

# 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'AVENTURE !

### 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

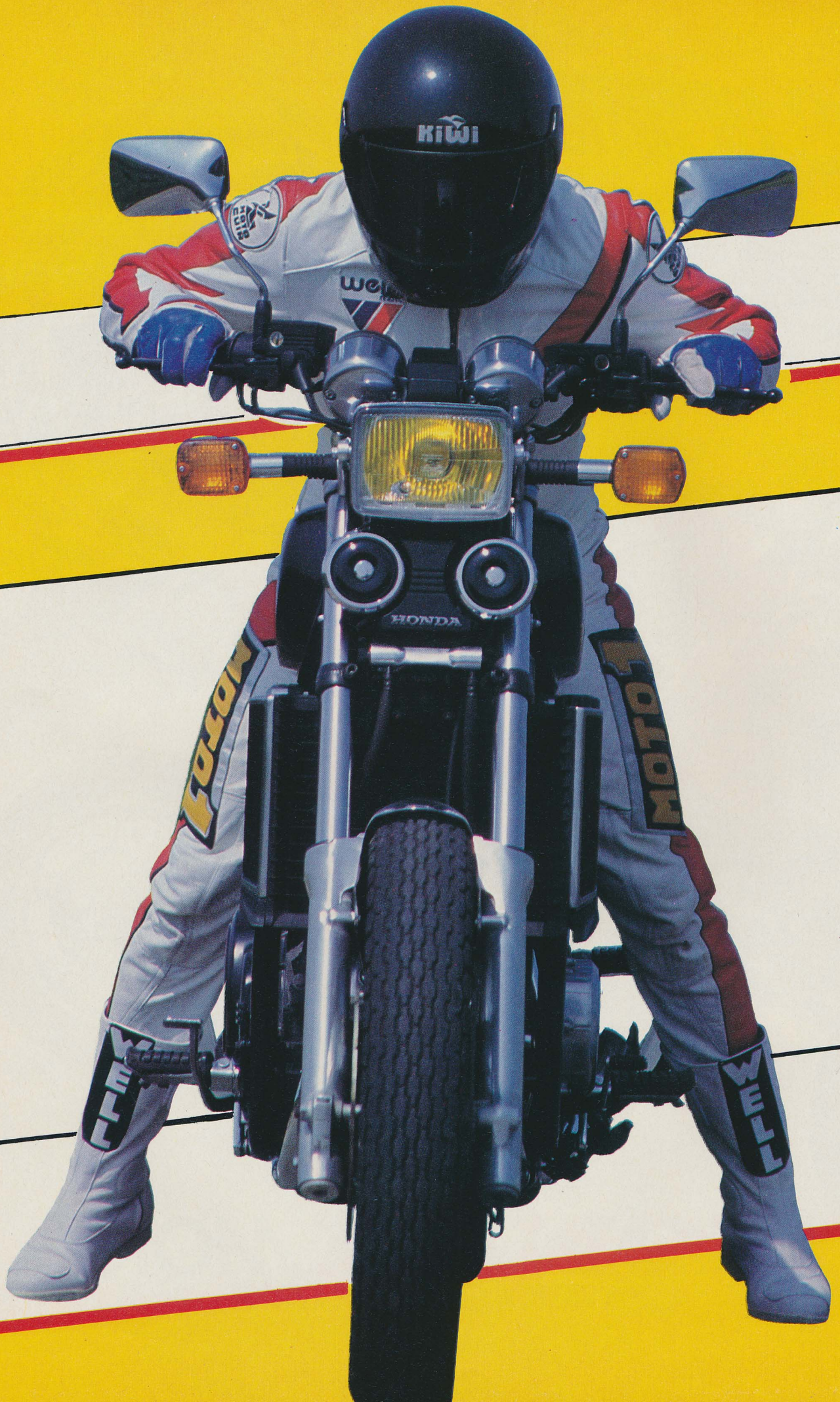
Route 66 par Laurent Bachet ..... p. 90

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<sup>e</sup> trimestre 1983



VF

# 1100 CUSTOM. TORA TORA TORA



Kamikazes, cascadeurs, trompe-la-mort et fêlés de tous poils, à vos casques. Le monstre nouveau est arrivé, sapé comme un marquis, séducteur comme Gasby, beau comme un couché de soleil au fin fond de la Laponie. Des chevaux en veux-tu en voilà, des reprises, les voilà les voili, deux coups de gaz et bonjour le paradis. La bête t'emmène sans rechigner, même là où tu voulais pas aller. De la circonspection sur les gaz, un peu de plomb dans le cerveau et camarade te voilà pour quelques millions, le roi du pétrole, James Dean dans Géant ou Evel Knievel au dessus des Niagara Falls. Texte et Photos : Horse With No Name J.-P. Galtier

La 1100 VF est un cadeau royal pour les inconditionnels du custom japonais et inutile de se creuser pour l'encenser, oublions tous les superlatifs de la terre et disons simplement qu'elle est belle et puissante à mourir. Comme toutes les stars, elle a ses défauts, que l'on pourrait appeler des caprices, il suffit simplement de la regarder pour les oublier, et d'accélérer pour l'aimer. Dragueuse comme pas une, à son guidon vous serez le plus beau des motards de France, du monde... et un des plus rapides, seulement attention la bête a des ressources que certains possesseurs de petits bras fluets ne pourront supporter. Tiens, allez je n'hésite pas, je la compare à une AC Cobra, le monstre du fermier texan, Carol Shelby. Superbe, puissante, presque inhumaine et vicieuse comme un serpent. Le beau monstre quoi !!

## LA STAR DES FREEWAYS.

Pas besoin d'être perspicace pour comprendre que les designers de chez Honda ont tout fait pour soigner un look propre à emballer sans bavures les motards de la côte Ouest US. Le profil de la bête est on ne peut plus réussi. Des rétros aux pots, en passant par la selle et le réservoir, sans oublier la fourche et le petit dossierer façon sissi bar, l'ensemble évoque sans détours sa détermination à ressembler au maximum à l'Harley Davidson. J'ai bien dit à ressembler. Mais cette fois les Japs ont réussi un coup de maître et la machine n'est plus un triste plagiat. Elle a sa propre personnalité, un caractère époustoufflant, un son bien à elle, elle

souffle comme un cyclone dans les prairies du Middle West, rasant tout sur son passage, laissant les caisses les plus puissantes à quelques longueurs de barbelés entre deux feux rouges, derrière elle. Sa tendance à vouloir être en tête, absolument, est irrésistible. De toute évidence, cardiaque... s'abstenir. Pour en revenir au look, si vous le permettez, j'ajouterais que rarement moto n'a été aussi belle. C'est l'avis de tous les chauffeurs à côté desquels je me suis arrêté à un feu dans Paris. Chauffeurs de taxi, bus, représentants de commerce, joueurs de gratte, intellos, abrutis, PD, hétéros défoncez, travelos, dentistes, et plombiers même zingueurs à l'unanimité ont baissé leur glace pour me dire que j'étais très beau sur ma moto, et certains ont même poussé le vice jusqu'à me dire que sans ma « meule », je n'étais rien. En aucun cas elle ne laisse

indifférent... et cette fois je jure que c'est vrai, plus belle qu'elle... tu peux pas. Il y a fort à parier que les designers japonais vont avoir à se creuser pour améliorer l'esthétique d'un prochain modèle tant celui-ci est réussi. Voilà pour la gueule de la moto, je pense que c'est assez. Bien sûr tous les avis en matière de moto sont subjectifs, le mien comme celui des autres, mais là, je pense qu'il faut manquer un tantinet d'objectivité pour dire que le dessin, les couleurs, (bleu nuit métal ou prune ou candy métal) la matière, les formes, n'offrent pas à l'œil une image séduisante. Pour un beau custom, c'est un beau custom, une bonne cuvée, une moto qui fera date ; comme 14-18 ou 1515 il y aura la 1100 VF de 83.

## AU GUIDON DE L'AÉROPLANE BLINDE

Que les amateurs de prodiges, la fleur du meeting aérien, tout le gratin de la voltige, gardent pour l'instant leurs casques à la main. Je vais sur l'heure, expliquer, malgré ma sainte horreur du bide, les quelques figures intrépides, qu'au guidon de mon quatre cylindres en V, j'ai quelquefois exécutées.

Il pleut sur Marne-La-Vallée. Qu'à cela tienne, cela faisait plus d'un an que j'attendais ce moment précis, où la gorge serrée j'introduirai la clef de contact sur le tableau de bord du beau monstre. Pour la petite histoire, j'ajouterai que mon premier contact avec cette machine, je l'avais eu, il y a plus d'un an, en Californie, à San Diego près du Jack Murphy Stadium, lors de la finale des super cross. La belle était alors présentée dans une sorte d'écrin, sur le parking, et une foule d'Américains, la bave aux lèvres, l'admiraient comme des gosses devant une vitrine de pâtisseries. Toujours en mal de scoop, j'avais tiré quelques « pictures » de la bête, fier comme bar-tabac j'imaginais déjà la tête du rédac chef de Moto 1, l'œil allumé, devant ces diapos, ces premiers docs, où le plus beau 1100 Custom de tous les temps était représenté. Horreur, malheur, allez donc savoir ce qui s'est passé. Le trac, l'angoisse, le choc, je ne sais pas, toujours est-il qu'aucune des photos n'étaient bonnes. Alors en désespoir de cause, j'en ai parlé, j'ai expliqué, tous au journal me regardaient comme un branque ; allons donc, un 1100 Custom V4, 120 ch, il est fou ce mec. Mais oui, mais oui me disaient-ils, en me tapant dans le dos, un costume à 1100 balles, avec quatre poches et 120 boutons. Un jour, pourtant, l'heure de la vengeance a sonné. Sur le bureau, une pub atterrit. Une photo de Mike Baldwin, en limande, vu de dessus, et chevauchant devinez quoi ?...

Une 1100 V4 Custom de 120 bourrins. Honda annonçait la couleur. Un avion, déguisé en « Chop ». Depuis cet instant, on m'embrasse les pieds, et bien évidemment, la prise en main de cette machine me revenait de droit. Ce qui a été fait. Je l'ai essayée... je vous raconte. Le tableau de bord, ou la cabine de pilotage si vous préférez : compte-tours, compteur de vitesse, aiguille orange sur fond noir, bien visible, un affichage à quartz indiquant le chiffre du rapport enclenché, affichage à quartz également de la température d'eau, voyant d'huile, essence, phare, clignotants, bref

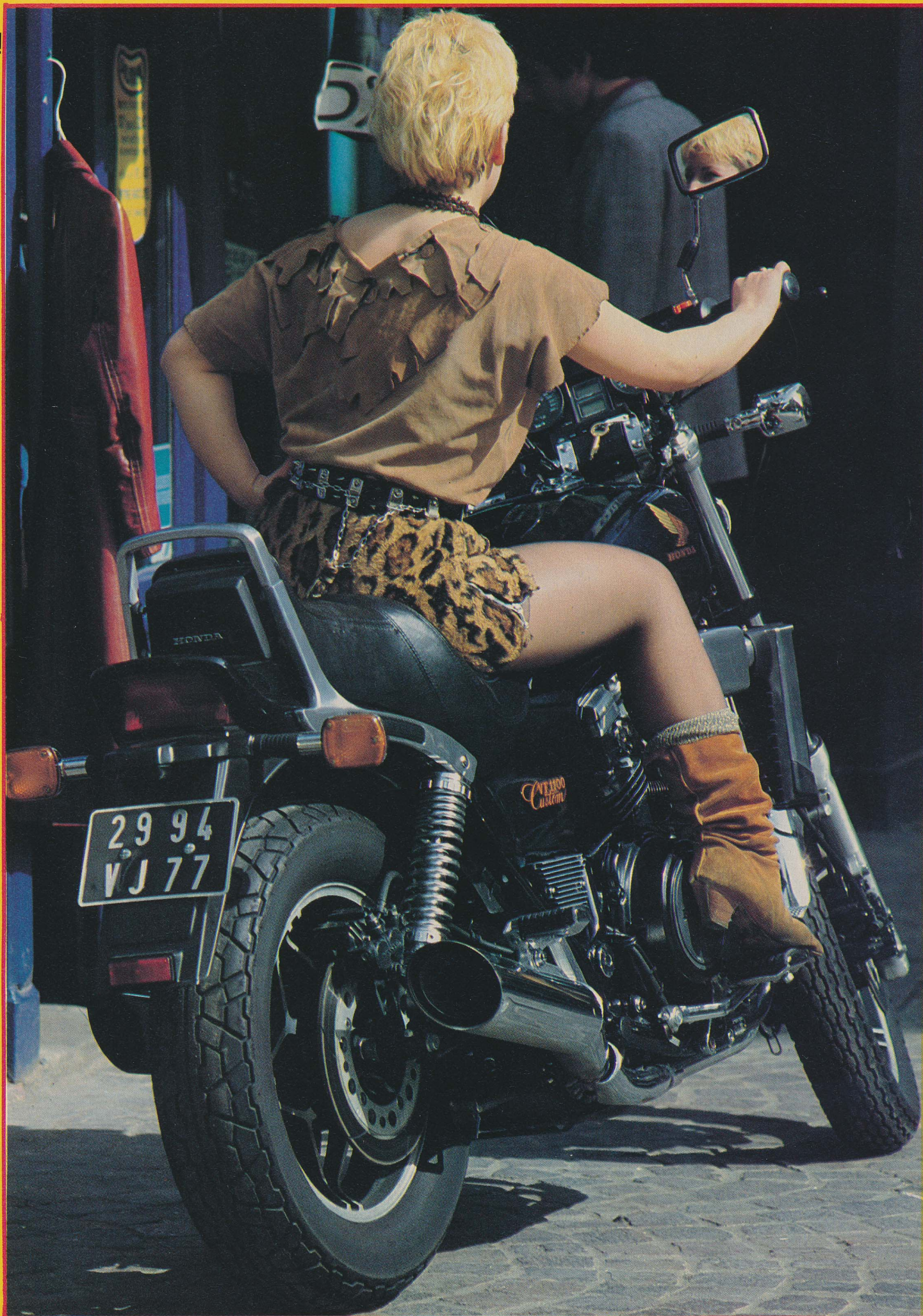
tous les trucs classiques rencontrés aujourd'hui sur les planches de bord japonaises. Un starter manuel à gauche, appel de phare, klaxon... puissant (il vaut mieux) indicateur de changement de direction super agréable avec vrai retour, phare rectangulaire puissant, et puis enfin comme sur toutes les motos, un guidon... et oui quand même. Celui-ci est terrible, on le tient en main comme les deux poignées d'une 12/7 et dans les descentes on a un peu l'impression d'attaquer en piqué, aux commandes d'un Zéro. Placé très haut, pas très large, deux rétros campés bien droit de chaque côté, il vous file d'emblée la position du parfait pilote de « Chop ». Il passe bien, entre les voitures et avec la stabilité de la machine à basse vitesse, vous devenez le roi du bouchon, vous faufilez avec une dextérité qui laisserait béat d'admiration et pantois un équilibriste professionnel. Un très bon point pour une bécane de 260 Kg à vide. La selle quant à elle, dessinée dans la plus pure tradition du chopper est hyper confortable. Le petit dossier destiné au passager est utile, voire même indispensable au moment des accélérations. Autre dossier également pour le passager, indispensable aux dires de « maman » car à plusieurs reprises, il lui a évité de m'abandonner lâchement au beau milieu d'un carrefour (Maman c'est ma meuff!).

Les repose-pieds, quant à eux, sont vraiment trop en avant, alors, imaginez le reste ! Un guidon haut, une selle profonde, qui vous fixe comme un I sur la bête, les pinceaux en avant, et à 180, vous êtes un vrai spinaker, un Gênois de course, un foc de requin par force 8. C'est la rançon de la gloire et du chopper. Ne pas confondre 1100 R et 1100 VF. Même maison, même marque, mais pas du tout la même démarche. Bien, ou plutôt mal, voilà le premier gros défaut de la cuirasse. C'en est un, car le caractère diabolique de la bête aurait plutôt tendance à vous inciter à rouler dans le rouge, et à moins d'avoir un coup de taureau, vous ne supporterez pas la cadence infernale que vous impose la prise au vent. Un conseil, n'oubliez pas d'attacher votre casque. Sinon les positionnements, sélecteur et pédale de frein sont parfaits, et à condition que l'on veuille bien se rappeler à chaque instant qu'on roule custom, je dirais que la moto est confortable à souhait. Dès que l'on prend la 1100 VF pour ce qu'elle n'est pas, il vous monte quelques angoisses à la gorge, angoisses qui partent généralement des pieds et vous traversent le corps à la vitesse grand V, passant par vos petites fesses qui se rétractent comme des coquilles St Jacques, pour finir à votre cerveau en lui imprimant en rouge fluorescent le mot... « peur ».

## MON DIEU QUEL FURIEUX DECOLLAGE

Contact, première, gaz, il pleut, la roue arrière patine. Bon, ça va, j'ai compris. Je rentre sur Paris peinard, rongé par mon frein, en colère, fou de rage de ne pouvoir taquiner les 120 ch de la bestiole. L'expérience m'apprendra plus tard, que la pluie, ce jour-là m'a certainement évité de « Kick out of the jam », en clair, de m'envoyer en dehors de la confiture, bref au tas.

L'apprentissage sur cette machine est indispensable. Quand on connaît après, ça va, on sait que sur route mouillée il est formellement interdit d'attaquer, ou avec un touché d'une douceur infinie sur la poignée de gaz, et en calculant les distances de freinage avec pessimisme. Bien, on reprend à zéro. Aujourd'hui il fait beau, c'est reparti, contact, première, gaz. Mon dieu quel furieux décollage, planquez tout, fou dangereux, dans un rouleau de barbelés, n'en jetez plus c'est assez, pendu au guidon corne de chopper, j'en suis tout retourné, mon passager a une attaque, sauve qui peut lâche tout, il va gerber son ragoût. Deuxième, troisième, quatrième, cinquième, over drive ou over dose de la dérive, je ne sais plus. Les aiguilles se sont planquées, la poignée est au taquet, ma copine derrière fait le drapeau, on attaque le vol du bourdon, j'ai des frissons dans l'échine. A fond les gaz on attaque une grande courbe, je rentre l'over drive, la cinquième, ça saucissonne sérieux, j'ouvre en grand, tout ça s'écrase, un peu plus, et telle l'anguille d'eau douce je me sors du virage la mort aux trousses. Bonjour le gros cœur, pour moi ça va, je suis en bonne santé. A peine la liqueur trempée et la moustache de sueur. Tout ça n'est qu'une question d'habitude. Un petit problème de réglage peut-être ? Allez, on règle. Et vas-y que je t'essaie toutes les positions. Quand c'est dur tu largues le passager et tu décolles... bien. Quand c'est mou, tu deviens le roi du dribbling au freinage, la roue arrière saute tellement qu'elle ne voit plus le macadam du cow-boy habituellement champion de rodéo. Toutefois si vous êtes patient et si vous savez vous arrêter quand il le faut pour régler en fonction du terrain, alors là vous comprendrez et apprécierez « la foulitude » des réglages mis à votre disposition. Cette moto, y a pas à dire elle est terrible, et c'est un vrai « chop » ou un custom si vous préférez. A priori, elle n'aime pas du tout les routes françaises et sa vocation US est indiscutable. La fourche, absolument irréprochable. Les freins, puissants, tant qu'ils sont froids, sinon, mes hommages au fading et aux longues séances de freinage. 260 kg, plus les pleins, les passagers, ça fait du monde à arrêter. Encore une fois, cool et ne pas oublier que c'est une 1100 VF Custom. EN résumé : une moto maniable à basse vitesse. Des freins excellents si l'on tient compte de certains paramètres inhérents au poids et à la démesure des accélérations ; une tenue de route, pas mieux, pas pire... qu'une grosse Japonaise dont le cadre possède une géométrie identique, une boîte à vitesses bruyante et pas toujours précise, une transmission par cardan manquant totalement de souplesse, (sur mon modèle d'essai) ce qui est hyper désagréable en virage à basse vitesse surtout sur pavé mouillé, et enfin et surtout, un moteur fabuleux, aux accélérations démoniaques, un look inimitable, un bruit à haut régime qui vous donne envie de crier sauve qui peut et de tout lâcher, un design général qui fait assurément de cette 1100 VF Custom, la plus belle bécane pour aller danser tout en fleurant avec le 240 chrono. Mais n'oubliez pas... easy... very easy, c'est une custom, pas la moto de Freddie Spencer. Si vous comprenez bien ça, alors vous aurez entre vos mains un des fleurons de la technologie nipponne. Ah j'allais oublier, pensez surtout à prendre un peu d'argent pour l'essence. ■





## FICHE TECHNIQUE

### Moteur

Type : 4 cylindres en V à 90°. D.O.H.C. à 4 soupapes par cylindre et refroidissement liquide.

Cylindrée : 1098 cm<sup>3</sup>

Alésage/course : 79,5 mm x 55,3 mm

Taux de compression : 10,5 : 1

Puissance maximum : 120 ch à 8 500 tr/mn

Couple maximal : 9,2 kg.m à 7 000 tr/mn

Système de lubrification : carter humide

Système de démarrage : électrique

Système d'allumage : électronique

Transmission : boîte 5 vitesses + overdrive

Transmission secondaire : par cardan

### Châssis

Longueur hors-tout : 2 280 mm

Largeur hors-tout : 810 mm

Hauteur-tout : 1 210 mm

Garde au sol : 158 mm

Hauteur de la selle : 800 mm

Poids à sec : 246 kg

Capacité du réservoir

d'essence : 17 l

Suspension avant : fourche air + huile

Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques

Pneus avant : 110/90-18

Pneus arrière : 140/90-16

Frein avant : double disque ; étrier double piston

Frein arrière : simple disque ; étrier double piston

Prix et coloris : 35 243 F T.T.C. rouge et bleu très foncé.