

... VOTRE PRIX SERA LE MIEN !

Le prix des merveilles produites au compte-goutte par le fameux HRC, « atelier » hyper-spécialisé et autonome au sein de l'usine Honda, est inestimable. Certainement 100 millions de centimes, au bas mot. Mais vu le résultat, le jeu en vaut la chandelle.

J'ai eu beau sortir le carnet de chèque et supplier le team-manager HRC-Europe, Steve Whitelock, rien à faire pour acheter la 500 Honda RCM championne du monde de Dave Thorpe ! Finalement, je n'en ai ressenti aucune amertume : ces deux hommes ne venaient-ils pas de me faire déjà un insigne honneur en me permettant d'enfourcher dans des conditions idéales et pour le temps qu'il m'a plu le dernier grand monstre sacré d'une lignée historique de Honda d'usine, celui-là même qui massacrera l'opposition ces deux dernières saisons en GP 500, avec deux triplés à la clé ? L'an prochain, cette machine trônera sans doute en bonne place dans le musée Honda, car l'usine devrait engager en GP des machines issues de la série, selon la formule testée (avec succès) en 86 aux USA. Les motos d'usine auront donc duré onze ans chez Honda (sortie de la première du genre en 1975 aux mains de Pierre Karsmakers) ; une page flamboyante de l'histoire du cross est par conséquent tournée et MR tenait à la célébrer par ce scoop...

Scoop!



ESSAI 500 HONDA USINE DE DAVE THORPE

J'ACHETE!



— « Steve, j'ai trouvé un défaut sur cette moto...
— Ah, bon ?

— Oui, le point mort est difficile à trouver.
— (Steve Whitelock, prenant l'affaire au sérieux) : c'est exact, nous avons spécialement préparé le verrouillage afin qu'un pilote ne puisse pas sélectionner le point mort par mégarde... » Moi qui croyait plaisanter - le point mort étant parfaitement secondaire sur une moto de GP, vous en conviendrez-voilà qu'on m'annonce que même ce défaut on ne peut plus mineur est en réalité un fait exprès !! Vous aurez compris que cette heure (séance de photos comprise) passée au guidon de la machine de cross la plus prestigieuse du moment a été un enchantement total, la découverte d'un monde passionnant et (car) inaccessible à tous les crossmen de la planète, tous sauf trois : David Thorpe, André Malherbe et Eric Geboers...

Ce n'est pas la première fois que MR a le privilège d'essayer une Honda d'usine : la 250 de Jim Gibson (1979), celle de Donnie Hansen (82) et la 500 d'André Malherbe (1981) nous avaient déjà livré leurs secrets. Chaque fois, les enseignements de tels essais avaient été nombreux et intéressants. Jamais cependant les conditions de l'essai n'avaient été aussi bonnes que cette fois-ci : un vrai circuit de GP - celui de Streatley, qui vient de recevoir le GP side-large, avec très longues montées et descentes peu bosselées, de pente assez faible, permettant d'utiliser à plein la puissance d'une 500. Sur un tel circuit, il est clair que même O'Mara se pourrait rien sur une 125 contre une 500 bien menée !

Pour ma part, n'ayant qu'un goût très modéré pour les grosses cylindrées, je n'éprouve guère de difficultés à réfréner une excitation tout de même naturelle à l'idée d'essayer la moto de cross la plus prestigieuse du Monde... Le format de Dave Thorpe étant du genre « athlète », la selle me paraît assez haute : rien de rebutant néanmoins. Le poste de pilotage est fantastique, avec guidon à la courbure typique « Honda usine » (extrémités revenant vers l'arrière) monté sur un té supérieur qui tient autant de l'orfèvrerie que de la mécanique. Les commandes sont très douces et le triangle guidon-selle-repose-pieds, parfaitement naturel. En revanche le kick s'avère récalcitrant (la CR de série n'est déjà pas facile de ce côté-là) et un petit coup de main - disons de pied - de Dave est nécessaire pour faire craquer la bête. Pas de doute, c'est bien « le » bruit, ce fameux bruit qu'on reconnaît entre mille, rauque à l'extrême et superbement rageur à la fois. L'absence quasi-totale de vibrations est surprenante, s'agissant d'une 500 « full size » : de toute évidence l'équilibrage de ce moteur n'a pas été laissé au hasard ! Premières montées de vitesses, premières montées en régime, premières sensations fortes, terriblement difficiles à décrire : comment pourrais-je vous faire avaler que ce truc est d'une puissance terrifiante mais qu'on n'a pas peur d'utiliser, d'une douceur digne d'un moteur d'enduro (et encore, d'un bon !) lorsqu'on ouvre doucement et d'une vivacité de 125 lorsqu'on remet les gaz en s'aidant de l'embrayage ?! Difficile à croire, et pourtant tout cela est vrai. J'irai même plus loin : toutes cylindrées confondues, je crois qu'il ne m'a jamais été donné d'essayer un moteur aussi sympa.

J'ouvre ici une parenthèse : en langage d'essayeur, le mot « chevaux » ne veut finalement rien dire. Au cours des dizaines et des dizaines d'essais que j'ai eu à écrire pour ce prestigieux magazine, j'ai rencontré des « chevaux » de toutes sortes. Il y a les chevaux qui viennent trop lentement ou trop rapidement, les chevaux avec inertie ou sans inertie, les chevaux « ronds », les chevaux « carrés », les chevaux lymphatiques, agressifs, rageurs, ceux dont on ne peut nier la présence mais qu'on n'aime finalement pas utiliser, et puis au dessus de tout il y a les chevaux « sympas ». Ceux à propos desquels on ne se pose aucune question, parce que tout simplement

Mini-interview Dave Thorpe

MR : Dave, quelle est exactement cette moto qu'on vient d'essayer ?

D.T. : C'est celle avec laquelle j'ai gagné avant-hier les trois dernières manches du championnat d'Angleterre 500 à Farleigh Castle. Cette année, j'ai remporté toutes les manches du championnat sauf une, que j'ai dû laisser à Greg Hanson. Greg est un bon pilote (NDLR : sur Kawasaki), qui va d'ailleurs débiter en GP l'an prochain. Farleigh était ma dernière course officielle pour 86.

MR : Tu ne vas pas au GP du Japon ?

D.T. : Non, ça m'ennuie d'aller rouler face aux Américains en 250, alors que je n'en ai pas touché une de la saison. L'an dernier Honda m'avait expressément demandé d'aller au Japon, j'y étais allé. Cette année, je ne suis pas tenu d'y aller, je n'y vais pas. Ceci étant, je compte reprendre un peu la 250 en championnat d'Angleterre pour 87, car je crois que son pilotage aide à conserver une certaine agressivité qu'on a tendance à perdre en ne roulant qu'en 500...



MR : A propos d'agressivité et de cylindrées diverses, comment as-tu réagi après les Nations ?

D.T. : J'étais, bien sûr, désabusé et triste de voir par exemple que les spectateurs me sifflaient sur le podium après la manche 125-500. C'était un peu injuste car j'avais dû faire face à des problèmes de surchauffe des freins (surtout l'arrière), problèmes que je n'ai pas cherché à mettre en avant sur l'instant afin qu'on ne croie pas qu'il s'agissait d'une excuse : je reconnais que les Américains étaient très forts, et je ne pense pas que j'aurais pu les battre avec un freinage optimum. Mais je n'aurais pas été lâché de la sorte : sur un circuit comme Maggiora, tu ne peux pas te battre sans de bons freins ! O'Mara m'a d'ailleurs doublé au freinage. Johnny était fantastique mais Bailey a au moins autant de mérite que lui, car même si Maggiora est un grand circuit, il y a plein de « petits coins » où il est très difficile d'aller vite avec une 500. Or, Bailey allait très vite.

MR : Comment expliques-tu que les Américains n'aient pas eu de problème de freins, eux ?

D.T. : Nous avons appris, mais seulement après la course, qu'ils utilisaient du liquide de circuit de freinage type Formula 1. C'est une explication. Maggiora est vraiment un circuit avec de gros freinages, tel que nous n'en avons pas rencontré cette année en GP. Nous n'avions pas la parade prête.

MR : Vas-tu rouler en 87 sur moto 100 % usine ou en « version US » ?

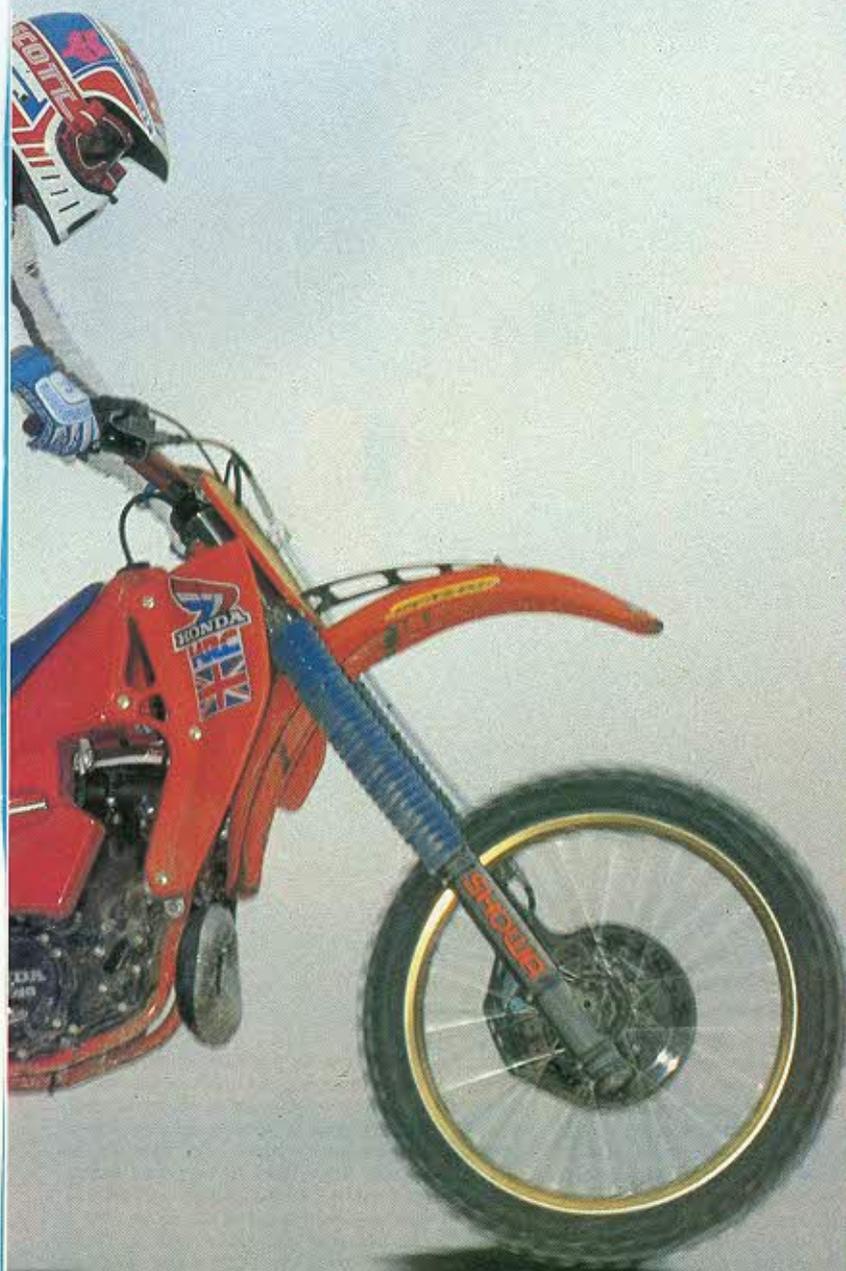
D.T. (sincère) : Je ne sais pas, il faut demander à Steve (NDLR : voir l'autre encadré). Ça n'a pas grande importance pour moi car quand tu es pilote Honda, tu sais que Honda a autant envie que toi de gagner et que tu recevras donc du matériel apte à t'aider à gagner !

MR : Quels sont tes plans pour l'hiver ?

D.T. : Des tests avec les motos 87 en novembre et du repos avec ma famille, notamment mon fils Lewis que je ne vois pas assez à mon goût. »

Le circuit de Streatley, peu bosselé, n'a pas permis de mettre en valeur la qualité des suspensions (fourche Showa à cartouche et réglage compression-détente à l'AV, amortisseur de la même marque à l'AR). Cependant, la stabilité dans les sauts - comme la maniabilité dans les épingles - est apparue au-dessus de tout soupçon, grâce notamment à un centre de gravité abaissé au maximum.





1975 : Pierre Karsmakers, qui fait alors carrière aux U.S.A., étrenne la première Honda « Open Class » d'usine. Il s'agit d'une 400 cm³ à deux amortisseurs. Par la suite, Graham Noyce donnera un titre à la 500 bi-amortisseur en 79, puis André Malherbe l'aura couronné en 80 et 81 avec la Prolink, ainsi qu'en 84 avec la « liquide » apparue en 83). Enfin, Dave Thorpe a connu le succès que l'on sait en 85 et 86. Depuis 79, la 500 Honda usine n'a donc été battue que deux fois (Lackey puis Carlqvist) ce qui n'a rien d'étonnant quand on voit à quelle magnifique pièce de mécanique on a affaire (photo ci-dessus...).

La qualité n° 1 de cette moto semble bien être l'exceptionnelle « longueur » de ses accélérations, obtenue grâce à une courbe de puissance d'une incroyable plénitude et à la boîte « quatre ». La bonne méthode en virage est la suivante : rentrer sur le frein moteur pour éviter tout risque de calage, en « mettre une » pour virer en douceur et dès la sortie, en remettre encore une avant d'ouvrir à fond ! Il n'est pas rare que la roue se cabre, mais il suffit alors de s'avancer au maximum sur la selle (prévue pour)...



ils sont là quand il faut, comme il faut, à la fois pour se montrer efficaces et pour vous faire plaisir. Souvent nous éprouvons des difficultés à faire ressortir ce caractère « sympa » d'un moteur, dans un comparatif par exemple. La notion « agrément de conduite », lorsqu'on décortique le comportement d'un moteur, devrait émerger d'elle-même à travers les remarques concernant souplesse, couple, puissance, etc., pense-t-on. A travers les remarques oui, à travers la cotation en points, non. Il n'est pas rare qu'un moteur pas spécialement excitant à piloter (KTM 250 86 par exemple) soit remarquablement efficace. Ceci étant, un moteur véritablement sympa (250 Honda 86 par exemple) est *toujours* efficace, ne serait-ce que parce qu'il pousse son pilote à l'utiliser au maximum, puisqu'il en va de son plaisir.

Tout cela pour vous dire que ce 500 d'usine, c'est de l'or en barre. Une merveille. Le pied absolu. Dès que se présente le plus petit bout droit, vlan ! j'envoie la sauce. Et qu'elle sauce ! Le maître-mot, je crois, c'est « franchise » ! Voici un moteur qui répond franchement à toutes les sollicitations quelle que soit la nature du terrain, quel que soit - c'est très important - le rapport sur lequel on se trouve. Car là se situe sa magie : équipé d'une boîte à quatre rapports, le RCM a tellement de chevaux partout que l'on dispose toujours en sortie de virage d'une accélération infiniment longue, franche et efficace pour peu qu'on se contente de passer un rapport de plus que ce

qu'on prévoyait avec les repères normaux du « vulgus crossum ». A l'envoi de la sauce donc, la roue avant déleste irrésistiblement, la réserve permanente de puissance étant de toute évidence supérieure à tout ce qui existe sur le marché. Mais le fait nouveau et extraordinaire par rapport à ce que je connaissais sur les motos « standart », c'est que cette roue avant reste à 30/40 cm du sol, pendant des dizaines de mètres, sans que vous soyez forcé de couper les gaz ! Avec une machine de série qui bénéficierait d'autant de chevaux - mais des chevaux « habituels » - et d'une boîte « cinq », lorsque la roue avant décollerait ainsi, on serait tenu soit de couper pour réouvrir plus lentement les gaz, soit de passer un rapport de plus. Et c'est là que la RCM fait la différence, grâce à la longueur phénoménale de l'accélération disponible sur ses 3^e (diabolique, celui-là !) et 4^e rapports. Tout juste est-il conseillé lorsqu'on sent cette irrésistible traction (quelle adhérence infernale !) de s'avancer le plus possible sur la selle remontant jusqu'au bouchon du réservoir, et qui s'avère en la circonstance bien autre chose qu'une simple concession au « look », un accessoire indispensable au contrôle efficace de ce monstre si doux...

Vous aurez compris que ce moteur m'a estomacé - et pourtant, Dieu sait si un moteur 500 a du mal à produire sur moi un tel effet ! C'est que justement, je n'apprécie pas la puissance pour la puissance, si je n'ai pas l'impression qu'elle m'aide en quoi que ce soit à aller *plus vite*, ce qui

reste, tout de même, le but final d'une moto de course. Hélas, beaucoup de 500 modernes me produisent l'effet d'engins au potentiel illimité... pour la petite dizaine de pilotes qui, en France, peut, sans doute, se targuer d'aller plus vite sur une 500 qu'une 250. Rien de tout cela avec la RCM qui ne cherche pas à déborder son pilote et donne une impression supérieure de *passer sa puissance au sol*, une impression que je n'avais jamais ressentie jusqu'ici. Vous aurez remarqué que je m'étend beaucoup sur ce moteur, il y a une raison précise à cela : c'est incontestablement lui qui fait la différence avec la moto que vous pouvez acheter. Bien sûr, la partie-cycle m'a paru parfaite, équilibrée, stable et maniable (très maniable), bien sûr, les impressions ne souffrent aucune retenue dans les louanges qu'on peut leur adresser (si ! j'ai tout de même pris un petit coup de cul au freinage en bas d'une descente), mais là ne m'a pas paru l'essentiel, pas plus que dans le freinage qui ne diffère pas d'une bonne moto standard (comprenez par là qu'en bas des descentes, on a malgré tout tendance à virer plutôt « large » que « serré »). Non, l'essentiel reste bien cette extraordinaire pièce de mécanique, dont je suis tombé amoureux et pour laquelle j'aurais été prêt à faire de gros sacrifices s'il en avait été question. Mais Steve Whitelock est resté ferme : « No way ! » (« pas question »). J'ai rengainé le carnet de chèques. Bof ! de toute façon, je n'aurais jamais pu aligner le nombre de zéros nécessaire... ■



Genèse et entretien d'une moto d'usine

Steve Whitelock a bien voulu nous confier en détails la manière de travailler à la fois de HRC au Japon et de son antenne européenne...

« Nous avons en permanence avec nous pendant la saison entre deux et quatre ingénieurs japonais, mais le principe général est de trois ingénieurs : un spécialisé dans le moteur, un dans la partie-cycle et un de chez Showa qui supervise la suspension. Les ingénieurs d'HRC sont en contact permanent avec le Japon et ils effectuent plusieurs aller-retour en cours de saison. Alors que nous sommes encore en plein dans les GT, les futures motos sont déjà mises en chantier au Japon selon les acquis de la saison en cours. Nous recevons toujours en novembre des prototypes que nous testons en Europe et qui repartent au Japon pour servir de base à la version définitive, laquelle nous revient vers février afin que nous ayons le temps de la retester avant le début de la saison officielle. Chaque pilote reçoit deux motos complètes, deux cadres, un moteur de rechange et assez de pièces pour que nous puissions monter une troisième moto. Le pilote roule alternativement avec presque tous ses châssis, les autres partant régulièrement en peinture car les motos doivent toujours être impeccablement présentées. Depuis, deux saisons, l'évolution de nos motos a été constante mais finalement assez limitée. Nous avons testé à l'inter-saison 85/86 un moteur avec ATAC qui n'a pas été concluant, puis un avec HPP qui nous donnait un couple incroyable « en bas » mais qui nous faisait perdre un peu « en haut » ce qui fait qu'on ne l'a pas retenu, d'autant que nous donnons toujours la priorité à la simplicité, à performances comparables. Pendant la saison, selon les enseignements des courses, nous recevons des lots de pièces modifiées ou non. La vitesse de réaction, en cas de pépin, est très rapide : le soir du GP où David a fait sauter son bouchon de radiateur avec son genou, nous avions le Japon au bout du fil. Idem pour le jour où André a cassé une roue. Eh bien, croyez-le si vous le voulez : dès le mercredi soir, nous recevons par avion les pièces modifiées pour l'ensemble du team, nouveaux cache-radiateurs et nouveaux moyeux. Étonnant, non ? Autre exemple : au cours de tests avant cette saison 86, nous avons cassé un vilebrequin. L'amélioration de la traction et de la puissance sur nos nouvelles motos faisait que celui-ci — issu de la série — n'était plus suffisant. Les motos définitives étaient alors en phase terminale de montage à HRC. Elles ont été réouvertes, les moules des carters modifiés, ceux-ci (ainsi que le vilebrequin renforcé) fabriqués et le tout réexpédié six semaines plus tard ! Mis à part les évolutions dues à certains pépins (NDLR : rares, deux DNF pour cause de mécanique sur trois pilotes, soit 36 manches de GP !), nous nous contentons d'effectuer de la maintenance classique. Les pistons, par exemple, sont changés après chaque course, mais ils pourraient durer bien plus longtemps. Je pense que ces motos d'usine sont plus robustes encore que les motos de série. Néanmoins, je ne me fais pas de souci à propos de l'orientation nouvelle de l'usine qui semble devoir nous fournir des motos de type US pour 87. Il ne faut pas s'y tromper : ces motos sont presque autant « usine » que celle que tu viens d'essayer (NDLR : les motos US 86 ont quand même nécessairement un cadre, un réservoir, des biellettes de suspension et des carters-moteur strictement d'origine, ainsi qu'un bloc cylindreculasse extérieurement de série, ce qui limite — quoi qu'en dise Steve — pal mal ; par ailleurs, on a pu constater aux Nations que si le moteur de Bailey par exemple marche très fort, son bruit n'est pas comparable à celui de la RCM de Thorpe...). Le team sera, bien sûr, toujours composé de David et Eric ; quant à André, s'il trouve un financement extérieur annexe, nous pourrions, sans problème, lui fournir les mêmes machines qu'aux autres. »

Admirez, ce té de fourche supérieur ! Notez au passage la double possibilité de positionnement du guidon (monté sur silent-blocs) et la plaque qui rigidifie les potences afin de leur éviter de « tourner » en cas de chute. Dessous : les superbes radiateurs en alu dont la capacité a été augmentée en 86...

