

CADWELL, C'EST LA PEINE D'EN R



Rouler pour la première fois sur une Yamaha 350 TZ est un bonheur ; découvrir le circuit de Cadwell Park, en Angleterre, en est un autre, et participer à l'International Classic Grand Prix un privilège. Tout ça en même temps, c'est... comment dire... démesuré.

PAR FLYING DUM1,
PHOTOS ANDREW FRENCH (SI !), ERIC SAUL,
YVES KERLO ET DD



Un wheeling facile avec la 350 TZ prêtée par Eric Saul (photo de gauche) en haut de Montain, là où les motos de Superbike font de vrais sauts. De vraies sensations en tout cas...

Au milieu d'une immensité verte parsemée de cottages, au fin fond du Lincolnshire, se trouve un patelin où chaque année quelques dizaines de milliers d'Anglais viennent assister à la seule course sur piste où des machines de Superbike s'envolent, au sens propre. Cadwell Park a acquis sa notoriété grâce à ce fameux passage judicieusement appelé Mountain. Les locaux McGuinness, Walker, Camier et consorts sautent donc et régalent le public massé sur les immenses pelouses qui bordent le circuit. Autre singularité de ce circuit aux incroyables dénivélés : les paddocks sont au centre et accessibles seulement en traversant la piste. Avant

et après chaque session, donc, des marshalls ouvrent et referment des barrières qui vous emprisonnent à l'intérieur ou à l'extérieur. Inutile de chercher à comprendre, rien n'est pareil quand on fait une course en Grande-Bretagne. Un point du règlement impose par exemple à chaque pilote de porter autour du cou un médaillon avec son nom... et son groupe sanguin. Comme les GI's... Au contrôle technique, le pilote doit arriver en tenue et montrer ses semelles. Comme un cheval. Le point positif, c'est que ce n'est pas dans une course sur route que je me suis engagé, mais en International Classic Grand Prix, plus modestement nommé par ses initiales ICGP. Vous l'aurez compris,

il s'agit tout bonnement d'une course de motos anciennes.

« Garde un doigt sur l'embrayage »

Quand Eric Saul m'a proposé de rouler sur une Yamaha 350 TZ en ICGP, championnat qu'il porte à bout de bras depuis 1999, mon sang n'a fait qu'un tour. « *Jamais plus je ne ferai une course sur une machine de plus de 2 ans* », avais-je lancé à Zef après vingt-quatre heures à se faire tordre au Mans avec une machine vieille de 20 ans. Pourquoi ai-je donc finalement accepté de me mettre au guidon d'une moto de 1979 ? Je ne le saurai jamais. « *Garde un doigt sur l'embrayage* » est la phrase que j'aurai le plus entendue la

'EST PAS AJOUTER



semaine précédant mon départ pour le Lincolnshire. Ma connaissance des motos de course 2-temps se limitant à quelques tours de roues sur une Aprilia 250 RS, j'avais une certaine appréhension... vite dissipée par l'excitation de découvrir enfin ce que c'est qu'une TZ. J'aurai l'air moins con quand je discuterai au détour d'un couloir avec Harald, Bruno Gillet et Hervé Guilleux. Dernière raison, et non des moindres : vivre l'International Classic Grand Prix comme si je me plongeais au cœur du Continental Circus de mes fantasmes. Nez collé au fond d'une bulle surdimensionnée, odeurs de gaz d'échappement envoûtantes, démarrage à la poussette, embrayage à faire

cirer. Tellement loin des courses actuelles.

Un monde sépare la TZ de la Bl
QJiang

Le démon veille

Quand je me pointe sous la tente où trône la TZ blanc et rouge préparée par Yves Kerlo, les rares Frenchies engagés en ICGP défilent et ne sont pas avares de conseils. Il y a là William Gougy, ancien vainqueur du Tour de France Moto, aujourd'hui incontournable maraîcher du marché de Rungis, André Gouin, un brin stressé par la perspective d'arracher le titre en 250 à l'issue de la course, Marc Auboiron, Dominique Guillebert... et Eric Saul, le boss, tout en discrétion. Tout en abnégation aussi, tant on

sent son envie de prendre le guidon, encore une fois. Il essaie pourtant de se raisonner : « *Je ne peux pas tout faire : organiser, rouler, m'occuper de ma famille. Faut faire des choix.* » Cette fois, Eric s'y tiendra, mais le démon veille en lui. Son compère Kerlo le sait bien : « *La dernière fois, il m'a dit qu'il ne ferait que les essais. Il n'a pas pu s'empêcher de prendre le départ...* »

C'est comme ça, et c'est tant mieux. En ICGP, on peut se décider à rouler sur un coup de tête. Retaper une TZ au dernier moment et hop. Celle qui m'est confiée date de 1979 et a été trouvée à l'état d'épave par Eric il y a quelques années, en Angleterre. « *C'est un subtil mélange de plusieurs machines, on a* » ➤

ROULAGE CULTE ICGP À CADWELL PARK EN YAMAHA 350 TZ



FIGURES

- 1 William Gougy exhibe la plaque frappée de son identité et groupe sanguin, obligatoire.
- 2 André Gouin a savouré son titre européen en concluant sa saison par un podium en 250.
- 3 Le vétéran de l'ICGP, Arnie Fletcher, va sur ses 67 ans.

Ma monture ? Une TZ de 1979, subtil mélange de plusieurs machines

refabriqué l'échappement », glisse Yves, qui exhibe un panneau rassemblant ses œuvres et restaurations au cours des ans : Elf, Metiss, Yam Finacor... La machine a quatre courses dans les pattes, aux mains de Guy Bertin. Le cadre, fendu lors de la précédente épreuve, a été remplacé. Dans le monde des courses de classiques, une pièce défectueuse peut parfois conduire à l'abandon. Impossible d'en trouver chez le concessionnaire du coin. « Heureusement, l'entraide existe sur le paddock. Même les plus farouches adversaires se prêtent des pièces »,

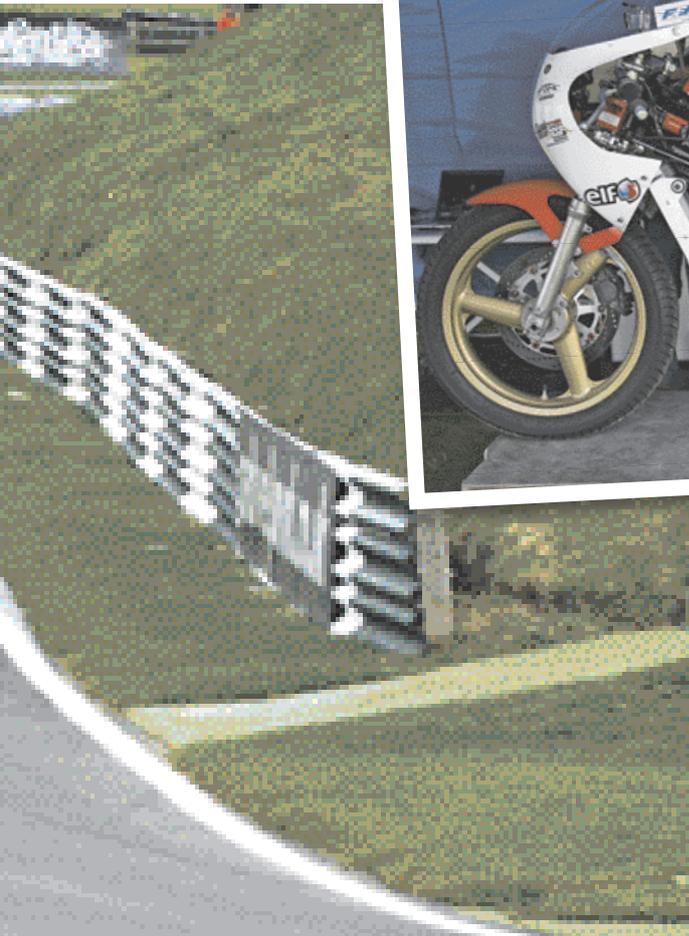
plaide Saul. De fait, ma moto a bénéficié du stator de James Clark, un adversaire qui ne me connaissait même pas.

Des tôles à 67 piges

Au contrôle technique, je prends connaissance du plateau, composé principalement d'Anglais. Le plus jeune a mon âge, et c'est lui qui mène le championnat. Lea (prononcez Li) Gourelay est de loin le plus rapide au guidon de sa 350 Harris préparée comme une moto d'usine. Le cas de ce pilote qui claque des temps qui

laisseraient trois cadors de la catégorie Supersport derrière lui (à une demi-seconde du dernier pilote en Superbike) est singulier. Natif de Sheffield, il vit de diverses courses d'anciennes pour faire bouillir la marmite de sa famille. A l'opposé de Lea, Arnold "Arnie" Fletcher va sur ses 67 ans et s'accroche tant bien que mal à une vingtaine de secondes de l'homme de tête. « Il se met encore des tôles », se marre Eric.

Entre ces deux extrêmes, une trentaine de pilotes s'apprentent à en découdre à Cadwell Park, après une mémorable manche de Brands Hatch, diffusée en direct sur Eurosport. La retransmission, prévue à nouveau l'an prochain, a fait le tour du paddock et les DVD s'échangent autour du cochon grillé offert traditionnellement à la



TZ DE NOTORIÉTÉ
La moto *guest* de l'ICGP a servi à Guy Bertin sur les quatre premières courses du championnat ICGP : au Mans, à Hengelo, Rijeka et Spa. A Brands Hatch, le n° 111 a échu à Alan Cathcart, mais sur une autre moto, ex-Kenny Roberts celle-ci.

FIOR REPLICA
Seul Allemand engagé à Cadwell Park en ICGP, Michael Wild a connu quelques soucis avec sa 250 Rotax dotée d'une fourche réplique de Fior. Il a notamment explosé les joints spi aux essais, à la réception de Mountain.



Les 32 engagés, 250 et 350 mélangés, se sont élancés sur une piste séchante entre les rails de Cadwell Park. La TZ numéro 111 a bien failli ne pas prendre le départ... mais elle n'a pas rallié l'arrivée !



COCHON SACRÉ
Le cochon grillé est traditionnellement offert à la dernière manche de la saison par le magazine anglais *Classic Racer*. Seule parution européenne consacrée exclusivement aux courses de motos anciennes.

dernière manche par le magazine anglais *Classic Racer*. J'accepte le sandwich au porc et à la compote de pommes, mais la Lowenbraü passe plus difficilement. Heureusement, William Gougy a apporté des melons. Mon intégration au sein du paddock s'est faite plus facilement que prévu en raison des chronos honorables que j'ai pu accrocher sur un circuit tellement hallucinant que je ne voulais plus rentrer au stand. L'acclimatation à la TZ s'est faite naturellement – à part quelques calages en rejoignant la prégrille. 12^e temps provisoire des qualifs (pas besoin d'essais libres pour les durs), j'accueille avec fierté les félicitations du photographe de la catégorie, Andrew French. Décidément, l'ICGP me plaît, où même les Anglais sont flatteurs.

La suite sera moins idyllique, mais je ne le sais pas encore quand je bombe le torse en accueillant l'un de mes adversaires au nom gallois à l'heure du café. Ian. Ian Simpson. Bon sang, je connais ce nom. Eric me glisse qu'il a déjà gagné le British Superbike.

C'est lourd, une TZ...

Renseignement pris, Ian Simpson a non seulement été champion d'Angleterre en 600 et en 1000, mais il a aussi gagné le Tourist Trophy à trois reprises, entre 1997 et 2001. Sa carrière s'est terminée par un monumental crash à Brands Hatch, et Ian s'est laissé convaincre de reprendre le guidon six ans plus tard, en ICGP. Il donne évidemment du fil à retordre à Lea Gourlay, mais n'est pas parvenu à approcher son chrono aux qualifs.

La seconde séance a lieu en fin de journée. Impossible de changer ma démultiplication, faute de pignon adapté. Yves et Eric s'échinent à placer une caméra sur "ma" TZ en compagnie de Mathieu, stagiaire en mécanique chez KerloClassic. Je me réjouis à l'idée de me jeter à nouveau dans la parabolique aveugle de Charlie's avant de tirer la six à fond dans Park Straight, l'une des deux lignes droites du tracé. La TZ marche du feu de Dieu, je me régale de son bruit assourdissant, lorsqu'au 6^e passage, je sens que le moteur peine à prendre ses tours dans Hall Bends. Je me prépare à prendre l'embrayage, quand la roue arrière se bloque d'un coup. Coup de bol, c'est le virage le plus lent du circuit. Celui qui a le moins de dégagement aussi...

ROULAGE CULTE ICGP À CADWELL PARK EN YAMAHA 350 TZ



Pif-paf avant la fameuse montée de Mountain, précédant l'entrée dans le sous-bois, avec des rails triplés en guise de coupe-gorge.



LES CADORS BRITANNIQUES

Lea Gourlay et Ian Simpson se sont livrés un duel attendu sur le circuit anglais. Le premier fait des courses d'anciennes son gagne-pain, tandis que le second le prend comme un retour à la compétition après six ans d'absence.



X-MEN À LA GUINNESS

Après les courses "normales" à moto, quelques super héros anglais repus de bière se sont affrontés au guidon de mini-vélos sur un circuit au fort dénivelé. Attention les dégâts...

Brands Hatch et Cadwell, premières courses confirmées pour 2010

C'est en essayant de pousser la moto dans l'herbe, poignée d'embrayage tirée à fond, que je me rends compte que c'est lourd, quand même, une TZ. La roue est toujours bloquée. De l'autre côté du rail, je rejoins un moustachu que j'avais repéré au contrôle technique, avec sa fourche imitation Fior. Michael Wild est le seul Allemand du plateau, et il est maintenant couvert d'huile : les joints spi de sa splendide fourche ont explosé à la réception de Mountain. Je rentre au paddock à l'arrière d'une XT avant que le camion ne ramène la TZ, dont je n'arrive pas à comprendre la panne. Surprise, quand on la descend du camion, elle redémarre sans souci. Je n'en crois pas mes yeux. Rassuré d'un côté que le problème ne vienne pas du moteur ou de la boîte de vitesses, atterré de l'autre de ne pas savoir ce qui a provoqué mon brusque arrêt. L'étrier arrière est encore chaud, Yves émet l'hypothèse qu'en gardant la botte sur la pédale de frein, j'ai pu mettre

le liquide en ébullition. Mais la thèse officielle retenue, c'est que j'ai tout simplement calé en roulant un rapport au-dessus. Honte sur moi et mes descendants.

Poignée de gaz bloquée...

Dimanche, 17 h 55. Le ciel couvert finit par cracher de fines gouttes de pluie. Gouin exulte, Gougy est ravi, quant à moi, je me réjouis de rouler à nouveau sur mon jouet. La pédale de frein arrière est désormais hors de portée de ma botte, pas grave, vu que je ne m'en sers jamais en course. La pluie tombe franchement cette fois quand je m'élanche en prégrille. Et là, coup de théâtre : l'accélérateur reste bloqué à fond alors que je ne touche plus à la poignée. Je prends l'embrayage. Eric arrive et devient livide. « Merde ! L'huile ! » Je ne comprends pas. « On devait mettre de la Castrol, parce qu'il se produit une émulsion sous la pluie avec la Motul, ce qui bloque le

boisseau du carbu. » J'hallucine, mais je ne vois pas de solution. Pas plus qu'Yves, catastrophé lui aussi. On redémarre, le phénomène recommence, puis on décide de lâcher l'affaire. Je retire mon casque. C'est fini. Nouveau rebondissement au moment où les commissaires ouvrent la grille : la pluie s'est arrêtée. Eric n'ose rien dire, Yves non plus. C'est à moi de proposer une dernière tentative. Bingo, le carbu ne s'affole plus, je peux entamer mon tour de formation, puis de chauffe, et enfin prendre le départ pour pointer dans les dix au 5^e tour. Au sixième, ma roue se bloquera de la même manière qu'en qualif, sans que cela me fasse chuter, ni ne me démoralise. Assis dans l'herbe, j'assisterai au formidable duel de fin de course entre Gourlay et Simpson en 350 et au sacre de Gouin en 250. Problème de jeu dans les rivets du disque flottant, diagnostiquera Yves quelques jours plus tard. Le cadet de mes soucis en vérité, tant le résultat de cette course m'apparaissait secondaire au regard du bonheur que j'ai pris à toucher du doigt deux mythes simultanément. □

Plus d'infos sur <http://icgpracing.com> et www.kerloclassic.com