

Moto REVUE

Une année
de documentation

Toutes les nouveautés

Les photos,
les caractéristiques
techniques et prix de
toutes les motos
du monde

n° 2478-2 oct 80-27f. 200fb-13,50fs

SALON 1980

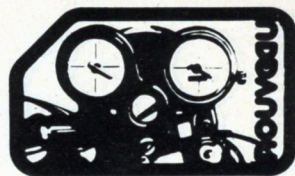


Yamaha 1000 TR1



Suzuki Katana GSX 1100

TOUT POUR REVER



Nous, on est là pour vous aider à choisir le truc le plus chouette ou la meilleure affaire du siècle.

Le problème, c'est que 1980 nous a particulièrement gâtés : le

refroidissement liquide des Yam, l'injection de Kawa, le turbo de Honda, le design de Suzuki. Ce n'est pas tout : BMW a réinventé le gros trail et Triumph est

ressuscité. Quant aux Italiens, ils n'ont pas dit leur dernier mot... Avec de pareilles perspectives, le choix sera vraiment très très ardu en 1981



YAMAHA RD 80 et RD 350 LC Yamaha a pris le temps de s'adapter aux 80. Le résultat c'est d'une part le RD 80 très inspiré par les fameuses 350 « liquides » et le DT 80 réplique de la fameuse DT 125 MX. Tous deux sont à suspension cantilever et reçoivent le même moteur de 6,8 ch. En Angleterre et en Allemagne il est possible de faire équiper sa 250 ou 350 LC d'une petite tête de fourche et d'un carénage inférieur avec spoiler. L'ensemble est vraiment très chouette.



Avec la RDLC, Yamaha marque peut-être un virage dans la production japonaise vers des motos à l'européenne, sportives et légères. La RDLC est une TZ civilisée proposée en 250 et 350 cm³. Moteur deux temps à refroidissement liquide, suspension arrière cantilever.



DUNLOP





RS 125 DX

Ce petit mono est toujours séduisant et aussi étonnant. Dans la catégorie 125 cm³, c'est la version utilitaire, mais munie d'organes de qualité, de la jauge à huile en passant par les suspensions.

RS 124 DX



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 X 50 mm, cylindrée 123 cm³, compression 6,9 à 1, puissance 14 ch à 7 500 tr/mn, couple 1,3 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateur Mikuni 0 24 mm, allumage par volant magnétique, lubrification autolube, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par pignons taille oblique, rapport 3,895, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,250, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports 2,83 - 1,81 - 1,25 - 1,09 - 0,95.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 18", Ø AR 3,00 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique Ø 200 mm, AR à tambour Ø 130 mm.

Suspensions : type hydraulique, AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : 1 930 x 765 x 1 060 mm, empattement 1 240 mm, garde au sol 160 mm, poids 98 kg.

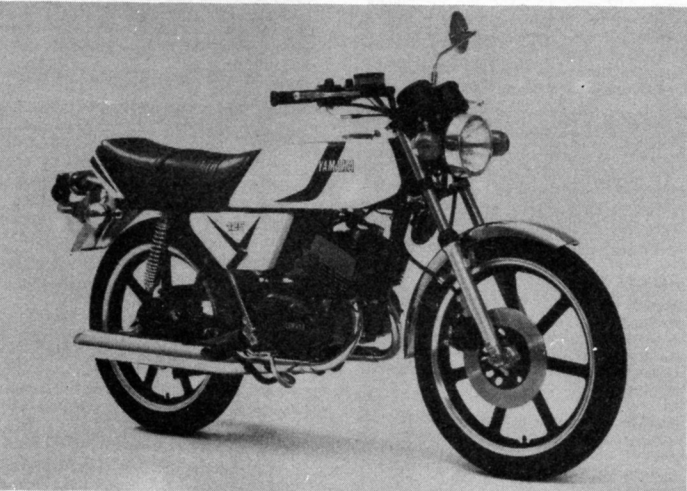
Capacités : réservoir d'essence 10 l, réservoir d'huile 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h.
Prix : 5 160 F.T.T.C.

RD 125 DX LUXE

Une 125 à vocation sportive. Un moteur bicylindre très brillant et un équipement qui en fait une véritable petite moto. L'esthétique est réussie, mais le modèle prend tout de même un petit coup de vieux avec l'entrée des nouveaux modèles de la concurrence.

RD 125 DX LUXE



Moteur : 2 temps, 2 cylindres, admission par clapets, alésage et course 43 x 43 mm, cylindrée 124 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 17 ch à 9 500 tr/mn, couple 1,3 m/kg à 8 500 tr/mn, carburateurs Teka Ø 18 mm, allumage batterie-bobine, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,894 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,785 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,181 - 1,812 - 1,300 - 1,045 - 0,840.

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, pneus AV 2,50 x 18", AR 2,75 x 18",

SR 250 US CUSTOM

US Custom, c'est la nouvelle appellation des modèles chopperisés Yamaha. Le SR 250 est bâti autour du monocylindre 4 temps de la 250 XT, équipé d'un démarreur électrique pour la circonstance. Il adopte la panoplie complète propre au genre et est proposé, grâce à sa cylindrée ramenée de 249 à 239 cm³, à un prix très compétitif (TVA de 17,6 % au lieu de 33,3 %).

SR 250 US CUSTOM



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 73,5 x 56,5 mm, cylindrée 239 cm³, compression 8,9 à 1, puissance 20 ch à 8 000 tr/mn, couple 1,83 m/kg à 7 000 tr/mn, carburateurs 1 Mikuni Ø 28 mm, allumage électronique CDI, lubrification sous pression carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

freins AV à disque à commande hydraulique 1 245 mm, AR à tambour simple came 130 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 1 935 x 840 x 1 060 mm, empattement 1 240 mm, garde au sol 160 mm, poids 106 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,5 l, huile 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120-130 km/h, pente gravissable 22,5°.

Prix : 6 350 F.

Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 73,5 x 56,5 mm, cylindrée 239 cm³, compression 8,9 à 1, puissance 20 ch à 8 000 tr/mn, couple 1,83 m/kg à 7 000 tr/mn, carburateurs 1 Mikuni Ø 28 mm, allumage électronique CDI, lubrification sous pression carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes en acier à rayons, pneus AV 3,00 X 19", AR 120/90 X 16", freins AV tambour à commande mécanique, du tambour 160 mm, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 130 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 025 X 810 X 1 135 mm, empattement 1 335 mm, garde au sol 145 mm, poids 135 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,8 l, carter moteur 1,6 l.

Prix : 7 765 F.T.T.C.

RD 350 LC

Sûrement la moto de l'année, celle qui défie le nouveau permis en dépassant les 180 km/h malgré ses 350 cm³.

Bâtie sur le schéma d'une vraie moto de course, en l'occurrence la TZ350, elle reprend les principales techniques (moteur bicylindre deux temps à refroidissement liquide, suspension arrière cantilever, etc...) pour s'affirmer comme une sportive de premier plan.

RD 350 LC



Moteur : 2 temps, 2 cylindres, refroidissement liquide, alésage et course 64 x 64 mm, cylindrée 347 cm³, compression 6,2 à 1, puissance 47 ch à 8 500 tr/mn, couple 4,02 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateurs 2 Mikuni Ø 26 mm, allumage électronique CDI, lubrification système autolube de graissage séparé, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,870 à 1 (23/66), transmission secondaire par chaîne, rapport 2,348 à 1 (16/39), embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses 6 rapports : 1^{re} 34,6 % - 2^e 50 % - 3^e 67,5 % - 4^e 82,1 % - 5^e 92,4 % - 6^e 100 %.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire,

roues en alliage à branches courbes, pneus Ø AV 3,00 x 18", AR 3,50 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 267 mm, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR système cantilever monocross.

Dimensions : 2 080 x 750 x 1 090 mm, empattement 1 365 mm, garde au sol 170 mm, poids 161 kg.

Capacités : réservoir d'essence 17 litres, réservoir d'huile 1,8 litres, carter boîte 1,5 litre.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 180 km/h, 400 mètres départ arrêté usine 13"5.

Prix : 12 950 F.T.T.C.