

# MOTO

## JOURNAL

N° 427 LE JEUDI 6F

Premier  
essai  
Fantic 200

# SPECIAL SALON

*Toutes les nouveautés*  
*Toutes les motos du marché*  
*Tous les chiffres de vente*

---

*Comparatif: sport, trail, GT*  
*Quelle 400 ou 500 choisir*



# 66<sup>E</sup> SALON

## LE CHOC

## DES 400



### 400 CM3 : DEJA DES HAUTS DE GAMME POUR LA NOUVELLE CATEGORIE

En vedette dans cette nouvelle catégorie : la Suzuki GSX 400 et la Yamaha 350 LC, la seule nouveauté en deux temps qui n'arrivera que le deuxième ou troisième

jour du salon. Il s'agit d'une véritable réplique routière de la 350 TZ de compétition : un bicylindre deux temps refroidi par eau à boîte six vitesses, avec un cadre à sus-

pension arrière cantilever. Elle est annoncée pour 47 Ch DIN à 8500 t/mn, 134 kg à sec seulement et une vitesse qui ne sera limitée que par la réglementation !...

### LES GROSSES A GRANDS GUIDONS

Des plus rapides, des plus sportives, il en arrive encore, à commencer par la GSX 1100 Suzuki mais une autre tendance s'affirme de plus en plus : les doux choppers. Après le succès de Yamaha, pionnier en cette discipline, toutes les autres marques suivent le pas : Suzuki en 550, 750, 850, 1000 et bientôt 1100, Kawasaki en 650 et 400, Yamaha continue avec bientôt une 1100 Spécial et Honda attaque fort avec une 400 sa série des Customs : 400, 500 CX, 650 tour et, en vedette : GL 1100. Cette version suralésée de la GL 1000 est construite aux USA et prend carrément le parti pris du « roulez cool à 90 km/h avec un grand guidon ». La garde au sol semble encore diminuée (!) par rapport à la 1000 mais elle vous offre par contre plus de couple, un allumage électronique, des pneus tubeless, et des suspensions avant et arrière à air. Comble du gadget, on trouve même au tableau de bord un témoin lumineux de pression d'air dans les amortisseurs arrière. Poids en ordre de marche : 290 kg. Puissance : 83 Ch DIN / 7500 t/mn.



# toutes les fiches techniques...

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	26	27	28		
	Cycle	Nombre de cylindr.	Disbur./Admiss.	Cylindrée	Alésage / Course	R.V. de compression	Puissance maxi Régime	Couple maxi / Régime	Longueur H.T.	Largeur H.T.	Hauteur H.T.	Empettement	Garde au sol	Poids à sec	Rapports de boîte	Rapport primaire	Rapport secondaire	Démarrage	Allumage	Réservoir essence	Capacité huile mot.	Angle col. de dir.	Trainée (chasse)	Pneu avant Roue Frein	Pneu arrière Roue Frein	Prix ttc au salon (* - le cas échéant transport, mise en route, C.G.)	Essai Moto Journal N°	
Kawasaki 400 Z/C twin	4	2	C	398	64 x 62	9,5	36/8500	3,3/7000	2070	775	1070	1365	140	168	6	2,435	3,00	KS	B	14	2,9	63	80	300 x 18 AD	350 x 18 AD	11 851 F	404 C	
Kawasaki 400 Z four	4	4	D	399	52 x 47	9,5	43/9500	3,5/7500	2100	785	1125	1380	145	189	6	3,277	2,500	S	B	15	3	64	98	3,25 x 19 AD	3,75 x 18 AD	Prévision 80	—	
Morini 350 N & S	4	2	V	344	62 x 57	10	39/8500	3,3/6300	2060	670	1050	1410	200	144	6	2,275	—	K	CDI	B	16	2,5	—	3,25 x 18 AD	4,10 x 18 AT	14 450/14200*	332	
Suzuki 425 GS	4	2	D	423	67 x 60	9,1	36,7/8600	3,1/7000	1985	700	815	1390	170	6	2,810	2,710	—	—	—	—	—	—	—	3,00 x 18 AD	3,50 x 18 AT	11 859 F	297	
Suzuki 400 GSX	4	2	D	423	67 x 60	—	—	—	2055	710	1030	1365	—	6	—	—	—	—	—	—	—	15	2,1	—	—	—	Nouveauté 80	—
Yamaha 350 LC	2	2	TI	347	64 x 54	—	47/8500	3,9/8000	—	—	—	1365	134	6	—	—	—	K	CDI	B	16,5	1,5	—	3,00 x 19 AD	3,75 x 18 AT	Nouveauté 80	—	
Yamaha 400 RD	2	2	TI	398	64 x 62	6,2	43/7500	4,2/7000	1995	760	1060	1320	150	172	6	2,870	2,235	P	CDI	B	16,5	1,8	62,3	108	3,00 x 18 AD	3,50 x 18 AD	12 201 F	404
Yamaha 400 XS	4	2	C	391	69 x 52,4	9,2	37/8800	3,2/8000	2065	865	1140	1365	150	168	6	3,250	2,437	KS	B	14	2,6	63	84	3,00 x 18 AD	3,50 x 18 AD	11 592 F	346	
Yamaha 400 SR	4	1	C	399	87 x 67,2	8,5	27/7000	3,6/5000	2105	765	1135	1410	165	158	5	2,566	2,937	P	CDI	B	12	2,4	62,5	117	3,50 x 19 AD	4,00 x 18 AT	Nouveauté 80	—

## TRAIL

Bultaco Alpina 350	2	1	P	348	83,2 x 64	8,5	21,6/6500	2,78/4500	2002	830	1082	1310	380	106	5	2,37	3,230	K	M	8,5	—	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	—	—	
HD Cagiva 350 SX	2	1	P	341,8	80 x 64	9,6	25,5/5500	—	—	—	—	—	—	—	5	2,454	—	P	T	14	1,5	—	—	RT	4,00 x 18 RT	10 950 F	—	
Suzuki 370 SP	4	1	C	369	85 x 65,2	8,9	24,1/7800	2,63/4500	2200	845	1155	1435	—	—	5	3,045	2,800	P	M	8,5	1,6	58	146	3,00 x 21 RT	4,00 x 18 RT	10 549 F	382 D/404 C	
Yamaha 400 DT/MX	2	1	TI	397	85 x 70	6,4	29/5500	3,83/5000	2130	870	1165	1420	—	—	135	5	2,826	2,529	P	M	9	1,2	60,3	135	3,00 x 21 RT	4,00 x 18 RT	11 452 F	404 C

## ENDURO

Bultaco 370 Frontera	2	1	TI	363	85 x 64	11	31/7500	—	2110	840	1200	1420	345	115	—	—	—	K	T	10,5	—	—	—	300 x 21 RT	450 x 18 RT	11 840 F*	367 C	
Can AM 370 Qualifier	2	1	R	—	84 x 66	36/?	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Husqvarna 390 WR	2	1	TI	384	83 x 71	11,5	—	—	2155	1200	1425	325	108	6	—	—	—	P	CDI	11,8	—	49,5	152	300 x 21 RT	500 x 18 RT	13 930 F*	380	
Suzuki 400 PE	2	1	TI	397	85 x 70	7,3	—	—	2120	880	1255	1450	340	114	5	—	—	P	T	11	—	—	—	300 x 21 RT	450 x 18 RT	16 000 F	—	

## TRIAL

Bultaco 350 Sherpa	2	1	P	326,2	83,2 x 60	9	20,8/6500	2,76/4000	2020	840	1100	1330	335	93,5	5	2,375	3,419	K	M	6	—	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	10 936 F	386 et 398/399 C
C.C.M. 350 MK II	4	1	V	345	79,25 x 70	6,2	# 20	—	2020	840	1080	1310	317	98	4	—	—	K	T	4	2,25	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	13 800 F	390 et 398/399 C
Montesa 348 Cota et T	2	1	P	305,8	78 x 64	9	16/5000	—	1980	840	1070	1305	310	91,5	6	3,20	3,30	K	M	5	—	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	12 286/9906 F*	380 et 398/399 C
Montesa 349 Cota	2	1	P	349,6	83,4 x 64	8,5	# 20	—	2050	840	1070	1350	335	91	6	3,20	—	K	M	5,25	—	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	13 999 F*	424
Ossa 350 TR	2	1	P	303	77 x 65	9,3	# 20	—	2010	820	1120	1310	320	93	5	2,267	3,82	K	M	4,9	—	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	11 800 F	398/399 C
Suzuki 325 RL	2	1	TI	321,5	80 x 64	7,5	24/6500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SWM 320 TL/PRO	2	1	R	276,58	76 x 61	8	16/6400	2,22/3600	2000	840	1060	1310	330	88,8	6	3,736	3,16	P	T	4,3	—	—	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	—	398/399 C
Yamaha 350 Majesty	2	1	TI	322	80 x 64	8,5	22/5000	—	2015	840	—	1315	340	92	5	3,70	—	P	M	6	—	59,5	—	275 x 21 RT	400 x 18 RT	11 000 F	—

## CROSS

Husqvarna 390 CR	2	1	TI	384	83 x 71	11,5	—	—	2140	—	—	1495	300	104	6	2,27	4,08	K	T	7,8	—	—	—	350 x 21 RT	500 x 17 RT	14 950 F	—
K.T.M. 420 MC	2	1	P	419,7	85 x 74	11,5	52/?	—	2190	—	—	1480	104	5	2,79	—	—	K	T	9,5	—	—	—	300 x 21 RT	450 x 18 RT	16 000 F	—
Suzuki 400 RM	2	1	TI	417	80 x 83	7,5	46/7250	—	2180	880	—	1450	335	101	5	2,12	3,57	P	CDI	8	—	—	—	300 x 21 RT	400 x 18 RT	15 000 F	—
Yamaha 400 YZ	2	1	TI	396	82 x 75	7,3	45/7500	—	2145	935	—	1450	320	102	5	2,608	3,57	P	CDI	7,6	—	—	—	300 x 21 RT	500 x 18 RT	13 861 F	—

## VITESSE

Yamaha	2	2	P	347	64 x 54	7,5	58/10000	4,4/9500	1935	630	950	1320	165	107	6	2,960	2,125	N	CDI	23,5	—	64	97	300 x 18 RD	3,50 x 18 RD	Env. 29 690 F	—
--------	---	---	---	-----	---------	-----	----------	----------	------	-----	-----	------	-----	-----	---	-------	-------	---	-----	------	---	----	----	-------------	--------------	---------------	---

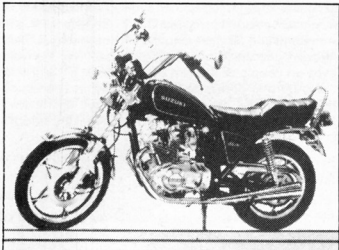
## 401 à 550 cm<sup>3</sup>

### ROUTE

Bunnell 500 LS	4	4	C	498,5	56 x 50,6	10,2	49/8900	4,7/8500	2160	800	1000	1430	—	183	5	—	—	—	—	—	—	—	—	300 x 18 RD	3,50 x 18 RT	15 000 F*	343
BMW 450 R45	4	2	V	473,4	70 x 61,5	9,2	35/7250	3,8/5500	2110	688	1080	1390	—	205	5	—	—	S	B	22	2	—	96	3,25 x 18 AD	400 x 18 AT	15 988 F	343
Ducati 500 GTV	4	2	C	496,9	78 x 52	10	33,6/8500	3,91/5500	2050	770	1100	1400	215	189	5	2,125	2,461	KS	B	10	3,2	—	—	3,25 x 18 AD	3,50 x 18 AD	12 500 F	359
Ducati 500 GT desmo	4	2	C	496,9	78 x 52	10	46/7000	5,3/5500	2060	670	1100	1400	200	189	5	2,125	2,538	KS	B	10	3,2	—	—	3,25 x 18 AD	3,50 x 18 AD	13 300 F	282
Ducati 500 Pantah "V"	4	2	C	498,9	74 x 58	8,7	45/9400	/7000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100/90 x 18 AD	110/90 x 18 AD	20 000 F	419	
Guzzi 500 V50/2	4	2	V	490	74 x 57	10,8	39,2/7500	4,25/6500	2080	750	1035	1395	185	152	5	1,64	3,88	S	T	16,5	2,25	62	86,5	3,25 x 18 AD	3,50 x 18 AD	15 000 F*	367
Honda CX 500 (1980)	4	2	V	496	78 x 52	10	50/9000	4,35/7000	2205	740	1125	1455	150	200	5	2,242	3,09	S	CDI	17	3	63,3	100	325 x 19 AD	3,75 x 18 AT	14 990 F	D 341
Honda CX 500 Custom	4	2	V	496	78 x 52	10	48/9000	4,01/7000	2170	875	1170	1455	145	196	5	2,242	3,09	S	CDI	11	3	63	100	350 x 19 AD	130/90 x 16 AT	Nouveauté 80	—
Kawasaki Z 500	4	4	D	497	55 x 52,4	9,5	52/9000	4,5/7500	2150	740	1095	1495	152	196	6	2,935	2,5	S	B	15	3	64	98	3,25 x 18 AD	3,75 x 18 AT	14 600 F	420
Laverda 500	4	2	D	496,7	72 x 61	9,2	44/8200	3,9/5000	2115	720	1000	1420	165	173	6	2,65	2,80	S	CDI	13	3	62	100	100/90 x 18 AD	100/90 x 18 AD	17 590 F	416
Morini 500 T & S	4	2	V	478,6	69 x 64	11,2	43/7500	4,3/5100	2135	750	—	1455	164	5	2,03	3,14	KS	B	14	3	—	—	—	300 x 18 AD	3,50 x 18 AD	15 425/15 225 F	421
Sanglas 500 S2	4	1	V	496	89,5 x 79	9,3	35/6700	4,8/5000	2120	77																	



**Les Choppers.** Les Ets Bonnet importateur, croient à l'avenir en France de ce que nous appelons les doux choppers et commercialisent ou commercialiseront dans un avenir proche toute la gamme « L » proposée par Suzuki.

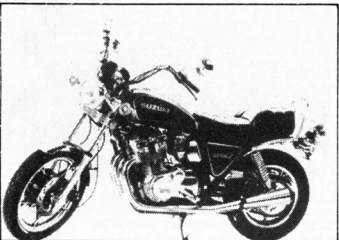


**Exclusif :** GS 450 LT. A peine sortie en version standard la 450 est déjà présentée aux USA avec habillage au goût californien.

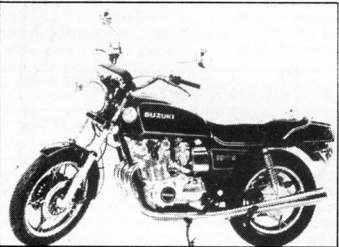
Aux GS « L » 550, 750 et 1000 déjà connues s'ajoute une 850 à cardan qui se distingue aussi du modèle normal par de nouveaux étriers, des carburés à dépression et un allumage électronique, perfectionnements qui seront sans aucun doute apportés très bientôt à toutes les Suzuki. Quelques jours après le Salon apparaîtra encore une GS 1100 « L », enfin début 80, vous découvrirez une GSX 400 « L » bicylindre. Bref un seul « chopper » n'est pour l'instant pas prévu en France, c'est pourtant le plus original, puisqu'il s'agit d'un 400 mono dérivé de la SP 370.

#### Exclusif :

Chopper 1100 et 750 : Les deux nouveaux quatre cylindres à seize soupapes apparaîtront eux aussi très prochainement en versions chopperisées.



**Les 4 cylindres.** Pas de modifications majeures pour l'instant pour les quatre cylindres classiques mais il faut s'attendre à les voir tous équipés dans un proche avenir des mêmes perfectionnements que la GS 850 L et les nouvelles 750 et 1100. Pour les caractéristiques de ces deux derniers modèles, reportez-vous aux tableaux récapitulatifs. La date de commercialisation n'est pas encore définie.

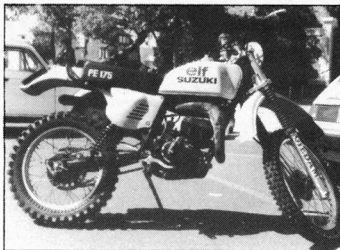


**Exclusif :** pour le courant de 1980 : une 1000 GS à cardan qui sera présentée en version standard et chopper.

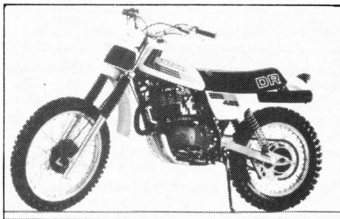
#### Suzuki tout-terrain

Principale nouveauté tout-terrain chez Suzuki : la gamme des PE enduro enfin importée. Montées en 175, 250 ou 400 cm<sup>3</sup>, ces machines devraient être disponibles dès le mois d'octobre. Il s'agit là de modèles particulièrement performants dont l'un s'est d'ailleurs illustré à l'occasion de la Croisière Verte 1979.

A voir également la gamme 1980 des RM de cross ainsi que les 250 et 325 Beamish de trial.



La Suzuki PE 175 fit sa première apparition officielle en France à l'occasion de la Croisière Verte. Aux mains du crossman Jean-Claude Bontemps, elle faillit bien remporter l'épreuve. La gamme enduro comprendra trois versions : 125, 175 et 250 cm<sup>3</sup>.



Elle a été présentée aux Etats-Unis ; il s'agit de la Suzuki DR-400 T, un modèle issu de la SP 370. Remarquez la finition, le bras oscillant de section carrée en alu, le gros guide-chaîne : encore un modèle prévu pour l'enduro du désert... Notez qu'on ignore si cette machine sera commercialisée en France.

#### SWM STAND N° 226

SWM France, BP 511, Garonor, 93608 Aulnay-sous-Bois. Tél. : 931.97.01.

Une gamme particulièrement complète chez SWM, spécialiste italien du tout-terrain. Pas moins de cinq modèles dans la gamme enduro (les GS-RS 125, 175, 240, 280 et 370 cm<sup>3</sup>), trois en cross (125, 240 et 370) et enfin deux pour le trial (125 et 280).

A noter tout particulièrement l'apparition des nouvelles TF 1 qui se distinguent des autres modèles (toujours disponibles) par un nouveau dessin (le cadre (motos plus basses), un bras oscillant er, forme de banane avec renforts, des amortisseurs Corte Cosso à bonbonnes séparées (au lieu des Marzocchi), une nouvelle fourche avant à air et un nouveau dessin pour la plaque phare et les garde-boue. Pour le reste, les moteurs sont identiques, à part celui de la 125 dont le cylindre est en nykosil et dont le boîtier du filtre à air est plus vaste et d'un autre dessin. Voilà qui offre 1,5 Ch en plus. A noter qu'on travaille ferme sur un trail-bike particulièrement silencieux chez SWM. Peut-être pour le prochain Salon de Milan ?...



Dans la gamme cross SWM, une 125, une 250 et, sur la photo, une 370 TF1 nouveau modèle.

#### YAMAHA STAND N° 238

Sonauto, 97, rue du Moulin-de-Cage, 92230 Genevilliers. 790.63.50.

Yamaha international n'est pas tout à fait à l'heure française cette année et les très nombreux modèles attendront la fin de 1980 et 1981 pour faire leur apparition.

Grosse exception à cette règle, la 350 LC profite de l'annonce de la nouvelle réglementation favorisant les 400 pour se poser en reine sportive de la catégorie. Vous trouverez les caractéristiques de cette TZ de route dans les tableaux comparatifs des pages 36 à 39.

Par ailleurs la SR 400 n'est pas présentée et le reste de la gamme évolue sans gros changements. Les 80 cm<sup>3</sup>.

Sauf contre ordre de dernière minute, pas de 80 à ce salon.

Sonauto se refuse à juste titre à jouer le jeu du gouvernement et à faire de la publicité à cette catégorie idiote avant qu'elle soit définitivement confirmée. Sachez toutefois que les BOP 80, TY 80, et Chappy 80 sont d'ores et déjà homologués et pourront être mis sur le marché en temps utile.

#### Les 125.

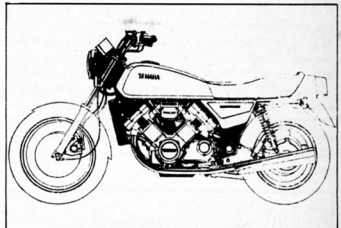
La RDX 125 ne change que le décor de réservoir avec de beaux dégradés en rouge et pour les fans, en bleu « Gauloises ».

La 125 DTMX prend elle aussi une nouvelle robe et une allure plus cross que jamais avec un bras oscillant de section carrée pour sa suspension cantilever.

La XT 500 « 1980 » dont on ne sait encore si elle aura un réservoir en alu ou en acier (le prix varie du simple au double et il faut rester concurrentiel) subit une cure de jeunesse pour mieux contrer sans doute la Honda 500 XL/S. La maniabilité surtout est améliorée avec une nouvelle fourche à axe déporté équipée de soufflets. La chasse augmente : 131 mm contre 128 en 79, l'angle de la colonne de direction passe de 28°30 à 30° et le débattement est de 195 mm. Il est à l'arrière de 110 mm. La puissance et le couple progressent aussi légèrement avec une vitesse théorique de 148 km/h à 6500 t/mn. Les jantes sont anodisées et les pneus ont un nouveau profil. Enfin cette XT est plus longue de 10 cm, plus basse de selle de 0,5 cm.

Elle conserve l'allumage classique et sera disponible en février.

Les autres modifications annoncées concernent la XS 1100 dont l'équipement se complète encore en inaugurant un nouveau gadget : un rhéostat pour l'éclairage du tableau de bord. Cela n'a l'air de rien mais les habitués du carénage apprécieront. On note aussi sur cette XS 1100 de nouveaux repose-pieds.



Une seule grosse nouveauté sur le stand Yamaha mais pleins de projets d'avenir : une 1250 cm<sup>3</sup> V4 à refroidissement liquide et double arbre à cames en tête, des 250 et 400 ou 500 bicylindre en V et une version 250 de la RD 350 LC.

#### ZUNDAPP STAND N° 120

Ets Gotfried, 7, route de Sultz, 68270 Wittenheim, (89) 52.44.44.

Même punition, même motif... comme tous les importateurs spécialisés dans les 50 cm<sup>3</sup> à vitesse, Zundapp attend une décision définitive du gouvernement pour se lancer dans le 80 cm<sup>3</sup>.

Consolez-vous en sachant que ledit 80 est à un stade avancé de son étude à l'usine. Pas de nouveautés en attendant, 50 et 125 restent identiques à ce qu'ils sont. Nous en profitons pour vous donner les chiffres de vente du 1/7/78 au 30/6/79 car ils sont arrivés trop tard pour être incorporés à notre tableau récapitulatif pages 14 et 15. 50 cm<sup>3</sup> de route multivitesse : 5000 exemplaires. 125 cm<sup>3</sup> : 300.

Le KS 50 Zündapp refroidi par eau apparaîtra, selon toute vraisemblance, bientôt en version 80 cm<sup>3</sup>.

