

1000 HONDA-MARTIN 1980

Belle et efficace

PAR CHRISTOPHE GARCIA

Dans les années 70, les motos à cadre Martin faisaient partie de ces machines devant lesquelles on bavait. Moto d'homme sans concession, de grosse cylindrée et monoplace, on aurait payé pour l'essayer. Ben moi je l'ai fait, et à l'œil !



▲ Avant les GSX-R et autres ZXR, le motard qui voulait une sportive pur jus devait passer par un assembleur. En France, Godier-Genoud et Martin tenaient le haut du pavé et pouvaient vous préparer une moto à la carte.

La 1000 Martin de Gérard Devaud est absolument superbe. Si Madame n'était pas si maniaque, on la garantirait volontiers dans le salon entre deux sorties. Parce que quand même, un outil pareil, ce n'est pas fait pour rester en vitrine. Lorsque Gérard est venu chez moi, il avait oublié la plaque d'immatriculation. Il est vrai qu'à nos âges, on n'a plus toute sa tête. Alors comme on est à moins de 20 minutes du tout nouveau circuit de Bresse, l'occasion était trop belle pour ne pas s'en donner à cœur joie. Surtout que c'est le seul moyen de savoir ce que la bécane a réellement dans le ventre. Je ne serai pas déçu du voyage...

T'en dis quoi ?

Même si le "berlingot" a reçu quelque préparation de la part de son propriétaire, la Martin reste une moto très civilisée. Comme il fait un peu frisquet, le starter est de mise. Créée pour la piste, le démarreur a été retiré et c'est à la poussette qu'il faut lancer la mécanique : en quelques mètres, elle ronronne dans un mélange de graves envoûtants et de feulements laissant présager quelques vitamines dans les bielles. Pour autant, le quatre-pattes reste particulièrement docile avec comme il se doit une souplesse qui permet de rouler sur le filet de gaz. « Tu sais, m'avoue Gérard, tout le

FICHE TECHNIQUE

■ **MOTEUR** — Quatre-cylindres en ligne face à la route à double-arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindre. 987,66 cm³ (67,5 x 69 mm). 110 ch à 9 500 tr/min (estimation). Quatre carburateurs Kehin à dépression Ø 33 mm. Allumage électronique CDI. Embrayage multidisque dans l'huile. Boîte à cinq rapports.

■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre tubulaire en acier 25 CD 4S à moteur suspendu. Fourche télescopique Kayaba Ø 43mm. Suspension arrière Cantilever. Frein av./ar. : double-disque Ø 300 mm/disque Ø 220 mm, étriers Brembo double-pistons. Pneu av./ar. : 110-80 x 18/150-70 x 18. 178 kg à sec pour environ 245 km/h (selon démultiplication).

monde m'a dit qu'il fallait garder les carburateurs Kehin d'origine, et surtout avec le boîtier de filtre à air. Ça ne me paraissait pas logique : j'ai usiné des cornets et placé une petite tablette en dessous pour éviter les turbulences d'air. Tu me diras ce que tu en penses. »

Musculation

Comme j'entre en piste, je me concentre pourtant sur d'autres facteurs. Manifestement c'est une moto assez lourde, mais je trouve la position de conduite agréable : elle permet de bien s'intégrer avec des commandes qui tombent naturellement sous les mains et une position assurant un excellent équilibre du corps. Entre la découverte du tracé de ce superbe circuit tout neuf et celle de la Martin, je roule pépère, le temps de m'habituer à l'ensemble.

Premier constat, c'est une moto lourde qui demande à être balancée sans brutalité, mais avec poigne. La prise d'angle engendre au début une espèce d'appréhension à cause de l'inertie inhérente au poids : il est impératif de viser la bonne trajectoire sous peine d'être obligé de couper franchement les gaz afin de revenir en ligne. Et comme le moteur Honda possède non seulement un gros coffre, mais également de la puissance à revendre, il faut un temps d'adaptation certain pour commencer à dompter le bestiau. Ensuite, il suffit de poser la moto sur l'angle pour avaler les courbes avec une efficacité bluffante. Un point négatif à mon sens, il faut de gros bras pour la tenir, et cela se ressent lorsque l'on descend de selle : une bonne séance de musculation n'aurait pas fait mieux. Le gros boudin arrière offre un grip que rien ne semble vouloir décrocher du bitume mais attention, il faut doser l'accélérateur car on arrive à la seconde impression.

Sur la Martin, qui décoiffe quand même pas mal, on sent à partir de 5 000-5 500 tr/min les chevaux qui piaffent. Ça pousse fort jusqu'en haut, et pas besoin de flirter avec la zone rouge pour s'arracher les tripes. Le freinage particulièrement mordant demande beaucoup de fermeté sur le levier, et à ce sujet il me semble que le maître-cylindre a peut-être un piston légèrement trop gros. Gérard a fait monter les disques avec des olives ajustées, de telle manière qu'ils ne sont pas flottants pour s'adapter au règlement des courses de motos anciennes. Je ne m'étendrai ni sur l'embrayage, ni sur la boîte : c'est du japonais sans la moindre faille. A tel point qu'il est inutile de toucher le levier à la montée des rapports qui

▼ **Cadre périmétrique et suspension arrière Cantilever :** si ces techniques sont aujourd'hui courantes, elles étaient à la pointe du progrès en 1980.



Une Martin bien préparée pouvait figurer en bonne position dans les épreuves internationales d'endurance.



PREMIER CANTILEVER À CADRE OUVERT

Pierre Boudan (le fils de l'écrivain Alphonse Boudard) se rappelle bien de cette 1100 à moteur Honda Bol d'Or, achetée par un motard méticuleux, qui fut la première de la série Cantilever à cadre ouvert fabriquée par Martin. Pierre vendait dans son magasin Sud Motos des Martin "à la carte" selon les options proposées par le constructeur. Accessoirement, il faisait la toilette de printemps de la dizaine de motos que possédait Coluche, mais il fut surtout le mécanicien de André de Cortanze sur la Elf d'endurance, motorisée par un 1100 Bol d'Or qu'il connaît donc sur le bout des ongles. Selon lui, « c'était un moteur fabuleux. » Il se rappelle également ce premier modèle dont le cadre ouvert (à moteur suspendu au lieu d'un berceau qui passe en dessous) supporte une suspension arrière cantilever : « La moto était magnifique, et d'un modèle construit à peu d'exemplaires. Lorsque j'ai vu une annonce dans LVM, je l'ai reconnue tout de suite. J'ai contacté le vendeur qui était l'homme à qui j'avais vendu cette moto neuve. Quinze ans après, elle était toujours dans le même état ! Mais c'était une époque pas si lointaine où les Martin n'avaient pas encore recouvré la cote, elle est donc restée de longs mois en magasin. Puis j'ai appris que mon ami Gérard Devaud en cherchait une... » Après une longue période de dormance, Gérard lui a redonné une nouvelle vie.

► Le poste de pilotage est réduit à sa plus simple expression. Notez les guidons Godler-Genoud, plus adaptés à la piste.



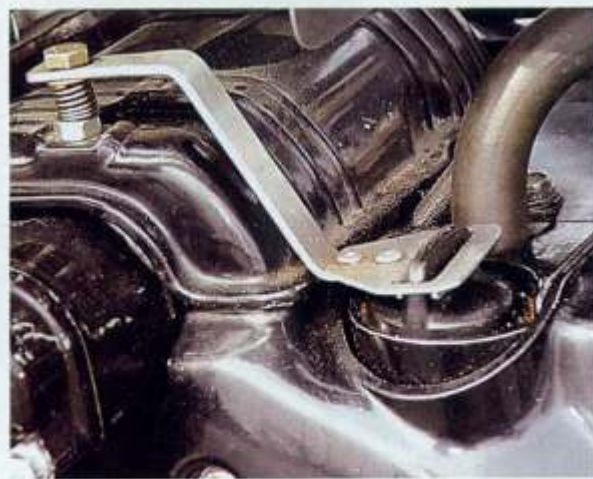
▼ Le freinage Brembo est puissant mais demande de la poigne pour être efficace.



► Au guidon de cette Martin, Gérard Debrock a terminé cinquième du Bol d'Or Classic 2003.



► Le bouchon de remplissage d'huile est sécurisé par un astucieux système.



s'enclenchent parfaitement. Gérard Debrock, qui a terminé cinquième du Bol d'Or Classic en 2003 avec cette Martin, est élogieux : « Sur cette moto, on est en sécurité tellement elle est saine. » Tout est résumé dans cette simple phrase, sauf qu'il faut tout de même accéder à un certain niveau de pilotage pour arriver à la pousser à des limites dont la barre est placée très haut. Une moto d'homme, une vraie de vrai. ●

POUR

- Puissance
- Esthétique
- Tenue de route

CONTRE

- Moto exclusive
- Maniabilité



La fourche Kayaba de 43 mm confère au train avant une touche résolument "racing".

▼ La 1000 Honda-Martin est efficace, mais requiert un bon niveau de pilotage pour être menée à la limite.

TOUCHE PERSO

Puisqu'il n'envisageait de ne sortir sa Martin que sur circuits, Gérard lui a fait subir une cure de remise en forme. À cause d'un moteur "rincé", il a remplacé le haut-moteur de 1100 cm³ par un 900 réalésé à 987 cm³ pour y loger des pistons Wiseco. La culasse a été soigneusement travaillée pour mettre en ligne tous les conduits. Bien qu'il ait gardé le bas-moteur de 1100 Honda, l'embrayage patinait quelque peu et pour y remédier, il a utilisé des ressorts au plus fort tarage possible et retouché la cloche pour gagner 10 % en force d'appui. Il en a profité pour doubler le nombre de trous dans ladite cloche (tous les 60° au lieu de 120°) afin d'améliorer la lubrification. À ce sujet, Pierre Boudan lui a déconseillé d'utiliser de l'huile synthétique qui a tendance à faire patiner l'embrayage. Beaucoup de pièces ont été allégées, le démarreur retiré, ce qui a conduit à ramener le poids à 178 kg (pour info, une 1100 Honda Bol d'Or pèse 240 kg). Le seul lest ajouté l'a été par le doublement du té de fourche inférieur afin de parfaire la rigidité. Avec les jantes larges (une option d'époque qui permet de monter un pneu arrière de 150), les prises d'angle "sur un rail" sont démoniaques d'efficacité. Les bracelets ont été changés pour des Godier-Genoud en aluminium, ceux d'origine en acier n'ayant pas le bon angle pour la piste. Enfin, Gérard a fait corriger l'assiette en modifiant l'entraxe de l'amortisseur Bitubo, qui remplace le De Carbon d'origine.



► Notez le doublement du té de fourche pour améliorer la rigidité.

◀ Même les commandes aux pieds sont signées Martin. Attention à la chute !

