

Moto Revue

Honda :
la 500 cross liquide

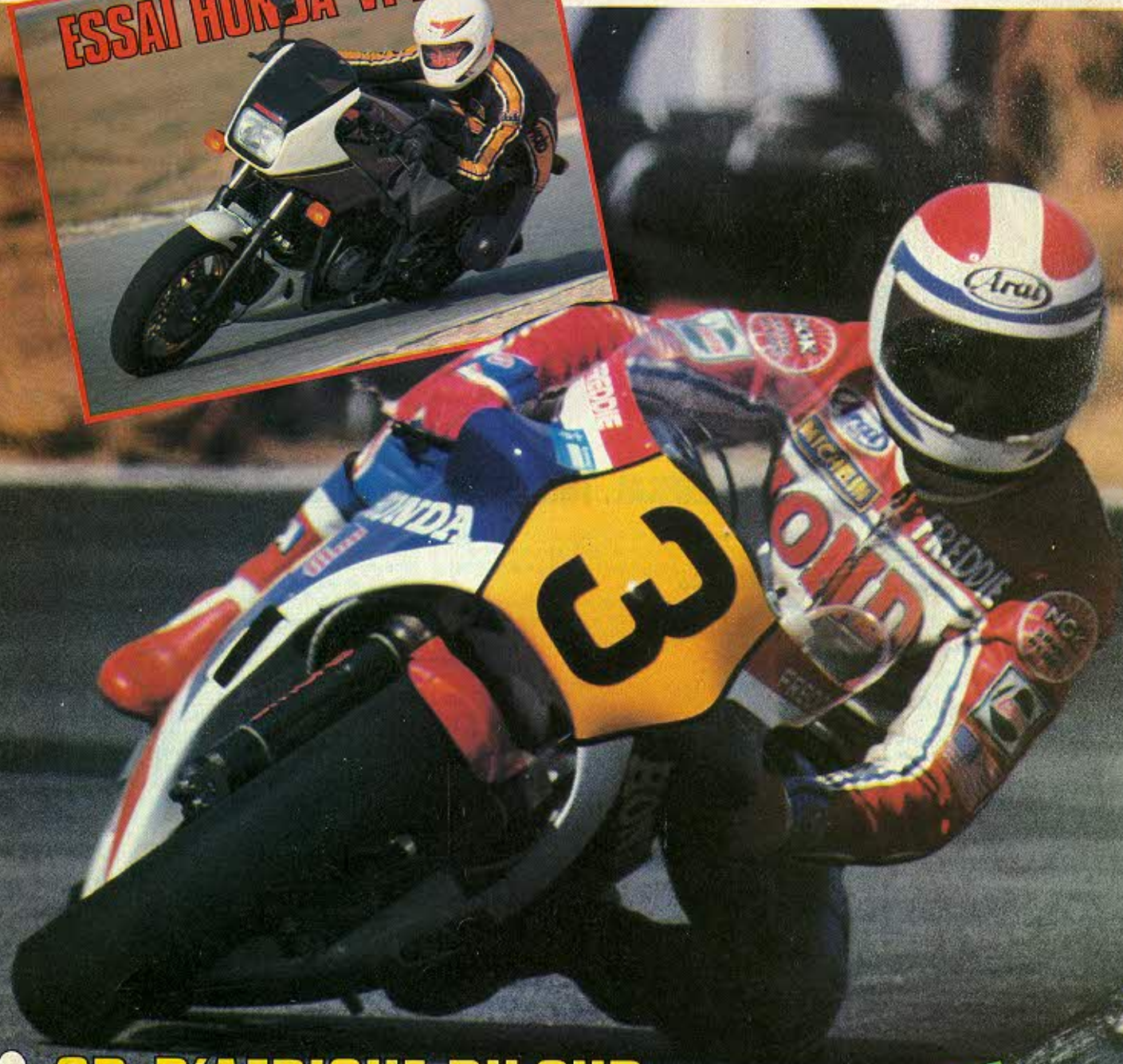
Essais : Honda 350 et
500 XR

Hesketh V 1000 :
ça repart !

Déco-moto :
le concours Nickel

Interview : Ertaud-Anquetil

N°2599. Jeudi 24 mars 83. 9 F - 70 FB - 4 FS



M2163-599-9F

GP. D'AFRIQUE DU SUD:

FREDDIE LA MENACE!

BALDE VAINQUEUR EN 250

COUVERTURE

Freddie la menace !

Il était donné, déjà, comme un des postulants les plus sérieux dans la course au titre mondial, catégorie 500. En triomphant avec une facilité déconcertante dans ce premier grand prix de la saison sur le circuit de Kyalami en Afrique du Sud, Freddie Spencer fait d'ores et déjà figure d'épouvantail au sein des écuries officielles. En moyenne cylindrée, avec une classe deux cent cinquante qui risque fort, cette année, d'être particulièrement disputée, l'association Chevallier-Baldé a déjà fait parler d'elle. Vainqueur indiscutable de la course de Kyalami, Jean-François Baldé prend la tête du classement provisoire. Et au vu de ses qualités et de celles de sa moto, il est fort capable de la garder jusqu'au bout...

DIRECTION
 Directeur de la publication :
 Patrick Casanovas.
 Président du comité de rédaction :
 Serge Pozzoli.

REDACTION
 Rédacteur en chef : Eric Glain.
 Chefs de rubrique :
 Vitesse : Ph. Michel.
 Tout-terrain : X. Audouard.
 Secrétaire de rédaction :
 Nane L'Hostis.
 Rédacteurs :
 Philippe Amand,
 Patrick Boulland,
 Yves Belleville,
 Jean-Louis Barnardelli,
 Christian Delahaye,
 Gérard Rocroy (studio photo),
 Antoine Payralade (documentation).
 Collaborateurs :
 Reynald Lecerf,
 Jean-Pierre Steiner,
 Jacques Vivant.
 Correction :
 Rémi Barroux.
 Secrétaire : Pascale David.

CORRESPONDANTS
 En France : C. B. Adréani, G. Delbos,
 L. de Nadié, G. Masquet, J.-F. Meunier,
 A. Pierre, G. Pilarczyk,
 J.-M. Rieu, J.-P. Tourta,
 B. Verret, J.-C. Virleu, J. Volland.
 A l'étranger : Das Motorrad (D),
 C. Carter et G. Spencer,
 Davidson (G.B.), M. Walter (B),
 M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CDN),
 Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Bahar (USA),
 H. Van Loozenord (NL), R. Patignani,
 M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (I),
 P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS), G. Hochet
 (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE
 Direction : Claude Porchet.
 Adjoint : Nadine Gros, Jean-Pierre Snouw.

PUBLICITE
 Au journal.
 Directeur de la publicité :
 Henri Guével.
 Chefs de publicité : K.E. Dussine
 et Ch. Huguet.
 Adjoint pour le Sud : F. Jose
 Conception publicité : Enrico Carosi.
 Adjoint : Marc Blanchard.

ADMINISTRATION
 Moto Revue est une publication des Editions
 Larivière S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C.
 Seine 57 B 7.188. 15-17, quai de l'Olise, 75019 Paris.
 Tél. : 200.22.07. Téléc. : Motorvu 211 678 F.
 C.C.P. : 115915 Paris.
 Président : Patrick Casanovas. Directeur gé-
 néral : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain
 Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin.
 Directeur de la publicité : Henri Guével. Direc-
 teur des ventes : Jacques Houffmann. Abonne-
 ment : Monique Deregard. Petites annonces :
 Véronique. N° de commission paritaire 61630.
 Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1983. Ce numéro 9 F.
 Abonnements : France 375 F (48 numéros),
 Etranger 520 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB
 (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal,
 93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et docu-
 ments non insérés ne sont pas rendus.

Couverture

Ouverture de la saison de vitesse à Kyalami : victoire impressionnante de Freddie Spencer et de Jean-François Baldé (photo : Philippe Michel).

Vitesse 6

Premier grand prix de la saison en Afrique du Sud : les Français ont fait très fort en 250 (Baldé), tandis qu'en 500, Freddie Spencer fait déjà figure de favori (par Ph. Michel).

Présentation 14

Premiers tours de roue de la VF 400 F : Honda amène cette architecture de moteur dans la catégorie des moyennes cylindrées (par P. Bellamy).

Essai 16

Honda a présenté cette moto au salon de Paris en septembre dernier. Voici la VF 750 F (par Y. Belleville, photos Philamand).

Magazine 25

Ducati vient équiper des Pantah de pneus à clous identiques à ceux des machines d'ice race. Voici le résultat (par Y. Belleville).

Technique 30

Après avoir fait faillite, Lord Hesketh relance en Angleterre la production de la V 1000 (par Universal Pictorial Press).

Déco 32

Pour la seconde année consécutive Nickel Moto et Moto Revue organisent un concours de décoration moto. En voici les lauréats.

Promosport 50

Championnat de France d'endurance 750 cm³ à Albi qui accueillait également les promosport 125 et 250, ainsi que la première épreuve de la coupe Pantah (par Philamand).

Cross 56

Coup d'œil sur l'une des motos que l'on attendait en championnat du monde 500 cross : la 500 liquide Honda d'André Malherbe (par P. Boulland).

Interview 60

Retour sur le Dakar et parole aux femmes avec Marie Ertaud et Véronique Anquetil (par Gilbert Roy).

Nouveau 64

Honda : voici les dernières XR 500 et XR 350, ainsi que la gamme trial (par Xavier Audouard et J.-L. Bernadelli. Photos P. Boulland).

Trial 70

Championnat de France à Razes avec une formidable bataille entre Michaud et Burgat, et Michaud qui l'emporte de trois points (par J.-L. Bernadelli).

Enduro 72

Première manche du championnat de France d'enduro à Apt avec une victoire, attendue, de Marc Moralès (par R. Lecerf).

Divers

Dernière heure (p. 5) ; informations générales (p. 34 et 35) ; vitesse (p. 36 et 37) ; régionales (p. 28, 29, 42, 43, 44 et 45) ; vertes (p. 46, 47 et 48) ; Mototrok (p. 38, 39, 40 et 41) ; petites annonces (p. 76, 77 et 78).

par P. Boulland

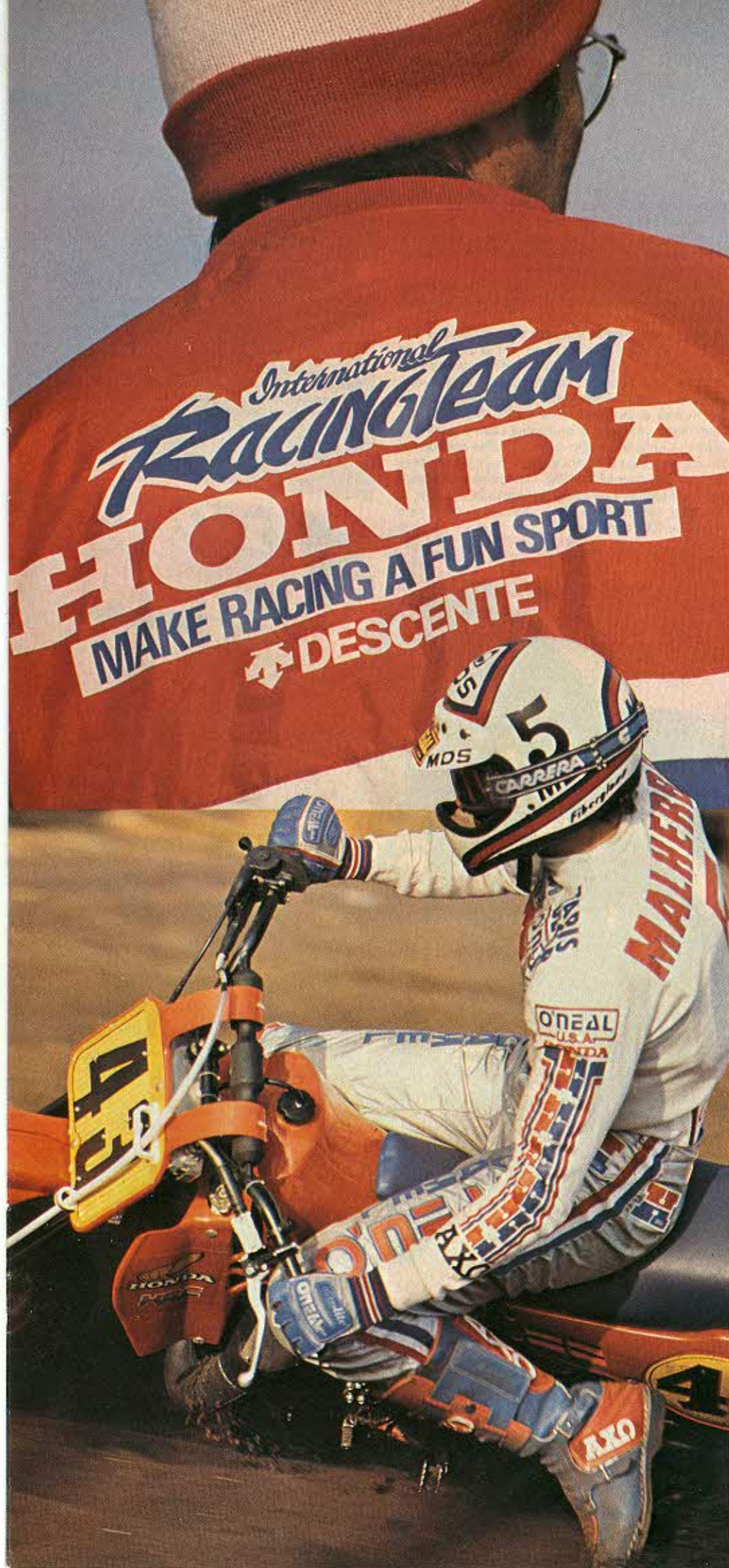
D'ENTREE AU SOMMET !

Sint-Anthonis, dimanche 13 mars. Première sortie mondiale de l'inédite 500 Honda à refroidissement liquide et... victoire d'André Malherbe (troisième, Graham Noyce). Les Japs ont encore frappé.

HONDA 500 LIQUIDE



a la reconquête du titre



RC 500 M 1983

Caractéristiques

Moteur : type : monocylindre 2-temps refroidi par eau. Cylindrée : 498 cm³. Puissance maximum : plus de 61 CV à 7 000 tr/mn. Couple maximum : plus de 6,8 mkg à 6 500 tr/mn.

Dimensions : longueur hors-tout : 2,190 mm. Largeur hors-tout : 840 mm. Hauteur hors-tout : 1,170 mm. Empattement : 1,500 mm. Garde au sol : 330 mm.

Poids à sec : 100,6 kg.

Suspensions : avant : fourche télescopique. Débatte : 305 mm. Arrière : Pro-Link. Débatte : 325 mm.

Cadre : type : semi-double berceau.

Réservoir d'essence : capacité : 9 litres.

Pneu : avant : 3.00 x 21. Arrière : 5.10 x 18.



The bike ! Moteur de 498 cm³ équipé du système ATAC dont on aperçoit la chambre supplémentaire d'échappement relié au pot sur le devant du cadre. Boîte 4 vitesses, deux demi-radiateurs positionnés de chaque côté du cadre, poids limite FIM (102 kg) et frein à disque AV et AR. The man ! André Malherbe, le grand vainqueur de Sint-Anthonis. Sur trois manches : deux victoires et une place de second (derrière Carlqvist).

Cette année, pour reconquérir le titre perdu, Honda n'a pas lésiné sur les moyens. Engagement du jeune prodige anglais Dave Thorpe et surtout, apparition d'une toute nouvelle machine à refroidissement liquide. En exclusivité pour *Moto Revue*, André Malherbe vous dit tout sur cette fabuleuse moto.

M.R. Quand as-tu été mis au courant du projet « liquide » ?

A.M. Vers le mois de novembre l'an dernier. Un matin, les Japonais m'ont téléphoné pour me demander ce que j'en pensais.

M.R. Surpris ?

A.M. Pas vraiment. Depuis un an déjà, sur nos machines de GP, il y avait la place dans le carter pour monter une pompe à eau. Alors, une 500 liquide, c'était dans la logique des choses... »

M.R. Quand l'as-tu essayée pour la première fois ?

A.M. En novembre au Japon, mais ce n'était encore vraiment qu'un proto. Les ingénieurs avaient simplement « liquidifié » une machine à air.

M.R. Et alors ?

A.M. J'ai roulé trois jours dessus, sans connaître de gros problèmes. Les Japonais voulaient seulement savoir si le système marchait, c'est tout ! A cette époque, je pensais disposer à nouveau de machines à air pour 83. D'ailleurs, les ingénieurs travaillaient sur un tout nouveau moteur à air, avec le système ATAC qui accélère la sortie des gaz à la lumière d'échappement (N.D.L.R. : le même système dont sont équipés les nouveaux traits MTX). C'est d'ailleurs cette machine qui va disputer le championnat des U.S.A. 500 aux mains de Chandler, Shultz et Breker. Quant au modèle que nous allons utiliser en GP, ce n'est ni plus ni moins que ce même nouveau moteur auquel les ingénieurs ont ajouté ce refroidissement liquide. Remarque, les Ricains

auraient pu avoir la liquide et nous celle à air, mais le marketing a décidé qu'en Europe, il fallait les liquides (pour frapper un grand coup), contrairement aux U.S.A. où les machines doivent ressembler le plus possible à la série. »

M.R. Quand avez-vous vu, Noyce, Thorpe et toi, que vous alliez rouler sur des machines à refroidissement liquide ?

A.M. Lorsque nous sommes allés en janvier aux U.S.A. pendant une semaine, sur la piste privée d'Al Baker (N.D.L.R. : vous savez, le grand spécialiste des courses de désert et importateur Mugen), nous avons roulé sur la moto que tu découvres aujourd'hui. Elle n'avait bien entendu plus rien à voir avec le proto que j'avais essayé au Japon. Outre le liquide, elle n'a d'ailleurs plus rien de commun avec le modèle 82. Tous les organes moteur ont changé de côté : la chaîne secondaire est maintenant à gauche, l'embrayage à droite, le freinage est confié à deux disques... Bref, une machine 100 % inédite.

Des précédents

Ce n'est pas la première fois qu'une usine lance dans le grand bain de la compétition une 500 à refroidissement par eau. Ainsi, en 1981, Yamaha avait aligné à Sint-Anthonis (un lieu décidément prédestiné !) une machine du même type. Mais le projet avait été immédiatement abandonné. Haakan Carlqvist serrant dans les deux manches. La même année, à l'enduro du Touquet, KTM avait également engagé deux 495 liquides, mais aucune n'avait franchi la ligne d'arrivée. Une sortie là aussi sans lendemain. A noter que cette saison, Honda ne sera pas la seule usine à faire rouler une 500 liquide, Kawasaki ayant également un prototype qui va disputer le championnat des USA aux mains de Kent Howerton (voir MR 2595).





M.R. A conduire, cela change beaucoup d'une machine à air ?

A.M. « En conduite proprement dite, non. Simplement le moteur est plus silencieux, et le refroidissement liquide procure un peu plus de souplesse.

M.R. Et en efficacité ?

A.M. Pas vraiment beaucoup de puissance en plus — la cylindrée est d'ailleurs la même qu'en 82 : 498 cm³ — mais un rendement accru du moteur. En fin de manche, les chevaux sont toujours là. Le refroidissement liquide procure les mêmes avantages que sur une 125 ou une 250.

M.R. Le disque arrière ?

A.M. Super. D'ailleurs, à l'avant comme à l'arrière c'est mieux qu'un double came. Néanmoins, le disque arrière nécessite une certaine habitude. Ainsi au début, j'ai calé plusieurs fois. Cela freine beaucoup plus fort mais il faut apprendre à doser. Ce n'est qu'une question d'habitude.

M.R. L'embrayage à commande hydraulique ?

A.M. Plus souple. Tu débrayes d'un seul doigt.

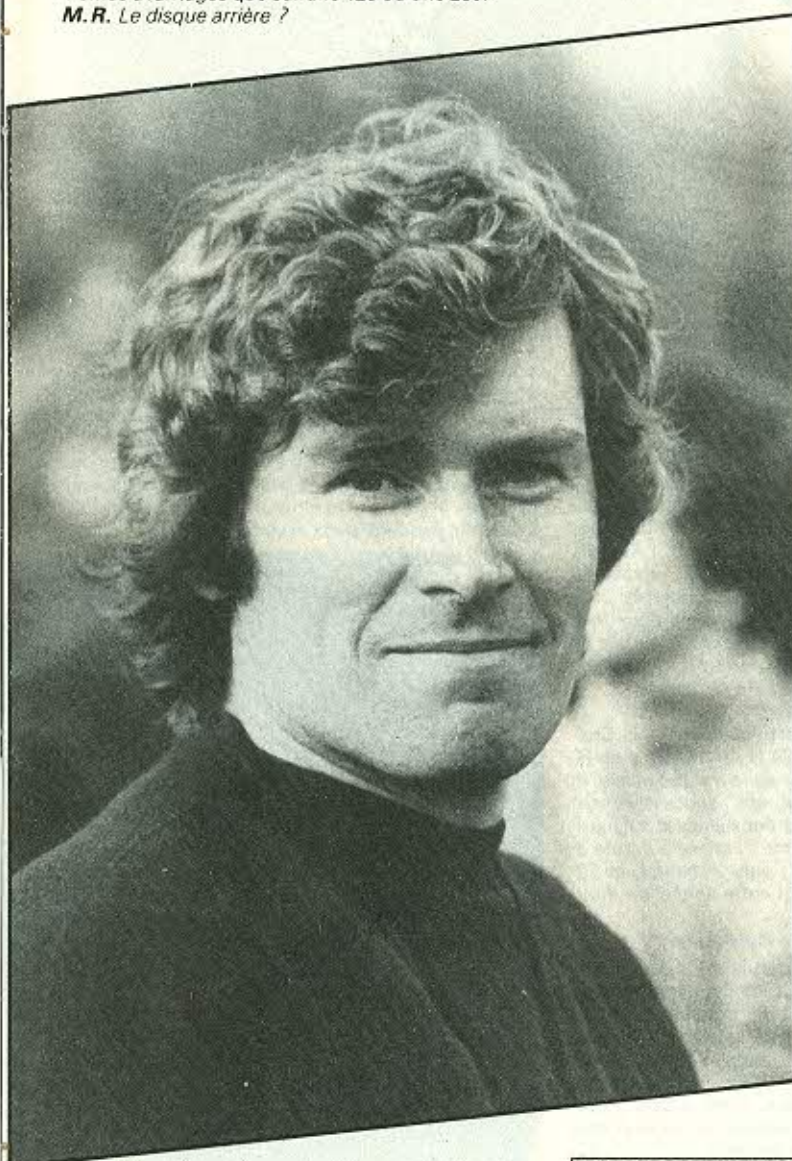
M.R. Noyce et Thorpe disposeront-ils de la même machine ?

A.M. Exactement. Graham roulera seulement

avec un amortisseur différent (White Power). Dave et moi, utiliseront pour notre part un Showa, du fait du contrat d'exclusivité liant Oniins avec Yamaha.

M.R. Confiant ?

A.M. Bien sûr. La machine est fabuleuse et je suis content de voir que le travail que j'ai fourni durant l'hiver porte ses fruits. Je progresse à chaque course. Rendez-vous à Payerne.



Ci-dessus à gauche : Heikki Penttila a la lourde tâche de veiller sur la machine de Malherbe. Le Finlandais entame sa septième saison comme mécanicien de GP.

Depuis 2 saisons, M. Minoru Satoh (à droite), est responsable du cross en Europe au sein d'Honda Racing Corporation qui emploie 30 ingénieurs pour la recherche et le développement des machines de GP.

Gros plan sur le moteur avec, au-dessus de la pompe à eau, l'emplacement renfermant le mécanisme de commande du système ATAC. Notez également la plaque d'alu qui protège le maître-cylindre du frein arrière dont on voit le disque et l'étrier flottant simple piston. Enfin, une vue du maître cylindre de la commande d'embrayage hydraulique avec son réservoir à sa plus simple expression.

Honda en GP 500

C'est en 1975 que Honda a fait son entrée dans les GP 500 avec l'Américano-Hollandais Pierre Karsmakers, finalement dixième avec seulement trois GP à son actif (USA, CND, GB), mais la plus haute marche du podium au Canada. Depuis, les rouges ont inscrit trois fois leur nom aux tablettes de la FIM, grâce à Graham Noyce (79) et André Malherbe (80 et 81).

1975 : Karsmakers 10°.

1976 : Karsmakers 9°.

1977 : Lackey 4°.

1978 : Lackey 2°, Noyce 7°.

1979 : Noyce champion du monde, Malherbe 3°.

1980 : Malherbe champion du monde, De Coster 5°, Noyce 8°.

1981 : Malherbe champion du monde, Noyce 2°.

1982 : Noyce 4°, Malherbe 5°.

Pas tout de suite en série

Si Honda a pris l'habitude d'appliquer sur ses machines de série les techniques testées en grand prix, il faudra néanmoins attendre encore un peu avant de voir apparaître une 500 client « liquide ». Roger De Coster, qui s'occupe entre autres activités du développement des machines de série, s'est en effet laissé aller à quelques confidences : « Non, la 500 CR 84 ne sera pas à eau. Elle sera toutefois équipée d'un tout nouveau moteur qui n'est autre que celui de la moto de GP, mais à air (N.D.L.R. celui-là même que vont employer les officiels Honda US en championnat) ; le système ATAC (Auto Controlled Torque Amplification Chamber) sera donc monté en série car, sur la 500, c'est vraiment super. Les 125 et 250 pourraient également en être équipées mais, pour l'instant, ce système ne donne pas encore entière satisfaction. La puissance en haut et en bas est OK, mais on a un creux à moyen régime. Enfin, les ingénieurs sont sur le point de résoudre ce problème. En revanche, il n'est pas question de valve à l'échappement comme j'ai pu le lire dans certains journaux. » Merci M'sieur !