

# moto



**UN MATCH  
POUR  
UN CHOIX**

## LES 600 TRAIL EN TUNISIE

**UN MATCH  
POUR  
UN CHOIX**

**Sur les pistes tunisiennes avec les 600 trail**

# PAS DE CAD



trails: Honda, Yam et Kawa

# DEAUX !

Par Gilles Mallet  
Photos Philippe Cornut



Depuis plus d'un an, on l'attendait, cette Kawa, avec sa gueule d'enfer et sa frime terrible. Double arbre, refroidissement liquide, aluminium, woûah ! Enfin, elle est là. Mais pas seule. Face à la concurrence. Honda qui n'a presque rien changé, et Yam qui a allégé sa Ténéré pour faire la XT.

Deux championnes confirmées, solides sur leurs jambes, face à un challenger qui veut tout bouffer.

Elles sont allées s'expliquer sur les pistes tunisiennes. Et ça n'a pas fait de cadeaux. Gare aux surprises !

L'an dernier, nous avons choisi pour l'essai un cadre à la mesure du tempérament de ces super-bécanes : les pistes marocaines.

Nous ne pouvions évidemment pas faire moins avec une moto de plus. Traversant plein Est l'Afrique de part en part, c'est en Tunisie, sur 3 000 km de pistes et de petites routes, que nous avons fait se mesurer la Honda, la Yam et la Kawa.

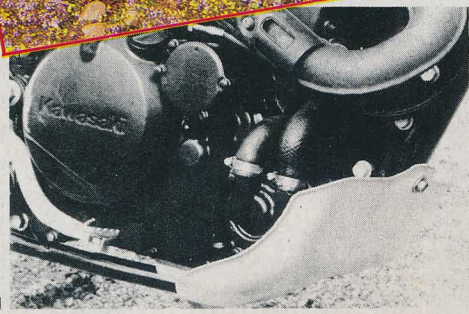
Mais avant de se précipiter sur les poignées de gaz, voyons comment se présentent, techniquement, les bolides.

Des points communs : monoamortisseurs, fourches hydropneumatiques, monocylindres 4-temps à 4 soupapes, cylindrées proches, il semble a priori y avoir une seule recette. Pourtant, en y regardant de plus près, les différences apparaissent.

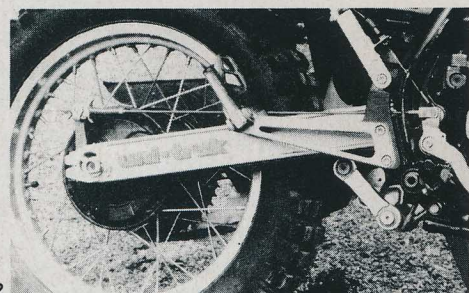
La Honda est celle qui a le moins changé. Nouveautés 84 : la peinture, l'allumage électronique plus performant, et une modif à l'admission : les clapets ont disparu au profit d'une communication entre les deux carbus. C'est peu, mais ça suffit en principe à assurer une meilleure régularité cyclique à bas régime.

La XT, elle, est une version allégée de la Ténéré. Réservoir de 11 litres au lieu de 30, selle plus basse de 3 cm, suppression du radiateur d'huile, remplacé par des ouïes de refroidissement sous le réservoir, plaque-phare plus petite, le look est moins G.T. et plus sportif. Quelques améliorations techniques : l'amortisseur est maintenant assisté hydrauliquement, et doté d'un ressort plus ferme. Une bonne chose. Les escargots de tension de chaîne sont plus costauds et plus accessibles ; le porte-bagages, qui gênait le passager, a été redessiné, ainsi que quelques menues bricoles.

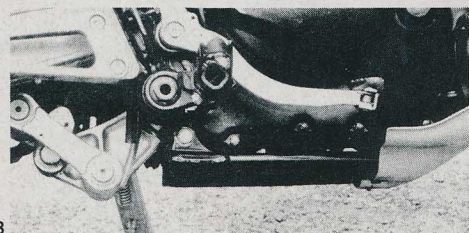
Quant à la Kawa, elle est toute nouvelle. Voyons tout cela de plus près.



1



2



3



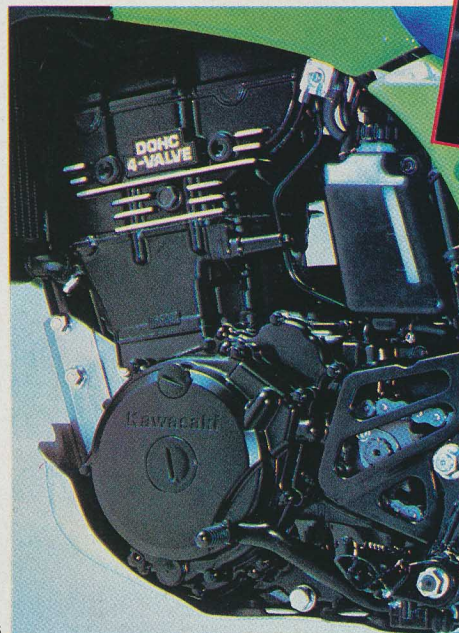
4

1. Sur le flanc droit du carter, la pompe à eau du KLR 600.
2. Le très beau bras arrière en alliage léger, ainsi que tout le berceau arrière boulonné sur le cadre.
3. La partie basse du cadre interrompu de la Kawa. Toute la partie arrière de ce dernier est rapportée.
4. Sur la Kawa, superbe de dispositif de tendeur de chaîne par excentrique.
5. L'amortisseur de l'Uni-Trak et sa molette de tension de ressort.
6. La Kawa côté distribution. Un look de machine d'usine !
7. Le radia en deux parties caréné en guise de protection et de canalisation forcée de l'air. Une œuvre d'art, au prix d'une œuvre d'art !
8. Un ventilateur pour parfaire le refroidissement.





5



6

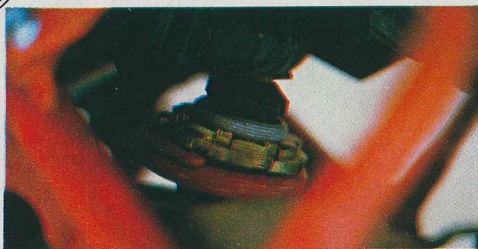
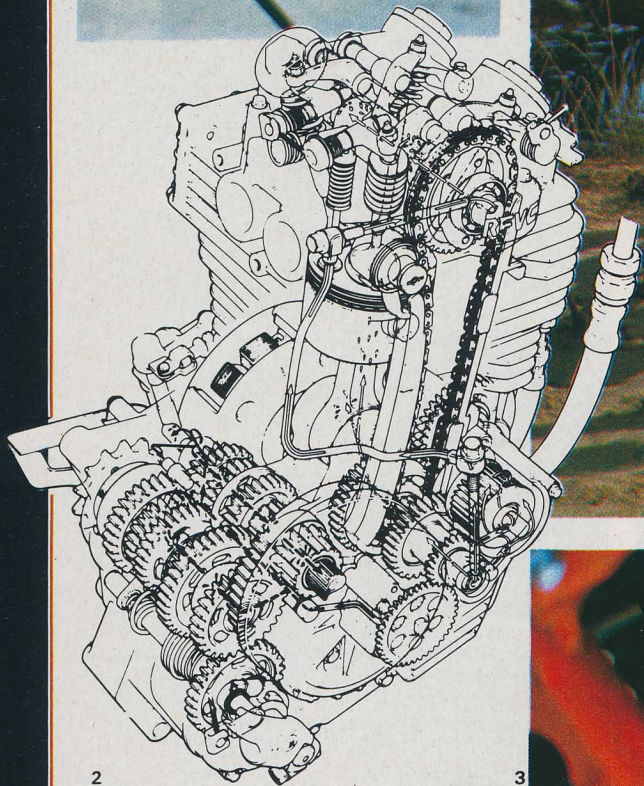


7

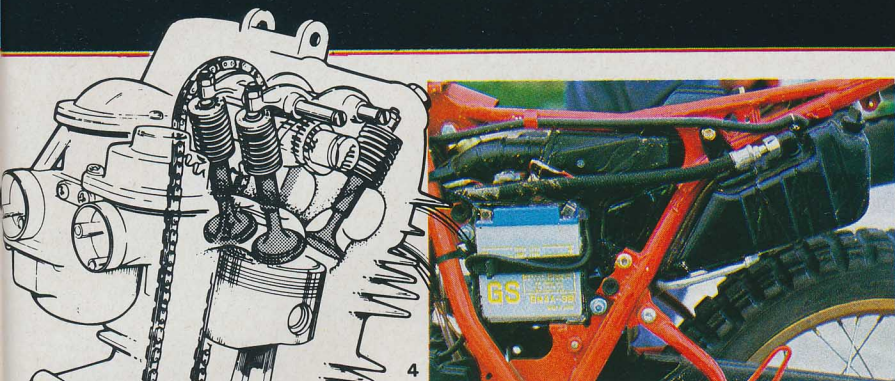


8

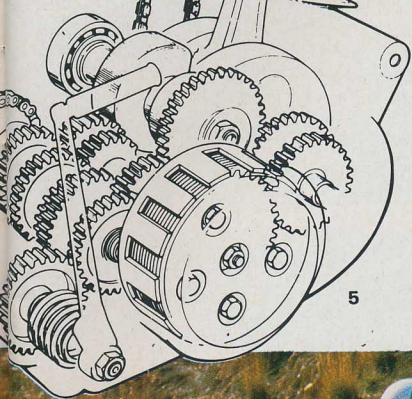
Chacun des trois constructeurs reprend donc une technique de base similaire pour les moteurs, à savoir : monocylindre à fort alésage (respectivement 100 pour Honda, 95 pour Yam et 96 pour Kawa). Sans vouloir entrer dans la fastidieuse technique, nous dirons que ce choix délibéré n'est pas un fait du hasard. Il offre, en tout terrain, tout ce que l'utilisateur peut en attendre : souplesse mécanique, facilité d'entretien et fiabilité à toute épreuve (ou presque). Restait à faire fonctionner les cervelles pour apporter des « plus » à cet élément de base. Force est de constater que chacun a bien « gamborgé », car les trois moteurs sont distribués et alimentés différemment malgré un point commun : la culasse à 4 soupapes. Commençons par le plus simple et le plus classique : Yamaha, avec un arbre unique à 4 cames entraînant chacune un basculeur indépendant. Solution qui présente un gain de poids, et la réduction des pièces en mouvement. Partant du principe que les choses les plus simples sont en général les moins compliquées, nous pouvons dire que cette disposition offre pas mal d'avantages. L'alimentation est assurée par le système « double admission » développé par Yamaha. Désormais au point après avoir subi quelques défauts de jeunesse, il offre le gros avantage d'alimenter chacune des soupapes séparément. Il reste, en outre, économique à bas régime, car il permet de ne fonctionner que sur une moitié de carbu. En revanche, le remplissage est optimum sur les hauts régimes. On peut donc considérer que dans les grandes lignes, la motorisation de la Yam XT 600 n'a pas fondamentalement évolué par rapport à la « Ténéré » qui l'a précédée. Chez Honda, même chose, on a bien conservé la très belle culasse « RFVC », simple arbre également à 4 soupapes disposées radialement autour de la chambre de combustion. Malgré l'encombrement plus important qu'implique obligatoirement ce dispositif, il permet un excellent remplissage grâce à une chambre parfaitement hémisphérique et une bougie centrale.



1. Cachée là-dessous, une jolie petite usine.
2. La disposition radiale des soupapes du XL 600 R a nécessité l'emploi de deux culbuteurs. Le premier agit comme un culbuteur classique, le second (auxiliaire) actionné par le précédent, n'a pour but que de transformer le mouvement pour attaquer la queue de soupape sous le bon angle.
3. Le Pro Link Honda et sa molette de réglage. Pour y accéder, prière de s'armer d'un peu de patience !



4. Réservoir d'huile séparé pour la Yam. Les bouts de tuyau ne sont pas sans évoquer certaines... Anglaises.



5. Vue éclatée du XT 600 : le simple arbre à cames en tête attaque les basculeurs en direct. La simplicité de cette technique a le mérite de limiter les pièces en mouvement, ce qui n'est jamais négligeable. La maintenance s'en trouve largement facilitée. Le balancier d'équilibrage qui se trouve devant le vilebrequin est entraîné par un engrenage.

6. Le radiateur d'huile de la Yam a été remplacé par ces ouïes de refroidissement.

7 - Vue en coupe du Yam. On note le basculeur entraîné directement par la came et les deux carburateurs.



La maintenance, cependant, devrait s'avérer un peu plus complexe, par la multiplication des pièces en mouvement. Le tout est alimenté par deux carburateurs de 30 de passage de gaz, contre deux de 27 pour la Yam. Les puissances respectives de ces deux bouillottes sont de 41 cv à 6 000 pour la Honda contre 43 à 6 500 pour la Yam. Le couple maxi ressort à 5 mkg à 5 000 pour la Honda et 5 500 pour la Yam. Les deux modèles sont évidemment refroidis par air, avec un système d'écope sur le garde boue de la Honda, qui permet de canaliser l'air sur la culasse, et des écopés extérieures sous le réservoir et pour le même usage sur la Yam. La bonne part du gâteau, c'est tout de même Kawa qui nous l'offre avec une pléiade d'innovations qui ne peuvent laisser indifférent.

Côté culasse, on retrouve comme pour les deux modèles précédents les 4 soupapes, mais cette fois la distribution est assurée par deux arbres à cames en tête. Et ce n'est pas tout ! Afin de lutter efficacement contre les contraintes thermiques, Kawa dote son très beau moteur du refroidissement liquide. Le radiateur séparé en deux de chaque côté de la machine est protégé par deux écopés de refroidissement. Un petit ventilateur électrique à commande thermostatique est incorporé sur le radiateur de droite. Le tout est alimenté par un seul carburateur de Ø 40. La puissance ressort à 42 cv à 7000 tr/mn et le couple de 4,7 mkg à 5000 tr/mn est légèrement inférieur aux modèles concurrents. Le graissage est assuré par une pompe à carter humide (carter sec pour Yam et Honda). L'allumage est électronique sur les trois modèles. Le problème des vibrations parasites propre à ce type de moteur a été résolu par l'adoption de deux arbres à balancier pour la KLR 600. Il ne nous a malheureusement pas été donné d'en voir la disposition, aucune coupe moteur n'étant disponible chez ce constructeur. L'ensemble de la moto est un peu plus lourd que les deux autres modèles (138 kg contre 134 pour la Honda qui se place en tête dans ce domaine et 137 pour la Yam). Côté partie cycle, la Kawa manifeste une recherche évidente de la perfection. Pour exemple, le berceau AR en alu boulonné au cadre, et l'emploi intensif de matériaux légers. En effet, bien qu'elle soit à un chouïa près la plus lourde, le surcroît de poids qu'a entraîné le refroidissement liquide a pu être compensé en partie par l'utilisation de matériaux en alliage léger conférant à cette machine un aspect particulièrement bien fini. Côté suspension, pas de révolution particulière avec une fourche hydropneumatique à axe déporté pour chacun des trois modèles et respectivement, pour la Kawa l'Uni-Trak, le Pro-Link pour la Honda et le Monocross pour la Yam. Ces dispositifs de conception très proche comprennent un réglage de l'amortissement en détente et un réglage de dureté de ressort. Côté freinage, on retrouve un disque hydraulique à l'avant des trois modèles et un tambour simple came à l'arrière. Les réservoirs ont une contenance de 21 litres pour la Honda (le plus important) contre 11,5 pour les deux autres. En conclusion, ces machines sont sur le papier fort séduisantes. La rénovation complète de ce type de moteur doit actuellement le placer au « Top » dans le domaine du trail, que ce soit sur le plan de l'agrément de conduite pur, des performances ou tout simplement de l'entretien. On ne peut prendre parti pour un modèle ou pour un autre car en fait toutes les solutions techniques utilisées sont logiques et parfaitement réalisées. Il est de plus à constater que, sur le papier toujours, les chiffres comparatifs de ces trois machines restent sensiblement identiques malgré des technologies qui sans être fondamentalement différentes, n'en restent pas moins relativement éloignées. Celà, nous le devons à la concurrence commerciale et l'innovation de la technologie qu'elle entraîne.

## Quand on veut à tout prix en faire plus, il arrive que l'on néglige des détails. Kawasaki est tombé dans ce piège, en oubliant le démarrage.

### Esthétique - Finition

Que celui d'entre vous qui reste insensible à la frime, au style, au dessin d'une moto, m'écrive : il a gagné le prix du plus gros menteur du mois.

La gueule, ça attire le client (y'a pas que la gueule, y'a aussi le... ah ! oui, tu crois ?) mais, à ce niveau-là, c'est totalement une question de personnalité pour choisir entre trois si belles pièces de mécanique. Bien pro-

portionnées, compactes et dotées d'une flopée d'astuces au niveau de la finition.

Il nous a, tout de même, paru juste de récompenser ici l'effort de Kawasaki au niveau de la frime et de la technologie : ce double arbre, ce refroidissement liquide, cette partie arrière du cadre en alu, ce sont des arguments que n'ont pas ses adversaires.

### KAWASAKI 3 / HONDA - YAMAHA 2

### Mise en route

Chapitre volontiers épineux dans la vie commune avec un gros 4-temps, il tourne au cauchemardesque avec la lauréate du classement précédent.

Première erreur : à moins de mesurer 2,12 m, ou de posséder la souplesse et la détente d'un champion de kung-fu, le kick de la Kawa, situé très haut et très en avant, est pratiquement inaccessible autrement que debout sur la béquille. A tel point que, sous nos assauts répétés, la patte d'ancrage de ladite béquille n'a pas duré huit jours.

Je te dis pas l'angoisse quand t'es mal placé en tout-terrain.

Seconde erreur : même avec le pilote calé dans la position optimale pour kicker, le double arbre s'ébranle rarement avec bonne volonté : le kick, ai-je oui dire, n'entraîne pas le moteur suffisamment vite.

Troisième erreur : le repose-pied passager est, paraît-il, loin de faciliter la manœuvre. Raison pour laquelle, peut-être, il avait été démonté sur notre moto d'essai.

Bon, tu m'as compris, tu m'as ? c'est l'horreur.

La Yam ne présente pas cet amoncellement de problèmes, mais s'obstine encore parfois, à chaud, à d'irritants caprices. Même pour des pros, chaussés de bottes de cross.

Finalement, la Honda modèle 84, malgré cette sale manie de caler encore parfois, sur un « plouf », au ralenti, est manifestement devenue la plus constante dans la bonne volonté et la moins fatigante grâce au décompresseur manuel qui seconde le lève-soupape automatique.

C'était notre rubrique transpiration, qui se solde comme suit.

### HONDA 3 / YAMAHA 2 / KAWASAKI 1





## Position de conduite

En baissant la hauteur de selle sans toucher au guidon, Yamaha a modifié la position de conduite par rapport à la Ténéré. Guidon haut, buste droit, c'est pépère, sympa et reposant jusqu'à 100-110. Au-delà, la pression du vent devient contraignante. Debout, le kick gêne la cheville droite.

La Honda - la plus basse de selle, devant respectivement la Yam et la Kawa, quand votre poids enfonce la suspension - donne toujours cette impression d'une moto petite, compacte : une position d'attaque, assis comme debout. La Kawa est plus neutre. Le guidon, légèrement incurvé vers l'arrière, la selle, assez haute, évoquent la moto sportive, cross ou enduro, mais on dispose de pas mal d'espace, la position est moins « groupée » que sur la Honda.

Au fil des kilomètres, la Yam se confirme comme la moins agréable à ce chapitre.

**HONDA - KAWASAKI 3 / YAMAHA 2**

## Agrément des commandes

Il y a généralement peu de reproches à faire à

## TOTAL STATIQUE

	HONDA	YAMAHA	KAWASAKI
Esthétique - Finition	2	2	3
Mise en route	3	2	1
Position de conduite	3	2	3
Agrément des commandes	3	3	2
Poids	3	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
<b>Classement (points)</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

ce niveau. Instrumentation complète, lisible et fiable, commandes manuelles et pédestres de qualité, précision et douceur... sauf en ce qui concerne la boîte de la Kawa, dont la seconde est parfois dure à engager, sa commande de frein arrière, qui manque de progressivité, et son tachymètre. Exagéré-ment optimiste. Défauts de jeunesse...

**YAMAHA - HONDA 3 / KAWASAKI 2**

## Poids

Les motos en ordre de marche, réservoirs d'essence vides, pas de baratin avec la balance. La Honda, à 134 kg, n'a évidemment pas changé de poids ; la Yam, d'après notre essai en mai 83, a perdu 3 kg par rapport à la Ténéré (137 contre 140), et la Kawa serre ses concurrentes de près avec 138 kg, belle performance compte tenu du poids apporté par le double arbre, le double balancier et surtout... le refroidissement liquide. On ne va pas chipoter pour quelques kilos.

**HONDA 134 kg - YAMAHA 137 KG  
KAWASAKI 138 KG/3**

**Surprise, c'est la moto la moins nouvelle qui remporte le premier round. Homogène, cette Honda qui a progressé sur son seul point noir : la mise en route. La Kawa, à ce niveau, a encore bien des progrès à faire...**

## Vitesse maxi

Vous savez ce que c'est : trois passionnés côte à côte sur des bécanes de ce calibre, faut pas trente secondes pour que ça dégénère en Grand Prix ! Vautré sur le réservoir, main gauche sur le tube de fourche, l'œil filtrant au ras de la visière, poignée droite visée à bloc, ça déménage.

Le compteur de la Kawa annonce 170 à 7 500 tours, à 500 tours sous la zone rouge. Vache, ça va vite !

Celui de la Yam indique 165 à 7 000, juste à la limite de la zone rouge.

Mais elles roulent à la même vitesse.

Et devant, s'éloignant doucement, la Honda annonce 165 à 7 200 tr/mn, 200 tours dans la zone rouge. Mais elle roule 5 bornes plus vite, en position couchée, que les deux autres.

Qu'en conclure ? a) que la Honda est la plus rapide, peut-être grâce à un braquet manifestement mieux adapté ; b) que la Yam, et surtout la Kawa, tirent trop long et ont des compteurs tricheurs. Très tricheur sur la Kawa. Car, à 170 compteur sur la Honda, ça veut dire un petit 150 chrono. Alors, sur les autres...

En position assise - c'est tout de même la plus courante - nos trois bécanes accroissent les tendances précitées, en restant toutes bien en-deçà de leurs zones rouges.

Bref, et pour nous résumer, ces bestiaux roulent à un 150-155 compteur assis, soit 140-145 chrono, avec un petit mieux pour la Honda. *Nota bene* : nos trois motos étaient équipées pour l'essai des mêmes pneus Michelin T.61, à l'avant comme à l'arrière.

**HONDA 3 / KAWASAKI - YAMAHA 2**

## Accélération

Alignés, en seconde à 5 000 tours, sur une route bien droite, on fait fumer au signal. Tiens, Fifi a pris un petit mieux avec la Honda. On recommence, puis on change. Les moteurs montent comme des dingues dans le rouge, on entend à peine les changements de rapports, ça pousse furieux. Tiens, Fifi a pris un petit mieux avec la Kawa. Elle respire, cette Kawa. Belle pêche, et cette montée en régime ! 1 000 tours de plus que la Honda, 500 de mieux que la Yam. Ah, le double arbre ! On change encore. Tiens, Fifi a pris un petit mieux avec la Yam. Elle ne fait pas d'impression, la Yam. Ça monte, l'air tranquille, ça fait un bruit de moteur qui prend des tours, quoi, rien de spécial. Et puis dis donc, t'es là, avec les autres. Ça allonge, avec du coffre. Sur la Honda, on sent davantage le muscle, la puissance feutrée. Et Fifi qui a toujours un petit mieux. Quelle que soit la moto. Paulo et moi, les poireaux, on essore les poignées, côte à côte. Il est léger, le Fifi. Et rapide sur le sélecteur. Résultat ? Egalité, t'as pigé. Seule l'impression diffère, et le poids du pilote.

**HONDA - YAMAHA - KAWASAKI / 3**

**La Kawa a de la pêche, la Honda du muscle et la Yam de l'allonge. Caractères différents pour résultats proches.**

## Couple - Reprises

C'est à peu près le même jeu que précédemment mais, au lieu de se servir de tous les tours, de toute la puissance, et de tous les rapports, on laisse les moteurs agoniser en 5<sup>e</sup> à 50-60 à l'heure, et on ouvre. Trop bas, ça fait beürk. La Honda refuse de circuler à moins de 3 000 tours, la Kawa est d'accord à 2 000 - de 2 000 à 8 000, belle plage utilisable !-, la Yam vers 2 500.

Bon, soyons raisonnables. Quand on a cinq rapports, on ne reprend pas à l'agonie. Au-dessous de 60 km/h, c'est grotesque. Côte à côte, 60. Les carburateurs aspirent le gaz, les gros pistons broient la flamme, on les sent qui gigotent là-dedans, les monstres s'ébranlent, puis jaillissent. Les pilotes n'ont rien d'autre à faire qu'à s'observer mutuellement. Pas besoin de jumelles. 300 mètres plus loin, on en est toujours au même point.

La Kawa a toujours l'air d'avoir une pêche terrible, la Yam de l'allonge et la Honda du muscle, et les trois bons monos, chacun avec son caractère, ne se décollent pas d'un mètre. Ni à l'accélération, ni à la reprise. Terrible, cette obstination à être identiques. Bien japonais, ça, tiens !

**HONDA - YAMAHA - KAWASAKI / 3**



### Tenue de route

La Ténéré est notoirement un « rail ». Dotée de la même géométrie, la XT 600 ne pouvait être moins bonne. O jolie, elle est même meilleure, puisque le déport de poids sur l'avant infligé par le gros réservoir ayant disparu, elle est devenue, en plus, maniable. Le côté un peu « camionesque » de la Ténéré a disparu. Parfaitement guidée, facile à balancer, la XT est rejointe sans effort dans ce domaine par une Kawa dont la précision de trajectoire est certainement le trait dominant. Si la Yam, à la limite, filtre trop la route, la Kawa a juste ce qu'il faut de réactions et de facilité de contrôle qui, liés à une meilleure position, rendent sa conduite aussi saine qu'agréable.

La Honda, on la connaît déjà. D'excellentes suspensions, beaucoup de vivacité, facile à placer, elle a un caractère plus sportif, moins neutre.

Aucune réaction vicieuse, mais, par rapport aux deux autres, elle gigote un peu.

Ah ! on devient exigeant !

**KAWASAKI - YAMAHA 3/HONDA 2**

### Freinage

Les freins avant à disques hydrauliques ont retiré aux trails un de leurs défauts les plus critiquables. Malgré les grands débattements et l'important transfert de masses sur l'avant, le freinage est devenu une opération précise et sans angoisse. Celui de la Honda est le plus progressif, le plus onctueux. La Yam, dont la suspension arrière s'est améliorée, s'écrase moins sur l'avant.

Elle demande seulement un effort un peu plus important sur le levier. La Kawa, bien freinée de l'avant, demande en revanche une vigilance soutenue, notamment en tout-terrain, pour ne pas bloquer l'arrière. Un manque de progressivité qui, quand on connaît la difficulté à remettre en route...

**HONDA - YAMAHA 3 / KAWASAKI 2**

### Confort

Il suffit de peu de choses pour vous changer une moto. Une selle un peu plus basse qui modifie la position, moins de mousse pour isoler le pilote des structures mécaniques, et voilà un pullman - la Ténéré - transformé en tabouret - la XT.

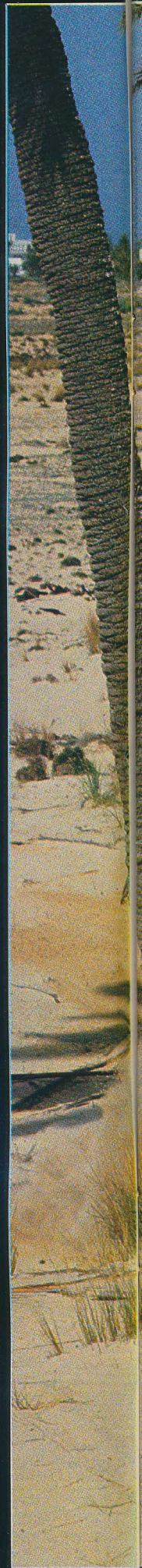
Trop de résistance au vent et plus assez de moelleux sous la fesse, c'est manifeste, la XT n'est pas la reine du confort. Attitude caractéristique des participants à cet essai lors d'une longue étape routière : personne ne se battait pour conduire la Yam.

Domage, car les suspensions, sur route, sont remarquables et, grâce à un nouveau dessin du porte-bagages, la selle plus logeable en longueur. C'est donc, surtout, grâce à de meilleures selles et à une position de conduite qui, permet de mieux endurer le vent de la course, que la Honda et la Kawa offrent un meilleur confort. Sauf pour la passagère, qui continuera à flétrir le manque de courtoisie de Honda, toujours rebelle aux repose-pieds suspendus. Mais, quelles que soient les réserves émises, on peut réellement parler de confort avec ces motos dont les vitesses de croisière restent raisonnables et dont les mécaniques - absence de vibrations et frein-moteur participent activement à l'agrément de conduite.

**KAWASAKI - HONDA 3 / YAMAHA 2**

### En ville

Le jour où ces gros trails démarreront facilement en baskets, on pourra s'en servir en ville sans la moindre arrière-pensée. En attendant, il faut bien considérer ce critère pourtant accessoire comme primordial. Et, par conséquent, écarter du combat une Kawa





décidément handicapée sur ce point. Alors, que choisir pour faire ses courses, entre une Honda qui, malgré un nouveau carbu et un nouvel allumage, s'amuse toujours à caler au moment le plus inattendu et une Yam parfois docile mais souvent capricieuse ?

Je vous laisse en débattre, gentlemen.

**HONDA - YAMAHA 3 / KAWASAKI 2**

### Consommation

On annonce souvent des consommations astronomiques pour les gros monos du Paris-Dakar. Ici, nous avons affaire à des machines strictement de série, mais utilisées en conditions d'essai, c'est à dire presque tout le temps à 100% de leurs possibilités. Sur un parcours mixte route-tout-terrain, émaillé d'essais de vitesse maxi, de reprises et d'accélération, voici les chiffres que nous avons relevés : 7,6 l aux 100 km pour la Yam,

### Le mode d'emploi des tableaux

J'en crois à peine mes oreilles ! Qu'ouïs-je récemment ? Que des lecteurs de *Moto Verte* se paument un peu dans nos tableaux de classement. Depuis le temps ! Ah ! c'est vrai qu'il y a les p'tits nouveaux !

Bon, alors, bien que ça me paraisse clair, voilà un petit mode d'emploi.

1) L'essai commence par une description technique, destinée à nous familiariser avec l'architecture des motos.

2) Il se poursuit par ce que nous appelons l'essai statique, composé des rubriques suivantes : esthétique-finition ; mise en route ; position de conduite ; agrément des commandes ; poids.

Chacune de ces rubriques se solde par un petit tableau dans lequel les motos sont notées selon leurs performances comparatives, la meilleure étant celle qui marque le plus grand nombre de points. Exemple dans cet essai où il y a trois motos, la première de chaque test marque 3 points, la seconde 2, la troisième 1 point. Il peut évidemment y avoir des ex aequo.

Re-exemple pour le premier test que nous trouvons ici : esthétique-finition. La Kawa gagne devant Yam et Honda ex aequo et le tableau résume de la façon suivante : Kawasaki 3 / Honda - Yamaha 2.

A la fin du chapitre statique, ces chiffres sont additionnés dans un tableau « TOTAL STATIQUE ». Petite astuce : comme les rubriques statiques ne sont pas des éléments de choix déterminants, le total des points obtenus (dans le présent essai, 14, 12 et 12) est reconverti en un classement général statique qui se traduit, comme précédemment, par 3 points au vainqueur, etc.

3) L'essai se poursuit par la partie routière (pour des trails), divisée en rubriques : vitesse maxi, accélérations, etc., qui se soldent par autant de petits tableaux, regroupés en fin de chapitre par le « TOTAL ROUTIER ». Là, c'est sérieux, tous les points comptent.

4) Même chose pour l'essai tout-terrain, avec les classements intermédiaires regroupés dans le « TOTAL TOUT-TERRAIN ».

5) Le tableau « GRAND TOTAL » résume, en chiffres bruts, tout l'essai, en reprenant les différents totaux précédents : statique, routier, tout-terrain, en faisant ressortir le « Total Performances » (routier + tout-terrain) et en ajoutant le prix.

6) Ces classements et tableaux sont établis pour résumer des commentaires et vous aider à établir un choix. Ils sont là pour dégager de la clarté, mais ne remplacent pas les impressions de conduite et ne tiennent pas compte de vos critères personnels de choix.

Ils favorisent donc toujours la moto la plus homogène : celle qui a le moins de défauts. Mais, il se peut que certains défauts ou qualités vous soient, à vous, indifférents.

Alors, ne lisez pas seulement le tableau « Grand Total ». Lisez tout, comprenez le caractère des motos et faites le tri parmi tous les éléments que notre équipe de professionnels vous donne. Le choix ultime, c'est VOUS qui le faites. Ah ! oui, faut bosser !

**L'XLR, ça accélère !**

**Sous les palmiers-dattiers : un essai qui fera date ?**



Holeshot sur le chott.

### Stabilité

Une bonne moto, notamment en tout-terrain, résulte du choix d'un compromis. Ce qui amène parfois à la constatation d'apparents paradoxes. Moins stable sur route que ses deux concurrentes, la Honda l'est davantage en tout-terrain. Voilà pour vous résumer le fait tout crûment. Pourquoi ? De meilleures suspensions, en particulier. Un poil fermes sur les petites inégalités, elles fonctionnent d'autant mieux que la moto va plus vite, avalent les saignées, les trous, gomment les bosses. Le comportement d'une moto de course, j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire. La moto est à la fois précise, sensible et stable. Le vrai pied. Plus le terrain est mauvais et cassant, plus la sécurité s'accroît par rapport à ses concurrentes. Seule lacune : le sable mou, où elle s'engage de l'avant : « elle a les mêmes qualités et défauts que les motos d'usine du Dakar », précisera Vassard, qui s'y connaît.

La Kawa va bien dans les trucs rapides, mais ses suspensions s'écrasent davantage, l'arrière en particulier. En revanche, elles accusent sèchement tous les petits trucs pointus, elles dribblent sur les pierres.

Quant à la Yam, malgré une sensible amélioration de l'arrière - ressort plus ferme et ré-



Vassard à la pompe, dans l'enthousiasme d'une folle soirée folklorique.

c'est à dire, à un poil près, la consommation de la Ténéré dans des conditions identiques (7,66 l) ; 7,5 l pour la Kawa, pratiquement aussi gourmande malgré un seul carbu ; et 6,7 l pour la Honda qui, bien qu'elle consomme un peu plus en ayant perdu ses clapets, reste la plus sobre et, à fortiori avec son réservoir de 21 litres, celle qui dispose, largement, de la plus grande autonomie : pratiquement le double.

Pas de tableau de classement pour ce test, puisque nous avons admis, depuis longtemps que, s'il est bon de connaître la consommation d'une moto, cela n'entre pas en ligne de compte à l'heure du choix.

On s'attendait évidemment à ce que ce match des gros trails soit âprement disputé. Un point d'écart seulement entre cha-

que moto après sept tests qui, sur route, mettent en jeu leurs aptitudes fondamentales, il n'y a pas de déception. On peut difficilement faire plus serré, tout en affirmant des caractères distincts.

## TOTAL ROUTIER

	HONDA	YAMAHA	KAWASAKI
Vitesse maxi	3	2	2
Accélérations	3	3	3
Reprises	3	3	3
Tenue de route	2	3	3
Freinage	3	3	2
Confort	3	2	3
Ville	3	3	2
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>18</b>



glage d'hydraulique en détente - elle reste molle, et la fourche pas très bien amortie, un peu raide. Ce qui la pénalise en dépit de sa bonne tenue de cap.

**HONDA 3 / YAMAHA - KAWASAKI 2**

**Motricité**

Cette suspension arrière un peu molle, ce moteur au caractère peu affirmé mais qui « allonge » bien, s'ils désavantagent la Yam dans certains cas, se conjuguent en revanche comme deux bons atouts pour faire passer sans secousse toute la puissance à la roue arrière. Compromis, on en revient toujours là. Une puissance tranquille, une suspension souple, un bon guidage de l'avant, la motricité est bonne partout, gras ou pierres roullantes.

La Kawa bénéficie d'un moteur remarquablement élastique. Très souple, nous l'avons vu, puisqu'il accepte de reprendre dès 2.000 tours. Dans le gras, elle tracte bien. Mais, à la moindre petite bosse et pis encore sur les pierres, hop, l'arrière se dérobe sèchement sur un rebond.

La Honda n'a pas de ces facéties mais son moteur est un peu brutal et sa suspension n'a pas, en début d'attaque, l'onctuosité de celle de la Yam.

**YAMAHA 3 / HONDA - KAWASAKI 2**

**Virages**

La XT est beaucoup plus à l'aise que la Ténéré qui est particulièrement pataude : lourde et trop tentée de tirer droit. Sa « petite sœur » est stable et s'inscrit très bien, mais sans que l'on puisse parler de facilité. Il faut toujours forcer un peu un tempérament sous-vireur, pas particulièrement porté sur la fantaisie.

Le caractère sportif de la Honda s'exprime ici sans entrave, malgré son réservoir jofflu.

**Les 600 trails se situent à la limite des motos de dimensions humaines. On peut encore les emmener partout. Plus gros, on ne peut plus.**

Bonne position, avant léger, facilité, elle se place sans effort... sauf, je le répète, dans le sable mou, où il faut faire parler les chevaux pour soulager l'avant, tâche au demeurant assez distrayante, l'habitude prise.

La Kawa est probablement la plus neutre des trois. Un avant précis, un arrière stable mais qui peut se mettre en travers à la demande, elle est facile et agréable, quoique moins marrante que la Honda. Mais meilleure dans le sable. Egalité des deux bêtes, devant une Yam un peu pataude.

**KAWASAKI - HONDA 3 / YAMAHA 2**

**Maniabilité**

Des bestiaux de 135-140 kg à vide, avec des selles à 90 cm du sol... on ne peut pas vraiment parler de maniabilité. Quoique, par rapport à n'importe quelle moto de route, ce soit le paradis. Plus basse et plus légère, la Honda, en revanche, a un moteur moins onctueux que ses concurrentes. La Kawa est un peu haute, la Yam un peu lourde de l'avant bien que beaucoup moins camionnesque que la Ténéré, bien sûr.

Ce qu'il faut noter c'est qu'avec toutes - et avec transpiration - on arrive toujours à se sortir de situations qui pourraient sembler mal embarquées. Elles se situent à la limite des motos de dimensions « humaines ». Plus lourd, plus haut, si ça se plante en pleine pampa, t'as plus qu'à y foutre le feu. On peut donc encore parler de maniabilité. Avec quoi que ce soit de plus gros, on ne peut plus. Vu, l'artiste ?

**HONDA - YAMAHA - KAWASAKI 3**

**Avec constance et obstination, voilà cette Honda qui, mine de rien, remporte ici son troisième chapitre consécutif. D'un poil, certes, mais la concurrence est tout ce qu'il y a de relevé. Un choix difficile ? Reste le prix...**

**TOTAL TOUT-TERRAIN**

	HONDA	YAMAHA	KAWASAKI
Stabilité	3	2	2
Motricité	2	3	2
Virages	3	2	3
Maniabilité	3	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>10</b>



Rencontre de trois types dans un village... typique.



Séance de bronzage (trop) prolongée à Djerba.

### Prix

La période promotionnelle passée au moment où vous lirez ces lignes, la Kawasaki KL 600 R coûte, clefs en mains, 24.476 F. C'est le prix qu'il faudra payer l'aluminium, le double arbre et le refroidissement liquide. A 22.946 F, la Yamaha 600 XT reste donc relativement bon marché (1.500 F de moins). Quant à la Honda, elle existe en deux options : XL 600 L (la version essayée, avec gros réservoir, jantes anodisées, selle bleue, et quelques détails), 25.344 F : la plus chère du lot.

Mais, la même moto, à ces détails près (et avec un réservoir de même contenance que ses concurrentes) coûte 2.000 F moins cher, à 23.344 F : c'est la XL 600 R. Difficile donc, selon le modèle Honda choisi, d'établir un classement. Peut-être, toutefois, en donnant un avantage à la Yam qui, quoi qu'il arrive, reste la moins chère ?

## LE PRIX DE LA CASSE

	HONDA	YAMAHA	KAWASAKI
Piston complet .....	556,34	502,50	456,39
Pignon de sortie de boîte .....	91,75	90,40	109,65
Couronne arrière .....	169,82	153,30	214,47
Tube de fourche .....	1 473,41	861,50	602,26
Guidon .....	249,66	154,60	217,66
Sélecteur .....	152,21	110,45	116,09
1 paire de plaquettes			
frein avant .....	148,80	124,50	139,75
Levier frein avant .....	73,66	104,65	63,86

## GRAND TOTAL

	HONDA	YAMAHA	KAWASAKI
TOTAL STATIQUE	3	2	2
Total routier	20	19	18
Total tout-terrain	11	10	10
TOTAL PERFORMANCES	31	29	28
Prix	2	3	2
GRAND TOTAL	36	34	32

YAMAHA 3 / KAWASAKI - HONDA 2

# FICHES TECHNIQUES



Moteur	HONDA 600 XL « L »	YAMAHA 600 XT	KAWASAKI 600 KLR
Type :	Monocylindre 4-temps refroidi par air		Monocylindre 4-temps à refroidissement liquide
Distribution :	Simple arbre à cames en tête		Double ACT
Alésage :	100 mm	95 mm	96 mm
Course :	75 mm	84 mm	78 mm
Cylindrée :	589 cm <sup>3</sup>	595 cm <sup>3</sup>	564 cm <sup>3</sup>
Taux de compression :	8,6 à 1	8,5 à 1	9,5 à 1
Puissance maxi :	41 ch à 6 000 tr/mn	43 ch à 6 500 tr/mn	42 ch à 7 000 tr/m
Couple maxi :	5 mkG à 5 000 tr/mn	5 mkG à 5 500 tr/mn	4,7 mkG à 5 000 tr/mn
Alimentation :	2 carburateurs Ø 30 mm	2 carburateurs Ø 27 mm	1 carburateur Ø 40 mm
Allumage :	Electronique		Par pompe à carter humide
Lubrification :	Par pompe, à carter sec		Par pompe à carter humide
Mise en route :	Kick + décompresseur automatique, sur tous les rapports		
<b>Transmissions</b>			
Primaire :	Par engrenages		
Rapport :	2,187 à 1	2,387 à 1	2,428 à 1
Embrayage :	multidisque en bain d'huile		
Boîte de vitesses :	5 rapports		
1 <sup>re</sup> :	2,46 à 1 = 34,1 %	2,30 à 1 = 33,7 %	2,44 à 1 = 32,4 %
2 <sup>e</sup> :	1,65 à 1 = 50,9 %	1,59 à 1 = 48,9 %	1,53 à 1 = 51,6 %
3 <sup>e</sup> :	1,25 à 1 = 67,2 %	1,20 à 1 = 64,7 %	1,18 à 1 + 66,9 %
4 <sup>e</sup> :	1,00 à 1 = 84,0 %	0,95 à 1 = 81,4 %	0,95 à 1 = 83,2 %
5 <sup>e</sup> :	0,84 à 1 = 100 %	0,78 à 1 = 100 %	0,79 à 1 = 100 %
Secondaire :	par chaîne 15,9 étroite à joints toriques		
Rapport :	41/15 = 2,73 à 1	40/15 = 2,67 à 1	43/15 = 2,87 à 1
<b>Partie-cycle</b>			
Suspension AV :	Fourche hydropneumatique à axe déporté		
Suspension AR :	Ø 39 mm. Déb. 229 mm	Ø 39 mm. Déb. 225 mm	Ø 38 mm. Déb. 230 mm
Roue AV	Monoamortisseur progressif		
Roue AR	Pro-Link, déb. 204 mm	Monocross, déb. 235 mm	Uni-Trak, déb. 220 mm
Frein AV	Alliage léger, 21"		
Frein AR	Alliage léger, 18"		
Longueur :	Disque hydraulique		
Empattement :	Ø 240mm	Ø 267 mm	Ø 250 mm
Chasse :	Tambour simple came		
Hauteur de selle :	Ø 130 mm	Ø 150 mm	Ø 130 mm
Garde au sol :	2.170 mm	2.210 mm	2.240 mm
Capacité essence :	1.420 mm	1.430 mm	1.470 mm
Huile moteur :	118 mm	111 mm	122 mm
Fourche (par bras) :	895 mm	860 mm	870 mm
Poids :	270 mm	265 mm	280 mm
En ordre de marche (sans essence) :	21 litres	11,5 litres	11,5 litres
Prix :	2,5 litres	2,4 litres	3,0 litres
(clefs en mains)	455 cm <sup>3</sup>	487 cm <sup>3</sup>	430 cm <sup>3</sup>
IMPORTATEUR :	134 kg	137 kg	138 kg
	25 344 F	22 946 F	24 467 F
	(XL 600 L version essayée) 23 344 F		
	(XL 600 R)		
	HONDA FRANCE	SONAUTO	K.M.F.
	Parc d'activités Paris-Est	1, av. du Fief ZA Les Béthunes	Rue Claude Bernard
	La Madeleine, BP 46	95310 St-Ouen l'Aumône	78310 Coignières-
	77312 Marne-la-Vallée		Maurepas
	Tél. : (6) 005.90.12	Tél. : (3) 037.92.62	Tél. : (3) 051.61.86

## Les pistes du rallye

Je vous ai dit que cet essai a été réalisé en Tunisie. Eh bien figurez-vous que ce choix n'était pas dû au hasard, ou à la simple envie de changer d'air. Une bonne partie des pistes que nous avons utilisées seront, à la fin de l'année, le cadre d'un nouveau rallye africain : la Djerba 500, organisée conjointement par Moto Verte et l'office du tourisme tunisien.

Ce rallye se veut ouvert le plus largement aux amateurs. Il se déroulera donc sur un laps de temps court — 8 jours tout compris —, un kilométrage raisonnable — environ 2 000 km — et sans engager de frais considérables.

Les dates : du 26 octobre au 2 novembre. Le cadre : la Tunisie, et en particulier le sud, montagnes et dunes : 1 500 km de spéciales et... réservé aux motos !

Les préreconnaitances effectuées lors de cet essai ont montré qu'il y a de quoi se faire plaisir, sur des pistes dans l'ensemble peu dangereuses, et dans des sites renommés pour leur attrait touristique.

J'en profite pour remercier ici l'office du tourisme tunisien, dont la coopération nous a été précieuse, et mes amis Paul Puech et Philippe Vassard, essayeurs et pilotes de talent.

Et pour plus amples renseignements sur la Djerba 500, n'hésitez pas à vous reporter à nos pages d'informations.

## L'évolution des gros monos doit maintenant suivre une autre direction. On peut s'attendre à des surprises...

L'essai comparé, voici un an, entre la même Honda et la Ténéré, mettait en évidence le fait que l'on semblait parvenu au sommet du développement du gros mono de grand raid. Chacune dans son style, ces deux motos étaient tellement sensationnelles ! Comment faire mieux ?

Kawasaki a cru trouver des réponses à cette question et s'est même habilement servi de son arrivée tardive sur ce type de marché : nous avons « eu tout le loisir de bénéficier de l'expérience de la concurrence ». Cela « donne d'emblée à la KLR 600 de nombreux plus », ce sont les propres arguments de Kawasaki.

Les « plus » technologiques sont là, en effet : une culasse à double ACT, un refroidissement liquide, un bras oscillant et une partie arrière du cadre en alliage léger...

Mais, cette technologie n'est-elle pas plutôt un argument commercial ?

Ceux qui en attendaient, sur le terrain, des miracles, seront en tout cas déçus. La machine est splendide, ses performances et son prix proches de ceux de la concurrence, mais où est le plus ?

Les prochaines étapes de l'évolution du gros-mono seront difficiles à franchir. Il ne s'agira plus de bluffer. Le présent essai, remporté par la moto qui a le moins évolué - la Honda - démontre bien qu'il faudra chercher ailleurs. Des idées sur lesquelles travailler ? Le poids ; la facilité de mise en route ; la vitesse de pointe ; la hauteur de selle. Ça laisse déjà aux bureaux d'études de quoi s'occuper.

Mais, j'y pense et je tremble... les futurs gros-monos de grande évacion... ne seront peut-être plus des monos ?