

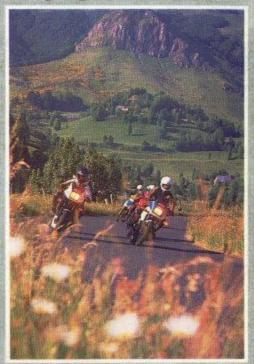
AVENTUR

Le tour du Monde pour 2000 Francs



Les acrobates du trial Les filles de l'enduro **Cross 500 en Angleterre**

112 pages 15 Francs

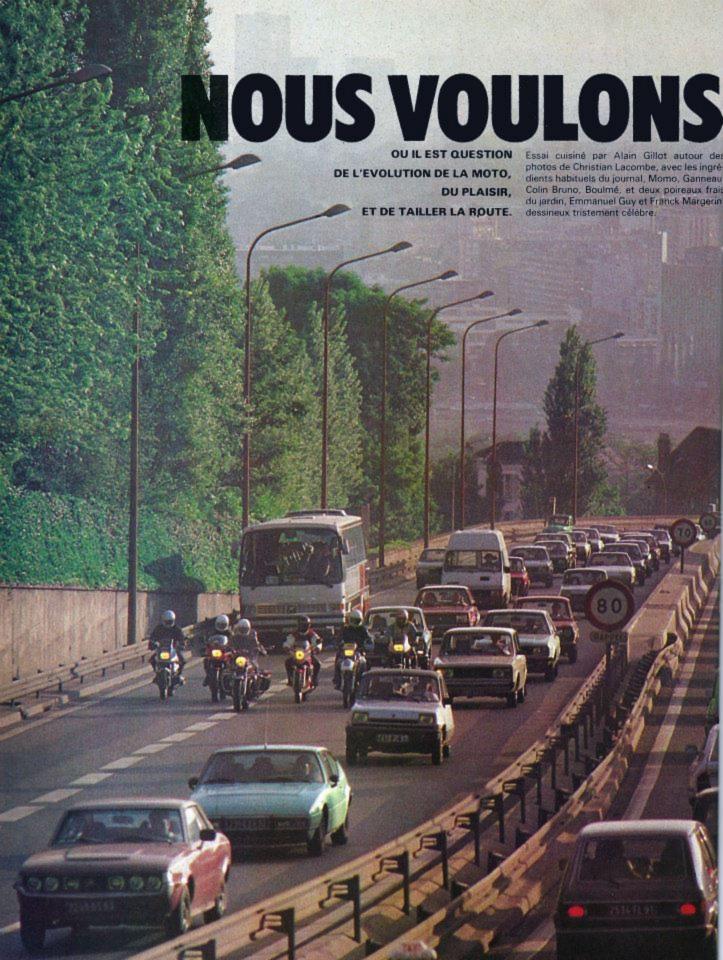


Choisir sa bécane en 1983



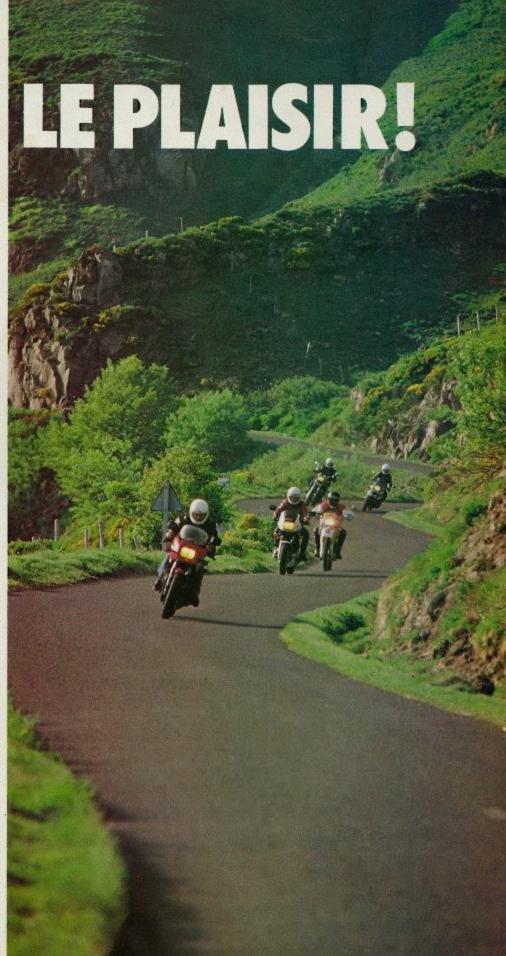
JEU TEST

Etes-vous un champion?



En ce temps là les trails étaient des vibro-masseurs, interdits de nationales, qui prenaient 140 en pleine colère. Les 1100 progressaient. La Yamaha camionnesque restait la reine du couple mais les nouvelles Suzuki GSX apportaient une évolution capitale, elles tournaient et elles freinaient. Côté suspensions c'était toujours le rodéo.. en 750, les Kawa Z enterraient la concurrence en choisissant le sport au détriment du confort. Mais ces bêtes de 230 kilos restaient des grosses et c'est pourquoi les 400, nées du permis, cristallisaient nos envies de départementales. La RDLC côté racer et la Suzuki GSX côté classique offraient le plaisir et la sécurité irremplacable de la légereté. Mais les motards continuaient en majorité, dès que leurs moyens le permettaient, à vouloir les plus grosses, les plus puissantes. C'était il y a des lustres, au printemps de

Le monde de la moto à vécu depuis une accélération impressionnante. Sous la poussée du géant Honda avec Yamaha dans l'aspi, les constructeurs, ont sorti modèle sur modèle, travaillant les créneaux, utilisant les techniques les plus avancées. Fabriquer et vendre toujours plus, le crédo d'une économie japonaise le dos au mur, à modifier l'espérance de vie de nos motos. Le motard trouve-t-il son compte dans cette folie ? Les trails sont ils devenus routiers, les grosses maniables et les moyennes cylindrées adultes? L'évolution est elle réelle ou superficielle? A travers quelquesunes des motos les plus marquantes de la génération 83, nous avons voulu dresser un bilan sur le terrain. En moyenne cylindrée la Yamaha RDLC est devenue un mythe, la Ténéré représente le trail évolué, la 500 Honda VT un doux shopper qui revendique le droit à la différence et la 550 Suzuki GSX est vraiment typique que l'évolution avec ses ambitions. Plus haut en cylindrée la 750 Honda VF utilise toutes les solutions en vogue. Le Kawasaki XZ est le monstre le plus puissant, quand à la Guzzi California, nous l'avons amenée pour rappeler qu'il existe une autre école, celle du grand tourisme, à l'Européenne. En 1500 bornes de grand tourisme, balade et conduite sportive nous avons rencontré la pluie, les gravillons, le goudron fondu, les départementales défoncées et les rubans lisses, l'accident. C'est la vie et la preuve que la moto ne s'arrête pas aux bancs d'essai et aux circuits fermés. On vous emmène?



650 BORNES A AVALER D'UNE TRAITE.

ercredi matin, 6 h 30. Le patron du café d'en face tire sa grille en toussant. Lacombe arrive en mobylette avec tout son matos photo. Il a son vieux Bell décoré de moustigues. Bruno Fischer est violet. « Je faisais un temps, j'étais en avance et puis la panne d'essence... sur le Pont Garigliano. Je l'ai couchée pour que les dernières gouttes aillent dans le carbu... 500 m après je poussais ». Manu a mis les bottes qu'il a achetées en Angleterre il y a dix ans. Ca lui donne un côté Aristo. Margerin s'est assis sur une bécane et ne bouge plus, comme un môme dans la cour de l'école qui se demande si on va le prendre dans l'équipe de foot. Ganneau inspecte le circuit électrique de la Guzzi en grinçant. Boulmé rayonne, il a réussi à entrer dans son cuir. « Enfin ça y est, j'ai recupéré à Colin qui s'en servait pour se mettre au tas. J'ai réparé la fermeture et j'enfile les bottes que m'a donné Gégé Debrock en 75. Je suis OK pour le tour du monde... » On attend Momo. C'est la tradition. Il arrive à 7 h 30 avec un mot d'excuse des gendarmes, sur un carton vert, valeur 300 F... Il s'est fait radariser dans les esses de la Défense.



Départ dans le cour du journal. On cherche ses gants neufs qu'un saleud a fauché. A l'extrême gauche, Margerin avec sa tête de premier communiant.

A 130 A L'HEURE ON S'OCCUPE DE LA POSITION ET DE LA JAUGE ESSENCE...

Tout ce petit monde enquille l'autoroute de l'Ouest direction Orléans puis Blois. A la vitesse admise toutes les motos actuelles sont correctes sauf celles qui donnent mal aux reins et ne font pas trois stations d'autoroute, environ 150 bornes. Margerin a pris la Ténéré parce qu'elle lui rappelle sa XT perso. Les bras écartés par le grand guidon, 200 litres d'air dans le blouson il est le seul à produire un effort. « Y'a plus de chevaux que sur ma XT mais ca reste un Delta plane au dessus de 120... » Bien posé sur la 550 GSX je regarde le compte tours et à force, ce qui devait arriver arrive, je pique une pointe, rien que pour bluffer les gros cubes. Nez dans la bulle, tous les rapports dans la zone rouge, ça fait du 200 compteur. Je dépose les copains, royal, et juste le pont d'après je vois un truc bleu sur le côté. Le radar, le seul, sur 200 bornes d'autoroute et c'est là que je pique ma crise. Arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence. Mise en boîte de règle. Au péage on passe en groupe en serrant les fesses. Merci mon Dieu je ne le ferais plus. On mate le réservoir goutte d'eau de la VT Custom. ces 12 petits litres nous rendent méfiants. mais le V twin c'est plutôt sobre et il atteint la troisième station sans même passer la réserve. Le soleil est maintenant bien tiède et Momo sort sa première clope de la journée. Après Blois, la punition est terminée. Direction Contres et St-Aignan à travers la campagne. Le paquet se jette affamé dans le premier virage. On n'en a pas vu un depuis Paris, faut comprendre. Mais c'est rien, du hors d'œuvre, de la bricole. L'itinéraire bis jusqu'à Limoges c'est la plus fabuleuse des

routes pour tester les suspensions. Elle se déforme d'année en année pour devenir par endroit un véritable champ de bosses. Chose révélatrice, c'est la Honda VF qui fait le rythme. Momo à ces commandes n'est ni secoué ni obligé de rentrer des vitesses dans les difficultés. Momo dira « La VF apporte une amélioration très nette dans la conception des routières. Son moteur, pousse en bas et se montre nettement plus agréable qu'un 4 cylindres en ligne équivalent mais c'est surtout au niveau de la partie cycle qu'elle marque l'évolution la plus radicale. Sur ce genre de route entre St-Aignan et Limoges il faut concilier le confort et la tenue de route proprement dite. Avec sa roue de 16 la VF a une manière fantastique de rentrer dans les courbes, j'aime le feeling que tu as à son guidon, l'impression que la roue avant est soudée au sol mais que cette adhérence n'est pas obtenue au détriment de la maniabilité, de la légèreté de direction. On découvre sur ce secteur éprouvant que la VF n'est pas un gadget, ses suspensions avalent littéralement la route, c'est presque déconcertant... »

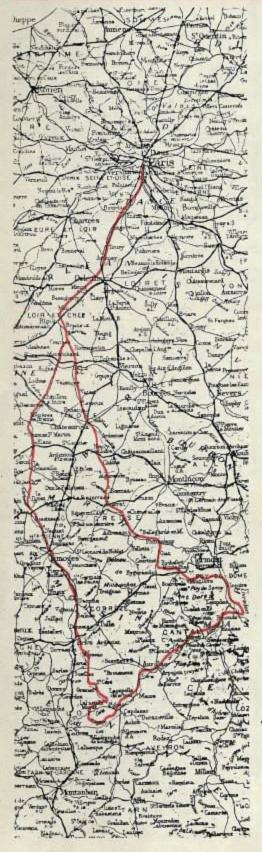
Sur la RDLC j'essaie de suivre le bon wagon mais ce n'est pas facile car il faut constamment être dans les tours et en pilotage à vue, c'est pas évident, en plus pas question de prendre trop d'angle, ce poids plume est un cheval fou dès que la route est bosselée. Juste avant Le Blanc, dans un grand droit rapide je saute sur une bosse comme sur une mine, pas le temps d'avoir peur et qu'est ce que je vois qui me fait l'extérieur avec dix bornes de mieux, Jean Lou sur la GSX 550, à l'aise, le sourire dans le casque. Le salaud, il passe comme un bloc, là où je tortille. Si quelque chose s'appelle l'évolution c'est ça l

comme dit Didier « La GSX communique la route d'une manière incomparable, elle est à top niveau stabilité, maniabilité, position de conduite, précision... » Et comme je regarde la VF Honda et la Sužuki disparaître au loin, je me demande où est la kawasaki 1100 XZ. C'est Boulmé qui la drive, juste derrière, il est tout rouge dans son casque et il a les bras qui gonflent. « Il lui faudrait des grandes courbes lisses, là je vous pourrirais tous, mais sur ce genre de terrain de cross, faut faire gaffe, je me couche sur elle de tout mon poids pour la faire tourner et pas question de rentrer fort pour voir... c'est trop lourd pour corriger la trajectoire. Tout ce que je peux, faire, c'est tourner la poignée dans les bouts droits pour vous ramarrer... mais là, quelle fusée, la grosse Berta... ».

Le trail Ténéré et la Honda VT Custom voyagent de concert. Sur la Ténéré, Bruno Fischer boude « C'est pas marrant d'être à fond avec un mono, c'est pas fait pour ca. Par contre moi les bosses je ne les sens pas sur mon pullman. La seule chose à laquelle il faut faire gaffe c'est les grands débattements qui engendrent des changements d'assiette brutaux au freinage... faut s'adapter. Le 600 permet réellement de rester au contact de motos de cylindrée bien supérieures en GT mais c'est dans la tête qu'on n'a pas envie, parce qu'on ne profite pas du gromono au taquet et que la position devient vite fatiguante... »

Reste la VT qu'on pensait attendre et qui est toujours dans nos pattes. Didier est même enthousiaste. « Etonnant la VT! Le Moteur tient l'overdrive et le comportement est très sain. Ca pompe, ca dribble mais c'est tou-jours rigolo... » La guzzi ferme la marche. Calé sur son fauteuil derrière son pare-brise,

ON ATTEND AU TOURNANT LES MOTOS



Margerin prend du recul. « De toute façon, la Guzzi, faut pas forcer sa poignée de gaz, elle est douce jusqu'à 130... disons 5.000 tours, c'est un signe. A ce régime tout va bien, moi j'ai mes bagages dans mes sacoches et vous pouvez toujours allumer comme des tarés, je roule à ma main et je suis pas à une demi heure près sur 600 bornes... » A la sortie d'un virage, Lacombe et Manu nous attendent. Partis en éclaireurs, ils ont réservé une terrasse et y'a plus qu'à commander l'apéritif, Classe l'organisation...

On a 350 bornes dans les pattes. Juste de quoi entrevoir que la technologie de la VF et de la GSX ce n'est pas du bluff. Que la Kawa XZ demande un dompteur, comparable en cela aux GSX d'il y a trois ans, tout comme la RDLC. Le trail s'est effectivement rapproché des routières en performances pures mais il le fait en raclant du piston, on sent bien que c'est pas son truc les hauts régimes... le petit VT 500 intrigue tellement il respire bien. La Guzzi nous fait le coup du mépris, l'évolution elle s'en fout. Son monde de sensations est ailleurs.

Comme Colin est sous le parasol, c'est lui qui peut encore raisonner au moment du café. « Moi ce qui me paraît évident, d'entrée, c'est que les motos les plus évoluées de 83, je pense à la VF et à la GSX question partie cycle, font à peu près tout mieux que les motos d'il y a quelques années. Elles freinent mieux à cause des disques ventilés, des plaquettes métalliques, du système antiplongée. Elles ont plus de garde au sol, de meilleurs pneus, les suspensions sont plus confortables et de ce côté là on peut dire que les pro-link et Full-Floater ne sont pas des gadgets techniques mais de vraies réussites. Et puis elles sont plus maniables à cause de la roue de 16 et du poids en baisse... Ce qui me frappe c'est que toutes ces évolutions vont dans le sens du compromis. Avant il fallait choisir I Si on voulait une moto confortable on lui collait des suspensions souples et on se retrouverait avec un saucisson... Pour lui faire tenir la route on en faisait un bout de bois... Une moto stable était un camion à basse vitesse et une moto maniable un planeur au dessus de 140 l En 83 on a une VF qui est confortable et tient la route, une GSX maniable et stable à haute vitesse, une moto surpuissante comme la Kawa XZ qui a quand même du couple en bas... Les constructeurs ont bossé, je pensais à ça sur la route bosselée de tout à l'heure, ils ne font pas seulement des carénages agressifs... »

Personne ne peut suivre à cette hauteur d'esprit là donc on se lèvre et on remet le casque. Entre Limoges et Brive la route devient nationale, le relief prend de l'ampleur. Grandes courbes dans des valonnements. Pendant qu'ils finissaient de s'équiper je me suis tiré comme un voleur avec la Guzzi, histoire de les oublier. Quand on sort d'une moto de la dernière génération banzaï, c'est vraiment un choc. Tout ce que les japonais ont dilué, civilisé, asservi dans la conduite est ici à l'état brut. Il faut réapprendre à piloter. La boîte est lente, la poignée de gaz dure sur sa fin de course, l'ensemble imposant, les suspensions vieillottes. Et pourtant, dès que j'abandonne l'idée de taper le chrono, je me mets à respirer. Et je réalise que depuis ce matin, entre la RDLC et

la ZX je suis sur les nerfs. Oh c'est pas que je n'aime pas, c'est fort, mais c'est la bagarre, la guerre. L'obsession des carrefours, des gravillons, du compte-tours, de la trajectoire... là tout d'un coup, au rythme du gros V twin, je redescends sur terre. Tout en cinquième sur le couple, aux environs du 100 à l'heure, pas besoin de freiner suffit de couper avant les courbes, de se poser sur l'aile et d'enrouler en laissant ronfler le berlingue. Je sais qu'ils vont me fondre dessus dans un freinage, ça m'est égal...je ne joue pas au même jeu qu'eux. A 40 bornes de Brive je les ai sur les talons dans une grande montée je sens l'arrière qui se promène et je m'arrête, roue crevée. Dans un petit garage Didier et Momo entreprennent de démonter le pot et de sortir la roue tandis que Christian va chercher une chambre à air dans Brive. Momo et les autres s'installent au bistro en attendant. On pince une chambre, on réussit la deuxième et le groupe repart. Après Brive et Cressensac on oblique à gauche vers Figeac, une route merveilleuse. descentes, montées en enfilades rapides. Un bitume accrocheur et lisse, dont profite la Kawa ZX pour faire causer sa puissance et sa stabilité formidable en grandes courbes. C'est un rythme rapide qui convient aussi à la Honda VF mais la Suzuki GSX doit travailler dans la zone rouge pour garder le contact.

Derrière c'est le trou jusqu'à ce qu'on arrive sur Martel et des portions plus sinueuses avec du gravillon surprise. Alors la Ténéré revient en trois virages ce qui était attendu, plus surprenant elle ramène avec elle le doux shopper VT 500. Boulmé à son guidon est hilare. » Je la balance comme une machine de Dirt... quand c'est très rapide elle est limitée mais dans la remontée vers Martel, entre les murets de pierre, je me suis régalé. Tu la places où tu veux, elle se dandine mais elle obéit. C'est tout sur l'arrière comme un trail... jamais je n'aurais pensé qu'un petit 500 puisse avoir une santé pareille 1 ».

Avec Lacombe comme éclaireur on pénêtre sur le Causse par des petites routes rugeuses. Le soleil rase les herbages fous. Plus question de bastonner. A l'arrêt devant la beauté, on descend sur Marcillac gaz coupés. Le village s'est construit autour du Celé, dans un cirque sauvage. On range les motos sous la tonnelle de chez Lagarrigues et on s'installe.

Il est facile de repérer la moto qui revient le plus dans les conversations de table, après 600 bornes très variées. La Honda VF et sa technologie avancée. Momo explique en sirotant son Kir. « Quand tu vois ce qu'Honda a réussi avec la VF tu te dis que la Kawa ZX est en retard d'un mêtro... C'est de la sportive à l'ancienne mode et sur les routes actuelles, c'est forcément limité. Car tu l'as vu, la route? C'est pas celle des dépliants publicitaires, c'est la vraie route française, avec son goudron fondu et ses gravillons, ses bosses, ses cloques... la Kawa est une formidable grande routière question puissance et tenue de cap mais dès que le parcours devient sinueux, il faut se cogner sa direction de camion. Alors je ne dis pas que c'est désagréable par moment de jouer au dompteur, c'est un combat physique, un défoulement... mais au bout de 200 bornes c'est forcément moins fort qu'une

MAILLEES COMME DES 500 DE GRAND PRIX

moto qui permet vraiment de digérer les difficultés ». Lacombe émerge : « Moi aussi je choisis la V.F. pour tailler la route parce que le grand voyage exclut dans mon esprit l'encombrante G.T. et le racer spécialisé. » Bruno Fischer enfonce le clou. « La V.F. 750 apporte une décontraction de conduite très nouvelle sur une grosse cylindrée... c'est une nouvelle dimension du grand voyage rapide. Par son confort, son moteur toujours présent, elle se fait oublier pour être complètement au service du conducteur. Il n'y a pas un moment où on se dit que la moto va être dépassée par les difficultés du terrain, qu'il faut compenser au pilotage. On entre dans le paysage en confiance... et d'ailleurs avec cette moto, il faudra que j'y revienne, mon plaisir vient plus de l'environnement que du pilotage lui-même ». Lacombe lêve sa fourchette : « Facilité de conduite ! tu vas voir que ça va revenir tout le temps dans cet essai, l'évolution est sans doute dans ce sens là. L'augmentation des débattements.

Première cigarette après les virages de St-Aignan. Ganneau sort son carnet pour glorifier la VT 500C.

un meilleur amortissement permet d'accèder à la précision de conduite. Les vibrations, on en parle moins, la garde au sol est en nette amélioration. Quand à la maniabilité, c'est là que le grand pas est franchi. La roue de 16 permet de ne plus forcer alors que les grandes routières de ces dernières années étaient toutes à dominer au guidon. Ca n'est d'ailleurs pas toujours désagréable, cette conduite au poignet, seulement il y a toujours un virage qui se referme et là, les risques augmentent si on ne baisse pas de rythmes. Pour ma part le grand tourisme est un tout. La contemplation du paysage fait partie du plaisir et je trouve capital que la nouvelle génération de moto donne plus de facilité... ainsi en sécurité, on peut regarder le ciel et les vallées, pas seulement la trajectoire... »

Du coup, on a perdu de vue les motos conventionnelles. Ce n'est pas une surprise pour la Kawa ZX, la RDLC ou le doux

Rader sur l'Auroroute de l'ouest. Colin se fout de Gillot qui vient de faire une pointe au mauvais moment.

chopper. Ces modèles sont spécialisés et ne prétendent pas séduire le grand routier. Par contre, avouons-le, on s'attendait à voir le trail mieux placé après la journée grand tourisme. Les 600 de la dernière génération n'existent-ils pas pour donner enfin une dimension routière aux trails ? L'autonomie, le confort, la puissance, tout cela va dans le bon sens mais on a vite fait de perdre les avantages d'une formule à trop la parfaire. L'autonomie c'est aussi plus de poids en haut, les grands débattement se payent dans les enfilades où il faut balancer et dans les changements d'assiette brutaux, enfin côté puissance, si le trail peut désormais s'accrocher aux gros cubes, il le fait en forçant sa nature et en perdant un peu ce que les amateurs de gromono aiment par dessus tout, un coup de piston à bas régime, quelque chose de sensuel et de brutal que la XT a si bien illustré. Et d'ailleurs Margerin, possesseur de XT, est le premier surpris de

Didier explique avec les gestes que la Kawa ZX est une grosse bête qui ne veut pes tourner...







cette évolution « J'étais curieux de pouvoir comparer la Ténéré avec ma XT. C'est haut, un peu l'impression d'avoir piqué le vélo du grand frère... mais surtout le moulin ne fait pas le même bruit et ne pousse pas pareil... on se croirait sur une XLS et puis la vitesse c'est bien, mais si c'est pour s'accrocher au guidon... ouais, personnellement je préfère ma bonne 500 je trouve qu'elle colle mieux à l'esprit du mono, léger, bas, puncheur ».

On sort de table pour jeter des cailloux dans l'eau du Celé qui glisse lentement sous les arbres. Bruno pique la Ténéré et monte sur le Causse, le casque sous le bras, dans la fraîcheur du soir. On entend le mono qui piétine dans les épingles, au loin. Quand il revient il a les yeux rouges et le sourire satisfait. « Bouffer des bornes c'est bien mais j'avais besoin de retrouver autre chose, d'en prendre plein les narines... »

Sur une nappe en papier, j'ai écrit le résultat du référendum du premier jour. Le choix est clair dans l'optique grand tourisme: la Honda V.F. récolte six voix, la GSX 550 deux voix et la Kawa ZX une seule... c'est donc confirmé, la technologie 83 fait le trou en GT, et le nouveau sens du compromis impressionne le jury. Les motos comme la Kawa ZX

et la RDLC prennent un coup de vieux avec leur spécialisation à l'ancienne. Le Trail n'est pas encore mûr pour les longs trajets et attention, à trop vouloir grossir, il risque de perdre ses passionnés. Le doux shopper VT 500 est loin d'être rejeté. Ses perfs impressionnent et sa tenue de route est rigolotte mais sur 600 bornes il est quand même un peu sommaire pour prendre des voix. La Guzzi est à part. Personne ne lui tombe dessus. C'est simplement une autre école de conduite qui inspire aux uns l'indifférence et aux autres une attirance quasi perverse.

A 3000 TOURS SUR LES BORDS DU CELE ON CHERCHE CE QUE LES CONSTRUCTEURS ONT FAIT DU COUPLE ET DU CONFORT...

eudi 16 juin, 8 heures. Petit déjeuner où Manu et Lacombe goûtent 12 sortes de confitures. On amène les motos à la pompe du village, en roue libre. C'est le moment de faire un point sur la consommation de nos bêtes après la première journée menée vivement. La RDLC frise les 9 litres et les deux « grosses » Kawa ZX et Honda VF s'en tiennent à 8 litres. Par contre la Guzzi avec 6,80 I leur fait un pied de nez, ensuite on trouve la 550 GSX avec 7 l et la Ténéré affichant 6,51 mais c'est le 500 VT qui intéressera le plus le porte monnaie du motard avec un 61 remarquable, d'autant qu'on ne l'a pas épargné pour suivre le train des grandes...

Jusqu'à Figeac la route serpente entre la falaise et la rivière, sous les ombrages. On se régale à 3.000 tours en 5°. A ces vitesses là. normalement, c'est le règne du couple et de la maniabilité, donc du trail. On s'attend à ce que la Ténéré fasse un malheur. Le moment où on peut juger la cote des motos, c'est quand on change de bécane, après une photo ou un regroupement. Les réactions des essayeurs à ce moment, se passent de commentaires. Et surprise, si le Trail est bien sur convoité. Momo ne se décide pas à lâcher la VF et Ganneau la 500 VT... Momo s'explique : « Tu veux que je te dise, cette moto fait tout mieux que les autres. En balade moi je veux du confort, une moto qui se fait oublier côté poids, et des chevaux en bas, en souplesse pour enrouler tranquille, sans toucher au sélecteur. La VF fait tout cela, et si je la place même devant le trail dans ces conditions, c'est qu'elle est plus douce, filtrant totalement la route, la mécanique... » Didier défend la VT : « Je vais commencer à reconsidérer le doux chopper, sur ces petites routes. Il se relève totalement, s'impose comme le chainon manguant entre le Trail et la routière... » Momo intervient : « La seule réserve que je ferais est qu'il pousse à partir de 5.000 tours et que ce que j'attends d'une moto en balade, c'est tout ce qu'il y a en-dessous de 5.000 justement. Mais je suis

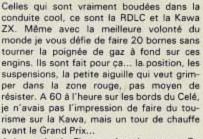


C'est lors des repes que les consciences se libèrent. Sur l'itinéraire bis avant Limoges on savait déjà que la génération 83 enterrait ses sinées.

d'accord pour les facultés d'improvisation ». Bruno Fischer surveille jalousement le trail Ténéré et quette le premier chemin pour s'engouffrer. « C'est la seule qui m'a donné envie de partir hier soir, à la découverte, autour de Marcillac, suivre la rivière, faire du hors piste sur le plateau... Ca tient peut-être à mon goût du gromono mais pour moi c'est la seule bécane qui peut être en même temps un moyen de transport discret pour se fondre dans le paysage et capable de redevenir un jouet pour sauter une bosse, faire un travers sur les gravillons, ou une petite roue arrière, comme ça, gratis... Juste pour exprimer la joie d'être là... » Colin se pointe, l'œil brillant derrière la lunette, « Pour moi, le choc, en balade, c'est le moteur de la VF, jamais rien vu d'aussi docile et en même temps présent à n'importe quel régime, un tracteur dans un gant de velours... »

A Figeac on a déjà une idée du problème. La Ténéré va se mettre en évidence mais elle va avoir du monde à ses trousses et c'est ca aussi l'évolution. Il y a quelques années pas une moto de route ne serait venue à la hauteur d'un trail en balade. La VF annonce une nouvelle génération de machines et la GSX 550 ne serait pas loin de fournir la même surprise si son moteur désespérément creux en bas ne venait gâcher sa formidable maniabilité. Du coup, c'est la petite VT 500 Honda qui pointe son nez, avec sa partie cycle conventionnelle mais tellement facile à placer, sa position de conduite tout à fait adaptée au farniente du compte tours. Question position, c'est la Guzzi qui pourrait donner des leçons, un vrai fauteuil, et son V-twin patate suffisamment à bas régime pour que l'ensemble soit super placé en balade. Seulement voilà, les suspensions ont mille ans et le poids est quand même là, toujours présent quand il s'agit de grimper des épingles à flanc de Causse.

> Côte à côte, deux générations différentes de n La 550 Suzuki GSX au premier plan prouve manisbilité peut aller de pair avec atabilité et c acceptable. La XZ à côté d'elle n'a que la puis pour lui répondre.



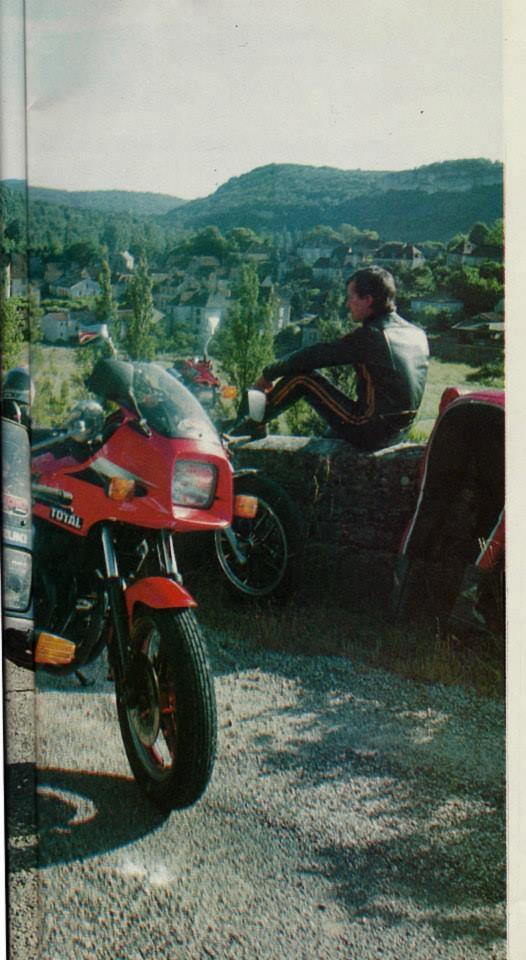
A la sortie de Figeac, c'est le carton. On pourrait mettre un mouchoir dessus, mais puisque vous partagez nos rires, nos passions et nos réflexions, autant admettre que la route ca peut devenir ca aussi. Dans un grand droit qui se referme, Manu qui pilote la RDLC, tombe, surpris par la courbure du virage, en bloquant l'avant. Sa moto glisse derrière lui mais Boulmé surgit avec la Guzzi. Des voitures arrivent en face et c'est trop juste pour éviter le choc avec la RDLC qui se retrouve projetée dans le dos de Manu. Jean-Pierre n'a rien mais pour Manu c'est sérieux. A l'hôpital de Figeac on détecte une vertèbre tassée et fêlée. Finie la balade pour le boss. On lui laisse nos clops, et on se retrouve sur le trottoir d'en face à penser des tas de choses que vous avez visionnées aussi quand un pote à vous s'est jeté.

Et puis il y en a un, puis deux, qui démarrent et on repart, direction Aurillac. La nationale est très technique et tournicote dans la montagne mais surtout, avec la chaleur énorme. le goudron fond et les ponts et chaussées ont jeté des gravillons. Même au rythme tourisme, c'est piégeant. (On a perdu deux motos dans l'affaire de Figeac, les plus marginales, la RDLC et la Guzzi). La Ténéré est super à l'aise dans ce contexte, mais une fois de plus on constate les progrès réalisés par les motos équipées de la roue de 16, de l'anti-plongée et du mono amortisseur. La VF et la GSX passent sans effort. Mais celle qui confirme brillamment c'est la 500 VT qui émerveille toujours Didier par ses ressources. « Avec deux amortisseurs conventionnels et une géométrie de chopper, la VT est hyper séduisante dans les gravillons. Tu peux t'amuser à mettre le pied et à contre-braquer comme sur un trail... à la fin je coupais les bandes de gravillons pour le plaisir, c'est te dire si elle est saine ! et tout ça est obtenu avec des petits trucs, par exemple elle est très basse et puis étroite, et le grand guidon

c'est extra pour contrôler... »
C'est sur ce genre de route à la limite du drôle qu'on peut mesurer les progrès accomplis par les motos type 83, sauf la XZ qui reste un monstre à manier avec des pincettes, exercice auquel s'emploie Momo. « Sur ce genre de route c'est une attention extrême, une anticipation de tous les problèmes, faute de quoi c'est vite une galère... j'ai pas fait de faute, pas une glissade, pas une chaleur mais ne reconnaîtrais même pas où nous sommes passés ».
Après Aurillac nous cherchons la route des

Après Aurillac nous cherchons la route des Crètes qui s'enfonce dans les monts du Cantal, plus au nord. Dans la voiture accompagnatrice, la carte sur les genoux, on se perd joyeusement. Quand on retrouve le groupe c'est pour voir Bruno hilare, juché sur la Ténéré « On s'est perdus aussi, nous sommes passés par un chemin vicinal avec de l'herbe au milieu, là je peux te dire que le

la Ténéré « On s'est perdus aussi, nous sommes passés par un chemin vicinal avec de l'herbe au milieu, là je peux te dire que le Moment de détente après 650 kilomètres de route. Sur les bords du Celè on contemple Marcillac dans son créux de verdure. C'est l'heure où Bruno prend la Ténéré pour découvrir le Causse.



trail reprend ses distances. Par contre la VF commence à peser son poids et seule la VT peut suivre en toute décontraction. Momo arrive un petit peu après... avec la Kawa XZ. Maintenant qu'on l'a trouvée cette route, on remonte sur Puy-Mary. Entre les deux vallées on s'apercoit que la route des Crètes doit être encore plus au nord mais c'est tellement somptueux qu'on continue. Une maison toutes les cing bornes et des montagnes couvertes d'herbages veloutés dans le soleil couchant. Au pas de Peyrol, on a vue sur les deux vallées, on est comme à la proue d'un navire. Dans la descente sur Murat, Momo se tire avec la Kawa, concentré, volontaire.

Colin est dans ses roues et ricane « Je le

voyais qui se battait avec la XZ, il ne devait pas avoir beaucoup de marge alors que j'étais vraiment les doigts de pieds en éven-

Ces deux-là, ils n'aiment pas se balader longtemps. Dernère, Bruno s'est fait larguer exprès, pour profiter du paysage avec la VF 750. Quand il nous rejoint à Murat, il lui délivre son certificat de grande baladeuse, comme les images lui viennent : « Dans la descente pourtant méchante, j'étais complètement à l'aise avec la VF, je ressentais le travail de la moto d'une manière très diffuse, je l'oubliais presque comme si j'étais assis sur un nuage, et mon plaisir ne venait pas de la conduite mais de l'environnement, c'est ce qui m'a le plus frappé. La VF est tellement parfaite qu'elle arrive à se faire complètement oublier. Je pourrais même pas te dire comment le pro-link fonctionne mais je me rappelle toutes les maisons de la descente et leurs toits en lauzes... »

Tout à l'heure, à l'hôtel de Brioude, le classement officiel de l'étape tourisme entérinera ces jugements à chaud. La Ténéré reste la plus apte à la découverte avec 4 voix du jury mais la VF réussit à prendre 2 voix pour son extrême docilité, quand à la VT 500 elle rafle aussi 2 voix pour sa facilité d'adaptation à tous les terrains. La GSX paye son moteur absent à moyen régime et la Kawa XZ est hors sujet.

TAQUET DANS L'AUVERGNE SAUVAGE, LE RAPPORT TRAIL-SPORTIVE EST MODIFIE: C'EST CA 83!

lier soir nous sommes allés traîner dans Brioude, avec Momo, Bruno, Margerin et Jean-Lou. On ne pouvait pas finir comme ça une journée pleine de joies et d'emmerdes. Alors Momo a commandé des alcools à la terrasse du café du centre et on a regardé les gens passer. Derrière le juke box queulait James Brown. On est restés longtemps comme des vieux, à siroter, et puis Bruno a ouvert un œil. « Elles ne frottent plus, tu as remarqué qu'elles ne frottent plus? avant quand on s'arrêtait c'était le rituel, on regardait le dessous des pots et des repose-pieds pour voir où ça limait, c'était un réflexe... et bien c'est fini, sauf peut-être pour la VT 500 quand Boulmé est en colère. Mais toutes les autres ont des vraies suspensions et plus de garde au sol. Voilà une évolution réelle, bien palpable ».

Déjà, on pensait à la route de la Tour d'Auvergne, un truc dément, propre, juste à la dimension de la moto. Maintenant on roule vers Issoire en peloton serré. C'est une voie exprès sans intérêt, sauf pour Margerin qui prend en main la 1100 Kawa ZX. Ca fait deux jours qu'il tourne autour sans oser monter dessus. « Jamais vu un truc qui pousse comme ça... inimaginable quand on sort de sa XT. Dans les lignes droites je me sens très fort mais quand les virages arrivent c'est une autre histoire. Sûr que t'as envie de bouffer les bornes avec un truc pareil mais ton permis devient léger... léger... »

Après Issoire, la route s'enfonce dans la montagne vers Besse et super Besse. Le plafond est bas et ça sent le bois coupé.

Lacombe veut faire des photos mais tout le monde ne pense qu'à une chose, ouvrir. Alors on fait des galops de 20 bornes dans la montagne et on s'attend. C'est encore la VF 750 qui fait le rythme mais curieusement, à la première cigarette ce n'est pas elle qui enthousiasme mais la Suzuki GSX. Bruno est soufflé. « Etonnant la GXS! le temps du baston sa partie cycle est arrivée à me faire oublier son moteur un peu juste à moyen



La crevaison de la Guzzi à permis d'établir le contact avec l'habitant. 30 minutes pour réparer en dédui-

régime. C'est LA moto à l'état pur. Un truc qui ne peut me rappeler qu'un seul type de machine dans mes souvenirs, la 250 de GP que j'ai essayé au Man's l'année dernière. La même impression de sentir la route, tout ce qui se passe, comme une aide à la conduite et le sentiment que tout travaille bien pour toi... cette moto te raconte la route avec une extraordinaire précision, elle te dis là c'est bosselé, là t'es en limite d'adhérence... un truc fabuleux pour les fanatiques du freinage sur l'angle. Je vois pas d'équivalent. » Un peu plus loin, Lacombe s'assoyant sur la

même GSX, confirme « Un pilote moyen ne trouvera pas de sitôt ses limites. Freinage parfait, maniabilité, extra, précision de direction, garde au sol totale, suspensions avant et arrière sans défauts... elle est née pour l'attaque et y invite en toute sécurité, c'est vraiment un cran au dessus d'une RDLC qui demande beaucoup plus de domptage pour obtenir la même performance. » Les sensations s'affinent, ou entre dans le monde du plaisir pur, et donc de la subjectivité. C'est comme cela que la VF, merveilleusement efficace, se retrouve mise en cause du côté de Besse. C'est Didier qui soulève le lièvre. Ca couvait, tout le monde disait qu'elle était formidable mais personne ne s'étendait. Didier met les pieds dans le plat. » La VF est objectivement une formidable réussite mais le problème est qu'elle est trop bien... Momo arrive peut-être à jouer avec elle, pas moi. C'est un Audi Quattro à laquelle je préfèrerai toujours la Rallye 2-VT 500 ou la Golf-Suzuki GSX, vous me suivez? La VF 750 est toujours plus forte que son pilote, on devine jusqu'où elle peut aller mais c'est plus une satisfaction intellectuelle que physique... c'est pour ça que je suis plus intéressé par un baston avec la Suzuki qui communique déjà plus et oblige à compenser son moteur, ou encore par la VT 500, celle-là procure un pied immédiat, énorme, parce qu'il faut lui faire cracher ses tripes pour avancer. Je reviens à la VF et la GSX qui se détachent des routières, en efficacité pure, elles incarnent bien à l'attaque la tendance 83. Des motos tellement évoluées dans l'absolu qu'elles dépassent leurs pilotes, habitués à se faire plaisir en résolvant des problèmes... en domptant. Ces motos me donnent l'impression que je vieillis, que je ne vais plus assez vite pour les pousser dans leurs retranchements sur route ouverte. Au moins avec une « ancienne » conception comme la VT on sait qui est le patron et jusqu'où elle peut aller. C'est la base du jeu... Je préfère me traîner mais y être pour quelque chose ! à quoi ça sert de prendre une courbe à grande vitesse si on y est pour rien, si la bécane fait tout le boulot ! »

L'EVOLUTION TECHNIQUE MODE ET RÉALITÉ

Parmi les innovations techniques apparues sur les motos 83, certaines ne correspondent qu'à des modes, d'autres à de simples évolutions technologiques. Mais les roues de 16 pouces, c'est une autre histoire; c'est même à proprement parler une véritable mutation...

Par D. Ganneau

len des choses différencient la moto de la voiture, et ceux qui ont tenté d'appréhender le comportement dynamique de la moto en la comparant à une voiture à deux roues ne sont jamais allés bien loin : la modélisation mathématique du 2 roues est autrement plus complexe que celle du véhicule à quatre roues, ne serait-ce qu'en raison de sa déformabilité (moto, plus direction, plus pilote) donc de ses nombreux degrés de liberté.

mentale surgit : le virage n'est possible que si le centre de gravité, habituellement situé et maintenu à la verticale de l'axe joignant est déplacé latéralement.

Vélo pas moto

Or si, avec la vitesse et le poids d'un vélo, de simples mouvements du corps suffisent à provoquer ce déplacement, l'inertie et l'autostabilité relativement élevées d'une moto ne se contentent pas de si peu : même sur

tostabilité relativement élevées d'une moto ne se contentent pas de si peu : même sur

Si côté train avent la roue de 16 pouces est la véritable innnovation de 1983, d'autres « nouveautés » marqueront ce miliésime : c'est le ces de l'antiplongée, pas toujours convaincente dans les faits, ou du développement des plaquettes de frain métalliques, en principe plus efficaces par temps humide mais réclamant souvent un rodâge prolongé. La tendance est également à l'accroissement de la largeur des jantes et à l'augmentation du calibre des pneus : cela ne va pas toujours sens effets parasites, mais devenait nécessaire avec le progrès des performances, pour continuer à faire travailler les gommes à des taux acceptables, tant en usure qu'en adhérence.

Du reste, si de nombreuses théories sont parvenues à cerner le comportement des quatre roues et à maîtriser leur stabilité, on trouve dans la bibliographique peu d'analyses correctes du fonctionnement des deuxroues, surtout lorsqu'on cherche à tenir compte de la physique des pneumatiques. On peut cependant tenter sommairement d'approcher cette spécificité.

Quand on souhaite prendre un virage avec un deux-roues, une première différence fondaune 125, ce n'est pas en penchant la tête ou en tendant le bras qu'on tourne.

Heureusement, chaque constructeur prend bien soin de livrer avec chaque moto un guidon, et c'est lui qui providentiellement va nous aider; encore faut-il savoir s'en servir. Car on découvre très tôt un des autres charmes du deux-roues: pour tourner à droite, il faut paradoxalement dans un premier temps appliquer au guidon un effort dirigé en sens inverse, à savoir tirer la branche gauche et pousser la droite!

De ce comportement a priori aberrant, deux phénomènes sont responsables, qui combinent leurs effets :

— Première cause, en braquant à gauche, on tend à faire dévier la trace du pneu avant vers la gauche : logique, non. Seulement, pendant ce temps-là, la moto a globalement tendance sur son inertie à poursuivre sa route tout droit. Ca tombe bien c'est ce que l'on recherchait : la moto est déséquilibrée, elle tend à tomber du côté droit. C'est le moment pour le pilote de redresser la barre, de re-braquer maintenant et en douceur du côté droit : le virage est établi, le plus dur est fait (...), il ne reste plus qu'à contrôler jusqu'au bout par des corrections minimes (en principe!).

e mythe du gyroscope

Deuxième cause à ce qu'on appelle le « contre braquage initial », l'effet gyroscopique, qu'une petite expérience de physique amusante met facilement en évidence : faites tourner à bout de bras une roue de vélo. en la tenant par les papillons de son axe, et essayez de l'incliner en levant un bras par rapport à l'autre. Vous constaterez alors que la roue braque d'elle-même; et si vous tentez de la faire braquer (en avançant une main par rapport à l'autre), elle « prendra de l'angle » : ça c'est l'effet magique de la gyroscopie, d'autant plus magique qu'il va dans le sens que l'on souhaitait : lorsque une moto roule et qu'on applique à sa direction un couple tendant à la braquer vers la gauche, l'effet gyroscopie a fort providentiellement l'obligeance de la faire s'incliner sur le flanc droit.

Les deux phénomènes vont donc dans le même sens, mais leurs ordres de grandeur sont très variables : l'effet gyroscopique ne devient en effet appréciable qu'à vitesse relativement élevée, tandis qu'aux vitesses



Si l'apparition du tube de section parrée pour les cadres tient plus de la mode que d'autre chose. l'évolution des moteurs est plus significative : refroi-dissement liquide pour atténuer les grandes différences de températures de fonctionnement (et attisfaire plus facilement aux normes de pollution et de bruit), raffinement des techniques de carburation et d'allumage, soins tout particulier dans le rendement thermique (formes de culasses, rapports volumétriques élevés), autant d'éléments qui ont permis d'améliorer les parformances sans que la consommation en pâtisse.

« légales », c'est le « contrebraquage » initial qui est prépondérant. Tous les autres facteurs géométriques de la moto étant constants, l'efficacité de ce contre-braquage proviendra de la rapidité avec laquelle on pourra l'accomplir, et cette soudaineté est largement fonction d'un facteur bien particulier : l'inertie de la direction.

Sur deux plans

Cette inertie de direction, sur une moto conventionnelle, c'est celle de l'ensemble Une suspension à leviers, c'est le grand « truc » 1983 : si le progrès est net chaz les trails, où cette mutation « s'est accompagnée d'une augmentation des débattements... et des hauteurs de selle, l'intérêt est moins flagrant sur les routières, et à la longue les articulations (soumises à des efforts importants) peuvent faiblir si leurs portées ne subissent pes un traitement de surface. En revanche, les amortisseurs eux-mêmes font aujourd'hui l'objet d'études plus soignées, et on attribue souvent aux leviers des qualités apportées en fait par l'élément de suspension même.

mobile en rotation autour de la colonne, et l'on saisit aisément que plus cette inertie est faible, plus on peut promptement modifier la trajectoire du point de contact au sol. Toutes choses égales par ailleurs, on mesure rapidement que le montage d'un pneu de 16 pouces en lieu et place d'un 18 pouces de même grosseur revient à diminuer cette inertie d'au moins 10 % ce qui est tout au bénéfice de la « manœuvrabilité » ; tout aussi efficace, sinon même plus, est d'ailleurs l'abandon du carénage fixé à la fourche pour un carénage solidaire du cadre, en y reportant tableau de bord et projecteur ; et c'est probablement pour améliorer encore cette « manœuvrabilité » que la direction de la Elf E d'Endurance a une « multiplication » (la roue braquant angulairement plus que le guidon). Léger revers à la médaille. A haute vitesse, la stabilité purement gyroscopique d'un pneu de 16 pouces (caractérisée par son moment cinétique) est également inférieur d'environ 15 % à celle d'un pneu de 18 pouces de même dimension; mais tant d'autres paramètres interviennent alors qu'il est possible de compenser en jouant sur eux. Quant à l'effet gyroscopique, celui qui « aide à prendre l'angle », il est à la fois fonction du moment cinétique (inférieur, à vitesse égale, pour le 16 pouces) et de la soudaineté du braquage (meilleure en 16 pouces) ce qui globalement ne l'altère pas dans de grandes proportions.

Aventages annexes

Ainsi donc, à géométrie générale égale, une moto dotée d'un pneu avant de 16 pouces sera dans l'ensemble plus maniable, et principalement aux allures usuelles, là où le phénomène de déplacement latéral du point de contact au soi de la roue avant prend le pas sur les effets gyroscopiques.

Ce n'est pas le seul intérêt : on démontre en effet qu'à appareillage de freinage similaire (levier, maître-cylindre, pistons, garnitures, disques, etc...), la capacité de freinage augmente lorsque le diamètre (hors-tout) du pneu diminue : cela n'a rien à voir avec la quantité de gomme au sol, c'est une simple question d'équilibres et de bras de levier. Bref, et même en négligeant le côté « gain de poids » qui est sujet à caution (chez Michelin, un 100/90 de route pèse 4,6 kg en 16 pouces et 5 kg en 18 pouces, la différence est faible), la réduction du diamètre des roues ne compte pratiquement que des avantages. Encore fallait-il que les manufacturiers, en accord avec les constructeurs, s'y mettent, et que les acheteurs acceptent la nouvelle « gueule » conférée aux motos modernes. Mais sur les deux plans, le progrès semble aujourd'hui en marche.

Les limites

Bien sûr, on pourra toujours retorquer que ce qu'on connaît de plus maniable actuellement, ce sont les trails et leur roue de 21 l Ce serait oublier cependant le poids de ces motos, et la largeur de leur guidon: il





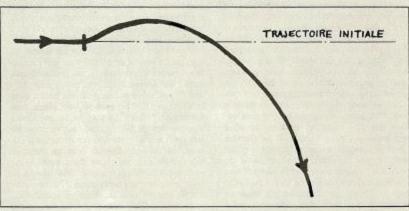
Le montage du carénage des routières sur le cadre (et non plus sur la fourche) est un progrès plus important qu'il n'y peraît: on y loge le projecteur et même perfois le tableau de bord, et vis-à-vis de ce facteur fondamental qu'est l'inertie de direction, c'est une amélioration qui pèse autant qu'un pneu de 16 pouces. De plus, la prise au vent est transmise au cadre, la direction n'est plus directement affectée.

convient de comparer ce qui est comparable, et l'on peut alors se demander s'il ne serait pas possible de descendre encore en diamètre.

A cela, il y a néanmoins plusieurs limites : réglementaires d'abord, puisque selon le Code Technique de la F.I.M. les roues des motos de course ne peuvent faire moins de 400 mm de diamètre (et 16 pouces font déjà à peine plus de 406 l) ; pratiques ensuite, car on risquerait en allant trop loin dans cette voie de grever le confort en utilisation routière : il est bien établir qu'une roue de grand diamètre « avale » mieux les accidents de terrain, et que les scooters vous font doulou-

reusement sentir creux et bosses de la route... Ceci pour dire que le 16 pouces a toutes, les chances de devenir dans les prochaines années le standard motocyclistes; à moins que les clients ne refusent l'aspect à la fois massif et allongé que les motos y trouvent...

Incroyable mais ?... Vrai ! Pour tourner à droite, Il faut d'abord braquer à gauche. Vous en prendez conscience en ne dirigeant votre moto que par application des paumes sur le guidon : pour amorcer virage à droite, vous poussez la branche droite. Ce schéma montre la trajectoire du point de contact au sol de la roue avant à l'abord d'un virage à droite : plus vite on peut provoquer ce contre-braquage initial (donc moindre est l'inertie de la direction, ou plus large est le guidon), plus « manœuvrable » est la moto. La notion de « maniabilité » Intègre ensuite d'autres paramètres, comme le poide, l'empatte-ment, la hauteur du centre de gravité, etc... Ce phénomène est valable à toutes les allures, et il peut se passer une seconde avant que le pneu avant, sol, recoupe la trajectoire initiale et donc que le virage soit effectif.



Moi l'objectivité de la performance je m'en moque, ce que je préfère ce sont les sensations physiques qu'elle me donne.

Mince, nous voilà en pleine remise en cause. La VF et la GSX sont en avance, bientôt on va les traiter d'hérétiques parce qu'elles sont presque parfaites. En attendant, sur le terrain, la Ténéré est à leurs basques. J'ai dit à leurs basques, pas devant. Il y a trois ans, le rapport, sur ce genre de route, aurait été inversé, c'est ca l'évolution 83. La VT est larquée mais on a vu qu'elle ne manquait pas de défenseurs. La Perf n'est pas tout. Et c'est là que la Kawa ZX remonte à la surface. Même dominée sur ces routes départementales où sa formidable puissance est muselée par les courbes sans visibilité, la ZX déclanche la passion. Avec elle, en descendant sur Rochefort, je me suis fait un des plus beaux souvenirs de l'essai. Arc bouté sur un guidon, les chevaux entre les jambes je me suis concentré sur ma trajectoire pendant 30 kilomètres. Il y avait des gravillons par endroit et des bosses. Il fallait chercher des lignes pour placer les 260 kilos et ouvrir le plus tôt possible pour profiter de la puissance, toujours garder la possibilité de freiner droit et fort à l'entrée des courbes mas-

quées. Au bout de 30 bornes je suais mais j'avais trouvé mon rythme avec ce sacré Dinausore et j'étais hilare sous mon casque... c'est pour ça que je comprends ce que veut dire Didier. La VF, elle, ne te parle pas, elle fait tout, c'est la secrétaire idéale, elle ne te pose pas de problèmes elle te les résoud. Sur la place de Rochefort-Montagne, on gare les motos pour casser une croute. On en profite pour raffer des fromages et de la

liqueur de noisettes...

Au restau Momo avertit « Y'a de toute façon une chose qu'il faut dire. C'est qu'on va faire des classements, échafauder des systèmes de valeur mais que le problème de fond, la clef du plaisir c'est de s'adapter à ce qu'une bécane est susceptible de t'offrir, suivant les terrains. Rouler sur une 125 trail ou même une 250 de route sur l'autoroute ce n'est pas un bon plan parce que t'es décalé par rapport à l'environnement. Pour prendre son pied, et ce n'est pas fatalement donné à la naissance, ca se cultive, il faut savoir choisir sa route, son itinéraire en fonction de l'engin qui vous trimbale. Et le problème d'un essai comme celui-là c'est qu'on roule plus ou moins en groupe, donc il y a toujours un moment où une moto s'exprime pendant que les autres sont déphasées sur un terrain précis. Par exemple, quand je me suis retrouvé hier soir dans les grandes courbes avant Brioude, j'ai eu l'occasion de prendre un pied terrible parce que la ZX était la moto idéale, un rail puissant, pour ce genre de terrain. Vu ? j'aurai eu le trail je suis sûr que je n'aurait pas arrêté de me dire « putain si j'avais la ZX je me régalerais... » Mais ça c'est parce que nous, les essayeurs on a toutes les références dans le crâne. Un type qui aura un trail et ne connaîtra pas la ZX prendra les grandes courbes en regardant le paysage et il attendra la route sinueuse des volcans pour vraiment conduire... je voulais dire ca parce qu'on pinaille et qu'il ne faut pas perdre de vue l'essentiel, la plus belle moto du monde n'est rien si le mec qui la conduit ne sait pas prendre son pied. »

Bruno pose son couteau et s'essuie la barbe. Il est rouge, ou c'est le Madiran ou c'est parce qu'il a des choses importantes à dire. Mais c'est bien pour ça, à cause de la poursuite fragile du plaisir, qu'on doit se demander si l'évolution va dans le sens des frissons, du plaisir. Moi l'objectivité de la

montent toutes seules à 160, en dessous on à l'impression d'être dans une Mercedès à 110... C'est général. Le paradoxe que je crains, c'est que cette amélioration des motos donc de la sécurité active pousse à rouler de plus en plus vite... en égard du réseau routier qui, on vient de le voir pendant trois jours, n'est pas très brillant. Je ne suis pas sûr que les motos 83 aillent dans le sens de nos besoins mais par contre, elles collent bien à cette époque de dingues... Plus belles, plus chères, plus rapides et nerveuses elles sont déphasées par rapport au réseau routier et aux limitations. Oui, toutes ces motos vont dans le sens de nos rêves, mais les



Momo est certainement le philosophe de la bande. Il profite des instants de détente pour expérimenter de nouvelles sensations.

performance je m'en fous! ce que je veux c'est toutes les sensations physiques que la moto donne. Et que vaut la génération 83 à ce niveau ? les bécanes ne frottent plus, elles freinent sous la pluie, l'antivol est couplé au contact, le starter au pouce, il y a des jauges, des robinets à dépression, plus rien qui agace quoi... au niveau conduite, ça va très, très vite. Franchement guand on est partis avec la VF et la GSX on pensait bien piéger leur frime hein? leurs cadres façon alu, leurs suspensions de GP, et bien faut reconnaître que ça marche... sûr que les motards d'aujourd'hui ne vont bientôt plus se raconter leurs chaleurs... Je puise dans mon passé pour expliquer mon malaise, 550 four, 650 Yam, mes motos pointaient à 170 en pleine colère, étaient plus ou moins suspendues... en roulant à 130 j'étais tranquille mais je me faisais des impression. Les 550 actuelles

rêves réalisés sont souvent décevants... ça y est, je radote ; bref je garde ma 500 XT kitée et si je pars à travers l'Europe n'importe quelle quatre pattes me suffira... je trouve la VF super efficace mais il faudrait que les Japonais travaillent le creneau « attachant » dans leurs ordinateurs. Regarde comme on s'est marrés avec la VT 500 à cause de tous ses défauts. »

Lacombe ne dit rien il rumine en attendant que les états d'âme circulent. A Gueret, après un tout droit de Jaan-Lou et un de Boulmé sur la ZX, on établira un classement conduite sportive. La VF recueille 5 voix, la GSX 2 voix et la Ténéré une. Le coup de vieux de Kawa ZW est enteriné. On a oublié la RDLC qui fut si longtemps une reine. Quand on regarde un peu en arrière dans

Colin s'échappe avec la Ténéré dans le gre Pas de Peyrol. Momo ramène le groupe sur lui est à l'ouvrage avec le monstre Kawa ZX. C'e ce décor que la moto prend toute sa dim d'avasion.

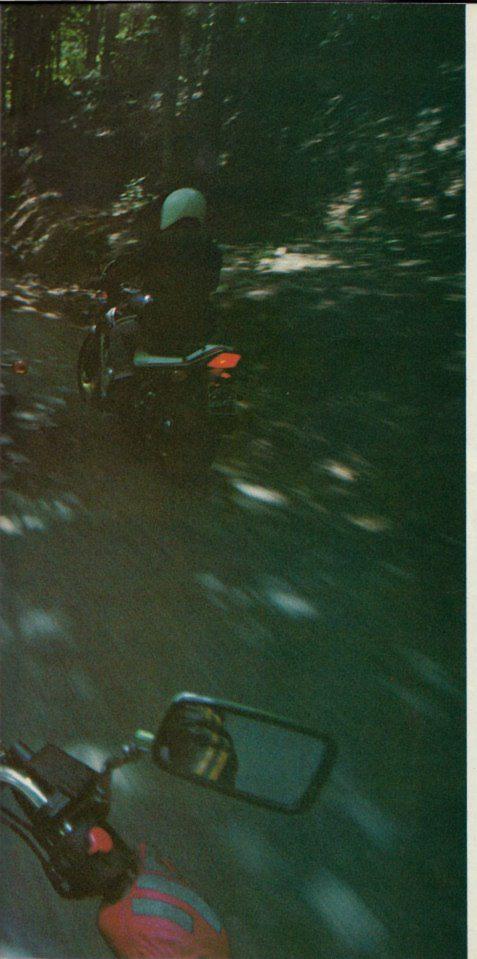




l'essai on s'apercoit qu'au niveau polyvalence la VF Honda réalise un carton. Deux fois première et une fois deuxième... sans commentaires.

Cet essai cherchant à cerner l'évolution réelle des motos 83, au delà de la frime, a rencontré une moto phénomène qui rassemble les données techniques les plus efficaces. Bientôt ses copines la suivront... mais gageons, et c'est la deuxième leçon de cet essai, que produire la moto parfaite par rapport à des besoins rationnels ne résoudra pas tout. Dans cet essai, des voix se font entendre qui demandent autre chose qu'un outil parfait. Colin, avec son air de ne pas faire de vagues et son sourire poli sera le dernier à exploser, un peu avant Châteauroux, comme une bombe à retardement. « Je suis le premier à reconnaître et à admirer l'efficacité de la nouvelle genération mais à ma propre surprise, c'est avec la Ténéré que j'ai passé les meilleurs moments ! rouler à plus de 200 en ZX en rentrant par l'autoroute le dimanche soir, ce n'est pas désagréable. On a un sentiment de marginalité et de puissance très apréciable. Mais c'est finalement un plaisir assez dilué qui se paye vite en fatigue et en essence. La VF 750 est flatteuse. Elle est tolérante et efficace et vous fait penser que vous êtes un bon... on la quitte en disant, quelle bécane I en descendant de la Ténéré j'avais plutôt envie de dire, qu'est ce que je me suis marré! Tu vois la nuance ? avec le trail, on va vite mais on est suffisamment détendu pour penser qu'on se marre... les autres motos, c'est du pilotage sérieux et à ce moment, ne faut il pas aller s'assumer en circuit ? Grâce aux améliorations ponctuelles les motos de la nouvelle génération ont reculé la limite, très loin. Avant n'importe quel poireau pouvait faire gondoler sa bécane dans une courbe et se donner ainsi l'impression d'attaquer... Aujourd'hui il en est pour ses frais car même en passant 20 bornes plus vite il est loin des limites. Limite de plus en plus ambigue puisque ce n'est plus celle de la moto mais du bonhomme... la sécurité y a gagné, pas les impressions. Les motos de caractère ont tendance à disparaître. De plus en plus dociles, serviables, ce sont des compagnes attentionnées qui n'engendrent pas les grandes passions comme chacun sait. Elles nous séduisent sur des bases rationnelles, c'est ça leur tare, alors qu'on aimerait, c'est pour ca qu'on fait de la moto, qu'elles nous fassent vibrer l'irrationnel. Ce n'est pas un hasard si les motos que j'ai eu envie de garder dans mon garage sont une Triumph Daytona, une Harley et une 1000 CBX... Oui c'était un saucisson mais la musique de son six pattes, je quettais les feux rouges pour rétrograder. Alors OK les motos 83 sont super efficaces, mais je les trouve assexuées! et manquant de charme...»

Nous étions à Châteauroux et l'autoroute n'était pas loin, et nous avions d'un côté des classements objectifs et de l'autre des contradictions, des cris du cœur, des éclairs. Je ne vais pas faire le tri pour toi, tu sauras t'y retrouver selon ton caractère. Pendant trois jours on a écumé les routes. Toi qui est en train de lire, on s'est peut-être croisés, ou un pote à toi. Cet essai, c'est un peu une conversation de bistrot. La philosophie du café du commerce, histoire de se causer un peu en profitant de la trève de l'été, au prochain salon ça va encore bouger. Prend ta moto, roule et fais toi plaisir. C'est ce qu'il y a de mieux à faire...





La 500 Yamaha Ténéré partait avec une image fantastique: Le trail de la nouvelle génération, une AT plus les avantages d'une vraie routière. Elle ressort de 1 500 kms de route un peu plus ambigue, les fait, si on peut toujours attaquer avec elle comme ci Jean-Pierre, elle n'a pas l'agilité d'un trail classique, bas, léger et vif. C'est la rançon d'une orientation plus Tout Terrain où garde au sol accrue et grands débattements, gros réservoir et centre de gravité haut perché l'éloignent du bestiau têtu que fut le XT 500.

	PREJUGE DE DEPART	APRES ROULAGE La puissance reste un critère de plaisir énorme mais le côté carnion a soulevé des réserves.		
KAWA ZX 1100	La bête sportive de grosse cylindrée.			
GUZZI CALIF	Le plaisir à l'ancienne, conduite cool et sensations à bas régime.	Oblige à rouler à un rythme plus conforme au réseau routier actuel. Rus- tique quand même.		
HONDA VF 750	Efficacité pure, toutes les nouveautés techniques au service de l'attaque.	Encore plus cotée à la fin de l'essai en perfs pures mais attention, manque de passion.		
SUZUKI 550	La catégorie qui monte, super sportive, sophistiquée mais spécialisée.	La partie cycle la plus re- marquée. Compromis très moderne. Moteur déce- vant !		
YAM 600 TENERE	Le trial moderne qui prend une dimension de routière,	Effectivement dans les roues des routières mais en pardant le caractère et la vivacité d'une XT.		
HONDA 500 VTC	Un moulin sympa mais une formule doux shopper inadaptée à la route.	Un plaisir et une sécurité de conduite surprenante ! La moto par qui le plaisir arrive		
YAMAHA RDLC Le racer sur la route, ultra performan exitant.		La partie cycle prend un coup de vieux. Elle est plus faite pour le circuit que pour l'état réel de nos rou- tes.		



FICHE TECHNIQUE COMPARATIVE									
	, KAWA ZX 1100	GUZZI CALIF	HONDA VF 750	SUZUKI 550	YAMAHA TENERE	HONDA 500 VT	YAMAHA ROLC		
Туре	4 cyl en ligne	Bi cyl en V	V4 en 90 °	4 cyl en ligne	Mono 4T air	Bi cyl V à 52 °	2T vertical		
Refroidissement	air	air	liquide	air	air	liquide	at wilde		
Transmission	chaîne	cardan	chaîne	chaine	chaine	cardan	chaîne		
Cylindrée	1089 cm ³	948.8 cm ^a	748 cm²	572 cm ³	595 cm ³	491 cm ³	347 cm ^a		
Cotes	72,5 × 66	88 × 78	78 × 48,6	60 × 50,6	95 × 84	71 × 62	64 × 54		
Puissance	120 ch/8750	65 ch/6700	90 ch/10000	64 ch/10000	43 ch/6500	50 ch/8500	59 ch		
Couple	10,2/8000	7,66/5200	7,4/8000	4.9/8000	5,0/5500	4,8/7000	4,7/8500		
Susp. AR	uni track	2 combinés	Prolinck	Fullfloarter	monocross	2 combinés	monocross		
Roues AV AR	18/17	18/18	16/18	16/18	21/18	18/16	18/18		
Réservoir	201	231	221	181	301	12,31	201		
Consommation	81	6,801	7,81	7.1	6,51	61	8,91		
Poids à sec	240 kg	250 kg	218 kg	195 kg	144,5 kg	183 kg	145 kg		
Prix	35 116 F	34 540 F	31 690 F	29 000 F	19 857 F	21 432 F	20 211 F		
Performances				STATE OF THE STATE OF					
400 m	11"5	14"	12"3	13"3	14"	14"3	13''6		
Pointe (assis cuir)	240 km/h	180 (estim)	211 km/h	190 (estim)	146,5 km/h	172,6 km/h	173 km/h		

