

FACE A FACE

la Honda CB1100R

la nouvelle Martin

Les café-racers occupent une place à part dans le marché de la moto. Une place certes marginale mais pas pour autant négligeable. On en veut pour preuve or l'engouement suscité par la Honda 100 R dont le contingent, alloué chaque année à la France, est écoulé en quelques semaines, ou bien encore le succès rencontré chez nous mais également dans à peu près tous les pays d'Europe par les partie-cycles Martin. La sortie de l'usine d'un type tout nouveau dont on nous a réservé la primeur, va nous offrir l'occasion de goûter aux charmes de ces engins de rêve et nous permettre de voir comment un géant industriel comme Honda et un artisan passionné comme Martin ont pu traiter un même sujet.

Par Jean-Lou Colin et Eric Maurice
Photos : Jean-Pierre Boulmé

Moto d'exception construite en série limitée, véritable cas à part dans la production japonaise, la 1100 R fait partie de ces machines sur lesquelles on ne peut s'empêcher de se retourner lorsqu'on on croise un exemplaire dans la rue. Sa rareté, son esthétique course traitée dans un style que certains taxeront de tapageur, en font un objet de curiosité permanent. Cependant il ne faudrait pas en déduire que toute la magie de cette 1100 R ne repose que sur ces seules apparences extérieures. Son prestige, elle le doit avant tout à ses performances en compétition car c'est là qu'elle a su forger sa véritable image. En 83 la Honda n'a subi que des modifications de détails ; mais la version 82 avait déjà atteint un tel niveau d'efficacité et un tel équilibre qu'on ne voit pas trop ce qui aurait pu être changé. Animée par un moteur aussi puissant (120 chevaux à 9000 tr/mn) que facile à exploiter, la 1100 R ne souffre que d'un véritable défaut, son poids (233 kg à sec) qui trahit sa filiation directe avec un modèle de très grande série.

Face à ce café-racer à la sauce japonaise, Martin nous propose sa dernière variation autour d'un thème qui lui est cher : habiller en sportive, une machine de grande diffusion. Ici, ce qui compte avant tout c'est la gueule. Georges Martin ne s'en cache d'ail-

AU PLAISIR DES ROIS





leurs pas le moins du monde : « Plus que l'efficacité pure d'une pseudo-moto de course, ce que mes clients me demandent, c'est du prestige ; les gars ont envie d'une certaine forme de technique qui n'est pas fatalement la plus performante, mais la plus originale, la plus voyante ». Martin n'a donc pas la prétention de construire les meilleurs motos du monde. Mais comme d'un autre côté sa clientèle lui réclame de rester très proche des modes lancées et soutenues par les vraies machines de course, il a retenu pour sa dernière création des solutions techniques tout à fait récentes. Ainsi sa nouvelle partie-cycle comporte une suspension arrière à flexibilité variable qui s'inspire du Full-Floater Suzuki et se voit équipée de roues de 16 pouces tant à l'avant qu'à l'arrière. Mais ces choix ont plus été dictés par un souci esthétique que par des quelconques considérations techniques.

Terminée il y a peu de temps, cette Martin-16 pouces en est encore au stade du prototype avancé et sa mise au point n'est pas encore achevée ; elle risque par conséquent de se montrer perfectible. Le modèle définitif sera disponible au salon de Paris, en octobre prochain. Annoncée pour 200 kg en ordre de marche (sans essence), notre machine d'essai est équipée d'un Kawasaki 1000 J d'origine tandis que les versions qui seront livrées aux clients seront animées par un 1135 kité Elite Motor.

Vu ses faibles mensurations, la nouvelle Martin ne sera vendue exclusivement qu'en version monoplace. La couleur fixée à la commande est au choix du client et si celui-ci le désire, il peut choisir l'habillage de la moto jaune haute performance (voir photos) avec tête de fourche à double optique intégral et becquet en place du carénage intégral à optique rectangulaire unique et selle à dossier allongé. Homologuée par type et profitant donc de formalités d'homologation réduites au minimum, cette machine sera vendue complète avec un moteur Kawa 1000 J porté à 1 135 cm³ par un kit Elite Motor au prix de 50 000 F. Selon le « système Martin », la partie-cycle sera bien-sûr disponible seule, et coûtera 25 500 F dans l'option super partie-cycle toute montée, avec échappement où il ne reste qu'à greffer le moteur (un 1 000 Kawa), et le circuit électrique. Equipée d'une mécanique d'occasion fournie par Martin elle reviendra à 35 000 F. Dernière précision, la commercialisation du bijou est prévue pour le mois d'octobre.

Nous avons rendez-vous aux Sables d'Olonne pour effectuer cet essai qui n'est pas un comparatif mais simplement l'occasion de faire rouler côte à côte deux machines hors du commun, histoire de savourer comme il convient un certain plaisir de conduire.

Jean-Lou descend par la route avec la Honda. Il arrive frais et dispos après avoir parcouru les 400 kilomètres à bonne allure. Il faut dire que cette 1100 R est bien peu fatigante ; la position de conduite assez droite, avec des bracelets placés tout en haut des tubes de fourche et des repose-pieds pas trop reculés, évoque plus une GT qu'une machine de course. Même en ville la Honda demeure facile à conduire, en dépit de son poids et de son gabarit plutôt imposant. Maniable à basse vitesse, elle se faufile sans difficulté. A aucun moment on a le sentiment de chevaucher une bête de circuit. Sur route le confort est excellent ; le carénage offre une très bonne protection et les suspensions gommées avec une belle efficacité les défauts de revêtement pour peu qu'on ait réglé l'hydraulique des combinés arrière et de la fourche en position intermédiaire.

Lorsque l'on descend de la 1100 R pour

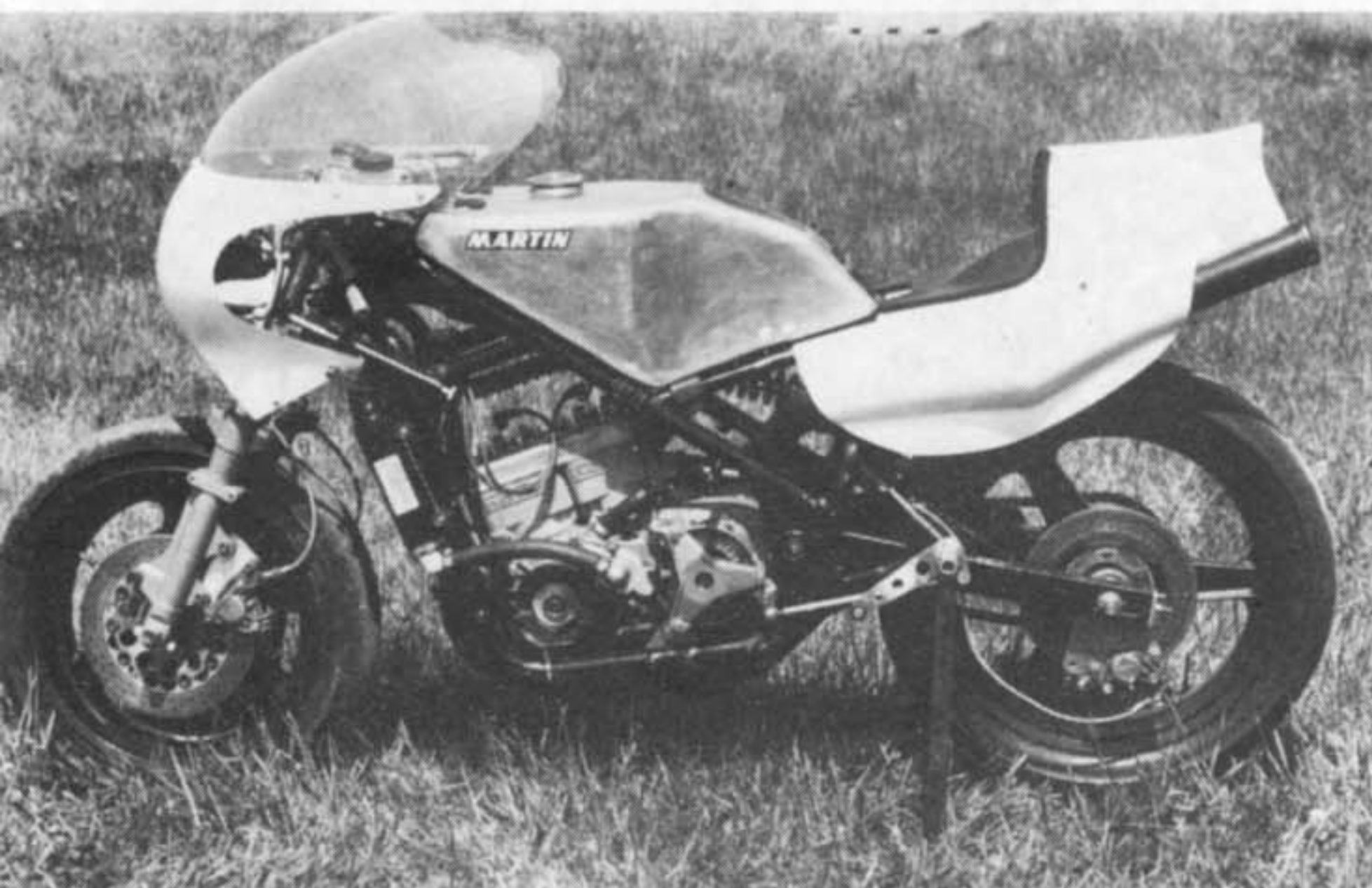
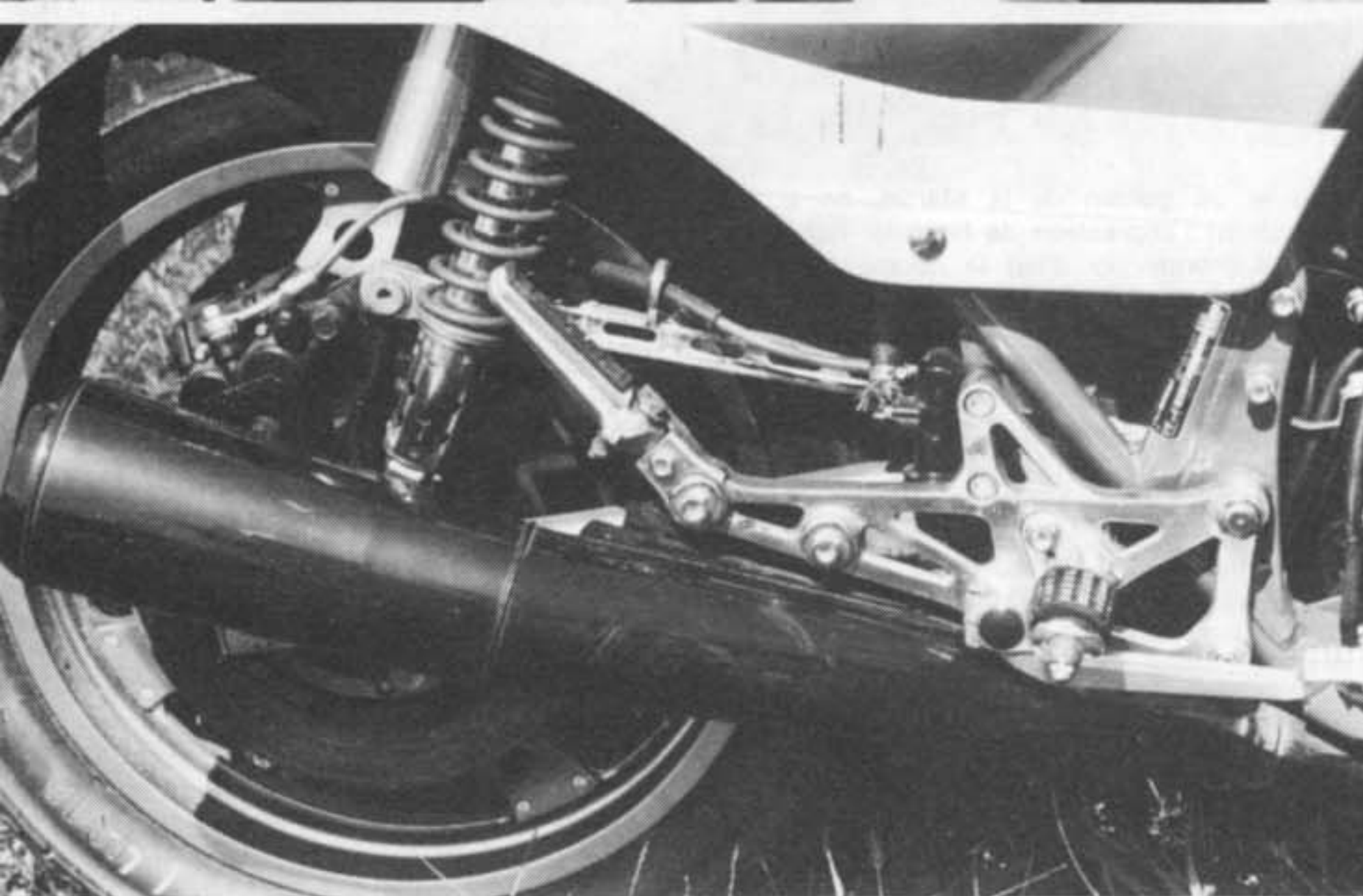


s'installer au guidon de la Martin, on a franchement l'impression de basculer dans un autre monde. Ici c'est la course, pas d'équivoque possible. On s'y croirait : bracelets étroits et légèrement inclinés, pieds assez hauts et reculés mais sans excès, le ventre se pose sur le long réservoir en alu tandis que les genoux viennent heurter les tubes latéraux du cadre. La tête rentrée dans la bulle, le regard bute sur le tableau de bord qui bouche l'horizon. La moto est basse et paraît minuscule ; à l'arrêt, on la tient en équilibre en gardant un pied bien à plat sur le sol. Voilà qui change de la Honda. Le son du moteur a changé ; les filtres à air KN et le

Martin type Kawasaki 1000 J/R. C'est le modèle le plus répandu. Cette partie-cycle est conçue pour recevoir un 1000 Kawasaki mais elle sert également de base au Suzuki 750, 1000 et 1100 et aux Honda 750, 900 et 1100. Carénage intégral à optique double (vendu séparément 1.680 F., complet), selle mono-transformable en bi-place, suspension arrière type cantilever, freins Brembo, fourche, roue de 18 et pot d'échappement 4/1 homologué (1.340 F. seul) de fabrication maison. Poids en ordre de marche, sans essence : 200 kg.

5. Martin type Honda 1000 CBX. Le six cylindre Honda est monté suspendu au cadre à structures latérales et reçoit pour l'occasion un échappement homologué 6/1 (1 800 F. séparément). Carénage de tête de fourche seulement (1 144,50 F.), pour ne pas cacher ce bijou. Comme toutes les autres partie-cycles Martin celle-ci peut recevoir des roues de 16 pouces en option.





CE QUI CHANGE SUR LA 1100 R

Au premier coup d'œil, il n'y a pas une grosse différence entre la Honda CB 1100 R version 83 et la version 82. Le modèle ayant effectué sa grosse mutation entre 81 et 82, avec beaucoup de peripatience, on remarque seulement des coloris nacrés, des échappements chromés noir et non plus peints, des carter latéraux émaillés et un carénage dont le nez a été redessiné pour être conforme au règlement international qui stipule qu'il ne doit pas dépasser l'axe de roue avant.

Entre 82 et 83 ? La CB 1100 R a pourtant bénéficié de 42 modifications, la plupart portant il est vrai sur des points de détail les plus marquants sont le montage d'un bras oscillant de section rectangulaire autorisant le montage de larges pneus slicks, l'adoption d'un réglage de détente hydraulique à 3 positions sur la fourche, qui reste à assistance pneumatique, et l'augmentation du diamètre des pistons d'étriers de frein avant qui passe de 30 à 32 mm. Pas grand chose au niveau moteur, qui, bien que ce n'ait été annoncé que cette année, avait déjà l'année dernière vu sa puissance grimper de 115 à 120 chevaux grâce à de nouveaux A.C.T. et une culasse retravaillée. Petites modifs donc, comme celles du tendeur de chaîne de distribution ou des ressorts d'embrayage, qui ne changent pas le caractère de la moto, mais ajoutées les unes aux autres rendent la CB 1100 R encore plus agréable et plus fiable.

PRIX DES PIÈCES

HONDA CB 1100 R

Liste des pièces, prix T.T.C.

Piston complet : 416,21
Jeu segment : 109,31
Embiellage : 3 909,34
Disque d'embrayage : 37,32
Culasse : 4 281,80
1 tube de fourche : 574,38
1 paire d'amortisseurs : 2 553,17
1 réservoir : 5 318,47
1 selle : 1 528,38
1 garde boue : 1 329,53
1 jante AV : 1 516,17
1 maître cylindre : 710,07
1 sélecteur : 208,61
1 pédale de frein : 390,77
1 alternateur complet : 2 488,23
1 clignotant AV complet : 214,15
1 compteur : 1 153,10
1 compte-tour : 635,38
1 échappement : 1 595,35

UNE MARTIN POUR LES NATIONAUX :

Parallèlement à ses machines de sport, Georges Martin travaille à la réalisation d'une partie-cycle de moto de course qu'il espère pouvoir commercialiser dès le mois de septembre prochain. Le but avoué, n'est pas d'essayer de fabriquer la future 250 championne du monde, mais plutôt de profiter de la possibilité de disposer de moteur Rotax pour offrir aux pilotes 250 nationaux une machine homogène et pas trop chère. Performant et maintenant fiable, le bicylindre Rotax est en effet facilement disponible auprès de l'usine autrichienne et revient à environ 20 000 F une fois dédouané. Martin Comptant vendre sa partie-cycle aux alentours de 25 000 F, la moto complète reviendrait donc à environ 45 000 F soit largement moins qu'une Yam TZ.

Pour l'instant le proto est doté d'une suspension type cantilever mais la version définitive sera équipée du type Full Floater. La fourche est une Marzocchi réglable en magnésium, les freins des Brembo et les roues des Dymag en magnésium, avec une roue avec de 16 pouces. Le proto pèse pour l'instant 106 kg mais la version définitive devrait pouvoir descendre près des 100 kg.

quatre en un homologué ont contribué à sensiblement élever le niveau sonore qui reste malgré tout supportable, tant que l'on ne tire pas les régimes. Les commandes en revanche sont demeurées aussi douces que sur une Kawa d'origine ; l'embrayage et la sélection en particulier se signalent par leur précision et leur moelleux. Cependant les premières évolutions à basse vitesse ne sont pas follement agréables. La Martin devient vite fatigante en ville à cause d'une position de conduite qui se prête mal à un tel usage : bracelets situés assez bas qui ont tendance à

200 kg seulement à tirer, le Kawa standard de notre proto semble avoir gagné en vigueur. Il pousse fort, roule des épaules. La machine prend de la vitesse et déjà les premières courbes se dessinent au loin. La Martin est si basse que l'on a carrément l'impression de rouler au ras de bitume et les perceptions s'en trouvent modifiées. On a, dans un premier temps, du mal à apprécier les distances et le profil des virages. Conséquence immédiate, on se surprend à rentrer vingt bornes trop lentement dans la première courbe venue. légère, la Martin s'est glissée

bonne inclinaison. Une fois placée sur la ligne voulue, elle garde le cap avec beaucoup de franchise. La direction concilie légèreté, précision et neutralité, garanties d'un comportement impeccable en entrée de courbe.

Face à cette petite moto extrêmement vive pour son poids, la 1100 R apparaît singulièrement plus imposante et réclame un peu plus d'énergie. La Honda se mène franchement à la force des guidons qui sont dans le cas précis de la 1100 R assez larges et bien relevés.

Ils constituent un levier auquel on a régulière-



casser les poignets et rayon de braquage très mesuré rendant les manœuvres délicates et les demi-tours problématiques. Tandis que la 1100 R continue d'évoluer avec une dédaigneuse indifférence, la Martin manifeste le peu de dispositions qu'elle porte à ce genre d'utilisation contre nature. Elle a besoin d'espace pour s'exprimer.

De l'air, de l'air !

Enfin la route, lisse et dégagée. D'un coup, la Martin se montre sous un jour totalement différent. Plein gaz ; le quatre cylindres prend ses tours dans un hurlement rageur. Avec

Cela fait maintenant un peu plus de dix ans que les ateliers Martin se sont lancés dans la production de partie-cycles spéciales. Au jour d'aujourd'hui, il en a été produit près de 3800, et le rythme actuel est d'un peu plus de 500 par an. L'Allemagne est le premier client avec 200 à 300 unités par an, assez loin devant la France qui n'en absorbe que 150 par an environ. Le reste est réparti entre l'Angleterre, les pays scandinaves, le Bénélux, l'Espagne et même l'Australie. L'entreprise d'Olonne-sur-Mer emploie une trentaine de personnes dont une bonne partie est constituée de spécialistes affectés à la réalisation des cadres.

comme par enchantement sur la trajectoire ; elle s'est laissée guider sans qu'il soit nécessaire de forcer sur les bracelets, sortir le genou suffisant presque à lui faire prendre la

ment recours aussi bien pour mettre la machine sur l'angle que pour la redresser.

Dans les enchaînements rapides, le poids et le centre de gravité haut perché de la 1100 R se traduisent de manière évidente par une inertie difficile à vaincre si l'on ne s'aide pas du moteur. Cette réserve faite, la Honda est un modèle de rigueur. Si sa direction apparaît un poil lourde à très basse vitesse, elle s'avère d'une précision exemplaire et d'une totale neutralité une fois les 60 km/h franchis. La stabilité et la tenue de cap en courbes très rapides sont réellement stupéfiantes. Mais la 1100 R a tout de même

FICHE TECHNIQUE

MARTIN 1135

MOTEUR

Type Kawasaki 1000 J kité Elite Motor, 4 cyl. en ligne, 4 temps, refroidi par air.

Distribution : double A.C.T., deux soupapes par cylindre.

Cylindrée : 1135 cm³.

Puissance maxi : environ 110 ch à 8 500 t/mn.

Alimentation : 4 Mikuni BS34 à dépression, filtres à air KN séparés.

Lubrification : sous pression, carter humide.

Mise en route : démarreur électrique.

TRANSMISSION

Transmission primaire : engrenage à taille droite, rapport 1,732 à 1 (97/56).

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : à 5 rapports.

Transmission secondaire : par chaîne auto-lubrifiée au pas de 19,05 mm.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Générateur : alternateur 280 W.

Allumage : électronique.

Projecteur : rectangulaire à iode 55/60 W.

PARTIE-CYCLE

Carrosserie : carénage intégral.

Cadre : multitubulaire en tubes au chrome molybdène.

Direction : montée sur roulements coniques, angle de la colonne 63°.

Chasse : 105 mm.

Suspension avant : fourche Martin diam. 42 non réglable.

Suspension arrière : à flexibilité variable Uni-Flex, bras de section rectangulaire monté sur 4 roulements à billes, amortisseur unique White Power réglable séparément en détente (11 positions) et compression (vis) hydrauliques.

Frein avant : double disque Brembo diam. 300 mm.

Frein arrière : simple disque Brembo diam. 260 mm.

Roues : Martin 16" à 3 branches en alliage léger. Av. 3.24-16 Ar. 3.50-16.

Pneus : Michelin tubeless. Av : A48 120/80V16 Ar : M48 150/80V16.

CAPACITES

Réservoir d'essence : 20 litres.

Carter moteur : 3,7 litres.

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement : 1450 mm.

Poids en ordre de marche : 200 kg.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Prix : 50 000 TTC.

Commercialisation : octobre 83.

Coloris : au choix du client.

Garantie : 6 mois (pièces uniquement) avec moteur 1135 un an pièces et main d'œuvre si moteur Kawa d'origine.

Constructeur : Martin

Rue Clément Ader

Z.I. Les Fruchardières

85340 Olonne-sur-Mer.

Tél. : (51) 32.41.88.

HONDA CB 1105 R MODELE 83

MOTEUR

Type : quatre cylindres face à la route, quatre temps, refroidi par air.

Distribution : double ACT entraîné par deux chaînes silencieuses à tension automatique, quatre soupapes par cylindre, réglage du jeu par pastilles.

Cylindrée : 1 062 cm³.

Alésage X course : 70 X 69 mm.

Rapport volumétrique : 10 à 1.

Puissance maxi : 120 ch à 9 000 tr/mn.

Couple maxi : 10 mkg à 7 500 tr/mn.

Régime maxi : 9 500 tr/mn.

Alimentation : quatre carbus keihin à dépression type VB de Ø 33 mm, filtre à air papier.

Lubrification : sous pression par double pompe trochoïde, carter humide, radiateur d'huile.

Mise en route : électrique.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par chaîne silencieuse : rapport 1,00 à 1 (28/28) et engrenage à

taille droite, rapport 2,041 à 1 (49/24).

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : 5 rapports.

Transmission secondaire : par chaîne auto-lubrifiée au pas de 19,05 Braquet 17 X 39

rapport 2,29 à 1.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Générateur : alternateur 260 W.

Batterie : 12 V / 14 Ah.

Allumage : transistorisé, batterie-bobines.

Projecteur : rectangulaire à iode 60/55 W.

PARTIE-CYCLE

Cadre : tubulaire double berceau.

Direction : sur roulements coniques.

Chasse : 118 mm.

Suspension AV : fourche télehydraulique à assistance pneumatique avec système anti-plongée TRAC sur les deux fourreaux, amortissement de la détente réglable en 3 positions

par molette au sommet des tubes : débattement : 140 mm.

Suspension AR : oscillante, 2 combinés oléopneumatiques ; 4 possibilités de réglage en détente, 3 en compression, 5 positions de

pré-tension des ressorts. Débattement : 100 mm.

Frein AV : double disque ventilé Ø 265 mm, étriers deux pistons parallèles.

Frein AR : simple disque Ø 265 mm, étrier à deux pistons parallèles.

Roues : Comstar allégées anodisées or

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

Pneus : Michelin tubeless. AV : A 48-100/90 V 18 ; AR : M 48-130/80 V 18.

AV : 2,50-18, AR : 3,00-18.

conservé de la 900 Bol d'Or dont elle est issue, cette tendance à se relever légèrement lorsque l'on coupe les gaz en virage et à franchement se redresser quand on freine sur l'angle. Un défaut auquel il est difficile de s'habituer.

Dotée d'un comportement extraordinaire-ment net et précis sur bonne route, la 1100 R conserve pratiquement intactes toutes ses qualités routières sur un revêtement dégradé. Les suspensions, très bien accordées, accomplissent un travail remarquable ce qui, associé à la position de conduite bien étudiée, fait de la Honda une grande routière d'une incroyable efficacité, rapide, sûre et étonnamment reposante sur de longs trajets. Voilà une découverte qui ressemble fort à une révélation.

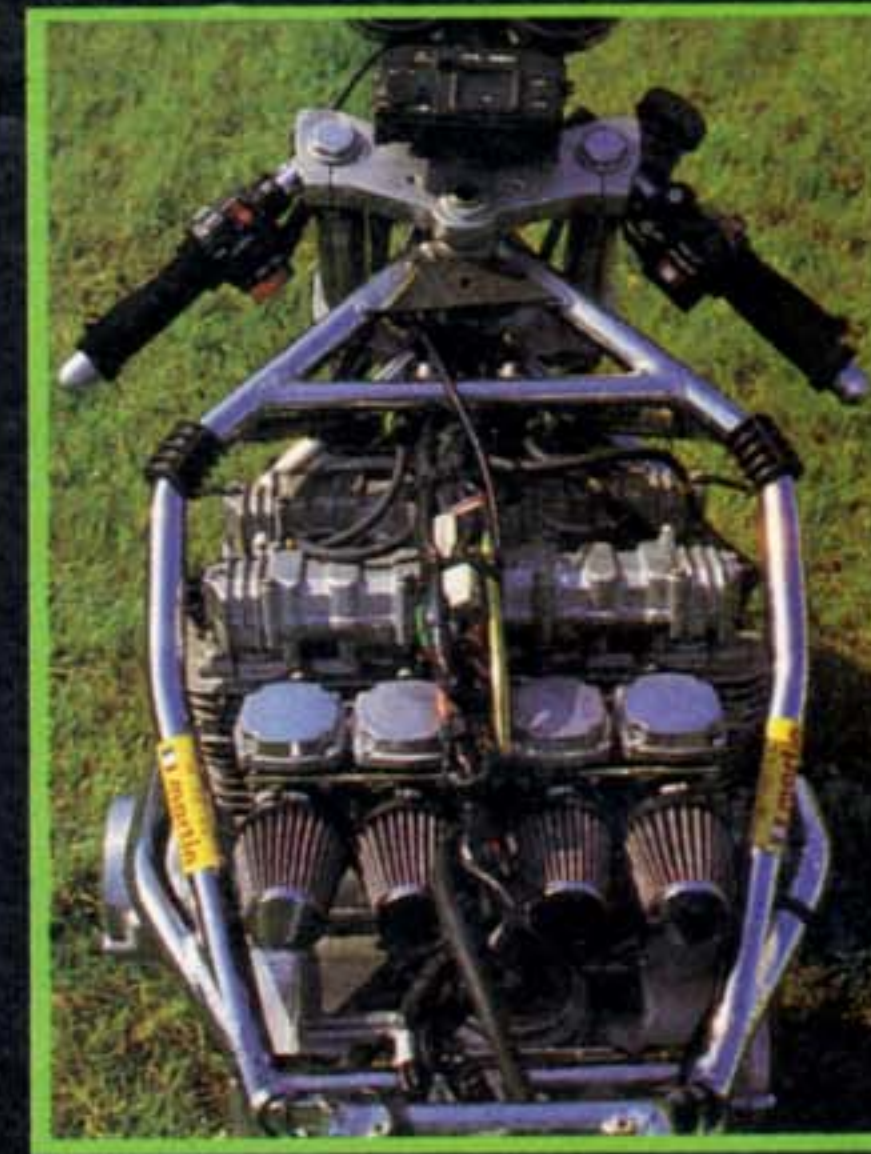
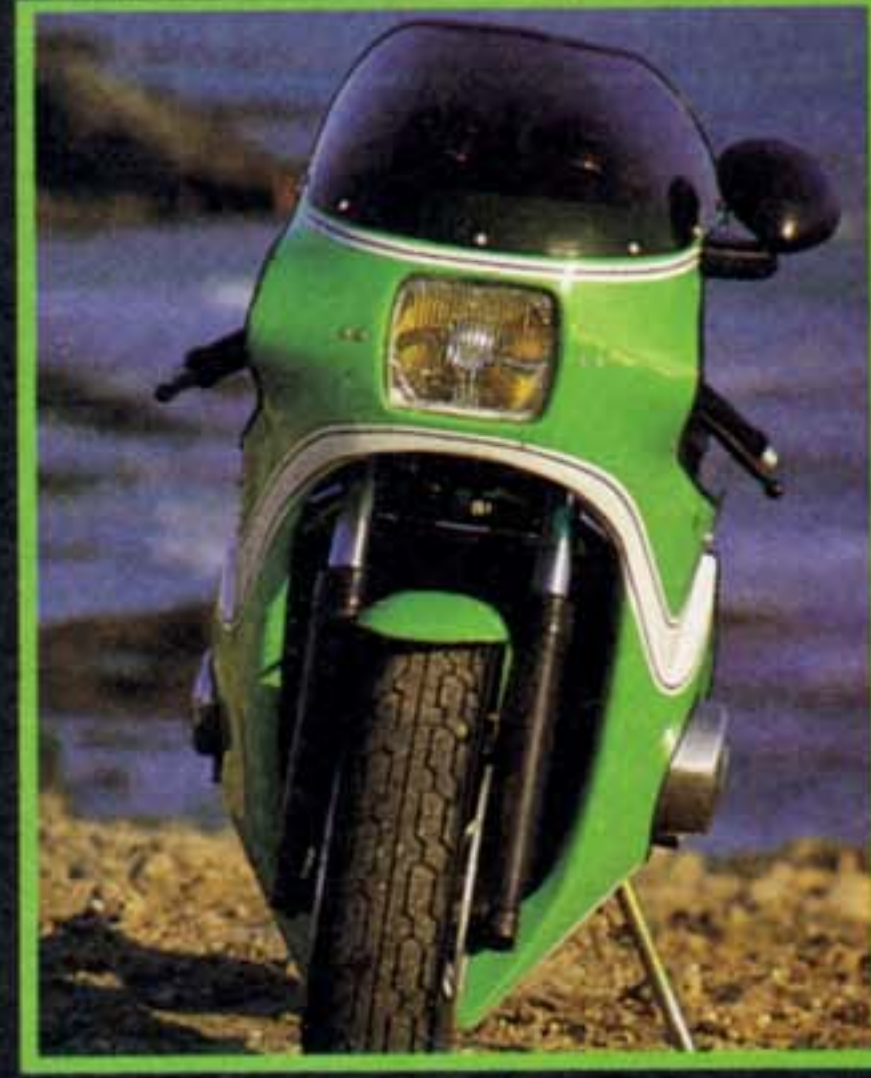
Pas de trace d'une telle polyvalence sur notre Martin qui sur mauvaise route affiche toutes les limites du café-racer en matière de confort... ou plutôt d'inconfort. Si la fourche réglée assez souple se sort plutôt bien des sévices infligés par la route, il n'en va pas de même avec la suspension arrière qui a tendance à déclarer forfait au premier choc un tant soit peu violent. Un ressort mal taré mais surtout une définition de flexibilité mal adaptée à un usage routier, paraissent à l'origine de tous nos maux. La suspension ne semble pas travailler sur tout son débatte-

La nouvelle partie-cycle Martin se caractérise essentiellement par ses roues de 16 pouces et sa suspension arrière uni-flex à flexibilité variable. Le cadre, toujours réalisé en tube d'acier au chrome molybdène (25CD45), reprend le dessin de l'ancien avec une structure supérieure très large. L'empattement a été ramené de 1500 à 1450 mm et la chasse ressort à 105 mm avec un angle de 63°. La fourche est maison avec des tubes de 42 de diamètre et un té inférieur taillé dans la masse qui fait office de dérivation de circuit de freinage. Complète sans moteur, avec son réservoir alu de 20 l., cette partie-cycle pèse 110 kg ce qui donne 200 kg pour la moto en état de marche. Les roues Martin de 16 pouces sont en alliage léger, à trois branches. La jante arrière fait 3.50 pouces et est chaussée d'un Michelin M48 150/80V16. L'avant fait 3.25 pouces et reçoit un A48 120/80V16. A l'avant comme à l'arrière les freins sont des Brembo, avec étriers série or en option. La suspension arrière Uni-flex est du type Full-Floater, puisque l'amortisseur est actionné en haut par le basculeur et en bas par le bras oscillant. L'amortisseur, tout en alu, est un White Power de fabrication hollandaise, réglable séparément en compression (par vis) et en détente (11 positions). Deux qualités de ressort sont disponibles (60 et 50 kg) et la précontrainte s'opère par vis.

ment et attaque d'emblée dans sa phase la plus raide. Dans ces conditions, le pilote est soumis à rude épreuve et se prend rapidement à rêver d'une autoroute. Un comble quand on a la chance de se trouver aux commandes d'une machine de cette trempe destinée à priori à faire la loi sur petites routes viroleuses.

Mais vraiment notre proto manque trop de mise au point pour qu'on puisse espérer le pousser plus loin dans ses limites. Et c'est là que Miss Martin endurance est entrée en scène.

On l'aperçoit parfois dans les rues des sables d'Olonnes, comme échappée du Bol d'Or, avec un Kawa dopé de 130 chevaux, une boîte racing avec première hyper longue, gros carbus et tout le tremblement. Mais en fait ce qui nous intéresse chez elle c'est son cadre, identique à celui de notre proto. Ici il est associé à des éléments bien spécifiques : fourche de Suzuki 500 RG, roues Dymag de 16 pouces à l'avant et de 18 à l'arrière, et freins impressionnants composés de disques



Brembo et d'énormes étriers Lockheed. Cette machine, Georges Martin s'en sert régulièrement depuis plusieurs semaines, et il a eu tout le loisir d'en parfaire la mise au point. Et cela se sent dès les premiers tours de roues.

D'abord la position de conduite est plus agréable, et moins fatigante, les bracelets étant fixés un peu plus haut. Mais surtout cette Martin endurance bénéficie de suspensions très bien réglées qui permettent de profiter de toutes les qualités de la partie-cycle. Et dieu sait si elle en possède des qualités. On retrouve immédiatement l'agilité et la sensation de légèreté éprouvées au guidon du proto. Mais maintenant la machine conserve ces atouts, même sur les petites routes défoncées qui sillonnent la campagne. Et après l'indispensable période de mise en confiance, il est impossible de résister au désir de profiter de ce jouet qui obéit au doigt et à l'œil, tout en ne cessant de vous faire comprendre que son efficacité et sa rigueur dépendent directement de la précision de votre pilotage.

A ce titre cette Martin se comporte très exactement comme un vrai proto d'endurance, comme une pure bête de circuit. Elle est en mesure de faire tout si bien que c'est

au pilote de montrer de quoi il est capable. Vive, facile à placer, elle ne réclame jamais vraiment d'effort; tout juste un peu de fermeté lorsque l'on rentre vite en courbe après un freinage tardif. A l'attaque, cette Martin fait preuve à la fois d'une grande franchise et d'une belle efficacité.

D'un coup notre 1100 R qui dominait si tranquillement la situation lorsqu'elle roulait dans le sillage du proto, ne paraît plus vraiment à l'aise.

C'est qu'il faut allumer pour suivre le train, on ne peut plus se contenter d'enrouler en souplesse. A peine sensibles en conduite même très rapide, les kilos de la Honda commencent à représenter une gêne lorsqu'on se met à attaquer franchement. Sur route vraiment sinueuse, où freinages, courbes moyennes et accélérations se succèdent sans temps mort, il devient même éprouvant de soutenir un rythme très élevé. Aussi efficace et équilibrée qu'elle soit, la 1100 R présente les limites de toutes machines de son gabarit et de son poids, simplement avec elle ces limites sont repoussées un peu plus loin. En fait, utilisée dans ces conditions extrêmes sur la route, la Honda souffre de sa définition mixte GT-Sport face à une sportive exclusive telle que la Martin.

Deux écoles

Cet essai de deux machines destinées à priori à une clientèle sinon identique du moins assez proche, traduit bien le style de deux écoles différentes et illustre comment, à partir d'un même thème (les café-racers) on peut aboutir à des résultats distincts.

La tendance japonaise nous propose la Honda 1100 R, une grosse cylindrée ultra performante, très efficace, dotée d'un comportement routier exemplaire et capable de jouer avec un égal bonheur les grandes sportives et les routières confortables. La polyvalence semble être l'un des soucis dominants des Japonais qui, même lorsqu'ils exploitent un créneau marginal, ne peuvent s'empêcher de chercher à élargir le champ de leur clientèle. Cela nous vaut des machines objectivement irréprochables mais parfois pas aussi typées qu'on pourrait le souhaiter. Martin illustre l'autre tendance, celle qui tient à séduire les passionnés, les fanas et ne se soucie guère de plaire au plus grand nombre. La Martin annonce la couleur sans la moindre ambiguïté. Elle se veut sportive et le revendique par tous les moyens. Cela dit, si jusqu'à aujourd'hui les Martin avaient la réputation de correspondre à ce choix plus par leur aspect esthétique que grâce à leurs

L'APPEL DU CIRCUIT

Georges Martin s'est amusé à confectionner une machine haute performance sur la base de sa nouvelle partie-cycle à roues de 16 pouces. Le résultat est plutôt agréable à l'œil et d'après le petit tour que nous avons effectué avec l'engin sur la route, très efficace tant en puissance qu'en comportement routier.

Le moteur est un kawa 1000J qui reste en 998 cm³ dans l'optique d'éventuelles participations à des courses d'endurance, mais dont la puissance passe de 102 à environ 130 ch par l'adoption de pièces spéciales Moriwaki : A.C.T. type F2, soupapes plus grandes, culasse double allumage, vilebrequin recentré et soudé, alternateur déporté, pistons haute compression, rampe de carburateurs CR 31 ou CR 33 etc... Une transformation qui revient environ 8000 F en pièces, auxquels il faut rajouter la main d'œuvre et éventuellement, comme sur notre moto, les 2700 F de la boîte racing (à déconseiller sur route; avec une première qui monte à près de 130, il faut débrayer dans les traversées de patelins pour ne pas caler !). Côté partie-cycle, le cadre Martin est agrémenté d'une fourche avec antiplongée de RG 500, de roues Dymag en magnésium, de 16 pouces à l'avant et 18 à l'arrière et d'impressionnants freins composés de disques flottants Brembo et d'étriers Lockheed. En état de marche la moto pèse 186 kg et pour ceux que cela intéresse, elle est vendue 70 000 F complète.



LE CATALOGUE MARTIN

Un catalogue pour le moins fourni puisqu'à côté de ses propres accessoires, qui vont des roues aux bras oscillants adaptables en passant par les commandes reculées, les fourches, les éléments polyester et autres pots d'échappement pour deux temps et quatre temps, Martin distribue également divers produits, tels les filtres à air KN, les freins Brembo, les pièces spéciales Moriwaki, les kits d'embrayage renforcé Action Fows ou encore les radiateurs d'huile Lockhart.

Mais pour l'heure ce qui nous intéresse, ce sont ses partie-cycles. Sans tenir compte de sa nouvelle réalisation à roues de 16 pouces, dont nous vous parlons largement par ailleurs, Martin propose l'adaptation d'une quinzaine de moteurs japonais. Il n'y a cependant que quatre types de cadres, éventuellement agré-

mentés d'accessoires spécifiques selon les modèles. Le premier et le plus polyvalent reçoit indifféremment les mécaniques Kawasaki 1000 J, 1000 R, Z 1000, Z 900, MKZ, ZIR, les Suzuki GS 750, GSX 750 et 1100, GS 1000 et 1000 S et les Honda CB 750, 900 et 1100 Bol d'Or. Le second est uniquement conçu pour la Honda 1000 CBX, le troisième pour la Yamaha XS 1100 et le dernier pour les Kawasaki 650 et 750 (E, L, G, PZ).

Les prix sont identiques pour tous les modèles et en fonction du système Martin (voir encadré) sont les suivants (prix T.T.C. client) : Le kit n° 2 : 9 345 F, la partie-cycle : 18 221,70 F, le super kit n° 2 : 15 074,85 F, la super partie-cycle : 23 415 F. Seule exception, le cas de la Yam 1100 qui n'est pas proposée en kit, mais seulement en partie-cycle, un peu plus chère que les autres à 25 859 F.

La Honda CB1100R, un modèle de polyvalence et d'homogénéité. Prête à user ses boudins sur les circuits, elle sait aussi se montrer une routière tout à fait redoutable, taillant la route avec une rare efficacité.

Basse, racée, exclusive, la nouvelle Martin est une bête à plaisir. Plaisir des yeux d'abord, plaisir du pilotage pointu ensuite, enfin plaisir de posséder une machine d'exception.

qualités routières (jugées tout juste égales à celles des machines de série dont elles reprenaient les mécaniques) la dernière génération des productions maison marque une évolution sensible. Car si l'on se fie à ce que la machine d'endurance essayée aujourd'hui nous a laissé entrevoir, les Martin New-Look ne se contenteront plus de frimer, elles seront capables d'offrir une efficacité supérieure à ce que l'on peut attendre d'une grosse cylindrée de série.

LE SYSTEME MARTIN

Si vous désirez rouler « Martin », plusieurs formules vous sont proposées, suivant vos moyens, vos goûts et vos capacités de bricoleurs.

Premier cas de figure, vous possédez une grosse japonaise et vous en avez marre de voir sa tronche et de supporter ses écarts de trajectoire. Vous en récupérez donc la mécanique, la fourche, les roues et les freins, et vous les remontez avec l'un des kits fournis par Martin.

Le kit n° 2 comprend le cadre avec bras oscillant, la boulonnerie, les axes et autres roulements, les commandes reculées, l'amortisseur standard et la coque en polyester. A tout cela, le super kit n° 2 ajoute le carénage complet, le pot 4/1 noir, la peinture, les filtres à air KN, la batterie, le maître cylindre de frein

arrière et le rétroviseur gauche.

A noter que si la mécanique vous effraie, Marton vous offre la possibilité d'effectuer le montage pour vous. Vous amenez votre machine dans ses ateliers des Sables d'Olonne, et pour un forfait de 3.000 F, vous repartez deux jours après avec votre Martin.

Deuxième cas de figure, vous avez récupéré un bon gros moulin sur une épave ou autre, et il ne vous reste plus qu'à le monter dans la partie-cycle Martin. Elles complètent donc respectivement le kit n° 2 et le super kit n° 2 par une fourche avant Martin complète avec guidon, des roues en alliage Martin chaussées de Michelin, A 48 (100/90 V 18) à l'avant et M 48 (130/80 V 18) à l'arrière, et des freins Brembo (double disques Ø 260 à l'arrière). Pour résumer, disons que le kit n° 2 et la partie-cycle sont plutôt destinés à ceux qui préfèrent les compléter eux-mêmes par un

choix d'accessoires autres que ceux proposés dans la liste de prix correspondant à chaque modèle, alors que le super kit n° 2 et la super partie-cycle, sont conçus pour ceux qui préfèrent recevoir un ensemble de pièces complet. La super partie cycle est d'ailleurs livrée entièrement assemblée, avec carénage monté, freins purgés, roues équilibrées etc. Il suffit d'y monter le moteur et le circuit électrique. Il existe cependant une dernière possibilité, encore plus simple, qui consiste à demander à Martin de vous livrer une moto complète avec le moteur de votre choix, neuf ou d'occasion. Les prix restent raisonnables, puisqu'avec un 1000 ou 1100 d'occasion, le prix de la moto se situe entre 36 et 39 000 F selon l'état du moulin et qu'avec un moteur neuf, les prix des machines complètes s'échelonnent de 33 000 F avec un 750 à 45 000 F avec un 1100.