LE MAG DE LA MOTO CLASSIQUE / NÉO-CLASSIQUE / VINTAGE 132 PAGES

MARS-AVRIL 2015 - BIMESTRIEL - 6,90 €

Moto revue Classic #79



DOSSIER V-TWIN

YAMAHA XV950 BOBBER

- XV750 ORANGE PROJECT
- YARD BUILT
- FLAT-TRACK

GODIER-GENOUD

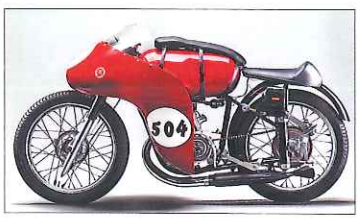
KAWASAKI ZRX 1200 R : PETITE SŒUR DE LA 1135 R

REPORTAGES

- HEROES MOTORCYCLES
- VISITE CHEZ BERINGER
- ROAD TRIP À BERLIN
- AFAMAC HISTORIC
- SOUTHSIDERS MC
- ICE-RACE : ERIK STENLUND

LA SAGA XV 750/950

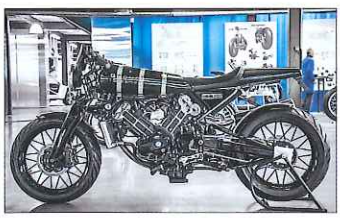
YAMAHA



MONTESA
Histoire ibérique



ENFIELD 500 OVER
Racer indo-nippon



BROUGH SUPERIOR
Visite d'usine



PAUL SMART
Toujours vert

L 15920 - 79 - F: 6,90 € - RD

Editions Lariviere

PRIX MÉTROPOLE 6.90€
BELUX:7.60 €- DOM S: 7.60 €
ESP/PORT.CONT/IT/GRECE: 7.90 €
POL S: 1080 CFP- CAL S: 980 CFP
CAN.: 11.50 $CAD- SUISSE: 12.40 CHF- ALL. : 7.90 €

SOMMAIRE

Moto revue Classic #79 - mars-avril 2015

ACTUS

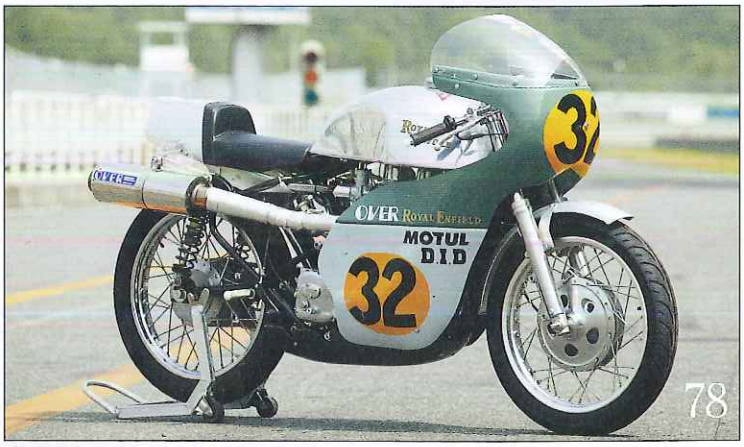
10 **NEWS/ÉVÉNEMENTS**
Le Bol Classic au Ricard, le Touquet, le salon Motorbike Expo et l'hommage à J.P. Beltoise...

16 **BANDE DESSINÉE**
Déjà publié dans le *MRC* n° 70, B. Vélo récidive avec deux planches consacrées aux années 60.

24 **COURRIER**
Ça râle, ça rouspète, ça se plaint mais à la fin, tout va bien !

26 **CHRONIQUES**
Dan Truc nous conte ses exploits en promos 125 (1972) et Vanoni le fait qu'il soit (vraiment) Charlie.





DOSSIERS/ESSAIS

30 **DOSSIER YAMAHA V-TWIN**
Essais des XV950 Bobber et XV750 Orange Project. Le programme Yard Built et le flat-track US des années 80.

54 **GODIER-GENOUD ZXR 1200 R**
Alain Genoud nous a ouvert ses ateliers pour y découvrir la ZXR 1200 Replica, petite sœur de la célèbre Kawa 1135.

78 **ESSAI ENFIELD 500 OVER**
Alan Cathcart a encore mis la main sur une moto exceptionnelle : la Enfield 500 Over du Japonais Kensei Sato.










Performance Replica N° 212
1200R
devil
YAS

KAWASAKI 1135

GODIER-GENOUD FORCE 3

Visite dans les nouveaux ateliers d'Alain Genoud qui propose une alternative moins coûteuse à sa fameuse 1135, la ZXR 1200 Replica.

Texte et photos : Claude Cieutat

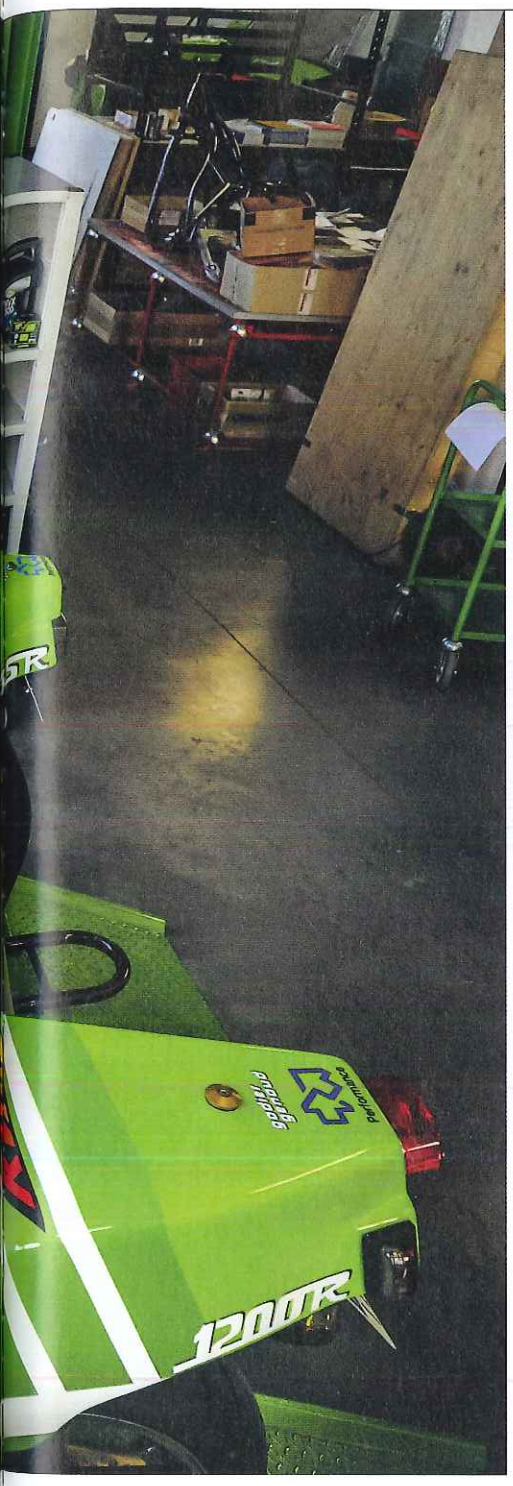




Le soleil est là, au pied du Jura, à deux pas de Genève. Il égaye un peu la zone industrielle de Beaumont en Savoie où Alain Genoud nous attend. Avec Georges Godier, il fut deux fois champion d'Europe d'endurance en 74 et 75, puis préparateur et enfin, constructeur de motos. Dans son nouvel atelier de Beaumont, aucune trace d'une autre marque que Kawasaki et du vert partout, surtout sur trois belles « 1135 » préparées qui fleurent bon les années 80. En 1983, en endurance, face au rouleau compresseur Honda, Kawasaki ne fait plus trop le poids et le duo Godier-Genoud s'engage en championnat de France Production. 50 motos doivent être construites pour l'homologation, c'est le début de l'histoire des 1135. Devant le succès, Godier-Genoud en construira plus de deux cents, avec carte grise GG, numérotées et assemblées avec grand soin dans les ateliers de la concession de Saint-Julien-en-Genevois.

150 chevaux et plus de 260 km/h

La base est la 1000 J habillée par un ensemble polyester comprenant la tête de fourche double optique avec le radiateur d'huile au-dessus de ses phares Cibié, un sabot moteur et une selle monoplace. Une silhouette que l'on reconnaît à des kilomètres. Pour la partie-cycle, le cadre était bien sûr renforcé par des goussets et entretoises pour encaisser le surplus de puissance. Le bras oscillant était remplacé par un GG en aluminium de section rectangulaire anodisé or, les jantes par des Campagnolo en magnésium, les freins par des Brembo série or avec durites aviation et enfin, les amortisseurs par des Koni montés plus inclinés. Le moteur était réalésé à 1 135 cm³ et proposé à quatre niveaux de préparation, à base de rampe de carburateurs CR, double allumage, différents arbres à cames et évidemment, le 4 en 1 Devil. Le stade ultime permettait d'atteindre les 150 chevaux pour une vitesse de pointe de plus de 260 km/h. À son guidon, le regretté Jean Monnin





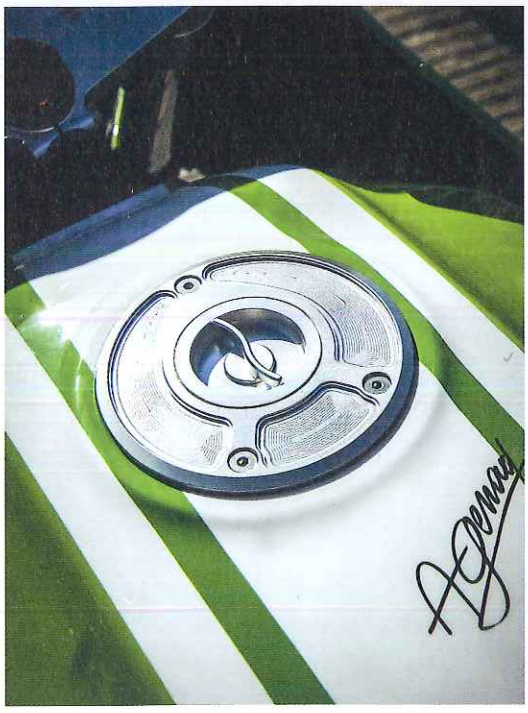
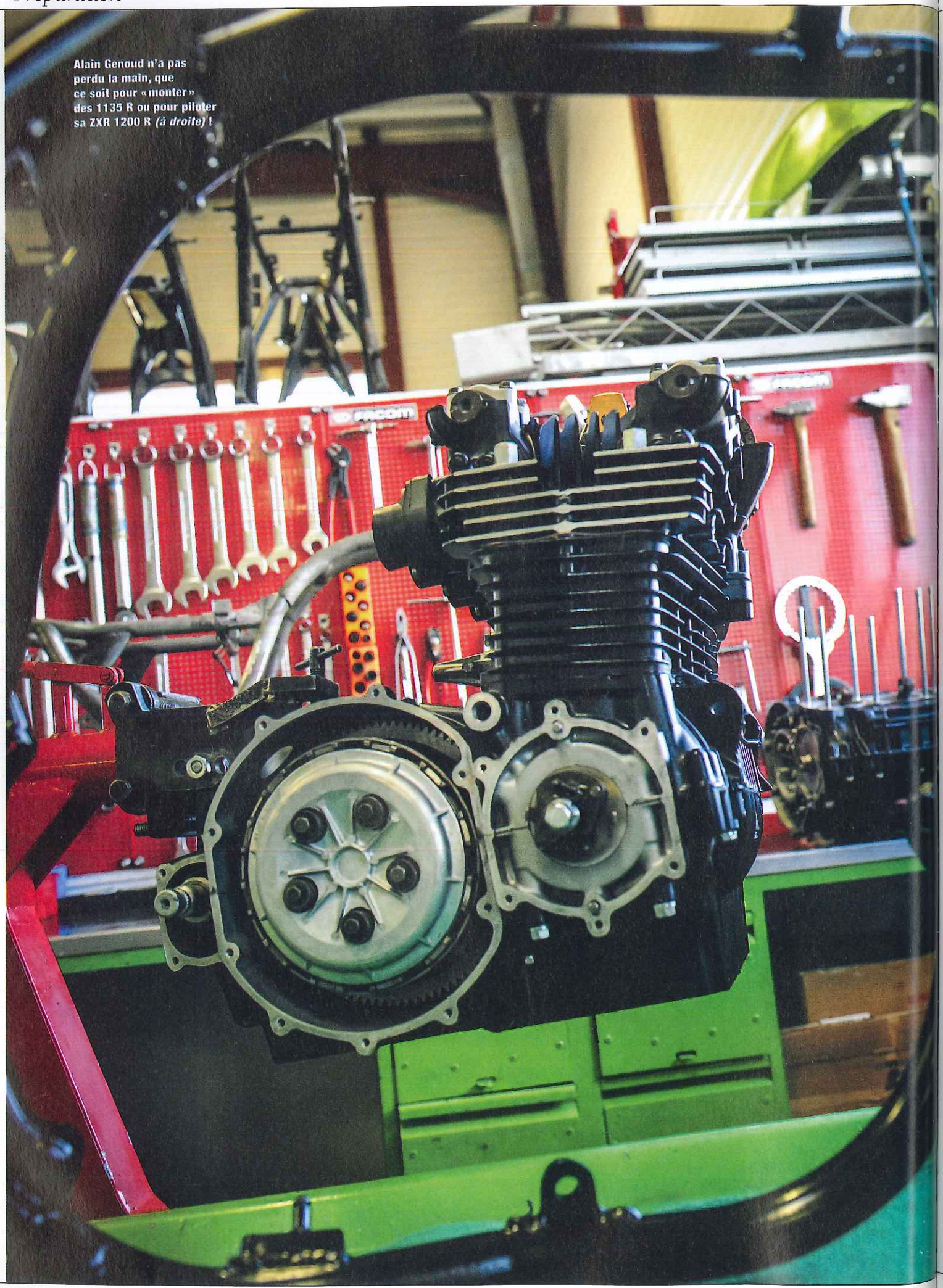




Photo de gauche, Alain Genoud *(à dr.)* dans son atelier peaufine la ZXR 1200 avec un ami collectionneur. En haut, admirez le résultat ! Ci-dessus, commandes reculées et à droite, bouchon de réservoir et dédicace !

enlèvera le titre en 1984. C'est une machine qui, à l'époque, a fait fantasmer pas mal de motards, car, avec un solide compte en banque, on pouvait se payer une authentique machine de course avec carte grise, pas très différente de la championne de France. C'est donc avec émotion que je pose mes fesses sur un exemplaire prêté par un collectionneur et ami d'Alain Genoud. La position est d'époque avec les bracelets loin devant, les repose-pieds haut perchés et en arrière. Passé le mi-régime, le gros 4 pattes fait entendre un rugissement intéressant, on le sent vivre et vibrer, il a de l'allonge et un paquet de chevaux. La partie-cycle est précise et l'ensemble est facilement « stoppé » par les Brembo, si on tire bien sur son levier. Voilà pour la vraie mais aujourd'hui, Alain propose aussi la GG 1200 R, une néo-rétro qui reprend la silhouette de la 1135. L'idée vient d'un client et la base est une ZRX 1200 dont le cadre et le moteur sont restés standard. Le gros travail s'est fait sur l'habillage. La fameuse tête de fourche est adaptée sur les attaches d'origine de la ZRX et la coque arrière refaite à l'identique. Un pot inox assemblé en trois Y donne plus de souplesse et reprend le look du Devil d'époque. Pour parachever le tout, Alain Genoud fabrique des commandes reculées, un sabot moteur et confie le réservoir et l'habillage polyester à son peintre, le même depuis l'époque 1135 ! Le résultat est superbe. On retrouve tout à fait la silhouette si particulière avec juste un peu d'embonpoint mais aussi la qualité

AVEC UN SOLIDE COMPTE EN BANQUE, ON POUVAIT SE PAYER UNE AUTHENTIQUE MACHINE DE COURSE



Alain Genoud n'a pas perdu la main, que ce soit pour « monter » des 1135 R ou pour piloter sa ZXR 1200 R *(à droite)* !



DES 1135, IL Y EN A POUR TOUS LES GOÛTS : LA PURE COURSE, LA VRAIE DE VRAI NUMÉROTÉE ET LA REPLICA

et le soin de montage de la marque. Alain Genoud ne s'est pas contenté d'une transformation esthétique. Le moteur respire maintenant à travers des filtres à air K&N et un kit Dynojet. La partie-cycle aussi a évolué, son frein arrière est remplacé par un Brembo série or et son étrier est anodisé de la même couleur. Quant aux disques, ce sont désormais des ABM et les durites sont du type « aviation ». Les suspensions sont également modifiées avec ressorts des amortisseurs et de fourche différents. Un té de fourche et un bouchon de réservoir sont fraisés spécialement et voilà la Replica prête à prendre la route. Eh bien, prenons-la ! C'est nettement plus civilisé que la 1135, le bracelet est monté plus haut et plus écarté pour une position plus confortable. Le gros 1200 est souple mais bien présent dans les tours. Quant au freinage – assuré par les Tokico six pistons d'origine –, il est impeccable. Le confort n'a rien à voir avec la 1135, et derrière la bulle, on peut enquiller les kilomètres sans problème à son guidon.

Avec cette 1200, vous avez le plaisir de conduite, la fiabilité d'une moderne et le look d'un mythe des années 80 ! Finalement, des 1135, il y en a pour tous les goûts. De la « pure course » qui se taille toujours un gros succès dans les courses d'anciennes comme le Bol d'Or Classic, en passant par la vraie de vrai numérotée, si possible *full option* avec le gros kit moteur, utilisable sur route. Car Alain Genoud a gardé un impressionnant stock de pièces des années 80 : bras oscillants, cadres, moteurs, poly et moules de l'époque. Et pour ceux qui n'ont pas le budget, il y a aujourd'hui cette alternative de 1200 R sur base de ZRX d'occasion. Pourquoi pas. ❖

GGRD, Village d'entreprises du Grand Chable, 400 route de Viry 74160 Beaumont
Tél. : 04 50 49 33 25 - 06 98 87 58 94

KAWASAKI ZRX 1200 R GODIER-GENOUD

Moteur, transmission
4-cylindres en ligne, 4-temps, 4 soupapes par cylindre, **1 164 cm³** (alésage-course : 79 x 59,4 mm), refroidissement liquide, alimenté par 4 carbus de 36 mm modifiés par un **kit Dynojet** et des filtres à air **K&N**. Boîte à 5 rapports avec embrayage multidisque à bain d'huile, et transmission par chaîne

Puissance
106 ch à 8 000 tr/min
couple : 10,6 mkg à 6 000 tr /min

Partie-cycle
Cadre : tubulaire en acier double berceau, ressorts d'amortisseur et de fourche changés, fourche ø 43 mm. **Freins avant :** double disque ABM ø 310 mm avec étriers 6 pistons Tokico. **Frein arrière :** étrier Brembo série or. **Roue avant :** 120/70-17. **Roue AR :** 180/55-17. **Dimension et poids :** empattement 1 465 mm et environ 250 kg en ordre de marche

Performance
Environ 220 km/h