

Moto revue

Présentation :
les 80 RDLC et LX

Le rallye de l'Atlas :
c'est pour bientôt!

Prise de contact :
la nouvelle Yam 175 IT

Essai : la KTM du Touquet

Enduro : championnat
de France

N° 2548 - jeudi 4 mars 82 - 8F - 60 fb - 4 fs

COMPARATIF 750



HONDA CBF

SUZUKI GSXE

KAWASAKI ZL

YAMAHA XJ SECA

PREMIERS ESSAIS EN DIRECT DU JAPON

HONDA V45 MAGNA, 500 ASCOT ET 550 CBX

DIRECTION

Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas.
Président du Comité de Rédaction :
Serge Pozzoli.
Directeur de la Rédaction :
Bruno Nardini.
Rédacteur en chef :
Eric Glain.
Directeur de la publicité :
Henri Guével.

REDACTION

Chefs de rubrique :
Essais : J.-L. Colin.
Technique : J.-C. Bargetzi.
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction :
Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand.
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Jean-Louis Bernardelli,
Gérard Rocroy (studio photo).
Collaborateurs :
Pascal Pérol,
Reynald Lecerf,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Secrétaire : Corine Brunin.

CORRESPONDANTS

En France : G. Delbos,
L. de Nadai, G. Mauget,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.-M. Rieu, A. Roux,
J.-P. Tourte, B. Verret,
J.-C. Virfeu, J. Volland.
A l'étranger : Das Motorrad
(D), C. Carter et G. Spencer-
Davison (G.B.), M. Walter (B),
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CND),
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Loozenord (H), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (I),
Motor Cyclist (J), P. Hussak (CZ), G. Hochet (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE

Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Hélène Bernard, Olivier Papon,
Nadine Gros, Philippe Quérel.
Marc Blanchard, Enrico Carosi (publicité),
Correction : Rémi Barroux.

PUBLICITE

Au journal.
Chef de publicité : K.E. Dussine.
Assistante : Sylvie Leblanc.
Adjoint pour le Sud : F. Josa.



ADMINISTRATION

Moto Revue est une publication des Editions Larivière. S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Tél. : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : George-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnements : Monique Derégar. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1982. Ce numéro 8 F. Abonnements : France 330 F (48 N°). Etranger 450 F (48 N°). Belgique 3 040 FB (48 N°). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-s-s-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

COUVERTURE

Comparatif 750 cm3 : le point du marché

En bitume, un comparatif 750 cm3 est toujours un événement. Cette cylindrée est, depuis longtemps, celle qui séduit le plus par le meilleur compromis prix-performances. Les 500 se développent, certes. Les « très » grosses ont, elles aussi, une place chère dans nos cœurs. Mais les 750 représentent une sorte de juste milieu entre l'attaque et la sagesse, la fougue et la raison, les moyens et l'endettement ! Dans cette cylindrée, quatre machines semblables : quatre cylindres quatre temps, trois chaînes et un cardan, une fourchette de puissances très serrée (75 à 81 cv) et une fourchette de prix qui ne l'est pas moins (20 000 à 24 000 F). Des motos pourtant au tempérament très différent, que nous avons jugées sur 3 000 kilomètres.

Vitesse

6

Nous n'avons pas pu en parler la semaine dernière à cause de notre numéro « spécial Vert », nous réparons ce crime de lèse-promotion avec ces pages consacrées à la première sortie de l'année des pilotes Promosport au Ricard (par Philamand). Nous vous présentons également la Coupe Kawa 1982 dont le coup d'envoi sera donné à Karland le week-end prochain (par J.-Cl. Bargetzi).

Nouveautés

10



En direct du Japon : les premières prises de contact des Honda V 45 Magna, 500 Ascot, 550 CBX et 550 FII (par J.-L. Colin et P. Bellamy).

Comparatif

16

Comparatif 750. La petite dernière : 750 Yamaha XJ Seca, contre ses concœurs Suzuki GSX « E », Honda CB 750 F et Kawasaki Z 750 L (par Y. Belleville, photos Philamand, avec J.-L. Colin, J.-P. Steiner et G. Roy).

Rallye

40

Voici en détail, votre prochain rendez-vous avec l'Afrique. Le rallye de l'Atlas au Maroc (par J.-L. Bernardelli).

Présentation

42

Deux nouveaux 80 cm3 Yamaha sont désormais disponibles sur le marché français : les 80 RDLC et RX (par Y. Belleville).

Prise de contact

46

Dans la foulée du Touquet, Yamaha a profité du sable pour présenter la nouvelle Yamaha 175 IT désormais homologuée (par P. Massias).

Essai

48

Revenons au Touquet avec cette fois, comme c'est devenu une tradition à Moto Revue, l'essai de la KTM victorieuse : la 495 MC (par P. Pérol, photos Ph. Cornut).

Trial

52

Deuxième manche du championnat du monde (par R. Legris).

Enduro

56

Ouverture de la saison de championnat de France d'enduro 1982 à Chalais (par R. Lecerf).

Divers

Infos gén. (p. 31 et 33) ; vitesse (p. 34 et 35) ; régionales (p. 44 et 45) ; ventes (p. 53, 54 et 55) ; Mototrok (p. 36 et 37) ; petites annonces (p. 60, 61 et 62).

LES 750, LE CHOIX RAISONNABLE ?

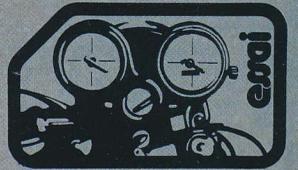
A l'époque des 1100 cm³ de 100 cv et plus, quelle place peuvent bien occuper les 750 qui décidément n'arrivent plus à conserver celle qui en faisait des reines ? Pourtant dotées de performances très proches de celles des plus grosses, elles ont le meilleur rapport qualité/prix aujourd'hui.

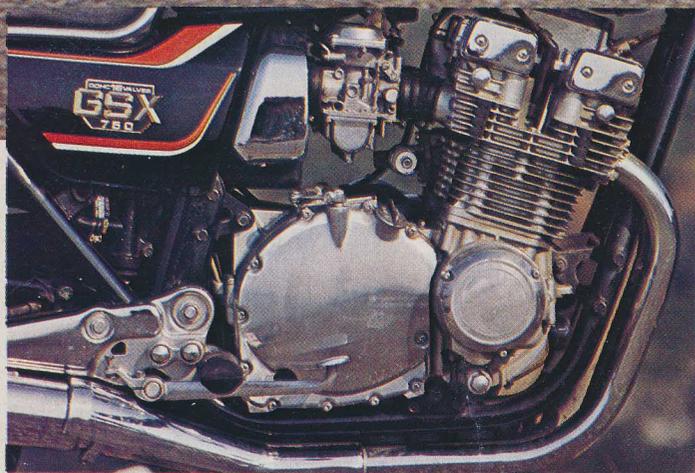
Comparatif 750:



**Honda CBF, Kawasaki ZL,
Suzuki GSXE, Yamaha XJ Seca.**

ELLES ONT ENCORE LEUR MOT A DIRE

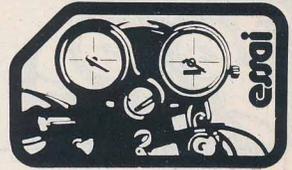




Un très bel ensemble moteur qui cache quelques solutions techniques modernes et fiables et qui apportent, de plus, un réel avantage. On sent vraiment, en effet, l'effet des quatre soupapes par cylindre tant le moteur est agréable à tous les régimes. Souplesse, couple conséquent dans les plus bas régimes, mais aussi puissance dans les tours. Ce moteur : un régal, d'autant plus qu'il est bien servi par une boîte quasi parfaite.



Certains la trouvent magnifique, d'autres un peu pataude, à la limite du mauvais goût. En fait, c'est une question d'angle de vue. Mais les goûts et les couleurs, etc. Elle peut sembler vouloir se donner l'allure d'une grande routière. Elle a raison, c'est ce qu'elle est. Mais il ne faut pas se fier qu'aux apparences : c'est aussi une redoutable arme pour s'amuser et elle se révèle efficace dès qu'on chatouille les poignées...



Souvenez-vous, il y a plus de douze ans qu'elle est apparue. Elle, c'est la « quat-pattes » Honda, la CB 750, la révolution à deux roues, le détecteur de l'explosion motocycliste, la référence. Quatre cylindres face à la route et frein avant à disque. Tout était déjà là. Mais ce qui n'était au départ qu'un « rêve » (c'était son nom), qu'une moto de prestige, est bien vite devenue celle de Monsieur tout-le-monde, puis fut copiée, rattrapée, dépassée. Plus grosses, plus puissantes, la catégorie des plus grosses cylindrées semblait pouvoir faire tomber dans l'oubli les « 750 ». Et de fait on se demanderait presque pourquoi l'acheteur se rabattrait sur une telle cylindrée qui ne semble avoir de justification de son existence autre qu'historique, d'autant plus que toutes sont des extrapolations de modèles plus gros ou plus petits. Au-delà du mythe ou de l'histoire, la catégorie 750 représente un juste milieu entre poids-puissance-performance et prix. Ça, c'est le choix de la raison. Mais ont-elles du cœur ?

Les forces en présence

Yamaha XJ 750 Seca

On l'attendait depuis longtemps. Précédée par la réputation de la XJ 650 dont elle reprend la conception générale et le moteur, elle a bénéficié des nombreuses techniques mises au point par les services de recherches : anti-plongée, YICS, ordinateur de bord, etc... Incontestablement réussie sur le papier, est-elle la sportive qu'on nous annonce ?

Kawasaki 750 L

Nouvelle évolution de ce modèle déjà bien connu, elle est, elle aussi, issue de la 650. Elle ne brille pas par son esthétique, mais outre ses prétentions sportives, bien habituelles chez la marque, elle tient à affirmer sa présence dans le clan des GT.

Honda 750 FB

La bonne vieille CB 750 aurait un peu de mal à la reconnaître comme faisant partie de sa descendance. Celle-ci vient en effet de la machine d'endurance (la 941) et est donc (voir la 900 Bol d'Or) une grosse dégonflée. Il faut dire que ça n'est pas ce qu'on ressent la première fois, tant cette réduction a été bien faite.

Suzuki GSX 750 E

En voici une autre qui doit tout (tout ?) à sa grande sœur la 1100. Elle se veut certainement la plus résolument grande routière même si sa ligne générale est agressive et son moteur avec 16 soupapes affirme des ambitions toutes autres.

Pour en savoir plus, nous avons pris la route, l'autoroute même, en direction du midi, là où le soleil brille toujours. Basés à Aix-en-Provence.

nous avons sillonné le Lubéron, pays de montagnes désertiques et lunaires, survolant la Provence. Petit détour par Gordes et Roussillon, pour les couleurs et les terrasses de café si accueillantes. En plein mois de février ! De plus, les routes sont superbes. Un véritable paradis pour motard. Balades tranquilles et longues étapes, près de deux mille kilomètres en trois jours, sans fatigue et sans ennui qui se sont finis autour d'une bouillabaisse sur le port de Marseille. « Hé, cong ! Laquelle tu préfères, dis ? »

Présentation

1 - Yamaha	16/20
2 - Suzuki.....	14/20
3 - Honda	13/20
4 - Kawasaki.....	11/20

La Yamaha est très belle. Sans atteindre des sommets, sans révolutionner outre mesure les canons de la beauté motocycliste, elle a des lignes modernes et agréables où le caractère ne l'emporte pas sur l'élégance. Voilà le terme. C'est une moto élégante. Feu arrière façon Porsche 928, ensemble réservoir-cache-latéraux-selle intégré, guidon carrossé, compteurs encastrés, phares rectangulaires, roues « Italie », c'est le « Design Yamaha », celui auquel on est habitué depuis les vieilles YR5 et RD 350.

La Suzuki est plus ambiguë. Elle séduit sous certains angles de vue et déçoit d'autant plus sous d'autres. Disons en gros qu'elle est magnifique vue de 3/4, mais que le réservoir et le volumineux ensemble formé par le gros phare rectangulaire et le capotage des compteurs alourdit la ligne générale déjà empâtée par le réservoir.

La Honda est habillée suivant la « ligne » Bol d'Or. Agréable, certes, mais presque déjà trop classique. Il ne manque sûrement pas grand-chose, mais ça pêche au niveau de la « classe ». Elle fait bonne élève, moderne, mais un peu coincée. La Kawasaki de l'avis général fait presque vieillot. Contrairement aux autres, la ligne générale est donnée par les décorations plus que par le dessin des divers éléments. Elle est plus sage, même si quelques éléments ont de la force dans le coup de crayon.

Aspects pratiques

1 - Yamaha	14/20
2 - Suzuki.....	13/20
3 - Kawasaki.....	12/20
3 - Honda	12/20

La Yamaha l'emporte grâce à ses commodos très agréables, bien qu'on souhaiterait voir les fonctions un peu plus séparées dans l'espace à la main gauche, et surtout grâce à son « ordinateur ». Ce véritable « tableau de bord » informe à tous moments du bon repli de la béquille, du niveau du liquide de frein, d'huile, d'eau dans la batterie, du bon fonctionnement des ampoules avant et arrière et enfin de la quantité d'essence contenue dans le réservoir. Si le moindre de ces points présente une anomalie, il s'inscrit sur l'écran par l'intermédiaire de cristaux liquides et une lampe rouge clignote au-dessus. On peut soit figer cette lumière, soit l'éteindre tandis que

l'anomalie reste indiquée au tableau. A tout moment on peut interroger la console pour savoir si tout est bien en ordre. Gadget ? Pas tant que ça puisque les informations données concernent des points de sécurité vitaux. De plus, lorsqu'on ne l'a plus et que l'on remonte sur une moto « non informatisée », on se surprend à en éprouver le besoin. Autres détails intéressants : le très pratique système de réglage des poignées de frein et d'embrayage qui s'adapte ainsi plus aisément à toutes les tailles de mains, la chaîne antivol disposant d'un logement spécial, le petit coffre sous la selle, le capotage du guidon qui abrite câbles et circuit électrique. Regrettons les difficultés pour faire le plein de liquide de frein et lire clairement et rapidement les compteurs, surtout celui de vitesse. Enfin pour la petite histoire, imaginez que de nuit subitement la lampe de phare vienne à griller. Bilan : comme sur toute moto, panique, saut immédiat de dix-sept doigts sur le commodo pour passer en code, etc... accompagné de flots d'adrénaline. Avec la Seca pour corser le débat on vous envoie des flashes rouges dans l'œil. Remarquez, de quoi vous plaignez-vous, vous savez pourquoi puisque c'est écrit dessus !

La Suzuki a des compteurs particulièrement bien visibles. Ses commodos sont relativement clairs et aisés. Il y a toujours le gadget qui fait la différence et qui sert plus qu'on ne le croit : l'affichage digital des rapports enclenchés, directement sur le tableau de bord. La batterie est très difficile à atteindre, ce qui est un peu dommage pour l'entretien.

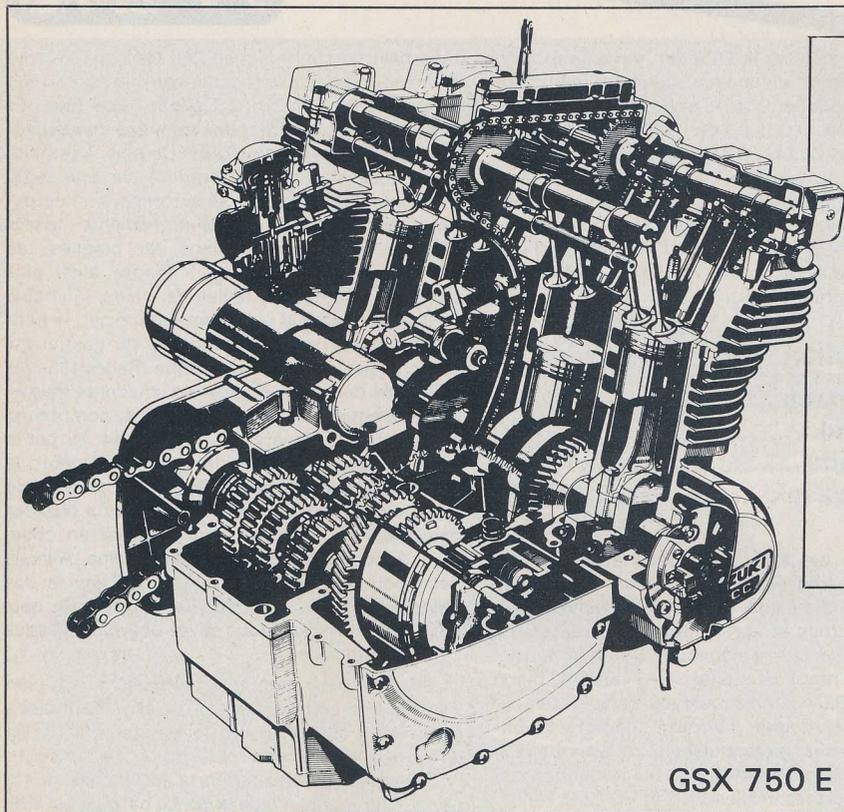
La Kawasaki et la Honda ont toutes les deux des sécurités de démarrage presque trop contraignantes, surtout la Kawa qui oblige à avoir les deux mains sur le guidon en toutes circonstances pour pouvoir actionner le démarreur. La Honda a le tableau de bord le plus lisible.

Toutes ont le starter à portée de la main soit au guidon, soit sur la console, toutes ont l'antivol directement au contacteur. Voilà de très bons points.

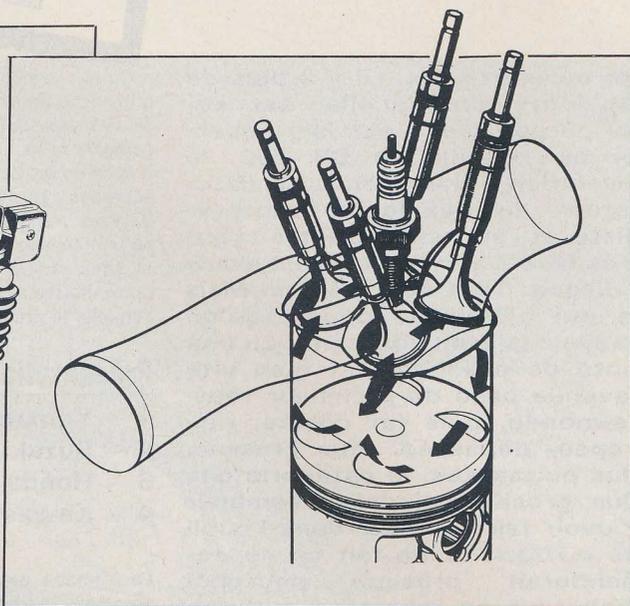
Agrément moteur

1 - Suzuki.....	16/20
2 - Honda	15/20
3 - Kawasaki.....	14/20
4 - Yamaha	13/20

On a beau dire tout ce qu'on veut, quatre soupapes par cylindre confèrent aux moteurs qui en sont dotés outre une plus grande complexité mécanique, une souplesse et un couple inégalables grâce à leur remplissage. C'est pourquoi on retrouve en tête les motos disposant de ce type de moteur, avec toutefois un avantage pour le Suzuki qui semble avoir beaucoup plus de coffre alors que le Honda a une souplesse incroyable (mais vraie !). Le Kawa est un peu en retrait même si ses reprises sont les meilleures. Reste le cas du Yamaha. Dans l'absolu, c'est un très bon moteur qui pousse fort, et même à bas régime. Mais il demande à être emmené haut dans les tours pour vraiment lâcher ce qu'il a dans le ventre et à la longue c'est fatiguant. Ce qu'on accepte d'un deux temps devient vite énervant sur un quatre temps. Donc un moteur drôle mais pas reposant, à la longue moins agréable et par voie de conséquence moins efficace.



GSX 750 E



Nous n'avons pu résister au plaisir de vous présenter l'éclaté du moteur de la Suzuki. Une véritable industrie à voir comme ça mais rassurez-vous vous n'aurez pas à y mettre le nez. Au-dessus, le principe de fonctionnement de l'admission avec les quatre soupapes. On comprend de quelle manière, tant grâce aux soupapes qu'à la forme hémisphérique de l'intérieur de la chambre de combustion, le mélange air-essence est bien réparti et dirigé par un meilleur rendement.



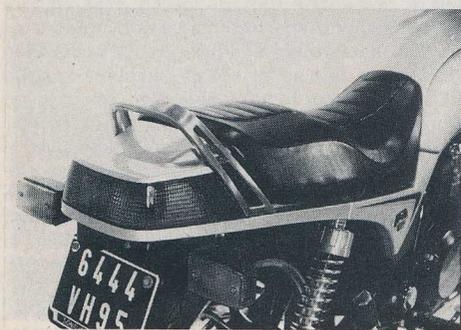
Le tableau de bord de la Suzuki est très complet et très lisible mais un peu volumineux. Comme sur la Seca il fait un office de mini « sautevent ». Un bon point pour l'affichage des vitesses et la jauge à essence assez précise.



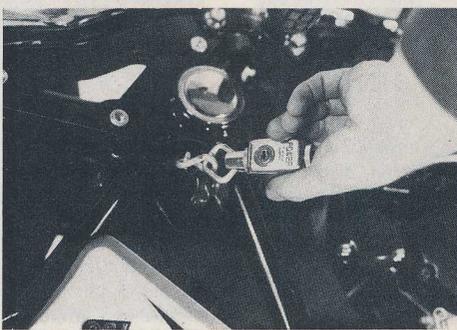
Sur la Honda le poste de pilotage est un peu dépouillé mais remarquablement clair au niveau de la lecture. La zone rouge est vraiment très réduite mais on est souvent dedans. Noter le starter sous le compteur de vitesse.



Nouveau tableau sur la Kawa. Le voltmètre vraiment peu utile a fait place à un témoin d'essence comme toute aussi pratique qu'une aiguille imprécise. Le reste est vraiment très classique mais bien visible ce qui est l'essentiel.



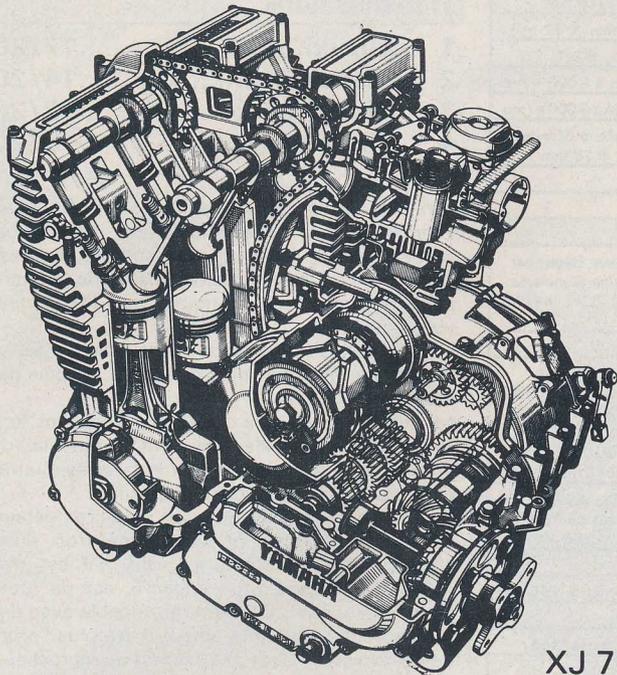
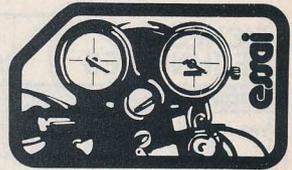
Selle à deux étages, super barre de maintien malheureusement peu pratique, feu intégré aussi visible de derrière que de côté, le tout d'une grande pureté de ligne. Noter la petite molette de réglage de l'hydraulique sur le haut de l'amortisseur.



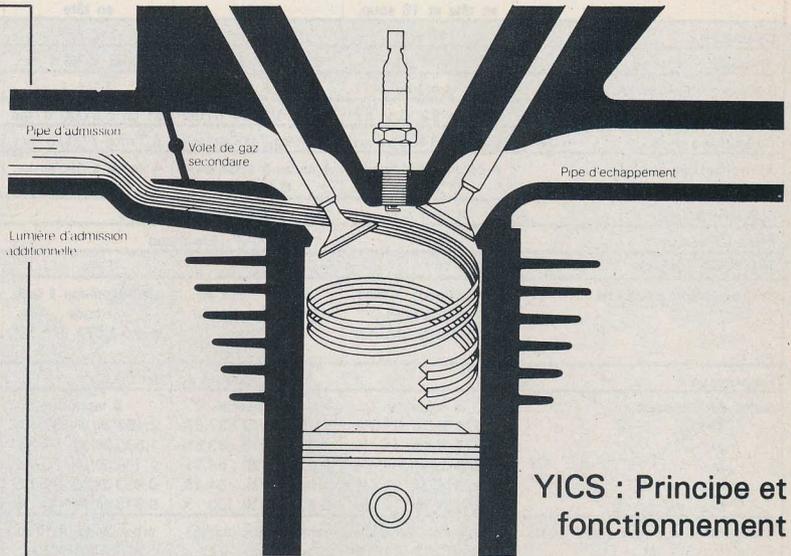
Voilà un accessoire (plutôt un équipement, tant il est indispensable) qu'il conviendrait de voir se multiplier. La seule critique, mais à une époque on faisait celle inverse, est que la même clé agit sur le contact principal et sur la chaîne. Si on peut ouvrir l'un...



On voit dans la forme du cadre pourquoi on est assis aussi bas malgré une selle assez moelleuse. L'ensemble est vraiment très compact et seul le guidon très haut et le double phare à l'avant donnent l'impression que ça n'est pas une 500, mais plus gros.

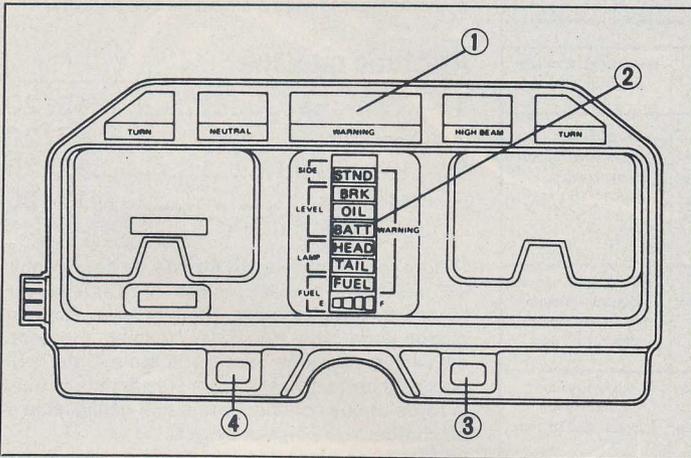


XJ 750

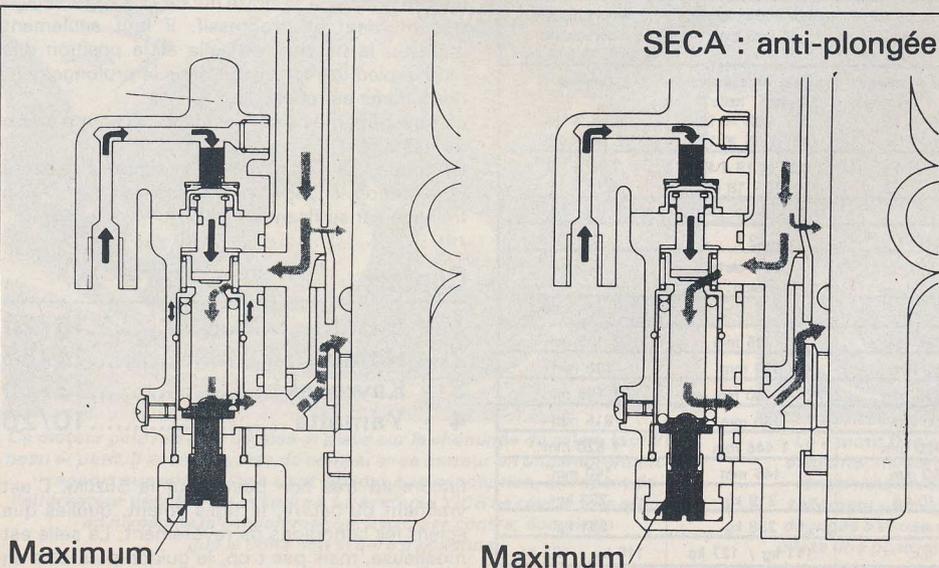


YICS : Principe et fonctionnement

Le « petit » moteur de la Seca est directement issu de celui de la XJ 650. On voit l'emplacement de l'alternateur derrière les cylindres, ce qui réduit la largeur de l'ensemble. Au-dessus, on entrevoit comment fonctionne le YICS (Yamaha Induction Control System). De la lumière d'admission supplémentaire part un conduit qui met en relation les lumières des autres cylindres, ce qui équilibre les pressions ou dépressions entre les différentes lumières et donc régularise le flux de mélange en augmentant par là-même le rendement.



SECA : anti-plongée



Voici le (déjà) fameux ordinateur du bord de la Seca. Contact. Tout s'illumine. Le voyant 1, warning, et rouge, sur le tableau 2 s'inscrit STND pour la béquille, BRK, OIL, BATT, pour les différents niveaux de liquide de frein, d'huile, de batterie, HEAD, TAIL, pour les lampes avant et arrière, et FUEL pour l'essence. Moteur en marche, tout s'éteint puis l'ordinateur entre en action, passe en revue les différentes fonctions qui s'affichent au fur et à mesure puis s'éteignent si tout est O.K. Si quelque chose ne va pas, cette fonction reste affichée et le Warning clignote. En route appuyez sur le 4 et le tout recommence. Le bouton 3 sert à figer le voyant rouge ou à l'éteindre. C'est beau, et en plus on s'en sert. Plus qu'un gadget.

L'anti-plongée. Lorsqu'on freine, le piston en haut se déplace. En théorie, car en pratique on ne sent pas grand-chose.

Le réglage par vis, en bas, limite plus ou moins le passage d'huile de fourche, et donc par là-même agit sur l'amortissement, lui évitant de s'affaisser outre mesure au freinage.

FICHES TECHNIQUES	SUZUKI GSX 750 E	KAWASAKI 750 L	YAMAHA 750 Seca	HONDA 750 FB
MOTEUR				
Type	4 cylindres en ligne face à la route	4 cylindres en ligne face à la route	4 cylindres en ligne face à la route	4 cylindres en ligne face à la route
Distribution	double arbre à cames en tête et 16 soup.	double arbre à cames en tête	double arbre à cames en tête	double arbre à cames et 16 soup.
Cylindrée	747 cm ³	738 cm ³	748 cm ³	748 cm ³
Alésage X course	67 mm X 53 mm	66 mm X 54 mm	65 mm X 56,4 mm	62 mm X 62 mm
Rapport volumétrique	9,4 à 1	9,5 à 1	9,2 à 1	9 à 1
Puissance maxi	80 ch à 9200 tr/mn	75 ch à 8500 tr/mn	81 ch à 9000 tr/mn	79 ch à 9000 tr/mn
Couple maxi	6,4 mkg-8400 tr/mn	6,8 mkg-7000 tr/mn	6,7 mkg-7500 tr/mn	6,5 mkg-8000 tr/mn
Alimentation	4 carbu à dépression Ø 32 mm	4 carbu à dépression Ø 34 mm	4 carbu à dépression Ø 32 mm	4 carbu à dépression Ø 28 mm
Lubrification	sous pression, carter humide			
Mise en route	Electrique			
TRANSMISSIONS				
Transmission primaire	par pignons à taille hélicoïdale rapp. 2,162 (93/43)	chaîne Hyvo et engrenage à taille droite rapp. 2,55	par engrenage à taille droite rapp. 1,672 (97/58)	à deux étages par chaîne silencieuse rapp. 2,041 (49/24)
Embrayage	multidisques en bain d'huile			
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports
1 ^{er} :	2,571 (36/14) 37,3%	2,333 (35/15) 37,5%	2,188 (35/16) 37,1%	2,533 (38/15) 38%
2 ^e :	1,777 (32/18) 54 %	1,631 (31/19) 53,6%	1,500 (30/20) 54,2%	1,789 (34/19) 54%
3 ^e :	1,380 (29/21) 69,6%	1,272 (28/22) 68,8%	1,154 (30/26) 70,4%	1,391 (32/23) 69%
4 ^e :	1,125 (27/24) 85,4%	1,040 (26/25) 84,1%	0,933 (28/30) 89,1%	1,160 (29/25) 83%
5 ^e :	0,961 (25/26) 100 %	0,875 (21/24) 100 %	0,813 (26/32) 100 %	0,964 (27/28) 100%
Transmission secondaire	chaîne autolubrifiée rapp. 2,733 (41/15)	chaîne autolubrifiée au pas de 19,05 rapp. 2,538 (33/13)	arbre, rapp. 4,1795 (49/36x19/18x32/4)	chaîne autolubrifiée au pas de 15,875 rapp. 2,556 (46/18)
EQUIPEMENT ELECTRIQUE				
Générateur	alternateur 250 W	alternateur 220 W	alternateur 238 W	alternateur 260 W
Batterie	12 V - 14 Ah			
Allumage	électronique	électronique	transistorisé T.C.I.	transistorisé
Projecteur	H 4	H 4	phare à iode (60/55 W) veilleuse séparée	H 4
PARTIE-CYCLE				
Cadre	double berceau tubulaire			
Direction	roulements Timken angle de chasse 62°	roulements à rouleaux angle de chasse 63°	roulements à billes angle de chasse 28°30'	roulements coniques angle de chasse 27°30'
Chasse	103 mm	107 mm	117 mm	112 mm
Suspension avant	fourche télescopique hydraulique débat.: 160 mm	fourche télescopique hydraulique, réglable par coussin d'air déb.: 160 mm	fourche télescopique hydraulique, réglable par coussin d'air dispositif anti-plongée réglable déb.: 150 mm	fourche télescopique hydraulique débat.: 160 mm
Suspension arrière	bras oscillant, amort. réglables, 4 positions en détente déb.: 85 mm	bras oscillant, amort. hydrauliques réglables en détente déb.: 90 mm	bras oscillant, amort. réglables, 4 positions en détente, 5 sur les ressorts déb.: 96 mm	bras oscillant, amort. réglables (détente, compression, ressort) déb.: 110 mm
Frein avant	double disque percé à commande hydraul. Ø 275 mm	double disque percé à commande hydraul. Ø 260 mm	double disque percé à commandes hydraul. et mécanique (renvoi par câble) Ø 298 mm	double disque à commande hydraul. Ø 276 mm
Frein arrière	simple disque percé à commande hydraul. Ø 275 mm	simple disque percé à commande hydraul. Ø 260 mm	tambour simple came Ø 200 mm	simple disque à commande hydraul. Ø 276 mm
Roues	coulées en alliage léger	coulées en alliage léger à 7 branches	coulées en aluminium dessin "Italic"	Comstar
AV:	1,85 x 19	2,15 x 19	MT 1,85 x 19	2,15 x 19
AR:	2,15 x 18	2,5 x 18	MT 2,15 x 18	2,15 x 18
Pneus - AV:	3,25 H 19 4 PR	3,29 H 19	3,25 H 19 4 PR	3,25 H 19
AR:	4,00 H 18 4 PR	4,00 H 18	120/90 - 18 65 H	400 H 18
CAPACITES				
Réservoir d'essence	24 l	21,2 l	19 l	20 l
Carter moteur	4 l	3,5 l	3,6 l - carter transmission: 0,2 l	4,5 l
DIMENSIONS ET POIDS				
Longueur	2 255 mm	2 195 mm	2 195 mm	2 195 mm
Largeur	760 mm	780 mm	860 mm	785 mm
Hauteur	1 160 mm	1 135 mm	1 130 mm	1 135 mm
Hauteur de selle	815 mm	800 mm	780 mm	815 mm
Empattement	1 545 mm	1 420 mm	1 445 mm	1 520 mm
Garde au sol	155 mm	150 mm	145 mm	140 mm
Poids à sec	233 kg	210 kg	219 kg	232 kg
Poids tous pleins faits	252 kg	n.c.	238 kg	251 kg
Répart. des masses AV/AR	119 kg / 133 kg	n.c.	111 kg / 127 kg	119 kg / 132 kg

Transmissions

- 1 - Suzuki.....17/20
- 2 - Kawasaki.....14/20
- 3 - Honda.....12/20
- 4 - Yamaha.....10/20

Il n'y a rien à dire de la Suzuki. C'est idéal, vraiment du beurre. Sélection douce, mais douce, précise, rapide, embrayage peu sollicité, progressif et à la commande douce, chaîne ne donnant pas d'à-coups et donc fatiguant peu. Rien à dire, vous voyez.

La Kawasaki a aussi une bonne sélection, mais un embrayage plus dur, plus d'à-coups, et puis par rapport à la Suzuki...

La Honda a une boîte douce, mais souvent trop lente. Les vitesses s'enclenchent parfois mal, ou durement, un peu comme sur les vieilles quatre-pots, mais tout de même bien mieux.

La Yamaha a ici peut-être son plus gros défaut. La boîte est dure, parfois même trop dure. L'embrayage qui prend en ville, s'il est très sollicité, une garde conséquente, est de toute façon à actionner. Ça reste raisonnable avec des câbles neufs, mais à la longue... De plus l'arbre de transmission n'est pas exempt de reproches à basse vitesse : à-coups, réactions sèches. C'est dommage car les qualités du moteur restent souvent inexploitées à cause de ces défauts.

Aptitude citadine

- 1 - Yamaha.....15/20
- 2 - Suzuki.....13/20
- 3 - Kawasaki.....12/20
- 3 - Honda.....12/20

Malgré tout ce qui vient d'être dit de désagréable sur les transmissions, c'est la Yamaha qui l'emporte haut la main. Pour la ville, moteur, guidon large, selle très basse, freinage mordant, maniabilité superbe, autant d'atouts qui font oublier la boîte qui est encore plus dure là que sur la route et une consommation non négligeable si on chatouille la poignée de gaz.

La Suzuki se place pas loin derrière grâce à son moteur souple, à sa boîte douce et à son freinage très mordant et progressif. Il faut seulement regretter la hauteur de selle et la position des repose-pied qui sont juste dans le prolongement des jambes au repos.

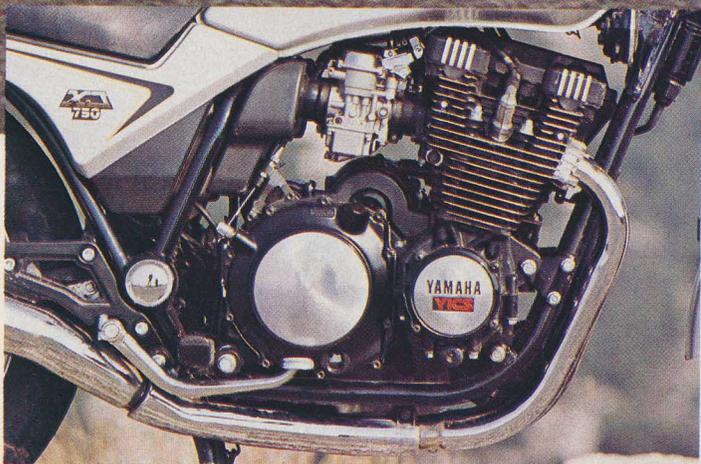
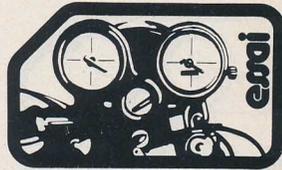
La Kawa est moins convaincante surtout à cause du freinage.

La Honda, qui a un moteur bien adapté à ce genre de situation, engage un peu trop de l'avant. Son freinage est suffisant en ville.

Confort

- 1 - Suzuki.....16/20
- 2 - Honda.....14/20
- 3 - Kawasaki.....13/20
- 4 - Yamaha.....10/20

Encore un très bon point pour la Suzuki. C'est vraiment du beurre, le tapis volant, quelles que soient les conditions de revêtement. La selle est moelleuse, mais pas trop; le guidon peut-être un



Ce moteur pourrait être déposé et placé sur la cheminée du salon, tant il est beau et petit. Il est incroyable de comparer ce moteur en encombrement par rapport aux autres. Cela tient surtout à sa conception, au report de l'alternateur derrière les cylindres. Le système YICS se révèle très efficace au niveau de la consommation. Il est, par contre, dommage que la boîte soit si dure à actionner.

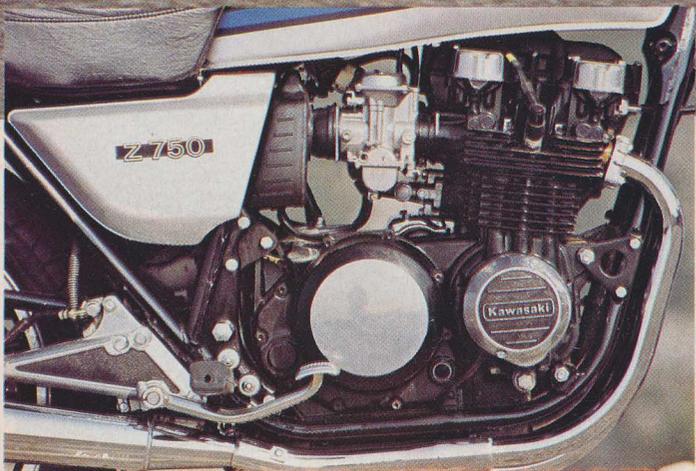


La « moto Design ». Sans révolutionner, sans choquer, elle se montre élégante, moderne. Tout, du tableau de bord au feu arrière, a été pensé fonctionnel, mais aussi esthétique. Ça ne coûte pas plus cher et c'est tellement plus agréable. On voit bien, au-dessus, que les bras sont très dégagés à cause du grand guidon. Mais on voit aussi que la selle offre au pilote une position basse et bien calée et que cette moto est toute petite.



SUZUKI GSX 750E	KAWASAKI 750L	YAMAHA 750 Sacc	HONDA 750 FB
--------------------	------------------	--------------------	-----------------

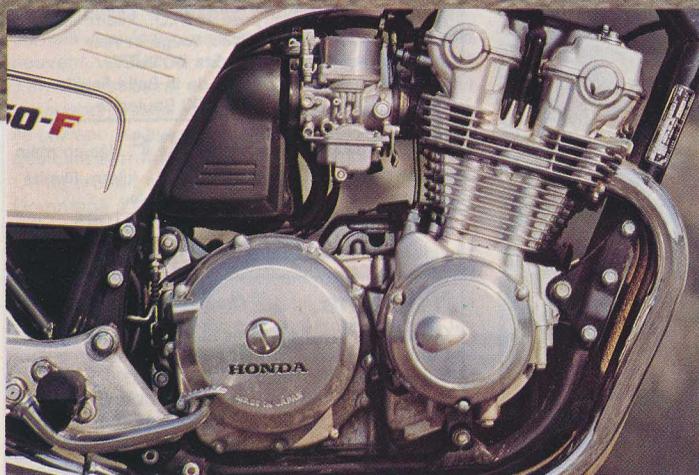
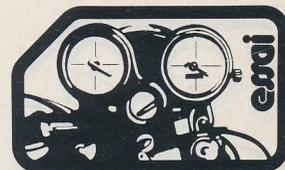
A cylindre et à soupapes	4 cylindres et à soupapes	4 cylindres et à soupapes	4 cylindres et à soupapes
-----------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------



Un moteur bien carré, comme coupé au couteau, tout noir, bien dans la tradition Kawasaki. Sans solutions techniques ultra-modernes, sans systèmes brevetés originaux, ce moteur fait preuve de beaucoup de classicisme. Mais attention, il ne faut pas se fier aux apparences et les vieilles recettes bien cuisinées réservent parfois des surprises. Mais si ce moteur est déjà enthousiasmant, comment va être celui de la GPZ 750... ?



On ne peut pas dire que la ligne générale de la moto soit tout en finesse. Pourtant, ce nouveau réservoir de plus grande contenance lui donne une certaine maturité. Et puis, là aussi, une vieille recette bien traitée est mieux qu'une innovation ratée. De plus, si le ramage est autrement plus convaincant que le plumage, il y a peut-être là un moyen de faire un pied de nez à ceux qui ne s'attendaient pas à vous voir filer comme ça...



Ce moteur, on dirait un dessin de Geiger, celui qui a fait les décors d'Alien. Il est difficile de mouler plus la mécanique que là. De fait, elle déborde tellement de partout qu'il a fallu l'envelopper au plus près. L'idée générale du bas moteur date et prend de la place. Par contre, le haut moteur avec ses quatre soupapes par cylindre est très moderne. Et l'ensemble offre un cocktail agréable de souplesse et d'envolée de régime.



La ligne « Bol d'Or » ou comment donner une impression de légèreté à une moto qui a des dimensions importantes. Le gros réservoir est bien intégré et l'arrière, avec ce petit becquet (aérodynamique), donne l'impression qu'à l'arrêt la moto avance déjà. Qui a dit que la quatre pattes Honda était dépassée ? Elle a encore beaucoup d'arguments en sa faveur, mais résistera-t-elle à la poussée de la V 4... ?



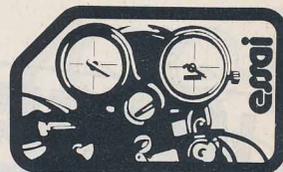
Renseignements pratiques

Suzuki 20 333 F clés en main
 Garantie : 1 an, pces et M.O., kilom. illimité
 Coloris : bleu, rouge et noir
 Importateur : Ets BONNET
 39, rue de la Belle-Feuille
 92100 Boulogne

Kawasaki 20 900 F clés en main
 Garantie : 1 an, pces et M.O., kilom. illimité
 Coloris : gris et bleu
 Importateur : KAWASAKI MOTORS
 rue Claude-Bernard
 Z.A. - 78130 Coignières

Yamaha 24 463 F clés en main
 Garantie : 1 an, pces et M.O., kilom. illimité
 Coloris : gris métal et rouge
 Importateur : SONAUTO
 1, av. du Fief, Z.I. Les Béthunes
 St-Ouen-l'Aumône, B.P. 479
 95005 Cergy-Pontoise Cedex

Honda 22 517 F clés en main
 Garantie : 1 an, pces et M.O., kilom. illimité
 Coloris : noir, rouge et blanc
 Importateur : HONDA FRANCE
 Parc d'activité Paris Est
 B.P. 46, 77312 Marne-la-Vallée



peu loin en avant, permet de bien s'effacer, les jambes sont peu pliées. Et comme boîte, moteur et freinage reposent l'esprit, les kilomètres passent sans peine.

La Honda a une selle un peu trop molle et la position plus « sport », n'est pas toujours la plus reposante. Les suspensions sont tout de même très souples.

La Kawasaki est plus sèche mais pas fatigante, hormis quelques vibrations. Et voilà l'autre gros défaut de la Seca : le sèche-resser des suspensions. Il faut en effet se situer assez haut, dans les réglages de fourche et d'amortisseur arrière, en niveau de dureté si on veut éviter des talonnements intempestifs inconfortables et préjudiciables à la mécanique. C'est d'autant plus dommage que la position est sympa. Bien sûr sur autoroute avec les bras en croix il est difficile de rouler très vite longtemps. Mais sur nationale, alors qu'on doit souvent rendre la main, ce guidon est très agréable, même si on aurait préféré le voir un peu moins cintré.

Tenue de route

1 - Suzuki.....	16/20
2 - Kawasaki.....	15/20
3 - Honda.....	14/20
3 - Yamaha.....	14/20

De très bonnes notes pour tout le monde sur ce chapitre, car toutes ces motos ont des réactions saines, voire très saines quelles que soient les circonstances. Mais encore une fois la Suzuki prend l'avantage. On ne peut pas à proprement parler de rail, tant cette image fait référence à quelque chose de rigide, de dur. Au contraire, la GSX est souple mais conserve une tenue de cap, un guidage et une maniabilité étonnants en toutes circonstances, tellement étonnants qu'il faut réfléchir pour s'apercevoir que c'est sain, pour se dire : « Tiens, je suis passé sur cette chose vicieuse et je n'ai rien senti ».

La Kawasaki vient juste un peu derrière car ses suspensions plus sèches font parfois réagir la direction, mais toujours dans des limites très raisonnables. Enfin viennent la Honda et la Yamaha. La Honda engage un peu de l'avant à basse vitesse, et est plus floue en allant plus vite. Jamais inquiétant mais pas net. A ce sujet, il faut souvent vérifier le serrage du bras oscillant. La Yamaha est saine au niveau tenue de route, mais les suspensions sont si dures qu'il faut souvent se cramponner au guidon avec toutes les réactions que cela entraîne.

On se croirait sur un trail sur un terrain de cross. Dommage car dès que la route s'aplanit tout rentre dans l'ordre. A noter que les Dunlop K 181 montés sur notre machine d'essai ne leur allaient pas du tout : elle louvoyait en ligne droite et était inconduisible sur les rainurages, phénomènes qui se sont estompés au fur et à mesure que les pneus s'usaient.

Dernier point décevant : l'anti-plongée. Au départ l'intention était louable, bien qu'en utilisation normale la sophistication technique et le prix n'en justifient qu'à peine les avantages. Quels sont-ils ? Bien sûr la moto plonge moins au freinage et ça peut être pratique la nuit. Mais c'est surtout en virage où elle ne se relève pas et où il est donc possible de freiner plus tard sur l'angle, ce qui est tout de même un avantage sur le plan de la sécurité qu'on en ressent les effets.

Théoriquement car ici l'effet, même au plus haut réglage, est pratiquement insensible. Des essais effectués en Allemagne ont prouvé que les systèmes anti-plongée utilisant le circuit hydraulique de freinage, non seulement se révélaient inefficaces mais en plus avaient un effet négatif sur le freinage. En bref, on n'y gagne pas, mais en plus, on y perd ! Affaire à suivre.

Freinage

1 - Suzuki.....	17/20
2 - Kawasaki.....	14/20
3 - Yamaha.....	13/20
4 - Honda.....	11/20

Décidément la Suzuki prend souvent l'avantage et sur des points importants. Ici elle creuse même l'écart tant elle distance toutes ses rivales au freinage. Efficace en toutes circonstances, il se caractérise par une attaque très franche à toutes les vitesses, par une progressivité rassurante et par une endurance et une force qu'il est difficile, pour ne pas dire impossible de prendre en défaut. Sans efforts, on s'arrête sur place et il n'est nul besoin d'avoir recours à des systèmes sophistiqués pour pouvoir l'utiliser pleinement. Peut-être pourrait-on seulement regretter une attaque un peu trop franche du frein arrière qu'il doit être possible de compenser en jouant sur la pédale.

La Kawasaki freine aussi très fort, mais l'effort à fournir sur la poignée de frein est beaucoup plus important, même très conséquent en cas de freinage d'urgence à grande vitesse.

La Yamaha est décevante. Autant la XJ 650 était enthousiasmante sur ce point autant la Seca souffre de quelques problèmes de conception. Les grands fautifs : la commande par câble et le système anti-plongée. Le renvoi par câble durcit la commande et la rend un peu plus floue. L'anti-plongée agit négativement sur le freinage, et on peut le vérifier facilement. Si on supprime les effets de l'anti-plongée en le réglant, l'attaque est bonne et la pression à exercer n'est pas trop importante. Au fur et à mesure des réglages qui tendent à augmenter l'effet anti-plongée, le freinage se ramollit. Il reste bon, on s'arrête toujours dans les limites, mais il perd de l'efficacité.

La Honda a un freinage qui fait illusion à basse vitesse, mais qui déçoit quand on va plus vite. Il faut tirer très fort pour sentir quelque chose, et très très fort pour s'arrêter quand on est pressé de le faire. C'est parfois rassurant.

Performances

1 - Kawasaki.....	15/20
2 - Suzuki.....	14/20
2 - Honda.....	14/20
3 - Yamaha.....	12/20

La Kawasaki prend l'avantage sur tous les plans. La meilleure en reprise déjà, mais aussi la plus rapide en vitesse de pointe et la plus rapide à l'accélération avec des performances intéressantes pour sa catégorie. Honda et Suzuki se tiennent de très près, les différences étant insignifiantes. Par contre, la Yamaha annoncée comme super sportive, la plus puissante sur le papier est décevante. On peut peut-être expli-

quer cette relative contre-performance (surtout comparée à celle de la XJ 650) par la position qu'on est obligé d'adopter avec le grand guidon.

Aptitude au duo

1 - Suzuki.....	15/20
2 - Kawasaki.....	13/20
3 - Honda.....	11/20
4 - Yamaha.....	10/20

La Suzuki est au départ la plus confortable. En duo elle conserve cet avantage grâce à une selle assez longue et bien rembourrée, des repose-pied passagers situés assez bas et une bonne barre de maintien.

La Kawasaki plus sèche reste tout de même une moto avec laquelle il est envisageable de faire des centaines de kilomètres avec un passager.

La Honda souffre de repose-pied (c'est plutôt le passager qui souffre !) placés beaucoup trop hauts ce qui coupe les jambes.

La Yamaha a une selle trop courte, superbe mais peu pratique. Sans parler des suspensions toujours sèches.

Consommation

1 - Kawasaki.....	14/20
2 - Yamaha.....	13/20
3 - Honda.....	12/20
3 - Suzuki.....	12/20

Ces motos ont toutes des consommations raisonnables et surtout, ce qui est très appréciable, des autonomies qui vous mettent à l'abri de tous gros problèmes si vous envisagez de faire la route la nuit. Les consommations relevées sur autoroute l'ont été à régime très soutenu. On constate à ce sujet que la Yamaha malgré son grand guidon n'est pas celle qui souffre le plus de la résistance à l'air. Merci le YICS. Par contre, en ville, alors qu'on est tenté de s'amuser avec, tant elle est rigolote et maniable, elle devient moins raisonnable, ce qui la fait passer derrière la Kawasaki.

Coût

1 - Suzuki.....	16/20
2 - Kawasaki.....	14/20
3 - Honda.....	12/20
4 - Yamaha.....	10/20

La Suzuki est une bonne moto. A ce prix c'est une affaire, le rapport qualité-prix étant un des plus intéressants qui soit. S'il fallait ne se baser que sur la raison pour déterminer son choix, elle l'emporterait sans problèmes.

La Kawasaki est à peine plus chère et au vu de ces qualités reste encore une affaire intéressante. La Honda déjà peu favorisée par certains points moyens plutôt que mauvais, perd encore du terrain sur le plan du prix.

La Yamaha a un gros handicap : près de 20 % de plus que la Suzuki. Mais il faut dire qu'elle offre autre chose, dont le cardan n'est pas des moindres. Mais la sophistication technique justifie-t-elle la différence de pris surtout si les résultats ne sont pas véritablement supérieurs ?

LA CONCLUSION

En guise de conclusion, il est intéressant de vous faire connaître quel aurait été le choix de nos essayeurs. Il prouve leur objectivité car si tous reconnaissent à la Suzuki les plus grandes qualités et la plus grande homogénéité, elle n'aurait pas été achetée par tout le monde. En effet deux d'entre-nous ont choisi la Seca. Plus neuve, plus « moderne », très belle, élégante, son moteur est amusant, la position est sympa, les performances dans l'absolu pas fantastique mais quand a-t-on l'occasion de vraiment les exploiter ? La présenter comme une sportive d'élite est une erreur. D'autres, telles la Suzuki qui a plus l'aspect GT s'en sort beaucoup mieux, et c'est ce qui a déterminé le choix des trois autres d'entre nous. Pour eux c'est une bonne affaire, à tous points de vue, pour les-roule-toujours. La Seca conviendra mieux à ceux qui veulent une moto jolie, amusante, qui puisse leur permettre de rouler loin aussi. Une moto de tous les jours, une moto de vacances, et même grâce à sa maniabilité et sa faible hauteur une super moto pour les femmes. La Kawasaki va bientôt être concurrencée par la GPZ 750 dont on attend beaucoup. Elle est peut-être là la super sportive. La Honda aussi d'ailleurs va bientôt être remplacée par la V4. Une page qui se tourne. Enfin il apparaît bien que ces 750 qui n'ont été faites qu'à partir de modèles plus petits ou plus gros, sont bien des motos au caractère original, à qui il convient de redonner la place qu'elles méritent : celle de grandes routières, par opposition aux « grosses routières ».

LES NOTES MOTO REVUE

	1	2	3	4
CLASSEMENT :	SUZUKI	KAWASAKI	YAMAHA	HONDA
Présentation :	2 14	4 11	1 16	3 13
Équipement :	2 13	3 12	1 15	3 12
Aspects pratiques :	2 13	3 12	1 14	3 12
Agrément moteur :	1 16	3 14	4 13	2 15
Transmissions :	1 17	2 14	4 10	3 12
Aptitude citadine :	2 13	3 12	1 15	3 12
Confort :	1 16	3 13	4 10	2 14
Tenue de route :	1 16	2 15	3 14	3 14
Freinage :	1 17	2 14	3 13	4 10
Performances :	2 14	1 15	4 12	2 14
Aptitude au duo :	1 15	2 13	4 10	3 11
Consommation :	3 12	1 14	2 13	3 12
Coût :	1 16	2 14	4 10	3 12
Totaux :	20 192	31 173	36 165	37 164
Moyenne :	14,8	13,3	12,7	12,6

	SUZUKI	KAWASAKI	YAMAHA	HONDA
Pour	Moteur Transmissions Tenue de route Freinage Prix	Performances Consommation Tenue de route Freinage Prix	Ligne générale Maniabilité Détails pratiques L'ordinateur	Moteur Confort Performances
Contre	Consommation	Présentation Aptitude citadine	Confort Boîte Duo	Transmissions Duo Freinage

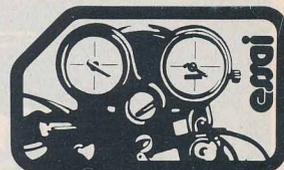
Les mesures au banc Moto Revue

La Kawasaki est donc bien la plus puissante, et de plus à un régime plus bas que les autres. La Yamaha fait bien apparaître qu'une grosse partie de la puissance du moteur est avalée avant d'arriver à la roue arrière. Cependant, elle présente des performances au banc intéressantes, ce qui prouve que le guidon la pénalise en conditions réelles.

D'autres part, c'est elle qui a le régime le plus élevé. La Honda arrive à des valeurs très proches avec moins de puissance, mais rentre toujours en zone rouge comme sur la route. C'est la seule à avoir un compte-tours vrai, contrairement aux autres qui sont très pessimistes par rapport aux valeurs réelles ? Encore plus solides qu'on ne le croyait ces moteurs !

Les mesures au banc Moto Revue

PERFORMANCES	SUZUKI	KAWASAKI	YAMAHA	HONDA
Vitesse maxi	210 km/h	212 km/h	205 km/h	203 km/h
Régime réel	10 000 tr/mn	9 600 tr/mn	10 200 tr/mn	10 000 tr/mn
Puissance à la roue AR à 180 km/h	56 CV	58 CV	54 CV	52 CV



Les performances à Montlhéry

Conditions atmosphériques

- temps gris
- température : 4° C
- Vent : 2 à 5 m/s
- Piste : sèche

	SUZUKI	KAWASAKI	HONDA	YAMAHA
Conditions mécaniques				
kilométrage :	2 500	2 500	4 750	3 950
pour l'anneau : pneus	AV 2,1 kg/cm ² AR 2,5 kg/cm ²	AV 2,1 kg/cm ² AR 2,5 kg/cm ²	AV 2,4 kg/cm ² AR 2,9 kg/cm ²	AV 2,4 kg/cm ² AR 2,9 kg/cm ²
suspensions :	en position 3	fourche AV 1,3 kg/cm ² AR hydraulique 2,4 ressorts 2/5	hydraulique détente 3/4 compression 2/2 ressort 4/5	fourche AV 1,9 kg/cm ² AR hydraulique 2/4 ressort 3/5
braquet :	origine	origine	origine	origine
Vitesses maxi :				
- Assis : meilleur tour	47''66	47''49	48''71	50''28
moyenne	192,481 km/h	193,170 km/h	188,332 km/h	182,451 km/h
compteur	200 km/h	200 km/h	195 km/h	190 km/h
régime	8 600 tr/mn	9 400 tr/mn	9 200 tr/mn	8 500 tr/mn
zone rouge	9 500 tr/mn	9 500 tr/mn	9 500 tr/mn	9 500 tr/mn
Couché : meilleur tour	45''94	45''56	46''	47''19
moyenne	199,688 km/h	201,353 km/h	199,427 km/h	194,398 km/h
compteur	210 km/h	210 km/h	205 km/h	200 km/h
régime	8 900 tr/mn	9 800 tr/mn	10 500 tr/mn	9 000 tr/mn
Accélération D.A.				
200 m	8''97	8''	7''95	8''2
400 m	12''81	12''40	12''63	12''7
Reprises (en cinquième)				
60- 90 km/h	4''79	4''88	4''82	5''18
60-110 km/h	8''67	8''78	8''01	8''8
Etalonnage compteur				
compteur :	60 - 90 - 110 - 130	60 - 90 - 110 - 130	60 - 90 - 110 - 130	60 - 90 - 110 - 130
réel :	57 - 85 - 105 - 125	57 - 87 - 106 - 126	54 - 82 - 102 - 121	56 - 85 - 106 - 125

**LES CHIFFRES
MOTO REVUE**

Consommations

Utilisation	SUZUKI		KAWASAKI		YAMAHA		HONDA	
	Consommation	Autonomie	Consommation	Autonomie	Consommation	Autonomie	Consommation	Autonomie
Ville	8,2 l	293 km	7,5 l	280 km	8,5 l	224 km	8,1 l	247 km
Route	6,1 l	393 km	5,9 l	360 km	5,8 l	326 km	6,2 l	322 km
Autoroute	8,7 l	276 km	8,5 l	250 km	8,2 l	232 km	9 l	222 km

Etalonnage compte-tours

Lecture		1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	6 000	7 000	8 000	9 000
Réel	Suzuki	1 200	2 200	3 300	4 400	5 500	6 500	7 500	8 500	9 500
	Kawasaki	1 200	2 200	3 300	4 400	5 500	6 500	7 500	8 500	9 500
	Yamaha	1 100	2 200	3 300	4 300	5 300	6 500	7 700	8 700	9 800
	Honda	1 000	2 050	3 075	4 050	5 000	6 000	7 050	8 050	9 000