

**MOTO**  
D'EPOQUE  
et d'exception

N°30

# MOTO

*D'EPOQUE  
et d'exception*

**BSA**

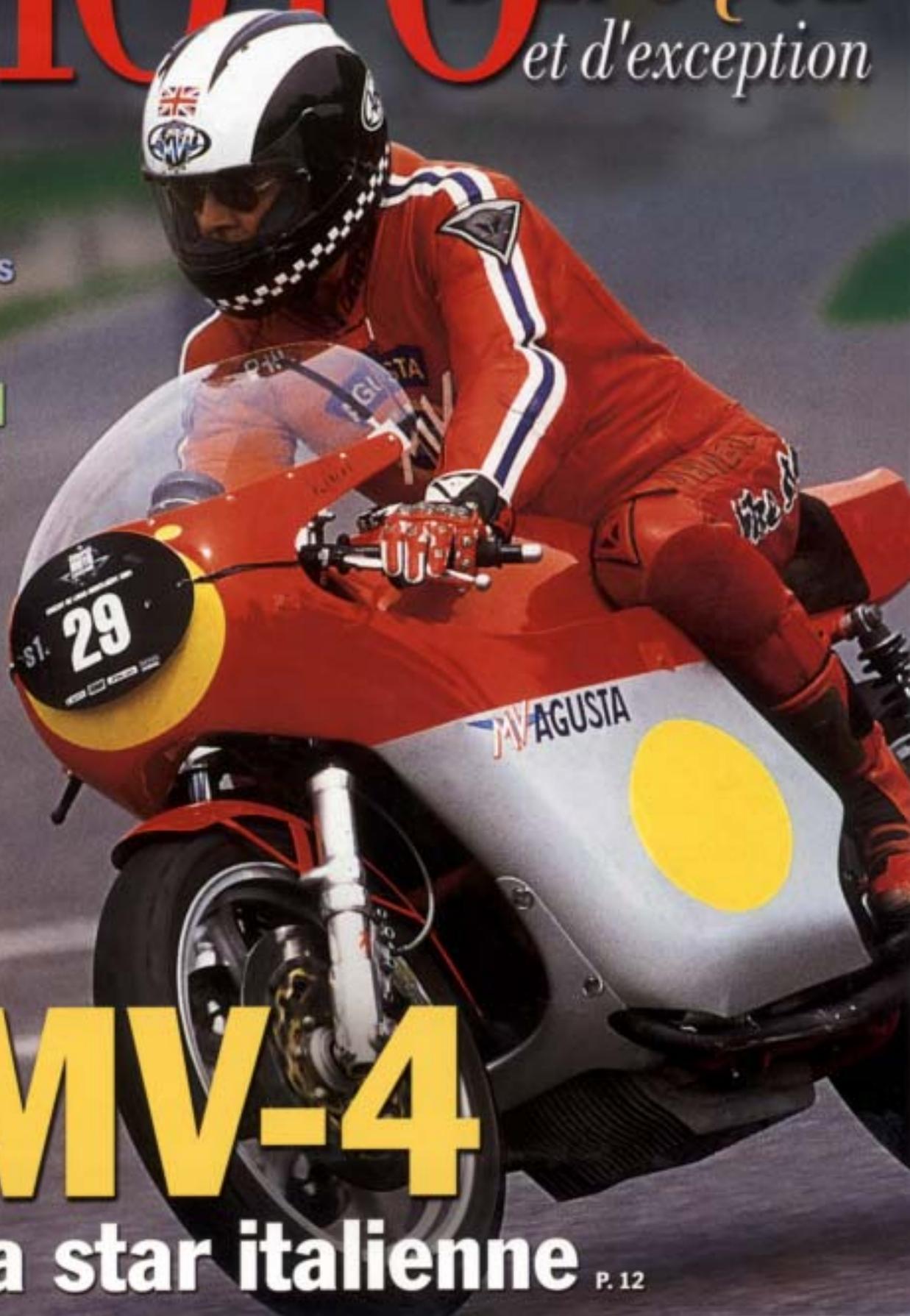
Cheney cross

P. 34

**50 DERBI**

Prenez-vous  
pour Nieto !

P. 54



# MV-4

La star italienne

P. 12

AVRIL 2003

L 14960 - 30 - F: 5,50 € - RD



F: 5,50 € - AND: 6,50 € - BEL: 6,50 € - CAN: 10,95 \$CAD  
CH: 5,50 Fr. - DDM: 6,50 € - GR: 6,50 € - ITA: 6,40 €  
MEX: 55 \$MEX - TOM: 900 \$PT

ENDURANCE

# HONDA, L'ENDURANCE ET L'ITALIE



L'H.I.R.T., ou plus précisément Honda Italy Racing Team ?  
Ce fut un beau rêve qui commença en 1982 afin que Honda Italie  
participe aux épreuves d'endurance, avec une 1000 RS.

Par Giuseppe Pinzini, photos Gianni Dalla Villa

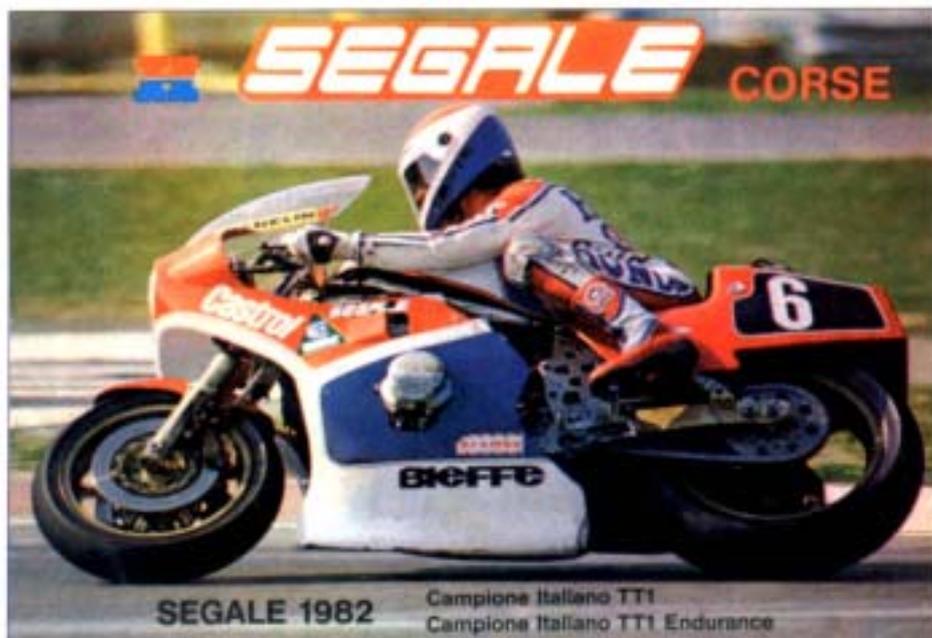




**L**HIRT est une organisation spécialement créée pour que Honda participe pleinement à la saison d'Endurance de 1982. Directement supportée par la maison-mère, qui préférait confier cette

charge de gestion à ses filiales européennes, elle était parallèle aux organisations similaires opérant en France et en Grande-Bretagne. L'HIRT fut l'évolution naturelle du team Honda-Segale-Pernod

*La mécanique de la 1000 Honda RS HIRT préparée par Luigi Segale. Cette machine interprète au mieux le concept Superbike des années 80. Le cadre est né de la collaboration de Segale et de l'Autrichien Dirk Hildebrandt.*



qui, en 1981, obtint de bons résultats aux huit épreuves du championnat d'endurance, avec le duo Auguin-Gierden. En effet, ces deux pilotes terminèrent la saison en cinquième position, derrière Kawasaki et Suzuki, mais devant les Honda RS officielles de Sarron, Baldwin. D'autre part, il faut également mentionner



*Le moteur de la 1000 Honda est enchâssé dans la structure mixte de tubes d'acier et de platines en ergal et fut développé par le département Courses de Honda. Il s'agit d'un double arbre à 16 soupapes avec lubrification à carter sec, alimenté par quatre carburateurs Keihin de 36 mm de diamètre. La puissance déclarée est de 130 ch à 9 800 tr/mn. Segale compte parmi les rares préparateurs à avoir pu l'utiliser.*

d'engins dotés de moteurs officiels évolution 1982, capable d'affronter le championnat italien, mais aussi le championnat mondial.

#### COMPOSITION

Le team se composait du directeur sportif Massimo Ancidei, alors responsable des ventes de Honda Italie, du directeur technique Luigi Segale, qui fournit directement sa célèbre partie-cycle développée avec l'ingénieur autrichien Dirk Hildebrandt, issu de l'école de Fritz Egli. Deux duos de pilotes, Laudati-Venanzi et Massimiani-La Ferla, prenaient le départ. Pour les épreuves de 24 heures, ils étaient rejoints par Errico et Bertocchi.

La première épreuve du championnat d'endurance italien 1982 arriva le 25 avril avec les 500 km de Vallelunga, près de Rome. L'aventure commença de la meilleure des façons, puisque Laudati-Venanzi remportèrent la victoire. En contre-partie, Massimiani-La Ferla, auteurs de la pole position, abandonnèrent suite à un problème de vilebrequin.

Là, quelques remarques importantes sont à préciser : le cadre des machines était encore celui de 1981, soit la première version du

Hildebrandt. D'autre part, parmi les protagonistes de la course, mentionnons Walter Villa, qui après dix ans d'absence revenait sur l'asphalte de Vallelunga. En duo avec Broccoli, ils terminèrent second au guidon de la 600 Ducati Pantah officielle.

#### DÉBUT DU CHAMPIONNAT

Le championnat mondial d'endurance démarra en Italie, les 15 et 16 mai, avec les 24 Heures d'Imola. L'HIRT était censé prendre le départ avec de nouvelles machines, dotées de cadre évolué ainsi que de nouveaux moteurs officiels RSC. Mais, ces derniers n'arrivèrent qu'au dernier moment et ne purent être montés à temps. Erreurs logistiques à part, les "bolidés bleu, blanc, rouge" prirent toutefois le départ.

Le trio Massimiani-La Ferla-Errico, se retrouva premier après trois tours, mais fut ensuite pénalisé par une longue halte aux boxes, pour le remplacement de deux pistons et de la culasse. Finalement, il dut se contenter de la 12<sup>e</sup> place. En ce qui concerne l'autre équipe, Laudati-Venanzi-Bertocchi, elle abandonna au bout de la huitième heure, à cause d'une bielle cassée. La victoire revint au duo Gerrie Van Rooyen, un

les excellentes performances obtenues, avec la même machine, tant par Graziano Rossi — septième aux essais à Zeltweg, pole position aux 500 km de Monza — que par le duo Migliorati-Becheroni — second meilleur temps aux 1 000 km de Mugello. Tout cela nous amena à la naissance à un team Honda Endurance italien, disposant



Hollandais transsexuel, et Massimo Bonke, au guidon d'une 750 Kawasaki Z réalésée à 903 cm<sup>3</sup>.

Cette première course de la saison fut surtout marquée par la "mutinerie" des équipes officielles qui, bien que sur les lieux, ne prirent pas le départ, contestant l'excessive longueur de la course.

#### EPREUVES GERMANIQUES

Après le boycott d'Imola, les équipes officielles revinrent en piste le 13 juin, pour les 8 Heures du Nürburgring, en Allemagne. Là, sous une pluie battante, Massimiani et La Ferla décrochèrent la sixième place. Ils demeurèrent longtemps troisièmes, avant d'être ralentis par deux chutes survenues durant les dernières heures.

Par contre, les essais du samedi furent fatals à Laudati qui chuta et, souffrant de contusions de la rate, ne put prendre le départ de la course. La victoire revint à deux "vieux loups" : Chemarin et Cornu sur Kawasaki. La troisième épreuve eut lieu le 26 juin avec les 1 000 km d'Osterreirching. Pour l'HIRT, ce ne furent pas les lauriers : La Ferla tomba aux essais et se fractura la malléole, tandis que Massimiani abandonna, suite à des problèmes d'al-

lumage, alors qu'il s'était stabilisé à la cinquième position.

#### DE MONTJUICH À DONINGTON

Second boycott des équipes officielles, y compris Honda Italie, les 17 et 18 juillet, pour les 24 Heures de Montjuich, en Espagne. En effet, elles jugèrent le circuit de Barcelone excessivement dangereux. Parmi les 30 équipes privées au départ, s'illustra le trio Bertod-Monnin-Grane sur Kawasaki. Le 1<sup>er</sup> août, lors des 8 Heures de Suzuka, au Japon, le team officiel de Honda domina avec les pilotes Igima et Ogiwara, tandis que l'HIRT n'y participa pas.

Les 14 et 15 août, aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, l'HIRT obtint un bon septième temps aux essais, mais Massimiani-La Ferla-Venanzi abandonnèrent pendant la course. L'avant-dernière épreuve du championnat mondial d'Endurance eut lieu le 12 septembre pour les 1 000 km de Donington, en Angleterre. Là, Massimiani et Laudati finirent à la septième place, tandis que La Ferla chuta au septième tour.

#### DERNIÈRE ÉPREUVE

Les 18 et 19 septembre, la saison 1982 se terminait avec les 24 Heures du Castellet,

*En haut à gauche, la partie supérieure du cadre est en tubes d'acier CroMo Columbus, unis pour former une structure triangulée, extrêmement rigide au niveau de la colonne de direction.*

*En haut à droite, le train arrière est, par contre, constitué de deux platines en ergal qui intègrent la structure en tubes. Le bras oscillant est constitué d'un moulage en életron nervuré à l'intérieur, autre particularité de la réalisation de Segale.*

en France, le mythique Bol d'Or. Les Honda HIRT étaient à l'aise et furent chronométrées à 314 km/h en sortie du "Mistral". Mais, des problèmes d'allumage survinrent et La Ferla-Errico-Bertocchi abandonnèrent, tandis que pour l'autre équipe, après un départ en troisième position, Laudati chuta, à la neuvième heure.



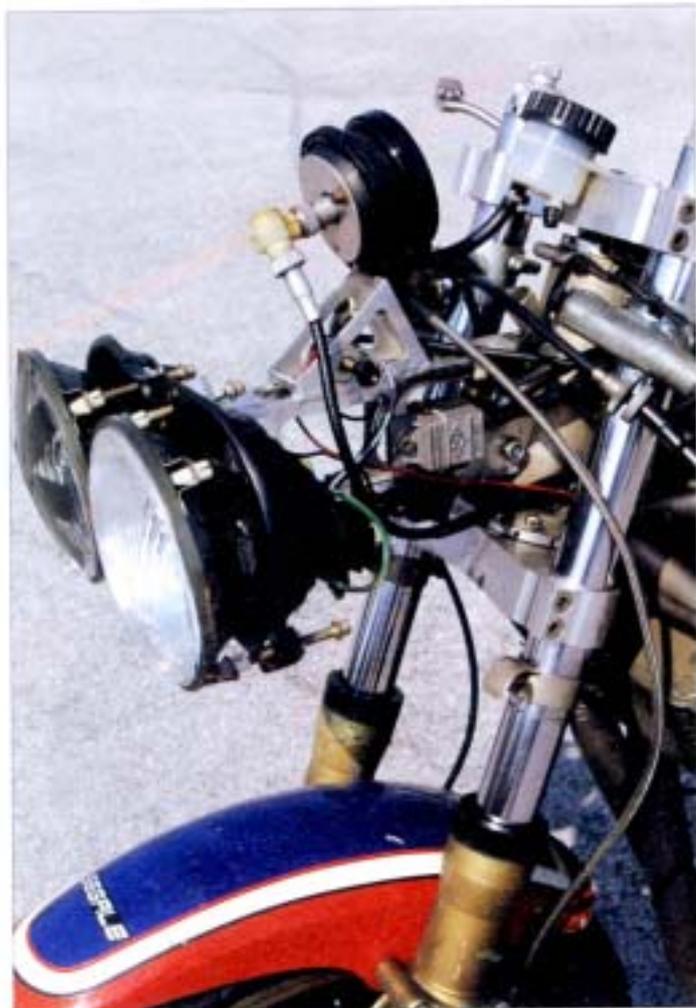
## FICHE TECHNIQUE

### HONDA 1000 RS HIRT 1982

- **Moteur** : Honda quatre-cylindres en ligne face à la route avec distribution double ACT, quatre soupapes par cylindre
- **Refroidissement** : air
- **Alésage x course** : 67,9 x 69
- **Cylindrée** : 998 cm<sup>3</sup> (moteur officiel RSC)
- **Puissance** : 130 ch à 9 800 tr/min
- **Lubrification** : carter sec avec réservoir d'huile séparé de 7 litres en aluminium et pompe à double envoi
- **Alimentation** : 4 carburateurs Keihin à dépression de Ø 36 mm pour l'endurance ou 4 Keihin Racing de Ø 33 mm pour course de F1
- **Boîte de vitesses** : 5 rapports serrés
- **Embrayage** : multidisque à sec.
- **Echappement** : 4-en-1 avec partie terminale dotée d'un silencieux pour le règlement d'endurance
- **Cadre** : Segale en tubes spéciaux CroMo Columbus de 1,1 mm intégré dans des platines arrière porteuses en ergal
- **Réservoir** : résine de 24 litres avec double bouchon d'origine aéronautique pour ravitaillement rapide
- **Suspensions** : av. Forcelle Italia (Ceriani) avec tiges de 40 mm, fourreaux en magnésium et hydraulique réglable sur 8 positions avec tés en Avional usinés dans le bloc agissant sur des roulements spéciaux en berceau d'origine aéronautique ; ar. amortisseurs pneumatiques Fox en aluminium course de 140 mm, réglables et agissant sur le bras oscillant en alliage de magnésium AZ91
- **Freins** : av. double disque flottant Brembo de 300 mm avec étriers Brembo à 4 pistons à attache rapide ; ar. disque fixe Brembo de 230 mm
- **Roues** : Betor en alliage de magnésium
- **Pneumatiques** : Michelin av. 12/60-16 ; ar. 16/70-18
- **Poids** : 178 kg (endurance) ou 166 kg (TTT) ; vitesse max. : 300 km/h (avec rapport long type Bol d'Or 17/44)

Ainsi s'acheva le mondial d'endurance de la saison 1982.

Pour revenir au championnat d'Italie, après la première épreuve à Vallelunga, la suivante ne reprit que le 24 octobre, pour les 500 km de Misano. Massimiani-La Ferla remportèrent la victoire, tandis que Venanzi-Laudati terminèrent à la cinquième place,



et remportèrent ainsi le TT1. Quant à la troisième Honda, Errico-Bertocchi abandonnèrent.

Finalement, le bilan de la saison 1982 fut plutôt positif pour une première expérience, malgré quelques chutes et de nombreuses casses.

La 1000 Honda RS Segale, malgré un potentiel certain, dut, pour des défauts de jeunesse ou un manque d'expérience, renoncer à un résultat sensationnel.

### SAISON 1983

Après les mythiques années 70, le monde de l'endurance connaissait une période de crise et l'intérêt pour cette discipline avait lentement décliné. Le règlement devait être revu. Ainsi, la saison 1983 fut la dernière avec des quatre-cylindres de 1 000 cm<sup>3</sup>, puisqu'en 1984 fut imposée une limite de cylindrée à 750 cm<sup>3</sup>.

Pour la saison 1983, La Ferla passa chez Ducati et fut remplacé par Ricci. Ce dernier, avec Errico, furent en pole position pendant les premiers 33 tours des 6 Heures de Mugello, jusqu'à la chute de Ricci, due à la perte d'un disque. Ils se classèrent à la 21<sup>e</sup> place finale.

Pour les essais du TT1 italien, à Misano, Ricci partit en pole, mais franchit la ligne d'arrivée en deuxième position, à seulement 29 centièmes du premier, après un duel furieux contre la Ducati officielle de La Ferla. Le dernier rugissement du vieux lion à quatre-temps résonna aux 200 Miles d'Imola. Laudati se classa neuvième, Ricci 21<sup>e</sup> (huitième dans la première manche), tandis que Pelletier décrocha le dixième temps en qualification, parmi des pilotes comme Roberts, Spencer, Lawson, Lucchinelli ou Uncini, au guidon de deux-temps de Grand Prix de 500 cm<sup>3</sup>, machines dominatrices des courses jusqu'à ce jour... ou plutôt jusqu'à hier !

### 1000 HONDA RS HIRT

La 1000 Honda RS Segale représente, quelque part, ce que l'on pouvait réaliser de plus raffiné à l'époque avec le double arbre japonais. Luigi Segale nous a confirmé qu'il y eut seulement huit motos officielles préparées par l'HIRT pour le championnat du monde. Actuellement, on sait que trois d'entre elles ont échoué au Japon, deux font encore belle figure dans la concession de Segale, une autre est celle de

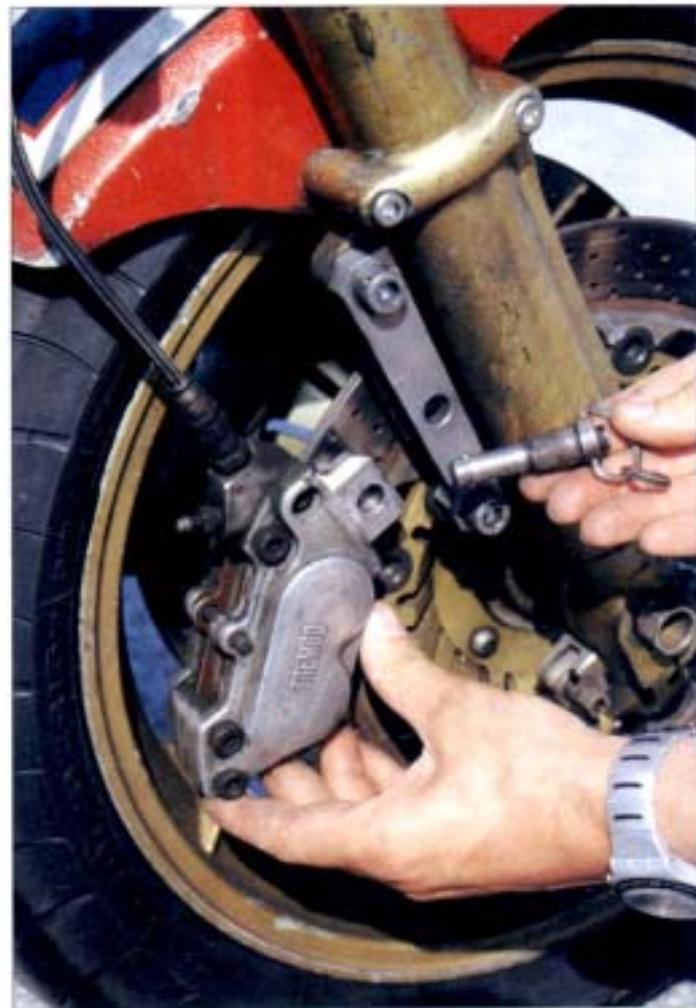
*A l'avant, deux phares réglables, ainsi qu'un té de fourche en Avional fraisé dans la masse. Le compte-tours, mécanique, est doté d'un imposant renvoi coudé. Ci-dessus, on remarquera les deux "crochets" pour la béquille avant.*

cet article. Par conséquent, on a perdu la trace de deux d'entre elles.

En ce qui concerne les caractéristiques particulières de cette machine, le cadre fut conçu en collaboration avec Hildebrandt et se concrétisa par une structure en berceau inférieur ouvert et à double-berceau supérieur, avec un double croisement des tubes convergeant sur la colonne de direction.



*Ci-dessus à gauche, le frein avant est un double disque à étriers Brembo. Ci-dessus à droite, le système de remplacement des plaquettes prévoit une simple fixation par axe, démontable sans aucun outil.*



Entièrement en tubes spéciaux au chrome-molybdène, le cadre Segale se caractérise par sa rigidité, son poids contenu et la finition de ses soudures au Tig, une nouveauté pour l'époque.

#### DEUX VERSIONS

Il existe deux versions de cadre : l'une préparée pour les saisons 1980 et 1981 et

l'autre pour les saisons 1982 et 1983. Dans la première version, les tubes du berceau supérieur, qui partent de la colonne de direction, se courbent vers le bas à la hauteur des carburateurs, et se boulonnent de chaque côté des platines en ergal, lesquelles, à leur tour, supportent la fixation supérieure des amortisseurs arrière. Dans la seconde version dite "évolution", les tubes du berceau supérieur vont tout droit depuis la colonne de direction jusqu'à la fixation supérieure des amortisseurs arrière. Une solution avant-gardiste que nous retrouvons de nos jours sur de nombreuses motos, tant italiennes que japonaises.

#### SUSPENSIONS

Le bras oscillant, moulé en alliage de magnésium, pivote sur des roulements à rouleaux coniques et est ancré par deux solides platines en alliage d'aluminium de 8 mm d'épaisseur, boulonnées aux deux fixations arrière et la fixation inférieure du moteur. Les amortisseurs sont des Fox américains, conçus pour le cross. Ils sont sur cette machine utilisés en version spéciale "courte", pour l'utilisation sur circuit. A l'avant se trouve une fourche Ceriani avec fourreaux

en magnésium et tubes de 40 mm de diamètre, réglable en hydraulique sur huit positions.

Les roues Betor en magnésium sont dotées d'attaches rapides spéciales permettant d'effectuer un ravitaillement avec changement de pilote et de pneumatiques en seulement 45 secondes. Le carénage et la selle sont en polyester et dotés de clips à attache rapide. Le ravitaillement en carburant devait également être rapide — dix secondes — grâce à la vanne d'origine aéronautique.

#### MOTEUR

Le moteur de la Honda HIRT est un quatre-cylindres double arbre à cames, le même que celui des RCB de 1977. Avec la dernière évolution officielle, préparée en 1982 pour la RS, il s'agit d'un 16-soupapes de 998 cm<sup>3</sup> qui développe 130 ch à 9 800 tr/mn pour 300 km/h.

Le moteur est très compact, avec embrayage à sec, et utilise une lubrification à carter sec alimentée par un réservoir en aluminium de sept litres. Le moteur est alimenté par une batterie de quatre Keihin de 36 mm de diamètre à dépression qu'on



pouvait remplacer par des CR à guillotine, compte tenu de son prix prohibitif à l'époque.

#### INOXYDABLE SEGALE

Le temps passe mais certaines personnes ne changent pas. Luigi Segale fait partie de ces gens-là. Même encore de nos jours, il dirige une concession Honda, près de Vigevano, en Italie, et ne dédaigne pas préparer de temps à autre quelques "spéciales" pour de riches clients, en majorité japonais et américains. Avec beaucoup de lucidité et de passion, Segale parle librement des beaux jours de l'HIRT, des pilotes, des classements, des victoires de ce championnat d'endurance.

Pour sa part, Luigi Segale commença dès 1946 à préparer des quatre-temps de 48 cm<sup>3</sup>, tels que Motom, Cucciolo, Alpino. Il fut ensuite embauché chez la filiale de Piaggio de Milan, puis chez Alfa Romeo, où il resta jusqu'en 1952. L'année suivante, en 1953, il se mit à son compte et ouvrit un

atelier de réparations et préparations de motos. En 1972, il devint concessionnaire Honda, puis en 1977 Kawasaki.

En 1980, il commença sa collaboration avec Hildebrandt. Il réalisa ainsi la première version du cadre type Sedrik, à chasse réglable — de 25,5 à 27 degrés —, grâce à des roulements spéciaux. L'évolution de cette première version se concrétisa dans une seconde version définitive qui, de 1982 à 1983, équipa les 1000 RS HIRT.

#### 20 ANS APRÈS

20 ans ont passé depuis la 1000 Honda RS HIRT de 1982. Malgré cela, on peut constater que la position fut vraiment étudiée ad hoc pour l'endurance : selle large permettant de se tenir confortablement couché sur le réservoir et de s'allonger dans une bonne position aérodynamique, adaptée à de longues heures de pilotage.

Ensuite, les commandes sont souples et précises, il suffit de savoir que les rapports de boîte de vitesses demandent à être

*Ci-dessus à gauche, la roue arrière est également dotée d'un système de démontage rapide, laissant en place disque et étrier de frein. On remarquera la fixation avant de l'amortisseur, un Fox à gaz, directement usiné dans un moulage en aluminium.*

*Ci-dessus à droite, la bulle de carénage.*

franchement enclenchés. En effet, les engrenages étant étudiés pour résister à une épreuve de 24 heures ont un enclenchement plutôt dur.

Le démarrage est électrique. La seule précaution à prendre c'est qu'à froid, il faut "étrangler" l'air qui entre par les cornets



avec la main. Après quelques essais, le profond rugissement du court "4-en-1" résonne. De la grande musique ! Une fois le moteur chaud, on enclenche la première, puis rapidement les cinq rapports de la boîte rapprochée. Avec l'actuel rapport final — 16/44 —, la RS dépasse le mur des 250 km/h au bout de 1 000 mètres.

D'autre part, le moteur est capable de se tirer de toutes les situations dès les 4 000 tours, pour ensuite se déchaîner de 5 500 jusqu'à la zone rouge des 9 000 — même s'il reste presque 1 000 tours supplémentaires à exploiter.

Si la puissance est plus ou moins la même que pour celle d'une 500 de Grand Prix, elle arrive bien plus progressivement. La sensation de vitesse est atténuée par l'excellente partie-cycle. Il est vrai que cette dernière pardonne beaucoup, tant en entrée qu'en sortie de courbe, et il devient facile, même pour un simple pilote, de gérer le classique survirage. Bref, vous l'avez compris, c'est une moto digne de ce nom !

