GRATUIT ! 70 MOTOS A ESSAYER

MOTO JOURNAL

17 F
N° 1034

DOSSIER TRAILS

20 ANS D'ÉVOLUTION

NOUVEAUTÉS 1993

UNE 900 SPORTIVO-GT SUZUKI?

ET LES DERNIERS "JOUETS" DE HONDA ET KAWASAKI

HONDA CB 400 SUPER FOUR

KAWASAKI 250 ESTRELLA

ESSAI

SUZUKI 650 DR

ÉVOLUTION OU PROGRÈS ?

GRAND PRIX D'AUSTRALIE

DOOHAN PREND LE LARGE

M 2042 - 1034 - 17,00 F

16 AVRIL 1992 - SUISSE 5,30 FS - CANADA 5,25 $
COTE D'IVOIRE 1185F CFA - BELGIQUE 121 FB
ANTILLES, REUNION, GUYANE 25,50 FF

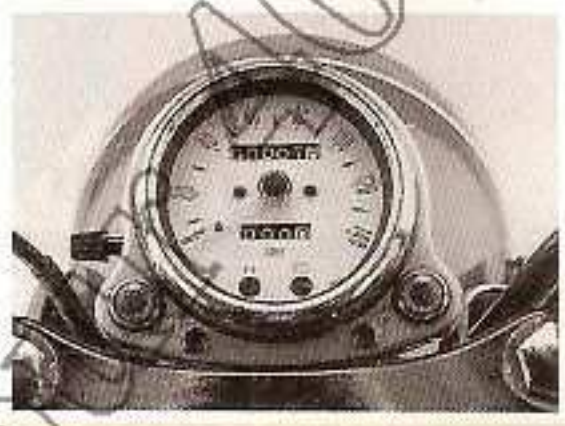
versée, par exemple, pourrait être remplacée par une fourche plus conventionnelle. Par contre, il semblerait que l'adoption d'un cadre à structure latérale en aluminium (comme sur la RGV de GP) soit définitivement retenue ainsi que la motorisation avec le nouveau quatre cylindres à refroidissement à eau dont la GSX 750R est déjà équipée mais avec un alésage augmenté pour obtenir une cylindrée de 900 cm³. Le 600 cm³ pourrait être celui de la GSX-R actuellement commercialisée aux USA et le 400 cm³ celui de la nouvelle Bandit avec distribution variable. Esthétiquement ces nouvelles sportivo-GT se singularisent par un avant de carénage assez plongeant et qui rappelle un peu la Nuda et un dosseret de selle qui intègre, très haut placés, feux rouges et clignotants. Autre nouveauté Suzuki attendue, mais là ce n'est pas une surprise, une nouvelle GSX 1100R (mais pourquoi pas 900!). A priori il s'agirait d'une grosse GSX 750R... mais seulement en cylindrée puisqu'elle reprend de la sept et demie la partie cycle et le moteur à refroidissement à eau.

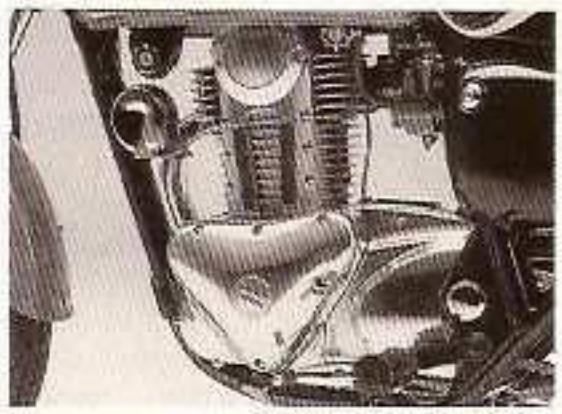
KAWASAKI
LA RÉVOLUTION CULTURELLE CONTINUE

Après une gamme Zéphyr très complète qui nous change radicalement de l'image hyper-sport de Kawasaki, voici deux nouveautés pour le moins étonnantes avec la 400 Xanthus et la 250 Estrella qui seront probablement importées en France, l'an prochain. La Xanthus, d'abord construite pour le marché japonais, rappelle esthétiquement la 250 Zeal Yamaha. Une moto dont les lignes s'inspirent des véhicules futuristes des dessins animés nippons. On aime ou on déteste mais elle ne laisse pas indifférent. La Xanthus reprend la mécanique de la 400 ZXR, un quatre cylindres double ACT à seize soupapes qui développe au Japon 53 chevaux à 11 500 tr/mn, c'est à dire la puissance maxi légale dans ce pays. Pour rappel, le ZXR 400 en France en développe 70 mais il est possible que, si elle est importée, la Xanthus conserve sa puissance japonaise pour une raison de facilité d'utilisation. La valeur de couple serait alors de 3,7 kg à 9 500 tr/mn. La partie-cycle est tout à fait moderne avec un cadre périmétrique en alu, un bras oscillant style "banane" de même matière et un empattement de 1 380 mm. Avec une hauteur de selle de 775 mm, l'assise est particulièrement basse et comme les guidons sont relativement hauts, la position de conduite s'annonce "relax" pour le pilote. Par contre le passager est perché comme sur une sportive. La Xanthus, qui pèse 168 kilos à sec, est dotée d'un réservoir d'essence d'une capacité de 14 litres. Ses roues sont des 17 pouces à l'avant comme à l'arrière et les deux freins à disque avant (310 mm) sont semi-flottant avec des étriers quatre pistons. Dans l'esprit, l'Estrella est à l'opposé de la Xanthus avec son esthétique rétro. Par rapport aux premières photos publiées, elle est plutôt mieux mais reste surprenante sinon choquante surtout à cause du réservoir séparé des amortisseurs arrière. L'Estrella est une 250 monocylindre bon marché puisqu'elle sera vendue au Japon tout juste 20 000 F. Ce moteur longue course (66 x 73) développe une modeste puissance de 20 chevaux à 7 500 tr/mn avec une valeur de couple de 2,1 kg à 6 000 tr/mn. Ce monocylindre à démarreur électrique est à simple arbre à came en tête et deux soupapes. La boîte possède cinq rapports. La partie-cycle est un cadre acier simple berceau dédoublé sous le moteur. Les roues sont de 18 pouces à l'avant et 17 à l'arrière. Le simple disque avant a un diamètre de

La 250 Estrella est une utilitaire dont l'esprit rétro n'est pas sans rappeler celui de la SW1 Suzuki.

300 mm et de 230 à l'arrière. Le poids de la bête est de 142 kilos et la hauteur de la selle "tansad" montée sur ressort de 770 mm. Au tableau de bord, un seul gros compteur avec fond blanc "à l'ancienne" gradué jusqu'à 140 km/h. La clé de contact est sous le réservoir d'essence (14 litres) comme dans le temps. L'Estrella sera proposée en vert et blanc et rouge et blanc





La 400 Xanthus

Scanné pour 400cc.fr

HONDA

LA MINI BIG ONE 400

La Honda 1000 CB1 "Big One" qui a fait sensation au dernier Salon de Tokyo et qui, nous le confirmons, sera commercialisée en France en 1993, a déjà fait un "petit" au Japon. La CB 400 Super Four est de la même veine philosophique et technique. Une machine aux lignes nerveuses, ramassée et superbement finie. Cette CB 400 n'est pas une "naked" de la CBR 400RR dont elle reprend toutefois l'architecture moteur à savoir un quatre cylindres en ligne, refroidissement à eau double ACT, seize soupapes, boîte six vitesses... mais une version moderne de la CB 400 Four qui fut commercialisée en France en 1976. Pour des besoins esthétiques, la plupart des fonderies moteur du 400RR ont été reprises et enjolivées avec, par exemple, des carters extérieurs polis et des fûts de cylindres agrémentés d'ailettes. Le moteur développe une puissance (53 chevaux à 11 000 tr/mn) conforme à la réglementation japonaise mais, comme pour la Kawa Xanthus, il peut développer près de 20 chevaux de plus en version libre. Toutefois, pour ce type de machine, le constructeur privilégie la souplesse et le couple plutôt que la puissance maxi. Le cadre double berceau en tube d'acier se prolonge d'un bras oscillant en alu. La touche basique est soulignée par les deux amortisseurs arrière relativement inclinés. Le choix de cette technique bien classique a par ailleurs permis de dégager un coffre à bagages sous la selle qui, s'il n'a pas la capacité de contenir un casque, peut recevoir aisément une

combinaison pluie. Cette selle permet une assise très basse (770 mm). Les roues sont des 17 pouces et les disques avant ont un diamètre de 296 mm avec des étriers quatre pistons. A l'arrière un disque de 240 mm de diamètre fait l'affaire. Le réservoir d'essence, superbement dessiné, a une capacité 18 litres et l'échappement 4 en 1 a belle allure. Une 400 comme celle-là, on aimerait bien la voir très vite dans la vitrine des concessionnaires français d'Honda. _____ C.L.

NOUVEAUX HONDA 125 MONOS

Pour une petite routière comme pour un petit custom, un moteur 125 monocylindre quatre-temps est une solution technique idéale. Bon petit couple moteur (1,1 kg à 8 000 tr/mn), faible consommation, pollution minimum, bruit sympathique.... Honda a construit un nouveau mono, le CBX, dont la puissance de 15 chevaux à 10 500 tr/mn pour le custom correspond à la future norme européenne (mais dont il n'est pas certain qu'elle soit acceptée en France). Pour tirer cette puissance Honda n'a pas lésiné sur la technologie. Ce mono quatre-temps est à double ACT et quatre soupapes. Par rapport au twin CM 125, ce CBX 125 Custom est très certainement beaucoup plus performant... plus puissant, plus léger (117 kg)... même s'il était dégonflé de deux petits chevaux pour satisfaire aux normes. Va-t-il pour autant succéder à la CM 125 dont la carrière a largement passé les dix ans? La version mono sport, le CBX 125F est équipée d'un moteur un peu plus puissant (17 chevaux) doté d'une boîte à six rapports et accuse quelques kilos de moins.

MINI ENDURO

Les Honda CRM 50 et 80 ne sont pas des motos pour enfants mais plutôt pour adolescents et principalement destinées au marché américain. Ces mini répliques de la moto d'enduro, la CRM 250, sont plutôt hautes de selle (820 mm) par le fait qu'elles sont équipées de roues de 17 pouces à l'avant et 14 pouces à l'arrière. La partie-cycle est identique pour les deux cylindrées ainsi que le moteur monocylindre deux-temps à refroidissement à eau (sauf l'alésage). Le 50 cm³ développe 7,2 chevaux et le 80 cm³ 11 chevaux. La boîte de vitesse mécanique à quatre rapports exclut toute possibilité d'importation du moins pour le 50 cm³.