

Moto Revue



**SALON
SPECIAL
NOUVEAUTÉS**

**DJERBA
500 :
succès
confirmé**

**HIT-PARADE
DES VENTES :
les trails en tête**

**CONTACT
EXCLUSIF**

Kawasaki 1000 GTR

N° 2719. Jeudi 3 octobre 85. 11 F - 85 Fb - 4 Fs - 300 Pts.

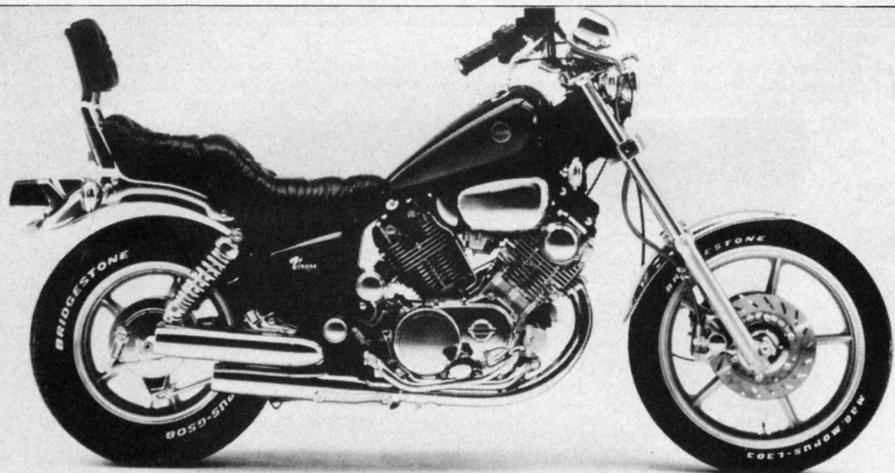
M2163-719 - 11F



La FJ 1200, vous la connaissez bien puisque c'est une FJ 1100 remaniée. Le moteur a été conçu de façon à ce que le couple soit disponible plus bas dans les tours. Malgré sa limitation à 100 ch, elle devrait afficher des performances dignes de la FJ 1100 à 125 ch car l'aérodynamisme a été particulièrement soigné.



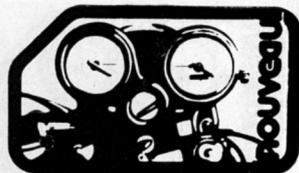
Enfin, la V. Max arrive ! Amputée de quelques chevaux (à cause de gnagnagna...) mais toujours aussi belle et agressive. Même si ce ne sera probablement pas la recordbiké des ventes, on est bien content qu'elle soit là pour le plaisir.



Harley made in Japan, la Virago est propulsée par un V Twin de 1 000 cm³. Semillante dans ses coloris chrome et or, elle est franchement déconseillée aux timides. Par contre, pour ceux qui veulent faire la sortie des lycées, ça baigne ! La frime mise à part, le moteur doit être très sympa.

Yamaha : conforter les positions (stand n° 362)

Comme vous pourrez le constater dans le hit-parade des ventes du premier semestre 85, Yamaha



décroche la pôle-position avec la XT 600 et la Ténéré (les ventes des deux motos étant cumulées). Succès indéniable des trails et de la Ténéré en particulier. Fort de cette réussite, Yamaha améliore son modèle en l'équipant du démarreur électrique. Yamaha en a profité pour modifier le positionnement des masses. C'est ainsi que la plus grosse partie de l'essence est placée plus bas dans les parties latérales du réservoir. Le filtre à air, de plus grande capacité, est maintenant situé juste au-dessus du double carburateur (qui passe de 27 à 28 mm) et plus facilement accessible. Le réservoir d'huile se déplace jusqu'au cache latéral droit, alors que le radiateur d'huile vient se positionner à l'avant du moteur. Quant à la batterie, plus grosse pour alimenter le démarreur électrique, elle est située au milieu de la moto.

Au niveau moteur, outre l'augmentation de diamètre du carbu, la chambre de combustion a été redessinée et le diamètre des soupapes passe de 36 à 37 mm pour celle d'admission et de 31 à 32 mm pour celles d'échappement. Par ailleurs, le profil des cames a été modifié pour obtenir de meilleures performances.

Tout ceci fait passer la puissance de 44 à 46 ch à 6 500 tr/mn et le couple de 4,90 mkg à 5,2 mkg à 5 500 tr/mn.

Yamaha continue à enfoncer le clou et ne semble pas décidé à laisser s'échapper la première place au royaume des trails. La DT 125 LC, qui est seconde du hit-parade, continue sa brillante trajectoire sans modifications importantes. La première routière de la marque aux trois diapasons, la FJ 1100, est onzième du général et troisième de sa catégorie. « Puisque ça marche, continuons », se dit Yamaha. Et voilà une FJ 1200 qui n'est pas sans rappeler furieusement la 1100 du même nom. Il s'agit d'un nouveau moteur de 1 188 cm³ avec un alésage de 77 mm pour une course de 63,8 mm (la 1100 fait 1 097 cm³ avec 74 mm x 63,8 mm). Ce moteur n'a pas été dégonflé, mais conçu pour ne pas dépasser les 100 ch. C'est pourquoi il possède un couple maxi disponible plus bas : 9,7 mkg à 6 500 tr/mn (10,5 mkg à 8 000 tr/mn pour la 1100). Une aérodynamisme affûtée devrait lui permettre de dépasser les performances actuelles de la 1100. Sinon, même les couleurs restent les mêmes.

A part ça, voyons un peu ce que Yamaha propose à la ménagère pour remplir son petit panier. Une RD 350 LC avec de nouvelles couleurs et plus de puissance. Celle-ci passe de 59 ch à 9 000 tr/mn à 63 ch au même régime. Le couple passe de 4,8 mkg à 8 500 tr/mn à 5,0 mkg à 9 000 tr/mn. Cet accroissement des performances résulte d'un travail sur les lumières, la chambre de combustion et les échappements qui sont dotés d'embouts. Parallèlement, plusieurs pièces mécaniques ont été « traitées » afin d'améliorer leur fiabilité.

La partie-cycle reste globalement inchangée si ce n'est la position de conduite abaissée pour obtenir une meilleure pénétration dans l'air.

Vous pourrez également voir la SRX 600. Equipée d'un monocylindre 4 temps directement issu de celui qui propulse la XT, cette machine simple et conçue pour être économique et facile à conduire, vise un nouveau créneau. Avec 45 ch à 6 500 tr/mn, un couple de 5,2 mkg à 5 500 tr/mn, deux roues de 18" et 149 kg à sec, elle séduit la clientèle des amateurs de trail qui roulent exclusivement sur la route. Et ils sont nombreux. Il reste à connaître son prix, mais elle pourrait concurrencer la Ténéré. Sauf qu'elle n'a pas de démarreur électrique. La Honda CBS 450, bien qu'étant bicylindre, attaque le même marché. Quelles seront les prochaines concurrentes ? Le reste des machines exposées à votre convoitise est constitué par : la 1000 Virago, un V twin à la sauce américaine de 63,5 ch à 6 500 tr/mn et un couple maxi de 8,0 mkg à 5 000 tr/mn ; une V Max à 100 ch et la nouvelle TZ 250 qui ressemble fort à la moto que pilotaient Lavado et Wimmer cette année.

La nouvelle version de la RD 350 LC arbore de nouveaux coloris. Sur le plan mécanique, on note un gain de 4 ch qui fait passer la puissance à 63 ch à 9 000 tr/mn. Les pots d'échappement ont été redessinés et sacrifiés à la mode des embouts alu. La position de conduite est abaissée afin d'améliorer la pénétration dans l'air. Cette cure de jouvence était indispensable pour la repositionner face à la concurrence, y compris celle de la RG 250 Suzuki.



La SRX 600, à l'image de la Honda CBS 450, représente la « new wave » économique. Dans le genre « ce n'est pas parce que c'est pas cher que c'est pas bien ». Quoique, pour ce qui est du « pas cher », tout est relatif. Avec son gromono, la SRX reprend quelques années plus tard le principe de la SR 500 qui était une moto de route inspirée de la fameuse XT 500. Espérons qu'elle connaîtra plus de succès car son aînée avait été injustement boudée.

