

MOTO

JOURNAL 19F N663



LE MOTARD
SOLITAIRE

SPECIAL VACANCES

YAM 500 RDLC
HONDA VF 1000R
BMW K 100RS
REVE ET REALITES

10 JOURS AVEC LE MOTARD
LE PLUS RICHE DU MONDE

TRAIL, TRIAL OU ENDURO
QUELLE MOTO
POUR LA RANDONNEE?

SONDAGE: 30 STARS
DE LA VITESSE REPONDENT

UN PUCIEN AUX INDES:
VOYAGE DANS LE TEMPS

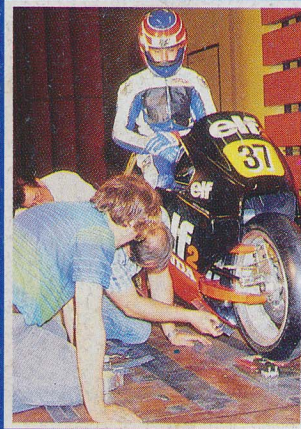
UN NOUVEAU CONTE
DU MOTARD SOLITAIRE

PAGES REGIONALES:
PLEINS DE RESULTATS

OU SE DEPANNER EN AOUT?
130 ADRESSES

CROSS 500:
MALHERBE TALONNE
AOUT SERA CHAUD

ET ENCORE: DEUX PAGES DE JEUX VACANCES
LES DEBUTS DE LA ELF 2, LES FINALES FRANCAISE
EN ENDURO ET TRIAL, DECEPTION FRANCAISE AU
MONDIAL CROSS 250...



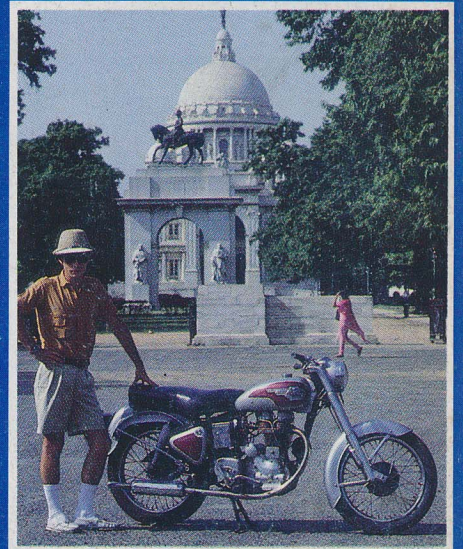
LA ELF 2
EN SOUFFLERIE



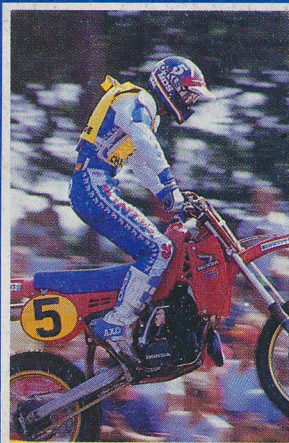
LES STARS DE LA ROUTE
BMW K100 HONDA VF 1000 R YAMAHA 500RD



LE MOTARD
LE PLUS RICHE DU MONDE



VOYAGE
AUX INDES



THORPE CHEZ LUI



BALADE TOUT TERRAIN

M2042-663-19F

26 JUILLET 1984 : Suisse 6FS

7 TRENTE INTERVIEWS EN VITESSE

Les championnats du monde de vitesse vont se jouer au mois d'août. Bruno Gillet a rencontré les trente pilotes les plus en vue et leur a posé à tous les six mêmes questions. Un sondage instructif.

14 ELF 2 ; ET POURTANT ELLE ROULE

Pas de fourche, pas de guidon, pas de cadre, mais pourtant, la Elf 2 roule déjà. Après les premiers essais en soufflerie, ce prototype inédit vient de tater la piste pour la première fois.

20 TRAJECTOIRES

Au chrono partiel, Spencer se fait coller dix bornes par Bertin dans les S de Méjannes. Didier Ganneau et Christian Lacombe expliquent où est l'astuce du meilleur pilote mondial.

24 ESSAI : LES STARS DU BITUME

500 RDLC, VF 1000 R et BMW K100 : trois motos qui n'ont qu'un seul point commun : ce sont les motos de l'année, celles pour qui vous avez voté. Alain Gillot a voulu voir sur la route si elles tiennent leurs promesses. Un comparatif hors du commun.

34 NOUVEAU CONTE

DU MOTARD SOLITAIRE

Alain-Marc Friez, c'est l'homme qui signe les étranges histoires du motard solitaire. Ses « Fragments de nuit sur l'autoroute des deux mers » commencent une nuit d'été, sous un orage. A ne pas lire seul le soir...

42 VOYAGE DANS LE TEMPS AUX INDES

Rouler sur une Royal Enfield, en short anglais et casque colonial dans les rues grouillantes de Calcutta, c'est possible, même en 1984. Jean-Luc Gaubert, un pucien baladeur, vous raconte son aventure nostalgique.

VOS RUBRIQUES

- 4 Top dernière
- 65 Petites annonces
- 52 Magic Puces
- 22 Poignée dans le coin
- 106 Top tout-terrain
- 54 Concours : les derniers gagnants
- 61 Mécanique : réparer les démarreurs

55 OUVERT EN AOÛT

Cette double page à détacher et à garder soigneusement pendant toute la durée des vacances. Vous y trouverez la plupart des adresses des motocistes ouverts en août.

58 MUSEES A VISITER

Pourquoi ne pas profiter des vacances pour aller flâner dans les musées ? Un retour aux sources toujours passionnant, ne serait-ce que pour constater que les Japonais n'ont pas tout inventé !



N° 663 - 26 JUILLET 1984
SPECIAL VACANCES

PAGES REGIONALES

Comme dans chaque numéro de fin de mois, vous trouverez une foule d'informations recueillies dans les régions par nos correspondants. Ce mois-ci, beaucoup de résultats. Votre nom y est peut-être...

76 LE MOTARD LE PLUS RICHE DU MONDE

Il est Américain, il s'appelle Malcolm Forbes. Il fait partie des dix hommes les plus riches du monde. Signe particulier, c'est un dingue de moto. Il a emmené Jean-Lou Colin dix jours en virée. Etonnant !

84 JEUX

Deux pages de récré pour faire mumuse. Motocroisés, trouvez les marques, labyrinthe Paris-Dakar. Pour faire chauffer les méninges, Aris vous a concocté quelques problèmes.

86 QUELLE MOTO EN RANDONNEE ?

Enduro, trail ou trial ? Pour se balader dans les chemins, Alain Gillot est allé chercher la meilleure moto tout-terrain. Un comparatif qui secoue quelques idées reçues.

97 ENDURO : LA FINALE

La saison d'enduro vient de se terminer. Au championnat de France, on compte les points. En championnat d'Europe, on fait le bilan avant les six jours. Eric Sevenet est allé voir ce qui se trame.

102 CROSS 500 : LA DERNIERE LIGNE DROITE

Décidément, la saison 500 est encore plus belle qu'on ne l'espérait. Une petite baisse de forme de l'Angleterre, et Malherbe se fait recoller par Thorpe et Jobé. Patrick Curtet en déduit ce qui risque d'arriver.

94 CROSS 250 : LA GRANDE DECEPTION

En début de saison, on pouvait rêver d'un champion du monde français et de plusieurs places sur le podium. Pascal Haudiquert a demandé à Vimon, Fura, Bruno et Kervella pourquoi le rêve ne s'est pas concrétisé.

Entre les pages 54 et 55, et 56 et 57, un encart régional folioté N1 à N10 et S1 à S10.

BONNES VACANCES !

On s'est bien amusé à faire ce numéro spécial vacances, en espérant que vous prendrez du plaisir à le lire ! Toute l'équipe de Moto Journal vous donne rendez-vous le lundi 30 août pour le numéro de rentrée. Vous y trouverez un compte-rendu complet de l'actualité du mois d'août et bien d'autres choses encore. A bientôt donc, et bonnes vacances !



LA PLUS FORTE
VENTE
DE LA PRESSE
MOTOCYCLISTE

MOTO-JOURNAL 54, rue de La Rochefoucauld 92100 Boulogne. Adresse postale : Moto-Journal B.P. 101, 92106 Boulogne Cedex. Tél. : (1) 603.36.40. (Rédaction, administration, petites annonces). Abonnements : 605.86.04. Téléc. : Motobo 270876 F. Directeur : Emmanuel GUY. Rédacteur en chef : Pierre-Marie POLI. Rédacteur en chef adjoint : Christian LACOMBE. Rédaction : Alexander CAMPBELL, Patrick CURTET, Sylvie DELETTRE, Françoise DEPIERRE, Bruno FISCHER, Didier GANNEAU, Bruno GILLET, Eric MAURICE, Eric SEVENET. Avec la collaboration de : Michel D'AWANS, Jacques BUSSILLET, Alain GILLOT, Pascal HAUDIQUERT, Michel MONTANGE, Frédéric TRAN-DUC. A l'étranger : Gunther WIESINGER (Allemagne), Mike HANLON (Australie), Mike RAPPLEY (Angleterre), Jean BOUGIE (Pays-Bas), Paolo SCALERA (Italie), Yori KANDA (Japon), Bernard JONZIER (Suisse). Conception graphique : Christian GUY, Harald LUDWIG, Aris LAPEYRE. Assistance Photo : Marguerite TRINQUAND. Matériel Photo : CANON A1. Secrétaires de rédaction : Dominique BRESMENIL, Julie PAPIILLON, Catherine CHASSEIGNAUX. Publicité : Patrick VALOT, Yves de TROGÖFF assistés de Guillemette GIRAULT. Publicité « régions » : Bertrand HITZEL / COMPLEMENTS - 4, rue de Cheroy - 75017 PARIS. Tél. : (1) 293.55.22. Petites Annonces : MARIE-NOELLE. Responsable de la fabrication, promotion, ventes : René MIRATON, assisté de Dominique CHARTIER (ventes) et de Françoise CROGUENNEC (abonnements). Abonnements : 1 an : 374 F. Etranger : sur demande. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire n° 51.151. Distribution : NMPP. Imprimeur : IMPRIMERIE DE MASSY - JEAN DIDIER 91300 MASSY. Photogravure : Renou et Répécaud. Photocomposition : Quad Center. Responsable de la publication : Pierre BARRET. Dépôt légal 3^e trimestre 1984. N° 1254 - ISSN : 0751-591X.

MOTO-JOURNAL est une publication de la SPMS - Gérants : Pierre BARRET et Monique HELFENBERGER.

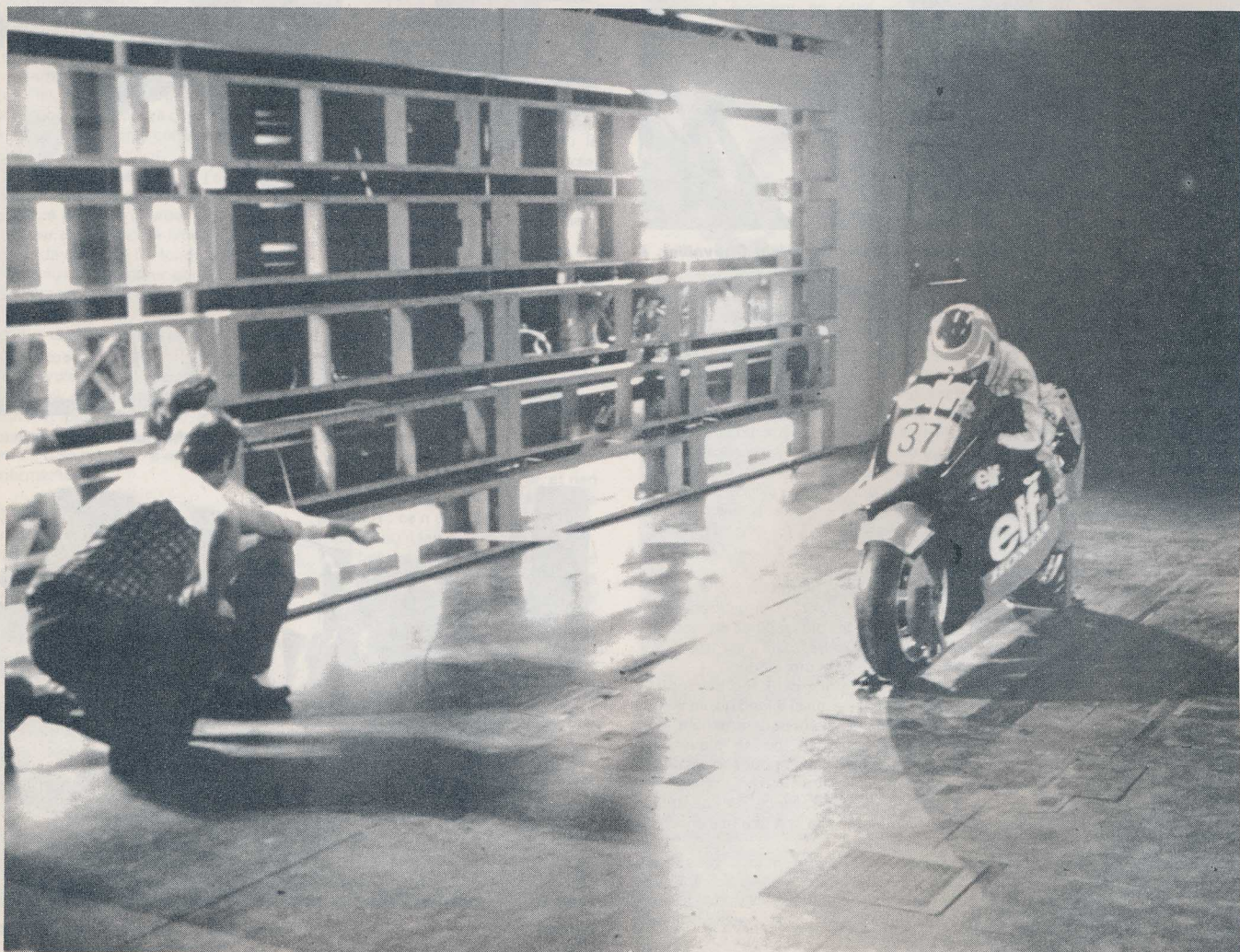
LA ELF 2 ROULE!

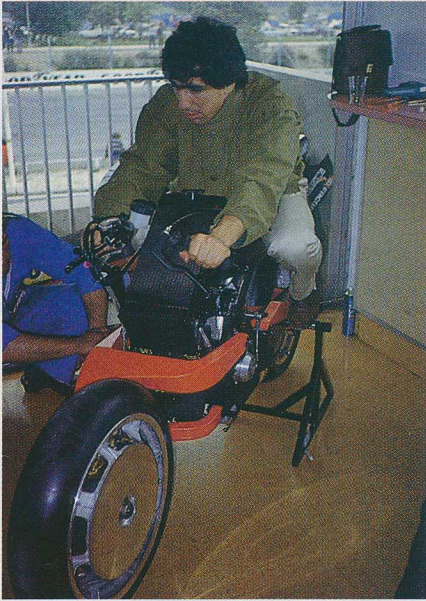
Il y a 15 jours, sur la piste privée de Michelin, à Clermont-Ferrand, Christian Le Liard a couvert ses premiers tours de piste au guidon de la 500 Elf 2 ; à l'époque où partout l'on fête les 100 ans de l'automobile (et de la moto du même coup), cette moto sans colonne de direction, sans cadre ne préfigure-t-elle pas la moto de demain ? Dans 10 ans, comment la regardera-t-on ? C'est justement parce que personne aujourd'hui ne peut répondre à cette question, parce que cette idée est française et qu'elle suscite discrètement l'intérêt des plus grandes marques que nous avons décidé d'en suivre de près le développement.

par Bruno Gillet



Christian Le Liard, après ses premiers essais sur la Elf 2, est déjà impatient de la suite ; la moto, qui n'avait jamais roulé, s'est comportée superbement pour une première sortie, et Christian lui a trouvé notamment une très grande motricité par rapport à la e. Il espère convaincre l'équipe de rouler avec la Elf 2 à Nogaro, pour le dernier championnat Open.





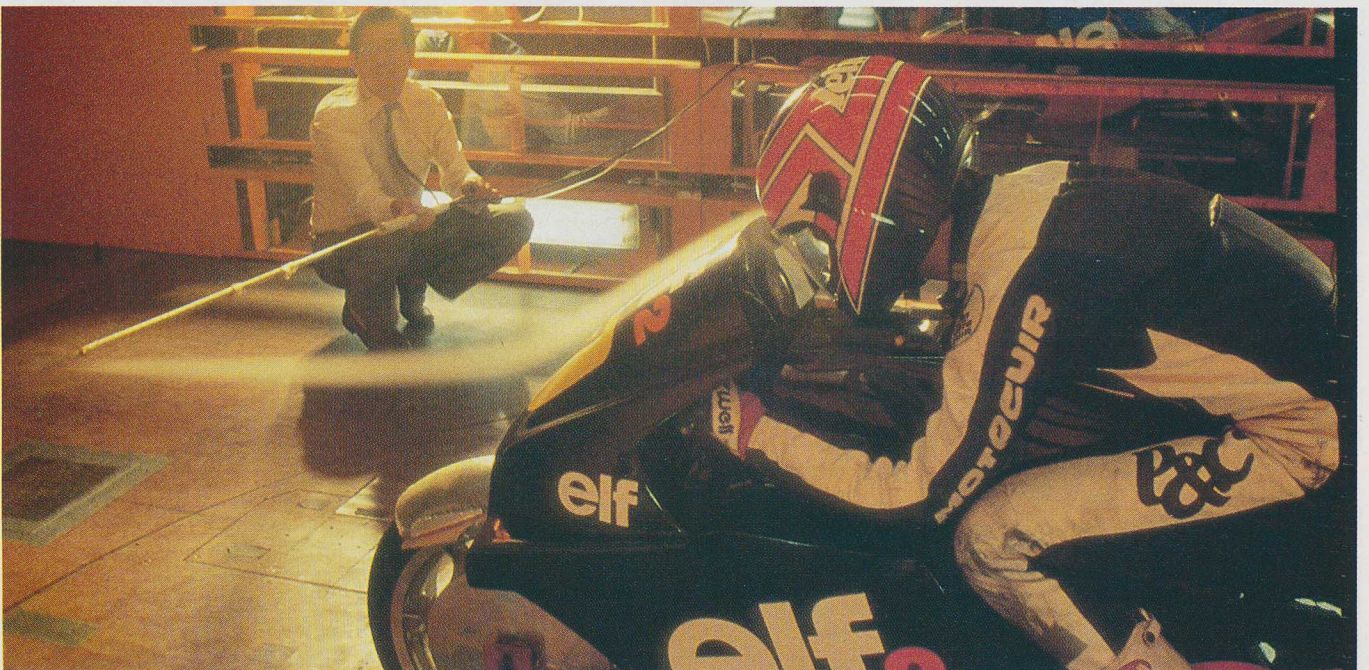
Raymond Roche, en curieux de technique, a tenu à se pencher sur cette Elf 2 et à tater de ce guidon à palonnier composé en fait de deux demi-guidon : pour tourner à droite, vous tirez le demi-guidon droit vers vous, le demi-guidon gauche s'éloigne, et inversement pour tourner à gauche. Aux premiers tours de roues, Christian Le Liard n'y a trouvé aucune contre-indication notoire, et même une précision et un « senti » de la piste plus fin qu'avec un système classique. Effectivement, le mouvement demandé à l'air assez naturel, et c'est de plus en plus vrai plus on prend de la vitesse ; à basse vitesse, on note une tendance à rouler en lacets, qui disparaît aux allures « normales ». Une modification doit toutefois y être apportée pour remédier à un léger flottement aux changements d'angle.

Reste à savoir comment se comportera ce système quand on approche du record du tour, et notamment s'il permet aussi de se récupérer d'un travers en contrebraquant naturellement comme avec une colonne de direction classique.



Sur ce cliché de la moto dénudée, on voit un des deux amortisseurs horizontaux sous le moteur ; l'autre est juste à côté, l'un pour l'arrière, l'autre pour l'avant, commandés par bielettes et basculeurs. « Il fallait corriger la suspension arrière par rapport à celle de la Elf, explique Daniel Tréma, bras droit d'André De Cortanze. Ici, on peut faire évoluer les courbes d'amortissement comme on veut : concaves, convexes... Mais il a fallu travailler à tâtons, car il était très difficile de calculer exactement les conséquences sur l'amortissement de chaque modification de longueur de bielettes, points de fixations ; car le point « fixe » de l'amortisseur n'est pas fixe justement ! Lorsque l'une des fixations de l'amortisseur travaille dans un sens, l'autre fixation se déplace dans l'autre sens, mais très démultiplié. Avec la direction à palonnier, c'est ce point qui a été un des gros écueils de la réalisation. » Notons aussi que, contrairement à ce qui s'est dit, l'œil libre de chaque amortisseur n'a pas été conservé par hasard ; il est possible de réaliser une liaison amortisseur avant/amortisseur arrière par ces points pour obtenir un système anti-tangage dans le même esprit qu'une barre anti-roulis en automobile.

Premiers essais en soufflerie, et, surprise, le design de la coque qui avait été réalisé selon une aérodynamique « intuitive », c'est-à-dire sans aucune mesure, se révèle très bon. Ainsi, le Cx sera descendu jusqu'à 0,24, une belle valeur pour une 500 de Grand Prix. Notez que c'est le frère de Christian, Eric Le Liard, pilote de la coupe Yam, qui jouait les gabarits lors de ces essais, Christian étant en déplacement sur un Grand Prix.





Gagner d'abord sur la moto elle-même, c'est une des préoccupations principales de l'équipe ; ainsi, en plus d'une étude poussée en soufflerie qui doit donner un « plus » en piste, la question du poids est à l'étude. Actuellement, la machine avoue 120 kg, mais on compte parvenir à moyen terme à un poids tournant entre 100 et 105 kg. Pour cela, la coque sera en Carbone Kevlar, ainsi que, dans le futur, les roues, et les bras de suspension ; ces éléments seront réalisés au centre de recherche Elf de l'usine de Lacq qui est spécialisée dans le travail de ces matériaux. Pour l'instant, ces éléments sont en magnésium, mais la coque définitive en Carbone Kevlar doit faire gagner 7 kg.

Essais de différents accessoires pour améliorer le CX : selle, garde-boue avec spoiler, ailerons, avant et arrière,... on tente même de poser une vraie bulle, découpée selon plusieurs modèles, mais la coque définitive de la moto sera finalement très proche de celle qui a été présentée lors du GP de France. Quelques modifications sont tout de même prévues, une nouvelle selle, le garde-boue avant, et peut-être les spoilers.

Il s'appelle Soicho Honda et est âgé de 78 ans. Il s'est installé en 1946 dans un petit atelier au Japon pour adapter sur des bicyclettes 500 moteurs de génératrices qu'il venait de racheter. De là est née la « Honda Motor Company ». Après avoir mené Honda au géant industriel qu'il est aujourd'hui, Soicho Honda s'est mis à la semi retraite, aujourd'hui « conseiller suprême » du premier constructeur mondial. Lors d'une récente visite à Paris, il a tenu à voir de près la 500 Elf 2.

