

MOTO 1

NUMÉRO 9 15 FF-5 FS

**HONDA 1100 V.F. :
LA VIOLENCE ET LA FRIME...**

CHOPPER SHOW

125 TRAIL

**SIDE
CARS**



**YAM 250 IT
HONDA 350 XR**

SOMMAIRE

N° 9

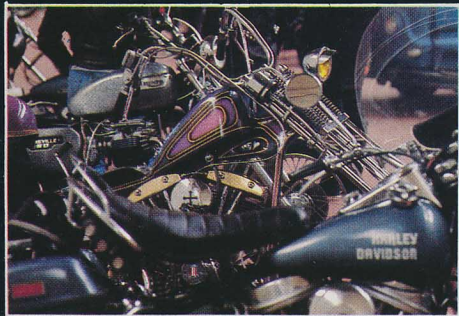
Photo couverture : J.-P. Galtier (Canon)

CUSTOMS

Bourges, Daytona la même foi :

Une super concentration de machines exceptionnelles hautes en couleurs avec des bikers qui ne le sont pas moins.

Par Pascal Szymezak
photos J.-P. Lenfant (Canon) p. 4



Low-Rider Bike

Enfin voici une 1000 Sporster Harley qui va en faire voir à bien des machines ; un rêve sur deux roues.

Par P. Szymezak p. 10

REPORTAGES

Endurance

Un petit point et puis s'en vont, tel pourrait être la devise de ces pilotes hors du commun qui passent 24 heures à frémir et à faire frissonner le public.

Par Eric Courly photos F. Cordon .. p. 16

Vitesse

Une grande marque (Pernod) met toute sa foi dans l'élaboration de la machine à 100 % française qui court en grands prix 250 : la 250 Pernod, nous avons suivi un peu de leur aventure.

Par Eric Courly p. 60

Side-cars

Et oui, c'est une grande aventure que de participer à un Tour de France Side-cars, surtout si en plus on le gagne avec Christian Lemoine, le « fou » du trois-roues...

Par P. Swz p. 68

RALLYES ; L'AVEVENTURE !

Les Pharaons 83 ! Rothmans

Certainement le rallye le plus attendu et le plus célèbre après le Paris-Dakar. Tout pour y aller, le règlement et tout... A ne pas louper ! p. 54

La Tunisie, avec une BMW 80

Dominique notre nouveau « globe trotter » vous rapporte un beau voyage à faire avec 3 000 F. Tous les trucs et même le troc !

Par Dominique Eskenazi p. 82

ESSAIS

1100 Honda VF : la Custom !

Une machine pour « fondus » à gros cœur, inutile de tourner autour du pot, amateurs s'abstenir réellement ou alors il faut mettre une butée à droite.

Par Horse with no name p. 26

Photos : Horse with no name - J.-P. Galtier



Les 125 Trail, deux ou quatre temps ? Un beau comparatif

Cinq 125 en pleine balade délirante avec au bout un choix ! A votre avis laquelle

gagne ? Et bien lisez donc page 32.

Par Pierre Besomi, photos J.-P. Lenfant avec la participation de Swz, Jean-Pierre Galtier, non non pas Eliès p. 32

Ducati 600 Pantah

La plus svelte des Italiennes ; agile et puissante elle vient cette Européenne, damner le pion à bien des Japonaises.

Par Pierre Besomi p. 50

Les Scooters, l'autre façon !

Et oui, ça possède deux roues, un moteur mais... Alors découvrez cette autre façon de rouler sur deux roues.

Par Pierre Besomi photos Jean-Pierre Lenfant (Canon) p. 42

Yamaha 250 IT, Honda 350 XR



Une confrontation à ne pas manquer ! Deux temps, quatre temps deux écoles d'enduro. Un comparatif au sommet (des Japonaises) qui excitera les vocations.

Par Jean-Pierre Galtier photos Jean-Pierre Lenfant et J.-P. Galtier p. 74

RUBRIQUES

Le courrier des lecteurs par

Myriam Zed p. 14

Les infos et les autres p. 20

Daytona, le feuilleton par E. Courly p. 46

Bonne occasion par Pierre Besomi ... p. 40

Mercedes-Dakar même combat p. 66

Route 66 par Laurent Bachet p. 90

Les PA gratuites, si si p. 93

Réassort : si vous voulez des numéros de Moto 1 que par hasard vous n'auriez pas commandés-les ! p. 73

Bien, j'ai l'impression que je vous ennue ! Alors bonne lecture et au mois prochain avec des surprises « Enaurmes » J Z

MOTO 1 est édité par Publi-Team S.A. 34 avenue des Champs Elysées 75008 Paris. Tél. 359.12.97. Directeur de la Publication: Bernard Bruchet. Rédacteur en Chef: Joël Zerbib. Secrétaire de Rédaction: Myriam Zed. Publicité: Béatrice Champion. Conception graphique: Carole Genès. Responsable des Essais: Pierre Besomi. Ont collaboré à ce numéro et par ordre d'entrée en piste: Pascal Szymezak, Erick Courly, Flash Cordon, Robert Laver, Jean-Pierre Galtier, Jean-Pierre Lenfant, Dominique Eskenazi, Laurent Bachet et Régis van de Walle. Photocomposition: Atelier Alfortville, P.G.S. Photogravure: Laser Graphic. Distribution NMPP. Imprimé par Technigraphic, 61 Saint Germain de la Coudre. La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations, dessins et photos publiés qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les documents reçus ne sont pas rendus et leur envoi implique l'accord de l'auteur pour leur libre publication. Les indications de marques et adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles de ce numéro sont données à titre indicatif sans aucun but publicitaire. Les prix peuvent être soumis à de légères variations. La reproduction des textes, dessins et photographies publiés dans ce numéro est interdite. Ils sont la propriété exclusive de MOTO 1 qui se réserve tous droits de reproduction et de traduction dans le monde entier. Numéro de Commission Paritaire: 64778. Dépôt légal 2^e trimestre 1983

Rue Molière, à Versailles, c'est là que se trouve non pas le Bourgeois Gentilhomme, mais Dominique Meilland, responsable du Sert, en français ; Suzuki endurance racing team, tout un programme... Dans les vastes locaux aménagés en ateliers de préparation, quatre Suzuki version 83, à cadre en alu, trônent sur leurs ponts élévateurs. Les mécaniciens s'affairent autour, chacun connaissant parfaitement sa tâche et n'empiétant pas sur le terrain de l'autre. Dominique supervise tout son monde, indiquant le meilleur moyen de passer un câble de gaz sur une moto ou la façon de coller les stickers. Il est plutôt du genre nerveux à la veille des 24 Heures du Mans 83, tout le monde a l'œil sur lui depuis le temps que l'on dit que c'est l'année des Suzuki et qu'elles accumulent les victoires d'étapes sans pouvoir conclure. Il faudrait bien que ça change et D. Meilland aimerait bien être plus vieux de quelques jours... Tout le matériel est chargé dans deux gros camions Mercedes que Meilland a achetés cette année pour loger les 15 personnes qui forment son équipe. Les pilotes et les mécos n'auront plus rien à envier à l'écurie Kawa de Serge Rosset. Les temps réalisés par la Elf et la Kawa, inquiètent un peu Dominique, mais une course de 24 heures ne se joue pas sur un tour et si nous ne décrochons pas la pôle-position, nous n'en ferons pas une jaunisse, bien que ce soit des motos japonaises... plaisante-t-il...

lance : « Alors vous avez investi dans du gros matériel ? Si ça ne marche pas, on pourra toujours s'associer et monter une compagnie de transport ! Qu'est-ce que tu en penses ? »

— « Ouais, ce n'est pas une mauvaise idée, on en reparlera après la course... » répond Dominique avant de rentrer dans le camion pour surveiller que les motos n'ont pas bougé pendant le voyage. Tout est maintenant en place, les choses sérieuses vont pouvoir commencer. Pourtant la météo ne semble pas décidée à être clémente, ce qui fait que les premiers essais se déroulent sous la pluie. « C'est bien la peine de courir au mois de mai ! » ronchonne Pernet, « T'inquiète pas, ils annoncent un beau mois de décembre ! » lui lance Moineau... Ces premiers essais seront pourtant néfastes à Hervé Moineau puisqu'il chute sans gravité au freinage de la Chapelle, il se relève aussitôt sans aucune blessure, juste quelques bleus mais la belle Suzuki HB a bien vieilli...

Meilland commente : « C'est étonnant car Hervé est un pilote très sûr, mais tant que c'est du polyester, ça va... Je préfère changer de carénage que de voir un de mes pilotes dans le plâtre ! »

La Suzuki est remise en état, elle sera prête pour les essais officiels. Dominique Auguin, nouveau venu dans l'équipe, regarde les réglages des carbus. Pas de problèmes, le moteur tourne rond. D. Auguin s'est reconverti dans la mécanique, n'ayant



Coudray pour sa première course sur une moto d'usine a remporté Les 24 H. du Mans.

Dès son arrivée sur le circuit, toute l'équipe du Sert s'anime pour mettre en place la tente et les auvents qui serviront à abriter les motos pendant les préparatifs.

« ALORS VOUS AVEZ INVESTI DANS DU GROS MATÉRIEL ? »

Serge Rosser passe à côté de Meilland et lui

pu trouvé de guidon pour continuer à courir : « Tu sais, j'adore la mécanique, alors pour moi ce n'est pas un problème. Et puis ça se passe bien avec Meilland, l'équipe est sympa et l'ambiance est très bonne ». Mais c'est l'heure des essais chronos.

« Même si la pôle-position n'est pas vitale, il est toujours intéressant de la réaliser aux 24 Heures du Mans, surtout au niveau des retombées presse », m'explique Meilland « Seulement avec cette foutue flotte, les Kawa sont avantagées, car les nouveaux



Si 1983 est une année de transition pour l'endurance ce n'est pas en arrivant dans les 24 Heures du Mans qu'on a pu apercevoir, car toutes les étapes du championnat 1982 étaient gagnées sur Suzuki HB, le team le plus performant. accordé le plus de chances pour les saisons sans succès. Eric Cou...



La Elf de Le Liard Aldana, record du tour en attendant une victoire.

Dunlop-pluie sont très efficaces. Peut-être que si ça sèche, ... !!!!!!!... »

Ayant assuré un temps, les pilotes Suzuki effectuent tranquillement des essais de consommation pendant que dans l'ombre le vieux renard de Rosset guette... En effet, ayant remarqué que la piste séchait rapidement, mais qu'il risquait de repleuvoir, Serge a fait arrêter les deux Kawa pour faire monter des pneus slicks de qualification, et lorsqu'il juge le moment opportun, il lâche Lafond et Cornu pour un tour chrono. A peine les kawa-boys sont-ils arrivés aux S bleus qu'il se met à tomber de grosses gouttes. Il est trop tard pour réagir et les deux motos vertes ont eu le temps de réaliser les meilleures performances des essais. Meilland jure : « Le vieux crabe ! Il connaît toutes les ficelles, je me suis fait avoir ! »

Mais les Suzuki ne sont pas loin puisqu'elles réalisent le troisième et quatrième temps devant la Elf-e de Le Liard. Les deux motos jaunes et bleues sont ramenées sous la tente pour être entièrement révisées avant la course.

« Si c'est sec, demain, ils vont pleurer » commente Samin, avant d'aller se coucher. Demain la nuit sera longue...

Les Dieux de la course ayant plaidé auprès du Père éternel, c'est sous un ciel presque

bleu où apparaissent quelques rayons de soleil que le drapeau s'abaisse, libérant la meute rugissante. Bien que Le Liard soit le premier sur sa moto, c'est Samin qui démarre en tête, suivi de Cottard et Moineau. Au premier freinage, P. Debarle, plus nerveux au micro que les pilotes au guidon, annonce les deux Suzuki en tête, avec Samin et Moineau, suivent Cornu sur la Kawa et Guilleux sur la Elf-e qui a pris un départ canon.

Dans les stands, Meilland est plus tendu que jamais, même lorsqu'il voit surgir les deux motos jaunes légèrement détachées de Cornu, il ne laisse échapper aucun signe d'allégresse, il sait qu'il reste 23 heures et 58 minutes de course.

Premier ravitaillement des Kawa, après 50 minutes les Suzuki tiennent une heure 5 minutes, ce qui leur permet de gagner plus d'un tour sur 24 heures. Avantage appréciable lorsque l'on sait que les relais s'effectuent en 11 secondes et les changements de pneus et de plaquettes de freins en moins d'une minute.

Samin et Moineau s'arrêtent pour ravitailler. Tout est en place, les hommes du Sert sont bien rôdés. Le plein des deux machines est réalisé sans problème, Pernet et Hubin repartent à l'attaque ; ils sont toujours premier et second. Hervé Moineau relève son casque et regarde les temps « Samin atta-

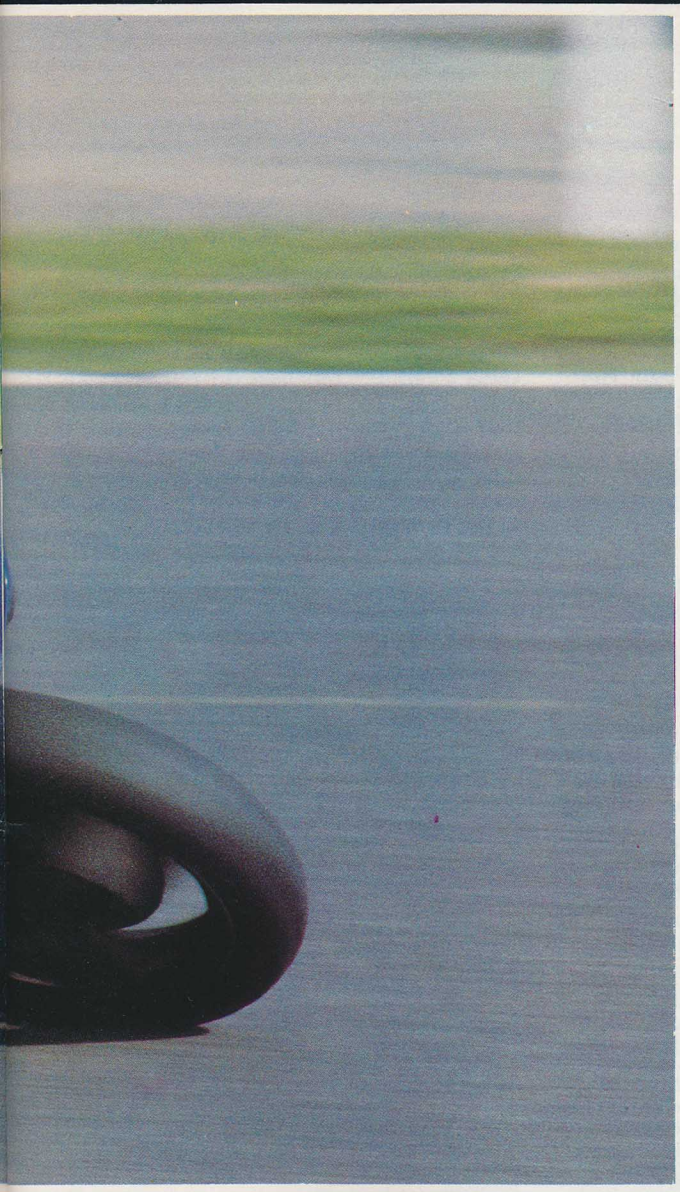
quait très fort, il s'est tiré devant, je n'ai rien pu faire, c'était quand même super, mais il va falloir tenir ».

« C'EST ÇA L'ENDURANCE... »

Marielle lui prend son casque et l'accompagne jusqu'à la caravane. Pourtant après 4 heures de course, deux coups de théâtre vont venir ébranler les écuries d'usine. C'est tout d'abord Etienne sur la Honda qui chute au raccordement. Si le pilote s'en tire bien, le beau V4 est complètement plié : abandon pour la numéro 4.

Quelques minutes plus tard, c'est Moineau qui rentre au stand, une fumée inquiétante s'échappe du pot de la Suzuki... Les mécanos démontent rapidement le réservoir et les bougies, Meilland s'approche et inspecte les culots « C'est sûrement un piston de crevé ». Aussitôt le moteur est sorti du cadre pour être démonté. Hervé Moineau est vert « C'est encore sur nous que ça tombe ! »

Pendant ce temps, Samin caracole en tête, mais les mécaniciens réalisent un temps record pour séparer et moins d'une heure après la numéro 5 est à nouveau en piste en 41ème position. « On a vu pire... Demain à



Malgré les ravitaillements éclairs, les deux Suzuki HB devaient casser la nuit.

l'aube, ils seront dans les points. C'est ça l'endurance.. » commente Meilland.

Pourtant deux heures plus tard c'est au tour de la Suzuki de tête de rentrer au stand. Un tendeur de chaîne cassé ; la moto est out... Les deux ingénieurs japonais, venus prêter main forte à Meilland, n'en reviennent pas. Les Suzuki n'ont jamais connu ce problème auparavant.

« Une pièce à trois sous, il va falloir se faire exorciser » plaisante amèrement Samin « 6 heures en tête pour rien, c'est dur à avaler... »

Néanmoins l'écurie Suzuki H.B. n'a pas bu la coupe jusqu'à la lie puisqu'au petit matin, Hervé Moineau rentre de nouveau au stand ; moteur définitivement hors service... C'est fini, les Suzuki ne rééditeront pas leur victoire de l'an passé. Elles laissent à Kawasaki la joie d'un magnifique triplé, mais il reste l'espoir... Peut-être la semaine prochaine à Silverstone...

LA REVANCHE

Après les déboires du Mans, l'écurie HB Suzuki a repris la route direction l'Angleterre pour la seconde manche du championnat du monde d'endurance, après une traversée mouvementée, toute la petite équipe met enfin le pied sur la terre ferme mais

attention le pied gauche... après un court voyage les deux camions HB Suzuki arrivent devant l'entrée du parc coureurs de Silverstone en français pierre d'argent. Kawasaki est déjà là et les pilotes passent plus de temps à remettre leur estomac en bon état qu'à essayer le circuit. C'est la première année que l'endurance se coure à Silverstone et les pilotes une fois passés ces mauvais moments, vont essayer de décrocher la pôle position, à ce petit jeu c'est l'équipage Lafond-Igoa sur Kawa qui accroche la pôle position sur ce circuit très rapide 171 km/h devant Coudray-Cornu un équipage hollandais et la Suzuki de Moineau. L'autre Suzuki n'est que 13ème en proie à des gros problèmes de tenue de route. Dès le départ les deux Suzuki s'envolent (les essais avaient eu lieu sur le mouillé et les Dunlop s'étaient montrés supérieurs) avec la Kawa de Cornu-Coudray, Igoa loupe son départ et au bout d'une heure de course les Suzuki HB tiennent le haut du pavé devant les deux National motos, Coudray a chuté sur un concurrent. Au fil des heures les chutes font des ravages De Radiguès équipier de Gierden alors 4ème, Le Bihan équipier de Battesti alors 3ème. La seconde National moto de Château-More échouera à vingt minutes de la fin sur bris de boîte de vitesses. Lafond Igoa bien remontés terminent 3ème derrière « Flying Bird » alias Moineau depuis trois

ans il gagne avec Hubin toutes les épreuves anglaises, aux dernières nouvelles Moineau va ouvrir un restaurant de puddings. Coudray-Cornu finiront 6ème juste derrière la Eurac de Sibille-Berthod. Prochaine épreuve le Nürburgring nul doute que les HB Suzuki boys vont faire parler la poudre surtout lorsque l'on sait qu'HB est une marque de cigarettes Allemande. ■

Positions au Championnat après deux courses :

- 1 Lafond-Igoa Kawa ROC JVC 22 pts
- 3 Coudray-Cornu Kawa ROC JVC 20 pts
- 5 Berthod-Sibille Eurac Kawa 16 pts
- 7 Moineau-Hubin Suzuki HB 15 pts
- 9 Samin-Pernet Suzuki HB 12 pts

Classement du Mans

- 1 Coudray-Cornu Kawa
- 2 Lafond-Igoa Kawa
- 3 Monnin-Berthod Kawa
- 4 Battesti-Le Bihan National motos
- 5 Van D Mark-Muller-Oudin Suzuki
- 6 Fourgeaud-Race-Bonhhuil Honda

Classement en Angleterre

- 1 Moineau-Hubin Suzuki
- 2 Samin-Pernet Suzuki
- 3 Lafond-Igoa Kawa
- 4 Wells-Moyce Kawa
- 5 Berthod-Sibille Eurac
- 6 Coudray-Cornu Kawa