

MOTO

JOURNAL

N 283
LE JEUDI 5F

ESSAI
1000 VAN VEEN

30 SEPTEMBRE 1976 - Belgique 50F - Suisse 4,50F - Canada 1,40\$ - Espagne 65 Ptas



NOUVEAUTES
CELLES DU SALON
ET CELLES QU'IL
VOUS CACHE

HOCKENHEIM
THRUXTON
COGNAC

ISDT

MOTO JOURNAL

Des I.S.D.T. « faciles » : sur 321 concurrents au départ, seulement 38 abandons au bout de 6 jours.

SOMMAIRE N° 283 — 30 SEPTEMBRE 1976



COUVERTURE : Victor Palomo, nouveau champion d'Europe de formule 750, un titre qui en vaut bien d'autres qualifiés de « mondiaux ».

TECHNIQUE DOUCE :
NETTOYER SA MOTO



PAGE 51

VITESSE : Formule 750 à Hockenheim	J. Bussillet	4
Championnat de France à Cognac	F. Tran Duc	14
ENDURANCE : 400 Miles de Thruxton	E. Maurice	8
TOPS VITESSE ET TOURISME		18
MAUVAISES LANGUES	K. Tran Duc	21
MAGAZINE : Le motard en blanc		
Shopping	E. Maurice	24
NOUVEAUTE : Les nouvelles Yamaha Enduro		26
Les 50 cc italiens et anglais		30
SALON : Les tendances du marché	F.-M. Dumas	28
MINI POSTER : Victor Palomo	Ch. Lacombe	40
COURRIER	Gromono	46
ESSAI : 1000 Van Veen	F.-M. Dumas	48
TECHNIQUE DOUCE : Bien laver sa moto	G. Bettiol	51
ARGUS		52
PETITES ANNONCES		54
MAGIC PUCES	Claudine	59
TOPS TOUT-TERRAIN		66
CROSS : Journal	J. Levasseur	67
ENDURO : Les I.S.D.T.	J.-P. Frisquet	68

MOTO-JOURNAL « Le Grand Pavois », 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS. Tél. 531-44-77 (Rédaction) - 531-62-85 (Petites Annonces) - 531-44-83 (Publicité - Comptabilité) - 842-78-00 Poste 4123 (Abonnements) • Directeur : Pierre BARRET • Rédacteur en Chef : Guido BETTIOL • Rédacteurs en Chef adjoints : Claude AUSTIN et Christian LACOMBE • Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, Jean-Pierre FRISQUET, F.-M. DUMAS (numéros hors-série) • Avec la collaboration de : CLAUDINE, Philippe MICHEL, Frédéric TRAN DUC, Guy PILARCZYK, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, HAUTPRE, CHAKETOFF, André PIERRE, et de : David NIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.-B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Claude WACKERMAN (Suède) - John WEED (U.S.A.) - Michel d'AWANS (Belgique) • Photo : Jean-Yves RUSZNIEWSKI • Dessins : J.-F. VIVANT • Maquette : Christian GUY • Secrétaire Générale : Monique HELFENBERGER • Publicité : Denys GODIN et Patrick VALOT • Abonnements : Suzanne BRILLE • Petites annonces : Huguette PIRET • Rédaction, publicité, vente : 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS Abonnements : 1 an ; France, 200 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 N.M.P.P. • Imprimeur : LA HAYE-MUREAUX, 78-Les Mureaux. Bureau de Paris : 261-56-15 • Photocomposition Imprimerie Réateur • Responsable de la publication : Pierre BARRET.



mini essai 1000 van veen ^{OCR}

La moto au sssuperlatif

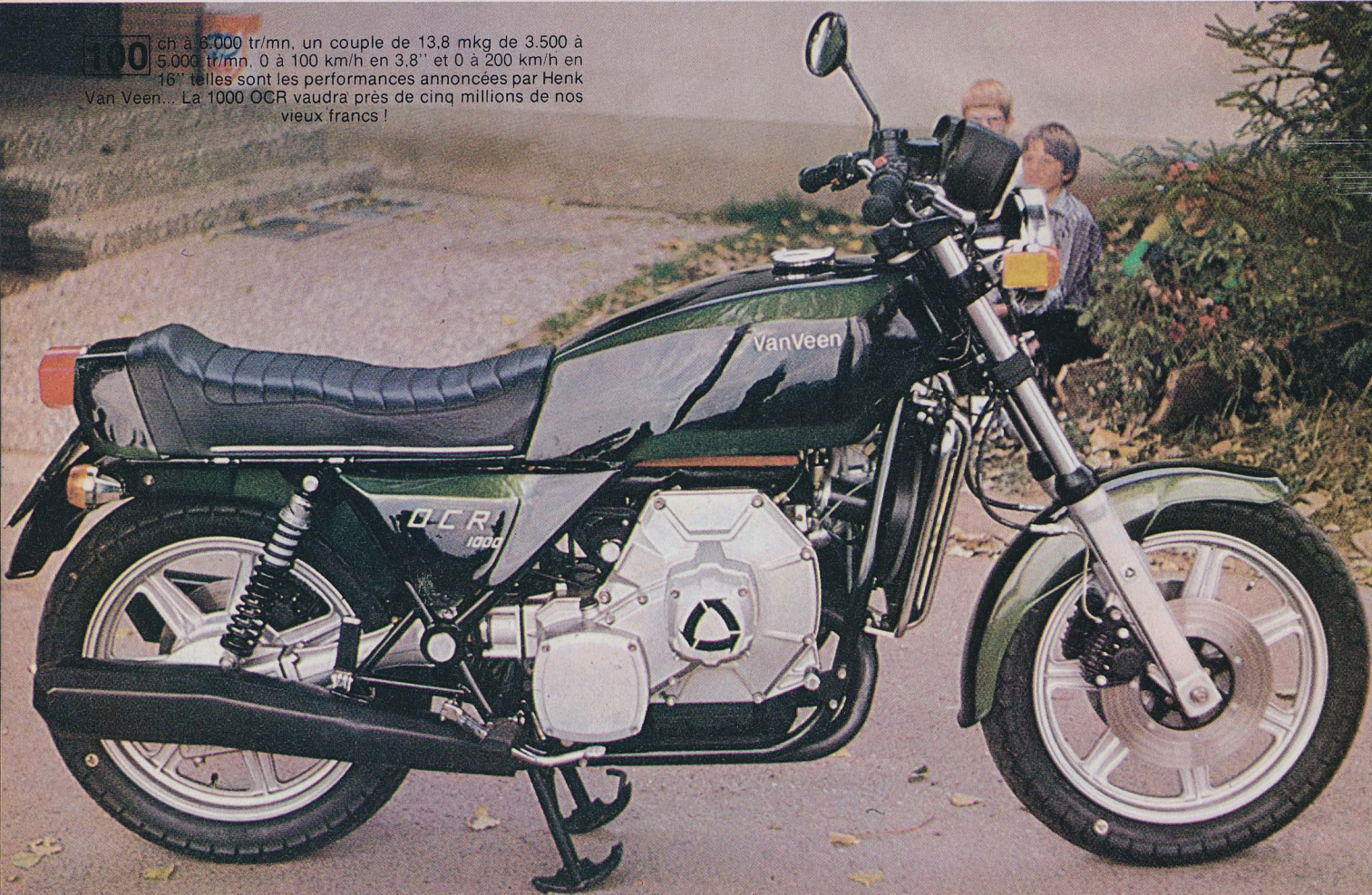
EN DIRECT DE HOLLANDE PAR FRITS OVERMARS, PHOTO : HENK KEULEMANS

« Ce sera la plus solide, la plus rapide, la plus belle, en un mot, la meilleure moto du monde. » Ainsi parlait Henk Van Veen en 1972 et voici le résultat de la Van Veen OCR 1000, l'une des motos les plus chères du monde, essayée pour la première fois dans sa version définitive.



Au guidon de la 1000 OCR Van Veen : Jan De Vries, champion du monde de vitesse en 50 cm³ en 1971 et 73 sur... Kreidler Van Veen.

100 ch à 6.000 tr/mn, un couple de 13,8 mkg de 3.500 à 5.000 tr/mn, 0 à 100 km/h en 3,8" et 0 à 200 km/h en 16", telles sont les performances annoncées par Henk Van Veen... La 1000 OCR vaudra près de cinq millions de nos vieux francs !



On a beau dire ça fait un choc quand on se trouve pour la première fois devant la 1000 OCR Van Veen. Il est difficile de concevoir que cette masse vaut 100 ch et sera vendue (en Allemagne et Hollande) environ 21.800 DM, soit près de 44.000 de nos francs. Massive, mais pas tellement imposante, tout compte fait, pas plus qu'une 1000 Honda par exemple. La ligne est originale, sobre et de bon goût, du beau mais pas du clinquant. On serait presque tenté de dire qu'elle fait japonaise. Elle est en tout cas aussi bien finie et équipée. On ne réalise pas que c'est une moto produite artisanalement. Tout a l'air de sortir des moules de la grande série.

Respirez

Allez, on respire un grand coup et on va essayer de faire sauter la béquille centrale qui fait tenir debout ces 300 kg. Il n'y a pas de latérale, dommage ! Surtout pour ce prix mais elle est surprenante cette béquille centrale. Super bien étudiée elle se manie comme celle d'une 125. Attention tout de même, hein, si vous penchez la moto, entraîné par le poids vous allez partir avec. Contact. Tiens où est la clé ? sur le double berceau, sous le réservoir ! Vraiment ridicule, c'était bien la dernière des choses à copier sur les Japonais. Pas de kick, mais la batterie fait 28 Ah et au premier coup de démarreur, le bi-rotor ronronne doucement et sans vibrer.

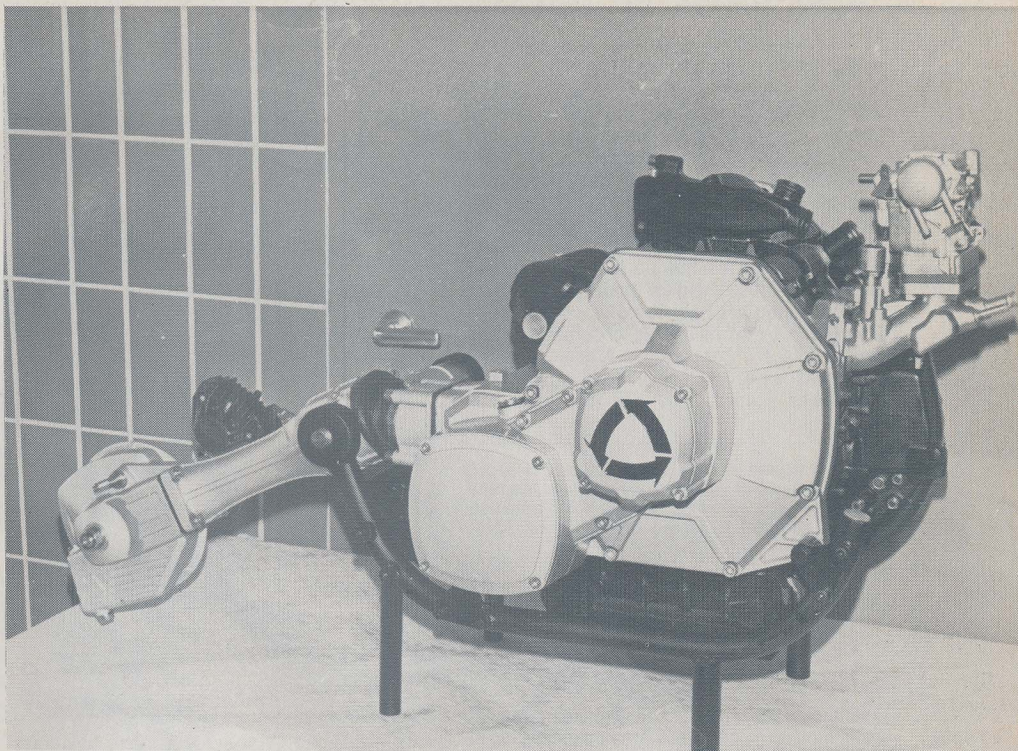
et embrayez

Pas courant ça sur une moto, l'embrayage est à commandes hydraulique et super doux, par contre le sélecteur à course courte est un poil ferme. On démarre en souplesse et, tout change. Les kilos ne sont plus là. Même à basses vitesses, la 1000 OCR se conduit du bout des doigts. Pas l'idéal pour se faufiler entre les voitures mais vous mettant suffisamment à l'aise pour que la ville ne vous fasse pas trop souffrir. Et, prudence, les 100 ch annoncés sont bêt et bien là.

La tête ne suit plus

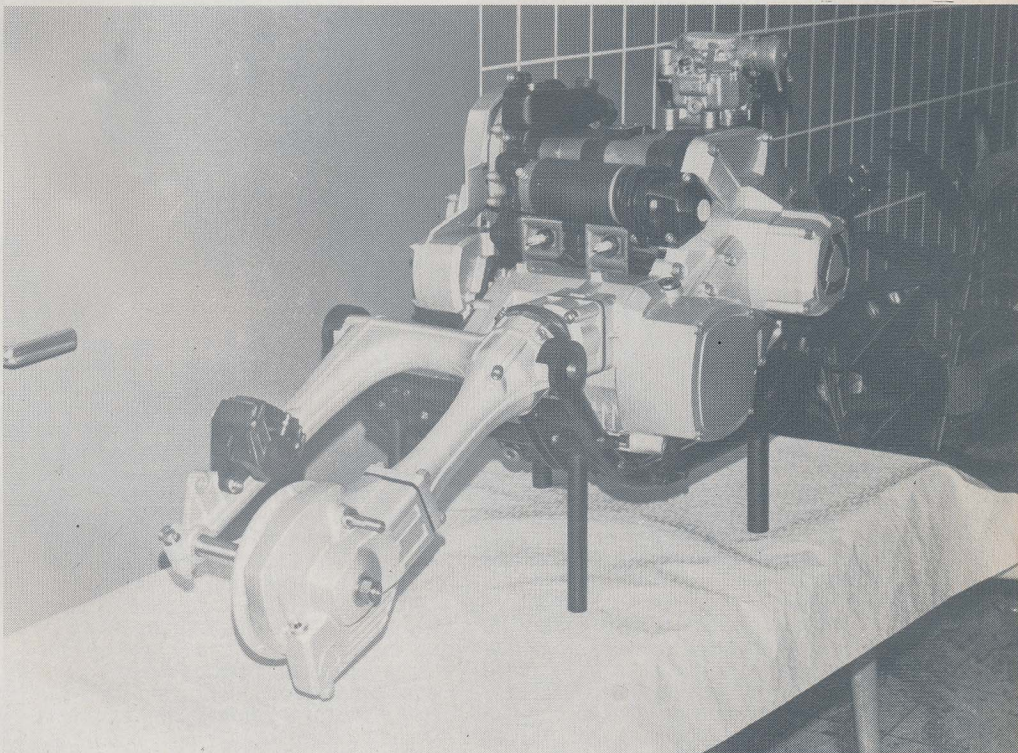
Si vous accélérez brusquement il ne se passe pas grand chose car le carburateur Solex double corps est muni de très petits gicleurs pour limiter la pollution au minimum. Mais ouvrez doucement les gaz et, le Van Veen vous emmène plus vite que vous ne le pensez. Et très progressivement. L'arrière de la moto ne s'enfonce pas à cause de l'effet du cardan et l'avant ne déjauge pas en raison du poids élevé de la machine et de sa bonne répartition. Le couple, inimaginable : 13,8 mkg entre 3.500 et 5.000 tr/mn, vous atteignez sa valeur maxi pratiquement au démarrage et c'est pour cela que la première impression est bizarre. Faute de brutalité on a l'impression que la moto est molle, elle ne fait pas de bruit et l'avant reste bien collé par terre. Et pourtant, regardez à quelle vitesse grimpe l'aiguille du compteur... La Van Veen, démarre un peu comme un train, un déchaînement de puissance dans la plus grande douceur. Tant et si bien qu'on a du mal à contrôler la moto car on est à 100 puis 150 sans avoir eu le temps de se rendre compte. C'est la tête qui ne suit plus.

En montant le passage des vitesses se fait très facilement. Rétrograder requiert par contre une certaine habitude à cause des quatre très longs rapports, de l'énorme volant d'inertie des rotors et de la pression ferme demandée par le sélecteur. Il faut aussi apprendre à relâcher l'embrayage avant de remettre les gaz sinon le pneu a tendance à pleurer. Le pauvre ! Un double disque Brembo, avions-nous vu avant



Le bloc moteur transmission. Un bien bel ensemble qui fait sérieux et ne manque pas d'allure mais le rotatif n'a-t-il pas découvert un peu trop tard qu'il pouvait être beau ?

Le bras oscillant avec arbre incorporé est particulièrement bien réalisé. Remarquez l'emplacement des deux bougies à l'arrière du moteur.



de partir et nous avons pris la route rassurés. Pourtant le freinage s'est révélé moins violent que d'usage avec cette monte. La raison est simple, les disques italiens qui assurent un excellent freinage mais rouillent à la première pluie ont été remplacés ici par des disques Van

Veen en acier inox (comme sur toutes les japonaises) qui, moins efficaces, demandent une plus grande pression des plaquettes. Notre disque arrière de notre machine d'essai souffrait quant à lui d'un réglage tangent, sans doute un levier de commande mal calculé.

Une tenue de première classe

Rien à dire sur la tenue de route, elle est excellente, *a fortiori* pour une moto de ce poids. La recette : un bras oscillant rigide monté sur des roulements coniques à ratrapage de jeu avec un axe d'articulation très large. Une fourche elle aussi extrêmement rigide. Fabriquée par Van Veen elle a des tubes de 42 mm de diamètre ! Pour la fourche comme pour les amortisseurs arrière, l'amortissement est assuré par des Koni à gaz ou monotubes pour être plus exact. Le guidon plutôt haut et la prise au vent qu'il amène allège un peu l'avant à hautes vitesses mais pas assez pour que cela influe sur la stabilité et la précision de la direction.

Le 1000 Van Veen est fort silencieux (83 dbA) et les pots d'échappements de forme aussi nouvelle qu'élégante. L'usine prévoit une production de 200 motos la première année.

Spéciale Van Veen, la fourche est imposante et son dessin original avec les fourreaux de section extérieure presque carrée.

Avant tout la première chose qu'on remarque sur cette moto et sa caractéristique principale est ce couple pharamineux et quasi constant à tous régimes. Comparez donc les 13,8 mkg délivrés par la Van Veen avec les valeurs de couple des autres 1000 du marché, elles sont presque de moitié inférieures. Cette puissance et cette force de la Van Veen sont bien servis par une partie cycle de première classe.

Vous pouvez disséquer la Van Veen, prendre un par un chacun de ces éléments : vous trouverez ce qui se fait de mieux sur le marché. En additionnant vous pourrez prétendre comme Henk Van Veen que sa moto est la plus belle, la plus rapide et la plus puissante et surtout la meilleure moto du monde. Et oubliez donc que c'est aussi l'une des plus lourdes et l'une des plus chères !

HEINK VAN VEEN

Un homme étonnant ce Heink Van Veen, le célèbre préparateur des Kreidler champion du monde de vitesse, le roi du 50 cm³. Passant d'un extrême à l'autre, Heink Van Veen décidait en 72 de fabriquer une sorte de Rolls Royce de la moto et pour ce faire se tournait vers le moteur rotatif. Ce type de moteur vivait alors ses heures de gloire. Tout nouveau, tout beau, les plus grandes marques s'y intéressaient et Van Veen signait un accord avec la société Comotor qui étudiait un bi-rotor licence Wankel pour Audi-NSU et Citroën.

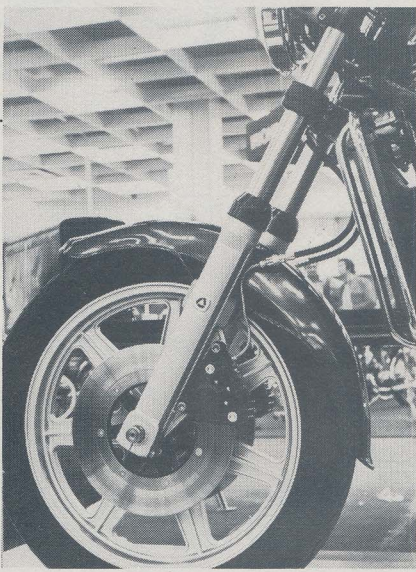
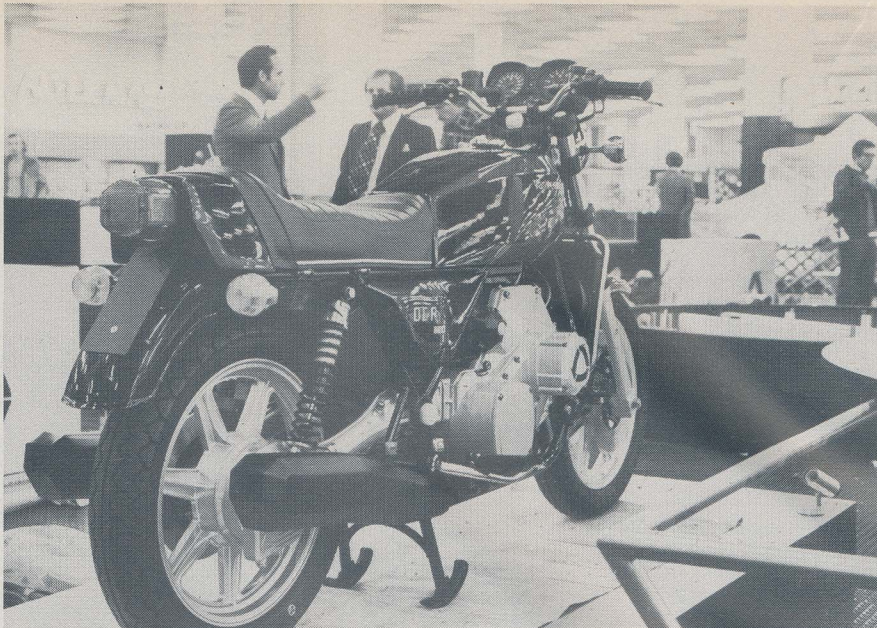
En 74, nous publions les photos du premier prototype Van Veen à moteur rotatif : une sorte d'usine à gaz montée dans une partie cycle de Moto Guzzi Gt. Puis vint l'évolution du marché que l'on sait : le moteur rotatif ne sut pas se montrer assez convaincant. La Citroën GS bi-rotor équipée de ce même moteur monté aujourd'hui sur la Van Veen, fut le modèle de la marque à la plus brève carrière. Fini ? Mort-né, le Van Veen ? On l'a cru, mais Heink Van Veen est un homme.

têtu et quand il a décidé, il va jusqu'au bout. Tout était prévu pour produire cette machine de rêve en grande série, Van Veen va tenter de respecter ce contrat. J'ai découvert le modèle définitif derrière une foule compacte au salon de Cologne où il était exposé pour la première fois et nos correspondants de la revue hollandaise « Motó 73 » ont été essayer pour vous la première Van Veen sortie de l'usine.

Une moto lourde (300 kg) et chère (21.800 marks en Allemagne, soit environ 44.000 F), mais bourrée de qualités, semble-t-il ? Une moto étudiée dans ses moindres détails, où on a choisi pour chaque élément ce qui se faisait de mieux.

Cette super production connaîtra-t-elle assez d'amateurs fortunés, pour assurer la marche de l'usine ? L'avenir répondra mais ce mini marché du super luxe semble déjà bien encombré : Münch, MV Agusta, la future Japauto turbo et la Barber Bike Kawasaki, sont déjà sur les rangs. Où se situera, la Van Veen ?

F. M. D.



FICHE TECHNIQUE

Moteur :

Type : Bi-rotor à refroidissement liquide mixte (eau + huile), co-production Comotor-Van Veen, système Wankel. Volume d'une chambre de combustion : 498 cm³.

Cylindrée totale : 996 cm³.

Taux de compression : 9 à 1.

Puissance maxi : 13,8 mkg de 3.500 à 5.000 tr/mn.

Alimentation : 1 carburateur Solex double corps de 32 mm de diamètre.

Allumage : Electronique IT 1000 système Bosch-Jaeger.

Équipement électrique : Alternateur 12 V 240 W ; batterie 12 V 28 Ah ; phare H4.

Lubrification : Pompe à huile d'un débit de 371/mn assurant le refroidissement de l'intérieur du rotor et le graissage.

Mise en route : Démarreur électrique.

Transmissions :

Primaire : par engrenages.

Secondaire : par arbre et double cardan homocinétique, rapport : 2,66 à 1.

Embrayage : multidisque à commande hydraulique.

Boîte de vitesse : à 4 rapports (1^{er} : 2,35 ; 2^e : 1,161 ; 3^e : 1,10 ; 4^e : 0,88).

Partie cycle :

Cadre : double berceau tubulaire.

Suspension AV : fourche télehydraulique Van Veen, débattement : 165 mm.

Suspension AR : oscillante - amortisseurs Koni à gaz. Amortissement et dureté de ressorts réglables. Débattement : 110 mm. Bras oscillant en alliage léger monté sur roulements avec arbre de transmission incorporé.

Freinage : AV : double disque 2 disques acier Van Veen - diamètre : 280 mm et étriers Brembo ; AR : simple disque - diamètre : 280 mm.

Pneus : AV 110/90 x 18 ; AR 120/90 x 18.

Roues : en alliage léger.

CONTENANCES ET POIDS :

Réservoirs : essence : 22 l ; huile : 5 l.

Poids à sec : 300 kg.

Chiffres et performances :

Accélérations : 0 à 100 km/h en 3'8" ; 0 à 170 km/h en 9,5.

Reprises : de 80 à 120 km/h en 2'5".

Vitesse maxi : en 2^e : 120 km/h ; en 3^e : 170 km/h ; en 4^e : plus de 200 km/h.

Consommation en usage normal : 10 l/100 km.

Autonomie : normale, 200 km.

Niveau sonore : 83 DbA.