

classic

#146



TRIUMPH 900
HYDE HARRIER

Café racer explosif

BULTACO 50
GRAND PRIX

**Championne
du monde !**



HONDA ET
FREDDIE SPENCER

- NS 400 R 1985
- NSR 500 1985
- CB 750 F
DAYTONA 82
- CB 1000 F
2026

INDIAN
125 ans
d'histoires

MARTIN 1135 KAWASAKI THORN BIKES POWER



DUCATI 250
REGOLARITA
**Le deux-temps
tout-terrain**

60 ANS DE JAPAUTO • ATELIER POCKA BIKES • SUNDAY RIDE CLASSIC
ALESSANDRO GRITTI, MAESTRO DE L'ENDURO • FOGARTY & KAWA

PRIX MÉTROPOLÉ : 7,20 €
DOM : 8,30 €
BEL : 8,20 € - CH : 13,20 CHF
CAN : 13,30 CAD - DEU : 8,20 €
ESP / GRC / ITA / PRT : 8,20 €
LUX : 8,20 € - NCL : 1020 XPF



L 15920 - 146 - F: 7,20 € - RD



Amv
Légende
ASSURANCE

**NOTRE PASSION,
VOTRE LÉGENDE**

ASSUREZ VOTRE
MOTO DE LÉGENDE
SUR AMV.FR 

POUR VOS VÉHICULES **ANCIENS (+15 ANS)** OU DE **COLLECTION**

À PARTIR DE

44 €
PAR AN⁽¹⁾

(1) 44 € : tarif annuel en formule 1 pour tout véhicule de plus de 50 ans.

AMV - Siège social : 2, rue Miguel de Cervantès 33 700 Mérignac - SAS au capital de 280 200 € - RCS BORDEAUX B 330 540 907 - N°ORIAS 07 000 513 (orias.fr) - Courtier en assurances soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 4 place de Budapest-CS82459 - 75 436 Paris Cedex 09. AMV - Service Réclamations clients - 33 735 Bordeaux Cedex 9 - Compagnie souscriptrice L'Équité. Création : Agence Dandelion - Photo : © David Marvier

Président du Conseil de surveillance

Patrick Casasnovas

Présidente du Directoire

Sophie Casasnovas

Directeur général

Frédéric de Watrigant

Éditeur

Stéphanie Casasnovas

Directeur de rédaction

David Dumain

Rédaction

Rédacteur en chef

Christophe Gaime (+ 39 52)

Directeur artistique : Olivier Mallardeau

Rédacteur graphiste : Emmanuel Le Coz

Ont collaboré à ce numéro

Christian Bourgeois • Alan Cathcart

David Dumain • François Durand

Zef Enault • Stéphane Legouic

Peter Wicked

Photographes

Claudio Boet • Jean-Louis Courroyé

Dingo • Kyoichi Nakamura • Bruno Sellier

Photogravure

Responsable : Béatrice Ladurelle

Responsable fabrication : Flavien Bonanni

Publicité

Directeur commercial : Emmanuel Nemer (+ 31 11)

Directrice de clientèle : Aurélie Legoux (+ 33 98)

Cheffe de publicité : Sonia Hamcha (+ 31 33)

Assistante : Valentina Ramirez (+ 32 16)

Abonnements / VPC

45 avenue du Général Leclerc

60643 Chantilly Cedex

abo.lariviere@ediis.fr

Tarifs : France : 66 € (6 numéros,

version papier + numérique)

Autres pays et par avion :

nous consulter au +33 3 44 62 43 79

Promotion / abonnements

Kahina Houist au 01 47 56 54 43

Directrice de la publication

Responsable de la rédaction

Stéphanie Casasnovas

Moto Revue Classic est une publication

des Éditions Larivière, société par actions

simplifiée au capital de 3 200 000 €.

RCS Nanterre B 572 071 884

CCP 115 915 A Paris. Tél. : 01 41 40 32 32.

Dépôt légal : 2^e trimestre 2026

Commission paritaire : 0429 K 81490.

N° de TVA intracommunautaire :

FR 96 572 071 884. N°ISSN : 1633-2776.

Impression : Imprimerie de Compiègne,

avenue Berthelot, 60200 Compiègne.

Diffusion MLP. Imprimé en France.

Les manuscrits et documents

non insérés ne sont pas rendus.

Papier issu de forêts gérées durablement.

Origine du papier : Finlande. Taux de fibres

recyclées : 0 %. Certification : PEFC/EU ECO

LABEL. Eutrophisation : 0,004 kg/tonne.

DEUX-TEMPS

POUR QUI SONNE LE GLAS ?

Le hasard fait-il toujours bien les choses ? Alors que dans ce numéro j'évoque l'unique tentative de Honda dans le domaine du gros deux-temps de route (cf page 80), le respectable quotidien *Le Monde* en a profité pour mettre en lumière (humour) le scandale des KTM "débridées", pour la plupart des deux-temps. Par débridées, il faut entendre "repolluées". Car, évidemment, ces machines d'enduro sont conformes à la législation en vigueur concernant les émissions de gaz d'échappement jusqu'à ce qu'elles soient engagées en compétition. Une tolérance accordée aux licenciés sportifs par les pouvoirs publics. Bref, pas de quoi en faire un "motogate", à l'instar du "dieseltgate" qui lui concernait des millions de voitures. N'empêche, comme l'avait compris Honda au début des années 2000, mieux vaut aujourd'hui se tourner vers le quatre-temps. En parlant de deux-temps, rappelons que dans les années 50 et 60, Motobécane était le plus gros producteur mondial de deux-roues motorisés grâce à la Mobylette et... à ses colonies ! En effet, à une époque où les voitures étaient encore chères, la "bleue" et son monocylindre deux-temps refroidie par air se vendait comme des petits pains dans l'Hexagone mais aussi au Maghreb, en Afrique noire (comme on disait jadis) et même en Indochine. L'arrivée des 2CV et autre 4L (puis la décolonisation) a eu raison de ce fleuron de l'industrie française. Enfin presque puisque les bleues ont continué à sillonner les routes françaises pendant des décennies. Elles ont d'ailleurs permis à beaucoup de futurs motards de faire leurs premières armes, dans un nuage de fumée.

A 16 ans, on pouvait ensuite passer sur une 125 cm³, souvent animée par un moteur deux-temps. Puis, une fois le permis en poche, on pouvait choisir son camp entre les gros quatre-temps (japonais ou européens) ou les bicylindres et trois-cylindres nippons. Las, la législation américaine a eu raison de ces derniers et à part le soubresaut des GP réplia du milieu des années 80, le moteur deux-temps est resté cantonné au tout-terrain. Pour combien de temps encore ?

Christophe Gaime



Cette magnifique Honda NSR 250 SP des années 90 (voir page 80)
essayée par nos confrères de Fast Bikes aurait-elle un problème de pompe à huile ?



SOMMAIRE

Moto revue Classic #146 - juillet-août 2026



28

ACTUALITÉS

6 CLIC CLAC

Une Ducati bimoteur pour les records.

8 LES NOUVELLES DU MONDE

Iron Motors, Coluche, Dunlop K81, Lawwill et Cornu, etc.

14 SUNDAY RIDE CLASSIC

L'évènement du printemps, c'était la Sunday Ride Classic sur le circuit Paul Ricard.



20 CHRONIQUE CH. BOURGEOIS

Christian Bourgeois nous raconte la formation de sa dream-team british avec Fogarty.

26 SHOPPING

Dernières nouveautés futilles et indispensables.

ESSAIS ET REPORTAGES

28 ESSAI MARTIN KAWASAKI 1135

L'atelier Thorn Bikes a greffé une injection électronique sur l'emblématique française.

36 ATELIER THORN BIKES

Franck Nourry nous raconte l'histoire de son entreprise qui ne connaît pas la crise.



40 ANNIVERSAIRE INDIAN

Cette année la marque américaine qui a survécu à deux guerres fête ses 125 ans.

50 SERIE SPECIALE INDIAN

Pour fêter ses 125 ans Indian propose trois machines en série limitée.



54 ESSAI HYDE HARRIER TRIUMPH 900

Ce café-racer néo-classic de 2008 est signé par Norman Hyde et par Harris.

62 ATELIER POCKA BIKES

Depuis 15 ans Gaël Airaud entretient les BMW flat-twins d'avant 1996.



40



72



80



54



92



100

66 PORTFOLIO CONTINENTAL CIRCUS

Quelques magnifiques images en noir et blanc de 1969 à 1972.

72 ESSAI BULTACO 50 TSS MK2

Cette petite bombe espagnole a été championne du monde en 76,77,78 et 81.

80 LA GENESE DE LA HONDA NS 400 R

En 1985, Honda défraie la chronique en commercialisant un gros deux-temps !

86 DEUX RARETES A LA SRC

Le Honda Collection Hall a fait rouler la NSR 500 et la CB 750 F Daytona au Castellet.



88 60 ANS DE JAPAUTO

Interviews exclusives de Patrick Massé, président du club, et d'Axel Vilaseca, PDG.



92 IL MAESTRO

La carrière du maestro italien de l'enduro, Alessandro Gritti.

100 ESSAI DUCATI 250 REGOLARITA

En 1975, Ducati se lance maladroitement sur le marché de l'enduro.

108 PRATIQUE & LUDIQUE

P.A., jeu-concours, carnet d'adresses des moto-clubs, vente des anciens numéros.

112 ABONNEZ-VOUS



Ne manquez aucun numéro de Moto Revue Classic.

TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION

Retrouvez l'édition digitale de MRC sur votre smartphone ou tablette.



Disponible sur App Store

DISPONIBLE SUR Google play

Bonneville **Bimoteur bolonaise**

Cette étonnante Ducati se nomme Double-Duck. Elle a été construite par Mark Bjorklund, un ouvrier du bâtiment américain. Il y a 10 ans, à son guidon, il a battu un record de vitesse à 327,88 km/h sur le lac salé de Bonneville dans la catégorie A-AG 2000 cm³. Car elle est équipée d'une paire de moteurs bicylindres en V Testastretta desmo de 999 cm³ entièrement d'origine, provenant des deux Monster S4 RS que Mark et son frère Carl ont achetées neuves en 2007 ! Ces V-twins ont été accouplés (la puissance est d'environ 220 chevaux à la roue arrière) puis montés dans une partie-cycle de leur conception. Chapeau !
(Photo © Phil Hawkins)



Mark Bjorklund s'élance pour un *run* sur le lac salé de Bonneville (ci-dessous) : ses jambes servent à stabiliser la Double Duck. Ci-contre, durant la tentative de record, il utilise les repose-pieds et les commandes situés en hauteur.



ACTUALITÉS



C'est l'histoire d'un mec et ses motos

Coluche, figure emblématique de l'humour français, était

aussi un passionné de mécanique et de vitesse. Ce livre illustré retrace son histoire intime avec la moto, depuis ses premiers rêves d'enfant jusqu'à ses bolides préférés, en passant par ses escapades sur route et ses défis sur circuit. À travers des photos rares, des archives et des anecdotes savoureuses, Damien Bulloz dévoile une facette méconnue de l'artiste : celle d'un homme libre, amoureux des deux-roues, dont la passion s'est tragiquement interrompue il y a 40 ans. Un ouvrage vibrant, entre humour, adrénaline et nostalgie, pour tous les fans de Coluche et les amateurs de moto...

Coluche et ses motos, Casa Éditions, 144 pages, 21,95 €. <https://casaeditions.com>

Erratum Raymond Roche

Dans le précédent numéro de MRC Classic, deux coquilles se sont malheureusement insinuées dans l'annonce de la Sunday Ride Classic. Et les deux concernent Raymond Roche. En effet, ce dernier n'a pas été champion du monde d'endurance en 1982 mais en 1981. Il pilotait une Kawasaki et était associé à le regretté Jean Lafond. De même, il est devenu champion superbike en 1990 et non 1989.



Raymond Roche avec Coluche sur le circuit Paul Ricard en 1983.



La Famille Kléné est venue en force avec une rare Benelli 250 4T SS à arbre à cames en tête.

16^E IRON MOTORS CAROLE EN FÊTE

Il avait le sourire Nicolas Sonina dimanche soir 26 avril, sur le circuit Carole. « Les 3000 spectateurs se sont régalés avec la présence de Christian Sarron, d'Hubert Rigal et de Roger Ruiz. » Sans oublier les machines exceptionnelles pilotées par ces derniers et celles apportées par l'écurie Gérard Motos. Le gentil organisateur reprend : « Iron

Motors est un des derniers grand événement moto en région parisienne et il accueille pas moins de 350 participants venus de toute la France. »

Il n'a pas tort Nico, il n'y a plus grand-chose à se mettre sous la dent après la faillite des divers événements organisés sur circuits ou dans des parcs d'expositions. Les "survivants" auraient donc eu tort de

bouder leur plaisir. D'autant que cette année l'organisation mettait l'accent sur le cinquantenaire de la Yamaha XT 500 et le centenaire Ducati. Si vous ajoutez un apéro gratuit le samedi soir accompagné d'un concert, le tout sous un beau soleil, vous comprendrez aisément les raisons du succès. **ironmotors.fr**



Les Hollandais de Helden Tuning avaient apporté de magnifiques Yamaha XS préparées.



Une belle brochette de 50 cm³, toujours bienvenues à Carole.



Une magnifique Yamaha TZ 750 apportée par Hubert Rigal pour Christian Sarron.



Patrice Bédier et Jean Caillou se sont déplacés avec leurs répliques de Honda RCB et RS 1000.



Pour fêter les 50 ans de la Yamaha XT 500, ce concurrent a roulé sur la piste avec cette HL 500 !



Les Dunlop K81 TT100 montés sur la BMW R90 de notre collaborateur Eric Doxat : Il est ravi !

Mert Lawwill en train de travailler sur sa Harley-Davidson XR 750.



DUNLOP K81 TT 100

Le pneu arrière Dunlop Roadmaster K81 a été lancé au début de l'année 1968 et rapidement, un profil identique a suivi pour le pneu avant. A bientôt 60 ans, il est toujours en production, pour les motos anciennes bien sûr, mais aussi pour les néo-classiques. Révolutionnaire lors de sa sortie, il était muni d'une carcasse *trigonometric*, comme disaient les Anglais, c'est-à-dire de forme grossièrement triangulaire et non plus circonférentiel. Mais sa bonne réputation, il se l'est d'abord forgé sur motos de compétition. En 1969, le pilote Malcolm Uphill, engagé en "Production" au Tourist Trophy sur une Triumph Bonneville chaussée de K81, remporte la catégorie 750 et établit un nouveau record du tour à 100,37 mph, passant ainsi le fameux "ton". Le K81 se voit adjoindre le nom de TT100 pour fêter l'événement. A cette période, le K81 équipe en première monte les modèles de série BSA et Triumph. Le K81 a bouleversé le pneumatique à une époque où les constructeurs japonais se livraient à une course à la puissance car comme les montes d'origines des Honda CB 750 et Kawa Z900 étaient médiocres, la plupart du temps le client faisait monter une paire de K81 avant même de prendre livraison de sa moto ! Le K81 TT100 fut d'abord manufacturé en Angleterre puis plus tard au Japon où il est toujours en production à ce jour. Son dessin n'a pas changé, mais il bénéficie des innovations technologiques de dernière génération concernant le mélange de gomme et les composants de sa carcasse.

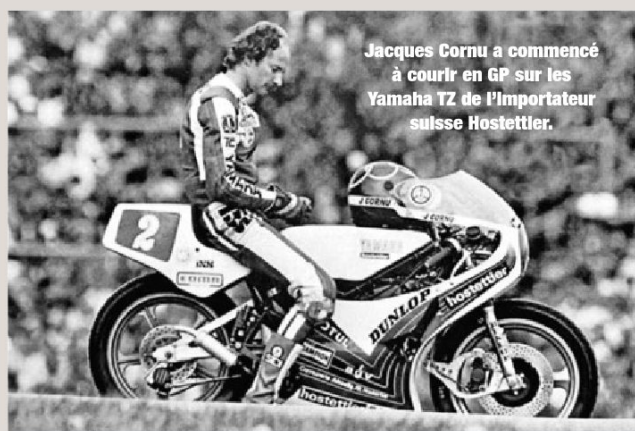
www.dunlop-moto.com



DISPARITIONS LAWWILL ET CORNU

Mert Lawwill a été sacré numéro un aux USA en 1969 et il est devenu célèbre l'année suivante grâce à sa participation au film "On any Sunday" aux côtés de Steve McQueen. Après sa retraite sportive en 1977, il a préparé des Harley-Davidson (marque pour laquelle il était pilote officiel) puis a fabriqué des VTT et des prothèses pour les pilotes moto amputés désireux de continuer à piloter.

Natif de l'Idaho, il s'est éteint le 6 mai dernier à l'âge de 85 ans. Le Suisse Jacques Cornu est décédé d'un cancer quelques jours avant et il n'était âgé que de 72 ans. Pilote de Grands Prix à partir de 1980, il va briller dans la catégorie 250 prenant la 3^e place au classement général en 88 et 89 sur des Honda d'usine. Il a aussi été champion du monde d'endurance en 1982 sur Kawasaki.

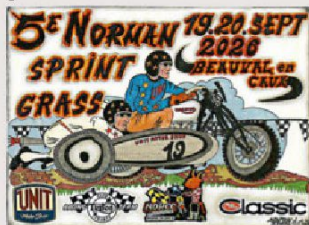


Jacques Cornu a commencé à courir en GP sur les Yamaha TZ de l'importateur suisse Hostettler.

5^E NORMAN SPRINT 19 & 20 SEPTEMBRE

Le principe est simple, vous mettez deux pilotes côte à côte sur une ligne droite en herbe et le premier arrivé a gagné... une poignée de main ! Ça se déroulera l'avant-dernier week-end de septembre à Beauval-en-Caux en Normandie et ce sera réservé aux motos et side-cars produits avant 1965. Pour participer à cet événement privé, il est impératif d'envoyer un courriel

aux organisateurs, Marion et Fabrice Bazire (marion-fabrice.norman@orange.fr). Pour l'occasion le duo sera épaulé par le Triton Club de France.



ADIEU TRICATI YVES MORANDI

Le 25 avril dernier un cancer a emporté Yves Morandi dans sa 72^e année. Surnommé Tricati pour son amour des Triumph et Ducati, il était un des animateurs du forum motos-anglaises.com. Il était aussi un excellent mécanicien et les trois-cylindres anglais des années 70 n'avaient pas de secret pour lui. Il se rendait toujours disponible lorsque MRClassic avait besoin d'une de ses bécanes pour un essai et il avait ainsi eu les honneurs de la couverture du n°45 en 2009.

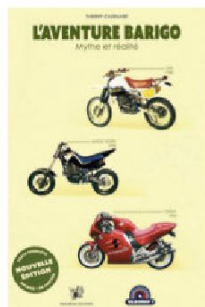
Yves Morandi et son cromwell sur sa Triumph 750 Trident.



TRIUMPH 750 TRIDENT CONTRE BONNEVILLE

ET ASSIÉ : JACQUES CORNU SUR SA YAMAHA TZ 750 EOL D'OR

ACTUALITÉS



L'aventure Barigo

A l'occasion des 50 ans de la marque Barigo (voir aussi MRCClassic 144) Thierry Cazenabe, spécialistes de motos françaises (on lui doit aussi

des ouvrages sur BFG et Voxan) en profite pour ressortir son livre "L'aventure Barigo" (sous-titré : Mythe et réalité) dans une nouvelle édition enrichie avec des textes complétés et encore plus de photos).

Moi-Même Éditions, 230 pages, 30 €, cazenabe.thierry@orange.fr

Lunettes Emblema

Emblema est une marque de lunettes conçue pour les motards. Fabriquées en Italie avec des métaux haut de gamme, elles sont légères, flexibles et résistantes. Les branches ultraplates et raccourcies assurent un bon ajustement sous tous les casques, réduisant la pression, les frottements et l'inconfort. Conçues pour fléchir et disperser l'énergie, les montures contribuent aussi à limiter les risques de blessures en cas d'impact. Compatibles avec des verres correcteurs.

www.emblema.shop/fr



FORD TRANSIT CUSTOM PHEV

Qu'on l'appelle van, fourgonnette ou camionnette, peu importe, il est indispensable à tous les motards qui souhaitent transporter leurs bécanes. Dans la catégorie, ce n'est pas un hasard si le Ford Transit Custom est le plus vendu en Europe. Il est disponible dans de nombreuses motorisations et nous avons pu le tester en version PHEV,

c'est-à-dire hybride rechargeable. Ce modèle combine un moteur essence de 2,5 litres avec une batterie de 11,8 kWh (utiles) pour offrir une puissance combinée de 232 chevaux. Cette motorisation permet aussi d'entrer dans les centres-villes interdits aux véhicules thermiques. Le Transit Custom offre des volumes de chargement de 5,8 à 9,0 m³, une charge utile allant jusqu'à

1 350 kg et une longueur de chargement maximale de 3 450 mm grâce à la fonction de chargement intelligent sous les sièges passagers. De quoi transporter 2 motos de route voire 3 de tout-terrain. Cerise sur le gâteau, dans la cabine les trois places procurent un confort digne de certaine berline !

A partir de 34 650 € HT.

www.ford.fr



Deux motos tiennent facilement à l'arrière. Plus le matériel qui va avec !



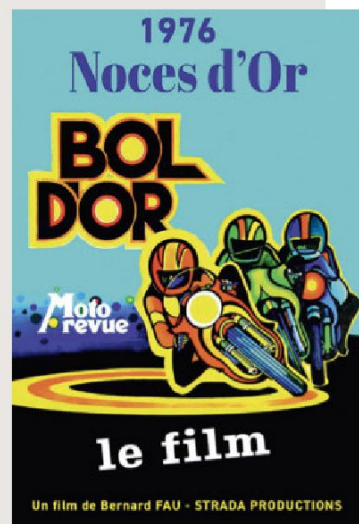
Hybride, le Transit PHEV est autorisé dans les centres-villes en journée.



Le Transit Custom est le fourgon utilitaire le plus vendu en Europe.

BOL D'OR 1976 LES NOCES D'OR

Ancien pilote de Grand Prix, Bernard Fau est un amoureux du 7^e art. Après avoir mis un terme à sa carrière en 1983, une autre vie commence et il est, entre autres, photographe de plateau sur le film Les Nuits fauves en 1992. Il a déjà réalisé deux documentaires l'un sur le Continental Circus et l'autre sur Johann Zarco et il lance une souscription pour en financer un troisième. Cette fois-ci, toujours à travers un docu, il souhaite fêter les nocces d'or du Bol d'Or 76. Pour ce faire, autour des 40 minutes d'images réalisées par l'Américain Peter Starr à l'époque, il va interviewer les vedettes de l'époque (Sarron, Chemarin, etc) et agrémenter le tout d'images de l'INA. Si vous êtes partant, il vous faudra déboursier 35 € et vous deviendrez l'un des 800 souscripteurs crédités au générique. **<https://bernardfau.com> - email : stradaprod@gmail.com**



ABONNEZ-VOUS À
Moto Revue Classic



PROFITEZ DE NOS
OFFRES EXCLUSIVES SUR

ABO.MOTOREVUECLASSIC.COM



Au royaume des aveugles
les borgnes sont rois :
La Yam 65 a perdu un phare !

BOL D'OR CLASSIC LA YAM 65 EST PRÊTE !

Le prochain Bol d'Or Classic se tiendra du 17 au 19 septembre et MRClassic sera encore de la partie avec la Yamaha FZR 1000 n°65 aidée cette année par Yamalube. Septembre c'est loin et pour tuer le temps, la Yam a donc été engagée dans la course d'endurance qui se déroulait lors de la Sunday Ride Classic (voir page 14). Bertrand Gold étant blessé, c'est Christian Haquin qui l'a remplacé au pied levé. Qualifiée en 25^e position au général (rappelons que cette épreuve est ouverte aux Youngtimers), un podium était

envisageable en catégorie Open. Las, c'était sans compter avec la perte de l'écrou de colonne de direction durant le premier relais du rédac chef ! Le temps de rentrer et d'en trouver un autre (merci l'équipe MTM), la 65 avait perdu beaucoup de tours. A part un interrupteur de phare défectueux, la suite s'est déroulée sans problème et sous le drapeau à damier l'équipe a fini à une honorable 32^e position. Rendez-vous donc au Bol d'Or pour un weekend de course unique en France.

www.boldor.com



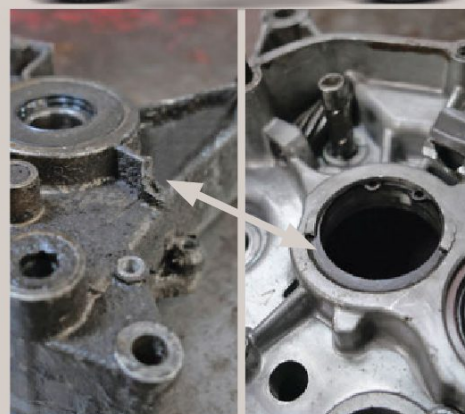
L'équipe de la 65 : Ch. Lafay, D. Putarek, Ch. Haquin, Christophe G., D. Palumbo et J-F. Etienne.



Christian Haquin, 62 ans, n'a pas perdu la main. Il qualifie la moto en 25^e position.

YAM 360 RT2 LA SUITE AU PROCHAIN N°

Les plus fidèles d'entre vous le constateront, il n'y a pas la rubrique habituelle "Restauration" en fin de journal. Rassurez-vous, Laurent Romuald, patron de Machines et Moteurs, maître-d'œuvre de ce "chantier" va bien ! D'une part, il a pris du retard à cause des ponts du mois de mai et d'autre part les réparations sur les carters du bas-moteur (voir photos) nécessitent plus de travail que prévu. Laurent a donc préféré les confier à un spécialiste de la soudure qui, lui aussi, a beaucoup de travail. La partie-cycle étant terminée, on vous donne donc rendez-vous dans les prochains numéros pour l'assemblage du moteur et le remontage de celui-ci dans le cadre. La remise en route approche !



Les carters de la Yamaha 360 RT2 ont beaucoup souffert.

Suzuki Katana.



Suzuki Katana, DRZ 4S et GSX 8TT

Suzuki produit des motos au Japon depuis 1951 et la marque est plutôt fière de son histoire. Deux machines du catalogue 2026 le prouvent.

La Katana tout d'abord. Apparue en 1980 en 1100 cm³ (il s'agit en fait d'une GSX restylée), elle fait aujourd'hui l'objet d'un véritable culte dans de nombreux pays. C'est pourquoi elle a fait un retour remarqué il y a quelques années dans une version moderne, autour de la GSX-S 1000. Ce roadster atypique permet de rouler à l'ancienne avec le meilleur des technologies modernes (14 299 €). L'histoire de la trail-bike DRZ 400 S est différente. La première version apparaît à la fin des années 90 pour remplacer la vieillissante DR 350. Bien née avec un moteur monocylindre quatre-temps refroidi par eau, elle va faire le bonheur de toute une génération de jeunes (et moins jeunes) permis. En ville, sur la route, dans les chemins et même sur circuit en version Supermotard ! Après une éclipse d'une vingtaine d'années, la revoilà avec une injection électronique et beaucoup d'autres améliorations. Pour ne rien gâcher, elle est aussi disponible en version M, c'est-à-dire munie de roues de 17 pouces ! Elle est en promotion à 8 999 €. Tout comme la GSX 8 TT (un twin joueur à la déco vintage) qui est proposée à 9 999 €.

<https://moto.suzuki.fr>

Suzuki DRZ 4S.



Suzuki GSX 8TT.



CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

KAWASAKI MARSEILLE

FLORIDE MOTO

19, av. de Saint Menet

13011 Marseille

04 91 44 45 46

floride-moto.com

AIX MOTO

230, av. du Camp de Menthe

13090 Aix-en-Provence

04 42 21 55 44

aix-kawasaki.com

ELDORADO

11, rue Paul Sabatier

29200 Brest

02 98 41 31 31

FB : Eldorado Kawasaki Brest

PRO BIKE

17, rue du Landreau

49070 Beaucouzé

02 41 42 59 19

probike49.fr

FOLIE MERICOURT

111, rue de Reuilly

75012 Paris

01 43 41 27 20

foliemericourt.fr

KAWASAKI COURBEVOIE

81, bd de Verdun

92400 Courbevoie

01 46 98 98 98

kawasaki-ladefense.com

ESPACE K

1, rue Louis Armand

95310 St Ouen l'Aumône

01 39 09 96 18

espacek.fr

DSF MOTOS

5, bd Jean Jaurès

91100 Corbeil-Essonnes

01 60 89 84 46

dsfmoto.fr

NEW

Z900RS



LEGENDS NEVER END

Le passé et le futur se rencontrent avec la nouvelle Z900RS.

Inspirée de l'émblématique 900 Z1, la Z900RS réinvente chaque détail pour une nouvelle ère de pilotage : selle basse au style vintage et confortable, compteurs analogiques, sonorité travaillée... tout en intégrant un savoir-faire moderne à chaque niveau.

Du régulateur de vitesse électronique à la connectivité Smartphone, en passant par le pack d'assistances pilotées par IMU, incluant le Kawasaki Cornering Management Function (KCMF) et le Kawasaki Quick Shifter (KQS), son moteur est optimisé pour offrir une douceur exemplaire à bas régime et une montée d'adrénaline à haut régime.

Ce n'est pas simplement une moto : c'est l'incarnation du Rétro Sport.

Pour plus d'information : www.kawasaki.fr

Roulez toujours de façon responsable, dans les limites de vos compétences et de votre machine.

Portez un casque homologué et des protections.

Les scènes présentées ont été réalisées en conditions contrôlées avec des pilotes professionnels.

Demandez
un devis



MOTUL

Kawasaki **4** GARANTIE ANS

Kawasaki France Officiel sur



www.kawasaki.fr

Kawasaki
Let the Good Times Roll **

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

*

17^E SUNDAY RIDE CLASSIC AMBIANCE COURSE

Comme de nombreux motards, MRClassic était en pèlerinage printanier sur le circuit Paul Ricard pour la Sunday Ride Classic. Organisée par le pape méridional Jean-Pierre Bonato, elle honore les pilotes et les machines des Grands Prix des années 70 à 90. Mais pas uniquement.

Texte : Christophe Gaime - Photos : Morgan Mathurin & SRC



1. Outre les Elf et autres Japauto (voir page 88), on pouvait découvrir une autre moto française des années 70, la Moc Benelli six-cylindres. 2. Christian Sarron et Freddie Spencer se "tirent la bourre" lors de la séance des dédicaces. 3. L'exposition Boxer Bikes avec les préparations de Thierry Henriette commémorait 40 ans de création audacieuse. 4. Dans le village, on chîne les magazines moto des années 70 et 80. Le fiston n'était même pas né. 5. Julien Charnolé ne va pas tarder à lâcher les chevaux de sa réplique de Honda 350 RC 174 : magnifique ! 6. Dans la course d'endurance du championnat d'Europe, on croise encore quelques "classic" comme la Kawasaki 1135 du Radical Team 38. 7. Le Dust Motor Show et ses anciennes motos de trial est toujours très prisé par le public. 8. Kenny Roberts Junior est venu fêter le 25 anniversaire son titre de champion du monde 500. 9. Le circuit Paul Ricard a accueilli le Bol d'Or de 1978 à 1999. Normal que l'on retrouve des Honda RCB à la SRC !



La parade des champions de la SRC permet de recréer une première ligne avec des 500 de Grands Prix. En guest star : Sarron (Yamaha YZR), Spencer (Honda NSR) et Roberts Junior (Suzuki RGV).



Gauloises Blondes, Boxer Bikes, etc.

On ne lasse pas de descendre dans le sud de la France, surtout pour profiter de la bonne ambiance qui règne sur le circuit Paul Ricard lors de la Sunday Ride Classic. Cela fait maintenant plus de 10 ans que Jean-Pierre Bonato a "forcé les grilles" du tracé varois pour faire revenir les machines et les pilotes qui ont écrit son histoire. Le petit nouveau cette année se nommait Kenny Roberts Junior, lui qui a été sacré champion du 500 en 2000, juste avant un certain Valentino Rossi. Il est venu avec sa Suzuki RGV 500 tandis que Freddie Spencer chevauchait la Honda NSR 500 de 1985 et que Christian Sarron roulait sur sa Yamaha YZR 500 "Gauloises Blondes". De quoi faire revivre une belle ligne de départ et combler les amateurs de V4 deux-temps ! Pour ceux qui préfèrent les "quatre-pattes" quatre-temps, dans le paddock Japauto fêtaient ses 60 ans, tandis que côté jardin, une exposition Boxer Bikes honorait 40 ans de création signée par le Toulousain Thierry Henriette.

www.sundayrideclassic.com



1



Raphaël David, président du MV Agusta Club de France, précède le gros de la troupe au guidon de sa 750 America.



2



3



4

1. Dans le paddock, on révisé le carburateur avec le sourire.
 2. Le local de l'événement Jean-Luc Borgetto était là pour faire chanter ses magnifiques répliques de motos du Continental Circus.
 3. Une Martin Honda CBX 1000 six-cylindres, ce n'est pas si courant.
 4. Guy Coulon et Madame Freddie Spencer bras-dessus bras-dessous lors de la parade Honda.
 5. Avant la parade des motos de Grands Prix, on fait chauffer le V4 deux-temps de la Yamaha YZR 500.
 6. Dans les années 70, les Ducati sportives se nommaient 900 SS et étaient équipées de couples coniques.
 7. Une des plus étonnantes 500 de Grand Prix, la König 500. Elle est équipée d'un flat-four deux-temps originellement monté sur un bateau hors-bord !
 8. Raymond Roche, double champion du monde en Endurance et en Superbike était de retour et il a plutôt bien vieilli.



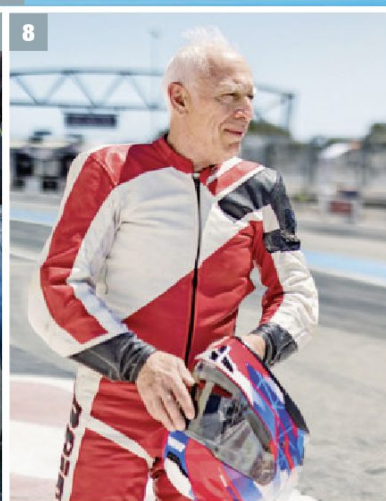
5



6



7



8

À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

INDIAN CAEN

11, ALLÉE DE CINDAIS
14320 ST-ANDRÉ-SUR-ORNE
02 61 67 22 24
INDIANCAEN.COM

INDIAN VANNES

1, RUE SURCOUF
56450 THEIX-NOYALO
02 97 76 99 21
BPMOTORBIKE.FR

INDIAN MONTPELLIER

1383, AV. DE TOULOUSE
34070 MONTPELLIER
04 67 42 52 55
INDIANMONTPELLIER.COM

INDIAN PERPIGNAN

PÔLE MOTO PASSION
MAS ROUS - CHEM. DE LA FAUCEILLE
66100 PERPIGNAN
04 68 66 76 65
INDIANPERPIGNAN.COM

INDIAN RENNES

4, RUE NEWTON
35760 MONTGERMONT
02 99 54 94 23
INDIANRENNES.COM

INDIAN ROUEN

10, RUE PIERRE GILLES DE GENNES,
76150 ST JEAN DU CARDONNAY
02 32 76 74 79
INDIANROUEN.COM

INDIAN ORLEANS

820, RUE DE LA BERGERESSE
45160 OLIVET
02 38 66 21 21
INDIANORLEANS.COM

INDIAN POITIERS

105, RUE DE LA BUGELLERIE
86000 POITIERS
05 49 37 40 18
INDIANPOITIERS.COM

INDIAN ANGERS

3, RUE DU PAON
49124 ST-BARTHÉLEMY-D'ANJOU
02 41 69 93 54
INDIANANGERS.COM

SPORT SCOUT RT

L'ICÔNE D'HIER. LA LÉGENDE D'AUJOURD'HUI.



CONFIGUREZ
LA VÔTRE



  @INDIANMOTORCYCLEFRANCE
INDIANMOTORCYCLE.FR

© 2026 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.



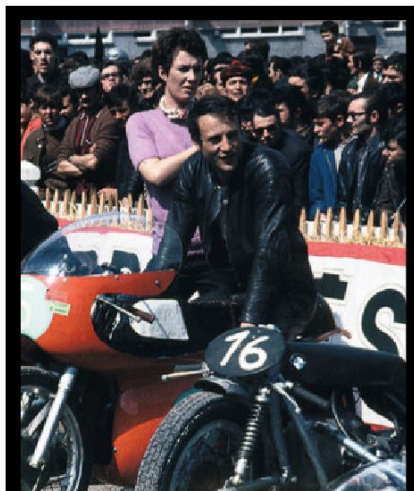
ENDURANCE

MA DREAM TEAM BRITISH

L'une de mes premières tâches qui me fut confiée, lorsque j'ai pris la direction de l'équipe d'endurance Kawasaki, fut de me pencher sur le recrutement des pilotes.

L'objectif du président Jiichi Endoh était de sortir du système franco-français et de donner à l'équipe une connotation internationale. Cela devait permettre d'augmenter les retombées et aussi motiver les pays concernés. Avec deux motos engagées, cela faisait un total de six pilotes à recruter, sans compter les remplaçants. La nationalité n'était pas le seul critère de recrutement. Il fallait s'attarder sur le profil du pilote et bien entendu sur ses performances. Ce cahier des charges pouvait se résumer à choisir les meilleures personnes, compatibles entre elles, et au meilleur prix afin de respecter le budget !

Fin 1990 il fut facile pour moi de sélectionner les meilleurs et surtout d'éliminer les prima donna. En effet j'avais constaté qu'il était difficile de s'accommoder de certains profils dotés d'ego disproportionnés. Mais l'une des difficultés majeures ne fut pas de choisir le pilote mais de le faire signer, l'endurance n'étant pas toujours leur priorité. De plus, il faut compter avec les concurrences de dates, sur la volonté des autres team-managers de les libérer pour d'autres courses. Il faut bien avouer que j'ai eu autant de difficultés avec les autres marques qu'avec Kawasaki.



Christian Bourgeois, champion de France de vitesse devenu journaliste à *Moto Revue*, puis directeur de la compétition chez Kawasaki, est aujourd'hui retraité. Il a donc le temps de nous conter quelques anecdotes.

Finalement il s'agit toujours d'un choix par défaut en fonction des opportunités et aussi du montant des primes, Kawasaki n'étant pas le constructeur le plus généreux. C'est pourquoi, pour la motivation, des bonus importants étaient prévus aussi bien pour les courses que pour les essais. De plus, je devais distribuer de salaires identiques pour éviter les rivalités internes. J'ai toujours été clair à ce sujet. Si une différence

existait, elle pouvait être liée à l'ancienneté ou aux avantages que le pilote pouvait apporter. Par exemple les performances sous la pluie, la vision nocturne, la qualité de metteur au point. Il faut savoir que chaque pilote était coopté. De fait j'établissais une liste de noms et chacun pouvait choisir ou éliminer tel ou tel coéquipier et ainsi éviter les conflits personnels. Et si je choisisais un pilote n°1, sa nomination était liée à son ancienneté dans l'équipe et non à sa notoriété.

Agents infiltrés

J'ai toujours décidé de mes choix sans me laisser influencer. Pour contacter les pilotes qui m'intéressaient j'utilisais un réseau d'amis journalistes qui faisait passer le message. En effet, pour des questions de stratégie et de négociations, il est préférable que ce soit l'intéressé qui vous appelle et se place ainsi en position de demandeur. A cette époque les "agents" n'existaient guère et de toutes façons je n'avais aucune considération pour eux, car je les ai toujours considérés comme des "maquereaux" plutôt que des impresarios !

Le palmarès avait bien entendu son importance mais je tenais à le confirmer par une présence sur le terrain. En effet un pilote peut très bien remporter une course ou obtenir de bons résultats ponctuellement mais il faut connaître le contexte et la manière.

Beaucoup de personnes se sont étonnées du fait que j'engageais en priorité des pilotes anglais. En général, la mentalité des Britanniques était différente de celle

“ JE SUIS ALLÉ “FAIRE MES COURSES” EN ANGLETERRE POUR TROUVER LES PILOTES KAWASAKI ”





3

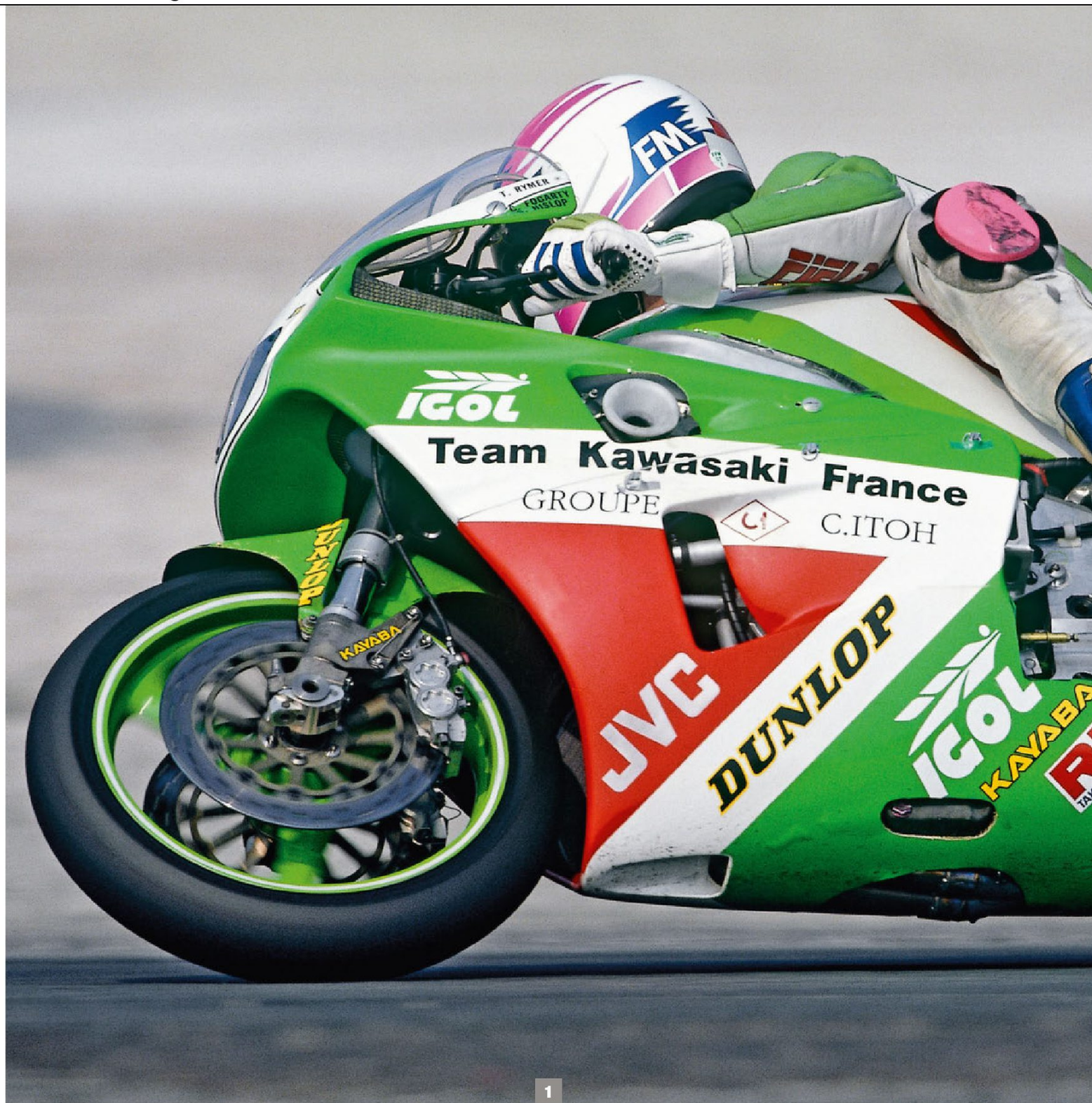


4



5

1. La Dream team de Christian Bourgeois gagnante du Bol d'Or 1992 : Terry Rymer, Steve Hislop et Carl Fogarty. 2. Lors des 24 heures du Mans 1991, Carl Fogarty porte encore un cuir Honda ! 3. C'est sur Ducati que Carl Fogarty a obtenu ses meilleurs résultats avec 4 titres de champion du monde. 4. Foggy revlendra sur Honda en 1996 puis retournera chez Ducati. 5. Ceux qui ont croisé le regard de Fogarty s'en souviennent encore !



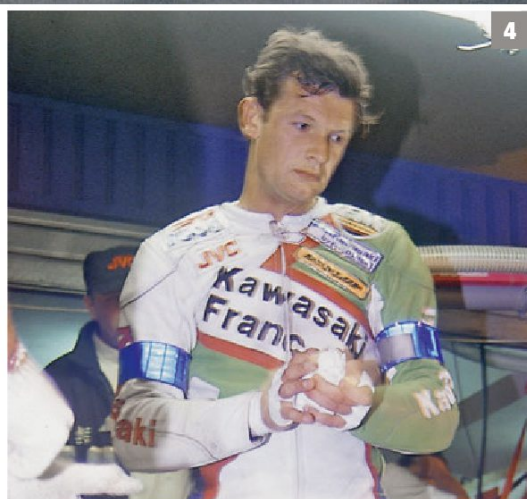
1



2



3



des pilotes français. Les “*british*” font souvent preuve d’une grande détermination, le fameux “*fighting spirit*”. Je suis parti du principe qu’un pilote qui participe au Tourist Trophy, avec tous les risques que cela implique, sera comme un poisson dans l’eau à Spa-Francorchamps, même sous la pluie et de nuit. Cependant j’attachais aussi de d’importance aux pilotes qui participaient au championnat superbike anglais car ils avaient une meilleure pointe de vitesse et ils étaient habitués à rouler en paquet. Et puis un Anglais mange peu le midi alors que pour un Français le déjeuner est sacré ! Il était donc dans mes habitudes de me rendre régulièrement sur les circuits anglais (Brands Hatch, Donington, Oulton Park) pour faire mon marché. Je pouvais ainsi juger de visu, prendre des notes et lister mes potentiels pilotes. Comme vous pourrez le constater dans les lignes qui vont suivre j’ai pêché des gros poissons et pu constituer une véritable “*dream team*”. Comme avec les trois pilotes recrutés au début.

Regard bleu acier

Jamais je n’aurai imaginé pouvoir engager Carl Fogarty. Au début de l’année 1992 il roulait pour Honda UK. Il était déjà titré en TT F1, un championnat du monde parallèle au Superbike mais qui bénéficiait d’une faible couverture médiatique. Il s’était également déjà frotté au TT et aux GP. Un jour de février un “*indic*” anglais me signale que Honda UK arrête son programme compétition. Aussitôt dit, aussitôt fait, je contacte Foggy et en 24 heures un accord est trouvé. J’ai été immédiatement impressionné par le personnage. Une attaque sans pareille, mais avec maîtrise. Et quelle vitesse dès les premiers mètres ! Je me souviens de son regard bleu acier, un regard de tueur, juste avant de refermer sa visière. C’est au Bol d’Or cette même année qu’il confirmera son talent exceptionnel. Sans connaître le circuit, en 10 tours il approche les meilleurs temps ! Ensuite il fera la pole position. Parti en même temps qu’Alex Vieira il finira son premier relais avec 34 secondes d’avance.

No comment. Il remportera toutes les courses de la saison, sauf les 8 Heures de Suzuka, avec au bout le titre de champion du monde. Je l’ai engagé dans la manche australienne du championnat du monde Superbike qui se déroulait à Phillip Island en même temps que la course d’endurance. Il pilotait la Kawasaki ZXR 750 utilisée en championnat de France par Alex Vieira. La course se déroulait le dimanche, le lendemain de l’endurance qu’il avait remportée. Moyennement parti, il se permit de remonter sur les deux Kawasaki officielles d’Aaron Slight et de Rob Phillis, de les passer et de revenir sur Giancarlo Falappa qui menait la course avec sa Ducati. Cet exploit lui vaudra d’être engagé par Ducati. La suite on la connaît : 4 titres de champion du monde, 220 départs, 21 poles, 109 podiums.

Plus rapide que les 500

L’engagement de Steve Hislop s’est déroulé comme celui de Foggy car il roulait aussi pour Honda UK. Il a signé quelques minutes après, au même tarif. Mais à l’inverse de Carl, il avait besoin d’une moto parfaitement réglée pour aller vite. C’était donc un excellent metteur au point. Lors des essais préliminaires des 24H du Mans 1998 il était à près de 2 secondes des temps réalisés par les autres pilotes. Il me demande alors de relever l’assiette de la moto d’environ 10 mm. D’emblée il améliore ses temps et dépasse même les autres pilotes ! Il faut dire qu’il avait roulé en Grand Prix 250. Puis il est devenu un spécialiste du Tourist Trophy qu’il remportera 11 fois. Pour mieux maîtriser le circuit il ira même habiter sur l’île de Man où il effectuait tous les jours un tour de circuit, sauf le dimanche ! Lors du TT 1992, il a affronté Carl Fogarty et il s’imposera avec 7 secondes d’avance. Les deux expliqueront qu’ils étaient à la limite, ne voulant rien céder. Ils déclarèrent que c’était la toute dernière fois, même si la prime de départ, la même pour les 2, était l’équivalent de 600 000 Francs. Steve s’illustrera aussi en Superbike anglais avec une performance historique en 1995 : sur le circuit de Donington, il tournera plus vite que les 500 de GP ! Il pilotera plusieurs fois pour Kawasaki

“ **EN AUSTRALIE, J’AI FAIT ROULER CARL FOGARTY EN SUPERBIKE PUIS DUCATI L’A EMBAUCHÉ** ”

1. Terry Rymer sur la Kawasaki ZXR 750 R lors du Bol d’Or 1992. 2. Donington 1989 : Fogarty sur Honda RC30 (4) affronte Rymer sur Yamaha OW01 (3). 3. En 1999, Rymer gagne le Bol d’Or sur Suzuki avec Lavielle et d’Orgeix. 4. Il se dégageait de Terry Rymer une classe naturelle que certains prenaient pour de l’arrogance.



1. Steve Hislop lors des 24 heures du Mans 1999 qu'il va remporter avec Walker et Seblleau. 2. Hislop remporte le TT 1992 au guidon de la Norton 588 à moteur rotatif. 3. Steve Hislop s'est tué en hélicoptère en Ecosse, son pays natal.

“ HISLOP A GAGNÉ LE TT, RYMER ÉTAIT UN ESPOIR, MAIS LA VEDETTE C'ÉTAIT FOGGY ”

(92, 95 et 98) toujours avec succès. Très gentil garçon, effacé dans le civil, il est mort en 2003 dans un accident d'hélicoptère.

Anglais d'Oxford

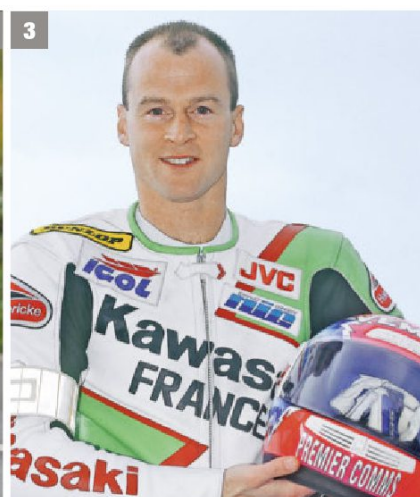
Terry Rymer est pour moi l'archétype du pilote d'endurance. Il savait tout bien faire sans erreur. S'exprimant dans un anglais d'Oxford, il illuminait le paddock de sa classe. Lui n'est jamais passé par la

case TT. Très jeune, il gagna en 1989 la manche néo-zélandaise du championnat du monde Superbike. L'année suivante il remporta le titre britannique et termina 2^e aux 8h de Suzuka sur Kawasaki avec Scott Russel. Très vite, trop vite, il a été propulsé comme le successeur de Barry Sheene. Il était cependant considéré comme arrogant et distant, tout le contraire de Carl Fogarty, le pur cockney. Tous les spécialistes me déconseillèrent de les associer mais je n'ai pas pu faire autrement puisque je l'ai engagé en fin

d'année 1991. On me prédisait l'enfer, j'ai obtenu le graal. La saison restera comme mon meilleur souvenir.

Nous avions tout, les meilleures machines, les meilleurs pneus, les meilleurs pilotes avec Fogarty et Hislop. La concurrence était inexistant. Nous avons remporté toutes les courses, sauf Suzuka. Et en terminant 1^{er} et 2^e sur les courses de 24h, avec à la clé un doublé au championnat du monde d'endurance. Il n'y a jamais eu de problèmes entre les pilotes. Comme il s'agissait de garçons intelligents, ils avaient compris qu'il était dans leur intérêt de se partager les rôles : A toi la pole, à nous les sous !

L'année suivante j'ai commis l'erreur de lui associer Stéphane Coutelle vainqueur de la Coupe Kawasaki Moto Revue. La barre était trop haute pour le rookie. Au Mans, il a forcé et, bien entendu il a chuté. Rymer en reprenant le guidon a réalisé un récital de nuit. Tournant beaucoup plus vite que nos adversaires il a pulvérisé le record du tour. Plus la situation était difficile, plus il faisait la différence grâce à son talent et à son mental. Lui aussi a toujours eu “table ouverte” chez Kawasaki. Il reviendra d'ailleurs en 1995 pour un programme réduit. J'ai cependant très bien compris, ayant été pilote, qu'il accepte les offres presque 2 fois supérieure de Suzuki. Il arrêtera la moto relativement jeune, à 32 ans, pour une très honorable carrière en voiture et en camion. ♦



STREET BOB™ 2026

À PARTIR DE

119€ TTC/MOIS*

EN LOA PENDANT 48 MOIS
HORS ASSURANCE FACULTATIVE



**UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.
VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER**

Exemple de financement (hors assurance facultative) : pour l'achat 2025 Street Bob® au prix de 17 590,00 € TTC ou en location avec option d'achat (LOA) pendant 48 mois. Dépôt de garantie : 0,00 €. **1er loyer** à la livraison (hors assurance facultative) de **5 300,00 € TTC** suivi de **47 loyers de 118,19 € TTC** (hors assurance facultative). Coût total des loyers : 10 854,93 €. Option d'achat finale : 10 554,00 €. **Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat (hors assurance facultative) : 21 408,93 € TTC.** Durée effective de la LOA : 48 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Le coût de l'assurance facultative, pour un assuré (hors surprimes éventuelles) couvert à 100% sur la base de la couverture Sécurité (incluant les garanties Décès et Perte Totale et Irréversible d'Autonomie) du contrat « Mon Assurance de personnes » n°5035, s'élève à 17,21 € par mois, s'ajoutant au loyer mensuel indiqué plus haut. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la LOA s'élève à 826,08 €. « Mon Assurance de personnes » n° 5035 est un contrat d'assurance facultative de groupe des emprunteurs souscrit par Arkéa Financements & Services auprès des sociétés Suravenir et Suravenir Assurances, entreprises régies par le Code des assurances. Montant minimum de la LOA : 3 000,00 €. Offre valable du 22/05/2026 au 21/06/2026. Meia est une gamme de solutions de financement développée par Arkéa Financements & Services. Sous réserve d'acceptation par Arkéa Financements & Services - SA à Directoire et Conseil de surveillance au capital de 210 000 000 € - RCS de BREST B 338 138 795 - Siège social : 335, Rue Antoine de Saint-Exupéry, 29490 GUIPAVAS, Société de courtage d'assurances, immatriculée à l'ORIAS sous le n° 07 019 193 (vérifiable sur www.orias.fr). Cette publicité est conçue par Harley-Davidson France (SAS au capital de 40 000 €, n° RCS Créteil B 393 918 743, située 12, rue Eugène Dupuis - 94043 Créteil Cedex) qui n'est pas intermédiaire en opérations de banque et service de paiement. Cette publicité est diffusée par Harley-Davidson France dont les concessionnaires agissent en qualité d'intermédiaires de crédit non exclusifs d'Arkéa Financements & Services. Ces intermédiaires de crédit apportent leur concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Ces intermédiaires de crédit peuvent également être soumis au statut d'Intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (IOBSP) dans ce cas leurs numéros d'immatriculation à l'ORIAS (consultables sur www.orias.fr) sont affichés à l'accueil. Votre concessionnaire Harley-Davidson® peut reprendre votre véhicule au terme du contrat pour le montant de votre dernière échéance majorée. Voir conditions chez les concessionnaires Harley-Davidson® participant à l'opération. Document publicitaire à valeur non contractuelle.





FLOWER

En fibre de carbone. 299 €. www.helstons.net



PAXTON

Gant été cuir. 79,95 €. <https://shop.held.de>



RIDE CANVAS 63

La basket de course. 169,95 €. <https://fr.alpinestars.com>



BRIXHAM

Cuir aspect usé. 399,95 €. <https://shop.held.de>



RALLYGRAF

Mouvement hybride Seiko. Environ 360 €. <https://yema.com>



S10 LEATHER CLEANER GEL

Le nettoyant pour cuir. 16,99 €. <https://shop.dr-wack.com>



RELAXED

Le jean moto 5 poches. 229 €. www.dainese.com



deejo

LE COUTEAU QUI VOUS RESSEMBLE

MARTIN 1135 KAWASAKI **THORN BIKES POWER**

L'atelier Thorn Bikes enfonce des portes fermées. C'est le jeu préféré du patron, Franck Nourry. Pour son ami Thierry, il a déniché une authentique Kawa Martin M16. Il l'a passée, avec son équipe, à l'injection électronique. Sans oublier un accélérateur *"ride-by-wire"*.
Génèse et essai.

Texte : Zef Enault - Photos : Bruno Sellier





Ne vous y fiez pas, sous ce gros carénage se cache un moteur savamment préparé. La Martin a pris un coup de jeune !

On passe la porte de l'atelier Thorn Bikes, les yeux de Franck brillent aussitôt. Il dit à peine bonjour, normal, puis il détaille la Martin et raconte l'histoire. Son cynisme parfois affiché masque son exaltation nichée au cœur de son corps de 60 ans. Puis : « Tu sais, de l'époque des préparateurs comme Roca, Winners, Cannes Moto Service et j'en passe, je suis le dernier survivant ». Parce que c'est un optimiste forcené, un rusé sous ses airs de brut. Il est surtout curieux. « Mon pote Thierry voulait une Martin M16, un rêve de gosse. Il n'a pas de problème d'argent mais va en trouver une aujourd'hui, toi ! J'ai lancé un appel sur mes réseaux sociaux. »

Car Franck est une star de la moto, il passe à la télé ! D'abord avec *Highside*, puis avec sa propre émission sur *AutoMoto La Chaîne*, *Thorn Bikes l'atelier*. Il est suivi par des dizaines de milliers de *followers* ; une popularité qu'il accueille avec prudence et une fierté dissimulée. Des centaines de messages répondent à son appel, certains narquois. Puis l'un d'entre eux écrit sobrement qu'il en possède une, en sale état, qui n'a pas roulé depuis trente ans. Franck se jette dessus. Son moteur, un quatre-cylindres Kawasaki 1135 renfermerait des pièces Moriwaki. On verra bien. Il l'achète... trop cher ! Le client, Thierry, donne carte blanche à Franck, pourvu qu'il préserve l'allure Martin : les deux optiques, le carénage taillé à la serpe et surtout le cadre périmétrique en tubes chromés. « On l'a ouverte complètement, chaque pièce a été étudiée, nettoyée ou changée. Et en effet, les pistons, bielles et arbres à cames viennent de chez Moriwaki. » Le quatre-cylindres avait très peu tourné, il n'a pas réclamé de gros boulot. Le cadre a été rechromé, comme le bras oscillant, Martin lui aussi. Même les jantes sont des Martin. « Elles pèsent une tonne ! » s'exclame Edgar, le

“ LES PISTONS, BIELLES, ARBRES À CAMES SONT SIGNÉS MORIWAKI ”



Anachronique, le téléphone portable qui fait office de tableau de bord est connecté au calculateur MaxxECU, avec de multiples infos.

maître-d'œuvre de la M16 à l'atelier. C'est lui qui a effectué ce travail de dingue qui caractérise la moto : la passer à l'injection électronique, avec une poignée de gaz "ride-by-wire" (un potentiomètre, un accélérateur sans câble).

Une histoire de capteurs

Il nous détaille les étapes.

1. Tout a été repris, même la fixation du garde-boue avant, rigidifiée. 2. Il s'agit d'étriers de frein Brembo d'époque, de type endurance : l'axe (unique !) peut être retiré d'une simple pression sur son embout. 3. Le shifter ne peut s'utiliser qu'à la montée des rapports. Il fonctionne très bien malgré la boîte lente. 4. Les pipas d'admission ont été réalisées sur mesure pour accueillir la rampe de Yamaha FJR 1300. Avec des cornets K&N.

« On a acheté tous les capteurs dont on avait besoin. Ce n'est pas très compliqué, tu choisis celui qu'il te faut puis tu le paramètres dans ton calculateur. Par exemple le capteur de pression d'huile : je l'ai placé dans un bouchon de conduit d'huile, dans la remontée, pour être certain d'avoir la bonne pression. Tu suis donc un schéma et tu





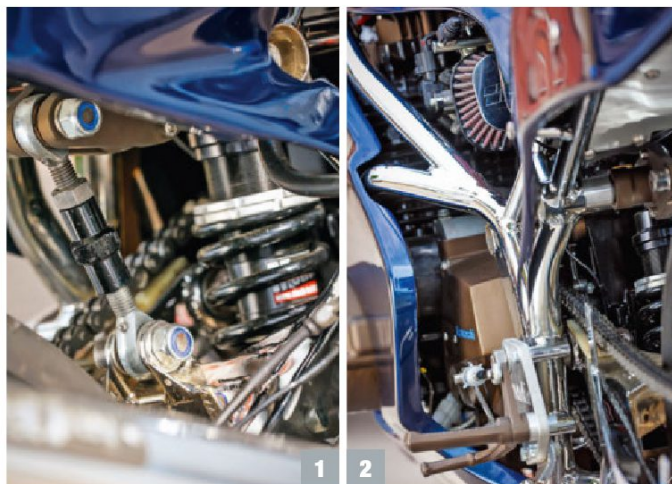
Le cadre M16 désigne
le modèle périmétrique
de chez Martin.
Les roues sont aussi
signées de l'artisan.



avances petit à petit. Sur la Martin, j'ai monté une dizaine de capteurs, ce qui n'est pas grand-chose comparé à la quarantaine que tu trouves sur une moto moderne. On n'a pas mis de capteur d'arbre à cames, le moteur est trop ancien. Il y a encore une étincelle perdue, ce n'est pas optimal. Avec le capteur d'arbre à cames, on envoie au bon injecteur, au bon moment, parce que le calculateur sait exactement où en est le cycle du moteur. Raison pour laquelle cette Martin consomme un peu plus. Bref, une fois tous les capteurs installés, on les relie au calculateur. Ce que font les ingénieurs en usine quand ils conçoivent de nouvelles motos, mais eux définissent des calculateurs spécifiques. Nous, on l'achète dans le commerce, il s'agit d'un MaxxECU. Grâce à cette technologie, tu peux passer n'importe quelle moto à l'injection, si tu as un banc de puissance, bien sûr. La rampe d'injection provient d'une Yamaha FJR 1300, les dernières versions, en ride-by-wire. »

Franck intervient : « Mon pote Franck Lunel, de Provence Moto Casse avait 200 rampes d'injection Yam' comme celle-là, il ne savait pas quoi en faire. Je les ai récupérées ». Edgar reprend : « La rampe ne correspondait évidemment pas aux culasses. On a réalisé nos supports de pipes d'admission avec un entraxe décalé, en plastique, avec une imprimante 3D. Puis je les ai envoyées chez un sous-

“ THORN BIKES A ADAPTÉ DES RAMPES D'INJECTION DE YAMAHA FJR 1300 ”



1. L'amortisseur Shock Factory, réfectionné par la marque, permet de régler l'assiette de la moto, trop basse pour le moment. 2. Les tubes du cadre Martin ont été rechromés pour une finition parfaite.

traitant qui les a fabriquées en inox. Donc on peut monter ces rampes sur n'importe quel quatre-cylindres. C'est un boulot qui réclame pas mal de temps. On avait déjà passé une Kawa ZRX 1100 en injection, avec un calculateur plus ancien. L'idée c'est d'être capable de passer en injection n'importe quelle moto à carbur. J'ai déjà un faisceau prêt à installer pour un autre ZRX. » Franck l'interrompt à nouveau : « Il fonctionne aussi pour une Kawa ZZR 1100 ou GPZ 900 R, ce sont les mêmes entraxes de culasse. Le moteur de la ZRX est un mélange de pièces moteur ZZR et GPZ. » Une fois tous les capteurs reliés au cerveau électronique, le potentiomètre de Kawasaki 1000 Z H2 installé, Edgar a rentré tous les paramètres

dans le logiciel du calculateur : taille des injecteurs, pression d'injection, pression d'huile, puissance d'allumage, avance à l'allumage selon le régime moteur et le capteur de cliquetis, etc. Un travail méticuleux. Il a terminé par une ultime mise au point au banc de puissance : « De la rigolade comparé au temps passé à rentrer les données dans l'interface MaxxECU ». Résultat : 105 chevaux à la roue arrière, contre environ 85 d'origine. Edgar sort la moto de l'atelier, me tend les clés. « Elle peut mettre un peu de temps pour démarrer à chaud, insiste. Il me reste aussi deux ou trois paramètres à régler, si elle se met en défaut, tu rentres dans l'appli au tableau de bord. A tout à l'heure ! »

Quatre-cylindres rugueux

Lequel tableau de bord se résume à un téléphone portable monté sur un support QuadLock. Tout y est, température d'huile, voltage, heure, date, niveau d'essence... En cas de problème, il faut aller dans diagnostic, appuyer longuement sur le code erreur et elle repart. Juste un peaufinage à terminer, m'assure Edgar. J'empoigne la moto, elle est lourde mais on ne connaît pas le poids exact. Réservoir long, bracelets sportifs, je retrouve la Martin ! Le moteur grogne, c'est bien un quatre-cylindres refroidi par air, rugueux mais avec une poignée de gaz très douce puisque sans câble. Pourtant,





Le moteur tourne parfaitement, coupleux et puissant. La moto est longue et les masses sont mal réparties mais au début des années 80, c'était le must.

tout s'harmonise alors que beaucoup de choses s'opposent. Le premier rapport claqué, on n'est plus habitué à ces boîtes lentes, aux arbres longs, aux matériaux lourds. Dans la circulation de Béziers, la Martin ne hoquette pas. La fourche s'enfonce un peu trop au freinage mais c'est justement parce que ça freine. Les étriers double piston Brembo d'époque, entièrement refait, font pourtant douter. Plus loin on trouve une ligne droite déserte. Le moteur 1135 rue, rejoint la zone rouge comme s'il avait vingt ans, le rapport supérieur passe au shifter, sans saccade.

Au rétrogradage, je retrouve l'embrayage, un bon coup de gaz avant de descendre le rapport, et des odeurs d'huile et de chaleur mécanique arrivent à mes narines.

La partie-cycle transcende moins, elle est restée au début des années 80, avec une assiette réglée sur l'arrière et sa jante avant de 16 pouces. Il faut conserver le frein avant pour transférer les masses au freinage, avoir de l'appui. Le truc des motos anciennes. L'amortisseur Shock Factory est réglable en hauteur, grâce à une chappe.

Culture française

Retour en ville et je peste contre la boîte. « On n'a plus l'habitude, me répète Franck au retour. Mais ça ne dérangeait personne dans les années 80. Aujourd'hui, tu



LES PRÉPARATIONS THORN BIKES PERMETTENT DE ROULER À L'ÉTHANOL

1. La position de conduite allonge le corps et fatigue vite les bras. On disait alors "Une moto d'homme"... 2. Ce carter est un Yoshimura (et pas Moriwaki) mais il annonce la couleur !

mets trois secondes à trouver le point mort, tu es fou de rage. » Je l'étais. Je pose la question du prix de cette moto. Inchiffable, me répond-il. C'est comme un prototype. Mais si quelqu'un vient avec une Kawa Z 1000 J en bon état, il y en aurait pour environ 5 000 euros HT pour la passer à l'injection, avec un potentiomètre et tout le bazar. L'intérêt ? Moins d'entretien, une carburateur optimale, plein d'options possibles, comme le shifter, le

régulateur... Et la possibilité de rouler à l'éthanol ou même au sans plomb 95 E10. Franck aime beaucoup le préparateur japonais AC Sanctuary, qui modernise des partie-cycles de Honda CB 1100 R, Bol d'Or ou Kawa ZRX. Il est entré en contact avec lui. Des motos à 40 000 dollars HT. « On n'a pas de clientèle ici pour de telles machines. Même AC fabrique ses pièces quasi à l'unité, raison pour laquelle ses motos sont si chères. J'adorerais préparer des motos des années 70/80, les monter en injection, mettre des suspensions, freinages, bras oscillants modernes... Mais qui les achèterait ? On a plutôt la culture de la restauration à l'origine, en France. » Voire. ♦



MARTIN 1135 KAWASAKI année 1982

► Moteur

Quatre cylindres en ligne, quatre-temps, refroidi par air, arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, **1135 cm³** (alésage X course : **74 x 66 mm**), taux de compression **9,2 à 1**, alimentation par injection électronique, boîte de vitesses à 5 rapports, transmission secondaire par chaîne.

► Puissance

105 chevaux à 8 500 tr/min (à la roue)

► Partie-cycle

Cadre ouvert en tubes d'acier. **Suspensions** : fourche Martin aux tubes traités DLC à l'avant, amortisseur Shock Factory à l'arrière. **Freins** : double disque **ø 300 mm** à commande hydraulique à l'avant, disque **ø 220 mm** à l'arrière. **Réservoir** : **18 litres**. **Poids** : environ **220 kg**.


MOTO GUZZI®

V85
TT

MY FREEDOM



EN SAVOIR PLUS



MY MOTO GUZZI

MOTOGUZZI.COM

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

THORN BIKES ARTISAN DE L'EXCÈS

Franck Nourry a fondé l'atelier Thorn Bikes en 1997. Il a monté son premier turbo sur une Hayabusa en 1999. Puis sur une autre en 2002 pour battre quatre records du monde de vitesse. Il s'attaque maintenant à la moto classique, à sa façon.

Texte : Zef Enault - Photos : Bruno Sellier

Toujours plus, c'est une devise. Franck l'a adoptée très tôt. La moto, il est né dedans, avec son père. Il a eu, entre autres, une Motobécane 51 Super, une Yam' 125 DTMX, une Kawasaki GPZ 900 R. Mais ses parents, avisés et peut-être inquiets, l'ont conduit à se tourner vers des études d'électronique (d'équipement appliqué) au tout début des années 80, plutôt que la mécanique. Soit. Après quelques boulots, le naturel indépendant et opiniâtre de Franck a repris le dessus. Il quitte les Alpes-de-Haute-Provence et s'installe à Carpentras en 1997, après un grave accident de moto. Le 2 avril (« le premier, on ne m'aurait pas pris au sérieux »), il ouvre l'atelier Thorn Bikes. Et commence à ne rien faire comme les autres. Il investit dans un banc de puissance, preuve d'un goût prononcé pour le résultat



1. Edgar est le chef d'atelier de Thorn Bikes, touche à tout : soudure, électronique, mécanique, programmation...
2. La XT 600 façon scrambler de David, le fils de Franck, mécanicien de passion.
3. Franck aux côtés d'une Hayabusa première génération, qui lui correspond parfaitement.
4. Thorn Bikes monte de nombreux boîtiers éthanol, surtout depuis la hausse du prix des carburants.

mesurable. Pour lui, la performance ne relève pas du discours, mais de la vérification, du réglage et de la répétition.

Mon premier turbo

« J'avais mon bagage électronique, je voulais y associer la suralimentation, compresseur et turbo. Très vite, j'ai importé les pièces Translogic, la référence du shifter peu de temps après. En 1999, j'ai monté mon premier

turbo sur une Hayabusa. Trois ans plus tard, on a battu quatre records de vitesse sur l'anneau de Nardo (Italie) avec une autre Haya turbo. » C'est l'époque du tuning, du magazine Option Moto dans lequel ses motos passent régulièrement. Il n'avait alors aucun attrait pour les motos anciennes, terme qui recouvrait les antiques Ducati ou Triumph, Norton, pour lesquelles il ne porte toujours pas d'intérêt. Les premières japonaises ? « Pourquoi pas, une Kawa 900 Z1 ou une Suzuki GS

“ J'AI BEAUCOUP APPRIS
TÔT ET SUR LE TAS.
J'ÉCOUTE, AUSSI ”



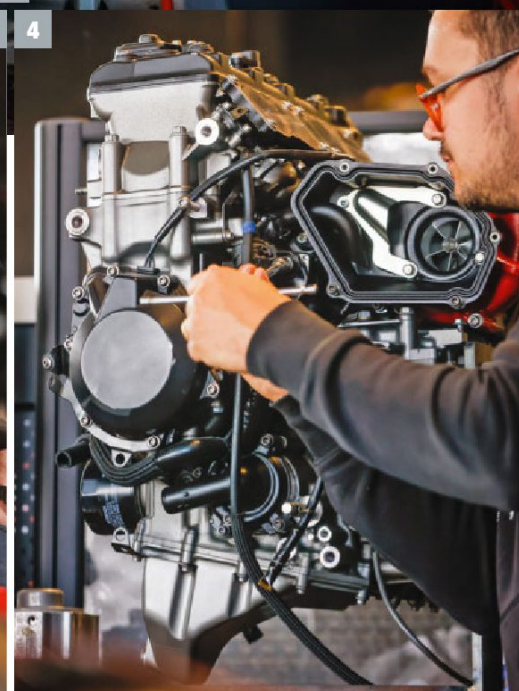


2

3

4

1000... » Franck s'engouffre dans les années 2000 : importation de Nos (protoxyde d'azote, qui rend dingue les compte-tours), des casques Simpson, turbo sur des GSX-R 1000, intérêt croissant pour le dragster, il ne peut s'empêcher de tout gaver d'air, d'essence, d'accélération. « L'atelier tournait bien, j'ai pourtant cru qu'en me rapprochant d'une grande ville, j'augmenterais le chiffre d'affaires. J'ai déménagé à Avignon, ça n'a pas changé grand-chose. A l'époque, le





mec qui voulait un kit NOS ou un turbo pouvait venir de Lille ou d'Espagne. »

En 2007, l'éthanol et son indice d'octane élevé a fortement intéressé Franck. Il l'a découvert sur les courses de dragster. Il est aujourd'hui le porte-étendard de ce carburant ultra économique et vend de nombreux kits, tant pour les motos modernes que classiques, passées à l'injection. Une façon aussi d'être différent et militant. Une grande gueule a besoin d'air et d'écho. Dans les années qui suivent, Thorn Bikes accumule des références en compétition : Superbike, Supersport, Superstock, mais aussi jet-ski, avec un titre de vice-champion du monde. La collaboration avec Yoshimura sur les boîtiers électroniques

1. Edgar termine un cadre de Kawa ZRX 1200, un gros projet de Franck, avec des pièces modernes et haut de gamme, comme des jantes en carbone. 2. Les "ride-by-wire" ou calculateurs sophistiqués n'ont pas de secret pour Thorn Bikes, qui veut en équiper des motos anciennes. 3. Toute l'équipe, autour de Franck. Jullian, à gauche, stagiaire, avec Edgar à ses côtés, assis. Puls Hajar, debout derrière, vigilante aux factures, comptes, procédures... Et David, à droite, le fils de Franck, tout aussi impliqué. 4. Quand Bruno a pris la photo de ce moteur turbocompressé, Franck a lancé : « Tu vas faire comme tout le monde, photographe ce moulin qu'on a vu trente fois ? » 5. Il n'y a rien qu'on ne puisse faire chez Thorn Bikes. Sauf peut-être de la fonderie...

et la présence de motos préparées par Thorn Bikes sur de nombreuses grilles de départ françaises et européennes renforcent sa crédibilité. Mais Franck ne s'oublie pas. Il déménage à Béziers, pour se rapprocher de la mer.

« Moi je suis un paysan, j'aime avoir de la place. Un jour j'ai vu un bâtiment, un dimanche, il y avait indiqué : à vendre ou à louer. J'ai appelé aussitôt, le mec était à un match de rugby. Il est

venu, on a conclu. Puis j'ai acheté ma maison à 400 m de la plage. »

Flat Cat Production

En 2008, il rencontre Bader Benlekehal, alors journaliste à Moto Journal. Deux ans plus tard, ils lancent des vidéos de tuto mécanique. Puis passent à la télé, montent en 2014 la boîte de production Flat Cat (parce



**“MOI JE SUIS UN PAYSAN,
J'AIME AVOIR DE LA PLACE.”
ET EN PRENDRE... ”**

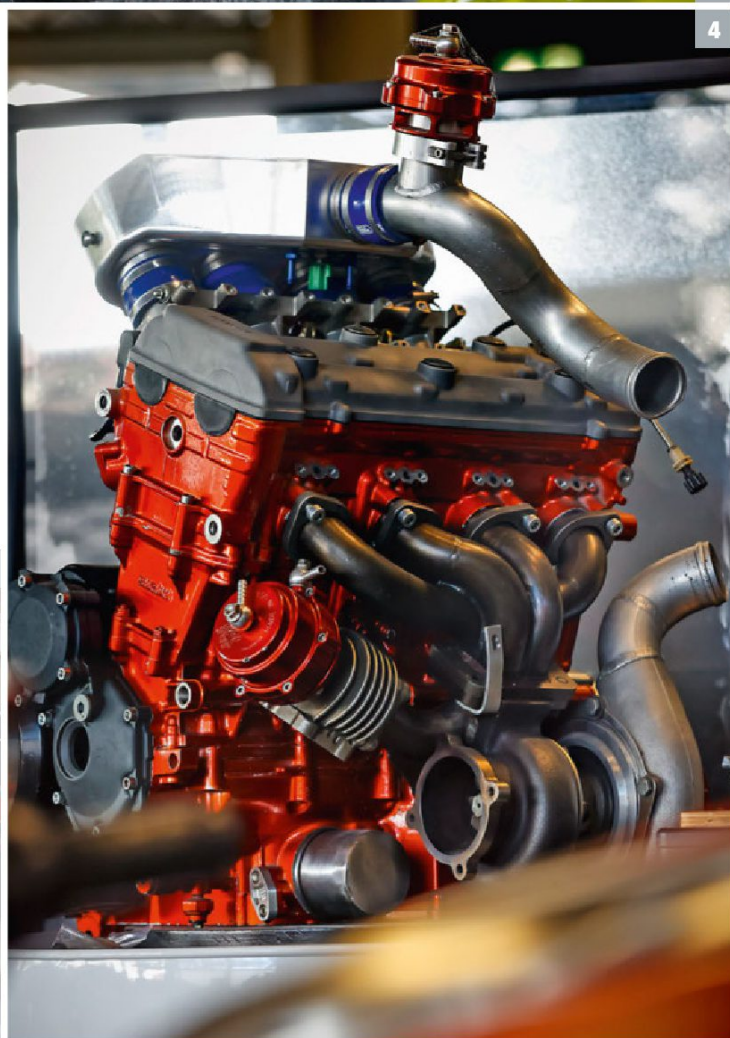


3

“ LA MOTO ANCIENNE MAINTENANT, C'EST CELLE DES ANNÉES 80, ENFIN J'ESPÈRE ”

que Bader et sa compagnie appelaient leur fille “Petit chat plat”). Franck est désormais célèbre dans l'univers de la moto. Et toujours mordu. Il rôle : « Pour moi, la moto ancienne maintenant, c'est celles des années 80. Et me parle pas des Ducati ! Mais

une CBR 900 ou une ZZR 1100, oui. Moi, je suis prêt à moderniser ces bécanes de fou, comme on l'a fait avec la Martin M16. Mais les mecs ne sont pas prêts, à cause des vieux qui s'accrochent avec leurs saletés préhistoriques ! » ♦



4



5



INDIAN MOTOCYCLES **125 ANS D'HISTOIRES**

Avant sa renaissance, Indian a eu une existence tumultueuse entre 1901 et 1962. Pionnière, la marque américaine a ensuite vécu au rythme de l'histoire des USA, subissant le capitalisme débridé, les crises et les guerres.

Texte : Ivar de Gier - Photos : Amy Herl



En 1903, ce motard pose fièrement avec sa Indian monocylindre 213 cm³, le premier modèle de la marque. Elle était surnommée Camelback (dos de chameau) à cause du réservoir d'essence placé au-dessus de la roue arrière.



G.M. Hendee

Portrait de George Hendee de la fin du XIX^e siècle. C'est à lui que l'on doit la marque Indian.



Indian a compris très tôt l'intérêt de la compétition. Le pilote Paul Derkum pose sur la 5 HP, le premier bicylindre en V de la marque en 1907.

Indian doit son nom à George Hendee (1866-1943), originaire de la ville de Springfield, dans l'État américain du Massachusetts. Hendee était un coureur cycliste talentueux qui se lança dans la fabrication de vélos. Afin de bien faire comprendre aux acheteurs étrangers qu'il s'agissait d'un produit américain, il leur a donné le nom American Indian puis tout simplement Indian. En janvier 1900 lors d'une course sur piste, il rencontre Carl Oscar Hedström (1871-1960). Ce dernier fabrique des motos de stayer (elles permettent aux cyclistes de "prendre l'aspiration") bien plus légères que celles utilisées habituellement. Impressionné, Hendee charge Hedström de développer une petite moto adaptée à la production en série. Ce fut le début d'une longue et fructueuse collaboration qui allait mener à la fondation de la Hendee Manufacturing Company exactement un an plus tard, en janvier 1901. Hendee s'occupait de la partie administrative de la nouvelle société, tandis que Hedström assumait un double rôle de concepteur et d'ingénieur en chef. Il n'a fallu que quatre mois à Carl Hedström pour réaliser son premier prototype qui a fait une démonstration à Springfield le 10 mai 1901. Le moteur de 213 cm³ développant moins de 2 chevaux était placé entre le pédalier et la selle et remplaçait le tube de cadre. Après cette présentation, Hedström s'adressa à l'Aurora

“ INDIAN EST NÉE DE LA RENCONTRE ENTRE GEORGE HENDEE ET OSCAR HEDSTRÖM ”



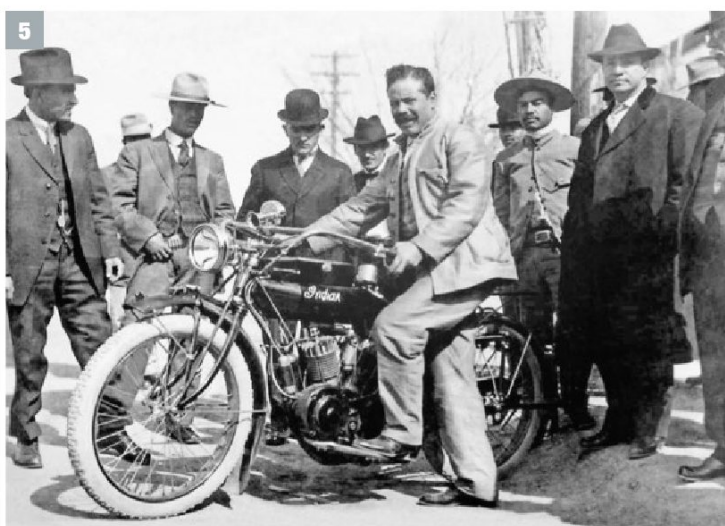
Oscar Hedström, l'ingénieur d'origine suédoise embauché par Hendee, pose sur le prototype de la première Indian en 1901.

Automatic Machine Company dans la ville d'Aurora, dans l'Illinois pour faire produire les moteurs. Ils étaient ensuite acheminés vers l'usine de Springfield (où le cadre était fabriqué) pour l'assemblage. La première moto Indian était née.

Aurora fabrique les moteurs

Elle fit rapidement sensation car elle était très fiable par rapport à toutes ses concurrentes. Aurora acheta donc une licence et cela conduisit non seulement à la création de la marque de motos Thor mais aussi à un afflux de demandes de la part de fabricants qui voulaient utiliser

1. La tête d'Indien est évidemment l'emblème de la marque Indian. Elle a évolué au fil du temps.
2. En 1908, l'équipe Indian sur la plage d'Ormond (à côté de Daytona) est prête à s'attaquer aux records du monde de vitesse avec leurs bicylindres en V.
3. Indian remporte le TT en 1911 avec sa 1000 V-twin.
4. Le pilote d'usine Indian Eddie Hasha pose sur la piste en bois (board-track) de Cyclone (Texas) en 1912.
5. Le révolutionnaire, général et bandit mexicain Pancho Villa semblait apprécier la 1000 Powerplus !



ce moteur. Ainsi Indian donna un énorme coup de pouce à l'industrie américaine de la moto.

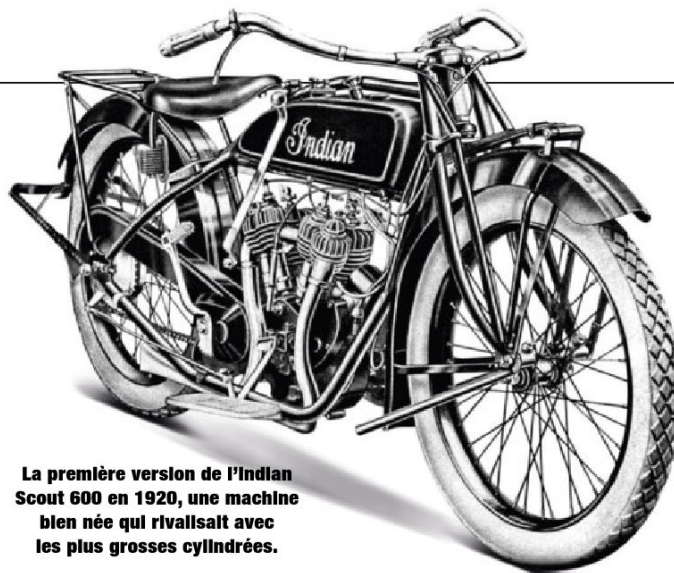
La production des Indian allait connaître une croissance importante à cette époque.

Alors que seules deux unités avaient été vendues la première année, en 1904 ce chiffre était déjà passé à 588 ! Cette année-là, la couleur rouge caractéristique a également été utilisée. Jusqu'alors, les Indian n'étaient disponibles qu'en bleu foncé. Le 5 mars 1907, la

licence d'Aurora pour la production des moteurs monocylindres Indian arriva à expiration. Dès lors, les moteurs Indian furent également fabriqués à Springfield par la société Hendee Mfg. Co. La même année, Indian construisit ses premiers modèles de série équipés d'un bicylindre en V.

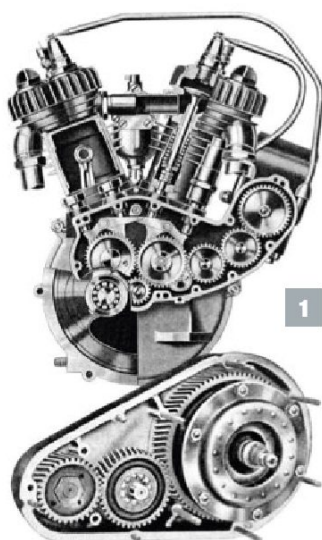
En 1907, Hendee disposait de deux usines à Springfield. La principale abritait l'administration et l'assemblage des moteurs. La fonderie a été construite à Hendeveville, une zone industrielle à l'est de Springfield. Hedström supervisait la conception et la production sous tous leurs aspects. Hendee était le directeur général et le directeur des opérations. Il démarchait des investisseurs et parcourait intensivement les États-Unis à la recherche de concessionnaires.

Tout cela porta ses fruits. En 1912, la Hendee Mfg. Co. était le plus grand fabricant de moteurs au monde. La production annuelle s'élevait alors à



La première version de l'Indian Scout 600 en 1920, une machine bien née qui rivalisait avec les plus grosses cylindrées.

“ EN 1904, INDIAN COMMERCIALISE 588 MOTOS AUX ETATS-UNIS ”



1. **Vue en coupe du moteur de la Scout 600. Au premier plan, la transmission primaire.**
2. **Le concessionnaire d'Orange en Californie expose la nouvelle 1000 Powerplus en 1916. Deux sur trois sont attelées à un side-car.**
3. **Ce policier a été immortalisé dans les rues de New York en 1918.**

environ 30 000 motos par an.

En 1916, la production avait déjà atteint 35 000 motos et Indian détenait 40% du marché américain.

Mise à sac organisée

Pourtant Carl Hedström avait quitté Indian en mars 1913 à la suite d'un différend avec le conseil d'administration lorsque celui-ci fit grimper le cours de l'action par des moyens détournés. George Hendee quitta son entreprise trois ans plus tard toujours en raison d'un conflit avec le conseil d'administration concernant des investissements qui étaient destinés à financer de manière détournée les propres projets des membres du conseil. La très rentable Indian fut mise à sac par des

administrateurs qui privilégiaient leur enrichissement personnel au détriment du développement de l'entreprise. Le départ des deux fondateurs entraîna finalement un changement de nom en octobre 1923. Dès lors, la Hendee Mfg. Co. fut connue sous le nom d'Indian Motocycles (sans r). Dès le début, la direction





4

d'Indian était convaincue que la compétition stimulait le développement des modèles de série et favorisait les ventes. Elle lança donc un vaste programme de compétition avec sa V-twin à huit soupapes 1 000 cm³ qui fit ses débuts en 1911 en dirt-track. Au cours de cette période, Indian a également battu plusieurs records mondiaux de distance

et de vitesse avec Erwin « Cannonball » Baker et Jake De Rosier. Ce dernier a remporté pas moins de 900 victoires en courses en dirt-track et board-track pour Indian. Indian s'illustra aussi en Europe. Aux ISDT (les fameux Six Jours) anglais de 1907 remportés par Teddy Hasting sur une Indian V-twin et lors du tout premier Senior TT organisé sur l'île de

4. Visiblement, les 1000 huit soupapes de l'équipe de board-track ont souffert en 1912 !
5. Le pilote français Bernard sur son Indian lors du Paris-Relms-Paris en 1919. 6. L'Américain Bert le Vack sur la 500 huit soupapes à Brooklands (Royaume-Uni) en 1921.

Man avec un triplé. Oliver Godfrey remporta cette course devant l'Irlandais Charles Franklin, futur concepteur des légendaires Indian Scout et Chief. Ces machines succédaient à la célèbre Indian Powerplus, une V-twin de 1 000 cm³ qui, malgré ses soupapes latérales, était plus puissante que la version précédente à soupapes en tête.



5



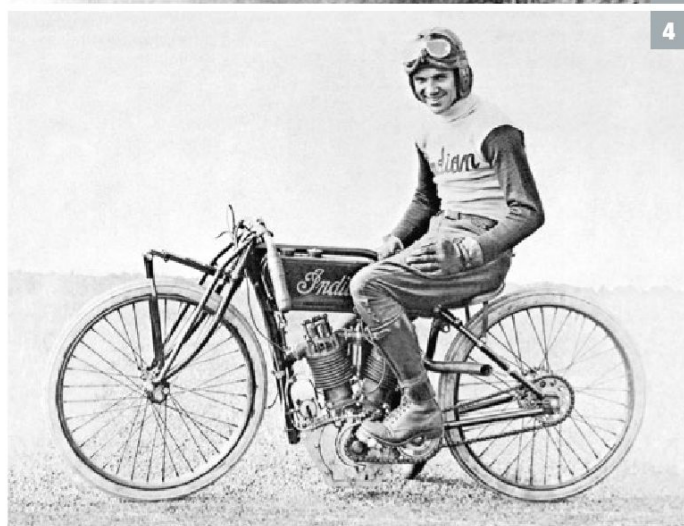
6

1



2

3



4



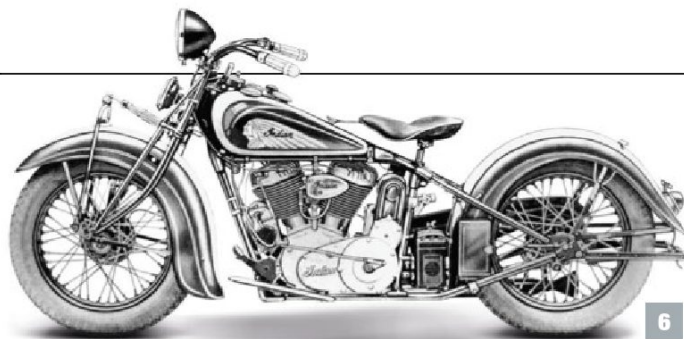
5

La Powerplus resta en production jusqu'en 1924. Pendant la Première Guerre mondiale grâce à un contrat avec le gouvernement américain, la version militaire fut produite à 41 000 exemplaires. Mais ce contrat gouvernemental allait se solder par une catastrophe pour Indian. Après sa signature, les prix des matériaux ont flambé et chaque Powerplus était produite à perte. Néanmoins, Indian réussit à se remettre sur pied après la Grande Guerre grâce à la Scout 600 cm³ et à sa grande sœur, la Chief de 1 000 cm³. Ces deux machines ont été conçues par Charles B. Franklin, 2^e au TT en 1911. Il était né à Dublin le 1^{er} octobre 1880 et a participé à des courses entre 1903 et 1916. Indian lui a proposé un contrat au sein du département de développement à Springfield lorsque l'importateur anglais d'Indian a fermé ses portes en 1915. La Scout était une moto très avancée pour l'époque : le moteur développait 11 chevaux et disposait de trois vitesses manuelles. Elle pesait 154 kg et sa vitesse maximale était de 90 km/h. À l'époque, ces chiffres étaient impressionnants pour une bicylindre de 600 cm³. À la fin de l'année 1921, arriva l'Indian Chief 1000 cm³, une "grosse" Scout. Au fil des ans, la Scout a été perfectionnée sur le plan technique, mais la base est restée la même. En 1927, la version 750 cm³ fit son apparition, suivie par la légendaire Scout modèle 101 de 1928, dotée d'un nouveau

cadre. Ce modèle était considéré par beaucoup comme la meilleure Indian jamais construite. Ses performances étaient supérieures à celles des modèles V-twin de 1200 cm³ de Harley-Davidson et elle était également plus fiable. En 1924, la Big Chief fut lancée avec un moteur 1 210 cm³. Une autre étape importante dans l'histoire d'Indian est l'acquisition d'Ace, un fabricant de motos à quatre-cylindres. Cela conduisit au lancement de l'Indian Ace en 1927 rebaptisée Indian Four en 1928 et produite jusqu'en 1942.

La grande dépression

Si les successeurs de Hedström ont effectué un travail remarquable sur le plan technique, ceux de Hendee à la direction ont continué à piller Indian. L'Indian Motorcycle Manufacturing Company (IMMC), extrêmement rentable, a été saignée à blanc pour soutenir plusieurs sociétés déficitaires qui n'avaient rien à voir avec la moto. Ces sociétés étaient secrètement dirigées par des cadres de l'IMMC qui ont poussé Indian à y investir. Cela signifiait qu'Indian avait peu de chances de survivre lors de la grande dépression à la fin des années 1920 et dans les années 1930. Le sauveur d'Indian se nommait Eleuthère Paul du Pont, un motard descendant de l'une des familles les plus riches d'Amérique qui possédait



6

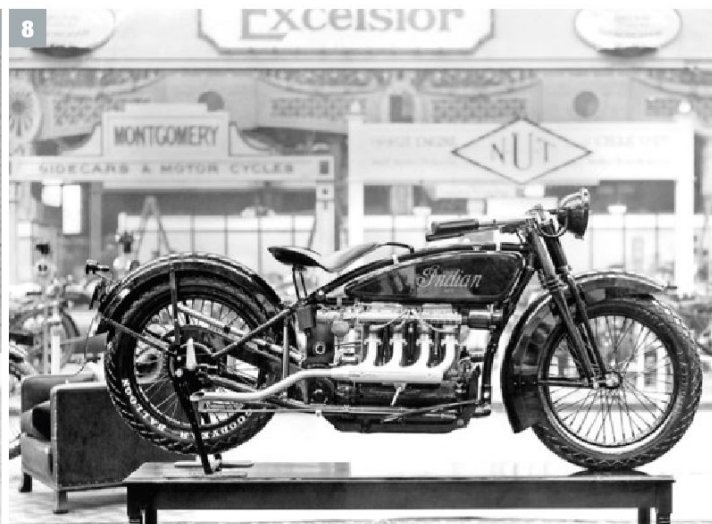
“ INDIAN ÉTAIT UNE MARQUE FLORISSANTE MAIS PILLÉE PAR SES ADMINISTRATEURS ”

1. En hill-climb (montée impossible), le pilote d'usine Harold Mathewson mène sa Sport Scout 750 au sommet en 1939.
2 & 3. La Scout 750 est commercialisée en 1927.
L'embrayage est commandé au pied gauche.
4. En 1921, le pilote d'usine Albert Shrimp Burns a le sourire : son Indian huit soupapes est très efficace.
5. Le Français Brevaque participa au Tour de France 1922 au guidon de cette Indian Scout.
6. L'Indian 1000 Chief (ici un modèle de 1937) a été dessiné par Briggs Weaver. Son design a fait date.
7. Encore un pilote Indian qui a le sourire ! On est en 1926 sur la piste d'Altoona. Les tubes d'échappement du V-twin sont extrêmement courts.
8. En 1927 Indian rachète la marque Ace qui produit une 1200 quatre-cylindres. Elle devient Ace-Indian puis Indian Four jusqu'en 1942.

également le géant américain de la chimie du même nom. Avec son frère, il était actionnaire d'Indian depuis 1923. Il comprit que s'il voulait un jour récupérer ne serait-ce qu'une partie de son investissement de 300 000 dollars, il devait racheter l'entreprise. C'est ce qu'il fit juste avant le krach boursier de 1929. Après son rachat, toutes les activités non liées à la moto furent cédées, et il engagea Briggs Weaver à la tête du département développement. Dès lors, Weaver devint responsable du design des modèles Indian. E. Paul du Pont remit ainsi Indian sur le devant de la scène. La marque introduisit de nombreuses innovations techniques, domina les courses et put à nouveau rivaliser avec Harley-Davidson en termes de rentabilité et de volumes de production. Mais lors de l'été 1932, 15 millions d'Américains étaient au chômage, 5 000 banques avaient fermé leurs portes et beaucoup d'entreprises faisaient faillite.



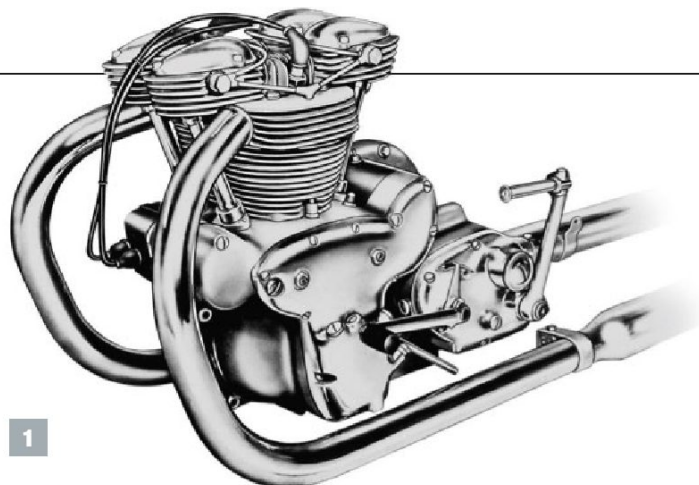
7



8

Indian tenta de renverser la tendance avec la Scout Pony 500 cm³. Un an plus tard, la Motoplane fit son apparition sur le marché, avec le moteur de la Scout 750 cm³ monté dans le cadre de la Scout Pony. Ce fut un échec cuisant.

En 1933, Indian ne produisit que 1 657 des 7 418 motos fabriquées au total en Amérique. À ce moment-là, l'usine tournait à 5 % de sa capacité. L'usine de Springfield tenta de relancer les ventes en modernisant le design des modèles. C'est durant cette période que Briggs Weaver introduisit son style emblématique, avec les fameux garde-boues enveloppants. C'est aussi à cette époque que la rivalité entre Harley-Davidson et Indian a repris de plus belle en course. Dans ce contexte de crise sociale et économique, la fédération américaine a décidé de créer la catégorie "Classe C" réservées aux machines de série car les constructeurs n'avaient plus les moyens d'investir dans la compétition. Ce fut un coup de maître : très accessible, elle est rapidement devenue populaire malgré la crise et s'est développée à travers une série d'épreuves sur tout le territoire. L'Indian Sport Scout 750 a été spécialement conçue pour cette catégorie à partir de 1934. Elle est rapidement devenue la moto référence. Entre les mains d'Ed Kretz, elle a remporté la toute première course des 200 miles de Daytona à Daytona Beach. Même après la Seconde Guerre mondiale, la Sport Scout est restée une



1

“ EN COMPÉTITION, LA SPORT SCOUT DOMINE LA CONCURRENCE ”

1. Le moteur bicylindre 500 Scout de 1949 est caractéristique avec ses tiges de distribution devant et derrière les cylindres.

2. La Big Chief Roadmaster (type 348) de 1948 est typique de la production américaine de cette époque. 3. Un curieux prototype d'Indian Chief à moteur Vincent 1000 datant de 1949. 4. Cette très belle Chief date de 1953, année où la marque cesse de produire des motos sur le sol américain.

5. En 2011, Polaris relance la marque et propose des modèles Vintage comme cette Chief Springfield Blue.

machine extrêmement compétitive et a fait sensation entre les mains de la "Wrecking Crew" d'Indian au début des années 1950, pratiquement imbattable, en particulier sur les pistes de terre.

Le chant du cygne

Pendant la Seconde Guerre mondiale, plus de 42 000 Indian Scout militaires ont été construites. Bon nombre d'entre elles reposent au fond de l'océan Atlantique, victimes des sous-marins allemands. Après la guerre, cette production a été considérablement réduite. Ralph B. Rogers, un investisseur sans expérience dans l'industrie de la moto, racheta la participation majoritaire de du Pont, gravement malade. Rogers décida de se lancer dans la production de motos

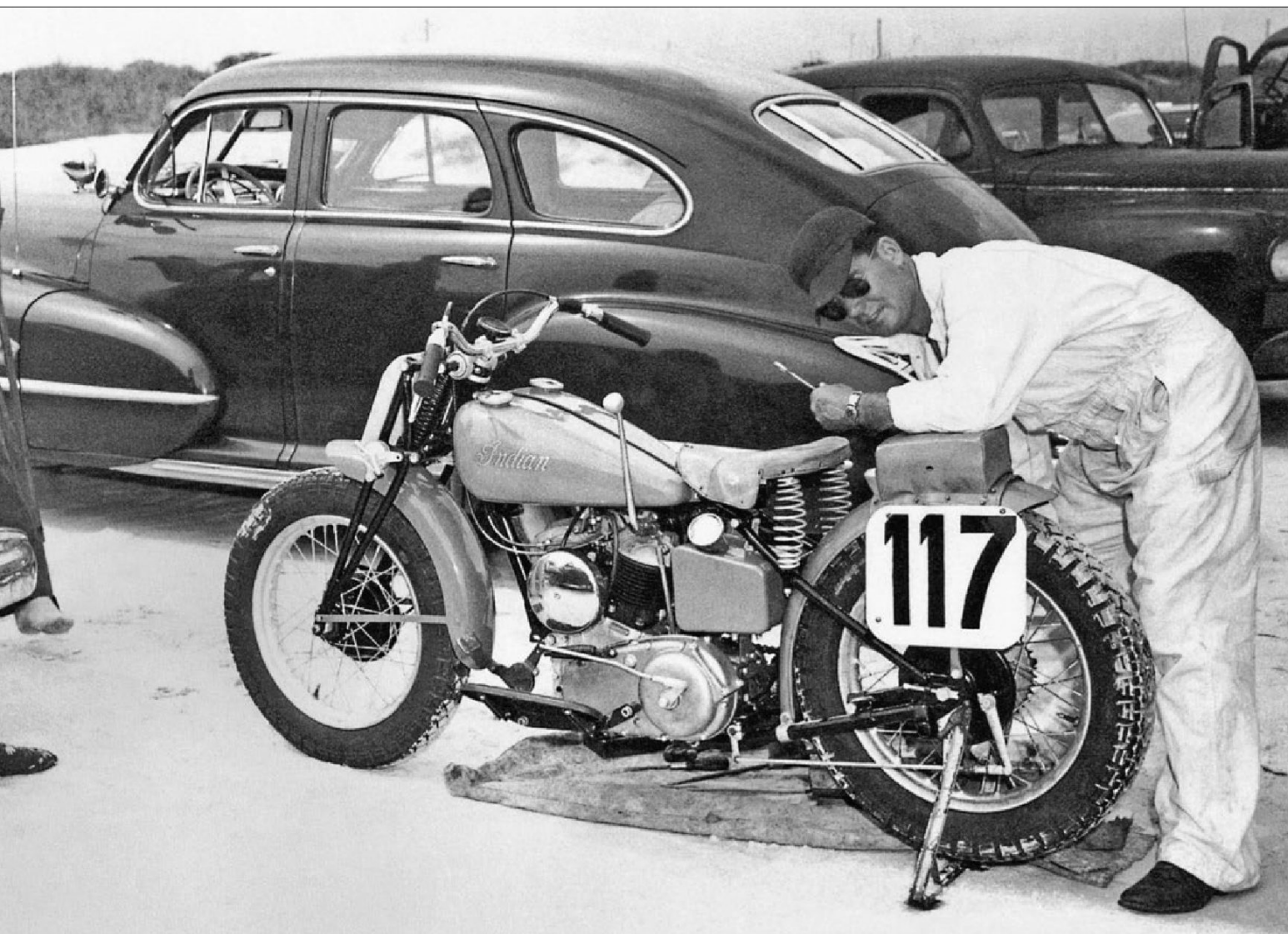


d'inspiration européenne, plus petites. Les modèles Arrow 149 de 213 cm³ et Super Scout 249 de 426 cm³ furent proposées en 1947. La Warrior de 500 cm³ suivit en 1950. Ce fut un échec car les soldats de retour du front souhaitaient rouler sur des grosses cylindrées. De plus les petites Indian ont été mises sur le marché avec de nombreux problèmes de

2

3





jeunesse. Rogers avait confié la conception à la société néerlandaise Stokvis, qui présentait les motos comme prêtes pour la production. La réalité était tout autre et allait malheureusement, lentement mais sûrement, annoncer la fin d'Indian. Devant l'urgence, Rogers a conclu un accord avec la société britannique Brockhouse Engineering.

Des motos de marques Vincent, Norton, A.J.S., Matchless et Royal Enfield étaient désormais importées en Amérique par Indian. Cette stratégie s'est avérée fatale lorsque la livre sterling a été dévaluée en 1949. Cela a rendu ces motos bien moins chères que les Indian qui souffraient toujours de toutes sortes de problèmes techniques. Ainsi la fabrication

Le mécanicien du pilote George Strahle prépare la 750 Scout (modèle 648) pour la course sur la plage de Miami en 1948.

de tous les modèles Indian construits aux États-Unis a finalement été arrêtée en 1953. Par la suite, après le rachat par AMC, les modèles Royal Enfield légèrement modifiés importés d'Angleterre ont reçu le logo Indian et ont été commercialisés dans les années 1950 sous la marque Indian. Cela a pris fin en 1962, lorsque Indian a fait faillite. ♦

4

5



INDIAN 2026

HAPPY BIRTHDAY !

125 ans, ça se fête ! Indian propose donc des machines en série limitée et un rallye international sur le circuit anglais de Brooklands.

Texte : Peter Wicked - Photos : Indian

Pour fêter dignement ses 125 ans, Indian Motorcycle lance une gamme de machines et de vêtements en édition limitée. Chaque modèle de la gamme 125^e anniversaire est peint à la main. La peinture de base, le célèbre rouge Indian Motorcycle, est rehaussée de micro-paillettes métalliques, le *metal-flake* dont raffole les Américains.

La Chief Vintage "125th Anniversary Edition" rend hommage à la lignée historique des Indian Chief. Elle mélange un design intemporel à des performances modernes. On trouve ainsi une selle suspendue, des roues à rayons et les fameux garde-boues enveloppants. Pour les performances, rappelons que le moteur Thunderstroke 116 à l'aspect vintage délivre un couple considérable de 16 mkg. Attention elle est disponible à seulement 250 exemplaires ! Passons à la Scout (450 exemplaires numérotés) qui développe 111 chevaux grâce à son



1. Pour fêter le 125^e anniversaire d'Indian il faudra se rendre au Brooklands Museum le dernier weekend d'août.
2. En septembre dernier, Tyler O'Hara et sa Challenger ont roulé à plus de 310 km/h sur le lac salé de Bonneville.
3. La Chief Vintage "125th Anniversary" est animée par le V-twin Thunderstroke 116 (1890 cm³) et coûte 24 490€.
4. Chaque année le rassemblement officiel Indian réunit des milliers d'amateurs de la marque : ce sera encore le cas cette année à Brooklands.

moteur SpeedPlus de 1250 cm³ à refroidissement liquide.

Les garde-boues raccourcis et les roues en alliage à huit branches renforcent le style bobber très prisé.

125th Anniversary

Quant à l'Indian Challenger (toujours équipée du moteur PowerPlus 112) rappelons que c'est la gagnante du championnat américain "King of the Baggers". Disponible en seulement 250 exemplaires, elle arbore entre autres une selle double sur mesure brodée "125th anniversary". La classe américaine !

En plus de cette gamme, Indian Motorcycle a développé



“ LA SÉRIE LIMITÉE
125 ANS ARBORE
UN BEAU ROUGE MÉTALLISÉ ”

La gamme Indian commémorant les 125 ans de la marque a été présentée dans le désert californien. A gauche, la Chief Vintage, en haut la Scout et à droite la Challenger.



3



4

une collection de vêtements (elle aussi en édition limitée) qui reprend la même palette de couleurs et les mêmes détails de conception que les motos. De quoi marier plumage et ramage. Mais ce n'est pas tout. Du 28 au 30 août, les motards de toute l'Europe sont invités au rassemblement officiel 2026 de l'Indian Motorcycle Riders qui se tiendra au musée Brooklands, situé sur le circuit du même nom. La journée de vendredi débutera par un authentique barbecue à l'américaine et se terminera par une ouverture exceptionnelle des hangars historiques Brooklands Motor. Le samedi, parmi les temps forts, citons les conférences du designer en chef Ola Stenegård et des expositions de motos personnalisées. Les invités auront également l'occasion unique de rouler avec leurs motos sur le circuit de Brooklands. Et rebelote le dimanche pour la dernière journée ! Renseignements sur www.indianmotorcyclercally.co.uk.

Plus de 300 à Bonneville

Pour finir en beauté, évoquons un événement qui s'est déroulé l'an dernier mais qui cadre parfaitement avec les 125 ans de la marque. Depuis 1901, la compétition fait partie intégrante de l'ADN d'Indian Motorcycle. Entre les courses sur piste (en terre ou en bois),

1. Vue Imprenable sur la Challenger "125 th Anniversary". Comme la Chief, la série est limitée à 450 exemplaires. Elle coûte 45 990 €.
2. La Scout bobber (toujours en version "125 th Anniversary") est affichée à 19 490 €.
3. En 2026, la marque propose une ligne de vêtements "125 th Anniversary" comme ce beau blouson en cuir.

les montées impossibles ou les records du monde battus par Burt Munro sur le lac salé de Bonneville, la marque à la tête d'indien a brillé de mille feux. C'est dans cet état d'esprit que l'équipe officielle Indian Motorcycle (en partenariat avec le préparateur S&S Cycle) est revenue en septembre dernier à Bonneville (Utah) avec une Challenger affûtée et pilotée par Tyler O'Hara,

double champion US "King of the Baggers". En dépassant les 310 km/h (194,384 mph exactement) O'Hara a rendu hommage à ceux qui l'ont précédé en établissant un nouveau record AMA (American Motorcycle association) en catégorie "2000 cm³ APS-AG". N'hésitez pas à vous connecter sur Youtube pour découvrir la vidéo de cet exploit. ♦



“ LA CHALLENGER
S'ILLUSTRE SUR LES
CIRCUITS AMÉRICAINS ”

DIMANCHE 28 JUIN 2026

9H00-17H00

MOTO RETRO *Circuit de*

GEDINNE

**BOURSE D'ÉCHANGE DE
PIÈCES ET MOTOS ANCIENNES**

LE PADDOCK BAR

LES AMIS DU CIRCUIT DE GEDINNE

ENTRÉE 5€

GRATUIT - 16 ANS

GPS: 46 RUE DU CIRCUIT - 5575 GEDINNE - BELGIQUE

Organisation: Les Amis du Circuit de Gedinne Asbl / Tél: +32(0)497 03 58 32

Site: www.lepaddockbar.be / Email: lepaddockbar46@gmail.com

Gedinne, 21, 22 & 23 août 2026



www.cramb.be info@cramb.be



TRIUMPH 900 HYDE HARRIER **PUR CAFÉ RACER**

En 2008, le célèbre préparateur Norman Hyde s'associe au fabricant de cadre Harris pour proposer un kit permettant de transformer la sage Triumph 800 Bonneville en un redoutable café-racer. Un bel hommage aux années 60.

Texte Alan Cathcart - Photos : Kyoichi Nakamura



Élégant mélange de classicisme et de modernité, la 900 Hyde Harrier de 2008 est une moto rare : il n'existe qu'une douzaine d'exemplaires.

Dans le n° 142 on vous parlait de la Triumph 900 Street Scrambler réalisée par Norman Hyde en 2005. Trois ans plus tard, le même Hyde s'est associé à Harris Performance, fabricant renommé de cadre, pour créer la Hyde Harrier. Il avait fait la même chose 23 ans plus tôt, bien avant que John Bloor ne relance la marque en 1990, en commandant un cadre Harrier à Lester et Steve Harris pour les anciens bicylindres et trois-cylindres Triumph. « En 2008, j'ai demandé aux frères Harris de nous aider à construire un café-racer moderne pour exploiter les performances du moteur de la Bonneville 800 boosté par notre kit » explique Norman. « Cette machine était un mélange d'ancien et de nouveau, et je pense que les Harris ont parfaitement réussi leur coup. »

Conçue pour utiliser n'importe quelle moteur Bonneville construit entre 2000 et 2007, le kit Harrier comprenait un cadre et un bras oscillant en acier au chrome-molybdène, un réservoir en aluminium de 16 litres (dont la forme rappelle celui des Rob North F750 des années 70) une selle, des commandes reculées, des fixations moteur, un boîtier de batterie et une béquille latérale. Hormis le moteur, évidemment, les seuls éléments d'origine conservés étaient les commodos et le radiateur d'huile. De quoi alimenter les petites annonces pièces détachées pour ceux qui ont acheté le kit pour transformer leurs Bonnie !

Une douzaine de Harrier

Ils furent une dizaine tandis qu'Hyde a assemblé trois motos complètes pour des clients. Ce qui fait de cette machine une rareté. Mais comme l'explique Norman, il s'agissait d'abord de faire la publicité des pièces permettant de gonfler le moteur.

Commençons donc par celui-ci qui affiche 30 chevaux

“ CETTE MACHINE EST UN MÉLANGE D'ANCIEN ET DE NOUVEAU ”



L'amortisseur de direction a été monté pour éviter les guidonnages.

1. Qui dit café-racer dit guidon-bracelets. Ceux-ci n'induisent pas une position de conduite fatigante. Compteur et compte-tours ont été remplacés par un élément numérique Vapor. 2. Le kit moteur qui permet de gagner 30 chevaux. 3. Les commandes reculées Harris ne grèvent pas la précision de la sélection. 4. Le radiateur d'huile de la Triumph Bonneville 800 a été conservé.

de plus que l'origine.

Sa cylindrée passe à 902 cm³ (contre 790 d'origine) grâce à des pistons Wiseco plus gros de 6 mm avec un taux de compression de 10,5 (contre 9,2 sur la Bonneville de série). Autre amélioration, le système d'échappement en inox offrant un débit plus important et produisant un son plus attrayant. Bien qu'il porte la marque Harris, il a en réalité été fabriqué par Urbane Exhausts. Il intégrait une soupape Intech brevetée qui régulait le processus de combustion et réduisait les émissions d'échappement. C'est principalement grâce à celle-ci que la Harrier a passé haut la main les tests de pollution. Concernant l'alimentation on trouve désormais des carburateurs Keihin CR de 35 mm



Le carénage à double-optique ne cache pas le moteur et permet de protéger le pilote. Le réservoir en aluminium rappelle celui des BSA Bob North. La selle est monoplace : passager interdit !





1



2



3

à boisseaux classiques. Ils sont associés à une culasse préparée et équipée de soupapes de fabrication italienne plus grosses de 2 mm (donc désormais 32,5 mm à l'admission et 28 mm à l'échappement), équipées de ressorts plus résistants et actionnées par des arbres à cames Hyde Performance. Les 60 % de puissances supplémentaires sont transmis via la boîte de vitesses à cinq rapports d'origine de la Bonneville. Mais avec un embrayage renforcé doté de ressorts plus durs et de disques en aluminium plus petits que Hyde s'est procurés auprès de Surfex en Italie. « Avec la puissance et surtout le couple supplémentaire du moteur Harrier, nous savions que l'embrayage ne tiendrait pas sans cela », précise Norman. « L'autre problème concernait le reniflard du moteur qui était trop petit. Nous avons donc triplé son diamètre pour le porter à 25 mm et nous avons utilisé le carter primaire comme chambre de tranquillisation, comme Doug Hele le faisait sur les motos de course des années 60 et 70. Cela a permis de réduire considérablement les fuites d'huile et d'améliorer les performances grâce à une pression réduite dans le carter. Sur la Harrier, nous avons donc supprimé le reniflard interne Triumph, fait déboucher la ventilation dans le carter de transmission primaire, puis installé le plus gros tuyau de reniflard en tresse métallique que nous

“ LA HARRIER ME RAPPELLE LA BSA 750 ROB NORTH ”



Norman Hyde et Lester Harris lors de la présentation de la Hyde Harrier.

avons pu trouver, reliant le carter de la transmission primaire au réservoir de récupération monté au-dessus de la boîte de vitesses, d'où l'huile s'écoule ensuite vers le carter. »

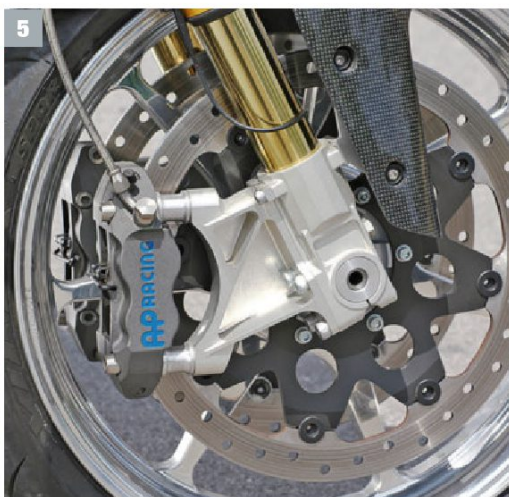
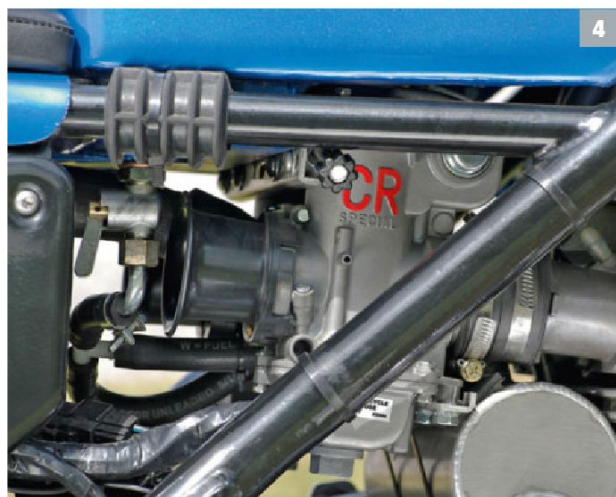
Pilotage classique

Avec sa puissance et son couple, ce moteur offrait évidemment une amélioration notable de l'accélération. Et ce, malgré le pignon de boîte de vitesses de 19 dents (contre 17 dents sur la Bonneville standard) pour éviter que le twin n'atteigne son régime maximal trop tôt. Et la vitesse de pointe annoncée était de plus de 230 km/h !

« Nous trouvions que le moteur standard de la Bonnie était

- 1. Sur les petites routes sinueuses, la Hyde Harrier est dans son élément. Inutile de déhancher pour passer d'un virage à l'autre : comme dans les années 70 !**
- 2. Les très jolis silencieux Inox sont un peu trop relevés et butent contre les talons. Les jantes sont signées Dymag et les amortisseurs sont fabriqués par Ohlins. 3. Comme la cadre, le bras oscillant est en acier au chrome-molybdène. Le disque arrière est un Brembo Italien.**
- 4. Les carburateurs Kelhin sont dépourvus de filtre à air.**
- 5. Les disques de freins avant Brembo sont épaulés par des étriers AP Racing montés radialement.**

plutôt fade en termes de performances », explique Norman, « mais ce dont il avait vraiment besoin, c'était de couple supplémentaire. Mission accomplie puisqu'il délivrait 5,8 mkg dès 3 000 tr/min. » Rien qu'en poussant la Harrier pour la faire sortir de son garage, elle semblait plus légère et mieux équilibrée que la Bonneville de série. Avec un poids de 185 kg avec l'huile mais sans carburant, c'était bien le cas. En selle, on découvrait une position sport mais étonnamment confortable avec des guidons bracelets qui ne faisait pas peser un poids excessif sur les épaules. Cela rappelait beaucoup la BSA 750 Rob North sur laquelle j'avais couru au Tourist Trophy. Sans toutefois devoir tendre les bras aussi loin mais avec des repose-pieds hauts et peu d'espace pour bouger les pieds à cause des silencieux d'échappement relevés qui se trouvaient sous les talons. Cela incitait à piloter la Harrier de manière classique, en calant son postérieur sur la selle rembourrée avec le sentiment de ne faire qu'un avec elle dans les virages, sans se pencher en avant et encore moins poser le genou par terre. Vous auriez été surpris de la vitesse en courbe avec la Harrier, la fourche Ohlins absorbant les irrégularités de la route et collant le pneu avant au bitume. Le cadre Harris était sans égal pour procurer un sentiment de confiance malgré les deux amortisseurs arrière assez raides avec seulement 100 mm de débattement. Non seulement on ne ressentait pas de vibrations du guidon dans les mains mais on se sentait en confiance. Cela venait sans doute du centre de gravité bas, l'empattement assez long contribuant également à assurer la stabilité. Idem au freinage, lorsque les étriers radiaux AP Racing serrèrent les disques Brembo, procurant une bonne sensation. La Harrier offrait un punch supplémentaire perceptible sur toute la plage de régime par rapport aux autres bicylindres Triumph que j'ai





pilotés, même ceux précédemment préparés par Hyde. En sortie de courbe, après un freinage sur l'angle, la reprise était nette et précise. Avec 85 % du couple maximal déjà disponible à 2 000 tr/min, la Harrier tirait fort dès les bas-régimes avec une plage idéale de 3 000 à 6 000 tr/min dans laquelle on se retrouvait la plupart du temps. Et grâce à ce couple énorme, je n'ai jamais ressenti l'absence d'un sixième rapport sur la boîte de vitesses. Notez que les commandes reculées Harris rendaient les changements de vitesse encore plus précis. Les plages de puissance et de couple étaient si larges que je n'ai finalement pas eu à solliciter la boîte. Et bien que je puisse sentir la puissance monter de manière linéaire jusqu'à la zone rouge fixée à 8 000 tr/min, je n'ai eu aucun

“ LA HARRIER EST DANS SON ÉLÉMENT SUR LES ROUTES DE CAMPAGNE ”

1. Sur la carter de transmission primaire, on voit le renflard réalisé par Norman Hyde, une grosse durite en acier tressé. 2. Grâce aux suspensions Ohlins, la Hyde Harrier absorbe les bosses et reste collée à la route anglaise.

besoin de le faire tourner à ce régime, je me suis contenté de 7 000 tr/min.

Héritage anglais

La géométrie classique du cadre Harris signifiait que la Harrier était stable plutôt que maniable. Pourtant il n'était pas nécessaire de fournir un effort excessif pour la faire changer de direction. Il suffisait d'appuyer sur les repose-pieds pour qu'elle obéisse. La Harrier était vraiment dans son élément sur les routes de campagne

sinueuses avec ce charmant moteur coupleux tournant paresseusement à mi-régime qui vous propulsait hors du virage lorsque vous commenciez à tourner la poignée. Le moteur Bonneville de la Harrier avait suffisamment de chevaux pour me satisfaire, sans pour autant que je doive m'inquiéter d'une glissade ou d'un décrochage de la roue arrière.

En 2008, la Hyde Harrier a réinventé le café-racer monoplace mais avec les codes du XXI^e siècle. Le tout grâce à une combinaison de lignes anguleuses et d'un charme mécanique indéniable. Sur ce genre de machine il est important de voir le moteur mais il faut aussi pouvoir profiter des avantages du carénage. Même si la bulle de la Harrier était trop en arrière pour que je puisse facilement me glisser derrière dans les lignes droites !

Si Dave Degens (voir MRC 145) a posé les bases du café-racer dans les années 1960, des préparateurs comme Paul Dunstall et Colin Seeley l'ont perfectionné au fil du temps avant que la mode ne le fasse disparaître. « *L'objectif de la Hyde Harrier était de créer une machine moderne en référence à ces illustres préparateurs et à cette époque. Grâce aux compétences des frères Harris pour la partie-cycle et à mes pièces spéciales permettant d'augmenter les performances, je pense que nous avons réussi.* » ♦



TRIUMPH 900 HYDE HARRIER année 2008

► Moteur

Bicylindre, quatre-temps, double arbre à cames en tête, refroidi par air, **902 cm³** (alésage x course **92 x 68 mm**), taux de compression **10,5 à 1**, 2 carburateurs Keihin CR **ø 35 mm**, allumage électronique CDI, boîte de vitesses à 5 rapports, embrayage multidisque à bain d'huile.

► Puissance

83 ch à 7 200 tr/min (à la roue arrière)
Vitesse maximale : plus de **230 km/h**.

► Partie-cycle

Cadre en acier tubulaire au chrome-molybdène. **Suspension** : fourche télescopique inversée Ohlins **43 mm**, débattement de **115 mm** à l'avant, 2 amortisseurs Ohlins, débattement de **100 mm** à l'arrière. **Angle de colonne** : **26,5°**. **Empattement** : **1 460 mm**. **Freins** : 2 disques flottants Brembo en acier **320 mm** avec étriers AP Racing quatre pistons à l'avant, 1 disque Brembo **220 mm** avec étrier AP Racing à deux pistons à l'arrière. **Pneus et roues** : **120/60-17** sur jante en aluminium forgé Dymag de **3,50 pouces** à l'avant, **170/60-17** sur jante en aluminium forgé Dymag de **5,50 pouces** à l'arrière. **Poids** : **185 kg** avec huile, sans carburant.

estib ulum anto sum

ÇA FAIT DU BIEN DE TOURNER LA PAGE

INFORMER. DIVERTIR. APPROFONDIR.

PRIX RELAY-SEPM DES MAGAZINES DE L'ANNÉE 2026

RELAY. **sepm**

SYNDICAT
DES ÉDITEURS
DE LA PRESSE
MAGAZINE



LES MAGAZINES
DE L'ANNÉE
2026

Découvrez chez RELAY les **magazines** de l'année.

Madame
Boutary

POCKA BIKES FLAT BOY

Depuis 15 ans, Gaël Airaud entretient et restaure les BMW à 2 soupapes d'avant 1996 dans son atelier Pocka Bikes, entre Nantes et Angers. Une activité en pleine croissance, maintenant complétée par la vente de ligne de pièces neuves.

Texte & photos : François Durand

Tous les chemins mènent à Berlin. Pour Gaël Airaud, Rome ne fut même pas une option. Biberonné avec la BMW R90 série 6 du paternel, le jeune Gaël aux capacités scientifiques (Bac S et DUT d'électronique) et à l'âme littéraire (licence d'histoire et de littérature contemporaine) n'a pas mis longtemps à trouver sa voie : l'entretien, la restauration et la préparation d'anciennes BMW.

Loisir créatif

« A 20 ans, j'ai acheté ma première R100S de 1977 que j'ai restauré tout seul. Je roulais et je réparais des BMW, j'y passais plus de temps que sur les bancs de la fac. Ouvrir un atelier est devenu une évidence. En 2013, j'ai fondé Pocka Bikes - on m'appelle Pocahontas depuis l'adolescence, à cause de mes cheveux longs... - et je me suis installé dans mon garage de La Varenne. Les deux premières années, c'était un peu du loisir



1. La R90 de 1974 avec laquelle Gaël roule en Classic depuis 10 ans est une réplique de la machine pilotée par Reg Pridmore lors du Superbike AMA de 1976. Avec 90 ch. à la roue arrière, elle délivre 20 ch. de plus que l'origine.

2. Un tapis "envi-oriental" réglementaire à l'entrée de l'atelier.

3. La mezzanine de 45 m² mezzanine accueille une partie du stock de Pocka Bike, essentiellement des pièces moteurs et transmission. L'activité de vente en ligne est gérée par Johanna, aidée par Anne-Claire (la compagne de Gaël) à mi-temps. **4.** Moteur et transmission, partie-cycle, électricité : chez Pocka Bike, on bichonne tous les flat-twins de BMW à deux soupapes d'avant 1996. **5.** Une R71 de 1938 confiée par un client pour une remise en route. Comme le dit si bien Gaël avec ce genre de machine, il remonte le temps.

créatif. Peu à peu, c'est devenu une véritable activité professionnelle. »

Sa petite entreprise ne connaît pas la crise. En 2018, l'enseigne s'installe dans un bâtiment de 150 m² de la zone d'activité voisine et commence à



“ EN 2018, L'ENSEIGNE
S'INSTALLE DANS
UN BÂTIMENT DE 150 M² ”





embaucher. Et d'ici un an, Pocka Bikes devrait aménager dans de vastes locaux de plus de 250 m² en cours de construction sur l'une des parcelles de la zone.

« La mécanique reste la base de notre activité, mais la vente de pièces neuves détachées génère désormais plus de chiffre d'affaires. J'en ai toujours fait un peu, mais c'était par téléphone ou par mail. La création de notre site marchand, en 2024, a considérablement dopé cette activité. » Aujourd'hui, le site est riche de 6 000 références et Pocka Bikes distribue chaque semaine une centaine de colis en France et en Europe. L'enseigne livre peu d'accastillage, essentiellement des pièces moteurs. « J'ai la chance de travailler avec des professionnels qui ont noué des liens avec d'anciens fournisseurs de BMW. Pour beaucoup, il s'agit donc de vraies pièces d'origine même si elles ne sont pas estampillées comme telles, et de la préfabrication. » Pour le reste, le site distribue des produits spécifiques de marques connues (Fag, EBC, Magura, Glyco, Siebenrock, Bosch...). A l'atelier, Gaël se concentre sur les remises en route, l'entretien et la réparation, ainsi que la restauration des flat-twin (pas de série K à plat) à carburateurs et à deux soupapes d'avant 1996. A 43 ans, il dit n'avoir ni le goût ni l'intérêt à travailler sur celles qu'il appelle « les modernes ». « Je remonte le temps : j'ai longtemps travaillé sur les séries 7, puis les 6 ;

POCKA BIKES N'A AUCUNE ENVIE DE TRAVAILLER SUR LES "MODERNES" »



maintenant, je fais de plus en plus de séries 2, sans doute parce qu'il y a de moins en moins de spécialistes qui connaissent ces bécanes. »

Défi mécanique

Des forfaits sont établis pour chaque type d'intervention, du plus simple (révision annuelle : 150 € ; remplacement joints-spi de fourche : 200 € ; remplacement embrayage : 200 €) au plus complexe (réfection culasses : 520 € ; réalésage cylindre : 144 € ; remplacement distribution : 350€ à 450€ selon modèle). Les tarifs sont donnés à titre indicatif, pour se faire une idée de la facture finale. Pour les restaurations complètes, le

1. Autour de la BMW R90 S restaurée, l'équipe de Pocka Bike presque au complet puisqu'il manque un mécanicien !
2. Gaël met évidemment la main à la pâte, comme pour rayonner cette roue avant.
3. Un R100S de 1978 déposée par un client pour une restauration complète. Le devis en en cours mais il devrait tourner autour de 15 000 €.
4. Pour multiplier les sessions, Gaël roule également en course avec un R60 Série 5 de 1969.

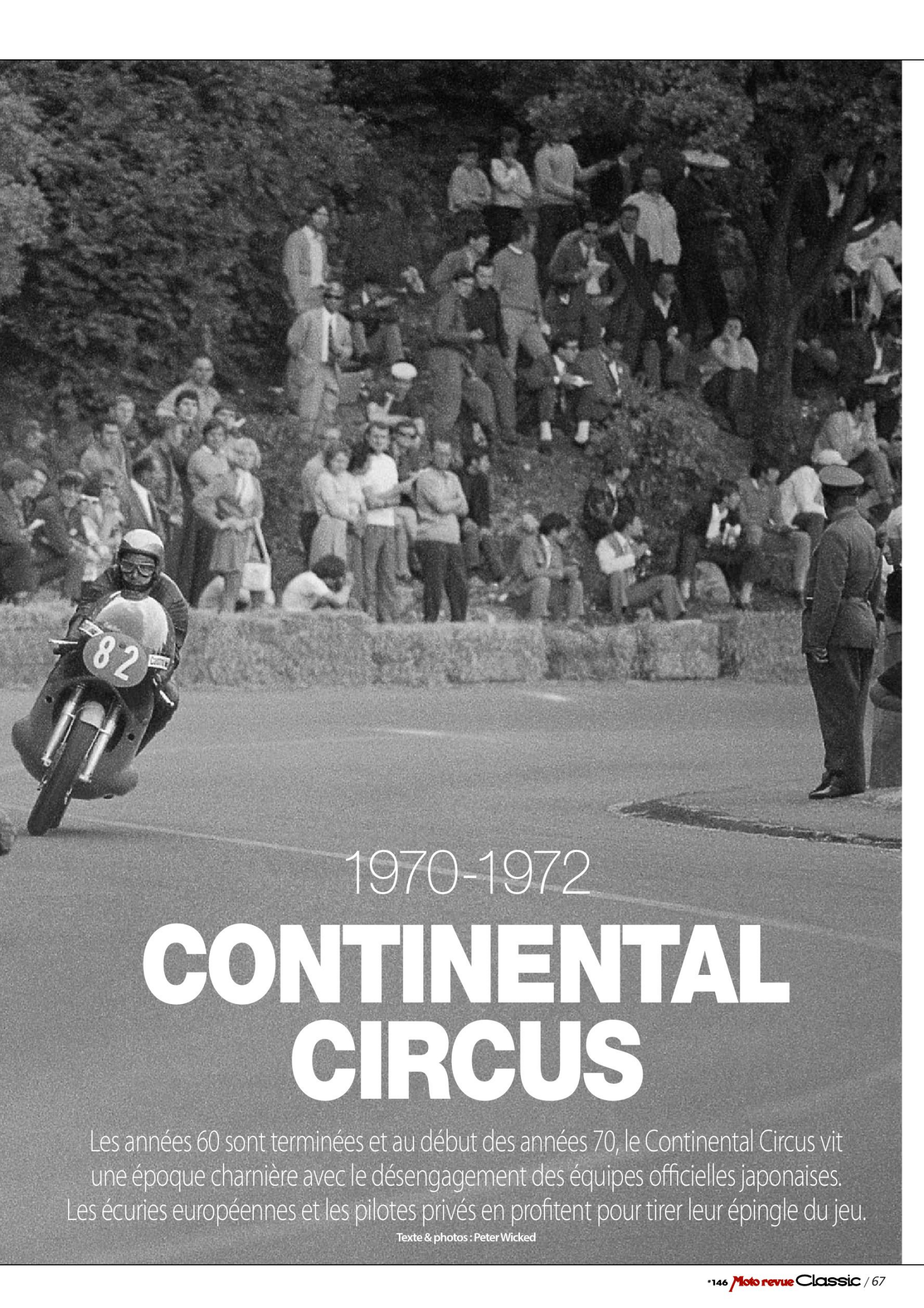
devis dépend de l'état de la moto fournie et de l'état final souhaité. « Avec l'expérience, je peux dire que restaurer complètement une BMW, de la série 2 à la série 7, coûte entre 12 000 € et 20 000 €. Rien que pour refaire le vilo, il faut compter 2 000 €. » En plus de Gaël, Pocka Bikes peut compter sur deux autres mécaniciens, Kevin et Kristen, qui interviennent chacun à mi-temps. Gaël l'avoue sans ambages : il préfère mille fois gonfler les moteurs que couper les boucles arrières. Raison pour laquelle il a définitivement arrêté les transformations en café-racer pour se consacrer à la préparation des moteurs. « Je prends chaque prépa comme un défi mécanique » affirme Gaël, qui met un point d'honneur à trouver une solution pour chaque projet. Pas manchot au guidon (4^e au général et vainqueur de sa catégorie au Bol d'Or Classic 2013, multiple vainqueur en championnat VMA, toujours sur bête), son palmarès parle pour lui. Arbres à cames retravaillés, bielles et vilebrequins allégés, culasse revisitée : la R100 Série 7 de 1974 qu'il chevauche en course en Championnat de France Classic (un 980 cm³ de 94 ch. contre 70 ch. d'origine) illustre son savoir-faire. Pour la course, chaque moteur est assemblé avec minutie, rodé pour s'assurer de son potentiel, puis mis au point sur banc de puissance pour en tirer la quintessence. Cette année, Pocka Bike prépare cinq motos pour le championnat de France Classic et propose cinq bases de cylindrées correspondants aux règlement (1065 cm³, 980 cm³, 927 cm³, 749 cm³, 649 cm³). Pour les plus ambitieux, un 1120 cm³ (98 x 76,6 mm) est même à l'étude. Gaël participera lui-même à quelques épreuves du championnat de France Classic. Pour rendre hommage à son père (72 ans cette année), il l'emmène chaque année faire un week-end de roulage sur circuit. Cette année, ce sera au Classic Wheels de Pau, fin juillet... en BMW, évidemment ! ♦

www.pockabikes.fr



**Juin 1972. La Yougoslavie de Tito
accueille son Grand Prix à Opatija,
en Croatie sur la côte adriatique.
Les pilotes frôlent la falaise
et les spectateurs sont
au plus proche du spectacle.**





1970-1972

CONTINENTAL CIRCUS

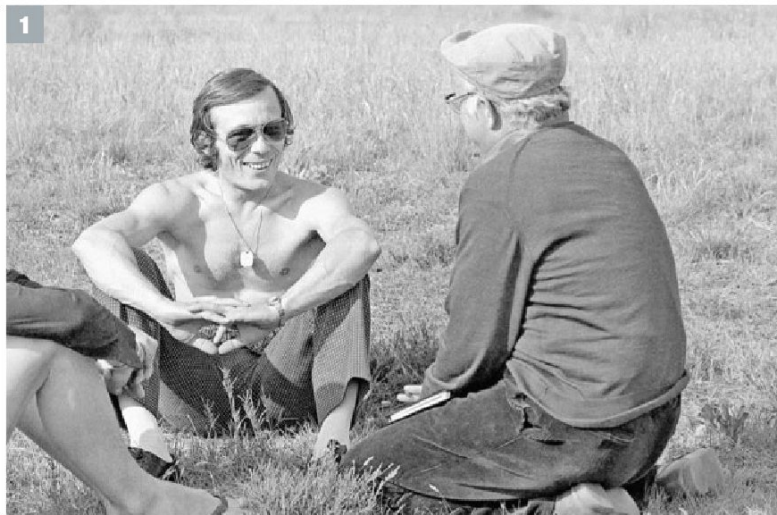
Les années 60 sont terminées et au début des années 70, le Continental Circus vit une époque charnière avec le désengagement des équipes officielles japonaises. Les écuries européennes et les pilotes privés en profitent pour tirer leur épingle du jeu.

Texte & photos : Peter Wicked



La fin d'une époque

Au début des années 70, la caravane du Continental Circus continue de sillonner l'Europe mais bientôt tout va changer. Honda s'est retirée depuis 1968 laissant le champ libre à Agostini en 500. Sans véritable concurrence, il va s'imposer sur toutes les courses où il s'aligne mais avec la classe qui le caractérise. Dans les petites cylindrées (50 et 125) l'Espagnol Angel Nieto fait la loi avec ses Derbi. En 250, le Finlandais Jarno Saarinen fait sensation et il donne même du fil à retordre à Ago en 350. Sa mort (et celle de Pasolini) en 73 à Monza sera vécue comme un drame. Pourtant le TT restera au calendrier jusqu'en 1976 mais sans Ago ni Barry Sheene, l'étoile montante britannique. Petit à petit les circuits naturels sont remplacés par des tracés permanents. Concernant la technologie le changement est aussi en marche. Si la MV quatre-temps s'impose encore en 500, en 1973 Yamaha va casser la baraque avec sa quatre-cylindres deux-temps. Dès l'année suivante, Ago rejoint l'écurie nipponne. Le romantisme des années 60 a définitivement vécu.



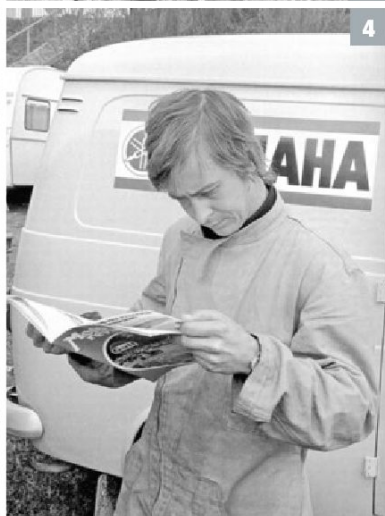
GP d'Allemagne, 16 mai 1971, Hockenheim. Agostini porte encore sa combinaison noire et son cromwell. Avec sa MV 500 trois-cylindres il ne laisse aucune chance à la concurrence et va prendre deux tours au deuxième, le Néerlandais Rob Bron sur Suzuki. Comme à chaque course, il met cependant un point d'honneur à battre le record du tour.



2



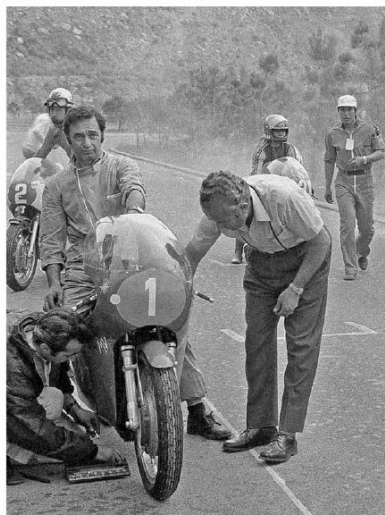
3



4



5



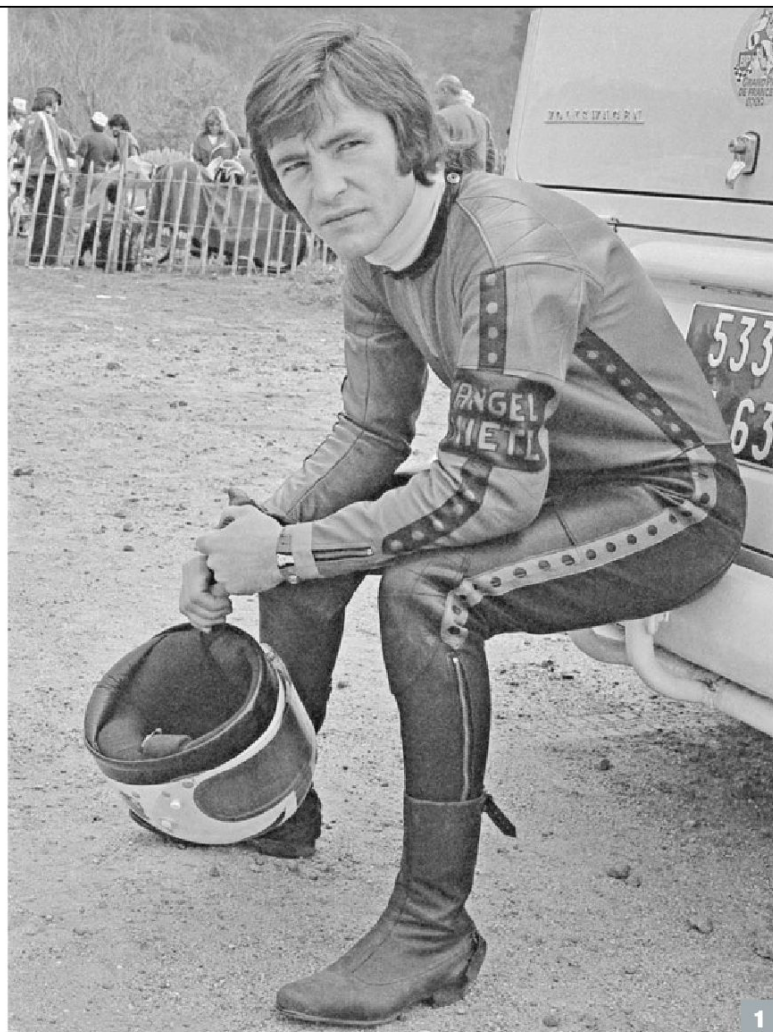
6



7

1. Décontracté, le pilote Italien Gilberto Parloti donne une interview lors du GP d'Allemagne 1971. En 1972, après avoir gagné les deux premiers Grand Prix 125 sur Morbidelli, il se tue lors du Tourist Trophy. Son ami Giacomo Agostini annonce qu'il ne courra plus sur l'île de Man. 2. Avec Yamaha, le Britannique Rodney Gould est titré champion du monde 250 en 1970 sur Yamaha. En 1971, il est battu par Phil Read puis par Saarinen et Pasolini en 1972, sa dernière saison. 3. Dans le parc-coursier du GP de France sur le circuit de Charade en 1972, ce spectateur admire la Rolls-Royce de Phil Read. L'Anglais va s'imposer en 250 avec sa Yamaha. 4. A Charade en 1972, Jarno Saarinen compulse Moto Revue. Il est en tenue de mécanicien puisqu'il met la main à la pâte sur ses Yamaha. 5. En 500 cm³, Husqvarna a construit une machine animée par un bicylindre fruit de l'accouplement de deux moteurs 250 de motocross ! A son guidon le Suédois Bo Granath terminera 5^e de la catégorie en 1972 avec un 3^e place en Autriche. 6. Opatlja 1972. La pluie vient de cesser juste avant les essais des 350 et l'écurie MV Agusta est sur la brèche. Alberto Paganl est assis sur la nouvelle MV quatre-cylindres d'Ago (n°1). A gauche, une autre 350 (n°1), sûrement une trois-cylindres. A droite, la moto de Paganl (n°5), une trois-cylindres. 7. Hockenheim 1971, GP 500. L'Anglais Ron Chandler (38) se bat avec l'Irlandais Tommy Rob (3) pour la troisième place. Le premier roule sur une Kawasaki H1R et le second sur Seeley Matchless G50.





1. Concentré, Angel Nieto se prépare à prendre le départ du GP de France 72 en catégorie 125. Il va abandonner sur la casse du moteur de son Derbi mais sera tout même champion du monde à l'issue de la saison.

2. Toujours à Charade, ce spectateur canin ne veut rien manquer du spectacle !

3. En Allemagne en 1971, les slide-cars font le spectacle sur le circuit d'Hockenheim. Les 10 premiers sont animés par des flat-twins BMW RS 500.

4. En fin de saison pourtant l'Allemand Owsle s'impose avec un moteur Fath !

5. Une curiosité que cette ASG 500 quatre-cylindres double arbre à cames en tête (entraînés par courroie crantée) immortalisée lors du GP de France 1972. Il s'agit d'un moteur d'automobile Honda S600 équipé de culasses de Honda CR72/77.

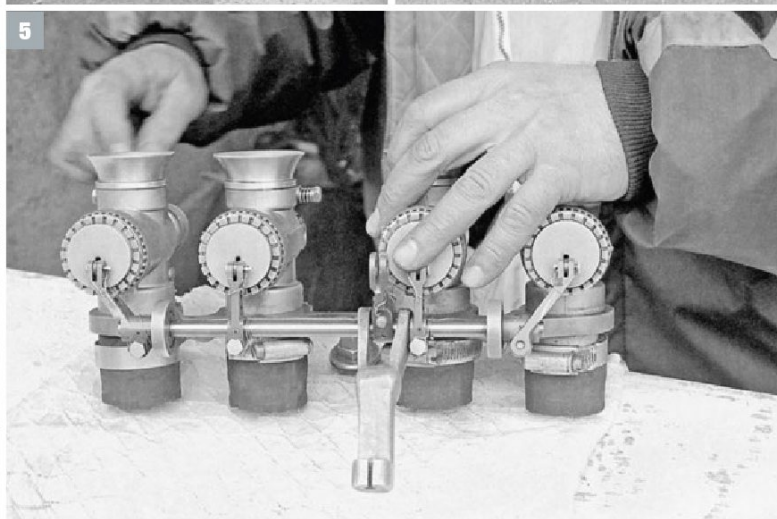
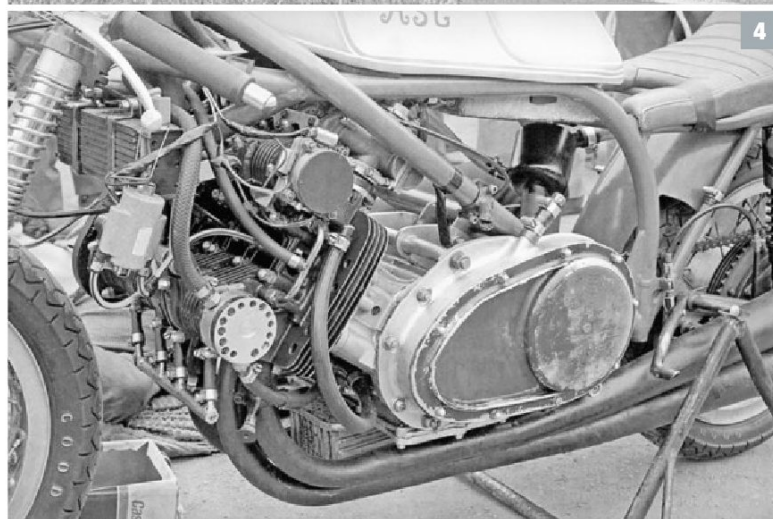
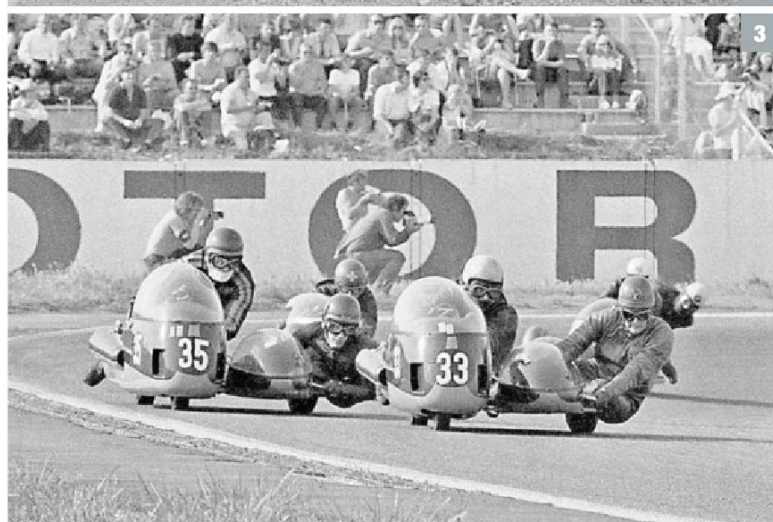
6. Andreas Georgeades, le Canadien qui a créé l'ASG 500, s'apprête à changer les gicleurs sur la rampe de carburateurs de sa machine.

7. GP d'Espagne 1972. Dans le parc de Montjuich à Barcelone, Barry Sheene, 22 ans, termine troisième de la catégorie 250 au guidon de sa Yamaha-Sonauto. Le casque intégral et le cuir coloré se sont imposés.

8. A Opatija en 1972, le pilote japonais Hideo Kanaya semble surpris que l'on s'intéresse à lui. Il termine 4^e en 350 sur Yamaha juste derrière Phil Read.

9. Lors du GP de Yougoslavie 350, c'est l'agitation avant les essais car une averse a rendu le circuit glissant.

L'italien Parlotti a encore sa combinaison de pluie tandis que Dieter Braun (38) ne semble pas inquiet.





6



7



8

BULTACO 50 TSS MK2

LA TASSE IBÉRIQUE

Née Jamathi aux Pays-Bas, devenue Piovaticci en Italie, la Bultaco 50 TSS Mk2 a été championne du monde de vitesse en 76, 77, 78 et 81 avec Nieto et Tormo au guidon.

Texte : Alan Cathcart - Photo : Claudio Boet

A partir de 1970, en GP, la catégorie 50 cm³ est réservée au monocylindre à six vitesses. Les Néerlandais Jan Thiel et Martin Mijwaart ont été parmi les premiers à tirer parti de cette règle avec leur Jamathi. Avec elles, les pilotes néerlandais Paul Lodewijkx, Aalt Toersen et Theo Timmer ont remporté neuf victoires en GP entre 1968 et 1974. De son côté, l'Italien Egidio Piovaticci, fabricant de machines à bois à Pesaro, avait pour ambition d'affronter son rival commercial, Giancarlo Morbidelli. En 1975, Piovaticci fit venir le duo néerlandais en Italie pour développer une 50 et une 125. Eugenio Lazzarini a terminé deuxième du championnat du monde 50 cm³ avec la Piovaticci derrière Angel Nieto sur une Kreidler préparée par l'Allemand Möller. Mais, à la suite de difficultés financières, Piovaticci a jeté l'éponge. Nieto a alors trouvé un accord pour que ses sponsors, dont la Fédération espagnole de motocyclisme, rachètent l'ensemble de l'équipe Piovaticci, y compris les services de Thiel et Mijwaart. Les motos ont été rebaptisées



1. Le service course Bultaco en 1976, avec la nouvelle 50 au premier plan, la 125 et la 50 championne du monde au fond.
2. Effectivement, on ne peut pas dire qu'Alan Cathcart ait un gabarit adapté à la conduite d'une 50 cm³ de vitesse !

Bultaco. Elles sont arrivées en Espagne au milieu d'une longue grève des ouvriers, le premier conflit social de l'histoire de l'entreprise...

Deux titres avec Nieto

En 1976 et 1977 Nieto remporte cependant le titre mondial 50 cm³ sur la Bultaco TSS Mk2 à cadre monocoque

“ BULTACO GARDE
LE MOTEUR ET ALLÈGE
LE CADRE MONOCOQUE ”





1

(les Bultaco à cadre tubulaire précédentes étant vraisemblablement les Mark 1), offrant ainsi à l'entreprise espagnole ses premiers titres de champion du monde de vitesse. Deux autres motos d'usine furent construites en 1977. Nieto se concentrant principalement sur la catégorie 125 cm³, le pilote valencien Ricardo Tormo a été le seul à rouler en 50 en 1978. Et il succéda à Nieto offrant un triplé à Bultaco ! Comme le raconte Jan Thiel, la TSS Mk2 utilisait le moteur Jamathi avec des carters et un cylindre à sept transferts (six d'admission et un seul d'échappement) usinés à partir d'un bloc d'aluminium. Une opération longue et délicate qui pouvait prendre jusqu'à trois mois à l'époque. Étant donné que le département course de Bultaco ne comptait que quatre mécaniciens, plus le directeur de l'équipe Cesar Rojo et le duo Thiel/Mijwaart, c'était un exploit considérable. D'autant plus que la société

1 & 2. A l'avant-garde avec son cadre monocoque, la Bultaco TSS 50 Mk2 est cependant d'une grande simplicité. Le moteur monocylindre deux-temps est accroché sous la coque. L'ensemble est d'une grande compacité. 3. La coque fait office de réservoir, elle remonte dans sa partie arrière pour accueillir la selle et augmenter la capacité de carburant. Notez les deux amortisseurs Betor.

Jan Thiel en 1974 en train de peaufiner le moteur Jamathi qui deviendra Piovaticci l'année suivante puis Bultaco en 76.



engageait également deux pilotes dans la catégorie 125, tout en développant en parallèle une 250 bicylindre. Bultaco réussit même à commercialiser une petite série de 10 motos compétition-client mais avec des carters et des cylindres en aluminium coulés.

Championne malgré la faillite

Puis Bultaco fit également faillite, l'usine de Barcelone fermant ses portes en décembre 1979. Le fondateur Paco Bultó se voyant même interdire l'accès à l'usine qu'il avait fondée en 1958. Thiel et Mijwaart se retrouvèrent alors sans emploi, ce qui les poussa à retourner en Italie pour reprendre le développement de la Minarelli 125 de Möller. Elle fut ensuite rachetée et rebaptisée par Garelli ! Mais malgré la faillite, Tormo remporta un quatrième titre mondial 50 cm³ en 1981 pour Bultaco avec un nouveau

cadre encore plus léger créé par le chef mécanicien Angel Carmona. Puis la catégorie 50 cm³ a été remplacée par la catégorie 80 cm³ en 1984. Mais à ce moment, Bultaco n'existait plus du tout. À une époque où ses concurrents, en particulier Kreidler, utilisaient encore des cadres tubulaires, la monocoque Piovaticci/Bultaco de Mijwaart en 1975 était avant-gardiste et efficace. L'objectif est toujours de gagner du poids sans sacrifier la rigidité et la monocoque en acier de seulement 7 kg était particulièrement adapté. Le moteur monocylindre à distributeur rotatif était suspendu sous ce cadre. L'aérodynamisme de la Bultaco a été travaillé dans la soufflerie de l'Institut aérospatial espagnol. Le moteur monocylindre refroidi par eau (via une pompe Bosch avec un radiateur situé à l'avant du carénage) était presque horizontal, avec un piston fabriqué par Mahle en Allemagne. Le vilebrequin et



2

la bielle était signés Hœckle, toujours en Allemagne. En revanche, l'allumage était assuré par un CDI Motoplat de fabrication espagnole. Le petit moteur développait 18,5 ch à 15 500 tr/min mesurés à la roue arrière, avec une puissance utilisable à partir de 13 000 tr/min. La boîte de vitesses à six rapports extractibles (là encore une innovation à l'époque) permettait de tirer le meilleur parti de cette puissance, avec un choix de six rapports possibles pour la première vitesse, trois pour la deuxième et la troisième, et quatre pour chacun des trois autres rapports.

Alors que les premiers cadres de fabrication italienne disposaient de nervures pour plus de rigidité, les cadres monocoques fabriqués à

Barcelone en étaient dépourvus, ce qui a permis à la moto de Tormo d'atteindre un poids à sec de 55,5 kg, soit seulement 0,5 kg de plus que la limite fixée par la FIM. Avec un bras oscillant en acier muni d'un excentrique pour modifier facilement l'empattement et la répartition du poids, la Bultaco était plutôt innovante. Grâce à la détermination de Joaquín Folch, collectionneur de motos de course, l'une des Bultaco qui a remporté quatre titres mondiaux dans la catégorie 50 cm³ est toujours en état de marche après avoir été restaurée dans son état d'origine. Il s'agit de la moto construite en 1977 pour Ricardo Tormo. Avec celle-ci il a terminé troisième du championnat du monde. Puis en 1978 il a dominé la

3



**“ 10 VERSIONS
“COMPÉTITION-CLIENT”
ONT ÉTÉ FABRIQUÉES ”**



Angel Nieto (au centre) en pleine discussion avec son équipe technique durant le GP de Belgique 76. Admirez l'étrétesse de la monocoque en acier.

catégorie 50 avec cette moto, remportant cinq des sept courses et terminant deuxième dans les deux autres, ce qui lui a valu son premier titre mondial. Puis les deux Bultaco utilisées durant cette saison ont été vendues. Le cadre a ainsi été équipé d'un moteur "compétition-client" et l'ensemble a été utilisé par le pilote privé Daniel Mateos. Sa sœur Mayte, membre du groupe disco Baccara, lui aurait acheté la moto avec les bénéfices du tube "Yes Sir, I Can Boogie", qui a dominé les charts en 1977 au Royaume-Uni, en Allemagne et dans toute l'Europe ! Son frère l'a remerciée en terminant

deuxième du championnat espagnol 50 cm³ de 1979. Il a ensuite revendu la Bultaco à un autre pilote moins chanceux à Saragosse. C'est auprès de lui que Joaquín Folch l'a acquis en décembre 1982, dans son état d'origine. Non seulement il l'a restaurée mais il a aussi fait en sorte qu'elle puisse être encore utilisable. C'est sur le circuit catalan de Calafat qu'il m'a permis de l'essayer.

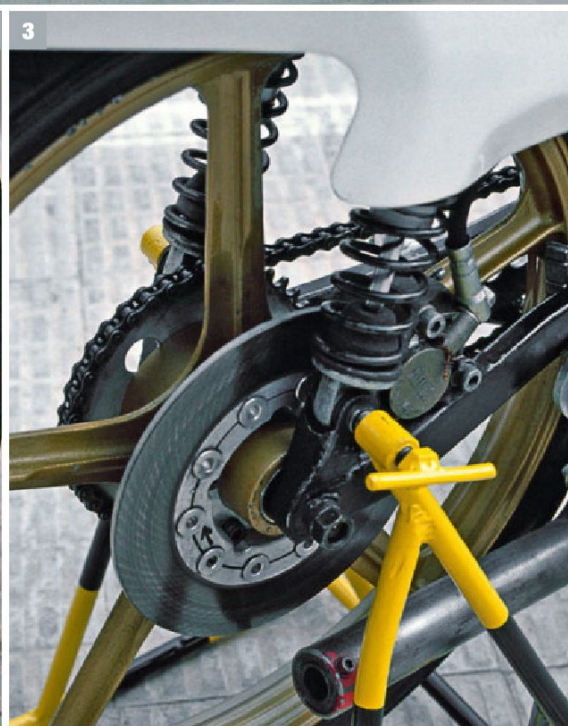
Je tiens à préciser qu'il faut être

d'une espèce très particulière pour pouvoir piloter une 50 cm³ à un rythme élevé et je ne remplis pas les critères physiques pour le faire.

L'art de "faire cirer"

Je suis trop grand, j'ai les jambes trop longues, je suis trop large ! Me percher sur la selle fine me donnait l'impression d'être assis sur une planche de bois étroite, d'autant plus que la monocoque ultra-mince qui fait également office de réservoir de sept litres ne permet pas de s'agripper avec les genoux ou les coudes. Avec

**“ LA PLAGE D'UTILISATION
DU MONOCYLINDRE
50 CM³ EST DE 3000 TR/MN ”**



un empattement de seulement 1250 mm, il est impossible pour quelqu'un de ma taille de se cacher derrière la bulle. Même pour un instant et encore moins pendant toute la durée d'un GP ! Lorsque vous disposez d'une puissance aussi faible, vous devez vous assurer que chaque km/h durement gagnée soit conservée aussi longtemps que possible. D'où l'insistance de Ricardo Tormo à ne pas avoir de marquages de sponsors à l'arrière de sa combinaison afin d'éviter toute résistance supplémentaire. D'où aussi l'aérodynamisme soigneusement élaboré qui permettait à ces pilotes (de

petite taille) de s'allonger sur la monocoque pendant trois quarts d'heure à des vitesses de près de 200 km/h. Dans les virages comme dans les lignes droites ! La vitesse dans les virages étaient d'ailleurs bien plus élevées avec une 50 qu'avec une 500. En partie grâce aux roues étroites. L'astuce avec les pneus à profil triangulaire consistait à ne pas prendre trop d'angle afin d'éviter des frottements supplémentaires et une perte de vitesse inutile. Il fallait aussi s'effacer au maximum derrière le carénage pour gagner des km/h essentiels. Avec ça vous aurez alors une chance de suivre vos rivaux !

1. Le même Angel Nieto au guidon de la Bultaco 50 lors du GP de Finlande 1976, l'année de son premier titre mondial avec la marque. 2 & 3. Pour le freinage, la Bultaco se contente d'un disque avant et d'un disque arrière de marque Zanzani "made in Italy". Concernant les suspensions, la fourche, aussi Italienne, est signée Marzocchi tandis que les amortisseurs sont des Betor espagnols.

Bien sûr, vous devez utiliser la boîte de vitesses au maximum pour maintenir le moteur dans la plage de puissance de 13 000 à 16 000 tr/min. Vous devez également apprendre à éviter les changements de vitesse inutiles qui font perdre du temps. Ainsi, par exemple, si vous vous retrouvez derrière un pilote plus lent ou si vous devez ralentir avant un virage, il vous suffit de faire "carrer" l'embrayage pour maintenir le moteur dans la plage de puissance. C'est plus efficace que de perdre du temps avec un changement de vitesse inutile. Et il faut aussi utiliser fréquemment l'embrayage pour obtenir une accélération maximale dans les virages



LA BULTACO TSS 50 S'IMPOSE QUATRE FOIS EN TÊTE DU MONDIAL

lents, comme ceux qui abondent à Calafat. Surtout, gardez un œil attentif sur le compte-tours Kröber et ne faites pas tourner le moteur à plus de 16 000 tr/min si vous voulez que le vilebrequin et les petits roulements restent en place, même avec une dose de 2,5 % d'huile Castrol 747 dans l'essence.

Compétences techniques

La Bultaco n'est pas une moto sur laquelle on peut simplement monter et rouler, même si l'on a le gabarit

1. Ricardo Tormo lors du GP de France 1979. Il a été champion du monde l'année précédente avec le Bultaco et le sera à nouveau en 1981. 2. Le remplissage du réservoir (l'essence est contenue dans la monocoque) s'effectue dans le dossier de selle.

adéquat. Avec son faible poids à sec de seulement 55,5 kg, la Bultaco vous oblige à tracer une trajectoire qui évite les bosses car avec les deux amortisseurs Betor très rigides, la roue arrière saute immédiatement. Et comme il est évident que tant que la roue est en l'air, elle ne propulse pas la moto, cela oblige à trouver un compromis pour choisir la

distance la plus courte entre deux points et tracer la trajectoire la plus fluide. Et n'oubliez pas l'aspiration lorsque vous arrivez sur un concurrent attardé : cela vous fait gagner quelques millièmes de secondes supplémentaires. Piloter la Bultaco 50 championne du monde de Joaquín Folch, impeccablement restaurée m'a rappelé l'époque glorieuse de l'une des plus grandes marques de moto. Mais pas seulement. Il fallait aussi d'excellentes compétences techniques pour tirer le maximum de performances d'une si petite moto. ♦



BULTACO 50 TSS MK2 année 1977

► Moteur

Monocylindre, deux temps, refroidi par eau, admission par disque rotatif, dimensions **40 x 39,6 cm³, 49,76 cm³**, carburateur Mikuni **28 mm**, allumage Motoplat CDI avec batterie 12 V, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 6 rapports extractible.

► Puissance

18,5 ch à 15 500 tr/min (à la roue)
Vitesse maximale : **207 km/h** (Spa-Francorchamps 1977)

► Partie-cycle

Cadre monocoque en acier. **Suspension** : fourche télescopique Marzocchi de **30 mm** à l'avant, bras oscillant en acier caissonné avec deux amortisseurs Betor à l'arrière. **Empattement** : **1 250 mm**. **Freins** : 1 disque en aluminium Zanzani de **220 mm** avec étrier Brembo à deux pistons à l'avant, 1 disque en aluminium Zanzani de **195 mm** avec étrier Brembo à deux pistons à l'arrière. **Roues/pneus** : **5/57-18** Michelin PZ2 sur jante WM1 Campagnolo en alu coulé de **1,60 pouce** à l'avant, **7/59-18** Michelin PZ2 sur jante WM1 Campagnolo en alu coulé de **1,60 pouce** à l'arrière. **Poids** : **55,5 kg** à sec.

EVEREST TOUR²⁰²⁶



 **15 JOURS / 14 NUITS**
3300 KM EN ALTITUDE EN BMW GS AVEC GUIDE EN FRANÇAIS



**BMW
MOTORRAD**

 **Larivière
Voyages**

LARIVIERE-VOYAGES.COM
6 rue Olof Palme - Clichy - 01 41 40 32 65

Commercialisée en 1985, la Honda NS 400 R est présentée dans ce coloris bleu-blanc-rouge, celui des machines de course de la saison précédente. Notez le petit carénage fixé sur la béquille. Elle marque l'arrivée de Honda sur le créneau des sportives deux-temps. Ce sera un feu de paille.



HONDA NS 400 R

L'ÉTONNANT DEUX-TEMPS

Commercialisée il y a 40 ans, la Honda NS 400 R a défrayé la chronique avec son original V3 deux-temps. Comment Honda, chantre du moteur à soupapes, a-t-elle pu en arriver là ? Retour dans les années 80.

Texte : Christophe Gaimie - Photos : archives Moto Revue



Au milieu des années 80, Honda est la spécialiste incontestée du moteur quatre-temps et, à part sa gamme motocross née avec les fameuses Elsinore en 1973, elle ne veut pas entendre parler de "cylindres à trous". Pourtant il faut rappeler que la première moto du nom, la Dream 100, était bien propulsée par un monocylindre deux-temps. Mais par la suite Honda ne produit plus que des quatre-temps et elle a fait triompher cette technologie dans toutes les compétitions du monde. Y compris en trial avec le Belge Eddie Lejeune dès 1982. Puis à la fin des années 70, Honda décide de revenir dans



1. En 1982, Honda dévoile la NS 500 une moto de GP très compacte animée par un trois-cylindres en V monté dans un cadre en acier. La NS 400 R n'est pas vraiment sa jumelle, plutôt une cousine.

2. Dès 1983, la Honda MVX 250 est commercialisée au Japon, une 400 devait suivre pour l'Europe. Peu fiable, son moteur préfigure celui de la NS 400 R. La partie-cycle est presque identique à celle de la VT 250 F. 3. Ambiance course au guidon de la NS 400 R avec les bracelets au-dessus du té de fourche et la zone rouge qui démarre quasiment à 11 000 tr/mn. De quoi se prendre pour Spencer ! 4. Pour remplacer la MVX 250, Honda propose la NS 250 F, version roadster de la NS 250 R. Son moteur est un bicylindre en V et son cadre ressemble à celui de la NS 400 R.

le championnat du monde de vitesse délaissé depuis 1967. Soichiro Honda se met en tête de battre Yamaha et Suzuki avec sa propre technologie.

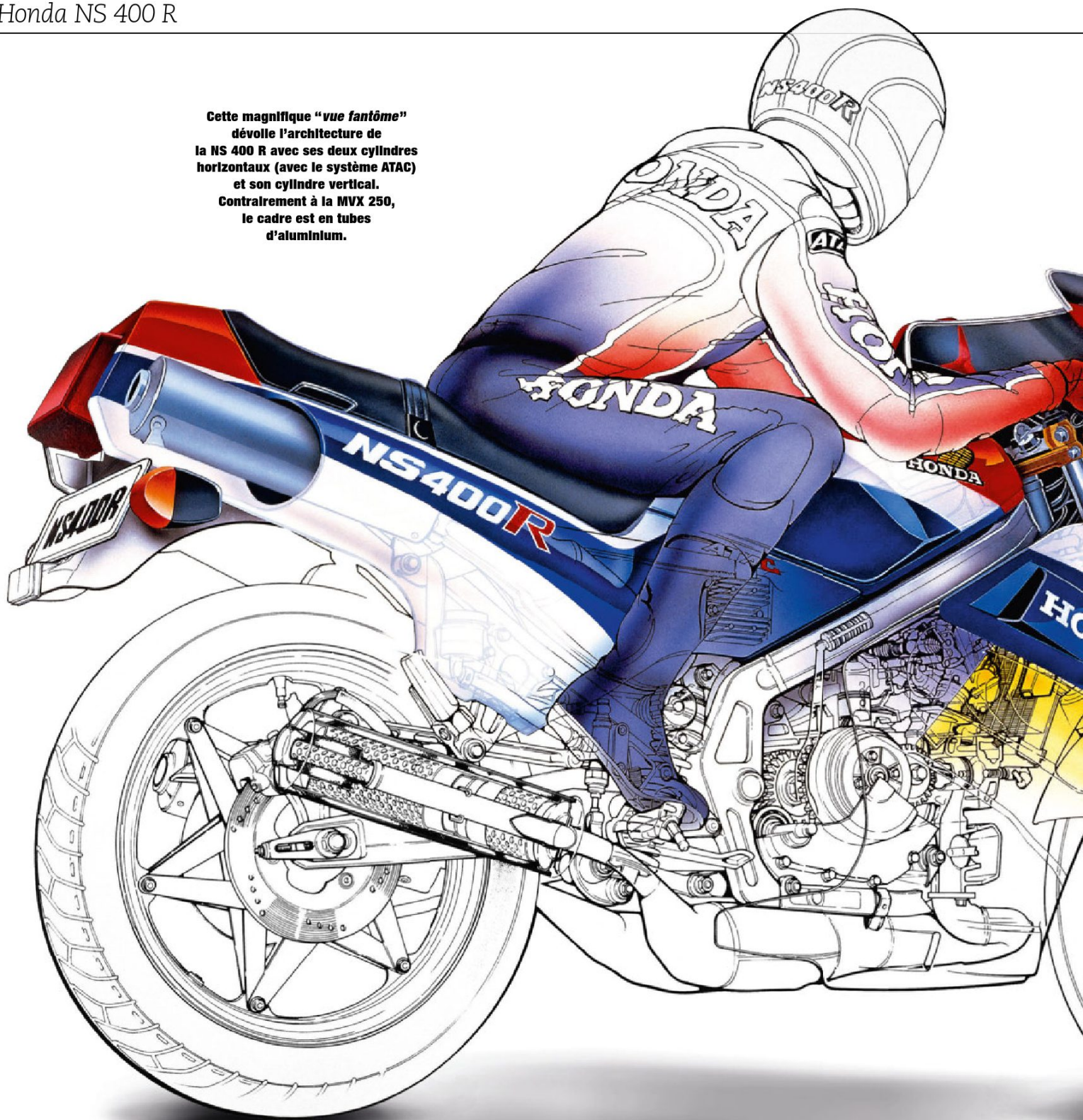
Le flop de la NR 500

C'est ainsi que Takeo Fukui et Soichiro Irimajiri sont chargés de développer la fameuse NR 500 animée par un V4 à pistons ovales, en réalité un faux V8. La moto est alignée



“ LA MVX 250 EST UNE MOTO RATÉE : LA VERSION 400 NE VERRA PAS LE JOUR ”

Cette magnifique "vue fantôme"
dévoile l'architecture de
la NS 400 R avec ses deux cylindres
horizontaux (avec le système ATAC)
et son cylindre vertical.
Contrairement à la MVX 250,
le cadre est en tubes
d'aluminium.





fin 1979 mais c'est un flop, car elle est systématiquement en queue de peloton.

Devant l'échec, changement de cap au début de 1981, la prochaine Honda de Grands Prix sera animée par un moteur deux-temps !

La conception est confiée à Shinishi Myakoshi à qui l'on doit justement les 125 et 250 Elsinore. Honda se refuse cependant à construire un quatre-cylindres, en carré ou en V, comme les Suzuki RG, Kawasaki KR ou Yamaha YZR. Le RSC (Racing Service Corporation, service course ancêtre du HRC) développe donc un trois-cylindres en V avec deux éléments verticaux et un horizontal.

Une architecture déjà vue en 1952 avec la DKW 350 "Trèfle" qui participait au championnat du monde. Cependant ce choix n'est pas uniquement dicté par l'originalité, il permet surtout de construire une 500 plus petite et donc plus maniable. Elle est aussi plus étroite et ainsi la plus faible surface frontale "compensera" la puissance inférieure pour obtenir une vitesse de pointe suffisante. Dès la première saison Freddie Spencer gagne le GP de Belgique au guidon de cette NS 500 puis s'impose au championnat du monde 1983 devant la Yamaha de Roberts. Opportuniste, Honda a lancé en parallèle un programme de motos routières V3 deux-temps. Comme la catégorie 250 cm³ est la plus prisée au Japon à l'époque, c'est par cette cylindrée que débute le constructeur nippon avec son

“ LA NS 400 R EST UNE EXCELLENTE MOTO QUI A SOUFFERT DE LA CONCURRENCE ”



Gros plans sur les deux cylindres avant avec les chambres du système ATAC destinées à assouplir le moteur. Le cylindre vertical en était dépourvu mais cette technologie était tout de même efficace.

trois-cylindres. Il doit être produit à 30 000 unités, uniquement à destination du Japon, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Seuls quelques rares exemplaires parviendront en Europe.

Trois-cylindres en V

Ce petit "trois pattes" avec des cotes internes légèrement longue course, ne vibre à aucun régime et vous emmène gentiment sans avoir la pêche hargneuse propre à d'autres deux-temps. Alimenté par trois carburateurs Keihin de ø 20 mm alignés au-dessus des deux cylindres inférieurs et doté d'une admission à clapets, il s'envole à 10 500 tr/min et ses 40 chevaux promettent 180 km/h. La MVX reprend les éléments à la mode de l'époque, comme la roue avant de 16 pouces et la fourche à assistance pneumatique, ou des technologies propres à Honda et tout aussi éphémères, comme le frein avant à disque "in board" et les roues Comstar à branches en tôle d'aluminium rivetées sur les jantes. Elle est hélas bâclée et peu fiable. Sa production est arrêtée et la sortie de la version 400 qui devait suivre est annulée. Honda préfère repartir d'une feuille (presque) blanche pour la NS 400 R qui, comme dorénavant les machines de

3

1. La Honda MT 250 Elsinore est la version homologuée de la CR 250 du même nom apparue en 1973. Comme en vitesse, pour s'imposer en motocross Honda a été contrainte de revenir aux deux-temps. 2. Au milieu des années 90, Honda propose la 250 CRM, une trail-bike animée par un monocylindre deux-temps qui faisait la jole des amateurs de tout-terrain. 3. 10 ans après la NS 400 R, Honda croit encore aux deux-temps et engage l'EXP-2 400 au Paris-Dakar. Avec son Injection électronique et son système de pré-combustion du mélange elle répondait aux normes anti-pollution.





“ EN 1995, HONDA SEMBLE ENCORE CROIRE AUX MOTEURS DEUX-TEMPS ”

course, sera équipée d'un cadre en aluminium. Elle ressemble beaucoup à la moto championne du monde de Spencer mais (comme sur la MVX 250) le calage est à 90° (112° sur la NS 500) et on trouve deux cylindres horizontaux et un vertical, l'inverse sur la version de course. Avec ses trois carburateurs de 26 mm et son admission par clapets, elle revendique 72 chevaux pour 163 kg seulement (contre 125 ch et 115 kg pour la NS 500 de GP) mais Honda a, avant tout, cherché à réaliser une machine facilement exploitable, en particulier avec ses valves d'échappement ATAC pour plus de souplesse.

1. Finalement, à la suite du partenariat du service course avec les cigarettes Rothmans pour la saison 1985, la NS 400 R sera vendue en France dans ce magnifique coloris. Elle sera quand même boudée par les acheteurs.
2. Randy Mamola au guidon de la Honda NS 500 de GP en 1984. Apparue deux ans auparavant, elle est championne du monde en 1983. Une version compétition-client sera commercialisée la même année sous le nom RS 500 R.

Curiosité, le cylindre du haut n'a pas eu droit à ce raffinement technique, sûrement pas manque de place.

Deux ans au catalogue

La NS 400 R se montre très amusante à piloter mais la clientèle fan de GP 500 lui préférera ses deux concurrentes, les Yamaha RD 500 LC et Suzuki RG 500 Gamma, plus proches des versions originales. Il faut dire aussi que la Honda souffrait d'un bruit d'échappement peu flatteur qui faisait penser à celui d'une Mobylette ! Bref, comme la MVX, la carrière de la NS 400 sera éphémère et elle disparaîtra du catalogue au bout de deux ans. Les gros deux-temps de route ne réussissent décidément pas à Honda, du moins en Europe. Car au Japon, Honda proposera une longue lignée de NS 250 R, réplique homologuée des

machines qui participaient au Championnat du monde. Les nippons auront même droit à une version F démunie de carénage. Comme les versions course, ces NS 250 étaient animées par un bicylindre en V. Ces modèles ne seront pas officiellement importés chez nous. Les Européens devront se contenter au milieu des années 90 d'une autre 250, la CRM, une trail-bike qui fera le bonheur des amateurs de tout-terrain.

A la même époque, Honda semblait encore croire aux deux-temps et présentait le prototype enduro 400 EXP-2 à l'injection électronique. Avec son système de pré-combustion du mélange air-essence baptisé ARC (Activated Radical Combustion), le gromono deux-temps pouvait ainsi passer les normes anti-pollution. Et pour prouver le bien-fondé de ces nouvelles technologies, l'EXP-2 a été engagée sur le rallye Paris-Dakar. Las, à l'aube de l'an 2000, Honda anticipant le durcissement des normes anti-pollution, renonçait à produire le moindre moteur deux-temps. La soupape reprenait le dessus, cette fois-ci définitivement. ♦



ROYAL ENFIELD



Histoire

De 1901 à nos jours,
une saga
ininterrompue

Collection **MOTO REVUE CLASSIC**

INTERVIEW

Antoine Coulon, manager
pour l'Europe de l'Ouest



Bullet 650
2026

Les 125 ans

de la plus ancienne marque du monde

- **ESSAIS** : LE PROJET « ORIGIN » (LA MACHINE DE 1901), 350 CLASSIC, HNTR 350, CONTINENTAL 650 GT (LONGUE DURÉE), SUPER METEOR 650, SHOTGUN 650, BEAR 650, HIMALAYAN 450 (LONGUE DURÉE)
- **REPORTAGES** : LE LADAKH EN HIMALAYAN 450, VISITES D'USINE ET BALADE EN INDE



MOTO REVUE CLASSIC
N° 2118 - 2119 - 2120
PROX. METROPOLIS - 9 09 €
DOR 11,00€ - 10€ 11,00€
CH 14,90€ - CH CAN 14,40€
ESP/GRC/ITA 11,50€
UK 11,20€ - INCL 15,40€

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION



HÉRITAGE HONDA

LES 2 PÉPITES DE FREDDIE

À l'occasion de la SRC, le Honda Collection Hall a apporté une NSR 500 et une CB 750 F sur le circuit Paul Ricard. Au guidon on retrouvait Freddie Spencer qui a fait triompher ces deux motos par le passé.

Texte : Christophe Gaime - Photos : Honda

L'arrivée en France de la Honda CB 1000 F a été repoussée à l'automne mais Honda soigne tout de même son image historique. Tout commence en avril dernier lorsque Freddie Spencer se rend au Japon pour le lancement de cette dernière en compagnie de possesseurs de CB 750 et 900 Bol d'Or. Puis le HRC et le Honda Collection Hall de Motegi décident d'expédier deux machines de course unique qui sortent fraîchement de restauration à l'occasion du GP de France. La première est la NSR 500 avec laquelle Freddie a remporté le championnat du monde 1985 et l'autre est la CB 750 F qui s'est imposée à Daytona en 82, toujours avec



Le tableau de bord de la Honda CB 1000 F est de type TFT : fini les aiguilles comme sur les motos de Freddie Spencer !

lui au guidon. Une semaine plus tard, rebelote sur le circuit Paul Ricard où l'on a retrouvé Spencer entouré de trois nippons qui en connaissent un rayon. Hidekuni Fujii est entré au HRC en 2005, en charge de la logistique MotoGP jusqu'en 2014, puis comme responsable des relations presse jusqu'en 2019. Il dirige aujourd'hui le département des motos historiques au Honda Collection Hall. « Le Honda Collection Hall a été construit

en 1998. Nous avons environ 150 machines exposées en permanence. En stockage, nous conservons encore 300 motos de course et 700 motos de production. Notre mission, ce n'est pas seulement de les garder, c'est aussi de les maintenir en vie. Pour certaines, un ou deux mois de travail suffisent. Mais pour d'autres il faut deux ou trois ans. Nous faisons démarrer les moteurs au moins une fois par an. » Yoichi Waguri est entré chez HRC en 1994, il a été mécanicien durant l'ère des 500 deux-temps, puis motoriste. Il est toujours actif au sein du HRC aujourd'hui et forme la prochaine génération d'ingénieurs. « Les principales

“ **LE SAVOIR-FAIRE SE TRANSMETTAIT ORALEMENT, DE MAÎTRE À ÉLÈVE** ”





Spencer au guidon de la NSR 500 fraîchement restaurée par le Honda Collection Hall. Il ne reste qu'un exemplaire de ce V4 deux-temps qui a gagné le championnat du monde en 1985.

sources pour maintenir ces motos sont les anciens plans et les notes manuscrites laissées par les ingénieurs d'origine, des repères précieux. Mais ces motos n'avaient pas de manuels d'utilisations. Le savoir-faire se transmettait oralement, de maître à élève. Certaines méthodes d'assemblage n'existent nulle part par écrit. Il faut aussi de l'expérience. C'est comme ça que l'on garde cette connaissance en vie pour la génération suivante. »

Koichi Ujino est entré au HRC en 2004, il a été mécanicien au sein de l'équipe Repsol Honda de 2016 à 2019, travaillant aux côtés de Marc Márquez sur la partie-cycle. La NSR 500 constituait sa première restauration. « Aujourd'hui, les moteurs MotoGP sont scellés, les mécaniciens n'interviennent pas dedans. À l'époque du deux-temps, chaque mécanicien devait être capable d'ouvrir la culasse, vérifier le piston, les clapets,

1 & 2. La Honda CB 1000 F sera disponible en deux coloris et avec un carénage de tête de fourche optionnel. Le gris et bleu reprend la déco de la CB 750 F de Freddie.

3. Freddie Spencer entouré des Ingénieurs et mécaniciens du Honda Collection Hall, tous des anciens du HRC. 4. Avec cette Honda CB 750 F, Freddie Spencer a remporté la course Superbike de Daytona en 1982.

etc. Il fallait un niveau de compétence important, sur l'ensemble de la moto. Pour chauffer un moteur moderne, on a des paramètres et des alertes. Avec le deux-temps, les mécaniciens n'avaient que le régime moteur et la température d'eau. Ils devaient utiliser leurs cinq sens : les vibrations des échappements, l'odeur de l'huile, la quantité de fumée. C'était une sensibilité différente et c'est ça qu'il faut transmettre. » ♦



60 ANS DE JAPAUTO UNE HISTOIRE HUMAINE ET FRANÇAISE

Depuis plus de vingt-cinq ans, Patrick Massé entretient la mémoire de Japauto à travers son club et ses machines patiemment restaurées. Rencontre avec un passionné de longue date, tombé amoureux des Honda préparées françaises dès les années 1970.

Texte : David Dumain - Photos : JLC, Dingo, Dum1 & archives *Moto revue*

Ton premier contact avec Japauto, c'est par la concession ou par la compétition ?

Quand j'étais gamin, au début des années 70, je suivais le Bol d'Or dans les magazines. Je collectionnais les coupures de journaux. Les Japauto en moto, les Matra en voiture... Pour moi, c'était deux marques françaises qui gagnaient au Bol d'or et aux 24 Heures. Ça me parlait. Je me souviens surtout du gros carénage des Japauto du Bol d'Or. Cette silhouette m'avait marqué. À l'époque, je découpais les photos dans les journaux et je gardais tout. J'ai surtout commencé à collectionner les cadres spéciaux, les transformations d'époque. J'ai possédé jusqu'à dix-sept cadres spéciaux différents. Et au début des



années 90, j'ai eu l'occasion d'acheter une Japauto. À l'époque, ça n'intéressait pas grand monde. Les gens ne voyaient pas encore vraiment l'intérêt historique de ces motos. Moi, au contraire, j'y retrouvais exactement ce qui me faisait rêver dix ou quinze ans plus tôt...

Le club naît quelques années plus tard. Comment se fait le déclic ?

L'élément déclencheur, ça a été en 1999, à Montlhéry pour

le trentième anniversaire du renouveau du Bol d'Or. Les organisateurs m'avaient contacté parce qu'ils cherchaient des motos pour les anciens pilotes Japauto et j'ai fourni une réplique de la Japauto du Bol d'Or 1973. Sur place, c'était assez incroyable, il y avait Thierry Tchernine, Gérard Debrock, Robert Assante, d'anciens mécanos, des photographes, des gens de l'équipe d'époque... Tout le monde s'est retrouvé autour des trois

La réplique de la machine victorieuse du Bol d'Or 1973, pilotée par Gérard Debrock et Thierry Tchernine, est l'acte fondateur du Club Japauto en plus d'avoir marqué par son esthétique.



“ **LE CLUB EXISTE
POUR ÉVITER QU'UN
PATRIMOINE DISPARAISSE** ”



Patrick Massé a fondé le club Japauto avec plusieurs objectifs : faire rouler les motos, organiser des balades, connecter les propriétaires et refaire certaines pièces introuvables.

C'EST 60
DU BOL D'OR AU P...
PLUS DE 100 COUR
20 ANS D'ENDURAN
50.000 HONDA VEND

Déjà sur le podium des Bol d'Or 1981 et 1982, cette authentique Japauto de 1983 à cadre PEM a terminé 3^e du Bol d'Or 1983 aux mains de Jean-Louis Battistini, Jacques Luc et William Barchi.



La splendide Japauto du duo Ruiz-Debrock exposée à la Sunday Ride Classic est l'originale qui a remporté le Bol d'Or 1972, avec son cadre Dresda et son échappement 4 en 1 signé... Japauto.





1

Japauto que j'exposais. Et là, énormément de gens sont venus me voir. Certains voulaient remonter une Japauto, d'autres cherchaient des pièces ou simplement des informations. C'est à ce moment-là que je me suis dit qu'il fallait créer un club. Ça fait aujourd'hui 26 ans...

Combien de membres compte le club aujourd'hui ?

On tourne autour d'une cinquantaine de membres depuis une dizaine d'années. Au départ, on était vingt, trente, puis quarante... Mais on ne cherche pas spécialement à grossir. Ce qui m'intéresse, ce sont les passionnés. Certains ont

1. Derrière les quatre répliques et quatre Japauto authentiques, la liste des pilotes qui ont pris le guldon des Japauto durant les deux décennies d'engagement de la marque en d'Endurance.

2. C'est en 1969 que Japauto entre dans l'histoire de l'Endurance en signant une première victoire au Bol d'or avec Daniel Urdich et Michel Rougerie au guldon. Deux autres suivront en 1972 et 1973. Devant la moto Christian Vilaseca, fondateur de Japauto.

connu l'époque Japauto, d'autres veulent simplement faire rouler leur moto ou participer aux balades. On organise une balade par an. À chaque fois, c'est un membre qui prépare le parcours dans sa région. Généralement, ça se fait sur un week-end, avec deux journées de roulage de 200 à 250 kilomètres. Pour l'anniversaire des 60 ans, on

prévoit notamment un départ symbolique depuis Japauto, en région parisienne. Ensuite, direction Fontainebleau et la Vallée de Chevreuse.

Combien de Japauto possèdes-tu aujourd'hui ?

Entre les motos de route, celles d'endurance, les projets en cours et les machines à restaurer, je dois en avoir une



2

“ LA JAPAUTO DU BOL 72 DORMAIT DEPUIS 40 ANS DANS UN SOUS-SOL ”

1969 - 1989

GURNER D. POULET
HUBIN A. DE PUNET
HUGUET P. ROBINET
KORHONEN A. ROBLES
LASCAUX D. ROUGE
LAHONDE M. ROUGERIE
LAURENS R. RUIZ
LAWSON C. SAILLER
LECLAIRE A. SIBILLE
LELIARD P. SOULAS
LUC T. TCHERNINE
MAINGRET J.L. TOURNADRE
MANDRACCI D. URDICH
MATITOLI B. VAN DULMEN
MERKEL A. VIERA
MERTENS W. VILLA
MONNIN C. VINEL
NIES W. VIOLET
NIES D. VIGNOT



vingtaine, qui depuis 25 ans me servent notamment à faire des démonstrations un peu partout. Pour pouvoir acheter et restaurer ces motos, j'ai vendu une partie de ma collection de machines à cadres spéciaux.

Parmi les motos exposées à la Sunday Ride Classic, ta préférée est la Japauto du Bol d'Or 1972. Pourquoi ?

D'abord parce que c'est une originale. Contrairement à la Japauto 1973 que j'ai reconstruite en réplique, celle-ci est authentique. Elle était restée trente ou quarante ans oubliée dans un sous-sol. Je l'ai rachetée à Olivier de la Garoullaye, qui avait récupéré plusieurs anciennes Japauto restées stockées pendant des décennies.

Cette moto bleu-blanc-rouge a marqué les esprits. Elle symbolise vraiment l'aventure Japauto. ♦

3 questions à Axel Vilaseca, Patron de Japauto. “Une aventure sportive et industrielle”

Nous avons rencontré Axel Vilaseca, lors de la Sunday Ride Classic sur le circuit Paul Ricard. Patron de plusieurs concessions majeures sur l'Avenue de la Grande Armée et en premier lieu de Japauto, l'héritier de cette prestigieuse enseigne s'est rendu au Castellet en compagnie du directeur général de l'historique concession Honda, qui exposait plusieurs modèles entrés dans l'histoire de l'Endurance.

Japauto avait un box à la Sunday Ride Classic. Comment avez-vous vécu cet événement ?

Notre idée, c'était de réunir un maximum de motos anciennes de course liées à Japauto. Toute la période endurance Japauto, c'est vingt ans d'histoire, de 1969 à 1989. Et on s'était dit que la SRC était probablement l'événement le plus premium et le plus décontracté à la fois pour échanger avec des passionnés, des clients, mais aussi retrouver les pilotes et les anciens qui avaient vécu cette aventure. Il y a eu énormément de visites marquantes. On a notamment accueilli Daniel Urdich, vainqueur du Bol d'Or 1969 avec Michel Rougerie. Roger Ruiz était là également, lui qui a gagné le Bol en 1972. Jacques Luc est passé, tout comme Daniel Rouge, qui avait couru en 1970 avec Robert Assante.

Cela vous a rappelé des souvenirs personnels ?

Moi, j'ai grandi là-dedans. J'avais six ans lors de la première victoire Japauto au Bol d'Or 69, je n'y ai pas assisté. Ma première vraie course, c'est Le Mans 1972. Au début, je balayais le stand, puis j'allais chercher les bidons d'essence, les pneus chez Michelin, je



Axel Vilaseca devant les huit Japauto exposées dans le cadre de la Sunday Ride Classic au circuit Paul Ricard.

nettoyais les bulles des motos... Mais surtout, j'observais énormément. Je regardais travailler les techniciens de Honda France. Je trouvais l'équipage de Léon Chemarin incroyable. Et justement, Chemarin était là lui aussi. C'était amusant parce qu'il m'a dit : « Votre père a essayé plusieurs fois de me débaucher... » C'était devenu une plaisanterie entre eux, parce qu'il savait très bien qu'il ne partirait jamais.

Ces motos d'endurance sont entrées dans l'histoire de l'Endurance, mais pas seulement ?

Le carénage très anguleux a effectivement marqué les esprits. Cette moto devenue emblématique a

servi de base aux kits Japauto. À l'époque, il s'est vendu plus de 1 500 de ces kits. Et si l'on parle des motos complètes homologuées avec une plaque constructeur Japauto, on dépasse les 200 exemplaires, dont une grande partie exportée en Espagne, parce qu'à l'époque, l'Espagne vivait encore les conséquences du franquisme. Les motos japonaises y étaient quasiment interdites à l'importation pour protéger l'industrie locale. Mais comme Japauto était considéré comme un constructeur français, nous pouvions exporter nos motos là-bas. Notre aventure industrielle a duré huit ans. C'était à la fois une aventure sportive, industrielle et entrepreneuriale.



Derrière Axel Vilaseca, le directeur de l'emblématique concession Japauto de l'Avenue de la Grande Armée, Arnaud Dorard, qui troque volontiers veste et chemise pour la combinaison de cuir.

Alessandro Gritti, sur sa KTM 250 en championnat d'Europe lors de la saison 1977, en route pour un troisième titre de champion continental consécutif.



The background of the page is a photograph of a grassy field. In the distance, there are several vintage cars, including a green one on the left, an orange one in the center, and a blue one on the right. A few people are standing near the cars. In the foreground, on the left side, the rear wheel and part of the frame of a motorcycle are visible, resting on a dark, muddy surface. The title text is overlaid on the grassy area.

ALESSANDRO GRITTI L'INOXYDABLE MAESTRO

Vénéré pour la domination qu'il a exercée sur l'enduro dans les années 70, Alessandro Gritti a aussi pratiqué son art en motocross avec brio. Ce solide Bergamasque n'a surtout jamais transigé avec ce qu'il estimait juste pour lui. Un caractère bien trempé et un coup de gaz ravageur qui en firent "*Il Maestro*".

Texte : Stéphane Le Gouic - Photos : archives MV et MJ



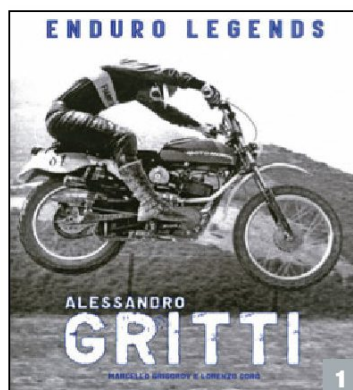
La classe du Maestro, posé contre son arme, la KTM 250 officielle, lors des Six Jours 1977 controversés pour l'équipe Italienne.

Six Jours d'enduro 2016. Navarra, en Espagne. Après le cross final, le numéro 724 rend pour la dernière fois de la semaine son carton de pointage. Cet Italien en a fini de ces ISDE jugés "engagés" par les top pilotes comme par les amateurs. Il rentre au parc sous le regard de quelques curieux qui ne savent pas que sous ce casque intégral se cache un monument de la discipline: Alessandro Gritti, multiple champion d'Europe et d'Italie dans les années 70, un des grands enduristes italiens de l'époque, si ce n'est le plus grand pour de nombreux analystes de cette période dorée pour la *regolarità*. Un parcours exceptionnel qui lui valut le surnom de "Maestro" par ses pairs. Le fameux maître achève ces Six Jours espagnols à la 307^e place sur 487 finishers et 530 partants. À 69 ans, la performance force le respect pour celui qui a commencé sa moisson de lauriers à partir de... 1965. Dans l'intervalle, Alessandro Gritti a remporté quatorze titres de champion d'Italie dont deux en motocross, quatre titres de champion d'Europe et signé deux fois la meilleure performance absolue aux Six Jours.

Enduro et motocross

Son apex ? La saison 1975 qui le voit gagner simultanément en motocross le titre de champion d'Italie 250 et en enduro le titre italien en 175 et européen en 250, avec la marque pour laquelle il vient de signer et avec laquelle il écrira la plupart de ses grands succès: « Je considère 1975 comme ma plus belle saison, même si en 1976, j'ai encore été champion d'Europe, mais en 125 cette fois, et que j'ai également gagné la catégorie 250 aux Six Jours et signé le scratch en même temps. Je me souviens de la feuille des résultats à la fin de la course: 1^{er} Gritti, 2^e Stodulka... Le Tchèque Jiri Stodulka qui était une de mes idoles et la star de l'époque en enduro! », se remémore Alessandro qui

“ A 69 ANS, ALESSANDRO GRITTI EST FINISHER DES ISDE 2016 ”



n'est pourtant pas du genre à fanfaronner, bien au contraire. Comme de nombreux Bergamasques, c'est un taiseux, un dur au mal qui partage peu ses émotions ou alors avec ses très proches amis et dans le patois local. Ceux-ci le surnomment "Franco", diminutif de Lanfranco, son premier prénom, un rien désuet, ce qui lui vaudra d'être communément appelé par son deuxième prénom, Alessandro. Ses potes sont pour la plupart des grands enduristes du Val Seriana, la vallée qui monte de Bergamo vers Clusone et qui a vu naître l'énorme majorité des champions italiens des années 70 et 80 dans la discipline. C'est à Vertova, village de cette vallée pentue, que le jeune Gritti a

1. Sur cette photo qui sert de couverture au livre de Marcello Grigorov et Lorenzo Coro (éditions MG Publishing) qui lui a été consacré, Gritti montre un bel engagement sur la Moto Morini 175 4-temps en 1971. 2. En 1960, le jeune Gritti pose sur la moto de son frère Giovanni. 3. En 1972, premier changement de marque pour Alessandro qui signe chez Puch et ramènera un titre 175 Italien à la marque autrichienne.

De sa période Moto Morini, Gritti va ramener trois titres de champion d'Italie en 1967, 1968 et 1970.



vécu ses premiers émois motocyclistes, initié par son frère Giovanni, son aîné de neuf ans qui n'était pas un enduriste d'opérette: « Il a gagné les Valli Bergamasche trois ou quatre fois, il a été champion d'Italie... À voir toutes ses machines, moi qui roulais avec un cyclo, je me suis pris de passion pour la moto. J'ai commencé à courir en enduro en 1963 (à 16 ans, ndr) et plus sérieusement en 1966 dans le championnat d'Italie Junior en classe 100 que j'ai gagné. »

Les flammes jaunes

À la remise des prix de la fédération, le jeune Gritti se voit proposer par un colonel de la Garde des Finances d'entrer dans les *Fiamme Gialle*, le bataillon sportif de la *Finanza*, un vrai team officiel au sein duquel évoluent nombre de cadors et qui a le soutien de l'usine Moto Morini. L'espoir bergamasque saisit l'occasion car à l'époque, les teams structurés sont rares et ce contrat lui permet de passer du temps chez lui, à continuer de bosser dans la carrière de sable et de gravier que tient sa famille. « Je devais y passer une année mais j'y suis resté cinq ans et je leur ai ramené trois titres de champion d'Italie en 1967, 1968 et 1970 avec la Morini 175 4-temps », se souvient celui qui est alors en passe de devenir un grand nom de l'enduro, sélectionné dans

l'équipe d'Italie aux ISDT.

Son physique naturellement puissant, travaillé six jours sur sept dans l'entreprise familiale, est un atout majeur, tout autant que la justesse de son coup de gaz et un mental à toute épreuve qui lui permet de se sublimer quand l'enjeu est important. Et de ne jamais rendre les armes, surtout quand les conditions sont extrêmes. Mais Alessandro rêve aussi de s'accomplir en motocross et rend son maillot bordeaux frappé de la torche jaune. « J'étais bien au sein des Fiamme Gialle mais je faisais trop peu de courses et pratiquement que des enduros alors que je voulais courir en motocross. C'était excitant de prendre un départ et de te mesurer directement à tes adversaires. Le cross, c'est la course à l'état pur, le premier arrivé a gagné. Mes supérieurs ne voulaient pas m'engager sur les courses qui m'intéressaient, alors j'ai démissionné. »

Pas plus compliqué que ça le Maestro qui fera toujours comme bon lui semble durant sa carrière.

Puch deux-temps

Une mutation technologique s'opère en ce début des années 70: les lourds et poussifs 4-temps sont délaissés pour les vifs et légers 2-temps. Lorsqu'il signe avec la marque autrichienne Puch pour la saison 1972, Gritti fait montre d'une belle adaptation qui sera une autre de ses marques de fabrique: capable de gagner sur

“ EN TRAVAILLANT DANS UNE CARRIÈRE, GRITTI SE PRÉPARE PHYSIQUEMENT ”



Sur la 125 Gilera officielle, Gritti décroche deux titres de champion d'Italie en 1973 et 1974 avant que l'aventure ne s'arrête brutalement fin 1974.

1. Jamais rassasié, le Maestro n'a jamais cessé de rouler, on l'a beaucoup vu sur les courses d'enduro à l'ancienne.
2. Gritti n'était pas manchot en cross: deux fois champion d'Italie 250, ce qui participa à sa grandeur.
3. Sur la 125 KTM du team Farioli en 1976, le Maestro prouve qu'il peut gagner sur n'importe quelle cylindrée en obtenant le titre de champion d'Europe après celui décroché en 250 l'année précédente.

les derniers 4-temps puis de briller avec toutes les cylindrées 2-temps qui leur succéderont et même de se remettre en mode soupapes à l'extrême fin de sa carrière. Avec la Puch 2-temps, il remporte à nouveau le titre italien Senior 125 mais renonce à la reconduction de son contrat devant la belle offre que lui fait Piaggio qui veut placer sa marque, Gilera, au firmament de la *regolarità*. Le puissant groupe italien entend s'imposer en mode *blitzkrieg*, il met le paquet pour signer les meilleurs pilotes dont Alessandro, le plus rapide de tous, mais aussi ses plus

importants rivaux dont l'ambitieux Gualtiero Brissoni. Gilera développe des prototypes impressionnants avec des moteurs 2-temps à distributeur rotatif et l'utilisation des matériaux les plus nobles comme le titane et le magnésium. « Gilera avait de très grosses ambitions, ils mettaient plus de moyens que Zündapp! Avec Gilera, j'ai gagné le titre italien 125 en 1973 et 1974. À la fin de la saison, la marque n'avait pas atteint ses objectifs (les ISDT 1974, en Italie, à Camerino où elle visait de nombreuses victoires avaient été un fiasco, ndr). Elle a malheureusement décidé de stopper son engagement en enduro et je me suis retrouvé sans guidon », regrette Alessandro...

KTM Farioli

Il prend une décision à son image: il s'achète une KTM 250 chez le concessionnaire du coin! Mais bien vite, Arnaldo Farioli, l'importateur KTM et un de ses anciens rivaux en course, lui propose un guidon officiel qui va lui permettre d'ouvrir la plus belle séquence de sa carrière. C'est justement au milieu des années 70, avec la naissance de Moto Verde, premier magazine spécialisé tout-terrain, que les Français commencent à prendre la mesure du phénomène Gritti. Avec un suivi plus important que celui des hebdomadaires généralistes de l'époque, MV fait vivre à ses lecteurs la montée en puissance



Palmarès

- Champion d'Europe 250 en 1975, 1977 et 1981.
- Champion d'Europe 125 en 1976.
- Champion du monde par équipe aux Six Jours 1981.
- Vainqueur des Six Jours au scratch en 1976 et 1981.
- Vainqueur de la catégorie 250 aux Six Jours 1976 et 1981 et de la catégorie 125 en 1979.
- Champion d'Italie 250 en 1980, 1981 et 1985.
- Champion d'Italie 175 en 1967, 1969, 1970, 1972 et 1975.
- Champion d'Italie 125 en 1973 et 1974.
- Champion d'Italie en 600 4-T en 1990.
- Champion d'Italie scratch en 1985.
- Champion d'Italie de motocross 250 en 1975 et 1979.



Alessandro Gritti a reçu de nombreux trophées durant sa carrière de quadruple champion d'Europe d'enduro.



Sur la 125 KTM en 1979, à 32 ans, le Maestro n'est plus aussi à son aise, il n'obtient aucun titre mais s'impose tout de même dans la cylindrée aux ISDT.



2



3



Plus en odeur de sainteté chez KTM-Faroli, Gritti claque la porte et passe chez Kramer. Il y renaîtra de ses cendres en obtenant un titre italien 250 en 1980 plus des titres de champion d'Europe et d'Italie 250 et le scratch aux ISDE en 1981. Incroyable !

du Maestro. Avec sa signature chez KTM Farlioli, le Bergamasque commence réellement à écrire sa légende internationale après de nombreux déboires physiques et mécaniques sur les Six Jours et sur les championnats d'Europe les années précédentes.

Les fans français le découvrent pour la première fois à Brioude en 1975 sur une KTM 250 bleue avec son casque jet rouge et le célèbre coupe-vent vert de son club, le MC *Italica Careter* soutenu par l'assureur *Italica Assicurazioni*, son image d'Épinal ! Imbattable en cross et en enduro cette année-là, il fait tout aussi fort en 1976 avec son premier scratch aux Six Jours en Autriche qu'il quitte dès le samedi soir pour monter dans la Ferrari d'Arnaldo Farlioli afin d'être présent le dimanche matin sur une épreuve du championnat italien de cross dont il remporte les deux manches, pour vous dire la santé du gaillard !

Le Champion des champions

À 29 ans, Alessandro est au sommet de son art, il va continuer à enchaîner les saisons à succès, ponctuées d'un troisième titre européen en 250 en 1977 mais aussi de blessures, de casses mécaniques ou de tracasseries fédérales qui le priveront de quelques titres supplémentaires en cross et en enduro car le Maestro est encore sur tous les fronts, ce qui ajoute toujours plus à sa grandeur. Aucun pilote italien avant lui n'a en effet été aussi performant dans les deux disciplines. Mais tout *campionissimo* qu'il est, Gritti est également confronté à la montée en puissance de ses contemporains au premier rang desquels Gualtiero Brissoni, l'autre épouvantail italien, un voisin dans la vallée, engagé par SWM, grande rivale de KTM à l'époque en enduro. Depuis 1978, leur confrontation tourne de plus en plus souvent à l'avantage de "Brizza" et une grosse blessure à l'entraînement en cross



(fracture d'une vertèbre lombaire) en septembre plombe la fin de saison de Gritti, avec un forfait pour les Six Jours et la perte des titres cross et enduro italiens en 125. La saison 1979 lui vaut encore une couronne de champion d'Italie 250 en cross et une victoire de classe aux Six Jours en 125, mais à 32 ans, Alessandro perd peu à peu l'estime d'Arnaldo Farioli qui le juge à présent trop vieux et hésite à renouveler son contrat. « *Quand j'ai vu qu'il m'égotait, je lui ai dit: "Si c'est comme ça, je m'en vais"* », assène Alessandro.

Le retour sur Kramer

Nombreux sont ceux qui se seraient résolus à raccrocher mais le Maestro a encore la grinta. Bien que courtisé par de grandes marques, il accepte la proposition de l'importateur italien de Kramer, petite marque allemande artisanale, de tester ses machines. « *Franco* » va se sentir tellement à l'aise sur les 250 teutoniques qu'il va renaître. Au point de retrouver cette énergie qui lui vaudra un nouveau titre italien 250 en enduro en 1980. Pas de présence aux Six Jours à Brioude cette année-là : il refuse d'intégrer la *squadra azzura* parce que le sélectionneur lui propose une catégorie qui ne l'intéresse pas. Pas grave, Gritti va mener une saison 1981 mémorable : champion d'Europe, champion d'Italie, champion du monde par équipe avec l'Italie sur les Six Jours où il signe la meilleure perf absolue, d'un cheveu devant son grand rival Gualtiero Brissoni. Tout le monde salue bien bas la performance, même l'hebdomadaire Moto Revue qui le place sur sa couverture avec un titre très explicite : « *Le scratch à 34 ans!* » Malgré cette saison triomphale, Kramer décide de ne plus investir dans l'enduro au niveau européen, Gritti doit se trouver un autre guidon car il n'entend toujours pas prendre sa retraite sportive. Les temps sont pourtant durs en Italie, l'enduro

“ EN 1981, À 34 ANS, IL RÉALISE LE SCRATCH DES ISDT SUR L'ÎLE D'ELBE ”



3

n'est plus autant à la mode, les constructeurs sont en crise, beaucoup sont sur le déclin dont la grande SWM qui lui propose pourtant une année de contrat. Rien de bon n'en sortira, la nouvelle 250 S1 à suspension arrière mono-amortisseur manque de mise au point, Gritti rentre dans le rang malgré un beau baroud aux Six Jours en Tchécoslovaquie (en tête de la catégorie 175 avant de casser son axe de roue avant le quatrième jour). Sans guidon fin 1982, Alessandro retrouve son ancien team, KTM Farioli, pour quelques saisons supplémentaires, une sorte

1. En octobre 1981, Alessandro Gritti fait la une de Moto Revue. La classe ! 2. Deux vedettes de l'enduro des années 70 : le regretté Imerio Testori, premier champion d'Europe Italien en enduro en 1974 sur la 400 KTM et Gritti qui enchaînera en 1975 sur la 250. Les deux roulaient ensemble en endurance. 3. Gritti (ici avec l'équipe de trophée Italienne en 1975) n'a gagné qu'une fois les Six Jours pour l'Italie.

Le Maestro sur la roue avant de sa KTM 250 en 1977, en route vers son 3^e titre européen.



de crépuscule pour le Bergamasque qui garde encore une certaine vitesse mais ne fait plus le poids face à la jeune garde italienne. Le Maestro en a toutefois toujours un peu sous le coude, il remporte un dernier titre d'Italie scratch sur une KTM 250 en 1985 et lors des Six Jours à San Pellegrino, il est en tête du scratch avant le cross final. À 38 ans, un immense exploit est encore à portée de sa poignée de gaz. « *Malheureusement, je me suis accroché avec un autre pilote lors du cross final, je suis tombé et j'ai été battu pour quelques secondes. C'est le plus mauvais souvenir de ma carrière. Farioli m'a ensuite proposé de devenir pilote d'essai, mais ça ne m'intéressait pas, je voulais courir, point* », explique-t-il.

Ne rien lâcher

Gritti va enchaîner quelques saisons sur des Honda et en 1990, il décroche son dernier grand titre en Italie avec la victoire sur le championnat 4-temps au guidon d'une Husqvarna 610. « *J'avais 43 ans, les gens me disaient que je n'avais plus l'âge mais j'ai encore roulé un peu puis je me suis mis aux courses vintage.* » Avec une certaine assiduité puisqu'on le reverra sur la plupart des machines qui ont fait sa grandeur. Très rarement venu courir en France à sa grande époque, on aurait dû le voir à Brioude en 2020 pour le 40^e anniversaire des Six Jours mais la Covid l'a contraint à rester en Italie. Le campionissimo a pu se rattraper en 2021. Il s'est aligné au départ des Six Jours qui se sont déroulés début septembre en Italie avec l'ambition de finir à nouveau. Las, une blessure à la jambe l'a contraint à l'abandon au soir du deuxième jour. Mais une seconde chance d'écrire une nouvelle ligne de sa légende se présente à lui fin octobre avec le 40^e anniversaire de l'édition 1981 sur l'Île d'Elbe, théâtre de son dernier grand exploit sur les Six Jours. À 79 ans, le Maestro ne veut toujours rien lâcher... ♦





DUCATI 125 REGOLARITA

FAUSSE ENDURO

La 125 Regularita a été commercialisée entre 1975 et 1979. Elle devait permettre à Ducati de se faire un nom en tout-terrain. Las, cette aventure typiquement italienne a tourné au fiasco.

Texte : Alan Cathcart - Photos : Kyoichi Nakamura

Il y a 50 ans, Ducati tentait une incursion dans le monde du tout-terrain. Mal née, la 125 Regularita n'a pas connu le succès espéré.



En 1975, lorsque la 125 Regularita (en Italie la Regularita, soit la régularité désigne l'enduro) fut lancée sur le marché, Ducati proposait une gamme de motos sportives à moteur bicylindres en V. Depuis 1967, la marque faisait partie de l'EFIM (*Ente Partecipazioni e Finanziamento Industria Manifatturiera*), un conglomérat public du gouvernement italien chargé de la gestion d'entreprises en difficulté. Fredmano Spairani a été nommé PDG en 1969 et il s'agissait d'un gestionnaire doté d'un esprit ouvert doublé d'un certain flair. Il savait écouter, apprendre et agir en fonction de ce qu'on lui disait. Ainsi l'ingénieur Fabio Taglioni



La Ducati 125 Six days de 1977 est une évolution de la Regularita. Plus efficace, elle n'a cependant pas eu le temps de faire ses preuves.

**“ LE DIRECTEUR DE DUCATI
IMPOSE LE PROJET
CONTRE L'AVIS DE TAGLIONI ”**

et ses collègues l'ont convaincu du bien-fondé d'une stratégie axée autour des quatre-temps de 750 cm³, la catégorie qui avait le vent en poupe à l'époque. Malheureusement en 1973, le succès de Spairani à la tête de Ducati lui a valu d'être promu directeur de MV Agusta, dans les secteurs de l'aviation et de la moto, la firme étant également passée sous le contrôle de l'EFIM. Son successeur chez Ducati, Cristiano de Eccher, un homme plus âgé, ne se souciait que des chiffres, pas du produit. C'est donc à sa demande expresse que deux nouvelles gammes ont été créées : les bicylindres parallèles de 350 et 500 cm³ et



la 125 Regularita deux-temps. Deux échecs. Analysons celui de moto de tout-terrain avec un de ceux qui a travaillé sur le projet.

Forni, le développeur

Italo Forni était multiple champion d'Italie de motocross et d'enduro dans les catégories 125, 250, 500, et pilote d'usine pour Honda, KTM, CZ, Montesa et Kawasaki. Aujourd'hui âgé de 75 ans et toujours actif, Forni a occupé une série de postes clés dans l'industrie italienne de la moto lorsqu'il a pris sa retraite sportive en 1980. C'est donc lui que les ingénieurs de

Ducati ont recruté à l'époque pour les aider à développer la 125 d'enduro.

« Ducati m'a contacté en 1973 », explique-t-il « je me suis donc rendu à Bologne pour rencontrer Taglioni et Cosimo Calcagnile, le directeur commercial. J'ai appris que Taglioni avait conçu un tout nouveau moteur monocylindre quatre-temps et qu'il souhaitait l'utiliser pour développer une gamme de motos de 250 et 350 cm³ destinées au marché tout-terrain. Il voulait créer des machines dans la lignée des Scrambler très populaires en Italie. Spairani était favorable à cette idée, mais le nouveau directeur Cristiano de Eccher refusa et demanda une 125

1. Au guidon, on est plongé dans une ambiance enduro avec juste un petit compteur de marque Veglia.

2. Le petit commodo code-phare provient de chez Aprilia qui n'était pas encore un constructeur important. 3. Poignée de gaz, leviers et caoutchoucs ont été achetés chez Magura. 4. Le design de la Regularita 125 était plutôt réussi. On remarque tout de même la petite taille de l'ensemble cylindre-culasse par rapport au bas-moteur.

deux-temps. Peu importait l'inexpérience de Ducati dans ce secteur, ou les marges bénéficiaires réduites sur un marché aussi concurrentiel. Taglioni et ses collègues du Reparto Sperimentale (Recherche et développement) décidèrent donc d'utiliser le nouveau bas-moteur mais doté d'un haut-moteur deux-temps. Comme ils ne connaissaient pas grand-chose à cette technologie (et s'en moquaient un peu) ils se contentèrent de copier le moteur le plus performant du secteur, le Sachs allemand. Ça explique pourquoi certains ont pensé que Ducati avait surdimensionné le bas-moteur pour une future version 250 cm³. En réalité il n'en a jamais été question ! »

Finalement lancée en avril 1975, la Regularita était équipée d'un cylindre Gilardoni à quatre transferts. Malheureusement sa plage de puissance était plus réduite par rapport au moteur Sachs qui avait été copié. Ainsi la boîte de vitesses à six rapports était bienvenue pour exploiter le moteur 125. De plus, le poids à sec de la Regularita était de presque 110 kg, soit quasiment dix kilos de plus que la plupart de ses concurrentes. Pour alimenter le petit phare une batterie était logée derrière la plaque porte-numéro gauche. L'allumage Motoplat CDI était équipé d'un générateur qui permettait au moteur deux-temps Ducati de fonctionner sans batterie. Ce qui signifie que la clé de contact sur le côté gauche ne servait qu'à allumer le phare ! De plus il semblait étrange que Ducati se soit adressé à un fournisseur espagnol alors qu'il aurait été plus logique de solliciter *Ducati Elettronica*, société sœur. Il en fut peut-être ainsi car Sachs se fournissait auprès de Motoplat.

Mauvais choix

Heureusement, Le cadre en acier Verlicchi était bien fabriquée en Italie. Il était surmonté d'un réservoir en plastique de six litres qui était un peu juste vue la consommation élevée de 7,5 litres aux 100 km. Si les suspensions avant et arrière étaient signées Marzocchi, leurs débattements étaient déjà un peu insuffisants à l'époque. Et comment justifier le choix de faire passer l'échappement Lafranconi sous le moteur ? Ça constituait un véritable handicap explique Forni : « *Sur les instructions de la direction, la première version de la moto était davantage une moto de route qu'un modèle d'enduro, une trail-bike en quelque sorte.* ». Il est vrai qu'avec sa vitesse de pointe de 119 km/h constatée par la presse italienne, la Ducati était la plus rapide de sa catégorie. Malheureusement



1. Le silencieux du pot Lafranconi est démontable pour nettoyage et remplacement de la laine de roche.
2. Les amortisseurs Marzocchi sont munies de réservoirs séparés contenant le gaz. Le carter de chaîne est en aluminium.
3. Sur le très chic garde-boue noir on trouvait une petite sacoche bien pratique pour emmener quelques outils.

comme le tambour avant était sous-dimensionné, le freinage était insuffisant sur la route. Le bon point c'est que malgré tous ses équipements haut de gamme (commandes Magura, plastiques Preston Petty, freins Grimeca, jantes Akront) la Ducati était 20% moins chère que la KTM 125 GS. N'empêche que cette dernière était 25% plus légère et 10 % plus puissante. Il s'agissait en fait d'une vraie compétition-client. Pourtant Ducati a soutenu divers pilotes de 125 Regularita lors d'enduros nationaux en Italie et en France, le seul autre



pays où le modèle figurait au catalogue. Mais le succès a mis du temps à venir. Italo Forni a donc été engagé par l'usine pour piloter la Regularita dans les championnats italiens de motocross et d'enduro de 1976 ainsi que pour participer aux Six jours en Autriche. Durant cette épreuve, il a mis au point une version améliorée que Ducati a lancée en 1977 sous le nom Six Days, en remplacement du modèle précédent. Arborant un style tout-terrain plus affirmé avec un réservoir en aluminium de 8 litres et un moteur peint en



noir, la nouvelle moto était disponible en deux versions, Cross et Regularita. Elles étaient dotées d'un nouveau cylindre chromé dur à six transferts (le précédent était chemisé fonte) d'une nouvelle culasse (taux de compression de 14,6 à 1) et d'un carburateur plus gros (32 mm). Le tout permettait d'obtenir une puissance (annoncée) de 25 ch à 10 250 tr/min au lieu des presque 22 ch à 9000 tr/min. Le poids a été diminué grâce à un cadre en acier au chrome-molybdène, une fourche Marzocchi à fourreaux en

magnésium (avec plus de débattement) et des pièces allégées comme le carter d'embrayage passant de 1,32 kg à 0,98 kg. Le poids à sec a été ramené à 99 kg annoncés, en réalité 104 kg constatés par la presse. Plus de 6 kg gagnés malgré tout, avec un frein avant de plus gros diamètre. Autre bon point,

Côté droit, on ne voit que le vulnérable pot d'échappement qui passe sous le moteur. Un sabot, absent sur ce modèle, était censé le protéger.

“ LA SIX DAYS, LANCÉE EN 1977, ÉTAIT PLUS PROMETTEUSE ”

l'échappement passait dorénavant au-dessus le cylindre. Toutes ces améliorations ont induit un prix de vente plus élevé, mais comparable à la concurrence. Et pourtant ce modèle n'a été produit qu'à un peu plus de 1000 exemplaires. « La Six Days était une moto plus compétitive », reprend Italo Forni. « Cependant, si elle restait assez fragile, dès le milieu de l'année 1977, elle a commencé à remporter des courses. Mais les ventes n'avaient pas répondu aux attentes, et alors que tout



Au début des années 80, l'Italjet 350 Scott quatre-temps reprenait le bas-moteur de la petite Ducati.

1

commençait à se mettre en place, EFIM a décidé de mettre fin au projet ! Il faut dire que le modèle Regularita avait fait perdre de la crédibilité à Ducati, en donnant l'impression que la marque ne connaissait pas ou ne s'intéressait pas aux enduros. Ce qui était en partie vrai ! Elle était le fruit d'un compromis, car la direction d'EFIM voulait une trail-bike capable de s'imposer dans les spéciales d'enduro. »

Tartarini de Bologne

Mais au milieu des années 1970, c'était impossible. De nombreuses marques s'étaient spécialisées dans l'enduro et le cross, laissant la catégorie

“ L'ITALJET 350 SCOTT EST UN PEU LE PROJET INITIAL DE TAGLIONI ”

1. La Regularita 125 est évidemment à l'aise sur les chemins. En revanche elle était dépassée en enduro pur.
2. À l'origine, ce moteur était conçu pour équiper les nouvelles Scrambler quatre-temps. La direction de Ducati n'en a pas voulu et le bas-moteur a été coiffé d'un haut-moteur coplé sur le Sachs deux-temps.

trail-bike aux japonais. Italo reprend « En fait, elle était meilleure en motocross, où l'on a moins besoin de couple qu'en enduro. Qui plus est lorsque l'on a allégé, et c'est en cross que j'ai pu finir par m'imposer avant qu'ils ne mettent tout en veilleuse. »

Pourtant, l'histoire de la Ducati 125 Regularita ne s'arrête pas là. En 1979, le moteur a été repris par Leopoldo Tartarini, propriétaire de la marque Italjet qui collaborait avec Ducati et avait même planché sur le projet de la 125 d'enduro.

« Je connaissais le moteur de la Regularita depuis ses origines à quatre-temps » expliquait-il « Je savais donc qu'il était d'une conception très robuste, capable de supporter beaucoup plus de puissance. C'est ainsi qu'en 1979, j'ai acquis tous les plans et les gabarits du moteur de la Regularita. Puis j'ai produit trois nouveaux moteurs destinés au trial : un 350 deux-temps, un 250 deux-temps et un 350 quatre-temps arbre à cames en tête qui développait 38 chevaux. Ce dernier a été utilisé sur la Scott en 1983, une machine produite à une centaine d'exemplaires. Taglioni a été ravi, car cela correspondait à son projet initial. » La boucle était bouclée. ♦

DUCATI 125 REGULARITA année 1975

► Moteur

Monocylindre deux-temps, refroidi par air, admission par la jupe de piston, **123,7 cm³** (alésage x course **54 x 54 mm**), taux de compression **12,4 à 1**, carburateur Dell'Orto PHB **30 mm**, allumage Motoplat CDI avec batterie 6 V et alternateur, transmission primaire à engrenages hélicoïdaux 6 vitesses, embrayage multidisque en bain d'huile.

► Puissance - couple

21,8 ch à 9 000 tr/min⁽¹⁾ - 1,7 mkg à 8 000 tr/min
Vitesse maximale : **119 km/h**. (1) à la boîte de vitesses.

► Partie-cycle

Cadre double berceau tubulaire en acier Verlicchi. **Suspension** : fourche télescopique Marzocchi de **35 mm**, débattement **180 mm** à l'avant, 2 amortisseurs Marzocchi débattement **130 mm** à l'arrière. **Empattement** : **1 420 mm**. **Hauteur de selle** : **850 mm**. **Freins** : deux tambours Grimeca simple came à moyeu conique **125 mm** à l'avant, **140 mm** à l'arrière. **Pneus/roues** : **2,75 x 21** à l'avant, **4,10 x 18** sur jantes Akront à l'arrière. **Poids** : **109 kg** à sec.



2

NOUVEAUTÉ

Casa éditions



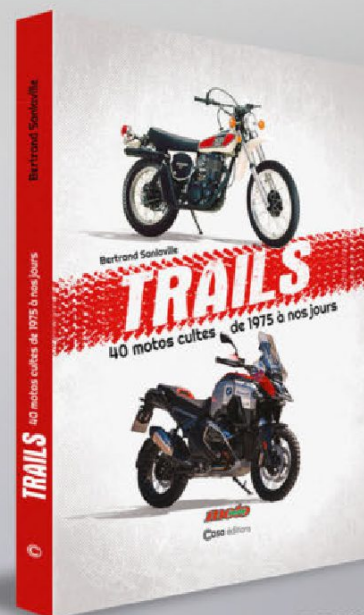
21€95

20,5 x 26,9 cm - 128 pages



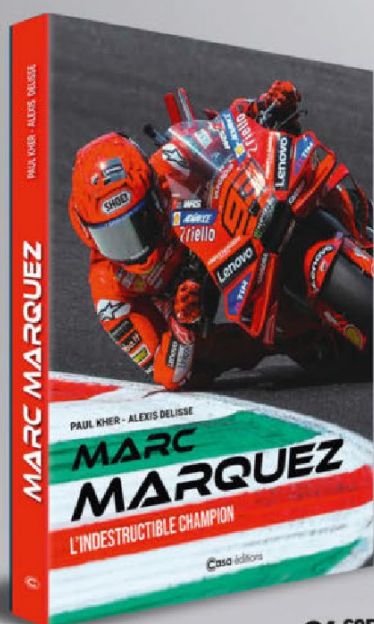
24€95

20,5 x 26,9 cm - 144 pages



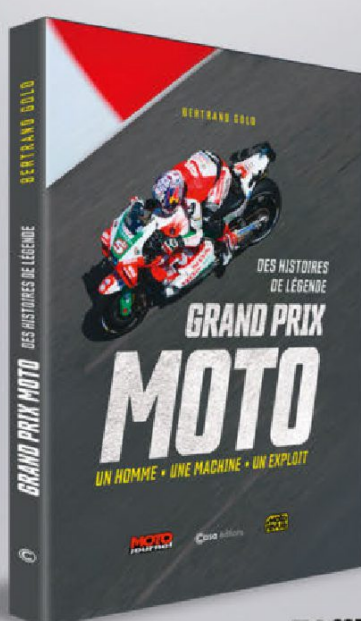
39€95

23,5 x 31 cm - 192 pages



24€95

20,5 x 26,9 cm - 160 pages



39€95

23,5 x 31 cm - 160 pages

SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE

COMMANDEZ
EN UN FLASH

Boutique
Larivière



DISPONIBLE EN LIBRAIRIE

LES SPÉCIALISTES DE L'ANCIENNE

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

Depuis 1907 au service de nos assurés



Et aussi : véhicules modernes • santé • Habitation

79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 Dijon Cedex

Tél: 03 80 70 05 36 - Fax: 03 80 70 05 85

www.assurances-bailly.fr

**NOUVEAUX HORAIRES
LE MATIN**
Détails sur notre site



RESTAURATION ET ENTRETIEN

Laurent ROMUALD - 27, rue des Alouettes - ZA les Alouettes - 95600 Eaubonne
Tél. 01 39 59 98 35 - Fax 01 39 59 98 51

www.machinesetmoteurs.com



www.bellesbecanes.fr

**Il est temps d'investir
dans votre plaisir !**

*Fabrication
Française*

Restom

Depuis 1993



Adhérent FFVA P074

NOUVEAU VERNIS

MONOCOMPOSANT 9140

- > Application facile : prêt à l'emploi, séchage rapide
- > Finition satiné/brillant
- > Haute résistance : jusqu'à 150°C

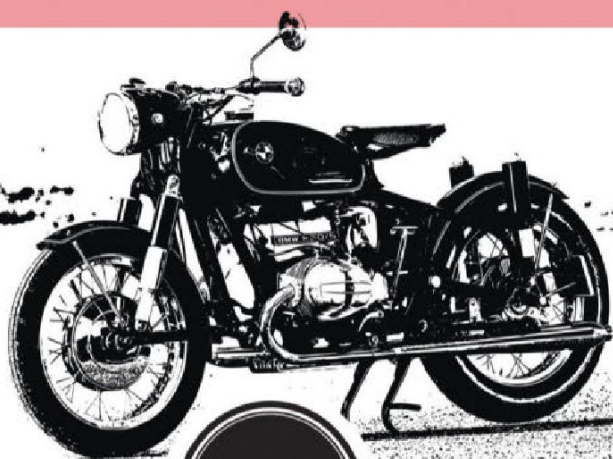


+ 30 ANS DE SAVOIR-FAIRE

+ 200 PRODUITS

Commandez en ligne
sur **RESTOM.NET**





POCKA BIKES

Le Spécialiste du Flat-Twin BMW

- Vente de pièces détachées BMW anciennes
- Restauration - Entretien - Réparation

☎ 06 63 15 33 77



📱 SCAN ME

Accès direct au site internet
www.pockabikes.fr ici

Depuis 1967, Simone assure sa vieille chez Clavel.

— 250 000 VÉHICULES ASSURÉS —

7 bis, rue des Étroits - 69005 Lyon
INFORMAS 13 003 341 - www.onias.fr



Le spécialiste
auto, moto, cyclo
& flotte de collection

Clavel
Assurances

Retrouvez Simone sur Youtube
@clavel_assurances

WWW.ASSURANCESCLAVEL.COM
04 72 66 37 00



**NICE BIKE
NICE RIDE**



**MEILLEURE MARQUE D'ENTRETIEN
MOTO ET ÉQUIPEMENTS DEPUIS 19 ANS
POUR MOTORRAD MAGAZINE**

PRODUITS PREMIUM VENDUS DANS LES MAGASINS
SPÉCIALISÉS MOTO PROCHES DE CHEZ VOUS



S100
entretien moto

dr-wack.com

IN.FRA. *Belle moto, belle route

Petites annonces



MONTESA COTA 247 TRIAL, 1973, 2500 €, refaite entièrement avec des pièces d'origine, Téléphone: 06 81 22 69 96, e-mail: dominique.langagne@gmail.com



DUCATI SPORT 1000 S, 2008, 3224 km, en parfait état, 14000 €, Tél : Pierre 06 08 22 15 97



GODIER-GENOUD PERFORMANCE 1166 GG 03 PR, 1983, 30 000 km réels, série limitée à 160 environ, entretien récent, 23 000 €, tél. 06 48 37 79 65 email : yoyomostro@hotmail.fr



HONDA CR 250 R, 1979, bon état, toute d'origine sauf amortisseurs Fox et silencieux alu. 5 000 € email : zundapp1933@gmail.com



MUZ 660 SKORPION SPORT, année 1999, 5900 km réels, très bon état, 3600 €, téléphone : 06 77 11 09 22, e-mail: legall.56jeanlouis@orange.fr



MOTO GUZZI 850 T3, 1976, 73 000km, 6 500 € tél 06 09 54 64 40, email : jm.amault56@gmail.com



KAWASAKI Z 1300 INJECTION, 1985, même propriétaire depuis 25 ans, 55000 km, part par la route, 8500 € tél 06 81 69 19 07 email : kickpiston@orange.fr



HONDA SL 125, 1974, restaurée en 2022, 80 km, CG collection, 4900 € tél. 06 08 52 52 37



HONDA CB 750 K1, 1971, restauration à la fin des années 90 dans le livre "CB 750" d'Eric Breton), CG Française, 14 000 km, 13 200 €, tél. 06 08 52 52 37



YAMAHA TT 350, 1994, 2900 km, CG française, 2e main, avec pièces, 3900 €
tél. 06 08 52 52 37



YAMAHA TT 350, 1996, 2700 km, CG française, compatible permis A2, 4900 €
tél. 06 08 52 52 37



KAWASAKI Z1000 1978, restaurée 300 km, jantes Meiber, freins Brembo, bras oscillant Martin etc, 11 990 €, tél : 05 31 97 02 15



YAMAHA TY 125, avril 1976, état neuf, 2900 €, tél. 06 42 06 33 53



MOTOBÉCANE 100 BMW TYPE B1V2, années 30, à remettre en route, bonne compression, 850 €, tél : 06 28 07 18 33

Votre annonce gratuite doit nous parvenir par email à l'adresse suivante : valentina.ramirez@editions-lariviere.com

Nom Prénom Code Postal Ville

Adresse Tél e-mail

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les Éditions Larivière.

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par les Éditions Larivière.

INFORMATIONS À FOURNIR : PHOTO, MARQUE, MODÈLE, ANNÉE, KILOMÉTRAGE, PRIX

VENTE ☐ ACHAT ☐ MOTO ☐ PIÈCES ☐ DOCUMENTATION ☐ DIVERS ☐

■ Les petites annonces gratuites sont réservées aux particuliers. Si vous êtes professionnel, contactez notre régie publicitaire, Studio Publicité - Editions LARIVIÈRE
■ La responsabilité de Moto Revue Classic ne saurait être engagée directement ou indirectement dans les transactions.

Le magazine Moto Revue Classic est édité par les Editions Larivière situées 12 rue Mozart, 92110 Clichy. Les Editions Larivière sont responsables du traitement et de la collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, les Editions Larivière ne pourront pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale : Editions Larivière situées 12, rue Mozart, 92110 Clichy, en justifiant de votre identité.

**DISPONIBLE
EN KIOSQUE
ET SUR BOUTIQUELARIVIERE.FR**

HORS-SÉRIE 2026 **CLASSIC #14** NUMÉRO COLLECTOR

motoverte



ENQUÊTE
DEUDON/PICHON 2010
DU BRUIT À L'ENDUROPALE



ESSAI
CR 500
L'APPEL DU SABLE
LES SECRETS DES REINES DU TOUQUET



STORY
YAMAHA/70 ANS
HISTOIRES DE BEST SELLERS



HÉROS
JOËL SMETS
LE ROI « LION FLAMAND »



ÉQUIPEMENT
NO FEAR
UN SUCCÈS, UNE CHUTE



MAIS AUSSI... L'HISTOIRE DU GP DU JAPON / 40 ANS DE TRÉFLE LOZÉRIEN / LES ENCHÈRES DE LYON...

mv *motoverte*

LEADER DE LA PRESSE MOTOTT DEPUIS 1974

Passionnés de moto, complétez votre collection



Mars Avril 2026



Jan. Fev. 2026



Nov. Dec. 2025



Sept. Oct. 2025



Juillet Août 2025



Mai Juin 2025

BON DE COMMANDE

MOTO REVUE CLASSIC - VPC - 45 avenue du Général Leclerc - 60643 Chantilly cedex
Commandez aussi sur : boutiquelariviere.fr

Chaque numéro est au prix de 7,20 € + frais de port*

Email : _____ @ _____
Nom : _____ Prénom : _____
Adresse : _____ CP : _____
Ville : _____ Tél. : _____

Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr

Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

Signature et date obligatoires

VMRCP22

► Je choisis de régler par :

☐ Chèque bancaire à l'ordre de
Moto Revue Classic

N°	Prix
N°140 - 74596 ☐	
N°141 - 74599 ☐	
N°142 - 74729 ☐	
N°143 - 74917 ☐	
N°144 - 75267 ☐	
N°145 - 75652 ☐	
Frais de port	
Total	

*Frais de port : 3,00 € par revue
DOM-TOM, Etranger nous contacter
au + 33 43 44 62 43 79

Je souhaite recevoir les offres commerciales des Editions Larivière à mon adresse email.

Conformément à la loi informatique et liberté du 6.01.78, vous disposez d'un droit d'accès et de rectifications vous concernant. Ces données sont susceptibles d'être communiquées à des organismes tiers sauf si vous cochez la case ci-après ☐

SHOEI®

PREMIUM HELMETS

www.shoei-europe.com



J.O.Z.



Laguna Blue

**THE NEW
CLASSIC**

ece 22.06 - CJ-4 visor - V-480 peak - AIM shell - Belt snap *

* ece 22.06 - écran CJ-4 - visière V-480 - coque AIM - sangle à cliquet



Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection.

Assurance Moto
jusqu'à 18 %⁽¹⁾
de réduction

(1) Jusqu'à 18% de réduction si le client est détenteur d'un contrat Auto ou Moto AXA (hors formule Tiers essentielle).

Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - Société anonyme de droit français au capital de 51 429 430,40 euros, entreprise régie par le Code des assurances, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 8-10 Rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles, Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.



Ref. 969206 01 2026 - Crédits photos: Gettyimages