

Moto Revue

GP DE FRANCE

Essais : Honda VF 1000 R et Yamaha IT 200

Test : Economie Run

Rallye : Djerba 500

Cross : 125 Inter, 250 Senior, 500 Inter

N° 2659. Jeudi 14 juin 84.
9,70 F - 78 fb - 4 fs - 2 500 L



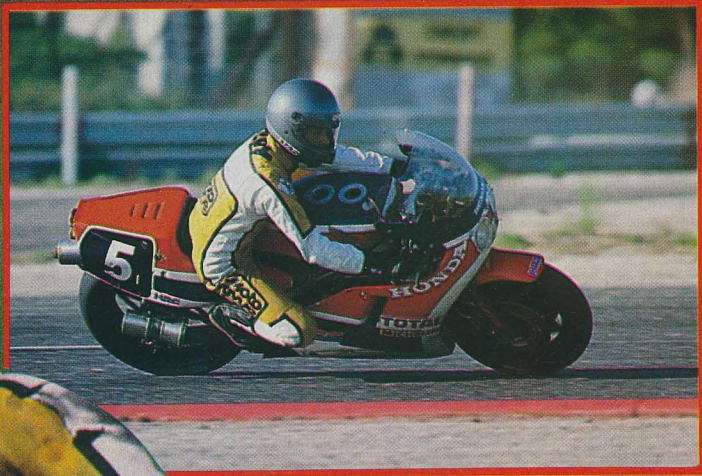
**Spencer attaque,
Lawson s'accroche !**



Le modèle du genre



HONDA V



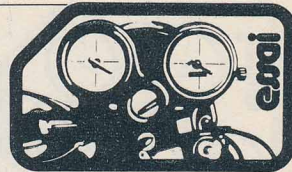
Ci-dessus, à gauche et en pleine action, la Honda numéro 5 qui venait de remporter le Bol d'Or 83. Encore chaude de la course, nous avons eu la chance de l'essayer sur le circuit Paul Ricard, théâtre de ses récents exploits. Pour tout le monde, alors, elle n'était qu'un prototype de compétition sous le nom de RS 930 R. Ici en pleine action, la version route à peine édulcorée : une ressemblance esthétique frappante et une similitude technique qui ne l'est pas moins. Sur la route ou sur le circuit, cette VF 1000 R a tout pour vous faire oublier les petits soucis de la vie. Tous les charmes de la moto avec un M majuscule...

F 1000 R



SOUS LE SCEAU DU BOL

La VF 1000 R n'est pas la première moto à s'inspirer d'une machine de course. Dix jours à peine après la victoire au Bol d'Or 83, la version route était présentée au Salon de Paris. La 1000 R est-elle digne de cet héritage ?



Quel plus bel exemple existe-t-il de l'influence bénéfique de la compétition sur les motos de série ? Pour ceux qui pensent que la course n'est rien d'autre qu'un exercice de style ou une opération purement publicitaire, la VF 1000 R apporte un démenti indiscutable de même que la RD 500 LC chez Yamaha. La similitude entre les modèles de compétition et leurs homologues de route est de plus en plus évidente tant au point de vue esthétique que mécanique. A cet égard, la 1000 R est une référence comme nous allons le voir. Mais Honda nous réserve sûrement d'autres surprises dans le genre de la NS 250 que l'on a vue au Japon ; et pourquoi pas une 500 V3 ou V4 deux-temps identique à celle de Spencer ? Mais inutile de divaguer ou d'extrapoler, la VF 1000 R qui, elle, est bien réelle, réalise déjà beaucoup de nos fantasmes motards.

La rapidité d'adaptation entre les motos de course et celles de série est si rapide qu'il paraît évident que les techniciens des deux départements travaillent en collaboration étroite. Et qui s'en plaindrait ? Si l'automobile constitue souvent une référence que la moto a du mal à atteindre dans ce domaine, il n'existe rien de comparable sur quatre roues. La Formule 1 apporte, certes, son lot de techniques nouvelles sur les véhicules de série mais de façon fragmentaire. Or, en détaillant la VF 1000 R et la RS 930 R qui a gagné le Bol d'Or 83, on constate qu'elles sortent du même moule. Esthétiquement d'abord. Même coloris, même dessin ; le carénage ainsi que la selle et le réservoir ont un air de famille indiscutable, jusqu'au double optique que l'on retrouve sur la VF. La ressemblance continue avec les jantes en alu boulonnées, les disques flottants et les étriers de frein avant ; le système de fixation de la roue avant reprend le même principe que celui de la RS, à savoir un verrouillage par deux doigts articulés au lieu des classiques demi-coquilles. Idem pour le dessin du cadre de section carrée et les gros silencieux en alu qui contribuent au « look racing ».

Quant à la mécanique, c'est le V4 à refroidissement liquide maintenant bien connu. Le RS et le VF ont tous les deux pour base le moteur de la 750. Réalisé en 928 cm³ pour la première et en 998 pour la VF. Si le bas-moteur est pratiquement identique, en revanche, ni l'alésage ni la course ne sont les mêmes. Le régime maxi est à 11 000 tr/mn pour les deux, mais la RS développe 135 CV alors que la VF ne dispose « que » de 122 CV. Voilà pour les ressemblances. Comme vous pouvez en juger, la VF 1000 R est bel et bien directement issue de la moto qui a triomphé au Bol d'Or 83. Un examen

Un « look » d'enfer et une position de conduite « racing » situent tout de suite le débat : la VF 1000 R est une super-sportive. Et elle n'en a pas que l'« R ». C'est une vraie. Avec une tenue irréprochable en grande course et une puissance qui, sans être impressionnante à cause du V4 qui la délivre en douceur, fait parfois lever la roue avant en sortie de virage serré.

plus en détail et la conduite à son guidon ne font que le confirmer dans l'esprit.

Esthétiquement vôtre

Elle en a de la gueule, la 1000 R ! Tout le monde retourne dessus. Les autres motards bien sûr (même en roulant, ce qui n'est pas très prudent) mais aussi les automobilistes et les simples piétons. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il nous faut établir un cordon de CRS autour pour éviter l'émeute à chaque fois que nous sortons avec, mais elle fait un « tabac » à chacune de ses sorties. Les timides devront renoncer à se l'offrir car, pour passer inaperçu, ce n'est pas l'idéal. Il faut bien dire que ce n'est pas son but. Les motos de course sont précisément étudiées pour être aisément réparables et la VF 1000 R en est l'émanation. Les couleurs claquent et la ligne est agressive. De l'avis unanime de privilégiés qui l'ont approchée, elle est superbe. Inutile de s'attarder sur la question, c'est avant tout une affaire de goût. Moi, j'adore. D'ailleurs, autant mettre les choses au point tout de suite, le jugement que l'on peut porter sur cette moto d'exception est assez subjectif. Comme pour toutes les machines très typées. Dans ce cas, il s'agit d'une super-sportive, avec tout ce que cela implique sur le plan confort, position de conduite et tout le reste. Sauf en ce qui concerne le moteur, mais nous en reparlerons. Alors, il faut la juger en tant que telle et éviter les critiques du style : « Pour mettre le top-case et les sacoches, ce n'est pas pratique » ou encore : « Dans les petits chemins, le carénage est mal protégé contre les projections de pierres. » Je caricature, bien sûr, mais c'est pour mieux vous faire comprendre, mon enfant.

Bon, brisons-là avec les préliminaires et entrons dans le vif du sujet.

Toujours plus

La VF 1000 R se veut la digne remplaçante de la 1100 R au sommet de la gamme Honda. Et elle en a les moyens. Plus puissante de 2 chevaux pour le même poids et près de 100 cm³ de moins. Ce n'est pas le délire mais, étant donné la place qu'occupait la 1100 R (la plus rapide avec la 1100 ZX), il était inutile de chercher mieux. Et pourtant, c'est le cas, en vitesse pure et accélération. Cependant, l'amélioration réelle, il faut la chercher ailleurs. A ce stade, les 4 ou 5 km/h supplémentaires ne signifient pas grand-chose. Il est intéressant de connaître ses performances réelles, mais d'atteindre 245 km/h au lieu de 235 ne constitue pas l'essentiel. Sur le plan pratique on retrouve certaines techniques « course ». Je vous ai déjà parlé du système de fixation de la roue avant, mais il y a aussi la fixation du bas de carénage avec des vis 1/4 de tour. Ce qui permet d'avoir accès au moteur en trente secondes. Le guidon du type bracelet offre plusieurs possibilités de réglage sur chaque demi-guidon. La compétition, c'est aussi le gain de poids. En particulier sur le sélecteur et la pédale de frein réalisés en duralumin forgé, les roues Comstar en aluminium ainsi que le pontet de rigidification de la fourche du même métal. Cependant, on aurait pu s'attendre à mieux. Elle fait quasiment le même poids que la 1100 R. Il est vrai que le refroidissement liquide est un handicap dans ce domaine. Le cadre de section carrée est plus un argument de vente qu'un besoin réel. Cette solution se justifie totalement avec l'aluminium mais, dans le cas de l'acier, comme ici, c'est déjà plus discutable. Quoi qu'il en soit, ce ne peut être que plus résistant et cela renforce l'image « course ».

La finition est irréprochable, que ce soit la peinture, les soudures ou l'usinage des pièces. Toutefois, il faut faire attention à la peinture du dessus de réservoir qui se raye assez facilement. Du fait de la position, celle-ci est en contact avec les vêtements et la

moindre fermeture Eclair ou le plus petit bouton-pression laisse des traces en frottant dessus. Les platines de repose-pied sont de vraies œuvres d'art. Le principe du dossier de selle escamotable est très pratique, comme le robinet d'essence intégré au réservoir que l'on retrouve avec plaisir. Le réglage en détente des suspensions est placé de telle sorte qu'on peut l'effectuer en roulant. Celui de la fourche est situé sur le haut du tube droit, il comporte trois positions et se manœuvre à l'aide d'une molette. Pour le Pro-link arrière, c'est une tirette, toujours à trois positions, placée sur le côté gauche en dessous du réservoir. De l'autre côté, on trouve, coincé entre le cadre et le carénage, la boîte contenant la trousse à outils. Très complète si ce n'est l'absence d'un manomètre pour vérifier la pression des suspensions. L'antiplongée est également réglable par une petite molette sur le bas du fourreau gauche de la fourche. Quant à la jauge d'huile, invisible au premier coup d'œil, elle se trouve derrière une petite trappe ménagée sur le côté droit du carénage.

Le tableau de bord reste dans le style course. L'essentiel y est, mais sans fioritures. Un gros compte-tours au milieu, entouré du compteur plus petit à gauche et du voyant de température moteur à droite. Sur le té supérieur de fourche on trouve la rangée de voyants classiques. Tous les fusibles sont très accessibles juste sous la planche de bord. Quant au bouchon de remplissage des radiateurs d'eau (il derrière les phares et le deuxième devant le moteur), il est juste à leur droite derrière un petit cache. C'est mignon tout ça, et bien conçu. Les commodos sont classiques et l'embranchage est bien sûr hydraulique. En revanche, le levier de frein innove avec un réglage possible de la garde. L'initiative est intéressante et mériterait d'être étendue aux autres modèles. Que vous dire d'autre dans cette revue de détail... ? Un petit mot sur les rétroviseurs efficaces et harmonieux, un autre sur les clignotants avant qui, en revanche, ne s'intègrent pas très bien à la ligne ; on poursuit avec les feux rouges arrière, sur le dossier de selle, qui font penser aux sorties de pots de la 500 NS, et on termine avec une fausse note qui, heureusement, peut s'arranger. La béquille latérale ne va pas assez loin vers l'amont. Résultat, si le terrain est en légère pente vers l'avant ou le sol un peu meuble, on a le plaisir de relever les 268 kg de la bête. Et de réparer les dégâts. Un coup de lime sur la butée de béquille ou une torsion sur cette dernière devrait éviter ce genre de surprises. Pas question de béquille centrale ; en revanche, vous pouvez vous procurer un trépied chez l'importateur. Pour un changement de roue arrière c'est indispensable.

Il serait peut-être temps de monter dessus, maintenant qu'on en a fait le tour. J'en connais qui ont dû sauter tout le début du texte pour y arriver directement. Mais ils ont eu tort, il faut savoir ménager la suspense. Allez, on y va...

Pour le plaisir

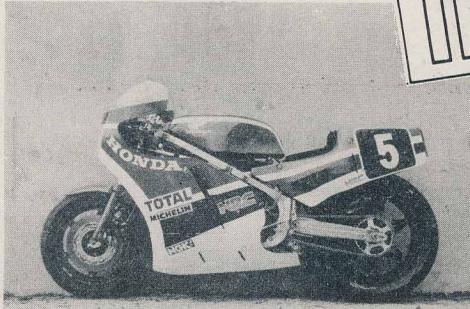
Avec la réputation qu'elle s'est taillée, avant même que quiconque l'ait essayée, la VF 1000 R impressionne et séduit au premier contact. Quand je parle de contact, il s'agit simplement de s'asseoir dessus. On entrevoit déjà ce que cela donnera en mouvement. La position de conduite 100 % course, mais remarquablement étudiée, fait qu'on se sent tout de suite dans la peau d'un pilote au départ du Bol. Avec la puissance que cela suppose à la roue arrière. D'autant que le compteur gradué jusqu'à 260 s'efface derrière le gros compte-tours, décalé de façon à avoir la zone rouge dans l'axe de vision. Ce genre de détail est important pour créer l'ambiance. Autant que le contact du ventre avec le réservoir du fait de la selle surbaissée. Avec les commandes reculées, les genoux viennent s'inscrire parfaitement dans les creux du réservoir que l'on frôle des bras une fois les mains sur le guidon. On s'y croirait, je

TECHNIQUE

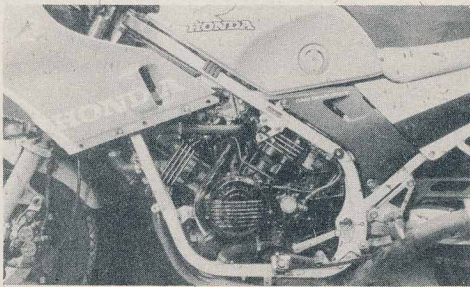
vous le dis ! D'autant plus qu'il me suffit de revenir quelques mois en arrière pour faire la comparaison avec la RS 930 n° 5 de Roche/Bertin/Sarron. C'était à 16 h 30 le dimanche 18 septembre 1983 et la Honda était encore toute chaude de ses vingt-quatre heures de course. Vous pensez si je m'en souviens ! Ça n'a pas duré longtemps mais c'est le genre de choses que l'on n'oublie pas de sitôt.

Eh bien, avec la VF 1000 R, rebelote ! Les repose-pied sont moins hauts et le guidon moins bas, mais la sensation est la même. Retenez-moi ou je fais péter un chrono pour décrocher la pôle ! Hein, comment ? Je suis dans la cour de Honda-France à Marne-la-Vallée ? Tant pis, je pars quand même. Contact, un peu de starter, un coup de démarreur et le V4 ronronne. Ben oui, il ne rugit pas, il ronronne. Vous ne pensiez tout de même pas qu'il allait hurler comme celui de la RS. Heureusement d'ailleurs, mais du coup on redescend sur terre. En douceur, car le bruit qu'elle émet est d'un niveau assez bas. Pas très beau, mais bas. Un bruit de V4 quoi. Je chauffe un peu à l'arrêt et c'est parti. L'embrayage hydraulique est très doux et, de plus, le moteur part sans à-coups dès 2 000tr/mn. Un régal de souplesse. Oui mais alors, me dis-je en aparté (car je suis bilingue), si le moteur est si souple en bas, peut-être vais-je être déçu par la puissance à haut régime. Damned, je suis refait ! Mais, avant que la panique ne déforme mes traits harmonieux, je me souviens que, déjà, la fameuse RS 930 était capable de la même souplesse. Ouf, tout espoir est encore permis. De toutes façons, le moteur n'est pas encore à sa température de fonctionnement, alors il faudra attendre encore un peu pour être fixé sur ses capacités. Pour l'instant, il s'agit de faire connaissance avec l'engin. Les rapports passent bien. En souplesse et sans bruit, bien secondés par un embrayage irréprochable à friction différentielle. Déjà utilisé sur d'autres modèles de la gamme, il permet les rétrogradages violents sans que la roue arrière ne dribble. En revanche, quand on coupe ou qu'on remet les gaz brutalement, un méchant « clac » se fait entendre du côté de la transmission primaire. Rien de grave, puisque c'est dû aux pignons à taille droite, mais le bruit est désagréable. Cela dit, au bout d'un certain temps, on arrive à l'éliminer en manœuvrant en douceur la poignée de gaz. Ce qui n'est pas plus mal. Décidément, avant même d'aller voir plus haut dans les tours, ce moteur est très agréable. Il est souple et, grâce à son couple disponible assez bas, on peut conduire tout naturellement entre 4 et 6 000 tr/mn. Si ce n'était la position on oublierait qu'on est assis sur une super-sportive. En fait ce n'est pas très étonnant dans la mesure où ce moteur est très proche de celui de la VF 1000 F dont nous avons parlé dans le M.R. n° 2657.

L'augmentation de puissance de six chevaux ne lui a rien enlevé de sa polyvalence. La plage d'utilisation du couple est peut-être moins étendue mais si peu. Ce V4, c'est quand même quelque chose. Il permet autant la balade sur des petites routes que le « baston » en circuit. Aussi à l'aise dans un cas comme dans l'autre, il permet vraiment d'utiliser la puissance de la façon dont on le désire, sans jamais donner l'impression qu'elle domine le pilote. Sur route mouillée, cet aspect est primordial. A moins de le faire exprès, aucune crainte de faire des travers à l'accélération. En revanche, il ne procure pas des impressions folles. Enfin, tout est relatif. Parce que les 122 chevaux, il faut bien qu'ils sortent de quelque part. Comme il n'y a pas d'autre possibilité, c'est la roue arrière qui récupère tout. Seulement voilà, il ne faut pas qu'ils forcent le passage par un autre endroit. Alors, M. Honda, qui est très prudent, a colmaté tout ça proprement. Par exemple, les biellettes sont en acier allié au chrome montées sur des paliers cimentés. Une technique nouvelle pour les moteurs de série. Les manetons ont subi un traitement de surface pour réduire les frottements. Déjà, ils sont coincés vers le bas. Mais, en sautant ils peuvent passer par en haut, alors au lieu d'une commande de distribution par chaîne, M. Honda



Voici la RS 930 R, telle qu'elle se présentait au départ du Bol d'Or 83. 928 cm³ de cylindrée, 135 cv à 1 100 tr/mn et un couple de 10 kg à 10 500 tr/mn pour un poids à sec de 170 kg (avec le cadre acier). La n° 5 avait un cadre alu.



Le bas de carénage se démontre en 30 secondes grâce aux vis 1/4 de tour qui le maintiennent. Deux vis cruciformes en bas à enlever et le tour est joué. On en profite pour admirer la pureté des lignes du cadre et la finition impeccable de l'ensemble.

leur a opposé une cascade de pignons. C'est carrément une technique utilisée en compétition, inédite sur un modèle de série, solide et indéformable. Pour éviter le bruit inhérent à ce système (une cascade, ça fait du bruit), on y a adjoint un système de rattrapage de jeu automatique et, de plus, les pignons sont montés sur une platine réalisée dans un métal dont le coefficient de dilatation est identique à celui des pignons. Même à chaud, ça ne bouge pas. Là encore, c'est un bon point à mettre au crédit de la compétition.

Maintenant que nous voilà rassurés sur la solidité du moteur, on va pouvoir tirer dessus. Les montées en régime sont franches, surtout à partir de 800 tr/mn. Ça pousse fort mais, franchement, pour qui n'a pas conduit une grosse cylindrée, ce n'est pas très impressionnant. Là où ça le devient, c'est en jetant un coup d'œil au compteur. Après avoir enclenché les cinq rapports, on se retrouve à plus de 200 km/h avec une facilité dérisoire. Comment ? Vous dites ? C'est interdit ? Eh bien, disons que, avec la vitesse à laquelle ça se passe, j'ai franchi le Rhin et je me retrouve sur les autoroutes allemandes. Ça va comme ça ? Bon, on continue. Donc, si les accélérations ne distillent pas des impressions exceptionnelles, le résultat ne l'est pas moins. De même que les reprises qui permettent de déposer pratiquement tout ce qui roule sur la route. Le plus fabuleux étant ce qui se passe quand on tourne la poignée à 200 km/h. Vous êtes propulsé à 260 avec une rapidité foudroyante. Cette vitesse correspond à près de 245 km/h chrono (voir tableau des performances) et à un régime de 11 100 tr/mn. Soit la limite de la zone rouge. De toute manière, vous ne prendrez jamais 11 500 tr/mn, sur le rapport final comme sur les intermédiaires, car il y a un limiteur de régime qui se déclenche à 11 300. Ceci afin d'éviter des émotions fortes aux soupapes. Or, cette vitesse maxi on peut l'atteindre très facilement sans avoir besoin de conditions particulières. Ce qui prouve la vigueur du moteur et la justesse de choix de la démultiplication finale. Les accélérations aux



La VF 1000 R présentée au Salon de Paris 10 jours plus tard possède la même base moteur que son illustre modèle. Soit le V4 de 748 cm³. Mais dans ce cas il est passé à 998 cv pour obtenir une puissance de 122 cv à 10 000 tr/mn et un couple de 9,4 mkg à 7 500 tr/mn. Le poids à sec est de 238 kg.

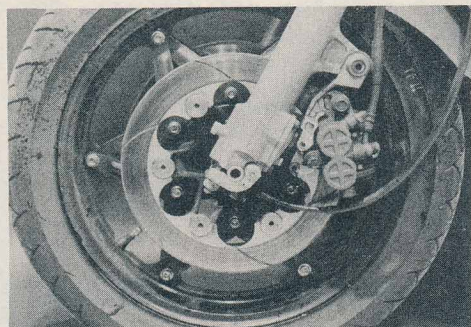
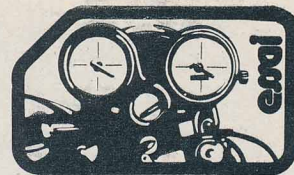
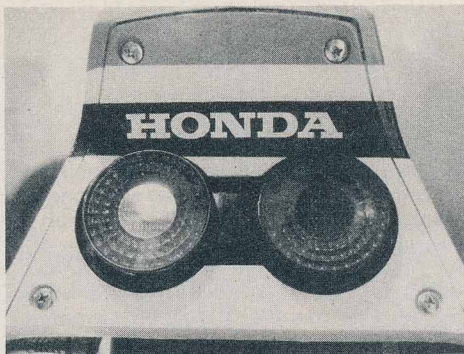


Un détail qui témoigne de la recherche en matière de facilité d'utilisation : le réglage en détente de l'amortisseur du Pro-link peut se manœuvrer en roulant puisque située juste sous le réservoir. Comme il en est de même pour la fourche avant, l'accord entre les deux s'effectue aisément.

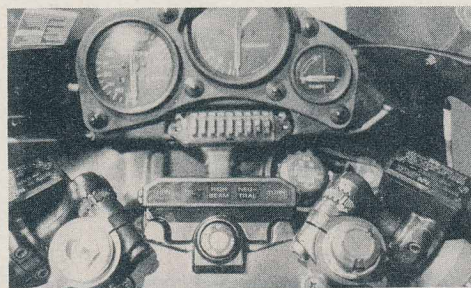
400 mètres départ arrêté sont du même ordre et se situent au top-niveau. Si le temps réalisé, 11''61, n'est pas le meilleur dans l'absolu, il faut le situer dans son contexte, c'est-à-dire sur l'anneau de Monthéry dont le revêtement en béton offre une adhérence médiocre. De plus, la ligne des 400 mètres se trouve dans le virage relevé de l'anneau, ce qui n'incite pas à remettre violemment les gaz à chaque passage de rapport (il arrive de faire frotter le pied par terre) et la force centrifuge écrase passablement la moto. La VF 1000 R ayant sa monte d'origine, le pneu arrière n'est pas étudié pour ça. Il s'agit d'un Bridgestone radial, comme pour la VF 1000 F, monté pour la première fois en série. Ce pneu, très correct en utilisation normale, offre une longévité accrue mais, conséquemment, n'est pas assez accrocheur pour ce genre d'exercice. Visiblement, il a du mal à transmettre toute la puissance. Il fume et laisse une large trace noire sur 50 bons mètres. L'embrayage, lui, ne bronche pas. Voilà pour ce qui est des performances. La VF 1000 R ne déçoit pas sur ce plan et reprend « haut la main » le flambeau de la défunte 1100 R. Pour en terminer avec le moteur, disons encore qu'il ne vibre presque pas mais, en revanche, a tendance à chauffer lors d'arrêts prolongés ou dans les embouteillages. Il en résulte une chaleur sous la selle. Providentielle quand il fait froid, mais assez gênante par temps chaud. C'est ce qui s'appelle avoir chaud aux fesses. Notons encore qu'il n'y a pas de radiateur d'huile. C'est assez surprenant pour une machine de ce genre.

La cohérence est mère de sûreté

Avec un moteur pareil, la partie-cycle se doit d'être à la hauteur. C'est non seulement un avantage mais encore un devoir. Ne serait-ce que pour des raisons évidentes de sécurité.



La roue avant est dans le plus pur style course : roue de 16", jantes boulonnées en alu, disques flottants et étriers double piston, anti-plongée TRAC sur la fourche. Notez le système de fixation de l'axe de roue avant identique à celui des modèles de compétition.



Au premier plan : valve de pression d'air en haut du tube gauche de fourche, réglage en détente sur celui de droite. Derrière, le gros compte-tours au milieu avec le compteur à gauche et la température à droite. Dessous les fusibles et en bas à droite le bouchon de remplissage du radiateur.

Le freinage est assuré à l'avant par deux disques flottants de 276 mm de diamètre et des étriers double piston. Les plaquettes sont « tout métal ». A l'arrière, on trouve un simple disque ventilé de 220 mm et des étriers double piston opposés. Ce système permet d'assurer un freinage très satisfaisant. Ce n'est pas encore le freinage d'une machine de course à cause du poids de la machine qui reste assez élevé. Cependant, il offre des garanties de sécurité suffisantes même aux vitesses les plus élevées. En utilisation intensive sur circuit, il apparaît du fading qui devrait être résolu par l'emploi d'un liquide de frein plus approprié. Mais, sur la route, il n'y a pas de souci à se faire. Le réglage de la garde sur le levier de frein avant permet à chacun de l'adapter à sa convenance.

Le diamètre des roues est le même que pour la 1000 F. A savoir une jante de 16 pouces à l'avant et de 17 pouces à l'arrière. On peut regretter ce choix à la roue arrière dans la mesure où aucun pneu performant n'existe actuellement dans cette dimension. Pour ceux qui envisagent d'utiliser la 1000 R en compétition, il leur faudra mettre une roue de 18". Comme c'était le cas pour la RS. Alors, pourquoi du 17", messieurs les ingénieurs ? Je pose la question.

La roue de 16" à l'avant, on connaît. Elle permet une plus grande maniabilité et un freinage sur l'angle plus efficace mais elle n'a pas que des qualités. L'emploi d'un pontet de rigidification est indispensable et, parfois, elle peut occasionner des guidonnages assez secs et violents. Mais, en y prenant garde, ce n'est pas dangereux. Pour ce qui est des freinages sur l'angle, la 1000 R réagit un peu comme la RS. C'est-à-dire qu'elle a tendance à se relever. C'est probablement dû à l'anti-plongée, mais là encore, une fois prévenu, on compose avec. En revanche, au début, il faut faire attention sous peine de tirer tout droit. Les pneus d'origine, sans être particulièrement performants, comme nous l'avons vu, sont de bonne qualité et devraient offrir une bonne longévité. Que ce soit sur le sec, ou

mieux encore, sous la pluie, leur tenue est très correcte. Pour mieux tester le freinage et la tenue de route, nous avons monté un Michelin TF 11 à l'avant. Ce pneu est utilisé en promospport et peut s'apparenter aux slicks pour la gomme. Mais, bien qu'il comporte des dessins, il est fortement déconseillé de l'utiliser sur route mouillée. Avis aux amateurs. Puisqu'on en est à la tenue de route, parlons-en. Ce sera vite fait : un rail ! Dans les grandes courbes rapides et à vitesse élevée, on se sent totalement en sécurité. Pas de louvoiement douteux à redouter. Si le pneu arrière est en bon état, bien sûr. Car, si la bande de roulement est aplatie, les incidences sur la tenue de route sont évidentes et normales. Dans le cas contraire, pas de soucis à se faire. Et ça, c'est primordial. Faire un moteur qui pousse fort est à la portée de beaucoup de constructeurs, mais qu'il soit intégré dans un parti-cycle de même valeur, c'est déjà plus difficile à trouver. Or, une moto qui se veut sportive doit être cohérente. Si la puissance, la tenue de route ou le freinage ne sont pas à la hauteur des autres paramètres, elle ne peut mériter ce titre et risque d'être dangereuse.

Ce n'est pas le cas ici, et on peut même dire qu'elle pourrait être plus puissante étant donné la qualité de sa tenue de route. Ce n'est pas un mince compliment et on aimerait pouvoir le faire plus souvent. Dans les virages serrés ou les enchaînements, elle se comporte bien sans se distinguer particulièrement. L'effort sur le guidon est plus important pour la balancer. Eh oui, les bracelets n'offrent pas le même bras de levier qu'un guidon normal. En fait, elle apprécie particulièrement le déhanchement. Cela facilite la manœuvre, et la position de conduite y incite facilement. La garde au sol est largement suffisante et, quand il arrive de toucher, c'est le petit tétou qui se trouve sous les repose-pied. Malgré la position très sportive que l'on est obligé de prendre, la conduite n'est pas trop fatigante. Le carénage particulièrement efficace évite une trop forte pression de l'air sur le casque. Il ne faut pas forcer beaucoup pour se dissimuler complètement derrière la bulle.

Avec ses 25 litres de capacité, le réservoir offre une autonomie que l'on souhaiterait à beaucoup de routières. Près de 300 km en moyenne pour un usage normal. Il n'est pas trop gourmand, le fauve. Le confort ne constitue pas son point fort. La selle n'est pas vraiment rembourrée et les suspensions ne se distinguent pas par leur souplesse. Mais il faut savoir ce que l'on veut. Un confort moelleux n'est pas le meilleur garant d'une bonne tenue de route. C'est fromage ou dessert. Pour la VF 1000 R la question ne se pose pas. A la question aptitude au duo, on peut répondre : apte. Il y a une selle et des repose-pieds qui conviendront parfaitement au passager désireux d'avoir les genoux sous le menton et de se retrouver par terre en cas d'accélération violente. Celui-ci est considéré comme indésirable a priori puisqu'il n'a rien à quoi s'accrocher si ce n'est le pilote.

En ville, elle se comporte assez bien, malgré le chauffage de la selle déjà cité et la position de conduite qui n'a pas été spécialement conçue pour cet usage. Mais la douceur de l'embrayage et du moteur rattrape bien le handicap.

Il faut, hélas, finir sur le point douloureux. Le prix. Il atteint les 72 800 F TTC, tout de même. Mais que voulez-vous, tout se paye. Les performances, mais surtout la technique et les matériaux de pointe. Bien sûr, c'est cher, mais comparé à une Bimota cela devient raisonnable. Pour être comparable à celui d'une Godier-Genoud. Alors, finalement...

Préparation course

Avec une telle base, il est inévitable de penser à la compétition. Malheureusement, le champ d'investigation s'est considérablement réduit depuis l'avènement des 750 cm³. Plus de promospports et de championnat du monde d'endurance. Mais, heureusement, il reste les Productions et les courses d'endurance hors championnat.

Nous sommes allés voir Guy Coulon, le sorcier du HERT, qui a travaillé sur la VF 1000 R que pilotait pour la première fois Alex Vieira lors de la dernière épreuve de Production à Nogaro. Pour un essai, c'est réussi puisque Alex, avec tout le talent qu'on lui connaît, a pu mener sa nouvelle monture à la seconde place de chaque manche. Et encore, le service course de Jean-Louis Guillou n'a eu qu'un week-end pour préparer la moto. Mais, d'entrée, elle s'est montrée l'égale des Godier-Genoud qui constituent la référence dans la catégorie.

Il n'existe aucun kit moteur spécifique au moteur de 1 000 cm³.

C'est donc à partir des pièces du kit 750 que la 1000 R fut travaillée. Il existe deux kits racing en 750. Celui de la RS 750 R qui est la moto utilisée en Superbikes aux Etats-Unis et dont la distribution est commandée par une cascade de pignons, comme la VF 1000 R. C'est donc celui qui nous intéresse. L'autre est celui de la VF 750 RK. La seule différence concerne la commande de distribution qui est à chaîne sur le dernier cité et peut donc être montée sur une base de VF 750 F ou de VF 1000 F.

Les pièces du kit sont identiques à celles de l'usine.

Moteur

Echappement : en inconel de 5/10° de mm d'épaisseur. Poids : environ 6 kg contre 16 kg pour l'origine. 16 600 F.

Rampe de carbus : Ø 34 mm (origine Ø 36 mm), mais ils sont en magnésium, titane et dural, donc moitié moins lourds que ceux d'origine. 16 470 F.

Arbres à cames : problèmes d'adaptation dus au mauvais accord entre les pignons des arbres et ceux de la commande. Mais Guy Coulon a réussi l'assemblage. Les quatre : 5 700 F.

Radiateur d'eau : en U autour des cylindres frontaux, il remplace les deux d'origine et contient 1/2 litre de plus. Réalisé en alu au lieu du cuivre, simplification du circuit. 5 560 F.

Partie-cycle

Amortisseur et basculeur : l'amortisseur d'usine est très cher (13 400 F) car en dural usiné dans la masse, mais il doit être modifié à cause du changement de roue à l'arrière qui modifie l'assiette de la moto (18" au lieu de 17"). Donc il vaut mieux mettre un Ohlins ou un Fournalès directement de la bonne taille et moins cher (environ 2 500 F).

Le basculeur de l'amortisseur arrière a les mêmes cotes que celui d'origine mais est en dural au lieu de fonte. Le gain de poids est énorme. 1 000 F.

Roues : Campagnolo. AV : 3,50 x 16" ; AR : 4 x 18".

Disques : Brembo flottant, pince 4 pistons Brembo à l'avant. A l'arrière, petit disque flottant Brembo en alu et pince 2 pistons.

Total des pièces du kit RS 750 R : 47 830 F H.T. (disponibles sur commande chez Honda-France) Puissance approximative : 135 chevaux utilisables entre 6 000 et 11 000 tr/mn.

Pour l'instant, par manque de temps, le bras moteur est standard ainsi que les pistons, la culasse (simplement polie à l'admission et l'échappement) et les soupapes. Le diamètre de celles d'admission est de 31 mm, alors que celles de la 930 qui a couru au Mans faisaient 28,5 mm.

Toutes les pièces du kit sont aussi adaptables sur la VF 1 000 F à l'exception des arbres, comme il est dit plus haut. La chaîne étant moins résistante que le système avec pignons, les arbres du kit de la VF 750 RK ont 7/10° de moins en levée.

HONDA

VF1000R

72 800 F
TTC clés en main

Garantie : 1 an, pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité.
Coloris : rouge, blanc, bleu.
Disponibilité : immédiate.
Importateur : Honda France. Tél. : (6) 005.90.12.

FACE A LA CONCURRENCE

Encore une moto qui n'est pas facilement comparable.

Avec la 500 RDLC, elle se situe vraiment en marge du reste de la production. Sur le plan technique, elle regroupe un nombre important de solutions directement issues de la compétition.

A un point rarement atteint jusqu'à présent. Or, si ces techniques sont efficaces, elles sont aussi coûteuses. Sur la VF 1 000 R, Honda n'a pas voulu mégoter. C'est le haut de gamme, il doit être incomparable. Et, dans son genre et sa cylindrée, il l'est.

LES NOTES MOTO REVUE

16|1

Présentation	18
Esthétique	19
Equipement	17
Finition	18
Ville	16,3
Agrément moteur	18
Maniabilité	16
Aspects pratiques	15
Route	14,3
Confort	14
Duo	12
Consommation	17
Sport	18
Performances	18
Tenue de route	19
Freinage	17
Coût	14

PRIX DES PIECES



Les prix sont TTC

1 piston complet	343,26 F
1 filtre à huile	66,18 F
1 chaîne secondaire	883,52 F

1 jeu plaquettes AV	109,74 F
1 fourche complète	4 966,29 F
1 amortisseur	2 685,33 F
1 roue AV nue	1 517,39 F
1 selle	1 633,85 F
1 garde-boue AV	421,50 F
1 câble de gaz	149,73 F
1 maître-cylindre frein AV	771,93 F
1 embrayage complet disques	379,91 F
1 alternateur complet	1 952,82 F
1 levier embrayage	33,52 F
1 clignotant AV complet	165,32 F
1 demi-guidon	441,09 F
1 silencieux échappement	946,61 F
1 réservoir	2 365,20 F
1 sélecteur	177,53 F
1 radiateur	1 429,18 F
1 pneu AR radial	686,38 F

FIGIE TECHNIQUE

Moteur	
Type	4 cylindres en V à 90°, Refroidissement liquide
Distribution	double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, commandée par cascade de pignons
Cylindrée	998 cm ³
Alésage x course	77 x 53,6 mm
Rapport volumétrique	11 à 1
Puissance maxi	122 ch (90 kw) à 10 000 tr/mn
Couple maxi	9,4 mkg (92 Nm) à 7 500 tr/mn
Régime maxi	11 000 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs à dépression Ø 36 mm
Lubrification	sous pression, carter humide
Mise en route	démarreur électrique
Transmissions	
Transmission primaire	par engrenage à taille droite ; rapport : 1,971
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	à 5 rapports
1 ^{re}	2,733
2 ^e	1,894
3 ^e	1,500
4 ^e	1,240
5 ^e	1,037
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques ; rapport : 2,529
Equipement électrique	
Générateur	alternateur 350 W à 5 000 tr/mn
Batterie	12 V 16 Ah
Allumage	électronique à transistors, avance électronique
Projecteur	double optique 60 W et 55 W

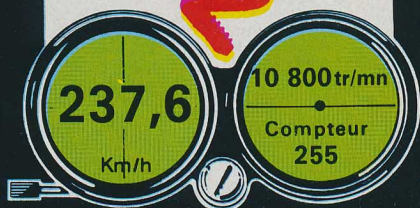
Partie-cycle	
Cadre	double berceau en tubes d'acier de section carrée
Direction	sur roulements coniques
Chasse	98 mm ; angle : 28°
Suspension AV	fourche télescopique Ø 41 mm, à assistance pneumatique réglable, détente réglable, anti-plongée TRAC débattement : 155 mm
Suspension AR	Pro-link, détente réglable, débattement : 120 mm
Frein AV	double disque flottant Ø 276 mm ; étrier à 2 pistons plaquettes métal
Frein AR	simple disque ventilé Ø 220 mm, étrier double piston opposés, plaquettes métal
Roues	Comstar alu, boulonnées type NS 500
Pneus	Bridgestone G 511 et radial R 104 AV : 120/80 V 16 AR : 140/80 V 17

Capacités	
Essence	25 l dont 4,5 l d'essence de réserve
Carter moteur	3,5 l
Circuit de refroidissement	3,45 l

Dimensions et poids	
Longueur	2 170 mm
Largeur	730 mm
Hauteur de selle	810 mm
Empattement	1 505 mm
Garde au sol	130 mm
Poids à sec	238 kg
Poids en ordre de marche	268 kg
Rapport poids-puissance	2,19 kg/ch

PERFORMANCES A MONTLHERY

Maxi assis



Maxi couché



400 m. D.A.

200

400



60

90

110

130



reprises

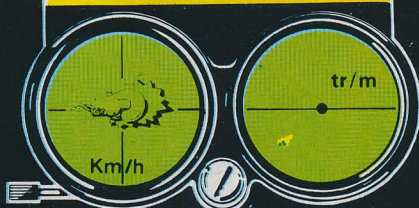


Conditions

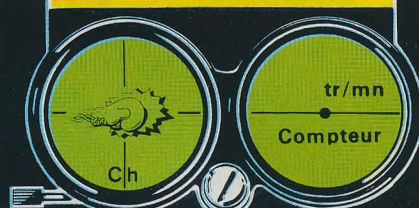
Temps : beau ; température : 13° C ; vent : 4 m/s ; moto : 3 500 km ; pneu : AR : neuf origine ; AV : Michelin TF 11 ; amortisseurs : pressions origines, détente AR : position 1, AV : position 1.

BANC

Vitesse



Puissance



CONSOMMATION



l/100 km

Rte 7,5
Ville 8,18
Auto. 9,2

KM

333 km
305 km
271 km

ETALONNAGE



Observations

Maxis réalisés sur autoroute avec un vent violent. Couché, la machine atteint le régime maxi (11 000 tr/mn) et elle n'en est éloignée que de 200 tr/mn lors du maxi assis. Le peu de différence de vitesse entre les deux mesures s'explique par l'excellente position de conduite et le carénage très bien étudié. Le mauvais revêtement de l'anneau et le pneu arrière trop dur ont empêché une meilleure performance aux 400 mètres. Côté consommation, la surprise est bonne.



Pour



Esthétique
Performances
Tenue de route
Freinage
Autonomie
Agrément moteur

CONCLUSION

Le pari était ambitieux, mais il est gagné. D'autant mieux que cette moto qui promettait d'être une sportive sans concession offre, grâce à son moteur, une polyvalence inespérée. Sans pour autant empiéter sur le domaine auquel elle est destinée. Les performances sont au mieux de ce que l'on trouve sur le marché, associées à une tenue de route irréprochable et à un freinage très efficace. Que rêver de plus, 10 ou 20 km/h de mieux ? Pour quoi faire ? A ce niveau, cela ne signifie plus grand-chose, d'autant qu'il est impossible (et interdit) de les atteindre. La VF 1000 R, c'est une moto de course sur la route. Avec tout ce que cela veut dire sur le plan technique et perfection. Et, en supplément, des qualités que l'on ne lui aurait même pas demandées : moto de balade à l'occasion et une autonomie excellente. Et puis, elle est belle à en pleurer. Tout quoi. Ce qu'on appelle une réussite totale en fonction du but recherché. Alors, même si elle est chère dans l'absolu, intrinsèquement elle vaut les 72 800 F.



Contre

Duo
Confort
Prix (on peut rêver)