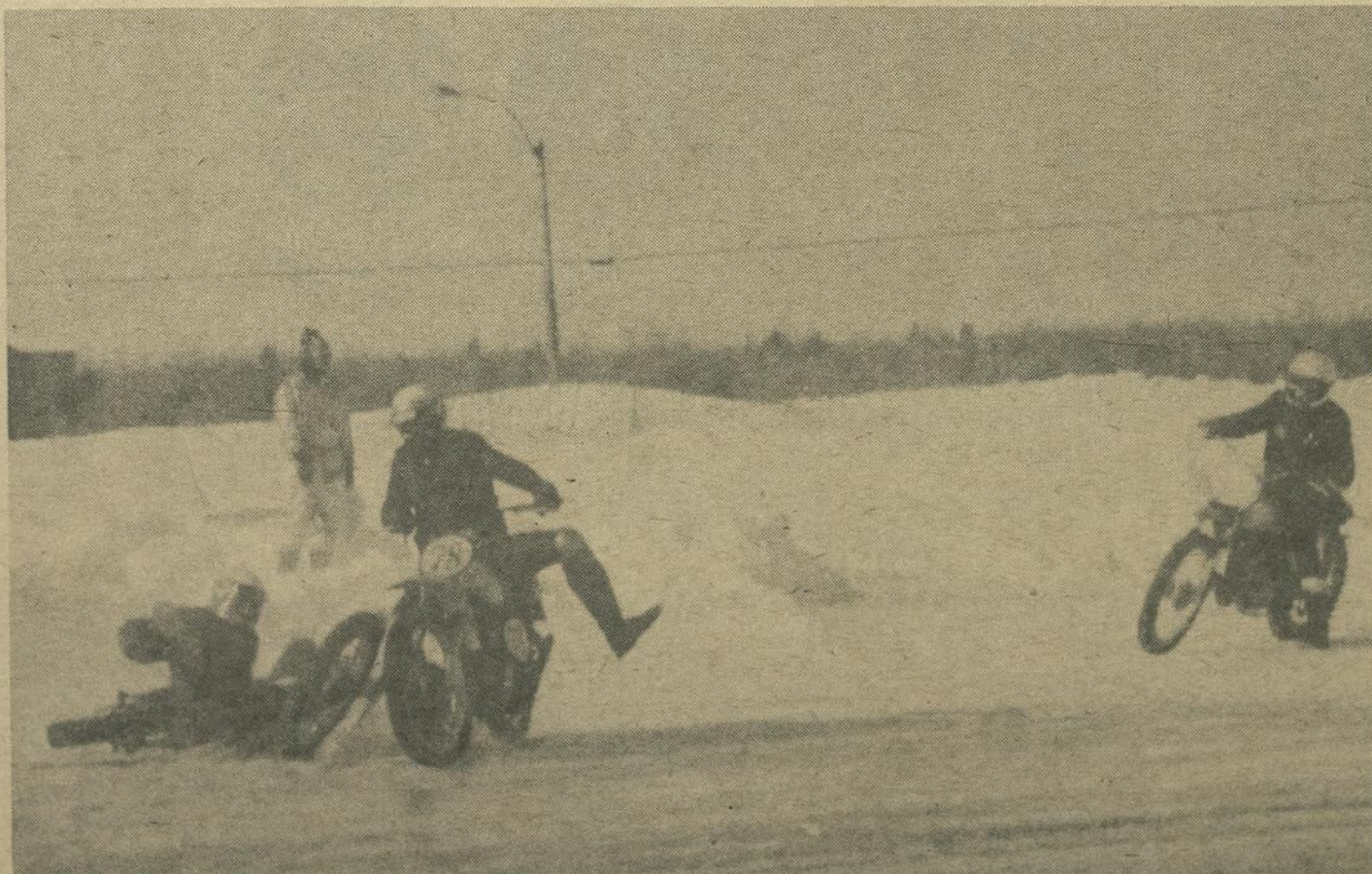
Au Canada, ce sont les habitués du motocross qui font de la course sur glace. La raison est simple: les motos utilisées pour le cross sont des montures idéales pour la course sur glace.

Pour les épreuves du Québec, on ne fait plus usage des pneus à clous à cause de leur coût élevé et à cause surtout des risques de blessures graves encourus dans les chutes ou empilades très fréquentes dans ce genre de compétition. Donc, nos motos sont munies de pneus à crampons.

Comme pour le cross, les coureurs sont divisés selon les cylindrées de leurs montures: les 125cc, les 250cc, et la classe ouverte. En outre, il y a trois catégories de participants: les juniors, les seniors et les experts.

Les points attribués aux dix premières positions de chaque épreuve vont comme suit: 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Aux guidons de sa CAN-AM, Michel Mercier de Thetford Mines est sans doute le meilleur coureur senior au Québec. Du reste, l'an dernier, Mercier a remporté les championnats québécois des catégories junior en 125cc, et 250cc.



C'est pas toujours facile de rester en selle. Pierre Laroche semble vouloir venir en aide au copain qui vient de chuter...

(Photo Pierre Nicolas).

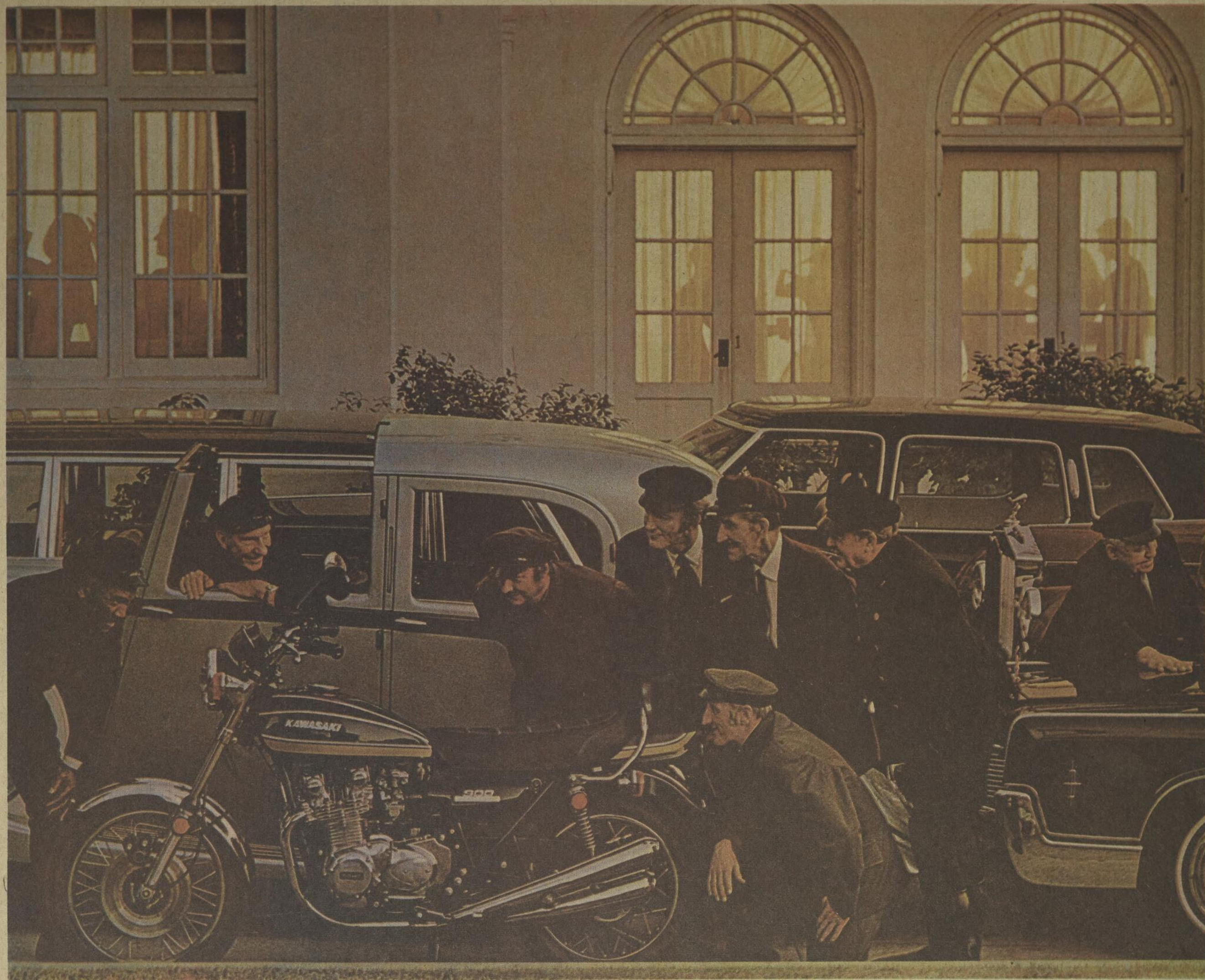
Les pe pour une inscription

**POUR UN BON ACHAT AUX MEILLEURS PRIX
AVEC GARANTIE ET SERVICE COURTOIS
ENCOURAGEZ NOS CONCESSIONNAIRES
ANNONCEURS**

Can-Am

- BERTHIERVILLE, Brissette Auto Ltée, Route Nationale 2, (514) 836-6231.
- CHATEAUGUAY CENTRE, Sports Jactier Inc., 279 Boul. d'Anjou, (514) 691-5030.
- DOUVILLE, André Lévesque & Fils, rue Demers, R.R. #2, (514) 774-4971.
- GRANBY, Jean Lussier Marine Ltée, R.R. #4, (514) 378-7927.
- LACHINE, Réal Moto Inc., 1240 Provost, (514) 634-4161.
- LAVAL, Motobec Enrg., 251 boul. des Laurentides, Pont-Viau, (514) 669-6660.
- LONGUEUIL, Conrad Boucher Enrg., 1169 Ouest, Curé Poirier, (514) 679-2320.
- ROCK FOREST, Moto Centre de Sherbrooke Inc., Boul. Bourque, (819) 563-8595.
- STE-AGATHE, Maurice Pagé Inc., 241 Principale, (819) 326-3839.
- ST-GABRIEL-DE-BRANDON, Turenne & Fils, (514) 835-2362.
- ST-EUSTACHE, Nadon Sports Inc., 62 rue St-Louis, (514) 473-5170.
- ST-JEAN, Richelieu Auto Radiateur Enrg., 28 Jacques Cartier, (514) 346-4795.
- ST-JOVITE, R. Labelle & Fils Ltée, 1105 Ouimet, (819) 425-3733.
- STE-JULIENNE, Pinard Auto Inc., 15 Route 18, (514) 831-2211.
- VARENNES, André Riendeau Sports, 1855 du Souvenir.
- CHATEAUGUAY, Châteauguay Motorsport, 287 Boul. D'Anjou, (514) 691-6404.
- CHIBOUGAMAU, Germain Ouellet Enrg., 205 - 3ème Rue, (819) 276-2395.
- CHICOUTIMI, Gagnon Frère, 406 rue Racine, (418) 543-1501.
- CHICOUTIMI NORD, Ouellet & Rivier Sport Enrg., 2045 rue Roussel, (418) 543-1173.
- COATICOOK, Robert Automobile Inc., R.R. #2, (819) 849-4344.
- COWANSVILLE, Richard Laporte Bicyclette & Sport Enrg., 125 rue Albert, (514) 263-2556.
- DOLBEAU, Garage Germain Desmeules, 3030 boul. Walbert, (418) 276-1655.
- Tremblay & Lamothe, 606 boul. Walbert, (418) 276-4616.
- DONACONA, Centre Jardin Shell, Route #2, (418) 285-1377.
- DOUVILLE, Gilles Aubin Sport Marine Enrg., 4075 Frontenac, (514) 774-6931.
- DRUMMONDVILLE, Equipement Domestique, 1250 boul. St-Joseph, (819) 478-0629.
- Provincial Marine Sport, 167 rue St-Alphonse, (819) 472-3787.
- GAGNON, Parent Entreprises Enrg. Case 396, (418) 532-4278.
- GASPE, P.E. Lapierre & Fils, C.P. 1038, rue Adam, (418) 368-3334.
- GRANBY, Centre de la Moto, 1247 rue Principale, (514) 378-8778.
- GRANDES BERGERONNES, Florian et Jean-Paul Imbeault, Route 138, (418) 232-6693.
- GRAND-MERE, Claude Gélinas Motocycliste, 761 - 19ème Rue, (819) 538-4744.
- GRENVILLE, Chevrier Sportmobile, 157 Principale, (819) 242-6773.
- HAVRE ST-PIERRE, Chiasson & Boudreau Enrg., C.P. 172, (418) 538-3033.
- HUDSON, Lakeside Snowmobile Enrg. Main Street, (514) 236-4651.
- HULL, P.E. Poulin Motorsport, 173 Boul. St-Joseph, (819) 777-4360.
- IBERVILLE, Germain Boucher Sport, 980 Boul. d'Iberville, (514) 347-3457.
- JACOLA, Bibeau Moto Sport Inc., 46 rue Gareau, (819) 824-2541.
- JOLIETTE, Roger Goulet Inc., 548 Manseau, (514) 753-7504.
- JONQUIERE, Roland Spence & Fils, R.R. #3, (418) 542-4456.
- LACHUTE, Hubert Provost, 138 rue Elizabeth, (514) 562-5430.
- L'ANNONCIATION, F. Daudelin & Fils, rue Principale, (819) 275-2694.
- LAPRAIRIE, Les Services Marins, 575 Ste-Rose, (514) 659-1393.
- LASALLE, Rallye Motors Ltée, 0101 Clément, (514) 364-1121.
- LASALLE, Julien Automotiv, 63 Route 45, (819) 333-6698.
- LATUQUE, Arthur Harvey, 539 St-Antoine, (819) 523-2774.
- LAVAL, Kawasaki Laval Limited, 315 Boul. Labelle, Chomedey, (514) 681-9261.
- Motobec Enrg., 251 boul. des Laurentides, Pont-Viau, (514) 669-6660.
- LAVERLOCHERE (Témiscamingue), Denis B.P. Service, C.P. 64, Hwy. 62, Operator 2471.
- LEVIS, Laroche Sport Enrg., 583 Kennedy, Pintendre, (418) 837-3361.
- LONGUEUIL, Action Cycle & Sport Ltd., 1834 Chemin Chambly, (514) 677-2225.
- LORETTEVILLE, Station Martel & Frère Enrg., 347 boul. Lormier, (418) 842-8010.
- MAGOG, Clément Fillion Inc., 700 Sherbrooke, (819) 843-5726.
- MANIWAKI, Les Equipements Maniwaki Inc., Chemin Bois Franc, (819) 449-1744.
- MARIEVILLE, Léonide Jodoin, 388 Branche du Rapide, (514) 466-7787.
- MATANE, Matane Motorsport Enrg., 615 rue d'Amour, (418) 562-3322.
- MONTEBELLO, J.C. Major Station Service Gulf, 22 rue Notre-Dame, (819) 423-5897.
- MONT LAURIER, Garage Rémi Bri-seois, R.R. #2, (819) 623-1834.
- MONTMAGNY, Montmagny Chain Saw Reg'd., 65 ouest, Boul. Taché, (418) 248-3411.
- MONTREAL, Cycle House & Sport Ltd., 1000 rue Amherst, (514) 845-0727.
- Honda City Limited, 1624 Ouest, Ste-Catherine, (514) 932-1173.
- Kawasaki Motorcycle Centre, 4032 Ouest, Ste-Catherine, (514) 935-9641.
- Les Moteurs Sport R. Noel Inc., 7333 rue St-Hubert, (514) 276-3631.
- MONT ST-HILAIRE, Garage Georges Leduc, 486 rue des Moulins, (514) 467-5459.
- NANTES (Frontenac) Nantes Moto Sport, (819) 547-3672.
- NOTRE-DAME-DES-LAURENTIDES, Laurentide Sport Service, 1451 rue Raymond, (418) 849-2824.
- PLESSISVILLE, Drole Speed 'N' Sport, 2081 rue St-Calixte, (819) 362-7809.
- POINTE-A-LA-FREGATE (Gaspé Nord), Wilbrod Bélanger, Signaler 67 Sonner 1-1.
- POINTE-CLAIRE, Grand Prix Motorcycles, 297 St-Jean (Shopping Centre), (819) 523-2774.
- PORT ALFRED, Port Alfred Sport Enrg., 2891 Boul. de Labaie, (418) 544-5121.
- GUYON, Campbell Welding Service, R.R. #4, Case 61, (819) 647-5581.





Je suis le chauffeur de sa famille depuis déjà six ans et je sais quand les choses ne marchent pas comme elle l'avait prévu. Mlle Catherine devient furieuse. Ce soir quand j'ai rangé la limousine dans l'entrée des Richard, ses plans étaient très définis. "Pas besoin d'attendre" dit-elle. "David me ramènera hum... à la maison". "Pardonnez-moi Mlle Catherine, mais je ne vois pas son auto" répliquais-je. "Il est seulement un peu plus tard que d'habitude" répondit-elle. "Bonsoir Pierre". Et elle alla rejoindre les autres invités. Juste au cas, j'attendis. Dix minutes plus tard, David arriva. Il va s'en dire, que je n'ai jamais vu quelqu'un se rendre à une réunion élégante, en conduisant une motocyclette. Jacques, le chauffeur des Tremblay, dit que ce n'est pas très digne. Mais Roland se moqua de ce commentaire en disant "Absurde mon vieux, c'est une Z-1".

Je lui ai demandé "Qu'est ce que c'est, une Z-1" C'est peut être la meilleure moto de randonnée jamais bâtie, c'est ce que c'est!" me répondit-il. Et il se lança dans un monologue attendrissant, selon mon impression, au sujet du moteur de 903cc, 4 temps, 4 cylindres de la moto et de son record mondial, de son prestige et comment l'argent ouvre bien des portes. Même Jacques fût impressionné.

Maintenant, tout ce qu'il me reste à faire, est d'attendre la tempête qui se déchaînera dès la fin de la soirée, quand Mlle Catherine apprendra qu'elle n'ira nulle part à l'arrière de la limousine de David. Et je me demande si David considérerait ajouter un sidecar à sa Z-1 et d'engager un second chauffeur.

Kawasaki
ça roule joyeusement

Distributeur Canadien exclusif:
Kawasaki Motors Canada,
Une Compagnie Manley-Kawasaki,
25 Lesmill Road, Don Mills, Ont.