

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

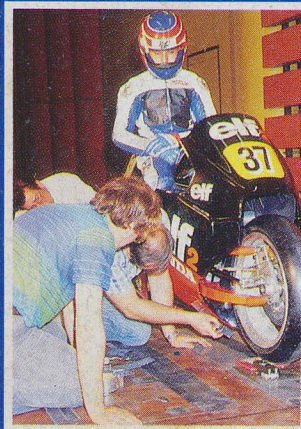
UN NOUVEAU CONTE
DU MOTARD SOLITAIRE

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...



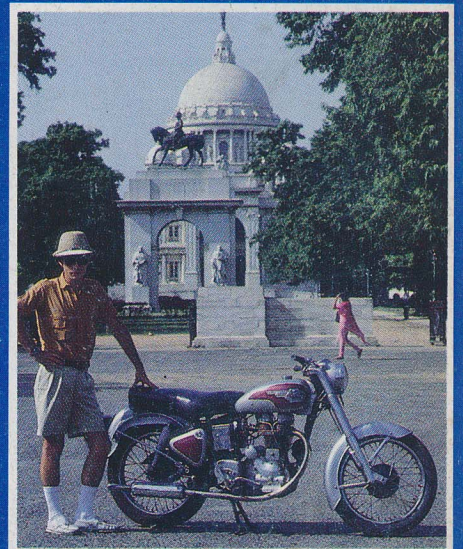
LA ELF 2
EN SOUFFLERIE



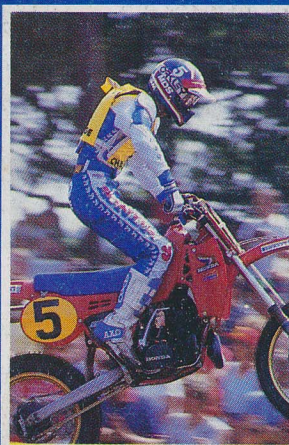
LES STARS DE LA ROUTE
BMW K100 HONDA VF 1000 R YAMAHA 500RD



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. Tél. : 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.

LES STARS DE L'ÉVOLUTION



On a rarement assez de recul sur son époque. Dans l'avalanche des nouveaux modèles, avez-vous réalisé que 84 marquait un tournant historique de la moto ? Les constructeurs sont allés au bout de leurs intentions. Trois machines sont apparues qui marqueront la décennie. Ce ne sont pas forcément les meilleures, comprenez mon propos, mais elles représentent l'aboutissement des tendances actuelles. La 500 RDLC Yamaha tout d'abord, volonté accomplie de produire une moto de course civilisée. La Honda VF 1000 R est un autre paroxysme. Le gros cube le plus puissant, le plus vite, le plus beau. Un monument d'orgueil par le constructeur qui se veut leader. La BMW 100 RS, avec moins de chevaux que la Honda, moins de folie que la Yamaha, est le troisième grand défi de l'année, par le renouvellement total du concept grand tourisme. L'exigeant parcours que nous avons tracé vers le midi n'avait pas pour but d'établir un classement entre ces trois stars si différentes, mais de vérifier à quoi correspond vraiment leur image, sur les routes de France où jusqu'à preuve du contraire, la moto se pratique. La RDLC permet-elle de jouer les Roberts ? La VFR de dominer tout ce qui roule ? La BMW de voyager vite et loin sans fatigue ? La cohabitation de ces trois idées majeures de l'évolution ne donne-t-elle pas quelques paradoxes savoureux ?

par A. Gillot
avec la collaboration
de Donald Campbell
et Christian Lacombe.
Photos Lacombe.



Raymond Roche
est venu jouer avec nous du côté du Castelet. Pour lui
la Honda a un moteur fantastique, la Yamaha une partie-cycle extra, et
la BMW l'a surpris par sa facilité de conduite, mais il trouve qu'il n'y a pas une moto du commerce qui freine... relativité des choses.

« C'est la dernière fois que je me fais piéger, je vais acheter un sac à dos... » Lacombe grogne en cherchant à arrimer sa sacoche de réservoir sur la RDLC. 16 briques de moto devant la porte du journal et trois types qui galèrent avec leurs sandows et leurs ficelles, pour emmener le minimum vital. 84 c'est cela aussi, des machines de rêve qui utilisent si bien l'espace sous le réservoir qu'une courroie y passe difficilement, des machines de rêve au réservoir galbé, laqué, hostile au chargement. Seule la BMW aurait une réponse avec ses sacoches en option mais on sait à quel point ces appendices modifient le comportement d'une moto. L'espace privilégié des bagages, celui qui n'altère ni la tenue de route ni la vitesse, reste situé au-dessus du réservoir. Le jour où les constructeurs nous sortiront un coffre amovible reposant sur le réservoir, on commencera à sortir de l'ère du bricolage.

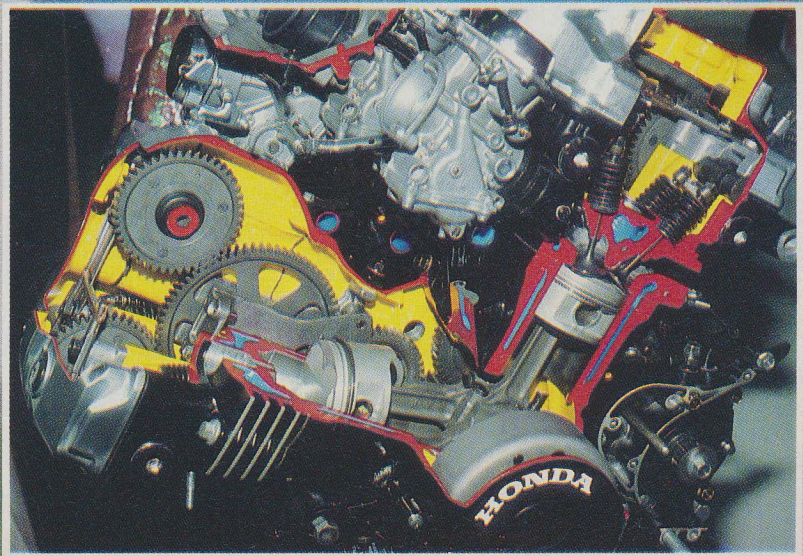
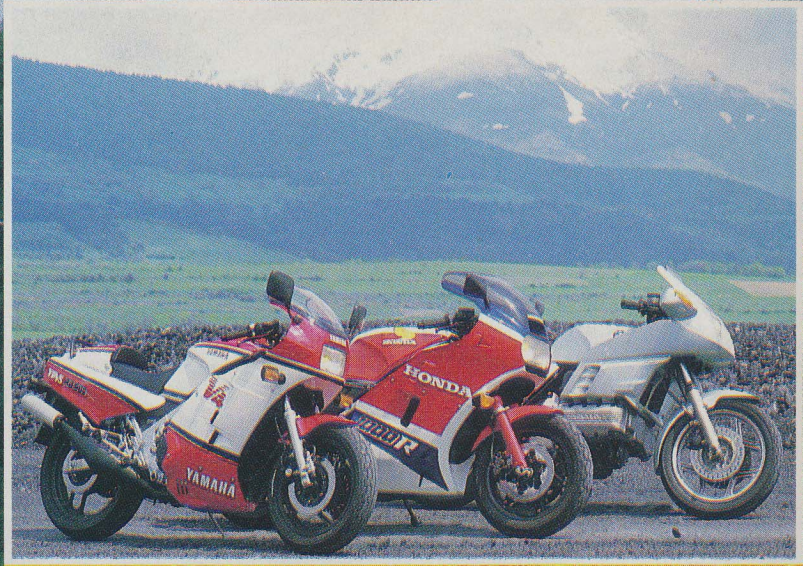
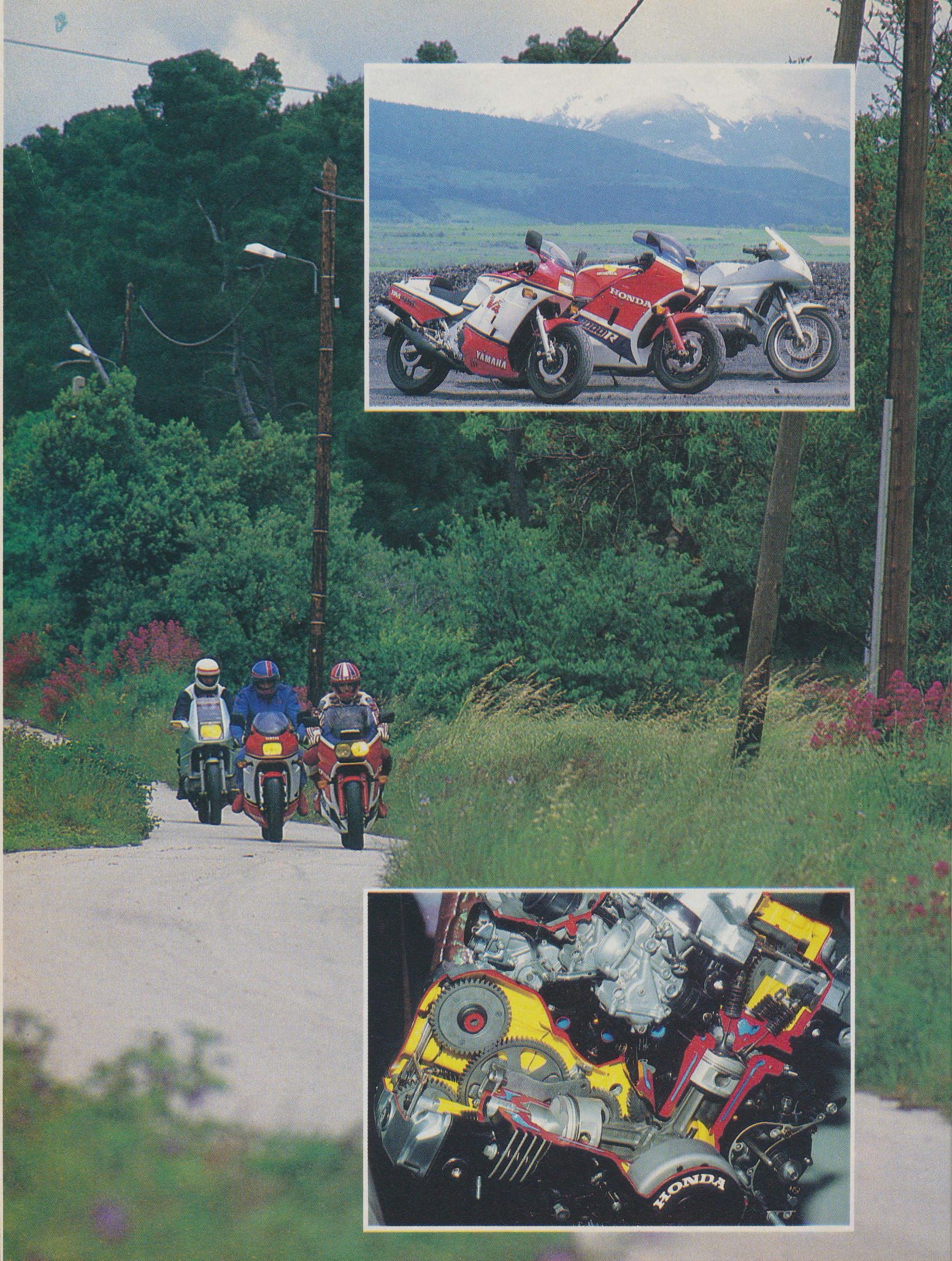
Hors sujet ? Vous n'avez pas l'impression qu'on peut exiger de véhicules valant entre 40 000 et 70 000 frs un espace prévu pour la trousse de toilette et le jean sec ?

L'autoroute du sud s'ouvre devant nous. Trafic moyen.

Notre but est d'être à Grenoble en début d'après-midi pour profiter des vraies routes jusqu'à la mer. L'autoroute sert à gommer les distances et les heures, quand on n'a qu'une journée devant soi et 1 000 bornes à digérer. Sur le long ruban rectiligne, la meilleure des motos est celle qui n'existe pas. L'idéal est de ne pas sentir ses poignets, ni la pression de l'air, ni ses reins, de ne pas avoir besoin de rentrer une vitesse. La BMW RS, tout droit sortie des calculs d'ergonomie et de soufflerie est la reine de cet exercice fastidieux. Position parfaite, jambes dépliées, tête dégagée des remous d'air, on file à cheval sur un moyen de propulsion qui tient plus de la turbine que du quatre cylindres.

Jamais vu un moulin comme ça... pas le moindre trou, la moindre saute d'humeur, une main qui vous pousse dans le dos sans bruit, ni fureur. Pourtant, quand je lis le compteur, je file à plus de 200... Dans le rétro la Honda et la Yamaha sont toujours là. Lacombe se porte à hauteur avec la VFR. Il fait signe que le réservoir de la Honda est long et qu'on porte beaucoup sur les poignets. Puis il tourne la poignée encore un peu et s'arrache vers une vitesse de pointe inavouable. Donald est toujours dans mon aspi, avec la 500 RDLC. Il sourit de toutes ses dents de la farce qu'il joue aux deux grosses. Il faut un test de reprise en 5^e pour larguer la petite Yamaha d'une centaine de mètres. Une misère...

A la première station nous échangeons les bêtes. Surprise, on est bien sur la Yamaha. Pas d'espace superflu mais un confort réel. Comme dans ces voitures de sport, où maintenu fermement, on voyage mieux que



dans une limousine molle où les reins se détruisent. La Honda serait la plus suspecte. Elle demande de tendre les bras un peu trop loin ; d'où fatigue à la longue. Par contre, au niveau moteur, le souffle du V4 semble inépuisable, avec le côté magique et désormais rare de ces engins qu'on ne peut pas pousser à fond, parce qu'il manque toujours un kilomètre sans trafic. Ce qui frappe le plus avec ces trois stars est la facilité avec laquelle on roule vite. Il n'y a encore pas si longtemps une pointe à 200 restait un moment athlétique et délicat, où il fallait jouer dans les tours et s'accrocher au guidon. Voilà trois moteurs aussi différents que possible, qui accomplissent cette performance avec une marge opulente. Leurs carénages font le reste, c'est-à-dire couper le pilote de la réalité, de la difficulté. Ce sont en fait les camions qui déboîtent, les radars, et les stations-service qui déterminent la vraie limite judicieuse sur autoroute, un bon 160, avec lequel on couvre du terrain sans fatigue. Cette irréalité nouvelle de la conduite à haute vitesse qu'apportent, à mon sens, la dernière génération des motos, elle va être encore plus flagrante dans les grandes courbes du Morvan. J'ouvre la route sur la Honda VFR. J'enroule la montée légèrement anglée. L'avant bouge imperceptiblement, une espèce d'ondulation qui ne prend pas d'ampleur mais fait travailler le cerveau du pilote. Je me redresse, je regarde travailler la fourche, je lâche une main pour me retourner, mon œil tombe sur le compteur de vitesse. Je suis à 200, encore une fois. Et ça c'est vraiment caractéristique des engins actuels. On pinaille sur les suspensions, on querelle sur les réglages, mais ça passe à 200 dans le Morvan d'une main.

Pour tous les motards ce lieu est un point de repère précis, rempli de souvenirs. Il y a 10 ans on passait ici à 160 en louvoyant, il y a 5 ans à 180 avec beaucoup d'expérience et ce que la production proposait de mieux. Nos trois stars de 84 crèvent ce plafond en souplesse, même si chacune le fait à sa manière, la Honda troublant son pilote par le phénomène exposé ci-dessus, la Yamaha illustrant l'expression « être sur un rail » et la BMW tenant le cap imperturbablement. Voilà bien une première évolution sensible, racer, sportive et GT confondues.

Le soleil est au plus haut quand nous quittons l'autoroute. On ne s'est pas fait des

Au-delà de leurs performances pures, les trois stars de l'évolution sont des chefs-d'œuvre d'esthétique. Elles vont au bout de leur intention formelle jusque dans le moindre détail. C'est cela aussi 84. Des bureaux d'études qui intègrent de mieux en mieux les nécessités de production et la beauté des lignes.

En balade nos trois bêtes montrent des facultés d'adaptation étonnantes. Le deux temps de la Yamaha sait ronfler à moyen régime, la BMW est terriblement légère pour une grosse. La Honda se sauve par l'agrément de son moteur, mais elle reste la sportive, la plus exclusive.

La VF 1000 R est la seule moto de série dont les arbres à cames soient entraînés par cascade de pignons. Solution technique coûteuse et noble, qui dans le temps était la seule fiable mais qui aujourd'hui ne se justifie plus guère : en F1 même, où l'on rencontre les 4 temps les plus poussés, on fait désormais confiance aux chaînes ou courroies crantées.

souvenirs imperissables mais voilà 600 kilomètres de mangés et aucun signe de lassitude. A 160 de moyenne la Honda a consommé 7,40 litres, la BMW 7,80 et la Yamaha 8 litres. A la sortie de Grenoble nous nous engageons sur la route Napoléon, célèbre pour ses courbes lisses et amples, taillant au milieu des Alpes. Je roule sur la Honda et l'autoroute m'a complètement frustré. Une envie énorme de mettre « gaz » et de jeter la moto sur l'angle. Seulement je me méfie. On m'a tellement dit que cette Honda n'était pas évidente à mener. Dans la montée vers La Mure, je prends confiance. En fait elle tient par terre, freine méchamment et accélère comme un obus. Le seul moment où elle paraît faible, c'est sur l'angle. Alors là on guette la bosse ou le raccord qui va déclencher la bagarre avec la partie cycle. Mais est-ce vraiment la Honda qui est en cause ? A peu près tous les gros cubes actuels ont cette caractéristique. Ils se conduisent vite en ligne droite et au freinage. Au fond cela choque surtout les motards de la première génération, ceux qui ont appris sur une Bonneville ou une BMW flat twin. En ce temps-là, pas si lointain, les gros cubes pesaient 200 kilos et malgré la rusticité de leurs suspensions ils restaient volontiers sur l'angle, sans l'écraser. Comme il y avait beaucoup moins de puissance et un freinage souvent aléatoire, toute une génération de pilotes a évolué vers une conduite faite de trajectoires amples avec pour but de

C'est le retour du deux temps, formidablement adapté à la conduite sportive.

garder sa vitesse dans le virage. De l'eau a coulé sous les ponts. La Honda 1000 R est l'illustration parfaite du concept japonais pour les grosses cylindrées. La recherche de la puissance au mépris du poids. La technologie devant résoudre le problème affolant de 270 kilos rebondissants sur des bosses, avec 120 chevaux à passer dans la roue. Le résultat est étonnant, mais il montre ses limites, dès que le virage n'est pas lisse et c'est le cas sur 90 % du réseau routier. Il faut donc que le motard de 84, s'il aime cette idée du deux roues, révolutionne son pilotage pour en profiter pleinement.

C'est ce qui apparaît quand on ouvre la poignée en grand dans la montée de La Mure, avec la Honda. Question domination en ligne droite, le contrat est rempli, c'est vraiment la star, elle écrase en force. Et il y a un grand plaisir à s'arracher ainsi, bestialement. Maintenant, pour vraiment concrétiser cette domination sur tout ce qui roule, il faut résoudre le problème du virage qui arrive parce que la Yamaha et la BMW ne sont quand même qu'à 50 mètres...

Et le virage, avec ce genre de monstre, faut le réduire au maxi, le donner, l'effacer, faut en faire une ligne droite cassée en deux. Freinage droit, et croyez-moi ça freine, le regard au loin pour évaluer la sortie. Et quand on est dans l'axe du point de corde et de la ligne droite, on pivote à l'arrêt et gaz ! mais alors gaz parce que y'a ce qui faut dans le V4 pour chauffer la gomme. La BM et la Yam sont toujours dans le rétro. J'ai entendu leur bruit à l'entrée du virage, je vois deux points dans le rétro à la sortie. Je suis dans la peau de l'acheteur de Honda VFR et je ne regrette pas mes 7 briques. Seulement je ne sais pas

si je vais rester longtemps le roi du monde par ce que c'est quand même une conduite à l'estomac. C'est là que se noue l'affaire je pense, et ça dépend de ce que l'utilisateur de la VFR a dans le cigare. Honnêtement, s'il a investi toutes ses économies pour contrôler le parc deux roues pendant au moins un an, il est mal. Au mieux il va assurer le record sur Paris-Lyon, mais sur les vraies routes... il y a soucis. En colère il sera dans le coup, dans son état normal un peu distancé, dans un jour sans, à l'arrêt tel. Mais et c'est la nuance qui cause, on est pas obligé d'acheter une moto parce qu'elle est la plus intelligente, la plus efficace, la plus marrante. Vous croyez que les types qui roulent en coupé Chevrolet V8 ne savent pas qu'ils se font taxer par une Alpine ? Ils savent, ils savent, mais leur trip c'est d'écraser l'accélérateur et de sentir les 2 tonnes qui décollent. Catégorie poids lourd, avec toute l'attirance bestiale que ça comporte, la Honda ne déçoit pas. Suffit, comme je l'ai dit, de modifier son pilotage et d'économiser ses forces. Alors chercher à dessiner des lignes droites dans les enfilades de la route Napoléon, sur le bitume surchauffé, c'était du plaisir massif. Où le leader mondial se joue un mauvais tour lui-même, c'est sans doute en habillant son bestiau de 270 kilos en Bol d'Or replica. Parce que le moindre quatre temps d'endurance actuel, un peu civilisé, taxerait tout ce qui existe sur route, avec ses 170 kilos, son couple de tracteur, son train avant aussi

sophistiqué qu'une 500 de Grand Prix. Il y a des images dures à soutenir.

J'en étais là de mes sensations avec la Honda quand nous avons atteint le pied du Col de la Croix Haute. La route se resserre, gondole un peu, dessine des épingles en série. Dans les rampes abruptes j'utilise la traction de la Honda à fond. Mais bientôt Lacombe passe sur la BMW avec une facilité surprenante. Je m'accroche comme je peux. Christian a dix ans d'expérience de pilotage en plus, et quand il file j'essaie rarement de prendre sa roue, mais là quand même, je sais que j'ai un paquet de chevaux en plus, des super freins, je tente le coup. Pas longtemps. En Haut du Col, Christian béquille la BMW et ôte son casque. Il est décontracté alors que je cherche mon souffle. Il lâche : « c'est drôle comme les Allemands ont réussi à faire une moto moderne, complètement nouvelle, tout en gardant intégralement l'esprit des Flat Twin... c'est la même idée, légèreté, moteur extra à moyen régime, une machine qui se conduit sur le filet de gaz, sans se ralentir trop, sans ouvrir comme un fou. De toute façon, tu as remarqué ? ça ne sert à rien. Il respire à son rythme le quatre cylindres à plat, il monte comme il veut, même si tu t'énerves sur la commande, mais ça ne veut pas dire qu'il est mou, t'as vu comme je marchais dans la montée ? Même impression que sur l'autoroute, tu ne le sens pas, mais l'aiguille de vitesse déménage... »

A mon tour d'enfourcher la BMW pour la descente vers Aspres. C'est vrai que la RS représente un univers de conduite absolu-

→ SUITE DE LA PAGE 27

ment à part. Toutes les sensations sont filtrées, au point que la sensibilité cherche ses correspondances dans l'automobile. Une BMW fait indéniablement penser à une CX Citroën, par sa façon de gommer la route et d'une manière encore plus troublante, au niveau de la direction. La BMW s'inscrit dans le virage avec une facilité dérisoire, comme si la direction était assistée. On en subit les mêmes difficultés d'adaptation. Au début il semble que l'avant va glisser tellement il est léger et absent de réactions dans le virage. On aimerait sentir la fourche pistonner, la roue dribbler pour retrouver la perception de la limite. Il faut s'habituer et s'apercevoir que cette limite est, en fait, très reculée. Calé dans le sillage de la Honda, je peux étudier les raisons qui ont permis à Christian de s'échapper si facilement dans la montée. Certes la Honda s'arrache plus violemment mais pas tant que ça. Discrètement la BMW reste dans le sillage. Elle a moins de chevaux mais la progressivité de son moteur permet d'ouvrir plus tôt et de compenser. Mais c'est surtout dans le virage que ses atouts impressionnent. Sa légèreté lui permet de garder sa vitesse, là où le pilote de la VFR se bagarre en force. On ne ressent pas comme avec la Honda le besoin de s'arrêter à l'entrée du virage, on se glisse dedans en douceur. Cette impression de facilité, cette économie de mouvement qui caractérisent la conduite de l'Allemande ne sont pas une surprise. Ce qui nous sidère tous les trois au fur et à mesure que nous la prenons en main, c'est son niveau d'efficacité. Parce que le grand tourisme en enroulant, ça on sait aussi, c'est la tradition BMW, seulement là, quand même, on la confronte à deux des plus agressives Japonaises de la génération. Et qu'est-ce qui se passe ? elle est là... dans le rythme. Grandes courbes, petits coins, bosses, montées en puissance, rien ne la défrise et c'est plutôt la Honda qui s'énervé. Voilà bien la deuxième révélation de ce comparatif baroque. Le grand tourisme à l'européenne ne fait pas qu'exister en tant que courant parallèle, survivant grâce à un noyau de traditionalistes. En 84, l'apparition de la BMW RS met la barre très haut. L'Allemande ne craint pas l'affrontement direct avec les Japonaises déguisées en motos de course... Encore une fois, il n'est pas question de créer un classement artificiel mais bien de situer le niveau des différentes tendances actuelles. Force est de reconnaître du côté de Sisteron, que le GT à l'Européenne, basé sur la recherche de la légèreté et du couple s'est singulièrement rapproché, en efficacité pure, des grosses sportivo-GT à la japonaise, lancées dans une course éperdue à la puissance et à la sophistication.

Dans cette longue descente au bitume clair qui s'ouvre sur la Provence c'est Donald et la RDLC qui semblent un peu en retrait. Oh pas de beaucoup, mais toujours avec un virage de décalage. A la station d'essence le « petit nouveau » se gratte la tête et grimace : « c'est une moto fantastique mais quand on veut aller vraiment vite, elle ne donne pas le droit à l'improvisation. C'est du pilotage pur, en anticipation constante. Sur route, ce n'est pas évident... plusieurs fois j'ai sélectionné un rapport trop haut ou trop bas pour la courbe envisagée et tout de suite tu te retrouves largué de 50 mètres par rapport

Le virage avec les gros cubes japonais, faut le réduire au maximum...

aux gros quatre cylindres qui pardonnent tout. Au niveau trajectoire c'est pareil, tellement sensible qu'il faut soigner, s'appliquer, gamberger... ».

Quand on sort de la BMW on met un moment à s'éveiller au pilotage de la RDLC. Mais pour ceux qui ont en référence la 350 RDLC, désormais entrée dans la légende, avec ses qualités et ses défauts, on ne peut que ressentir une énorme évolution en rapport de la petite soeur. Si effectivement ne pas choisir le bon rapport fait perdre un peu de temps avec la 500, la 350 obligeait carrément à reprendre l'embrayage ou à patauger à l'arrêt dans la boîte. La 500 est une vraie moto, pas un jouet. Elle a toujours



rendement, dans une partie-cycle ultra-moderne. Parce que le tout pèse 200 kilos. Avec elle j'ai fini par larguer toutes mes réticences, et dieu sait que j'en ai sur route ouverte, pour voler dans la campagne, sur bitume séchant, avec un morceau de Mike Olfield dans le crâne et les yeux grands ouverts. Et c'est probablement encore une fois la relativité des sensations, le fait de sortir d'une 1000 de 270 kilos qui m'a éclairé sur son potentiel. Oui c'est certainement cette référence immédiate qui m'a fait apprécier de n'être jamais en godille sur des bosses, jamais embarqué à l'extérieur, sucette au freinage à cause de ce poids maudit qui est, on ne le répètera jamais assez, le poison de la moto, le facteur qui rend les suspensions les plus malines idiots sur des bosses, les fourches les mieux pensées hésitant dans l'appui.

C'est bien pourquoi Yamaha s'est donné toutes les chances de réussir son modèle de prestige en choisissant l'option d'une sportive légère. Mais au-delà d'une marque, car on l'a compris, dans cet essai ce sont plus les tendances de la production que les marques qui nous préoccupent, c'est le retour en force du deux temps de moyenne cylindrée, formidablement adapté à la conduite sportive, mais armé maintenant, par les nécessités du marché, d'autres atouts, la 500 RDLC se pilote à moyen régime sous la pluie et aucun de ses conducteurs n'avait mal aux reins à l'arrivée sur la mer.

Les stars de l'évolution montrent que les constructeurs ont abattu un sacré boulot et que souvent, les querelles portant sur un modèle font oublier la fantastique niveau d'exigence auquel la moto est arrivé. Mais en 84, c'est une véritable révolution de notre

La GT à l'Européenne, légèreté et couple, s'est rapprochée des sportives selon le concept japonais.

suffisamment de chevaux en bas pour sortir des courbes en enroulant, même si on cherche à fouetter le moteur pour suivre les gros cubes en plein baston. Il a fallu un gros orage au dessus de Riez, dans les parages du Verdon, pour que je découvre vraiment la RDLC et en garde un souvenir inoubliable. Sur la route tortueuse et brutalement détrempée, je m'attendais à devoir lever le pied, crispé sur le guidon. Et puis peu à peu je me suis enhardi, sentant l'avant coller au sol au freinage, l'arrière résistant à l'accélération. Peu à peu j'ai cherché à provoquer, mais toujours pas de décrochage. Alors, tout motard a vécu ça en prenant confiance dans sa moto, je me suis mis à conduire mieux que normalement, avec le feeling. Je venais de piger que la légèreté absolue de la 500, la qualité de ses suspensions et le formidable travail technique accompli sur son V4 deux temps en faisait une arme terriblement efficace dans des conditions difficiles. J'ai chassé peu à peu le fantôme de la 350 LC avec ses ruades, sa violence. La 500 ouvre une nouvelle perspective de la conduite sur route. Cela devient évident en enchaînant les virages vers le massif de la Sainte Baume. Parce qu'elle possède un petit moteur à haut

système de valeur qui est en cours à travers des machines comme la BMW, la RDLC. Une grand-tourisme moderne peut concilier la facilité de conduite et une efficacité confondante, à faire pâlir les sportives. Un racer deux temps n'est plus un jouet capricieux et exclusif. Il peut s'adapter à toutes les conditions de route actuelles. Voilà ce que nous disent ces reines de 84. Reste le problème des gros cubes surpuissants de l'école japonaise. Les leaders de la production mondiale travaillent sans relâche et ils sont tout sauf bornés. Ils sont arrivés avec des motos qui n'étaient que des moteurs, depuis ils ont appris à construire des parties-cycles. Leur gamme évolue en permanence. Ils ont mis cinq ans à rendre leur gros cubes capables de tourner. Bientôt il les allégeront pour les rendre plus efficaces encore en virage. Avec le poids en régression on verra comme par miracle beaucoup de problèmes de dribbling, de louvoiement, de changement d'assiette et autres casse-tête disparaître. Ce sera, sans doute, la nouvelle génération des 750 de 200 kilos arrivant au Salon qui préfigurera cette évolution, mais les 1000 suivront. On nous en voudra moins alors, d'avoir raison un peu trop tôt.

BMW K 100 RS

RD 500 LC

**FICHES
TECHNIQUES**

HONDA VF 100 R

MOTEUR

Type : 4 cylindres en V à 90°, 4 temps, transversal refroidi par eau.

Embiellage : vilebrequin monobloc, tournant sur paliers lisses.

Distribution : double A.C.T. entraîné par cascade de pignons, 4 soupapes par cylindre.

Cylindrée : 998 cm³.

Alésage X course : 77 x 53,6 mm.

Rapport volumétrique : 11 à 1.

Puissance maxi : 122 ch SAE à 10 000 tr/mn.

Régime maxi : 9,4 mkg à 7 500 tr/mn.

Alimentation : 4 carburateurs à dépression Keihin 36 mm.

Lubrification : sous pression, carter humide, radiateur d'huile.

Mise en route : démarreur électrique uniquement.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite, rapport 1,971 à 1.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : à 5 rapports.

Rapport	Pourcentage	vit. théo.
1. 2,733	37,9 %	90,70
2. 1,950	54,7 %	130,85
3. 1,500	69,1 %	165,30
4. 1,240	83,6 %	200,00
5. 1,037	100 %	239,10

Transmissions secondaire : par chaîne à joints toriques, braquet 17 x 43, rapport 2,529 à 1.

ELECTRICITE

Générateur : Alternateur 350 W.

Batterie : 12 V 16 Ah.

Allumage : transistorisé.

Projecteur : double optique à iode 60/55 W.

PARTIE-CYCLE

Carrosserie : carénage sport intégral, selle monoplace transformable en biplace.

Cadre : double berceau en tubes d'acier de section carré, berceau gauche démontable.

Direction : sur roulements à billes à taille oblique, angle de la colonne 60,5°.

Chasse : 98 mm.

Suspension avant : fourche télehydraulique Ø 41 mm à assistance pneumatique, détente hydraulique réglable en 3 positions, système anti-plongée, débattement 155 mm.

Suspension arrière : système Prolink avec amortisseur à assist. pneum., détente hydraulique, réglable en 3 positions, débattement 120 mm.

Frein avant : double disque flottant Ø 276 mm étriers alu à 2 pistons parallèles.

Frein arrière : simple disque ventilé Ø 220 mm, étrier à 2 pistons opposés.

Roues : Type Comstar allégées.

AV : 2.50-16 ; AR : 3.50-17.

Pneus : bridgestone tubeless.

AV : 120/80 V16 ; AR : radial 140/80 VR 17.

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1 505 mm.

Hauteur de selle : 800 mm.

Réservoir d'essence : 25 litres.

Carter moteur : 3,5 litres.

Circuit refroidissement : 3,45 litres.

Poids à sec : 238 kg (usine).

Commercialisation : mai 84.

Coloris : bleu-blanc-rouge.

Garantie : 1 an, pièces et m.o., km illimité.

Importateur : Honda-France, Parc d'activités Paris-Est, La Madeleine, B.P. 46, 77312 Marne-la-Vallée Cedex 2, tél. : (6) 005.90.12.

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne horizontal monté dans l'axe longitudinal : 4 temps, refroidi par eau.

Embiellage : vilebrequin monobloc tournant sur cinq paliers lisses ; bielles à chapeaux.

Distribution : double ACT entraîné par chaîne simple à tension automatique, 2 soupapes par cylindre, réglage du jeu par pastilles entre cames et poussoirs.

Cylindrée : 987 cm³

Alésage course : 67 x 70 mm

Rapport volumétrique : 10,2 à 1

Puissance maxi : 90 ch à 8.000 tr/mm

Couple maxi : 8,77 mkg à 6.000 tr/mm

Alimentation : Injection électronique Bosch type LE-Jetronic, coupure d'alimentation en décélération et au-delà de 6.750 tr/mm

Diamètre de passage : 34 mm, filtre papier.

Lubrification : carter humide contenant 3,5 litres, pompe à engrenage.

Mise en route : démarreur électrique uniquement.

TRANSMISSIONS

Première : par engrenage à taille oblique, sans démultiplication (rapport 1 à 1)

Embrayage : monodisque à sec avec amortisseur de transmission.

Boîte de vitesses : à 5 rapports avec démultiplication à l'entrée (rapport 18 x 1,94 à 1)

1) 16 x 37 (2,312 à 1) = 37 %

2) 21 x 32 (1,524 à 1) : 56 %

3) 28 x 33 (1,178 à 1) = 73 %

4) 31 x 30 (0,968 à 1) : 89 %

5) 35 x 30 (0,867 à 1) = 100 %

Secondaire : joint de cardan, amortisseur à croisillon et couple cône (rapport 11 x 31)

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 460 watts, batterie 12 c 20 Ah

Allumage : Bosch transistorisé

Projecteur : H4, 55/60 watts

PARTIE CYCLE

Carrosserie : carénage intégral.

Cadre : treillis tubulaire en acier moteur suspendu. Direction et bras oscillant sur roulements coniques.

Direction : angle de colonne : 82°30 chasse 101 mm

Suspension avant : fourche téléhydraulique non négligeable, débattement 188 mm

Suspension arrière : monobras oscillant en fonderie d'alu, monoamortisseur hydraulique. Précharge du ressort réglable en 3 positions.

Débattement : 110 mm

Frein avant : double disque diam. 285 étriers Brembo double piston

Frein arrière : simple disque diam. 285 mm, étriers Brembo double piston

Roues : en alliage léger coulé, dimensions 2,50 x 18 AV et x 2,75 jantes à profil

Pneus : Metzeler Michelin Pirelli sans chambre. Dimension 100/90 V18AV et 130/90 V17AR.

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1 516 mm

Hauteur de selle : 810 mm

Réservoir d'essence : 22 litres

Carter moteur : 3,5 litres

Circuit de refroidissement : 2,8 litres

Huile BV : 0,8 litre

Huile pont : 0,27 litre

Poids à sec (usine) : 225 kg.

Prix ;

Coloris : bleu métal ou gris métal

Option d'ores et déjà disponibles : porte-paquets : 220 F ; pare-cylindre : 779,32 en noir, 851,31 F chromé ; porte-sacoche : 263,05 F ; coffre : 2.417,94 F.

Options prévues : valises-sacoche, feux de détresse, poignées chauffantes, batterie 30 Ah cruise control, super trousse à outils, bavette AR, amortisseurs Nivomat, système antivol prise de couvert, sélecteur double branche.

Garantie : un an pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité

Importateur : BMW France, 3, av. Ampère, 78390 Bois-d'Arcy. Tél. : 3) 043.82.00.

MOTEUR

Type : 4 cylindres en V à 60, 2 temps, refroidi par eau.

Embiellage : 2 vilebrequins démontables tournant sur 4 roulements chacun, bielles mono bloc. Arbre d'équilibrage sur deux roulements.

Distribution : admission par clapet dans le carter moteur pour les cylindres du bas (et clapets dans les cylindres pour haut. Boisseau tournant à l'échappement (YPVS). Cylindres du bas à 4 transferts, cylindres du haut à 6 transferts.

Cylindrée : 499 cm³

Alésage course : 56,4 x 50 mm

Rapport volumétrique : 6,6 à 1

Puissance maxi/régime : 86,9 ch à 9.500 t/mm

Couple maxi/régime : 6,8 mkg à 8.500 t/mm

Alimentation : 4 carburateurs Mikuni diam. : 26 mm ; filtre à air en mousse imbibée.

Lubrification : graissage séparé pour le moteur. Boîte de vitesses lubrifiée sous pression.

Contenance de la boîte : 1,6 litre.

Réservoir d'huile moteur : 2 litres.

Démarrage : Kick primaire.

TRANSMISSION

Primaire : par engrenage à taille droite, rapport 31 x 69 soit 2,225.

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesses : à six rapport.

Rapport	Vitesse	théorique à 9.500 tr/mm
1. 15 x 36 (2.400)	40 %	86 km/h
2. 19 x 32 (1.684)	57 %	122,5 km/h
3. 22 x 30 (1.363)	70 %	161,3 km/h
4. 24 x 28 (1.166)	82 %	176,9 km/h
5. 23 x 24 (1.043)	92 %	197,7 km/h
6. 24 x 23 (0,968)	100 %	215,2 km/h

Transmission secondaire : par chaîne à joints toriques au pas de 18 mm ; braquet 15 x 38 soit 2,533.

Rapport	Vitesse	théorique à 9.500 tr/mm
1. 15 x 36 (2.400)	40 %	86 km/h
2. 19 x 32 (1.684)	57 %	122,5 km/h
3. 22 x 30 (1.363)	70 %	161,3 km/h
4. 24 x 28 (1.166)	82 %	176,9 km/h
5. 23 x 24 (1.043)	92 %	197,7 km/h
6. 24 x 23 (0,968)	100 %	215,2 km/h

Transmission secondaire : par chaîne à joints toriques au pas de 18 mm ; braquet 15 x 38 soit 2,533.

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 190W

Batterie : 12 v 12 Ah.

Allumage : électronique CDI.

Projecteur : iode H4, ampoule 55/60W

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau en tubes acier de section rectangulaire, démontable dans sa partie droite. Direction sur roulements coniques, bras oscillants sur aiguilles.

Carrosserie : carénage en ABS

Suspension avant : fourche télescopique hydraulique avec anti-plongée couplé au circuit de freinage réglable.

Débattement : 140mm

Suspension arrière : oscillante, bras en profilé d'aluminium actionnant par l'intermédiaire d'un basculeur le combiné ressort-amortisseur fixé horizontalement sous le moteur. Précharge du ressort et détente hydraulique réglables.

Débattement : 120mm

Freinage : double disque ventilé radialement, diam. : 267mm et étriers double piston à l'avant. A l'arrière simple disque ventilé, diam. : 267mm et étrier double piston. Plaquettes semi-métal.

Roues : en alliage léger coulé. Jantes MT, dimensions 2,76 x 16 AV et 3,00 x 18 AR.

Pneus : tubeless, dimensions 120/80 V 16 AV et 130/90 V 18 AR.

Coloris : rouge et blanc.

Commercialisation : fin juin 1984

Garantie : 1 an pièces et M.O., kilométrage illimité.

Importateur : Sonauto Yamaha, 1, av. du Fief, Z.A. « Les Béthunes », St-Ouen-l'Aumône, B.P. 479, 95005 Cergy-Pontoise Cedex.

PROVOC A LA BASTOCHE...



Roberts sur la RDLC et Roche sur la VFR, deux champions en roue arrière sur les répliques de leurs motos de course. Jamais les Japonais n'ont autant utilisé le mythe de la compétition, à tous les niveaux de la gamme. L'Europe croit souvent que la moto va devenir raisonnable face à la crise, les nippons ont d'autres sondages...



« Faut de tout pour défaire un monde, hein ? » Le motard grognon tourne autour de nos bécanes comme un paysan qui achèterait un veau. Faut qu'il dénigre d'entrée pour impressionner le propriétaire. Il a à la main un Cromwell qui a vu le jour au T.T. en 1932, rien que ça suffit à faire comprendre qu'il va être totalement réfractaire au spectacle qu'on lui propose : la première apparition publique de la 500 RDLC Yamaha et de la 1000 VFR de Honda.

Un vendredi soir à la Bastille comme un autre, fin mai. Pierre-Marie et moi avons voulu tester à chaud les réactions des motards face aux deux monstres du salon 83. Ce sont les deux premières qui roulent vraiment sur route et que nous avons à l'essai. De Boulogne à la Bastille, nous nous sommes bien amusés, à sentir le décalage qui existe entre ces machines et la circulation urbaine.

Nous voilà place de la Bastille. En petits frimeurs que nous sommes, nous effectuons deux ou trois tours en-dessous du Génie (des fois que ça nous en donnerait !). Dans le groupe de motards déjà rassemblés je vois des bras se tendre, des têtes se tourner vers nous. Nos motos sont repérées. Nous cotoyons des motos : le passager ouvre de grands yeux, cogne sur l'épaule du pilote, lui montre ma bécanne. Pas besoin d'un stage chez les sourds-muets pour savoir ce que crie sa bouche « C'est la 500 RDLC ».

Autant le dire tout de suite d'ailleurs : la moto mythique, c'est la Yamaha, pas la Honda. Elles vont rester côte à côte toute la soirée, mais à l'applaudimètre la Yam décroche tous les suffrages. C'est elle qu'on regarde et qui fait baver, c'est d'elle qu'on a envie. La Honda est plus une curiosité, un beau truc qui existe mais qui apparemment ne fait pas aussi envie que la RDLC.

Une minute de silence

Le plus drôle est que juste à côté de nos motos flambant neuves, symboles d'une industrie et d'une technologie, symboles aussi de la so-

ciété industrielle dite de consommation, il y a le groupe des motards rétro venus avec des petites vieilles et des Anglaises. Ils vont apporter la contradiction, casque bol à la main et jambières aux pieds. Faut ce qu'il faut pour paraître rétro.

« Eh, ça sent le plastique par ici ! » lance l'un d'eux. Eh oui, ceux qui causent d'abord, ce sont les détracteurs. Les admiratifs eux pour l'instant se taisent, ils regardent, réfléchissent. Leurs yeux brillent, se fixent sur la Yam, passent brièvement à la Honda, reviennent à la Yam. « Eh les gars, vous avez maté les presse-papier... à quoi ça sert, ces trucs-là. Quoi, vous prétendez que c'est des motos, non mais vous rigolez ! »

Les sarcasmes commencent à s'épuiser. La minorité contestante réalise que si ceux qui entourent les motos ne disent rien, c'est pas parce qu'ils apprécient leurs plaisanteries. Minute de silence.

Appréciation muette de deux œuvres d'art. Un ange passe les ailes chargées de rêves, comme on dit. Des rêves en forme de grande courbe avec un compteur à 200 et des pieds qui raclent le bitume.

« Putain qu'elle est belle ! » dit enfin un admirateur. « D'où qu'elle sort, dit un autre. Je croyais qu'elle serait pas en vente avant juillet. »

Le moment de stupeur passé, les langues se délient. « Oh dis donc, jusqu'au dernier moment j'ai cru que ce serait un truc publicitaire, un coup de frime pour le salon. Même quand j'ai lu les essais dans Moto Journal j'y ai pas cru. Mais si elle est là c'est qu'ils vont la vendre. Qu'est-ce qu'elle me fait envie ! »

Là-dessus arrive Hubert Rigal, qui travaille chez Sonauto. Il est venu avec son attelage BMW type Russie, le rusé. Se fait pote avec les porteurs de Cromwell mais vient toutes orailles ouvertes écouter ce qui se dit de la RDLC. Il donne quelques détails techniques, une date de commercialisation. On le regarde un peu étonné. « Qui c'est celui-là et comment sait-il tout ça ? »

Bas les masques.

Ce coup-ci voilà deux futés. Avant de parler des motos ils nous demandent qui nous sommes et comment nous avons fait pour les avoir sous la main.

— « Vous êtes de Moto Journal ? Ah bon. On se disait bien, c'est les premières qu'on voit, elles sont pas encore en vente, hein... Moi la RDLC j'en rêve depuis longtemps. Pas la Honda même si je reconnais que c'est une belle pièce. C'est une vraie moto de course, elle est superbe mais, comment dire, elle évoque rien de vraiment nouveau, rien d'exceptionnel. Mais la RDLC. On sent vraiment que c'est un truc unique. Et tant pis pour ces peines-à-jour qui critiquent et roulent sur des vieilles bécanes. »

Les « peine-à-jour » heureusement ne sont plus là. Ils ont cherché à faire leur effet et sont repartis. Les réflexions fusent, souvent identiques, souvent radicales :

— « La Honda est vraiment très belle. T'as vu la finition ? On n'a jamais fait mieux : qualité des petites pièces, qualités de peinture. »

— « La Honda est superbe. Mais à 7 briques impossible de rêver. C'est pas pour nous tout ça. Dommage car c'est un bel objet. »

— « Moi la 500 RDLC j'en rêve comme d'un truc complètement unique. La moto c'est marginal et la RDLC est une moto marginale. Donc un truc plus marginal que marginal. (Les intellos motards, ça existe !).

Arrive le motard en 350 LC. Un vacciné Yamaha, un de ceux qui en redemandent. Chez lui, pas de place pour le rêve. Il veut du concret :

« Moi j'ai déjà eu plusieurs 350 LC, le nouveau et l'ancien modèle. C'est une bécane super, un joujou extra. Mais attention, hein, c'est pas une moto qu'on conduit comme ça, faut rester vigilant, elle lève toute seule, faut piloter, quoi. J'ai envie de la 500 pour m'amuser un peu plus. Je la regarde depuis un moment, je me dis que peut-être qu'elle lève moins que la 350, que le carénage la plaque un peu... »

— « Moi j'en ai vraiment envie, dit son voisin. Mais je trouve quand même que c'est pas raisonnable. »

D'ailleurs ni la Honda ni la Yamaha ne sont raisonnables. »

— « De toutes manières la moto c'est pas raisonnable ! » lance le marginal à tout crin. Mais le mot est lâché : raisonnable. Fini le rêve, on redescend sur terre, on aborde les problèmes primaires :

— « T'as vu le temp qu'y faut pour avoir un pot de trois et demie ? Comment ça va être, les pièces, avec ces trucs-là ! »

— « Ouais, interdit de se gauffer. Le prix des pièces, en plus, j'ose pas y penser. »

La tension retombe d'un coup, comme si tout le monde venait d'atterrir. Drôle de contradiction : en se moquant des motos, les détracteurs n'ont pas obtenu d'approbation. Mais les critiques fondamentales fusent de la bouche même de ceux qui en ont envie, de ceux qui les achèteront :

— « Eh, la 500, vous la ferez régler chez qui ? Sonauto va engager Nobby Clark ou quoi ? J'ai fait trois concessionnaires avant d'avoir une GS 1100 qui marche à peu près correctement. »

La phrase fait mouche, les discussions dévient. On ne parle plus des deux motos mais du prix des pièces, du temps de réparation de sa bécane actuelle. Heureusement, la circulation autour de la RDLC et de la 1000 VF permet de relancer la discussion. Mais tout tourne autour des mêmes thèmes...

Faut-il un mot de la fin ? Un titi reste planté au moins une demi-heure en les dévorant des yeux. Lui le seul truc qui le chiffone c'est son budget. Sans problèmes d'argent, il s'achèterait carrément les deux. Mais avant de tourner les talons, il murmure :

« Faut quand même toucher pour conduire ça... »

Jacques Bussillet



