

Moto revue

Essai

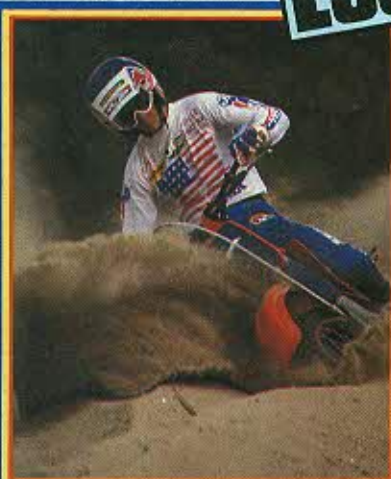
450 km/h :
dragster à réaction de
Vink

Irlande :
allez y faire un tour

Essai :
125 Honda MBX

H.V.A. : à l'époque des
GP de vitesse

N° 2652. Jeudi 26 avril 84. 9,70 F 78 fb - 4 fs - 2 500 L



HONDA CR 250 "USINE"



KAWASAKI KR 250

24H-SURPRISE AU MANS!



M2163-652-9,70F

COUVERTURE

Endurance : chercher la bonne formule

A l'issue des 24 Heures du Mans, première course d'endurance de la saison, il est logique de se poser la question : un organisateur, en 1984, peut-il se contenter de n'aligner que les motos qui se présentent ? Certainement pas. Parce que le championnat du monde est à la croisée des chemins, coincé entre un règlement nouveau et des conditions économiques peu favorables à la préparation des machines : concevoir un proto pour une seule course hors championnat, c'est cher. Et sans doute ne faut-il pas chercher ailleurs les raisons du maigre plateau manœuvré. Il faut donc trouver autre chose. Il faut garder à l'endurance cet aspect particulier fait d'affrontements et de rebondissements. Il faut alors, si le plateau ne vient pas, que l'organisateur se donne la peine d'aller vous le chercher sans hésiter à investir. Que ceux d'entre-vous qui lisent entre les lignes nous comprennent. Et, rendez-vous au Bol d'Or...

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

REDACTION
Rédacteur en chef : Eric Glain.
Chefs de rubrique :
Essais : Y. Belleville.
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction :
Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand,
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Alain Lecorre,
Christian Delahaye,
Gilbert Roy,
Gérard Rocroy (studio photo),
Antoine Peyralade (documentation).
Collaborateurs :
J.-L. Bernardelli,
Reynald Lecort,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Correction :
Rémi Barroux.
Secrétaire : Pascale David.
Photos : Canon.

CORRESPONDANTS
En France : C.B. Adréani, G. Delbos,
L. de Nadal, G. Maugot, J.-F. Meunier,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.M. Rieu, J.-P. Tourte,
B. Verret, J.-C. Virfeur, J. Valland.
A l'étranger : Motorrad R und S (D),
C. Carter et G. Spencer.
Davidson (GB), M. Walter (BI),
M.P. Ruetsch (CHI), Ph. Dacier (CDN),
Solo Moto (EI), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Lozenoord (NL), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (IL),
P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS),
G. Hochet (BRESIL).

CONCEPTION GRAPHIQUE
Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Nadine Gros, Jean-Pierre Sneau.

PUBLICITE
Au journal.
Directeur de la publicité :
E.-A. Bahman, assisté de Anne Vallé.
Chefs de publicité : K.F. Dussine
et Ch. Huguet.
Conception publicité : Enrico Carosi.
Adjoint : Marc Blanchard.

ADMINISTRATION
Moto Revue est une publication des Editions Lari-
vière S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C. Seine
57 B 7-188, 15-17, quai de l'Olse, 75019 Paris.
Tél. : 200.22.07. Télex : Motorvu 211 678 F.
C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas, Directeur général :
Serge Pozzoli, Directeur : Georges Alain Mahé,
Directeur des ventes : Robert Schomann, Promo-
tion : Jean-Louis Dronne.
Abonnement : Monique Derogard.
Petites annonces : Véronique. N° de commission
paritaire 61630. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1984.
Ce numéro 9,70 F.
Abonnements : France 407 F (48 numéros).
Etranger 580 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB
(48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaplat,
93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et docu-
ments non insérés ne sont pas rendus.



Endurance 7

Etranges 24 Heures du Mans, qui ou-
vraient la saison d'endurance 1984.
Hors championnat du monde, Le
Mans alignait une cinquantaine de
machines sur la ligne de départ. C'est
un équipage privé hollandais qui a
raflé la victoire (par Ph. Michel et Phi-
lamand).

Dragster 18

Henk Vink, qui trouvait que son der-
nier dragster, Big Spender II,
commençait à se « trainer », s'en est
construit un autre avec son ami
Sammy Miller : un dragster à réac-
tion, pas moins... (photos A. Er-
noul).

Essai 24

Depuis sa première apparition au der-
nier salon de Tokyo, tout le monde se
demandait si la Kawasaki KR 250
roulerait un jour. Maintenant, on en
est sûr : elle roule ! (Par P. Bellamy,
photos C. Sugi).

Histoire 36

Savez-vous que HVA, avant d'être la
célèbre marque à tétines que l'on
connait, a été l'un des animateurs du
championnat du monde de vitesse ?
(Par S. Pozzoli).

Balade 40

Prochaine virée que vous pouvez ins-
crire sur vos tablettes : un petit tour
en Irlande, pourquoi pas ? (Par Y. Bel-
leville).

Essai 56

Une petite routière qui va sans doute
jouer un rôle important avec le nou-
veau permis : la Honda 125 MBX
(par Ch. Delahaye, photos Phila-
mand).

Essai cross 76

Après le Supercross de Paris, où
David Bailey a gagné au guidon de
cette moto, nous avons voulu savoir
ce qu'avait dans le ventre la Honda
CR 250 d'usine. Un essai réalisé aux
USA. Servez chaud ! (Par X. Au-
douard).

Rallye 86

Moto Revue lance la première Baja...
africaine : la Djerba 500, fin octobre
en Tunisie. De l'inédit, du nouveau,
de l'aventure et du « gaz » garantis.
Avec, en prime, une grande étape
« Touquet » : départ en ligne, à tra-
vers le « shot » du Sud tunisien à
fond pendant 500 km.

Enduro 88

Championnat de France d'enduro à
Aubusson (par A. Lecorre).

Divers

Informations vitesse (p. 50 et 51),
généralistes (p. 54 et 55), régionales
(p. 35 et 44), vertes (p. 72 et 73).
Petites annonces (p. 67 à 71). Moto-
track (p. 28 et 29). Courrier (p. 31).
Dernière heure (p. 84 et 85).

LA REINE DE PARIS !

Vous étiez plus de 25 000 et elle vous a tous « soufflés » au Supercross de Paris. Les pilotes européens, écœurés, ne parlent plus que d'elle... Et « Moto Revue » l'a essayée pour vous !

SCOOP !

*J'ai essayé
la 250 Honda d'usine
de David Bailey !*

La 250 Honda RCB est sans aucun doute la moto d'usine la plus fantastique de ces trois dernières saisons. Après que Donnie Hansen ait remporté les championnats US 250 et supercross à son guidon en 82, David Bailey a pris le relais et remporté le « grand national n° 1 » en 83, sans oublier le GP des USA 250 et le GP du Japon (les meilleurs pilotes du monde invités par les usines japonaises pour un cross « outdoor ») ; enfin, en 84, la dernière version de cette fabuleuse machine a trusté les victoires en supercross, d'Anaheim à Daytona

en passant par... Paris. « *Moto Revue* » ne pouvait pas rester insensible à l'élan d'émerveillement et de curiosité suscité par cette moto ! Et puis, pour être honnête, je dois dire que dès l'instant où mes tripes ont commencé à vibrer d'une manière quasi suspecte au son des diaboliques « waaak » que lui extirpaient Johnny et David, j'ai su que je ferais tout pour essayer la 250 Honda RCB... Grâce à la complicité et l'amitié de David « Little Professor » lui-même, c'est aujourd'hui chose faite. Au moins, je ne mourrai pas idiot.



Honda a donc décidé, envers et contre tous, de continuer à fabriquer des prototypes d'usine pour ses meilleurs pilotes. En Europe, chacun sait que le constructeur n° 1 n'est présent qu'en GP 500, avec de « vraies » motos 84 pour Malherbe et Gebiers et des motos 83 reconditionnées façon 84 pour Thorpe et Vromans. Face à « l'armada rouge », la Yamaha de Carlqvist et la Kawasaki de Jobé font carrément essouffées, ce qui ne les empêche pas, on le sait, de se défendre plus qu'honorablement ! Aux USA, les choses sont presque aussi déséquilibrées puisque Honda équipe O'Mara (125), Hannah, Lechien (250), Chandler et bien sûr Bailey (500), ces cinq garçons bénéficiant, en outre, chacun d'une machine pour les stades (250). Seul Kawasaki fait un effort conséquent pour contrer « les rouges », avec Ward (125), Liles, Howerton (250) et Breker (500), tous sur des machines d'usine qui marchent, de l'avis général, le feu de Dieu. Suzuki, en revanche, connaît pas mal de problèmes : Barnett est le seul pilote officiel à « bénéficier » d'une moto d'usine, mais son proto ultra spécial (valve d'échappement à commande électrique, suspension type « Pro-Link », etc.) a été abandonné au profit... du modèle 83. Les autres pilotes officiels, Burnworth et Ryan, pilotent des pré-productions 85 dont la principale modification apparente par rapport aux 84 est l'adoption d'un frein à disque à l'avant. Chez Yamaha, comme chacun sait, on a tiré un trait sur les machines d'usine, ce qui n'a pas empêché Yamaha-USA de très sérieusement remanier l'YZ 84 (kit de fourche Simons, amortisseur Ohlins, rapports de boîte et bielle spéciale) pour Glover, Johnson et Bowen. Yamaha avait d'ailleurs proposé en début de saison l'abandon des machines d'usine, ce que

Kawasaki et surtout Honda ont refusé (on comprend pourquoi !). Néanmoins, il est clair que l'on se rapproche, aux USA, d'une réglementation de plus en plus défavorable aux ruineux protos d'usine élaborés sans la moindre référence aux machines standard. Dès 85, la nouvelle fédération Insport (qui régit les supercross) prévoit une base « production » pour son championnat. Honda, tout en étant conscient du problème financier, persiste à penser que les motos d'usine aident au développement des machines de série, et sont donc nécessaires à l'évolution globale du motocross. Cependant, pour la première fois cette saison, on assiste à un certain rapprochement proto-production...

B1, B2, coulé !

De quoi s'agit-il exactement ? Eh bien, ce que très peu de personnes savent, vous l'apprenez maintenant : cette saison, il y a deux types de Honda RC, la B2, extrapolation directe de la machine d'usine de 83 et la B1, beaucoup plus proche (question moteur) de la CR 84 de série, et surtout de la CR 85. Autour d'une partie-cycle identique, Honda conserve donc ses acquis de 83 tout en préparant sérieusement notre avenir à nous, crossmen de base... Et ne croyez surtout pas que la B1 soit une « sous B2 » car la B1, c'est tout simplement la machine de Johnny O'Mara, en tête du championnat supercross 84 ! Bailey, Hannah et Lechien sont donc les pilotes attirés de la B2, O'Mara et Chandler roulant, eux, sur la B1. A Paris, Johnny « O'Show » utilisait la B1 de Chandler (lequel,

blessé, n'a en fait jamais couru avec cette moto) et Bailey sa B2 de rechange toute neuve. Ceux d'entre vous qui étiez à Paris n'ont sans doute pas fait la différence : même bruit, apparemment même comportement, on aurait juré deux motos identiques...

Quelles sont donc les différences ? A vrai dire, somme toutes limitées. Sur la B1, les carters-moteurs sont fabriqués selon le principe utilisé pour la grande série, moulés sous pression, au contraire des carters « protos » de la B2 coulés au sable, qui s'avèrent plus épais. Cette simple différence de carters (regardez les photos du moteur d'O'Mara, ils ressemblent effectivement à ceux d'une CR 84 !), selon les ingénieurs Honda, a des conséquences sensibles sur la température des métaux en divers points du moteur. Or, surtout dans un moteur de haute compétition, les échanges de températures sont extrêmement importants. Conséquence : au banc, la B1 s'avère un peu moins puissante à hauts régimes, mais bénéficie d'une meilleure réponse à l'accélération que la B2 (c'est sans doute la raison pour laquelle on a tant remarqué les « coups de gaz » d'O'Mara à Bercy). Les rapports de boîte sont « standard 84 ». Un gros travail de recherche au niveau des matériaux de l'embrayage a été réalisé, travail qui profitera directement à la CR 85. But de l'opération : obtenir une progressivité la plus parfaite possible. En dehors de cela, Honda a modifié les roulements d'embellage (sur certains premiers modèles livrés aux USA, les cages s'ouvraient) et puis... c'est tout. Le haut moteur est exactement celui de la B2 : courbe de puissance améliorée par rapport à 83, carbu Keihin de 36 mm (en alu), pot réalisé à la main (superbe, bien sûr). La puissance avoisine les 50 ch...





— « Alors tu vois, là, il suffit de remettre la pêche, et tu sautes trois whoops à la fois...
— Puisque tu le dis... »

Disque arrière et embrayage hydraulique : au placard...

Côté partie-cycle, le travail « 84 » a porté principalement sur les suspensions : la fourche est entièrement ajustable de l'extérieur, non seulement au niveau de la compression (en-dessous des fourreaux, comme sur la CR1, mais aussi au niveau de la pré-compression du ressort (boulon sur le bouchon supérieur) et même de la détente de l'amortissement (molette sur ce même bouchon). A l'arrière, les rapports Pro-Link ont été revus, dans le sens d'une progressivité moindre. Le levier est moins long, la course de l'amortisseur plus grande mais son ressort moins dur grâce à une charge réduite. But général de l'opération : réduire les variations de température de l'amortisseur pour disposer d'une suspension constante du début à la fin de la manche. A noter que, contrairement à la 500 Kawa liquide de Kent Howerton (la dernière moto d'usine essayée dans ces colonnes), il n'y a qu'une seule molette de compression, agissant plus sur la compression lente que sur la compression rapide. En règle générale, nous avons pu apprendre que, pour un supercross, la suspension est réglée dans le sens d'un amortissement réduit, aussi bien devant que derrière, et ceci d'autant plus que le sol est plus dur.

Toujours par rapport à 83, le frein arrière à disque a été totalement abandonné, car il demandait trop de maintenance, notamment dans les circuits liquides ou boueux (un jeu de plaquettes à chaque manche). Les protections en plastique, par ailleurs, ajoutaient

du poids et gênaient le refroidissement. Bref, un système capricieux, qui n'amenait finalement pas grand chose par rapport à l'excellent tambour disponible (et pourtant, il avait été plus que question d'adopter ce disque sur la CR 500-84 !). Autre abandon notable : celui de l'embrayage à commande hydraulique. Là, il semblerait que ce soit plutôt pour une question de prix de revient, et dans le souci d'utiliser à l'avenir (la B1 en est la preuve) des bas-moteurs « production »...



Les brise-fer

Qui casse quoi dans le team Honda-USA ? Nous avons pu le savoir : O'Mara est un bouffeur d'embrayage : un par course ! Côté embrayage, Lechien se débrouille également assez bien (sans doute cela vient-il de leur formation « 125 »). Bob Hannah est plutôt rude avec sa boîte de vitesses, qu'il malmène en passant les vitesses violemment, sans couper les gaz. Bailey est le plus « cool » de tous — on pouvait s'y attendre — la finesse et la précision de son pilotage font qu'il ne casse ni n'use rien de particulier. Quant à Chandler, bien sûr, c'est plutôt du côté guidon et partie arrière de cadre qu'il faut prévoir la casse. A noter par ailleurs que selon les circuits, le système ATAC se montre plus ou moins intéressant : plus lorsqu'il y manque d'adhérence (car il offre une courbe de puissance plus progressive) moins lorsque la traction est bonne. Bob Hannah, qui apprécie une arrivée brutale des chevaux, roule parfois sans l'ATAC.

Du 30 juin au 24 juillet, participez à "l'Hexagonale Total", édition 1984. Cette grande "virée verte" à travers la France buissonnière (7.500 km dont plus de 5.000 km de pistes) est ouverte à tous les randonneurs en moto ou en 4 x 4. De toutes marques. Et de toutes cylindrées à partir de 125 cc.

Ici, pas de chrono entre les dents, mais plutôt une fleur de montagne. Pas d'étapes imposées, vous suivez à votre guise les itinéraires "détournés" (reconnus par la Fédération Sportive des Grands Randonneurs) de votre carnet de route.

Dans "l'Hexagonale Total", l'Aventure est partout au coin du chemin, mais vous bénéficiez tout au long de votre périple d'une précieuse assistance : médicale et technique, entre autres.



Bref. Vous êtes libre, mais vous n'êtes pas seul. Sans compter tous les amis que vous allez vous faire en cours de route...

"L'Hexagonale Total": renseignez-vous vite!



HEXAGONALE TOTAL

84, rue de Villiers

92538 LEVALLOIS-PERRET





Le bas-moteur B1, qui équipe la moto de O'Mara, est très proche de la moto de série, comme le prouvent les carters de finition « série ». La CR 85 est annoncée comme très proche de cette B1 que tout le monde a pu admirer à Paris. Ça promet !

Et voici la B2, extrapolée directement des modèles « usine » précédents. Les carters sont ici de finition « usine », sablés et le bloc comporte des différences notables. Dans l'absolu, les performances au banc comme sur la piste sont cependant très proches de B1 et B2.

Sur le circuit privé de Honda !

Soucieux de mettre décidément toutes les chances de son côté, Honda possède à présent en Californie son propre centre d'essais, avec un infernal circuit supercross dessiné par le maître en la matière, John Savitski, et un non moins infernal circuit « classique » ultra technique, truffé de dévers et de pentes impressionnantes.

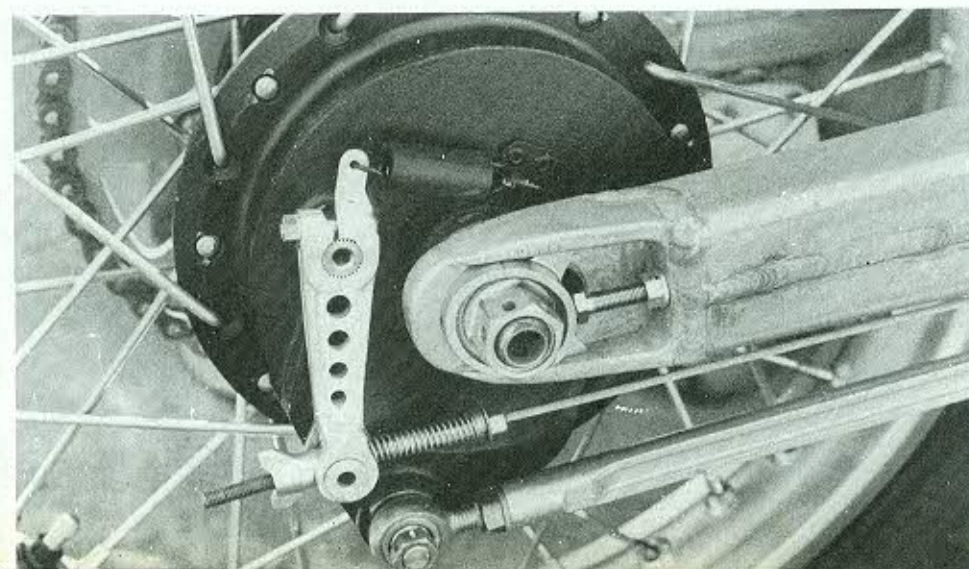
Le tout, excellente coïncidence, se trouve à moins de deux kilomètres de la maison d'O'Mara à Simi Valley, et Bailey, lorsqu'il se trouve en Californie, vit précisément chez O'Mara ! Les deux top-pilotes du moment peuvent donc s'entraîner quotidiennement ensemble, sur un circuit super sélectif : une des raisons, sans aucun doute, de la domination actuelle des « rouges »...

A Simi Valley, la terre est bien sûr jaune, vu qu'il pleut environ une fois tous les trois mois (et encore). Inutile de vous raconter le peu d'adhérence offert par l'endroit et par conséquent la sorte de panique qui monte en moi au fur et à mesure que l'instant fatidique se rapproche... La position n'a guère évolué depuis la moto d'Hansen en 82 (que j'avais déjà eu le privilège d'essayer) : elle est de toute façon parfaite, grâce notamment à l'extraordinaire réservoir (ultra fin) descendant jusqu'aux carters-moteur, et équipé d'une pompe à essence actionnée par la suspension arrière. Le démarrage ne pose aucun problème et le bruit prend bien sûr tout de suite très fort, très bas dans les tripes. La réponse à la poignée de gaz est instantanée, impressionnante, quoique (selon David) moins directe encore sur cette moto d'entraînement que sur sa moto de course refaite absolument à 100 % entre chaque supercross... La puissance, par rapport à la CR 84 que je connais bien pour courir régulièrement à son guidon, est tout de même sérieusement augmentée, sur l'ensemble de la plage de régime utilisable, laquelle commence très bas (waak !!), et finit très haut. Et même si le moteur de ma B2 n'est pas de toute première fraîcheur, il est clair que cette moto va très, très, très vite.

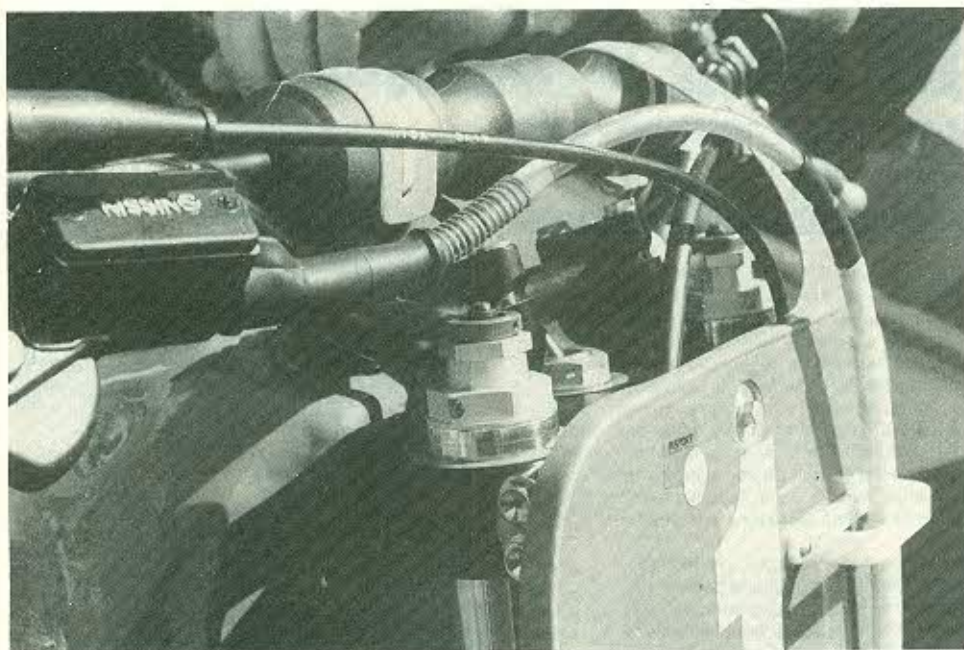
Elle fait tout... un peu mieux

Les chevaux, du genre violents, sont quelque peu difficiles à maîtriser sur ce sol ultra dur : eh, c'est une moto d'usine faite pour des super pilotes ! Le circuit stadium, bourré de double-sauts infaisables pour le commun des mortels-crossman et de cassures de terrain épouvantables, est réellement un martyr pour partie-cycle, et même si je suis loin de pouvoir m'y exprimer correctement, j'ai tout de même l'occasion de vérifier une fois de plus que pour des raisons vaguement mystérieuses, la tenue de cap d'une moto d'usine et sa résistance aux gros chocs sont supérieures à celles d'une moto de série. Parfaitement réglée, notamment sur le plan balance avant/arrière, la RCB me tire de situations véritablement « limite ». Deux sections de « whoops » dans

Quelques détails de finition, alu taillé dans la masse et soudures impeccables... Les Honda RCB sont vraiment des bijoux de mécanique pure.

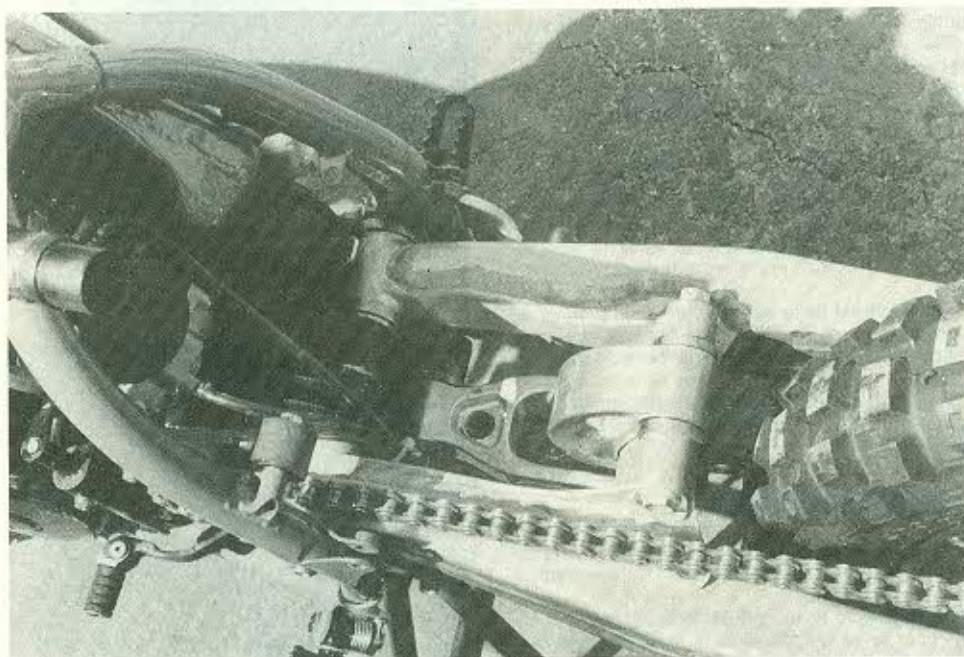






lesquelles O'Mara et Bailey sont littéralement écoeurants! sont avalées, petit à petit, avec une plus grande confiance, deux bosses par deux, grâce à l'équilibre général sans faille de la moto. Le freinage est parfait, mais guère plus en fait que celui de la moto de série, auquel on ne peut pas reprocher grand chose. La RCB vire comme par enchantement, mais là aussi la CR fait référence. En définitive, la CR peut faire tout ce que fait la RCB, mais un peu moins bien. Et le prix à payer pour maintenir une RCB en état (elle s'use bien plus vite qu'une CR) serait bien sûr incompatible avec un usage normal par vous ou moi. Bref, une moto d'usine reste une moto d'usine, pour des pilotes d'usine, mais c'est tout de même bien bon de se sentir pilote d'usine pour une petite heure...

Le système de réglage de la fourche Showa : la molette visible sur le dessus du capuchon règle la détente de la fourche, et le boulon sur lequel elle repose règle la précompression du ressort. Pas bête, non ?



Au cœur de la suspension arrière d'un proto d'usine... beau boulot, non ?

Des précisions sur les Honda 85 !

Nous sommes en mesure de vous en dire un peu plus sur les futures Honda 85, qui sont en fait déjà en pleines séances de mise au point dans le désert, près de Los Angeles... La moto la plus avancée pour l'instant est la CR 250, dont le moteur s'apparente véritablement à celui de la BI d'O'Mara (chic !). Sur l'ensemble de la gamme, Honda cherche à améliorer sensiblement le temps de vie des pièces moteur (boîte, pistons) et la qualité des accessoires (rayons, couronnes, etc.). Bonne nouvelle ! Nous avons également appris que, d'ores et déjà, la 125 dispose d'une puissance maxi bien supérieure... et surtout que la 500, c'est sûr, sera liquide ! Il est vrai qu'on pouvait raisonnablement s'y attendre, après deux saisons de mise au point au niveau des motos officielles. Ajoutons pour terminer que ce moteur 500 liquide s'avérerait littéralement incassable, plus fiable que le modèle à air ! On attend tout cela avec impatience...

Showa équipe les Honda d'usine, avec un technicien sur chaque circuit. Les pilotes sont particulièrement satisfaits du rendement de leur suspension.



◀ *Bailey en action : deux victoires en Supercross U.S. cette année... plus Paris, bien sûr !*