

BRIDGESTONE

350 GTO 1968

Par Gabriel Anaguen
Photos Jean-Pierre Pradères

Mieux qu'une Kawa

Vous croyez qu'une 350 twin deux-temps à distributeurs rotatifs, ce ne pouvait venir dans les années 60 que du quatrième constructeur japonais ? C'est exact. Sauf que le numéro quatre, à l'époque, n'était pas Kawasaki mais Bridgestone.



De Bridgestone, on connaît surtout aujourd'hui les pneumatiques : c'est, avec Michelin et GoodYear, l'un des trois géants mondiaux du pneu, présent en F1 comme en MotoGP. Joli parcours : en créant sa manufacture au début des années 30, Soichiro Ishibashi n'imaginait sans doute pas parvenir à un tel niveau. Mais l'économie du Japon, où l'armée est devenue puissante, est à l'époque expansionniste et protectionniste. Pour les véhicules militaires qui prolifèrent, plus question d'importer des pneus : Ishibashi a visé juste, le "made in Japan" s'impose. Le nom de la firme dérive du nom du fondateur : en japonais, "ishi" désigne la pierre ("stone" en anglais) et "bashi" le pont ("bridge"). "Stonebridge" aurait sans doute été plus logique et facile à prononcer, mais bon, M. Ishibashi préféra baptiser sa compagnie "Bridgestone", et cela ne nous regarde pas.

LES P'TITS VÉLOS. En 1946, Bridgestone se lance dans la production de bicyclettes et deviendra vite un acteur majeur de ce secteur. Les vélos de la marque seront encore réputés dans les années 90, notamment dans le domaine du triathlon, sa diffusion se limitant alors à la ceinture du Pacifique (États-Unis, Australie, etc.).

En 1952, le niveau de vie local progressant, la firme greffe à ses vélos de petits moteurs auxiliaires d'abord fabriqués par Prince, une marque automobile absorbée depuis par Nissan. Là encore, rien de bien original : Honda a démarré ainsi quatre ou cinq ans auparavant, Suzuki et Tohatsu en font autant au même moment. Et ça marche puisque, dès 1960, Bridgestone se met à construire des machines complètes.

Il s'agit alors de simples petits 50 cm³ utilitaires, mais en 1964, la marque lance un 90 cm³ qui fera date, le EA-1. Son petit mono deux-temps dispose d'une alimentation par distributeur rotatif, ce qui n'est pas encore très courant. La catégorie 90 étant très active au Japon, Bridgestone va remporter de nombreux succès en course avec des dérivés de cette petite machine, déjà très performante d'origine.

Bridgestone produit 89 237 deux-roues en 1963 (contre 34 954 à Kawasaki), 76 994 en 1965 (contre 48 745 pour Kawasaki) et encore 84 379 en 1966 (contre 67 959 chez Kawasaki). Bref, dans la première moitié des sixties, Bridgestone est sans ambiguïté le numéro quatre japonais derrière Honda, Suzuki et Yamaha, mais devant Kawasaki et Tohatsu.

Dernier modèle de chez Bridgestone, la 350 GTO sortie en 1968 est la version scrambler de la 350 GTR. C'est le chant du cygne de la marque qui stoppe sa production de motos en 1969.