

Mon premier contact avec cette machine eut lieu fin 1980. Un de mes potes possédait un magnifique exemplaire de 1979 : noir avec carénage Secdem en 4 ou 5 parties à double optiques, une pure merveille ! Salut TITI !!

Travaillant à l'armement dans l'aéronavale celui-ci avait les compétences mais aussi le matos pour la faire marcher ! A tel point que quand le 1er 1100 R sortit, le pauvre proprio de celui-ci se fit déposer et doit encore pleurer en y repensant, le pôôôvre !. Lorsqu'il m'emmenait en ballade derrière lui j'avais aussi l'occasion de tester le confort de la bête, des watts dans du velours ! Plus tard en 1983 un de mes amis s'offrit la version F2 Rouge et Blanc...une virée derrière lui et...2ème coup de foudre

Aussi lorsqu'en 1989 cherchant une moto dans les 15000 F max, je tombais sur ce 900 F2 de 81 avec de la bouteille mais complet la réflexion fut de courte durée !

Aussitôt vue aussitôt prise ! Quel pied d'aller bosser avec cette machine ! Moteur onctueux et le petit regain de watts vers 6000/6500 trs ! Petit reproche quand même ça n'a pas de caractère ! C'est une Honda, je le constaterai + tard avec mon 900 CBR ça marche, plutôt bien même, mais c'est du velours ! Quoique finalement, pour la route c'est plutôt pas mal non !?



Ci-dessus, Bollie vient d'arriver ! nous sommes en juin 89.

Par contre au bout d'un mois et demi, paf, une bielle dans le sac ! Et contre toute attente c'est de là qu'est vraiment né mon « amour » pour cette machine !

En rachetant la machine d'un pote 5000 F (la bleue) pour lui prélever le moulbif refait.



la donneuse d'organe

Première grosse séance de mécanique :

On échange les moulins et on démonte le cassé pour voir !

Deuxième grosse séance de mécanique :

Ce moteur tourne très bien mais il bouffe un peu d'huile et cliquette à froid ! On n'a pas tous la même notion de « moteur refait » !!! C'est pas grave j'y prends goût ! On va donc re-démonter avec un pote (merci Francis).

Et c'est là que j'insiste mais il ne faut JAMAIS changer que les chaînes de distribution !

Il faut IMPERATIVEMENT changer tous les patins et tendeurs ! C'est le tendeur vertical - derrière les cylindres - qui casse en 1er ! (suivi de près par celui des arbres à cames). A la limite il vaut mieux garder les anciennes chaînes avec des tendeurs neufs que l'inverse !

Et puis pendant qu'on y est, ben on change aussi tous les coussinets (bielles et vilebrequin) et la segmentation.

Au diable les varices, changeons aussi tous les joints y compris ceux des queues de soupapes. (ça je l'ai pas fait à l'époque faute de temps et Bollie bouffait encore un tout petit peu d'huile par là !) Mais avec tout ça, la voilà repartie pour 50000 km ! YOUPI !

Bon c'est pas le tout mais maintenant que Bollie marche bien va falloir s'occuper de son ramage ! Sur les photos c'est beau mais de près le dessus du réservoir est un peu passé et le carénage a des fissures. Et un jour au feu à Coignières, le miracle ! Bollie 2 arrive à côté de nous ! Bref salut complice (en 90/91 c'est déjà plus très courant des F2) 2 mn+ tard on sait qu'elle est à vendre ! Top là mon gars, elle sera bien avec Bollie !



Échange d'habillage, de pots, de garde boue arrière plus long mais coupé quand même et Bollie 2 sera remontée en naked !. Sympa non, les deux comme ça ? Moi j'aime bien !

Oui mais voilà Bollie 2 a aussi besoin d'une sacrée cure de jouvence niveau mécanique !

Et là moi je peux plus pour l'instant ! Bah oui l'a fallu la payer, quand même !