

Moto REVUE

une année
de documentation

n° 2429 - 27 Septembre 79
numéro catalogue/25f.
190 fb.12,50fs

Toutes
les nouveautés
du salon 79

pages 70 à 85

Suzuki GS X 750 et 1100
Yamaha RD 250 et 350
à refroidissement liquide
Kawasaki Z 750 et KL X 250
Honda GL 1100 et 500 Custom
Benelli 900 6 cylindres
Ducati Pantah



79 SALON

Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas

Président du Comité de Rédaction :
Serge Pozzoli

Directeur de la Rédaction :
Bruno Nardini

Rédacteur en chef :
Eric Glain

Etudes techniques et essais
Direction : J.-C. Bargetzi

Chefs de rubriques :
Philippe Michel (vitesse)
Alain Kuligowski (tout-terrain)

Rédaction :
Jean-Claude Bargetzi
Jean-Louis Bernardini
Eric Breton
Jean-Lou Colin
Alain Kuligowski
Philippe Michel
Grégoire Perrin
Jean-Luc Roy

Collaborateurs :
Xavier Audouard
Jean Bourdache
Jacques Potherat
Jean-Pierre Steiner
Jacques Vivant

Photographie :
Philippe Michel
Danielle Peyre
Gérard Rocroy (studio photo)

Secrétariat de Rédaction :
François Blanc
Secrétaire : Pascale

Conception graphique :
Direction : Claude Porchet
Adjointes : Pierre Turini,
Christian Blanchard,
René Pierre Eustache, Daniel Arcaini,
Hélène Bernard

Correspondants à l'étranger :
Allemagne : Das Motorrad
Angleterre : Chris Carter,
Garwin Spencer-Davison
Belgique : Michel Walter
Canada : Philippe Daclier
Espagne : Solo Moto
Etats-Unis : François Bourret
Hollande : Hans Van Loosenord
Italie : Roberto Patrignani,
Michele Verrini, Toribio Gentilucci,
Pino Allievi
Japon : Motor Cyclist
Suisse : Prosper Ruetsch
Tchécoslovaquie : Pavel Husak

Publicité : Directeur : Henri Guével.
Chef de publicité : A.E. Bahman. Ven-
tes : Georges Turon-Lagau. Petites
annonces : Arlette Mitrani. Abonnements :
Monique Deregard. Administration,
rédaction, publicité : Moto
Revue, 15-17, quai de l'Orse, 75019
Paris, tél. 200-22-07. Téléx : MOTORVU
211.678 F. C.C.P. 1 159 15 Paris. N°
Commission paritaire 61630. Dépôt
légal : 2^e trimestre 1979. Imprimerie :
S.N.I.L., 3 rue de Nantes, 75019 Paris.

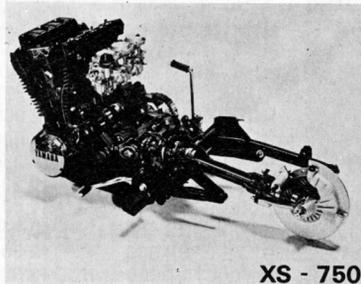
Ce numéro : 25 F. Abonnement France :
48 numéros : 248 F. Belgique : 48
numéros : 2 300 FB. Etranger : 48 nu-
méros : 368 F. Les manuscrits et
documents non insérés ne sont pas
rendus. Moto Revue est une publica-
tion des Editions Larivière. Président :
Patrick Casasnovas. Directeur gé-
néral : Serge Pozzoli. Secrétaire gé-
néral : Grégoire Perrin.



COUVERTURE

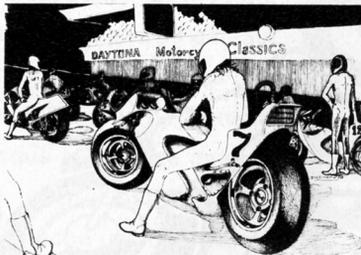
Suzuki GS 1100 : la nouvelle « grosse »
du salon 78-79

TECHNIQUE 26



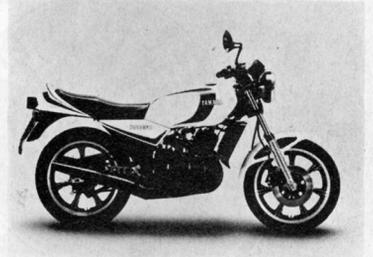
Le point du développement technique au
cours de l'année que nous venons de
vivre : l'année du cardan (J.C. Bargetzi)

FUTUR 61



La moto demain, ou les petits secrets des
grandes usines (dessins de D. Marie)

NOUVEAUTÉS 70

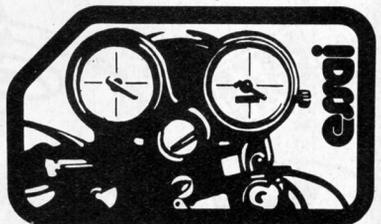


Le salon comme si vous étiez, avec tous
les nouveaux modèles que vous présentez
Jean-Luc Roy (route) et Alain Kuligowski
(tout-terrain)

CATALOGUE 94

En 110 pages, une présentation complète
avec photos, fiches techniques et prix, de
toutes les motos commercialisées en
France (Jean-Luc Roy - J.-P. Steiner - X.
Audouard)

90 ESSAIS 207



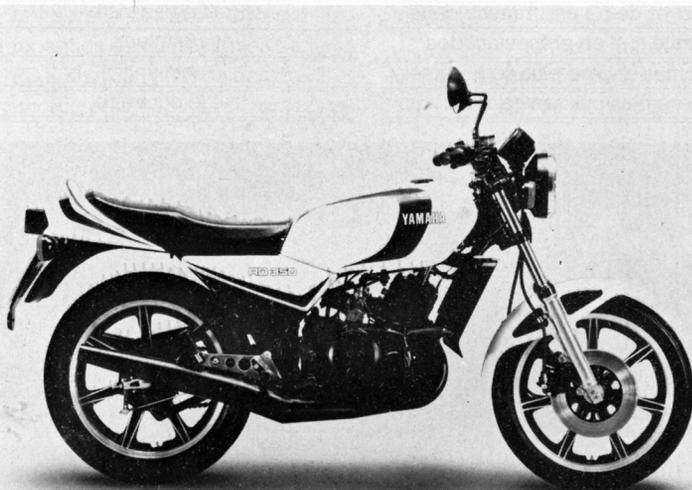
30 pages de résumés des 90 essais réali-
sés par l'équipe de Moto Revue au cours
de l'année 78.

Voici les petites bombes du Salon. Les nouvelles RD 350 et 250 sont directement issues des fabuleuses TZ compétition-client, ce qui leur garantit un caractère bien trempé. 138 kg pour 40 ou 50 chevaux selon le modèle, c'est l'arme absolue en Promosport. Le moteur est bien sûr un bicylindre deux-temps à refroidissement par eau et boîte six vitesses. La partie-cycle n'est pas en reste avec sa suspension arrière cantilever, son cadre double berceau, son frein à disque et ses roues à bâtons. Quant à la ligne, jugez vous-même et patientez quelques mois...

Yamaha : de la piste à la route

Certaines vedettes de ce Salon de Paris ne sont pas d'énormes machines débordant de chevaux et de kilos superflus, mais au contraire des moyennes cylindrées agiles, très rapides, maniables et, de plus, animées par des moteurs deux-temps.

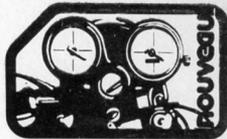
Yamaha commercialisera en effet dès le mois de mai prochain une 250 et une 350 RD directement extrapolées des fabuleuses TZ compétition-client. Les moteurs sont donc des bicylindres deux temps à refroidissement par eau secondés par des boîtes à six vitesses. Le poids très faible sera identique pour les deux modèles, à peine 138 kg, et la puissance sera de 50 chevaux pour la 350 cm³ qui devrait atteindre près de 200 km/h, et de 40 chevaux pour la 250 cm³. Le réservoir contient entre 16 et 18 litres, et la 350 cm³ est proposée en blanc avec des motifs dégradés rouge-orangé, tandis que la 250 cm³ arbore des motifs bleu Gauloises. Ces moyennes cylindrées extrêmement rapides ont été conçues spécialement pour le marché européen, et comme le précise Jean-Claude Olivier, le patron de Sonauto, elles s'inscrivent dans le cadre de la politique sportive de Yamaha qui a énormément contribué au développement de la compétition moto dans les dix dernières années. L'apparition de ces modèles constitue également une preuve tangible de l'influence que la compétition peut avoir sur l'élaboration de machines destinées à la route, et il est évident que la clientèle sportive va les accueillir avec joie. Quant à la ligne, jugez-en vous-mêmes. Radiateur, moteur, pots d'échappement et jantes noir mat, réservoir, caches latéraux et dossier de selle blanc rehaussés de motifs éclatants, les nouvelles RD 250 et 350 ont vraiment une ligne superbe, et une seule envie vous obsède en les regardant : s'installer au guidon pour savoir ce qu'elles ont dans le ventre. La partie cycle reprend bien sûr les principes chers aux TZ à savoir la suspension arrière de type cantilever pour la première fois sur une moto destinée à la route, le solide cadre double berceau supportant le radiateur, les roues en alliage, mais le simple frein à disque avant ne doit pas vous décevoir car il est possible d'en installer un second, tout est prévu pour cela. Ces nouvelles RD vont certainement représenter l'arme absolue en Promosport, mais il suffira de se retrouver sur une route pleine de courbes et autres virages



variés pour en apprécier toutes les qualités.

Yamaha n'a pas limité là ses travaux, et nous pourrions admirer sur son stand la nouvelle DTMX. Plus puissante, équipée d'un bras oscillant de section carrée de type YZ, elle sera disponible dès le mois

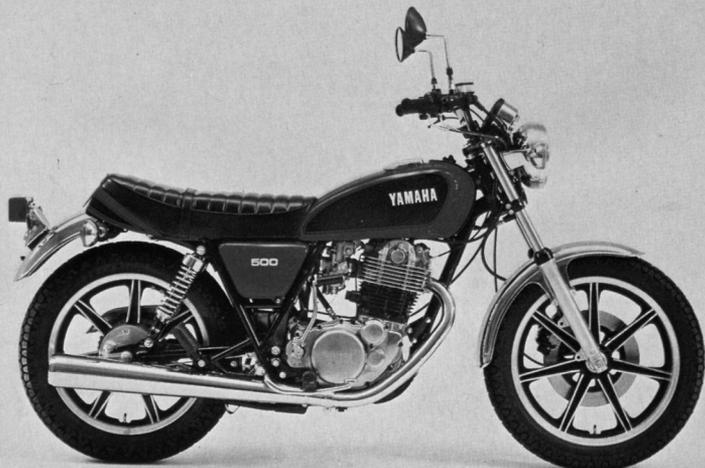
d'avril en noir, blanc, rouge ou bleu, agrémentée de nouveaux motifs. On peut signaler que la fourche à axe déporté n'a pas été retenue, car cette modification aurait imposé une retouche du réservoir et une réduction de sa capacité, ce qui n'était naturellement pas souhaitable.



De nombreux modèles de la gamme reçoivent des modifications de décoration et de coloris, comme les XS 400, 500 et 1100, mais la SR 500, le gromono, est maintenant pourvue de roues à bâtons, comme les autres modèles de la gamme.



Le fait intéressant de ce Salon, côté Yamaha, est bien sûr le retour en force du moteur deux-temps que l'on avait peut-être enterré un peu tôt. Après avoir laissé en sommeil les vieilles RD et s'être lancé dans une gamme quatre-temps XS en 250-350, Yamaha fait un virage à 180° et revient au Salon 79 avec des machines deux-temps hyper-sportives, dérivées directement de la compétition et où les performances priment. Pari impossible ?



fourche avant qui modifiera le plus le comportement de la machine en tout-terrain. Plus légère et plus précise, elle fait de la XT un engin maniable, et il ne sera plus nécessaire d'avoir de gros bras pour en tirer la quintessence. A signaler que la XT reçoit une nouvelle décoration. La XS 1100, enfin, est allégée et sa présentation améliorée. On voit que Yamaha n'a pas cherché à suivre les autres constructeurs dans l'escalade et semble se « contenter » de la 1100, ce qui est déjà pas mal. L'apparition des nouvelles RD 250 et 350 risque fort de représenter l'événement de ce salon, car il s'agit incontestablement d'une relance du moteur deux-temps que l'on croyait moribond, et aussi d'un retour au « raisonnable », avec des machines puissantes, légères, amusantes à piloter, bref conformes à l'idée que l'on se fait généralement d'une moto...

Ne quittons pas les trails pour signaler l'apparition d'une toute nouvelle XT 250 inspirée évidemment de la 500 dans ses grandes lignes avec son moteur quatre-temps. Mais la suspension arrière est de type cantilever et la moto reçoit une nou-

velle fourche pourvue d'ailettes sur les bras inférieurs. Cette toute nouvelle moto n'a pas empêché sa grande sœur, la 500, de recevoir un certain nombre d'améliorations. Le moteur, tout d'abord, voit sa puissance accrue de 3 chevaux, mais c'est la

Toute la gamme cross des YZ est également refondue, avec des machines plus légères de 3 ou 4 kg, plus puissantes de 3 ou 4 chevaux, et dont le débattement des suspensions atteint souvent 300 mm à l'avant comme à l'arrière.