

Moto revue

120 pages de catalogue,
un an de documentation

Panorama complet de
toutes les motos : les photos,
les caractéristiques
techniques, les prix, les
adresses des importateurs

Salon 82-Salon 83 : le bilan
de l'évolution technique

N° 2619. Spécial Salon 83. 35 F - 275 FB - 11 FS

SALON 83

TOUTES LES MOTOS DU MARCHÉ.

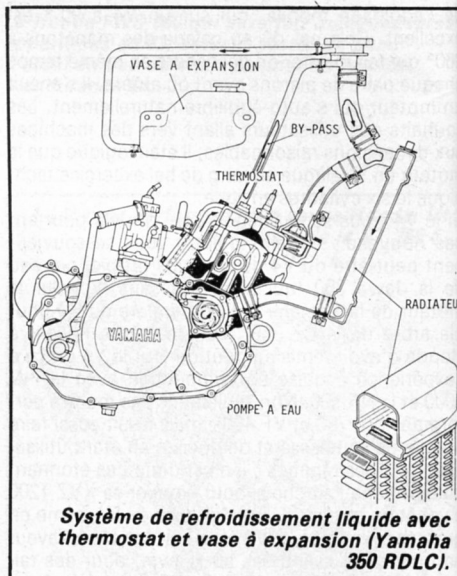
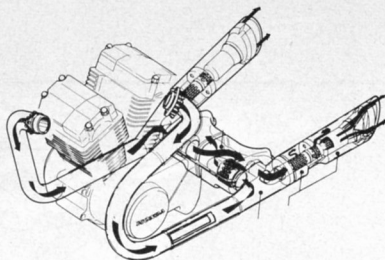
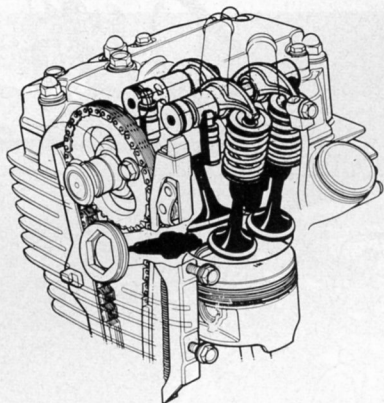


M2163-SP 2619 - 35F

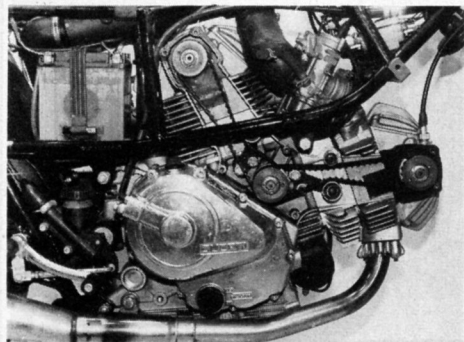
SPECIAL NOUVEAUTÉS

CELLES QUE VOUS VERREZ... ET LES AUTRES !

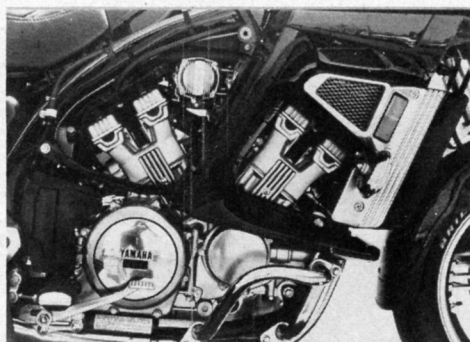
Double allumage et double chambre d'expansion des gaz sur la VT 750 C.



Système de refroidissement liquide avec thermostat et vase à expansion (Yamaha 350 RDLC).

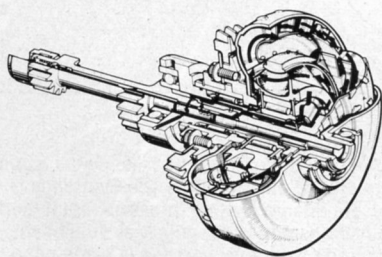


Le bicylindre à l'italienne : distribution desmodromique commandée par courroie.

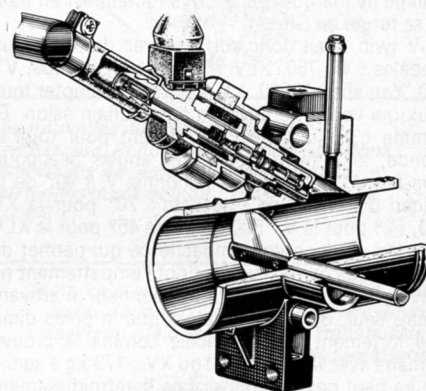
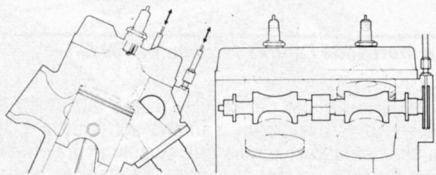


Le V4 au service du tourisme sur la Yamaha XVZ : 1 200 cm³ et refroidissement liquide.

Convertisseur de couple pour boîte automatique 2 vitesses (Suzuki GN 450).



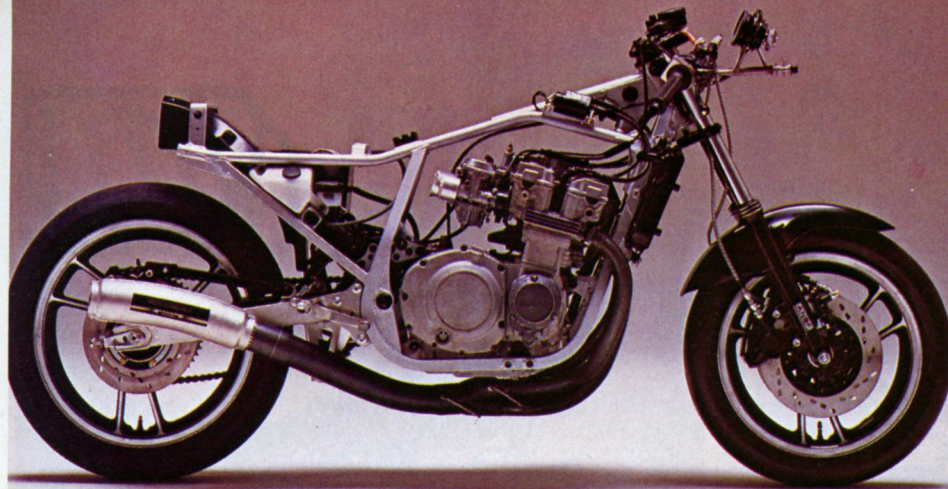
Le système de valves rotatives (Y.P.V.S) appliqué à la série sur la Yamaha 350 RDLC.



Injection électronique sur les turbos et la Kawasaki 1100 ZX.

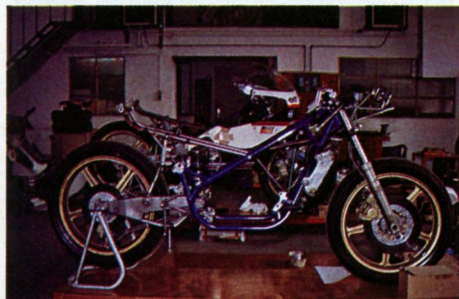
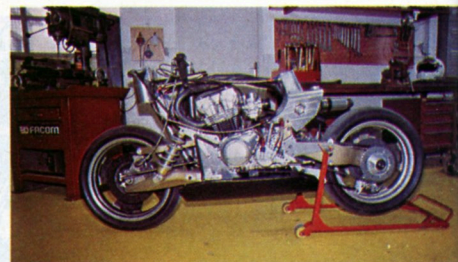


Le bicylindre en V concilie étroitesse, légèreté et maniabilité lorsqu'il est à angle fermé comme sur la VT 500 (ici l'Ascot, non importée).

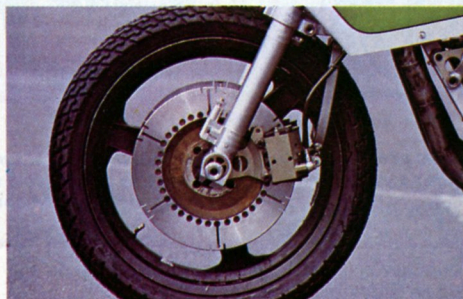


Compétition ou grande série ? Pour le moment, petite série pour la très belle Suzuki FW 400 R réalisée en collaboration avec Yoshimura.

Technique automobile pour la Elf en endurance.



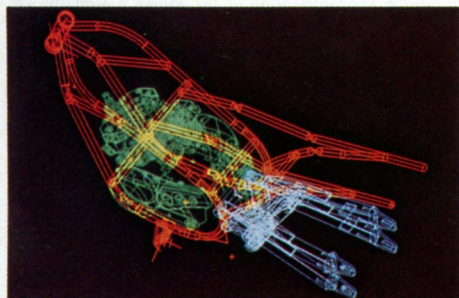
Chevallier 250 de GP : des solutions qui permettent d'adapter la partie-cycle à chaque circuit ; l'ensemble est en effet à géométrie variable.



Le système antiplongée de la Kawasaki endurance est pour le moment le seul à ne pas faire intervenir l'hydraulique de la fourche ; il est en effet entièrement mécanique.



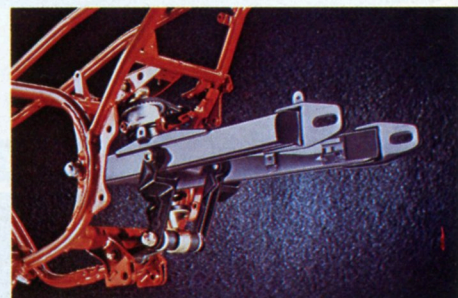
La Suzuki usine d'endurance : une toute nouvelle partie-cycle en 83 dont un très beau cadre alu de section carrée pour une des favorites du championnat.



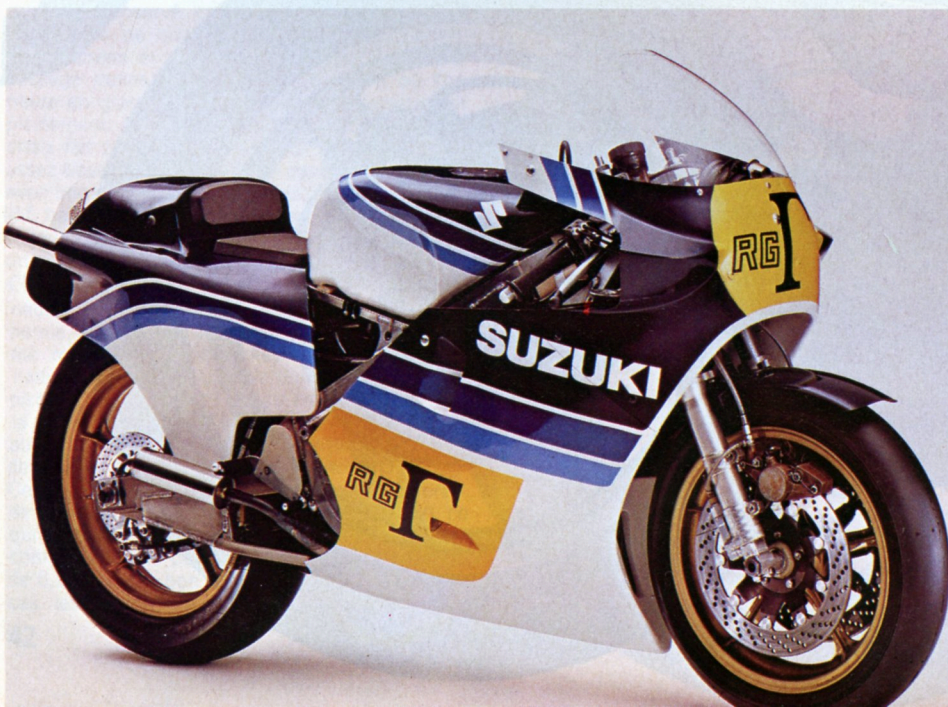
L'ordinateur est en passe de supplanter la planche à dessin ; il permet en tout cas de calculer précisément les forces et les contraintes appliquées à chaque tronçon du cadre.



La partie-cycle de la Yamaha RDLC 350 s'inspire très fidèlement de la TZ de GP, avec un double berceau largement triangulé.



Ce dessin permet de mieux détailler le système de biellettes et de rotules qui attaquent l'amortisseur unique, monté rigide en sa partie supérieure (RDLC 350).

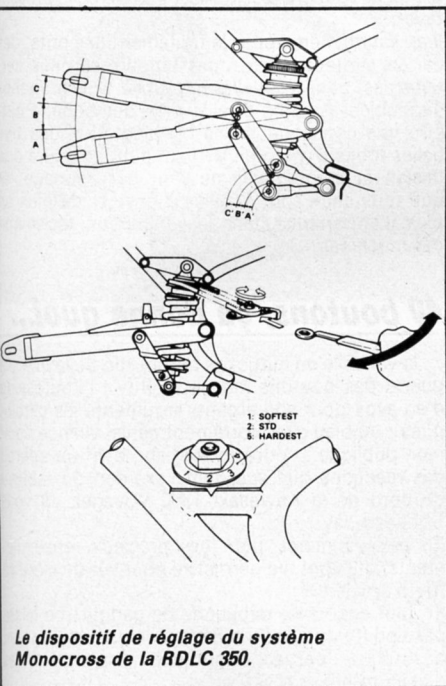


Honda RS 500 compé-client : un châssis très performant et surtout une finition et un souci du détail diaboliques pour une petite série. La meilleure affaire pour un privé en 500 cm³.

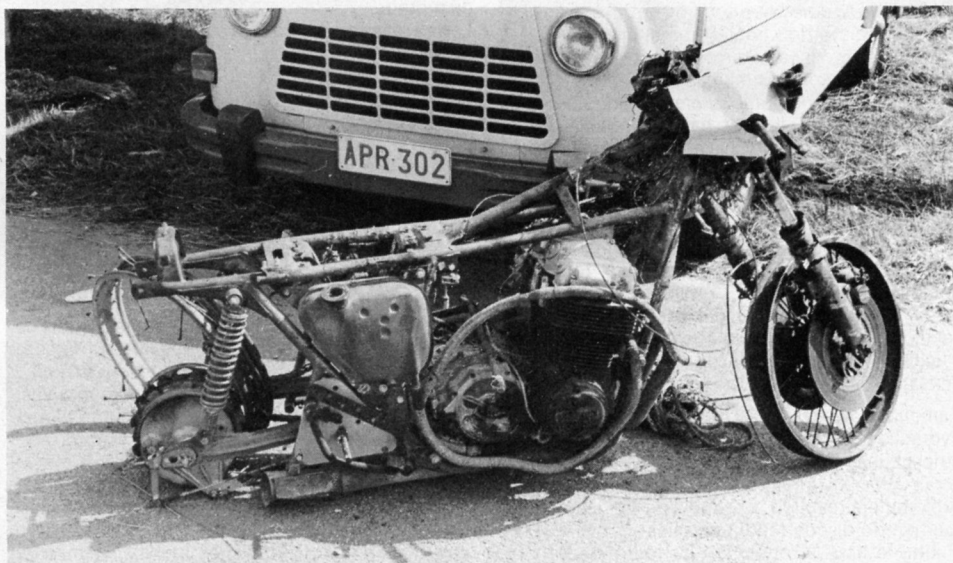
Suzuki RG 500 Gamma. Un peu en retrait cette année, elle reste néanmoins une des armes préférées des pilotes privés. C'est la première 500 à avoir bénéficié des efforts de Michelin en vue d'affirmer la roue de 16 pouces.



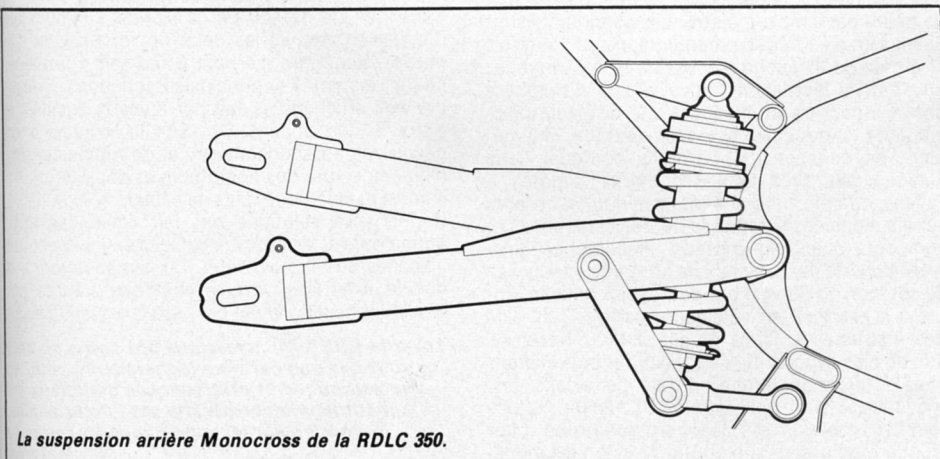
La nouvelle référence en 250 cm³ : Suzuki RG 250 Gamma. A voir le degré de finition et les techniques employées, on ne peut que se faire du souci quant au prix de cette superbe réalisation.



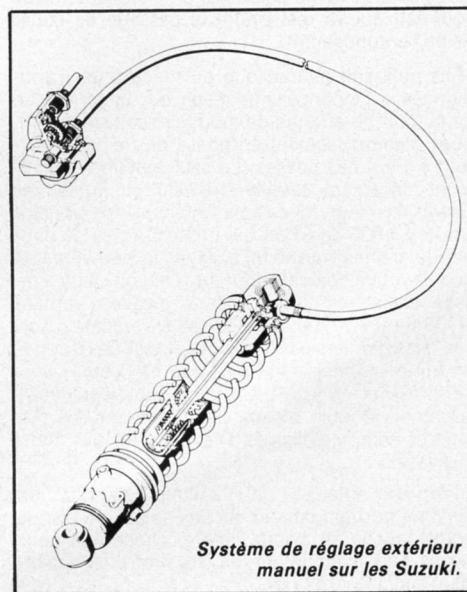
Le dispositif de réglage du système Monocross de la RDLC 350.



Un nouveau prototype en cours de mise au point : on distingue à l'arrière une roue pleine de 10 pouces qui doit conférer à la machine une assise exceptionnelle. La ligne est très pure, ne faisant intervenir que les éléments indispensables.



La suspension arrière Monocross de la RDLC 350.



Système de réglage extérieur manuel sur les Suzuki.

YAMAHA RD 250 LC

Reprenant la partie-cycle de la 350 RDLC (modèle 82), la 250 garde le même poids pour une puissance inférieure de 21 chevaux ! Un choix difficile à justifier...



MOTEUR - Type : bicylindre 2 temps refroidi par eau. Cyl. : 247 cm³. Al. x c. : 54 x 54 mm. Rap. vol. : 6,2 à 1. Puiss. : 26 ch à 8 500 tr/mn. Coup. : 3,02 m.kg à 8 000 tr/mn. Alim. : 2 MIKUNI Ø 26 mm + clapets. Lub. : par graissage séparé. Dém. : électrique. All. : électronique.

TRANSMISSIONS - Prim. : par engrenages à taille droite. Sec. : par chaîne. Emb. : multidisque en bain d'huile. Boî. : 6 vitesses.

PARTIE-CYCLE - Cad. : double berceau tubulaire. Cha. ang. : 102 mm - 27° 10.

Sus. AV : fourche hydraulique. Déb. : 140 mm. **Sus. AR** : CANTILEVER. Déb. : 110 mm. **Fr. AV** : 1 disque Ø 267 mm. **Fr. AR** : tambour Ø 180 mm. **Roues** : à branches en alliage. **Pneus** : YOKOHAMA. AV : 3.00 X 18. AR : 3.50 X 18.

CAPACITES, POIDS - Ess. : 18 litres. H. 2. T. : 1,5 litre. P.T. : 157 kg. H. : 785 mm.

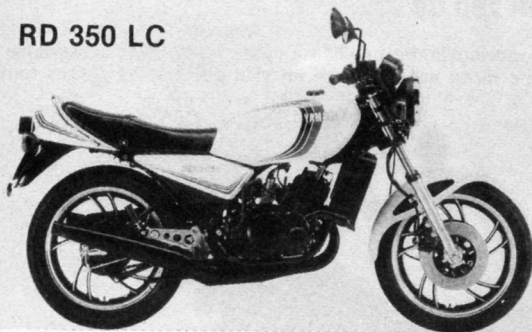
PERFORMANCES, PRIX : Maxi A/C : environ 150 km/h. Prix : (clés en main) : 14 959 F.

ESSAI MR : 2565-6.

YAMAHA RD 350 LC (modèle 82).

La 350 RDLC a donné naissance à la coupe YAMAHA-GAULOISES. C'est une moto exceptionnelle, tant par ses performances (181 km/h en pointe !), que par sa tenue de route ou son freinage. Le principal reproche que l'on puisse lui faire est son manque de souplesse, un défaut que YAMAHA a rapidement corrigé avec le modèle 83.

RD 350 LC



MOTEUR - Type : bicylindre 2 temps refroidi par eau. Cyl. : 347 cm³. Al. x c. : 64 x 54 mm. Rap. vol. : 6,2 à 1. Puiss. : 47 ch à 8 500 tr/mn. Coup. : 4,02 m.kg à 8 000 tr/mn. Alim. : 2 MIKUNI Ø 26 mm + clapets. Lub. : par graissage séparé. Dém. : par graissage séparé. All. : électronique.

TRANSMISSIONS - Prim. : par engrenages à taille droite. Sec. : par chaîne. Emb. : multidisque en bain d'huile. Boî. : 6 vitesses.

PARTIE-CYCLE - Cad. : double berceau tubulaire. Cha. ang. : 102 mm - 27°10'. Sus. AV : fourche hydraulique. Déb. :

140 mm. Sus. AR : CANTILEVER.. Déb. : 110 mm. Fr. AV : 2 disques Ø 267 mm. Fr. AR : tambour simple came Ø 180 mm. Roues : à branches en alliage. Pneus : YOKOHAMA AV : 3.00 X 18. AR : 3.50 X 18.

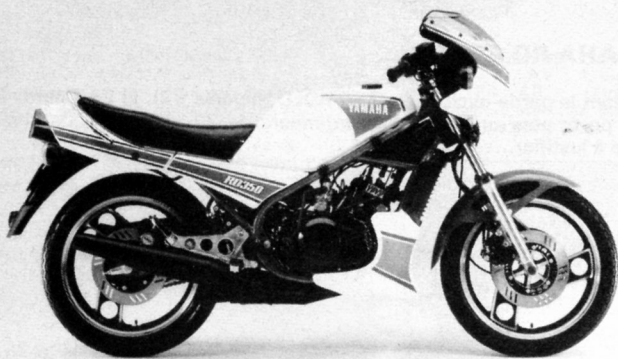
CAPACITES, POIDS - Ess. : 16 litres. H.2 T. : 1,6 litre. P.T. : 160 kg. H. : 785 mm.

PERFORMANCES, PRIX : Maxi A/C : 162/181 km/h (chiffres MR). 400 D.A. : 12''93. Cons. : 5,8 l/100 km. Prix : (clés en mains) : 16 971 F.

ESSAI MR : 2553-16 (Dossier RDLC).

YAMAHA RD 350 LC (modèle 83)

La 350 RDLC 83 est l'un des événements de l'année. Moteur et partie-cycle ont été entièrement revus. 59 chevaux pour 145 kg à sec, du jamais vu en moto de série !



MOTEUR - Type : bicylindre 2 temps refroidi par eau - admission par clapets + YPVS. Cyl. : 347 cm³. Al. x c. : 64 x 54 mm. Rap. vol. : 6,2 à 1. Puiss. : 59 ch à 9 000 tr/mn. Coup. : 4,74 m.kg à 8 500 tr/mn. Alim. : 2 MIKUNI VM Ø n.c. à boisseau. Lub. : par graissage séparé. Dém. : électrique. All. : électronique.

TRANSMISSIONS - Prim. : par engrenages à taille oblique. Sec. : par chaîne autolubrifiée. Emb. : multidisque en bain d'huile. Boî. : 6 vitesses.

PARTIE-CYCLE - Cad. : double berceau tubulaire en acier. Cha. ang. : 96 mm - 26°. Sus. AV : fourche à assistance

pneumatique anti-plongée réglable. Déb. : 140 mm. Sus. AR : monoshock - amortisseur réglable. Déb. : 100 mm. Fr. AV : 2 disques Ø 226 mm. Fr. AR : 1 disque Ø 235 mm. Roues : à branches en alliage coulé. Pneus : MICHELIN 48, AV : 90/90 H 18. AR : 110/80 H 18.

CAPACITES, POIDS - Ess. : 20 litres. H. 2 T. : 1,6 litre. P.T. : 166 kg. H. : 800 mm.

PERFORMANCES, PRIX - Maxi A/C : 170/184 km/h (chiffres MR). 400 D.A. : 13''46. Cons. : 6,3 l/100 km (route). Prix (clés en main) : 20 590 F.

ESSAI MR : 2 598-48. 2 609-64 (Comparatif RDLC/VF 400 F).

YAMAHA XS 400 S

La XS 400 bénéficie des solutions techniques de la XJ et se rapproche par l'esthétique de la XZ 550. Grâce à l'YICS (système de contrôle d'admission), couple et puissance sont accrus et la consommation d'essence est en baisse. C'est une moto sportive, capable de vous emmener à 168 km/h. Pas mal pour une 400 !