champion

moto : le match au sommet

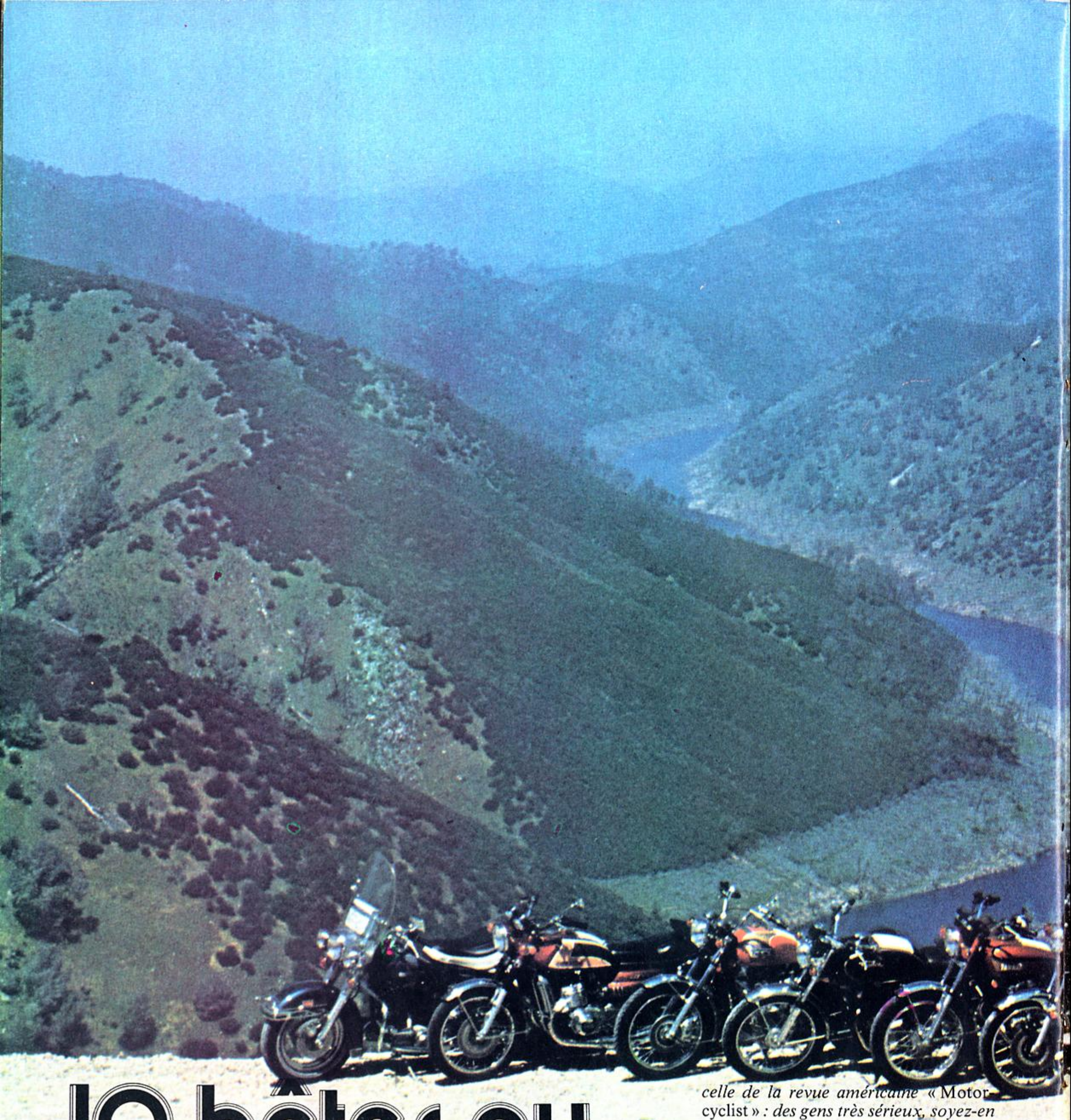
SALON

AUTO :
guide du sportif

MOTO :
à l'essai

Harley 1200 • Honda 750
Kawa 903 • BMW R75/5
Guzzi 850 • Norton 850
Triumph Trident et Bonneville
Yamaha 750 • Suzuki 750

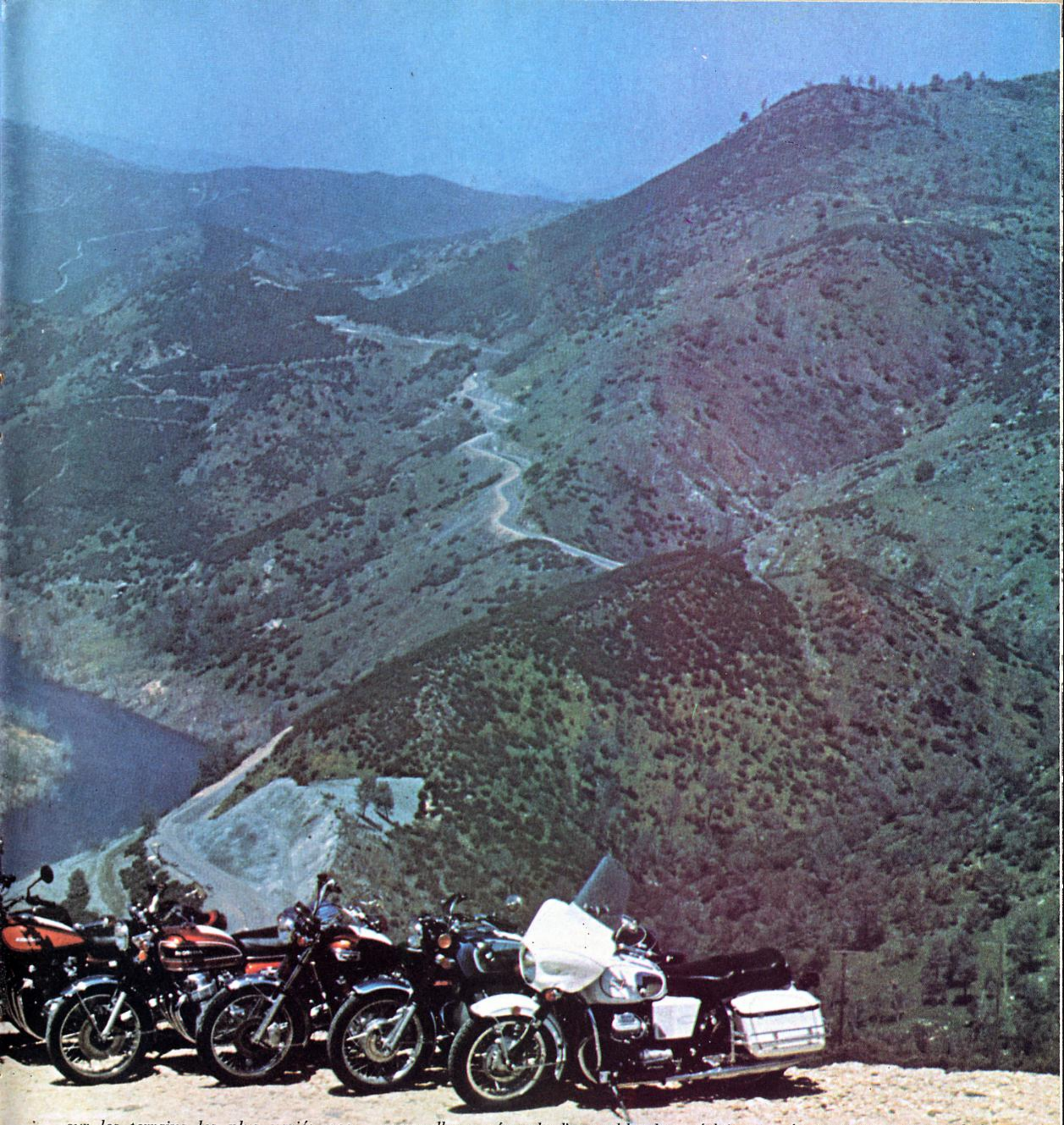
N° 93 - 15 Septembre
au 15 Octobre 1973
France : 4,00 F - Suisse : 4,00 FS - Italie : 650 L
Canada : $ 0,90 - Belgique : 40 FB - Espagne : 60 ptas



10 bêtes au botte à botte

Comparer dix des plus grandes dévoreuses de bitume sur les terrains d'essai les plus durs et les plus variés a abouti aux résultats d'essais les plus exhaustifs, les plus à jour et les plus documentés qui aient jamais été imprimés. Nous pouvons le dire avec d'autant plus de certitude et d'objectivité que ce n'est pas l'équipe de Champion *qui a procédé à ces tests, mais celle de la revue américaine* « Motorcyclist » *: des gens très sérieux, soyez-en assurés, et disposant de moyens à l'échelle de leur continent, ce qui leur a permis d'aller plus loin que personne ne l'a fait jusqu'ici. C'est pourquoi nous leur avons demandé l'autorisation de reproduire cet « essai géant » qui, croyons-nous, fera date. Vous le verrez, c'est sans complaisance. Vous y ferez des découvertes inattendues. Et vous verrez exploser certains mythes...*

12 pilotes permutant constamment leurs machines, 1 800 kms parcourus



sur les terrains les plus variés possible, en 4 jours d'une inoubliable randonnée : l'environnement toujours changeant, les sensations sans cesse renouvelées provoquées par les différences de comportement des motos, la rivalité entre les essayeurs ont eu l'effet recherché. Et les vieilles légendes, les préjugés si bien établis qu'ils étaient devenus des dogmes, se sont effondrés devant la réalité. La vérité a émergé du dépouillement des 2 520 questions auxquelles a répondu l'ensemble des essayeurs. Très peu ont donné lieu à des résultats contradictoires, d'ailleurs. Les résultats de cette sorte d'enquête sont reproduits plus loin sous forme de tableaux, représentant 300 heures d'essais effectués nuit et jour sur autoroutes, routes nationales, routes de montagne, en ville, et même dans le désert de la Vallée de la Mort ! (1) Nous avons comparé ces machines sous les angles les plus divers : maniabilité, éclairage, équipement, commodité, accélérations, reprises, freinage, bruit, précision des instruments, etc.

Cet article est, en somme, le résumé de dix semaines et de mille heures de conduite, d'observations et de travail. Voici le résultat du match au sommet entre les dix bêtes au botte à botte.

(1) En Californie. Endroit réputé pour être l'un, sinon le plus chaud du monde.

10 bêtes au botte à botte

tion parte aux USA où la vitesse est limitée, nous ne comprenons pas cette défaillance de l'usine, De même que la plupart des grosses bêtes japonaises à l'essai, la 4 pattes use des pneus à une vitesse effrayante. Nous avons remarqué que les vitesses élevées sur route usaient les pneus 1/3 plus vite que la conduite en ville. En tous cas, il est inexcusable qu'une machine routière soit équipée d'origine de pneus incapables de résister plus de 6 à 8 000 kms à l'arrière, le double à l'avant, De même, les pneus d'origine laissent beaucoup à désirer quant à l'adhérence sur le mouillé. Un bon pneu améliorerait la tenue de route. D'autres points noirs pourraient être reconsidérés, notamment l'usure excessive de la chaîne, le « clonk » du changement de vitesse qui n'est surpassé que par celui de l'Harley. L'embrayage manque de sensibilité et de progressivité, ce qui cause des secousses à l'accélération et à la décélération. L'embrayage de notre machine d'essai fut excessivement affecté par une utilisation intensive en ville, ce qui rendit les changements de vitesse difficiles à effectuer.

Bien qu'elle ne soit pas parfaite la 750 Honda n'est pas d'un entretien trop coûteux, même si l'on y inclut le prix des révisions et la fringale de pneus. Le prix des pièces de rechange, la consommation d'essence et la dépréciation sont bas. Question propreté moteur, la Honda est juste dépassée par la B.M.W. Soucieux de sécurité, les ingénieux japonais ont émaillé la Honda de gadgets pour aider et protéger l'utilisateur. Le dernier en date est un « vibreur de clignotant ». A chaque fois qu'un clignotant s'allume, le vibreur bourdonne, suffisamment même pour attirer l'attention de l'automobiliste qui se trouve à côté de la moto. Position des commandes et tableau de bord sont excellents, et facilement identifiables. La qualité de la fabrication et de la finition est irréprochable. Il est incroyable de penser que plus de 1115 000 Honda 750 ont été vendues aux USA au cours des 4 dernières années et que malgré tout, l'usine continue de garder le contrôle de la qualité ! La seule exception est l'inexactitude des instruments, comme par exemple le compteur de vitesse qui marque 10 % de plus que la vitesse réelle ainsi, que le compte-tours qui se montre également optimiste.

Au fil des ans, la Honda est devenue davantage une machine de tourisme qu'une sportive. Restent à améliorer un confort approximatif, une tenue de route médiocre, des bruits de fonctionnement et un couple trop faible. Mais pour une utilisation générale, elle est difficile à prendre en défaut. Tout un tas d'accessoires sont proposés aux possesseurs d'une 750. Néanmoins, c'est un fait que cette moto, qui a connu un énorme succès, est difficile à personnaliser, et qu'il faut s'attendre à rencontrer sa petite sœur à tous les coins de rue...

KAWASAKI Z1 900 DOHC

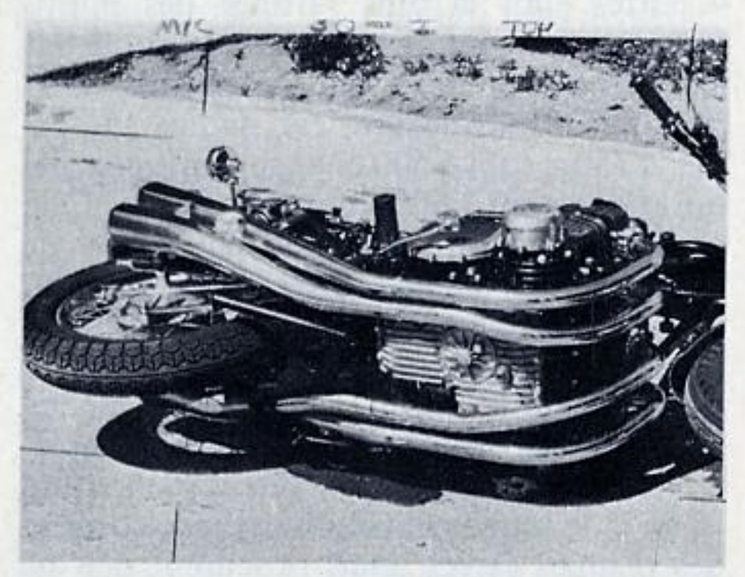
Début du modèle : 1973
Kawasaki Heany Industries
Akashi, Japon.

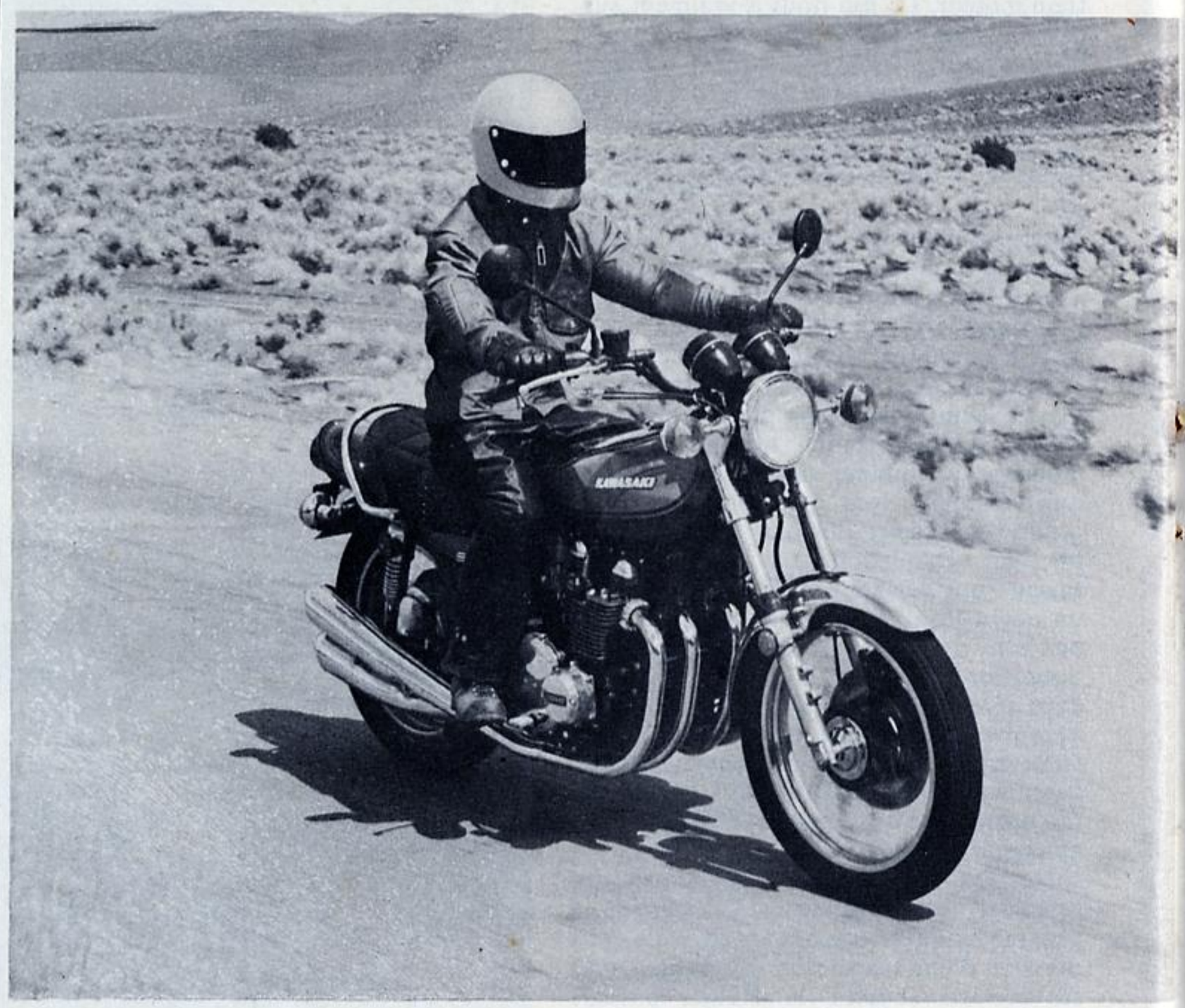
Dans le domaine de la performance, la Z1 représente la seconde génération d'une nouvelle race de motos. Sur la route, nous avons mesuré en quoi la Kawa était supérieure aux autres... ou ne l'était pas.

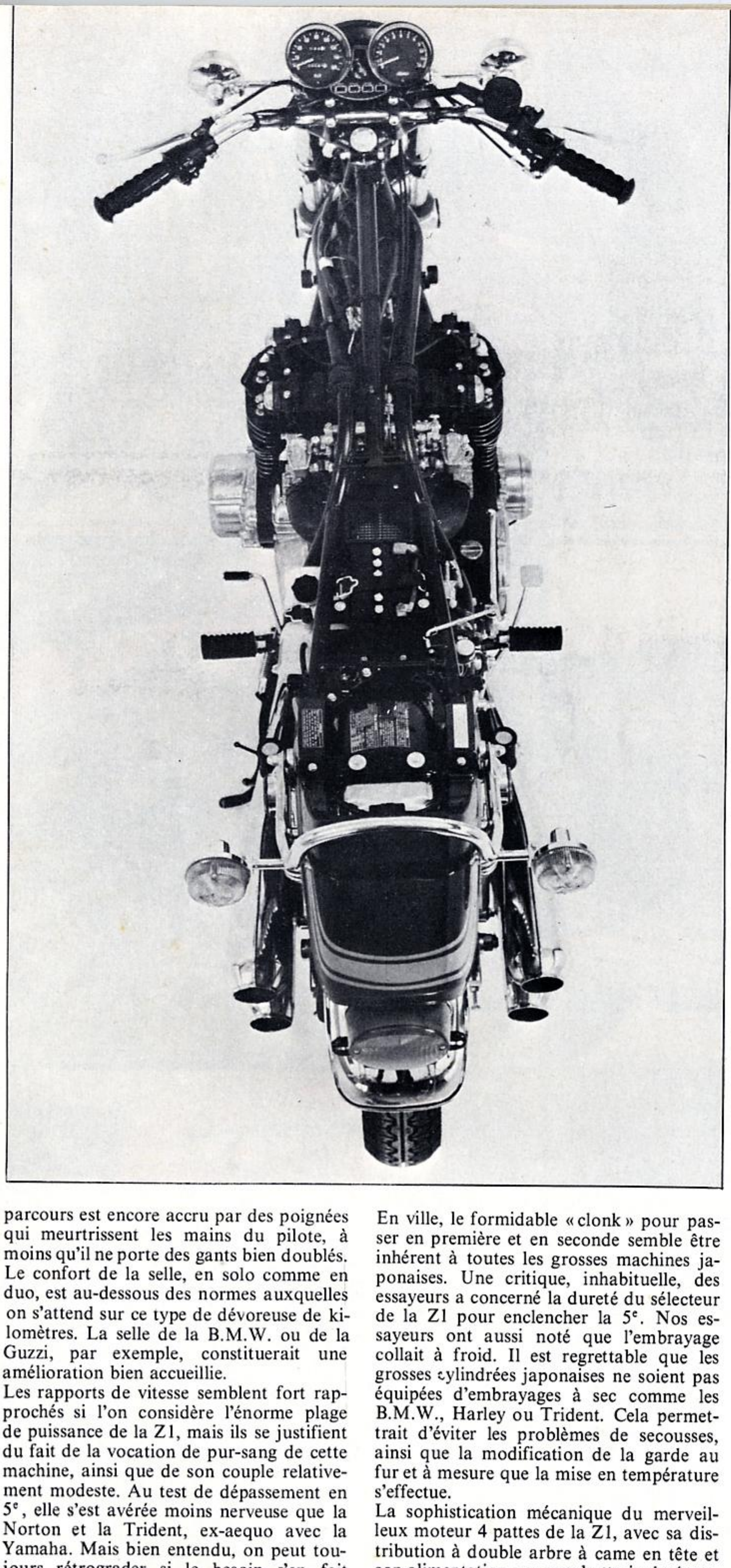
Peu d'autres machines dans l'histoire de la moto ont su capter l'intérêt des lecteurs, des pilotes et des journalistes comme la Kawasaki Z1. Bien avant qu'elle ne soit mise en vente, les magazines enthousiastes ont tartiné sur la Z1 et l'ont photographiée plus qu'aucune autre moto avant elle. Le moteur ne peut pas être dénigré. De dimensions carrées (66 m/m d'alésage et de course) à quatre cylindres et double arbre à came en tête, il est le plus puissant de la production en série d'aujourd'hui. La puissance est disponible entre 3 000 et 9 000 tours, soit une plage d'utilisation de 6 000 tours, la plus importante qu'on puisse rencontrer sur le marché. C'est pratique ! Tous les essais effectués sur cette machine, vitesse, accélération, etc. ont confirmé sa fiabilité sans égale. C'est la plus rapide de toutes les motos, et nous avons enregistré un bon 195 km/h en cinquième (calculé toutefois d'après les rapports de boîte, à cause de l'erreur imputable au compteur de vitesse). En puissance pure, cet engin est le plus fracassant du groupe.

La souplesse de ce monstrueux moteur est due au fait que c'est un 4 cylindres. Cela aide à contrebalancer les déséquilibres naturels et les imperfections de la production en série. La moto est agréable à conduire, mais n'est pas exempte de vibrations. Le régime de vibration de la Z1 se situe entre 4 000 et 4 500 tours. Comparée à la 4 pattes Honda à cet égard, la Kawa engendre à son maximum de puissance suffisamment de vibrations pour déformer la vision dans les rétroviseurs. Elle n'est pas aussi douce que la B.M.W., la Norton ou la Honda et, pour les longues distances, elle est légèrement moins agréable à conduire.

L'inconfort de cette machine sur les longs

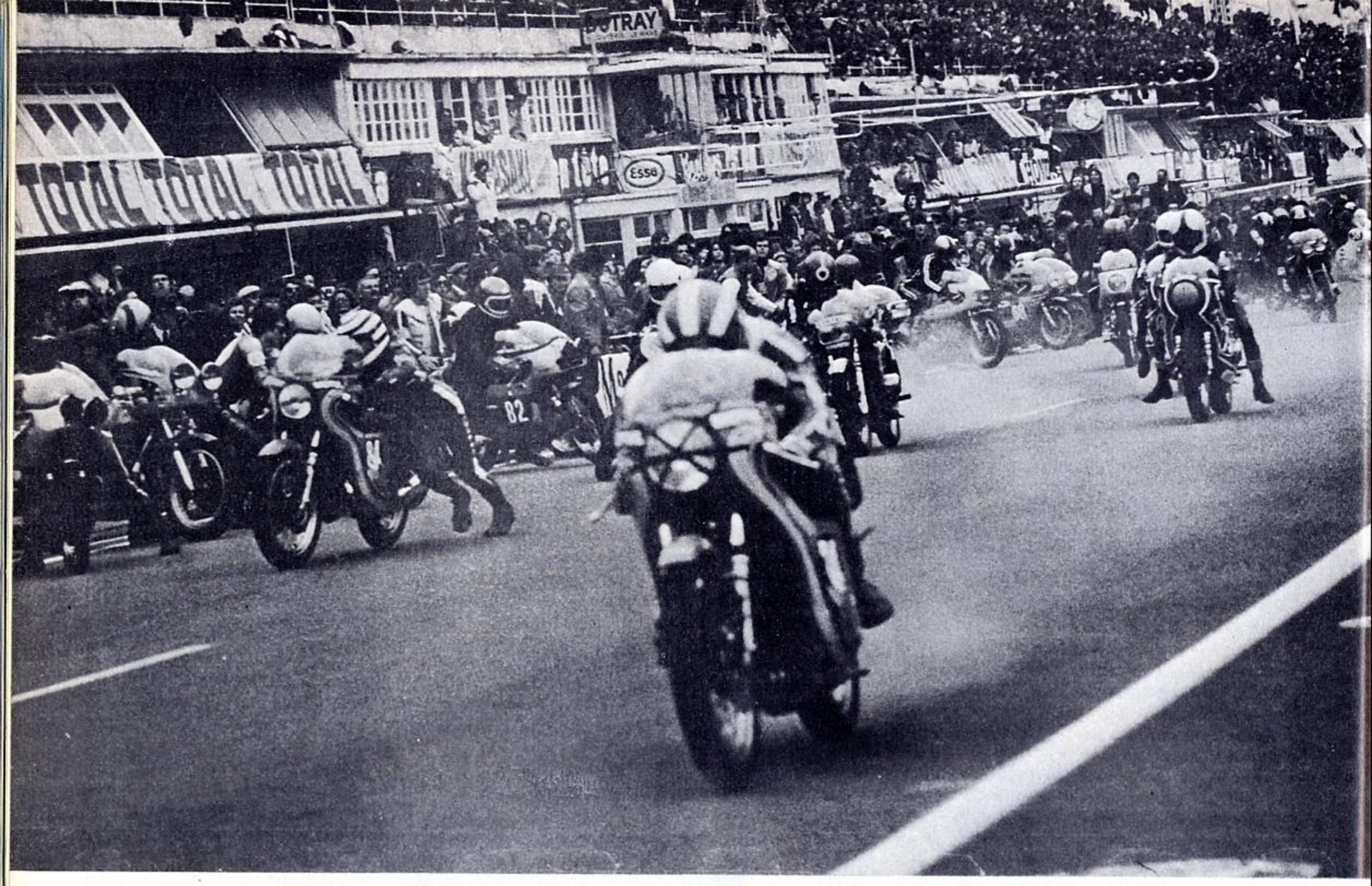






parcours est encore accru par des poignées qui meurtrissent les mains du pilote, à moins qu'il ne porte des gants bien doublés. Le confort de la selle, en solo comme en duo, est au-dessous des normes auxquelles on s'attend sur ce type de dévoreuse de kilomètres. La selle de la B.M.W. ou de la Guzzi, par exemple, constituerait une amélioration bien accueillie.
Les rapports de vitesse semblent fort rapprochés si l'on considère l'énorme plage de puissance de la Z1, mais ils se justifient du fait de la vocation de pur-sang de cette machine, ainsi que de son couple relativement modeste. Au test de dépassement en 5e, elle s'est avérée moins nerveuse que la Norton et la Trident, ex-aequo avec la Yamaha. Mais bien entendu, on peut toujours rétrograder si le besoin s'en fait sentir.

En ville, le formidable « clonk » pour passer en première et en seconde semble être inhérent à toutes les grosses machines japonaises. Une critique, inhabituelle, des essayeurs a concerné la dureté du sélecteur de la Z1 pour enclencher la 5e. Nos essayeurs ont aussi noté que l'embrayage collait à froid. Il est regrettable que les grosses cylindrées japonaises ne soient pas équipées d'embrayages à sec comme les B.M.W., Harley ou Trident. Cela permettrait d'éviter les problèmes de secousses, ainsi que la modification de la garde au fur et à mesure que la mise en température s'effectue.
La sophistication mécanique du merveilleux moteur 4 pattes de la Z1, avec sa distribution à double arbre à came en tête et son alimentation par une batterie de 4 carburateurs, ne manque pas d'effrayer les mécaniciens du dimanche. La mise au point de la carburation, le réglage des soupapes sont affaires de professionnels. Mettre le nez dans le système électrique ne viendrait même pas à l'esprit ! Durant les derniers jours d'essai, les fusibles de la Z1 ont commencé à fondre. Cela se produisait alors que la moto roulait, et provoquait une sévère chute dans le domaine de la performance. A l'arrêt, le démarreur électrique refusait de fonctionner, alors qu'il était possible de démarrer au kick. Mais localiser le problème dans le fabuleux système électrique de la Z1, seul un expert peut y parvenir...
Même en cinquième, le moteur de la Z1 tourne très vite, ce qui a amené la plupart des essayeurs à dire que le 4 pattes semblait « affairé » sur l'autoroute, sans que cette sensation atteigne des proportions désagréables d'ailleurs.
Le démarrage du moteur est facile, même à froid. L'éclairage est bon, la Z1 ayant la meilleure optique de toutes. le positionnement des instruments et leur facilité d'utilisation sont optimaux. Mais comme sur la plupart des autres motos, l'indicateur de vitesse est nettement optimiste.
Malgré toute sa puissance et sa technologie avancée, la Kawa se classe tranquillement en 3e position pour les essais de bruit, battue par la B.M.W. et la Honda. Pour une machine à si hautes performances, la consommation d'essence de la Z1 est satisfaisante (6,3 l au 100).
Une des plus grosses critiques concernant la Kawasaki est l'inconfort dû à sa suspension arrière trop dure. En solo, les chocs sont difficilement acceptables, et à peine supportables en duo. Les suspensions n'encaissent pas toutes les irrégularités des routes secondaires, et rebondissent continuellement lors des passages sur les petites bosses et les trous. Malgré un poids respectable, elle est néanmoins la meilleure de toutes les motos japonaises, à vitesse élevée et sur les petites routes de montagne.
Sceptiques sur les pneus d'origine dans un premier temps, nous les avons ensuite trouvés bien assortis à la machine, bien que le penu arrière souffre de la même maladie que ceux de toutes les motos japonaises — une usure prématurée. Sur l'autoroute, vous pouvez faire durer le pneu arrière 5 000 kms, et c'est à peu près à ce moment-là que la grosse chaîne donnera des signes de fatigue. La pompe à huile qui doit la lubrifier est souvent tombée en panne.
Nos relations intimes avec la Z1 depuis le début de l'année font que nous la connaissions mieux que les autres machines, et c'est pourquoi nous avons mieux détaillé ses petites imperfections. Nous avons parcouru un total de 11 000 kms ces quatre derniers mois au guidon de la Z1, ce qui nous a permis de pouvoir bien apprécier ses qualités et ses défauts. Toujours est-il que grâce à sa puissance fracassante, mais contrôlable, à sa construction parfaite, à l'excellence de sa conception dans tous les domaines exceptées la transmission et les suspensions, à sa robustesse imbattable, à son allure sportive enfin, la Kawa Z1 a le privilège d'être la meilleure routière jamais construite.



VERS UN "BOL" BRULANT

par Daniel Rouge

L'événement de l'année, « la » course motocycliste française de retentissement mondial, en deux mots le Bol d'Or, trente-septième du nom, drainera vers le Circuit Bugatti les 22 et 23 septembre prochain tout ce que la France compte de deux roues de tourisme et de compétition, ou presque. Si le succès de ce « tube » qu'est le Bol se confirme, le grand public, pour lequel les courses de motos ne sont qu'un spectacle donné par des acrobates un peu fous, viendra étoffer encore un peu la masse des 70 000 spectateurs qui bordaient généreusement l'an passé les 4,442 kms de la piste.

Cette année encore, le choix des « soixante » a occasionné encore plus de maux de tête aux membres du comité de sélection. Car le nombre croissant de marques intéressées par une victoire dans cette épreuve et qui se sont engagées en force a donné un sérieux coup de frein à la participation de « privés « parfois très bons, et ce en dépit de la suppression des catégories intermédiaires.
Après avoir vu sur les 14 kilomètres du circuit de Spa-Francorchamps se dérouler sans anicroche une épreuve de 24 heures (alors que les plus optimistes n'auraient pas parié un bouton de culotte là-dessus), on peut d'ailleurs se demander si, dans l'avenir, le Bol d'Or ne pourrait pas se dérouler sur le « grand » circuit de la Sarthe, devenant ainsi réellement les « 24 Heures du Mans de la Moto ». Au moins deux fois plus d'équipages pourraient de ce fait être admis au départ. Mais trêve de perspective, passons au fait !

Les engagés : Honda en force

La liste des engagés du Bol 1973 est d'une richesse encore jamais vue, tant sur le plan du matériel que sur celui des pilotes. Le nombre des vedettes étrangères est en très nette augmentation par rapport aux années précédentes, en dépit de la concurrence de la dernière épreuve des championnats du Monde de vitesse, qui se déroulera le même jour à Madrid.
Honneur aux vainqueurs : les Japauto victorieuses en 1972 seront bien entendu présentes, les deux machines engagées par Christian Vilaseca étant respectivement conduites par Debrock-Tchernine et Ruiz-Garnier, deux équipages qui se sont distingués dans la dernière édition des 1 000 kilomètres du Mans sur le circuit même où se courra le Bol. Équipées de leur curieux carénage, ces deux machines seront d'autant plus redoutables que leurs moteurs ont été récemment travaillés.
Honda-France n'engage officiellement aucune machine dans ce 37e Bol d'Or. Mais la 750 inscrite sous les couleurs de Vésinet-Sports et qui sera conduite par John Williams-Bill Smith n'est autre que celle qui vient de remporter les 24 Heures de Spa aux mains de John et Charlie Williams. La partie cycle reste identique à celle des machines vues les années passées, mais le moteur a reçu au Japon une préparation spéciale portant principalement sur la culasse, dont le profil des admissions a été modifié. Le diamètre des carburateurs a été réduit alors que, pour l'échappement, le quatre-dans-un Yoshimura utilisé l'an passé a été remplacé par un échappement du même type, mais d'une longueur plus importante. La

souplesse sans doute ainsi accrue du moteur devrait permettre d'améliorer notablement les accélérations, qui sont indéniablement importantes sur le Bugatti. Associé au Hollandais Kostwinder, Chemarin pourrait disposer d'une machine identique engagée sous les couleurs de Speed-Motul. Les Suisses Argo et Burki disposeront par ailleurs de leur habituelle 750 Daytona engagée par l'importateur Suisse de la marque, Horst Frerichs. Honda sera également représenté par un certain nombre de « privés » parmi lesquels il ne faut surtout pas oublier Godier et Genoud, l'équipage franco-suisse champion d'Europe 1972 d'endurance qui, malchanceux aux 24 Heures de Spa, a déjà inscrit à son palmarès cette année une place d'honneur aux 24 Heures de Barcelone. Roty-Van Der Vekken, Massé-Desnues, Darvill-Bailie, Bontemps-Doc Chevaldin et Poulet-Soulas complètent le peloton des Honda préparées sur la base de la 750 cc, tandis que Chatterton-Hollebecq, Lablans-Gillis, Soussan-Dilleman et Orban-Stinglhamber disposeront de machines diversement préparées sur la base de la 500 « Four ».

Kawasaki favori

Kawasaki semble incontestablement la marque la mieux armée en vue de remporter le Bol 1973. En effet, l'arrivée de la 900 cc a fourni un outil redoutable aux Kawasakistes, et seule la malchance ou des défaillances de préparation ont jusqu'à présent empêché la nouvelle venue de coiffer une couronne ou d'obtenir un accessit. Côté pilotes, on a vu les choses en grand : Villa-Provenzano et Gillina-Torraca défendront les couleurs de Kawasaki-Italie alors que la Sidemm sera représentée par Guénard-Cholet. Engagées par divers concessionnaires ou par des privés, sept autres 900 seront présentes avec à leurs guidons Tait-Jefferies, Chandler-Chevallier, Offenstadt-Luc, Choukroun-Husson, Guili-Renouf, Mathot-Bouvy et Grossbaier-Gardiner.
Les deux temps de la marque seront bien sûr au départ, et après les performances des machines de Elf-Guignabodet dans les 10 Heures de Montlhéry et les 1 000 Kilomètres, leurs chances sont loin de paraître négligeables. Baldé et Léon s'aligneront donc au guidon d'une H 2 R, et plusieurs H 2 représentant divers degrés de préparation étant encore aux mains de Rigal-Gougy, Blosser-Danzer, Ravel-Fabre, Huguet-Turner et Goarin-Berger. Une 500 sera aux mains de l'équipage féminin Lagauche-Toïgo qui, comme à l'accoutumée, concourra seul pour la Coupe des Dames.

Des Susuki d'usine...

Pour la première fois, Suzuki sera officiellement représenté au Bol d'Or par l'intermédiaire de son importateur en Italie, la Saiad. Deux 750 cc à refroidissement liquide sont engagées, leur moteur étant une évolution de ceux qui coururent en début de saison à Daytona, tandis que la préparation des parties cycle sera menée par le spécialiste français Morena, habituel constructeur des « PEM ». Mandracci-Sciaresa piloteront l'une de ces machines, la seconde étant confiée à Bleggi-Barsanti. L'importateur en France engage également une 750 qui sera pilotée par Hordelalay-Roca et préparée par ce dernier. Enfin, l'équipage franco-britannique Coindraud-Sutcliffe disposera d'une 500 cc préparée par Eddie Crooks.

...et des Yam officielles

Pour rester avec les japonaises, jetons un œil du côté de Yamaha qui pour la première fois, aura une participation officielle en grosse cylindrée. Deux 750 cc sont en effet engagées, l'une par Sonauto, l'autre par Yamaha-Europe. L'une de ces machines sera pilotée par Ben El Hadj-Fougeray, la seconde étant confiée à l'équipage policier Bertsch-Maison qui a obtenu une belle sixième place au guidon de sa machine privée aux 24 Heures de Spa. Pour le folklore, une TZ 350 figure dans la liste des engagés. Sans doute dévolue au rôle de lièvre, elle sera emmenée par l'équipage Bourgeois-Jimenez.

Rule Britannia...

Du côté de l'Angleterre, la participation de deux John Player Norton est une bonne surprise, d'autant que ces machines seront aux mains de Peter Williams-Croxford et Rex Butcher-Scully. En terminant seconde des 24 Heures de Spa, une Norton a par ailleurs montré qu'une 750 de la marque était capable d'aller au bout d'une course d'endurance, le débat se trouvant ainsi encore plus ouvert. Deux fois victorieuse au Bol, la marque Triumph n'aura cette fois qu'une participation symbolique, une seule machine étant engagée par l'importateur italien. Bonera sera l'un des pilotes.
Après leur démonstration de Barcelone et de Spa, les incroyables 500 BSA monocylindres auront de sérieuses prétentions à une place d'honneur, ne serait-ce que par la valeur de leurs pilotes, respectivement Brown-Gurner et Bowler-Knight.

... Forza Italia !

De l'autre côté des Alpes, les grèves qui ont paralysé l'industrie italienne durant presque toute la première moitié de l'année n'ont pas favorisé les Services Course. Cependant, on trouvera au départ les Guzzi qui ces deux dernières années recueillirent sans aucun doute la palme de la malchance. Extérieurement, les machines ne devraient guère présenter de modifications par rapport à l'an passé, et il est probable que le prototype à boîte de vitesses automatique restera pour 1973 à l'état de rumeur. Les frères Brambilla et Riva-Gazzola piloteront les machines de l'usine, alors que deux 850 cc « Le Mans » engagées par l'importateur seront aux mains de Chevalier-Dottori et de Maingret-Garnier. Auréolée par sa récente victoire à Barcelone, Ducati participera pour la première fois officiellement au Bol d'Or. Deux 860 cc type Montjuich seront engagées, l'une pour Canellas-Grau, les vainqueurs de Barcelone, l'autre pour Alguersuari-Torrado. Deux 750 cc privées seront aux mains d'équipages français : Grousset-Goubon et Cloutier-Pirrovani. Avec la 650 de Barbier De L'Escaille engagée par l'importateur en France se limitera la participation de Bénelli.
Laverda, dont l'équipe d'usine ne s'est finalement pas engagée, sera cependant représenté par deux machines : pour celle de l'importateur, les pilotes ne sont pas encore connus. L'autre, privée celle-là, sera conduite par Jully-Lamouroux.

...ou Deutschland über alles ?

Pour finir, un coup d'œil vers l'est d'ò nous viennent trois B.M.W. En terminant troisième des 24 Heures de Spa, la 750 privée de Nies père et fils a montré quelles étaient ses possibilités. Gus Kuhn qui traite en sous main pour l'usine B.M.W. engage deux 900 cc pour Potter-Sharp et Dahne-Green. Tout cela nous prépare sans aucun doute une superbe course sur les 4,442 km et les huit virages du circuit Bugatti dont, chaque année, les installations sont améliorées en vue de permettre aux spectateurs de mieux suivre la course. Et autour de celle-ci, les animations seront comme à l'accoutumée très nombreuses, notre confrère Moto Revue qui chapeaute l'organisation ayant somptueusement fait les choses : jugez-en.
Toutes ouvertes, les boutiques du Village des 24 Heures vous proposeront tout ce dont vous pouvez rêver comme équipement pour vous ou votre machine. La piste routière des C.R.S., le grand gymkhana Total, le concours circulation routière Honda, pourront vous permettre de juger votre valeur de conducteur... ou de pilote... Et le Podium Cinétique d'Europe 1, installé dans le Village, vous présentera de nombreuses vedettes et animera de nombreux jeux, ainsi qu'un concours de pronostics organisé conjointement avec Total, France-Soir et Moto Revue... Et les concentrations ! Il n'y en aura pas moins de trois ! La grande, habituelle au Bol, une mini, réservée au moins de 50 cc conduits par des moins de 18 ans, et une « spéciale BMW » organisée à l'occasion du cinquantenaire de la marque...
Et puis, le circuit de télévision intérieur vous permettra de suivre tous les aspects de la course, de connaître à tout moment le dernier classement horaire, de suivre des débats organisés par Ouest-France et Moto Revue... Et puis enfin, le train spécial Bol d'Or (billet aller-retour + entrée au circuit pour 60 francs) partira de la Gare Montparnasse (Paris) le samedi 22 septembre à 11 heures 15 et vous ramènera à Paris le dimanche à 19 heures 55...
Et puis enfin, si vous n'en voulez pas, n'en dégoutez pas les autres !