

MOTO

JOURNAL

9,70 F
N646

KYALAMI

le choc français

ESSAI

Yamaha IT 200

Enduro

COMPARATIF

Honda ASPENCADE

Yamaha ROYALE



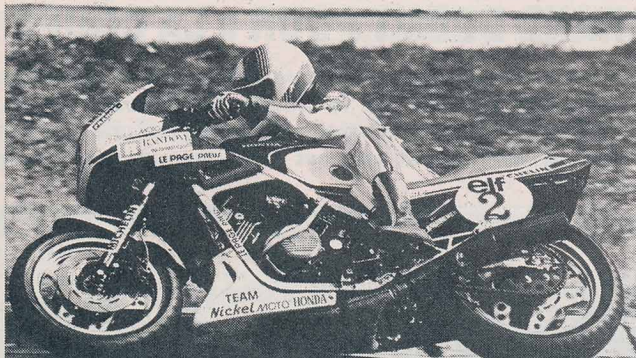
M 2042 6469,70 F 29 MARS 1984 : Suisse 3,30 F

LES PAGES REGIONALES

EN COUVERTURE
Raymond Roche brillant deuxième en 500 au G.P. d'Afrique du Sud.

VITESSE

Coup d'éclat français au G.P. de Kyalami
B. Gillet - photos C. Lacombe 6
 Promosport à Albi
P. Dessa-Folle - photos P. Ouada 5
 A la veille de Magny-Cours 4



Les Promosport se courent à l'ombre des Grands Prix qui viennent de redémarrer. Ce week-end à Albi, on a vu la victoire de Mounier en 750.

ESSAI COMPARATIF

Face à face Honda Aspencade-Yamaha Royale
B. Gillet - photos Lacombe-Boulmé 16

PAGES REGIONALES

Toutes les infos des régions de nos correspondants régionaux N1 à N10 et S1 à S10

MECANIQUE

Connaître sa moto : Cadres en épines et monocoques.... 45

ESSAI TOUT-TERRAIN

Au guidon de la Yamaha IT 200
E. Sevenet - photos Poli 61



La Yamaha IT 200 était très attendue par les enduristes. Pierre-Marie Poli et Eric Sevenet l'ont testée au cours d'une épreuve d'endurance T.T.

MOTO JOURNAL

N° 646 - 29 MARS 1984

VOS RUBRIQUES

Top dernière 4
 Petites annonces par Marie-Noëlle 27
 Magic Puces par Françoise 37
 Courrier par B. Fischer 53
 Poignée dans le coin 52
 Top tout terrain 58 et 66

CROSS

Mondial : à la veille du G.P. de France 250
P.M. Poli - photos archives 54
 Perspectives du mondial 125
P.M. Poli 67

TRIAL

Championnat du monde en Irlande
M. d'Awans 65



La quatrième épreuve successive du championnat du monde de trial vient de se dérouler en Irlande. Il va y avoir une interruption mais les Français ont fait très fort en ce début de saison. Lejeune a repris la tête du championnat.

RALLYES

Coup d'envoi du rallye de Tunisie 57



LA PLUS FORTE
 VENUE
 DE LA PRESSE
 MOTOCYCLISTE

MOTO-JOURNAL 54, rue de la Rochefoucauld 92100 Boulogne. Adresse postale : Moto-Journal B.P. 101, 92106 Boulogne Cedex. Tél. : (1) 603.36.40. (Rédaction, administration, petites annonces). Abonnements : 605.88.04. Téléx : Motobo 270876 F. Directeur : Emmanuel GUY. Rédacteur en chef : Jacques BUSSILLET. Chefs de Rubrique : Jean-Lou COLIN (essais), Michel d'AWANS (tout-terrain), DIDIER GANNEAU (technique). Rédacteurs : Sylvie DÉLETTRE, Françoise DEPIERRE, Bruno GILLET, Alain GILLOT, Pierre-Marie POLI, Thierry VINH MAUJ. Photos : Christian LACOMBE - Canon A1, Jean-Pierre BOULME (studio et labo), Assistance photo : Marguerite TRINQUAND. Avec la collaboration de : Bruno FISCHER, Eric MAURICE, Frédéric TRAN DUC et Pascal HAUDIQUERT. A l'étranger : Ferruccio FRATERALI et Paolo SCALERA (Italie), Brian BONNY et Mike RAPLEY (Angleterre), Yasuo MANZAWA et Yori KANDA (Japon), Bernard JONZIER (Suisse), Gunther WIESINGER (Allemagne). Conception graphique : Christian GUY, Harald LUDWIG, avec la collaboration de Aris LAPEYRE. Secrétaires de rédaction : Dominique BREMENIL, Julie PAPILLON, Catherine CHASSEIGNAUX. Publicité : Patrick VALOT, Yves de Trogoff (régions) assistés de Guillemette GIRAULT. Petites Annonces : MARIE-NOËLLE. Responsable de la fabrication, promotion et ventes : René MIRATON assisté de Dominique CHARTIER (ventes) et de Françoise CROGUENNEC (abonnements). Abonnements : 1 an : 374 F. Etranger : sur demande. Tous droits de reproduction pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire n° 51. 151. Distribution : NMPP. Imprimeur : MONTSOURIS 91300 MASSY. Photogravure : Renou et Répécaud. Photocomposition : Quad Center. Responsable de la publication : Pierre BARRET. Dépôt légal 1^{er} trimestre 1984. N° 1254 - N° ISSN : 0751-591X.

MOTO-JOURNAL est une publication de la SPMS - Gérants : Pierre BARRET et Monique HELFENBERGER.

COMPARATIF 1200

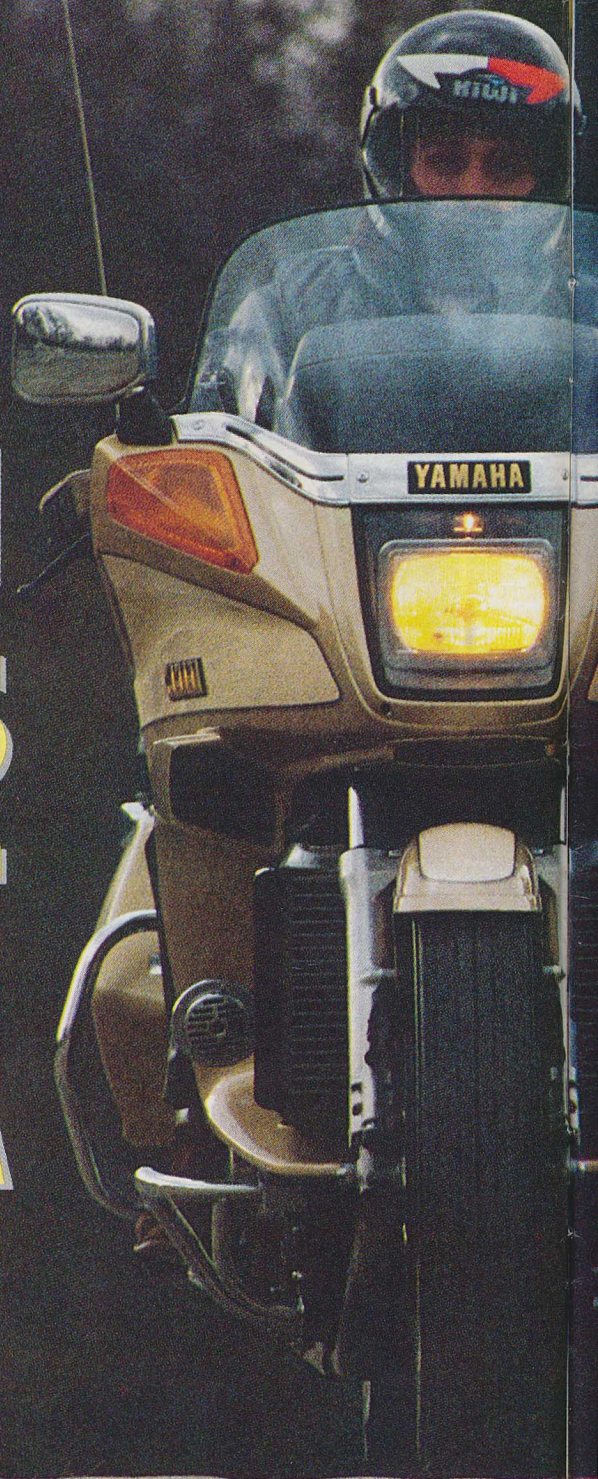
Je m'étais éloigné un peu de la Venture posée sur sa béquille latérale, sur le perron de l'arrivée de la gare de Lyon. Un zonard de première m'a approché ; « T'as pas un franc ou deux pour me dépanner ?... » Puis il a tourné la tête et est tombé sur la Yam ; « Mais c'est quoi, ça ? J'ai jamais vu, mais c'est mieux que la Gold ! Oh oui, c'est mieux, moi je peux te dire, je surveille tout ça de près. Mais le problème avec un truc pareil, c'est que tu peux pas partir camper, ça cadre pas... Non, faut descendre au Novotel, au parking gardé, entre une Mercedes et une Range... Tu m'en veux pas que j'aie voulu te taper cent balles ?... Parce que tu vois, c'est un peu à cause de tout ça que nous on a renoncé, qu'on a rendu la main. Alors tu fais la manche, et là tu vois les gens. C'est là que t'arrives encore à faire la part entre l'être et le paraître... »

Par B. Gillet avec la collaboration de toute l'équipe rédaction plus le chef.

SI LES RICAINS N'ÉTAIENT PAS LA

Tout au long des 2 000 km que nous avons couverts avec la Venture et l'Aspencade, j'ai gardé en mémoire cette réflexion plus que toutes les autres ; car leur situation est finalement très ambiguë : le propriétaire vous ventera ses qualités

rare en Grand Tourisme, alors que vous craquerez sur tous les gadgets hyper sophistiqués, comme lui l'a fait chez le concessionnaire au moment de signer son chèque de 7 millions... Alors il est essentiel de bien les situer, ne pas se laisser bluffer.



Honda ASPENCADE

Yamaha VENTURE ROYALE





Comparée à la Honda, la Venture est plus haute, plus rondouillarde et plus massive, au plan esthétique du moins, car sur la bascule, la Yamaha est un peu plus légère que la GL, 347 kg tous pleins faits contre 354. Par rapport à la première version, le pare-brise a été légèrement rogné afin d'améliorer la visibilité. Mais à vitesse moyenne, la protection contre la pluie est moins bonne qu'elle ne l'était.

Roue de 16 pouces à l'avant et de 15 à l'arrière, carénage redessiné, ensemble sacoches-top case d'un volume plus généreux, sans véritablement changer de style, la Gold Wing a subi une refonte esthétique importante que ce coloris brun foncé atténué un peu. Mais elle existe aussi dans un coloris plus clair (crème et marron) qui fait mieux ressortir la différence.

L'image

Savez-vous quelle différence il y a entre un mécanicien et un cadre quand ils vont pisser ? Le premier se lave les mains avant, le second après... Quand on monte sur ces 1200 super luxe, c'est un peu ça : on se dit « Non, je ne suis pas assez beau comme ça, je vais la souiller au regard de tous, faut que je me mette dans le ton, chic et soigné. » Voilà ; c'est une des rares motos qui incite le pilote à s'embellir avant de grimper dessus, au lieu de devoir se refaire une beauté en descendant d'une moto classique. C'est pas du paraître ça ?

Faites ce que vous voulez vous n'y changerez rien. Ces motos-là, c'est la frime absolue. Je ne suis pas sûr qu'une Ferrari ou une Rolls fassent tant d'effet ; pas le temps de la béquiller sur un trottoir qu'une nuée de bipèdes normalisés s'agglutinent du gosse au grand-père, c'est la même fascination. Les questions fusent au rythme des exclamations. La sympathie spontanée aussi, voilà une moto qui ne dérange pas. Un pas semble franchi, la moto engin de loisir, et la communication avec le monde « traditionnel » en est facilitée. Bien sûr, il y a l'attrait de la nouveauté ; dans six mois, un an, il n'y paraîtra peut-être plus, sauf dans les coins reculés. Heureusement, parce que c'est amusant une demi-journée ; après, on a souvent envie d'échapper à tous ces regards.

Bon, on ne mégotte pas son plaisir et il faut bien reconnaître qu'il est grand au guidon d'engins pareils ; on se dit que le vingtième siècle a bien du bon, on se sent un peu pionnier.

En fait, il est important de disséquer ces motos en discernant bien le premier et le second degré ; Parce que toutes les critiques que nous allons pouvoir formuler vous sembleront sévères le jour où un copain vous la passera pour un tour de paté de maison.

Délire symphonique

De l'avis général, le premier choc à leur guidon, c'est la musique ! La Yam et la Honda sont équipées en série d'un radio cassette extractable dont les hauts parleurs sont situés dans le carénage ; certains motards avaient déjà réalisé l'adaptation sur un carénage Vetter ou King's , mais c'est la première fois que l'équipement est de série. Bien foutu d'ailleurs, cassette auto-reverse, commande au guidon, recherche automatique des stations, mémoire, le tout étant

étudié pour résister aux intempéries (à vérifier...) Pour des raisons de dimension de carénage plus que de qualité d'enceinte, la Honda est plus audible que la Yam, la première jusqu'à 140-150, la seconde s'avère au-dessus de 120. Mais cela dépend aussi du vent, de votre casque, bruyant ou non. Encore deux choses au niveau technique, un système automatique monte le niveau sonore en fonction du bruit ambiant, et, tout comme sur les radios américaines, il n'y a pas les grandes ondes.

Alors, la musique en moto ? N'est-ce pas dénaturer encore un peu plus l'activité même de rouler en moto, en trouvant un dérivatif. Les « puristes » vont hurler, mais sur de telles machines, de l'avis général après essai, la sono est un plus à découvrir. Pire même : lorsqu'on demande à Lacombe laquelle des deux motos il choisirait, il répond simplement : « La Honda, parce que la musique est meilleure. » Voilà bien l'indice, la sono a apporté à ce type de moto un plus qui les propulse encore plus loin dans l'idée qu'elles ont choisies de défendre. Et dans l'esprit de la moto, c'est un élément supplémentaire à son crédit ; c'est un peu, ce qu'est le 4 en 1 à la moto sportive. Un élément essentiel du décor.

Bref, la musique, c'est une découverte de valeur ; au niveau sensation, c'est même un euphorisant pas possible ; s'envoler sous la poussée d'un 1200 musclé baigné de Vivaldi ou autre, c'est l'apprécier doublement.

A tel point que la marge de sécurité peut se restreindre imperceptiblement. D'abord, parce qu'on est souvent en train de jongler à sortir sa cassette ou chercher sa station ; ensuite, parce que la musique vous « éloigne » un peu plus des réalités, et l'envolée, toute magnifique qu'elle soit, est source d'erreur d'appréciation. Prudence donc, s'envoler d'accord, mais apprenez aussi à atterrir... en douceur.

L'objet

Bon, une moto ce n'est pas qu'un poste de radio tout de même, alors on éteint et on observe. Après l'oreille, appréciation de l'œil. La Gold Wing, on connaît et reconnaît tout de suite ; voici donc la 1200, dérivée de la 1100, elle-même issue de la 1000 qui apparût voici bientôt 10 ans. Beau record de longévité. En gros, l'évolution de la Gold Wing, s'est faite dans le sens des requêtes de ses utilisateurs, de gros rouleurs. Petit à petit, elle travaille avec acharnement ses atouts GT, souple, autonomie, protection. Mais, attentifs à tout, les Japonais ont constaté aussi les orientations « Custom » sur beaucoup des Gold Wing en circulation, et ont visé le juste milieu de la séduction, de l'objet rare, cher et beau.

Dans le détail, la moto a gagné beaucoup en équipement ; suspensions gonflables, en appuyant sur un bouton grâce à un compresseur logé à même la moto (qui permet même de faire la pression des pneus !), embrayage hydraulique, tableau de bord digital, coffres sur-dimensionnés, freinage couplé, compteur kilométrique des plus sophistiqués, bref, il y en a 270 pages dans le manuel d'entretien ! La Yamaha Venture, elle, est une machine de conception beaucoup plus récente, et ça se sent : les équipements carénages coffres sont intégrés à merveille à l'ensemble de la machine, et ce n'est pas un de ses moindres atouts ; donner un sentiment d'achevé. Par rapport au modèle essayé l'an dernier, le

pare brise a été nettement raccourci en hauteur, on regarde par dessus à présent. Freinage couplé également, amortisseurs monoshock arrière, centrale de contrôle au tableau de bord, reprenez en détail l'essai paru dans le n° 606, le descriptif des équipements et de leur fonctionnement demanderaient deux pages ! Pour l'esthétique, chacun reste juge, mais il nous a fallu constater que la Yam dominait nettement les débats dans la rue ; d'abord c'est du jamais vu, alors qu'une Gold Wing reste une Gold Wing, ensuite elle a ce petit rien trapu, noble et rare qui en fait la moto d'exception.

Si la Gold Wing avait des ailes...

Alors, qu'ont-ils en commun ces moteurs ? Un gros 4 cylindres, le refroidissement liquide pour la fiabilité, et c'est à peu près tout, et surtout pas leur comportement ! La Gold Wing, on le sait depuis des lustres, n'est pas un modèle de moteur GT : sa tare, le manque de couple ; en 1200, c'est mieux qu'en 1100, mais une fois encore la 5^e appelée overdrive tire vraiment trop long pour répondre à basse vitesse ; et quand on dit basse vitesse, c'est 90, où il ronronne à 2 700 tours ; devoir rentrer deux rapports pour doubler un camion avec un 1200, c'est un peu frustrant. Ceci dit, il faut aussi savoir se servir de l'overdrive qui comme son nom l'indique, est un rapport surmultiplié, économique et tranquille. Et pourtant, ce moteur a de belles prédispositions au Grand Tourisme : une fiabilité unique, un silence de fonctionnement modèle, et surtout un sentiment de turbine qui siffle tout doucement pour vous faire glisser sur la route. C'est un moteur qui donne envie d'aller loin, et ça suffit pour faire oublier qu'il est imparfait. Je me souviens d'une réflexion d'Emmanuel sur la route de St-Malo : « Ce n'est pas une moto que tu pilotes, c'est un fauteuil roulant que tu guides ».

La fascination Gold Wing, elle est là ; son éternelle jeunesse doit tout à ce feeling. Comment dire ? Sur une moto classique, il y a toujours un rapport de force plus ou moins établi entre pilote et machine ; c'est une application de devoir conduire, qui demande concentration et réceptivité à tout symptôme.

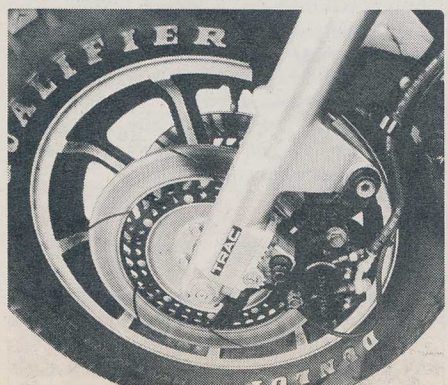
Avec la Gold Wing, on domine le débat ; on est au-dessus, et on ne sait qu'une chose : tourner la poignée droite pour accélérer, poser le pied sur la pédale pour ralentir ; tout le reste est oublié. C'est une moto « libératrice » c'est pourquoi elle est tant appréciée par ceux qui aiment rouler pour rouler ; les possesseurs de Gold me comprendront ; il faut essayer cette moto plus qu'une autre tant elle est différente, à la limite de la moto. Et puis par moment, vraiment, la Gold Wing mérite bien son nom : elle a quelque chose de l'aéroglesseur qui frôle la route, sans tout à fait obéir à ses lois cruelles ; alors derrière le cockpit, menée comme par télécommande depuis ce grand guidon, à la sortie d'un virage sur l'aile, on se dit que cette fois elle va s'envoler vraiment.

Un moteur pour l'aventure

La Venture, c'est tout l'inverse, d'abord vous êtes sur une grosse moto et ça se sent ; est-ce le centre de gravité plus haut ; les petites roues de la Honda, le guidon disposé différemment ? A la conduite pourtant, on s'émerveille très vite sur l'atout n° 1 de la Venture ; son moteur. Là, les 10 années

Moins volumineux, le top-case et les sacoches de la Venture peuvent se décrocher de leurs fixations et se transformer de la sorte en véritables valises.

Vue sous cet angle, l'Aspencade est plutôt impressionnante. Les sacoches et le top-case sont fixes, mais on trouve à l'intérieur des sacs de voyages qui permettent d'emporter avec soi le contenu de ces coffres.



écoulées depuis la Gold Wing, jouent à plein. En couple, puissance, consommation, la Honda est déposée. Ce gros V-4 est vraiment sympa, on enchaîne les rapports dès 3 500 tours pour décoller avec force et souplesse. Vive le gros cube. En bas, c'est le tempérament des V-twin ou gros mono, en haut c'est un quatre pattes. On l'a déjà dit, mais c'est vraiment ça. Par rapport au 1100 Honda V4 il est sans doute un peu moins vif, mais il a aussi plus de 400 kg à tirer entre machine et pilote. Quoi qu'il en soit, il est suffisant en toutes circonstances dans l'optique Grand Tourisme. Bien sûr, avec 10 cv de mieux, il aurait un brillant qui le rendrait intouchable. Mais tel qu'il est là, c'est une valeur sûre, une fois que sera faite la preuve de sa fiabilité.

Ce qui se passe en fait, c'est qu'hormis ce moulin, la Yam est une grosse moto assez conventionnelle ; le monoshock, par rapport à la Honda qui en est dépourvue, il faut le deviner. Le réservoir sous la selle, il faut le savoir. L'embrayage hydraulique n'est pas tendre. Le freinage trois disques peu convaincant. Petite déception donc entre les caractéristiques qui sur le papier technologiquement très avancées et le bilan sur la route. Attention, rien de catastrophique mais disons que si les récentes techniques ont fait faire un bon en efficacité aux machines sportives, c'est bien moins net pour les GT. Sur la Yam, de conception très récente on cherche un peu le plus, qu'on finit par trouver que sur le moteur.

Le ramage et le plumage ?

20 litres d'essence pour la Yam, 23 litres pour la Honda, le doute surgit. Grosso modo 350 kg en ordre de marche, ça fait plus d'une demi tonne roulante avec femme et bagages, l'évolution est-elle rationnelle ? Faut voir. Alors en route pour ailleurs. D'entrée, on est tenté par la Venture, la Honda n'est encore qu'une Gold Wing après tout. Pour ce premier contact, je vous souhaite peu de vent de travers, de bons pneus, et être dans un jour de lucidité extrême pour ne pas vous faire piéger par le poids, qui vous guette d'autant plus vicieusement qu'il disparaît avec la vitesse. On sait déjà que la Yam n'est pas la moto universelle. Dire qu'elle est unique, oui, mais qu'elle a réuni entre ses roues le produit de ce que la technique a permis de faire de mieux, sûrement pas. Voilà un moteur fabuleux sur un ensemble perfectible. Freinage, protection, autonomie, ça n'a rien de « Royale » comme le laisserait espérer son appellation. Diable, à ce prix là, en tapant sur les productions les plus sophistiquées des deux plus grands constructeurs, on a le droit d'être exigeant !

Le bloc radio-cassettes de l'Aspenade se retire de son logement très aisément. Un petit cache permet de masquer l'emplacement et de protéger les fiches de branchements.

La Honda est désormais équipée d'une roue avant de 16 pouces qui apporte une amélioration sensible au plan de la maniabilité. Le système de freinage, souvent mentionné comme étant un point faible de la GL, a été entièrement revu. On trouve désormais des disques ventilés qui associés aux étriers à pistons jumelés et au système intégral (déjà montés sur les dernières 1100, les D3) confèrent à la Gold Wing un freinage beaucoup plus convaincant.

Le passager dispose sur la GL de larges marche-pieds qui apportent encore une petite touche supplémentaire au confort déjà remarquable.

Concrètement, le freinage manque de mordant, on l'avait déjà signalé l'an dernier. Le frein intégral est un vrai plaisir, mais s'arrêter vraiment quand on a besoin en est un autre, plus terre à terre... En tenue de route, la Venture est plutôt susceptible aux hautes vitesses équipée de Michelin M 48 et A 48, ceux livrés d'origine. L'impression que l'avant « roule » sur ses flancs perpétuellement, un peu comme en sous gonflage. Flancs de pneus trop faibles pour le poids. Sonauto nous amène une machine, type US, équipée en Bridgestone. C'est beaucoup mieux, mais pas exempt de réactions. Comment dire, on a la désagréable impression que l'avant est mal guidé, et il faut même constater qu'il vous emmène parfois où vous n'aviez pas prévu, sur les raccords de revêtement notamment.

La Gold Wing sur ce point est infiniment plus agréable ; sans être un modèle de qualité routière comme une sportive à part entière, son comportement sain en général délivre l'esprit des obsessions techniques. C'est un des gros atouts de la Gold Wing, être opérationnelle facilement sur le terrain, ce n'est pas une moto à problème avec laquelle il faut toujours composer.

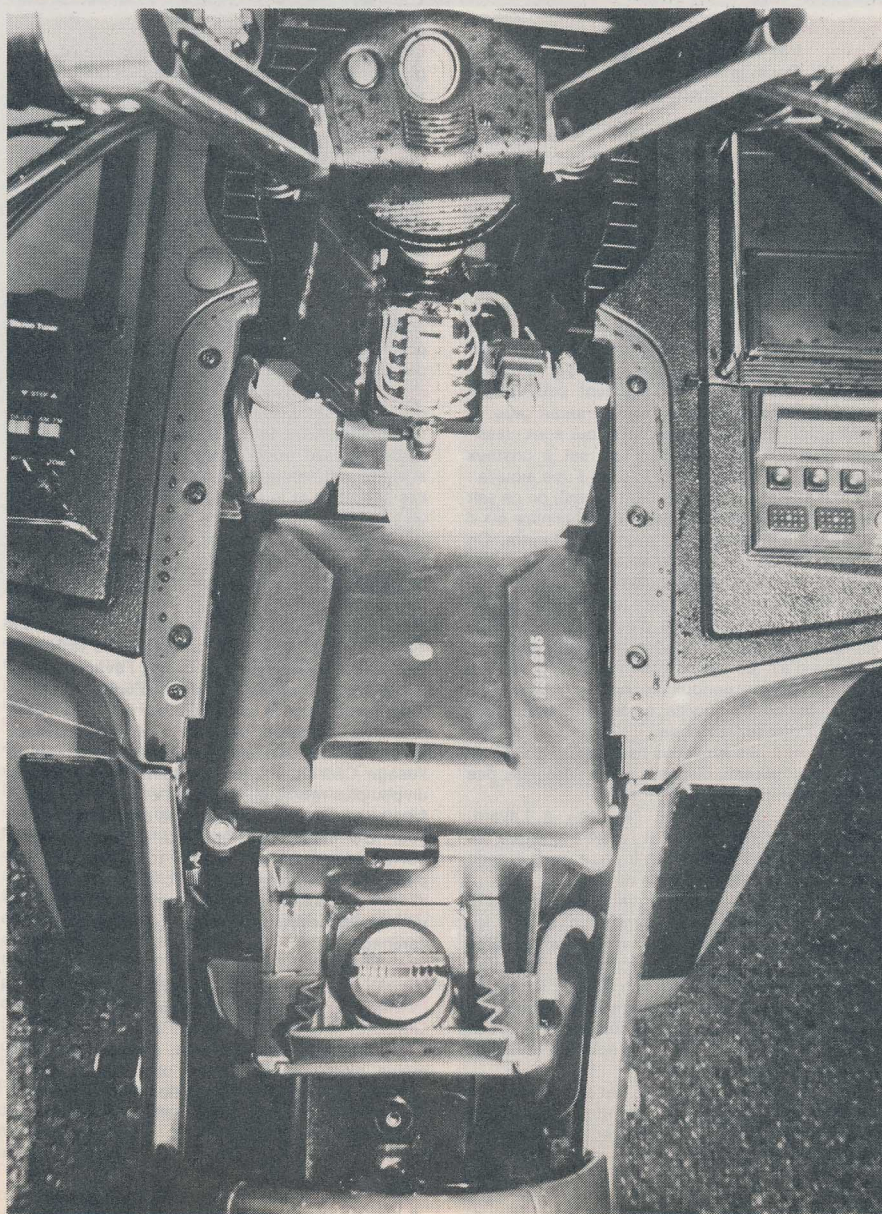
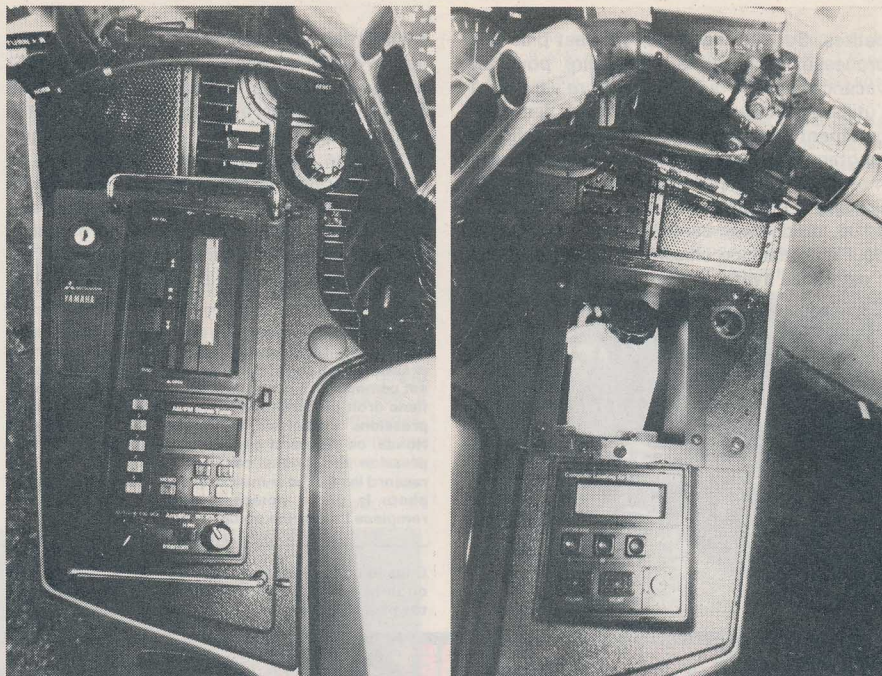
Étrange et douloureux divorce

Alors évidemment, ou pourra nous dire que de telles machines ne sont pas conçues pour les hautes vitesses. Seulement depuis quelques temps il y a des machines comme la 650 Silver Wing qui remplissent les mêmes fonctions à 140 et vous feront économiser 150 kg et quelques beaux millions. De même qu'une K 100 carénée avec un kit sacoches krauser fera au moins jeu égal avec nos grosses, sauf en confort peut-être, mais avec d'autres atouts, peut-être plus homogène sur l'ensemble. A un moment, il y a une Lancia qui m'a doublé sur un bout d'autoroute, et j'ai juré dans mon casque parce que cette Venture me torturait avec son moteur fabuleux, mais rien pour l'exploiter correctement. Vous avez tous connu cette frustration : une moto au moteur canon, mais à la partie-cycle perfectible qui vous bride dans vos ébats. N'importe quel pilote vous dira qu'il vaut mieux un moteur poussif et pouvoir se dépouiller quand même, qu'une partie cycle difficile qui oblige toujours à consentir certaines privations, des concessions par rapport à un moteur modèle.

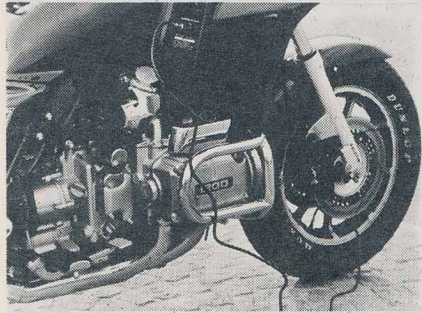
En plus imagé, l'esprit qui se dégage de ces deux motos là, c'est qu'il s'agit plus d'une Cadillac que d'une Mercedes. Ce n'est pas un hasard d'ailleurs, puisque le marché visé est celui des USA, où tout le monde respecte effectivement les limitations. L'Aspencade est même construite là-bas, c'est pour dire. Alors on s'arrête pour réfléchir un peu : 350 kg, c'est définitivement trop. Même pas deux cents Km d'autonomie, c'est une ineptie. Le freinage de la Yam, le manque de couple de la Honda, c'est plus qu'une faute de goût.

Et pourtant il y a des atouts : la logeabilité sur ces motos, une idée qu'on avait perdue avec les machines modernes de plus en plus

Le bloc radio-cassette de la Venture est logé dans le flanc gauche du carénage. Comme sur la Honda, le bloc peut se retirer de son logement après déverrouillage au moyen de la clef de contact. Sous le capotage du faux réservoir nous trouvons la boîte à fusibles, le boîtier de filtre à air et l'orifice de remplissage du vrai réservoir situé lui sous la selle. A droite, le vase d'expansion du circuit de refroidissement et le boîtier de commande du réglage des suspensions.



petites. Sur ces motos là, ce n'est plus une prouesse de loger le nécessaire pour les vacances et de trouver son propre espace. A l'utilisation des sacoches, on se demande comment on a fait pour en être privé si longtemps ; c'est aussi une force de ces motos : leur équipement ne les dépare pas. Essayez d'imaginer un kit krauser sur une FJ 1100, ou un beau carénage bien dans le ton pour une machine classique... pas facile. Ici, c'est pensé avant, et c'est bien. C'est ça qui

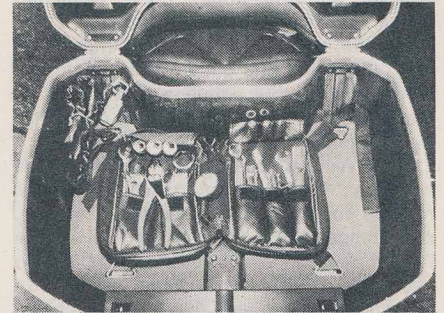


est étonnant finalement : c'est qu'il y a des points où l'orientation est bonne, et d'autres où des problèmes évidents n'ont pas créé l'ombre d'un souci à la conception il faut citer l'antivol, exactement du même niveau que celui d'une mobyette, l'autonomie, dans le même ordre de grandeur qu'une 125, et puis tant de choses, où l'on manque d'imagination dans ce monde inventif, à commencer par la protection contre les intempéries. On arrête de tirer sur le pianiste, vous allez

L'Aspencade est équipée, tout comme la Venture, d'un petit compresseur qui permet d'ajuster la pression d'air dans les suspensions. Ce compresseur est commandé à partir d'un petit boîtier situé dans le flanc droit du carénage tandis que les indications de pressions s'affichent au tableau de bord. Sur la Honda, ce dispositif permet également de refaire la pression des pneus par l'intermédiaire d'un long raccord livré avec la machine. On note aussi sur cette photo la petite pompe à essence électrique qui remplace l'ancienne pompe mécanique.

Dans le top case arrière de la Venture une trousse à outils royale avec clé à cliquet et six douilles différentes plus une chaîne anti-vol.

finir par vomir ces motos alors qu'elles ne le méritent pas. Disons seulement qu'elles sont fabuleuses, mais un peu vaines. Et qu'au vue d'une photo et du tarif, on pouvait s'attendre à la moto des années 85. Raté. Dans ce plaidoyer pour la grosse routière moderne, elles restent ce qui se fait de moins mal si l'on tient à l'objet d'art à une certaine marginalité.



ESSAI EN BREF YAMAHA 1200 VENTURE ROYALE

Présentation

Finition : très belle (c'est la moindre des choses à ce prix). Dans le détail inspire un peu moins confiance que la Honda pour le vieillissement (plastiques).

Esthétique : c'est là que la Yam va faire mal ; elle fait vieillir de 10 ans toutes les autres réalisations du genre, Honda Aspencade comprise. Un gros atout pour elle face à la Honda, plus classique.

Instrumentation : comme sur la Honda, la liste des équipements est monstrueuse ; il y a des plus et des moins : elle n'a pas l'indicateur de rapport engagé (dommage, c'est pratique), pas le compteur kilométrique qui décompte, mais elle à l'auto-reverse au guidon, une centrale de contrôle électronique au guidon pour l'essence, la béquille, l'huile, les ampoules de phare, le niveau d'essence... Le voltmètre aussi, finalement peu utile, il semble qu'une pression d'huile le serait plus, la montre. Ici, compteur et compte-tour sont classiques, il n'y a que l'essence qui est à cristaux liquides. Et ça n'a pas la précision d'une aiguille : quand il ne reste qu'un segment allumé, on ne sait pas si le précédent vient juste de s'éteindre ou si celui-ci va s'éteindre d'un moment à l'autre. On n'a une idée du contenu en essence que par cette jauge qui descend par cinquième, ce qui est trop peu précis et raccourcit encore les étapes déjà trop raccourcies par le manque d'autonomie. La Yam dispose aussi de pré-réglages de suspensions en gonflage d'air. Le système de ventilation dans le carénage et aux genoux ne nous a guère convaincu ; par contre en ville, on sent beaucoup plus la chaleur que sur la Honda.

Retroviseurs : ils sont tous beaux, chromés sur la version européenne, disposés sur le carénage, pas de problème, mieux que la Honda.

Clignotants : intégrés au carénage à l'avant, classiques sur un support à l'arrière puisque les sacoches sont amovibles à l'inverse de la Honda quoiqu'un peu hors de portée de la main.

Commodos. Avec le starter vertical à gauche, le commodo principal est situé trop loin, surtout les clignotants, pourquoi ne pas avoir utilisé le même que celui de la version US, avec starter horizontal en bas parfait. Pour le reste rien à dire, clignotants pratiques, bouton de plein phare un peu difficile à trouver parfois avec tant de commandes ; et la nuit on souhaiterait un petit éclairage (valable aussi pour la Honda).

Antivol : celui de direction est à la clef de contact, parfait, il y a aussi, noble intention, une chaîne antivol dans le coffre, mais sa résistance semble suspecte, c'est un premier pas, mais il faut aller plus loin, et vite ! On veut un vrai antivol, car de toute façon le motard doit investir 500 francs dans cet accessoire, payer une prime de risque énorme

et ne plus dormir la nuit. C'est trop.

Béquille : latérale parfaite, avec témoin au guidon, plus compliqué et finalement pas plus génial que le système Honda, plus simple. La centrale n'est pas trop dure à mettre si on prend bien ses prises, qui sont là, sous la main.

Outils : complet là aussi, un des points qui a été soigné sur ces motos. Il y a aussi un mano pour la pression des pneus, mais toujours rien pour prévenir ou guérir les crevaisons. Le motard reste abandonné au bord de la route, sans issue. Et, comme sur la Honda, toujours les démontages de roue arrière !

Essence : remplissage comme la Honda, dans le coffre du faux réservoir, ouverture trop petite. Et puis la contenance annoncée (20 litres), ne semble pas se vérifier à la pompe.

Bagages : Au niveau du carénage juste un coffre à droite fermant à clef et peu pratique. Dans le faux réservoir rien du tout. Derrière par contre, de la place, grosso modo comme la Honda mais agencée différemment et un peu moins pratique. Les sacoches et le top case sont amovibles, mais un peu biscornus. Les sacoches s'ouvrent comme des valises alors que celles de la Honda s'ouvrent par le haut. Il n'y a qu'une serrure par unité de rangement (2 pour la Honda), par contre il faut toujours la clef (et il y en a 2), cela dit les sacoches sont toujours fermées, alors qu'il y a 6 serrures à actionner pour verrouiller les coffres de la Honda avant de la quitter. Mais à l'usage, l'avantage va à la Honda, qui dispose par ailleurs d'un petit coin de rangement dans le couvercle du top case, avec miroir de courtoisie ! Mais ce n'est pas là-dessus qu'elle fait la différence, c'est sur le terrain, à l'usage. Ceci dit, un gros bon point pour ces motos un peu plus rationnelles que les « classiques » où il faut se trimbaler avec la chaîne antivol autour du cou. On aurait peut-être pu prévoir un mini porte-bagages au-dessus du top case, car les piquets de tente vont être difficiles à loger.

Klaxon : comme la Honda, insuffisant à grande vitesse, et inesthétique en plus, qui débordent du carénage.

Starter : Bien.

Niveau d'huile : un regard latéral à droite ?

Poignée de gaz : bien, rien à dire.

Confort :

Duo : très bien dans l'absolu, mais un petit poil moins bien que la Honda : plus haute pour y grimper, moins de place, position moins naturelle, remous dus au carénage. Attention, on se situe à un niveau de combat des chefs, ces motos-là sont toujours les mieux foutues de la création pour rouler à deux.

Repose-pieds : réglables, confortables, pas de vibration, mais les pieds sont un peu en arrière

que sur la Honda, pour moins dérouter sans doute. **Selle** : à deux étages là aussi, très confortable, agrément appréciable du maintien dorsal au niveau des reins.

Suspensions : confortables, c'est sûr, mais beaucoup plus fines à régler que sur la Honda où l'on ne s'occupe jamais de rien ; là, jouer avec le compresseur d'air devient vite une nécessité. Et curieusement, la présence d'un passager affecte considérablement le comportement de la moto, son assiette ; la machine est un peu déséquilibrée et déléste de l'avant comme un petit cube ; d'une façon générale, la Honda a une assise sur la route que n'a pas la Yam.

Position : différente de la Honda, pourtant le guidon est réglable ; pas désagréable, mais un peu plus « concentrée » vers l'intérieur de la machine, alors que la Honda semble s'ouvrir sur l'extérieur.

Vibrations : Non, il n'y en a pas ; à bas régime, on sent la présence du V4, qu'il vit, jamais dérangeant. A haut régime, il est oublié.

Bruit : Très sympa et très discret, encore plus que sur la Gold.

Hauteur de selle : supérieure à la Honda, c'est une moto plus haute.

Carénage : le pare brise beaucoup plus bas que sur la Honda à ses avantages et ses inconvénients ; on regarde toujours par-dessus, et on voit mieux ce qui se passe. Par contre on a le vent dans le nez, on perd en audition musicale, et la passagère souffre plus. Pourtant, à très grande vitesse, ça semble mieux que le grand pare brise scooter de la Honda ; la Yam se glisse plus harmonieusement dans l'air, sans lui opposer ce mur de verre qu'à la Honda. On attend le pare brise réglable. Pour le reste, pas assez de coffres, la protection des mains est bien meilleure que sur la Honda, mais pour les pieds c'est du même niveau, très insuffisant. Pas assez de place de rangement, ce carénage est plus une console pour instrument. Côté protection, on peut mieux faire, car on a encore la tête baladée à vitesse moyenne (130) alors qu'à grande vitesse, en se tassant à peine, le filet d'air vous évite et tout va mieux. Bref, le Honda est mieux à vitesse moyenne, la Yam à très grande vitesse et en ville.

Commandes : Sans problème, sauf l'embrayage hydraulique trop dur. L'accessibilité radio est meilleure que sur la Honda, où les touches sont tout au fond du carénage.

Guidon : réglage (pas sur la Honda), bien plus beau que sur la Honda où du reste toutes les commandes, fils électriques et autres ne sont pas intégrés. En position, les deux sont sympas.

Démarrage : moins facile que sur la Honda, disons qu'il nécessite plus souvent le starter et ne veut pas rouler tout de suite sans. Mais rien de

grave, c'est même normal.

Puissance performance : là, la Honda ne supporte pas la comparaison. En couple, puissance, c'est vraiment très bien. Près de 200 avec grand carénage et 350 kg à Monthléry, faut le faire. Et sur route, j'ai pris 135 miles, soit grosso modo 215-220 compteur.

Couple reprise : c'est super, on passe la 5 et on n'en sort pas si on veut. A 90, ça repart bien, et à 60 ça repart encore. Ce n'est pas la révolution par rapport aux autres moteurs, mais face à la Honda, c'est net. C'est un plaisir de l'utiliser à 3000 tours, ce qui n'est pas le cas sur la Honda.

Souplesse : en dessous de 1500 tours il cogne, mais je parle en 5°, ce qui témoigne bien de ses possibilités ; sa plage d'utilisation est énorme. A 180, on est à 6000 tours, à 1500 tours de la zone rouge, et ça pousse encore bien.

Montées en régime : franches, vives, linéaires, idéales.

Transmissions :

Embrayage : efficace mais trop dur et fatiguant en ville.

pas agréable en un mot, même avec les Briggestone. Ceci dit elle n'est jamais catastrophique au point de ne pas pouvoir rouler à fond, même sur l'anneau défoncé de Monthléry. C'est plus à vitesse moyenne que ça se balade un peu, manque de précision, réactions parasites. Alors sur route sinueuse sous la pluie, avec un peu de vent de travers, on est comme avec des échasses sur du verglas. A suivre.

Suspension arrière : bien confortable et peu sujette à problème si bien réglée ; pour cela, il y a les petits boutons pour l'air au tableau de bord, et une molette latérale sur la moto pour l'amortisseur lui-même. Quelques tendances au délestage de la roue arrière en situation critique.

Suspension avant : La machine s'enfoncé plus au freinage que la Honda, et on a le sentiment que la suspension avant a plus à faire. Encore une fois, il faut la régler correctement pour éviter talonnages, retransmission des inégalités. Les suspensions semblent dans l'ensemble plus souples que sur la Honda, plus floues aussi. Il conviendrait de trouver le pneu parfait pour cette moto avant de porter un

Venture ne freine pas assez, c'est évident, et la pression à exercer est surtout trop élevée. Là, on n'a pas avancé d'un pas par rapport à il a 10 ans, c'est dommage et dangereux.

Pneus d'origine : des Michelins M48 et A 48, 18 pouces à l'avant, 16 à l'arrière. Excellents en qualité, mais pas adaptés aux hautes vitesses sur la Venture.

Eclairage : puissant, avec hauteur de faisceau réglable de l'intérieur du carénage grâce à une molette, comme sur la Honda. Alternateurs de grande puissance sur l'une et l'autre machine.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Yamaha

Modèle : XVZ 12 TD

Précédent essai : MJ 606

Prix : Royale 65 586 F, Venture : 58 796 F, clés en mains.

Coloris : or

Garantie : 1 an pièces et MO, kilométrage illimité

Importateur : Sonauto, 1 av. du Fief, ZA les Béthunes, St-Ouen-l'Aumône, BP 479, 95005 Pontoise-Cedex.

MOTEUR

Type : 4 cylindres en V à 70°, 4 temps, refroidi par eau

Distribution : double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre ; réglage du jeu par pastilles d'épaisseur

Cylindrée : 1 198 cm³

Alésage X course : 76 X 66 mm

Rapport volumétrique : 10,5 à 1

Puissance maxi/régime : 97 ch à 7 000 tr/mn

Couple maxi/régime : 11 mkg à 5 000 tr/mn

Alimentation : 4 carburateurs Mikuni BS 34

Lubrification : pompe trochoïde, carter humide, contenance 4,7 litres

Démarrage : électrique uniquement

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 420 Watts

Batterie : 12 v 20 Ah

Allumage : transistorisé

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages, rapport 1,775

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande hydraulique

Boîte de vitesses : 5 rapports

1) 2,600 34,8 %

2) 1,772 54,1 %

3) 1,347 71,2 %

4) 1,068 84,8 %

5) 0,906 100 %

Transmission secondaire : joint de cardan, arbre et couple cônica. Rapport total : 2,566

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire. Angle de chasse 61°30', chasse 125 mm. Direction sur roulements cônica.

Carrosserie : carénage, protège carters, sacroches, top-case, pare-jambes.

Suspensions : AV : fourche télescopique à assistance pneumatique et anti-plongée. AR monocross, combiné unique à assistance pneumatique.

Débattements : AV 140 mm, AR 105 mm

Freins : AV double disque ventilé, étriers double piston, AR simple disque ventilé, étrier double piston. Commandes hydrauliques, celle au pied assurant un couplage avant-arrière

Roues : en alliage léger coulé

Pneus : sans chambre, dimensions AV 120/90 X 18, AR 140/90 X 16

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1610 mm, hauteur de selle : 785 mm, contenance du réservoir : 20 litres, circuit de refroidissement : 2,8 l ; poids à sec : 323 kg.



Boîte : point mort parfois difficile à trouver, voire impossible. Dans l'ensemble, la boîte est un peu plus ferme que sur la Honda, sans qu'on aie à se plaindre pour autant. Mais un poil sous la Honda en facilité et agrément d'utilisation. Et puis on aimerait un indicateur de rapport engagé, agréable sur ces grosses où le couple vous confond parfois. Histoire de ne pas faire 30 km d'autoroute à 180 en 4°, ce qui est tout à fait possible et ne se décèle qu'au compte tour ! et encore !

Secondaire : Un bon cardan, rien à voir avec la XS 1100, on monte facilement les rapports sans débrayer, mais il faut bien les descendre au bon moment, sans ça au feu rouge c'est impossible. A très bass vitesse, un peu plus brutal que la Honda, quelques à-coups.

Qualités routières

Tenue de route : donc la Yam nécessite sur ce point une attention dont se passe complètement la Honda. D'abord les pneus, les Michelins M 48 ne vont vraiment pas au dessus de 140-150. Sonauto la livre tel quel, mais se prépare à importer des Briggestone, teste actuellement des Pirelli, bref, s'occupe de l'affaire en pleine conscience du problème. Disons que cette moto ne donne pas confiance sur ce point comme la Honda. Problème de pneus uniquement disent certains. Peut-être. Toujours est-il que le malaise vient de l'avant, flou, mal guidé, sensible aux raccords de revêtement,

jugement sur la fourche qui est peut-être aussi responsable des phénomènes constatés. Difficile de faire la part des choses entre la fourche, les pneus, les variations de gonflage, le freinage intégral et l'anti plongée.

Maniabilité : dire qu'elle n'est pas maniable serait erroné. Mais elle est lourde, et même très lourde en comportement par rapport à la Honda. Dès que la machine a suffisamment de vitesse pour rester les deux pieds sur les repose pieds, ça ne se sent plus. Mais pour les manœuvres à l'arrêt, stationnement ou autre, c'est un calvaire, car elle demande une attention soutenue. Pas le droit à l'écart, c'est par terre tout de suite, il y des trottoirs par exemple que l'on n'ose pas escalader avec la Yam. Grâce au grand guidon, on contrôle quand même correctement, et la direction n'est pas lourde. Mais le poids sur deux roues, il n'y a pas de miracle pour le dominer : de la techniques, et beaucoup d'attention. Et même malgré ça, elle finit pas terre un jour ou l'autre.

Sécurité

Frein avant : il est également un frein d'appoint compte tenu du freinage intégral. Il n'a pas un mordant terrible et la poignée est un peu loin à aller chercher.

Frein arrière : Le freinage intégral est une grande trouvaille, qui s'étendra certainement beaucoup dans l'avenir, mais ici il manque de mordant. La

SUPER PHANTOM AU SECOURS DE LA ROYALE

Comme le signale Bruno Gillet dans son essai, la Yamaha Venture Royale présente quelques problèmes de comportement en solo avec les Michelin A 48 et M 48 qui l'équipent d'origine. Le problème se matérialise par d'amples louvoiements, coutumiers sur ces grosses machines équipées de volumineuses sacoches et d'un imposant top case, mais qui dans le cas de la Venture se manifestent à partir de 140 km/h soit bien plus tôt que d'habitude. Le montage des Bridgestone Japonais, à la carcasse plus rigide, supprime le phénomène mais diminue le confort et surtout rend la machine excessivement sensible à tous les défauts de la route. Or, le confort et la tranquillité de conduite demeurent deux points essentiels pour ce style de moto. Sans être vraiment inquiétant, le problème était suffisamment présent pour qu'on s'en préoccupe. Ce qu'a fait l'importateur Français qui après l'essai de plusieurs montes de pneumatique est finalement parvenu à un très bon résultat avec des Pirelli Phantom, mais dans des dimensions différentes de celles préconisées par le constructeur.

Ainsi nous trouvons à l'avant un 110/90 X 18 un peu plus étroit (120/90 d'origine), tandis qu'à l'arrière et avec des pressions de 2,4 à l'AV et 2,9 à l'AR, la Venture Royale est sinon transformée du moins nettement améliorée. Au plan de la stabilité d'abord. En effet la grosse Yamaha accepte désormais de rouler à sa vitesse maximum (près de 200 km/h) sans manifester la moindre amorce de louvoiemment ou le moindre signe de flou dans la direction, cela en solo dont on sait que c'est la condition d'utilisation la plus exigeante pour ce type d'engin. La Venture est donc devenue stable allant même jusqu'à se comporter très sagement dans les grandes courbes abordées en légère décélération. D'autre part le montage d'un pneu avant plus étroit a apporté une amélioration sensible de la maniabilité à basse vitesse, et plus important, a supprimé la tendance naturellement sous-vireuse de la machine. La Yamaha n'a plus cette tendance un peu déroutante (lors des premiers temps du moins) à élargir la trajectoire lorsque l'on est amené à couper les gaz en virage ou à franchement se servir des freins. Un bilan extrêmement positif donc puisque même au chapitre du confort ou de la sensibilité aux raccords-stries longitudinaux, ces Phantom s'avèrent très convaincants. Cette monte « miracle » représente certes un investissement qui n'est pas négligeable (environ 1 100 F TTC pour les deux pneus) mais son apport est tel qu'on ne peut que la conseiller aux utilisateurs.



POIDS, PERF et CONSO :

Voici les poids relevés tous pleins faits :
 Honda : 354 kg (153 sur l'avant, 201 sur l'arrière).
 Yamaha : 347 kg (156 sur l'avant, 191 sur l'arrière).
 En performance de pointe, la Honda a réalisé 174 km/h en cinquième, à 5 600 tr, et 186 en quatrième, à 7 250 trs ; ces vitesses correspondent à 185 et 195 compteur. En duo nous avons pris sur route plane 192 compteur, en cinquième, qui est effectivement un overdrive.
 Pour la Yam Venture, à Monthléry toujours, ce fut 193 chrono à 6 800 tr pour 205 compteur. Sur route, on peut tabler sur un vrai 205-210. En régime de croisière, le 180 convient très bien à la Honda, encore qu'avec son rapport long on puisse rouler poignée dans le coin des heures si on n'a pas peur de la consommation.

Sur la Yam, c'est plutôt la tenue générale de la machine qui incite à croiser à 180 ; car 190 ou 200 serait possible, mais demande tout simplement une attention beaucoup plus soutenue, et usante nerveusement.
 Voici les chiffres de reprise, où la Yam ne laisse aucune chance à la Honda ; même en 4° !
 De 60 à 90 : GL en 4° : 4''4
 Venture en 5° : 4''6
 De 90 à 130 : GL en 4° : 7''
 Venture en 5° : 6''6
 Enfin, l'accélération :
 200 mètres départ arrêté : GL : 8''5
 Venture : 8''
 400 mètres départ arrêté : GL : 13''6
 Venture : 12''7
 Côté consommation, ça ne varie guère sur ces gros cubes ; ce qui est intéressant, c'est de



La principale évolution qu'a subi la Gold-Wing concerne bien entendu son passage de 1100 à 1200 cm³. Cette augmentation de cylindrée, obtenue après modification de l'alésage et de la course, s'accompagne d'un gain de 11 chevaux (94 au lieu de 83) et d'1,7 mkg (10,7 mkg au lieu de 9) au niveau du couple. Mais ces changements, pour intéressants qu'ils soient, ne peuvent dissimuler les innombrables autres modifications intervenues. Partie-cycle, habillage, freinage, équipement, tout a été revu, y compris l'esthétique, même si à ce niveau il est flagrant que l'on s'est ingénié à conserver à la GL la même allure générale. Pas question en effet de prendre le risque de dénaturer une ligne qui continue d'exercer un terrible pouvoir de séduction sur les motards amateurs de machines destinées au grand tourisme. Apparue il y a un an seulement, la Yamaha Venture n'a pas changé. Navire Amiral de la flotte Yamaha, elle disposait à sa sortie d'un équipement encore plus complet et encore plus sophistiqué que la Honda 1100 GL qu'elle se destinait à concurrencer. Conception mécanique plus moderne, plus puissante, disposant d'un bien meilleur couple à moyens régimes, esthétique plus originale, tels étaient ses deux principaux atouts aujourd'hui remis en question avec l'arrivée de la 1200 GL Aspencade.

ESSAI EN BREF HONDA 1200 ASPENCADE

Présentation :

Finition : de très bonne facture, la Honda, comme les précédentes Gold Wing, a été conçue pour durer équipé très complet.

Esthétique : de l'arrière, un look américain, en vue d'ensemble, c'est toujours une Gold Wing, en plus spécialisée. Un coloris gris métal est disponible, qui lui sied mieux que le marron foncé.

Instrumentation : beaucoup de choses. D'abord le tableau de bord digital, la vitesse s'affiche au km/h près, une bonne chose. Moins évident pour le compte-tour, car lors des accélérations, les chiffres défilent sans qu'on puisse en suivre le cours, et la zone rouge, signalée par un segment rouge clignotant, n'est pas géométriquement visuelle comme une aiguille sur un compte-tour. Un compteur de vitesse très sophistiqué vous donne la distance à parcourir avant votre point de chute. La température d'eau, le niveau d'essence, la température moteur sont matérialisés par de petits segments au tableau de bord. L'atout par rapport à l'aiguille n'est pas évident, la précision y perd. Système de gonflage des suspensions avec manomètre au tableau. Le radiocassette stéréo auto-reverse. L'affichage digital du rapport engagé. Montre digitale. Une très bonne note d'ensemble.

Rétroviseurs : montés sur le guidon, et trop proches du pilote, mais plus facilement ajustables qu'avec un montage sur carénage.

Clignotants : intégrés au carénage à l'avant, aux sacoches à l'arrière. Système warning en série. S'arrêtent automatiquement au retour du guidon, système souvent trop rapide et moins convaincant que le retour temporisé.

Commodos : très nombreux avec la présence de la musique, et bien disposés malgré tout.

Antivol : antivol de direction au commutateur général, pratique pour un arrêt de 5 minutes mais très insuffisant pour garantir la sécurité d'une moto de 7 millions et demi... A quand un véritable antivol, immobilisant le véhicule, ou un truc électronique, vraiment sûr ? Le combiné Hi-Fi se retire d'un coup de clef (unique pour toutes les fonctions). Après, à vous de choisir : le prendre sous le bras, ou reprendre le risque de le cacher dans une sacoche.

Béquille : Latérale très pratique, avec le système Honda de retour automatique en cas d'oubli grâce à la languette caoutchouc ; le meilleur système. Centrale convenable compte tenu du poids de l'engin.

Outils : belle trousse à outils, complète, située dans un logement d'une sacoche, un manomètre pour les pneus se trouve dans le coffre du faux réservoir.

Essence : remplissage par le coffre de faux réservoir, fermant à clef. Contenance insuffisante. Par contre, il faut encore ouvrir et fermer l'essence sur une telle machine et attention à la panne, pas de réserve.

Bagages : chapeau ! les vide-poches du carénage sont sympas, l'un ferme à clef, l'autre pas selon les besoins. A l'arrière, on a sacrifié un peu les sacoches au profit du top case où on loge facilement deux intégraux. Et puis des sacs de voyage sont livrés avec la moto, c'est une meilleure idée que devoir trimballer à l'hôtel ses sacoches souillées par les km. A l'usage, cet ensemble est plus pratique que celui de la Yam, où les sacoches sont biscornues et nécessitent partir à deux sans arrière-pensées et trimballer tout son nécessaire quotidien sans souci.

Klaxon : moyen, insuffisant à grande vitesse.

Starter : au guidon, pratique.

Niveau d'huile : par jauge. Une vidange tous les 1 300 km seulement selon le manuel. Un gros plus !

Poignée des gaz : Course assez longue, mais sur une GT, le problème n'est pas réel.

Confort :

Duo : très bien, sans doute la meilleure machine actuelle pour cette fonction. Confort de suspension, logeabilité, top case appui-dos, selle réglable, peu de remous, moins que sur la Yam. Le plus dur est de monter en selle, alors autant y rester un moment !

Repose-pieds : réglables façon gold wing ; bien disposés à l'avant les pieds sont un peu en avant pour le pilote, ce qui évite une cassure douloureuse au genou après de nombreux kilomètres. Bien vu aussi aux vrais marches pieds à l'arrière, décontraction...

Selle : A double étage, mœlleuse, un peu plus ferme que la Yam mais au moins aussi sympa à l'utilisation ; plus de place que sur la Yam à l'arrière.

Suspensions : très confortables, on a traqué le mal de dos sans y arriver. Ajustables en pression de gonflage, mais finalement peu sensibles aux réglages et variations de charge, c'est l'essentiel.

Position : assez droit, le passager un peu surélevé, les bras larges et ouverts sur un grand guidon qui incite à respirer et ouvrir les yeux sur le paysage.

Vibrations : pas de vibrations, mais un certain raclement sonore et vibratoire lorsqu'on ouvre en grand à basse vitesse. A régime stabilisé, c'est un vélo en roue libre.

Bruit : tout à fait dans le ton de la machine ; discret au possible, et envoûtant en un certain sens. Impossible de s'y tromper.

Hauteur de selle : très basse en fait, un peu moins accessible pour le passager.

Carénage : il a les qualités de ses défauts : le pare-brise est très haut, donc protège tout à fait ; revers de la médaille, il provoque des turbulences, surtout en solo, et des remous d'air dans le cou à très haute vitesse (plus de 160). Et puis regarder à travers est quand même un petit handicap en ville, mais surtout, est tout à fait impossible sous la pluie. Vous êtes réellement dans une voiture sans essuie-glace. La protection des mains est inexistante, ce qui est inadmissible également sur une GT, les pieds, c'est moyen, les genoux correct. Dans l'ensemble, on apprécie le carénage mais il y a moyen de faire beaucoup mieux. On attend le chauffage, les manchons intégrés, le pare-brise télescopique,... Pourtant, dans l'état actuel du marché, c'est une bonne protection pour naviguer à vitesse moyenne. A très grande vitesse, quelques effets aérodynamiques sur la tenue de route, surtout en solo, mais n'empêchant jamais de mettre la poignée dans le coin. A confirmer après 30 000 km de vieillissement général.

Commandes : l'embrayage est hydraulique, pas à le retendre, mais plutôt ferme.

Guidon : bien dessiné, pas trop cassé style doux chopper.

Moteur :

Démarrage : toujours facile, roule très tôt même moteur froid.

Puissance-performances : moteur souple, mais manquant toujours de couple, surtout avec l'over-drive.

Un gros progrès a pourtant été fait depuis la 1100. En puissance, ça grimpe très régulièrement dans les tours, et on peut tenir le 180 de croisière.

Couple/Reprises : on l'a dit, manque encore de

constater que la Yam consomme toujours moins que la Honda, la différence allant jusqu'au litre. La grande fourchette doit être entre 7 et 10 litres au 100. Sur nationales, à vitesse moyenne, on note 7,7 litres pour la Yam, 8,5 pour la Honda et 8 litres pour la Harley, qui était là.

Sur autoroute à 160/170, cela fait 9,65 litres pour la Honda, et 8,85 pour la Yam. Des chiffres somme toute raisonnables pour de telles machines. La Honda paye son moteur ancien, son profilage moins bon et même peut-être sa boîte longue par un litre aux cent, ce qui représente 1 500 F en fin d'année pour celui qui en parcourt 30 000 par an. Mais on reste très raisonnables dans nos délires : je ne vous dis pas ce que mange une Ferrari ou une Jaguar ! 10 litres à 200, ils en rêvent la nuit !

couple, surtout face à la Yam.

Souplesse : L'important est de ne pas ouvrir en grand à bas régime.

Montée en régimes : assez linéaires, une fois passé le régime où le moteur respire vraiment, environ 4000 tours.

Transmission :

Embrayage : trop dur, sans faiblesse, semblant plus net et précis qu'avec un câble.

Boîte : douce, précise, suffisante sur une GT, point mort toujours facile. Ne pas hésiter à repasser la 1^{re} sur la route, et à attendre le maximum pour accrocher l'overdrive en conduite rapide sur route sinueuse.

Secondaire : il a été un des premiers cardans à se faire oublier, et il le reste.

Qualités routières :

Tenue de route : bonne à condition, comme avec toutes les grosses, d'enrouler et non pas de la brusquer. Peu de transfert de charges grâce au freinage couplé et à l'anti plongée réglable en 4 positions. La partie-cycle elle-même n'inspire jamais d'inquiétude, et tout se passe plutôt au niveau aérodynamique avec un engin d'une telle dimension : ainsi par vent de travers en rafales ; c'est la galère. Seule solution, réduire la vitesse pour ne pas faire trop d'écart au croisement des poids lourds. Dans l'ensemble, bonne tenue de route dans de bonnes conditions de circulation.

Garde au sol : avec suspension en bon état et bien réglée, suffisante dans l'optique GT ; on ne va pas chercher 3 dixièmes dans un virage avec une Gold Wing, ou bien on est hors sujet depuis le début.

Suspension avant : se fait oublier. On n'est jamais obsédé par les problèmes de réglage, anti plongée, amortissement, et c'est le plus beau compliment pour ce genre de moto.

Suspension arrière : très bien, excellente même. Deux gros amortisseurs à air latéraux, et résultat étonnant. A voir après 30 000 km également.

Maniabilité : bon rayon de braquage, manoeuvres beaucoup plus faciles qu'avec la Yam pour les coins de rue ou demi-tours. La maniabilité est étonnante, et surtout, inspire confiance. Vraisemblablement en gros progrès par rapport à la 1100 (nous n'avons pas eu les deux côte à côte). L'effet du grand guidon, du flat four très bas et d'une partie cycle semblant longue et basse en fait le gros cube à acheter pour celui qui a peur des gros cubes. Toutefois, passé 5 degré d'angle à l'arrêt, il y a 350 kg à relever en perspective...

Sécurité :

Frein avant : il n'agit que sur un disque compte tenu du freinage couplé ; c'est souvent plus un frein d'appoint qu'autre chose.

Frein arrière : au pied, couplé avec répartiteur sur l'arrière et un disque avant. Une grande trouvaille, vraiment fabuleuse à l'utilisation quotidienne. La répartition est en plus idéale, au pire on arrive tout juste à faire trembler l'arrière, ce qui est un facteur de confiance. La puissance de freinage elle-même est très bonne compte tenu du poids.

Pneus : roues de 16 avant et 15 arrière, c'est petit, facile et c'est bien. Pneus Dunlop d'origine.

Eclairage : très bien, mais sur une vraie GT, on aimerait compter sur deux phares situés plus bas pour élargir le faisceau et gagner en qualité.

SAGE PASSAGÈRE

Le temps d'une virée en Normandie, je suis motarde. Quelle excitation d'enfiler les bottes, la combine fourrée et les gants un peu trop grands, en me disant que dans dix minutes on va chevaucher tour à tour deux montes sacrés : la Yamaha Venture Royale et la Honda Aspenkade.

D'abord, je regarde. La Yamaha toute dorée est une Dame élégante et raffinée, tout en courbes harmonieuses, elle semble me regarder, m'inviter. C'est décidé, je monterai sur elle en premier. La Honda est derrière. Marron, imposante, il s'en dégage une force virile. Départ. Je suis assise sur la large selle de la Yamaha et, appuyée au dossier, je regarde le ciel, le soleil, quand tout à coup... Musique ! Véronique Sansom est là, avec moi, rien que pour moi. Et elle chante « aller de ville en ville, ça je l'ai bien connu. » Et je pense que j'irais bien jusqu'à Vancouver comme ça. Cette impression de liberté est vraiment gigantesque. Je n'entends plus du tout le moteur, je ne ressens aucune vibration. Seul le vent glacé dans le casque me rappelle que je suis sur une moto.

Zut, le péage ! On va rouler plus vite. Non que je n'aime pas la vitesse, mais là, j'ai pas envie. Je me rapproche de Bruno. Pour rouler vite j'aime bien faire corps avec le pilote. Je ne suis pas vraiment à l'aise car la selle qui remonte sous moi m'empêche de me coller à lui. J'ai du mal à prendre une position qui me convienne. Si j'étais grosse ça irait mieux, mais je n'y tiens pas. Et puis j'ai les yeux au niveau du haut de son casque et ça me gêne un peu. Je viens de jeter un œil au compteur. On est à 120 et je ne m'en étais pas rendu compte. Quel confort, c'est vraiment « Royale » ! Et j'entends toujours Sansom qui me raconte ses trucs « j'avance tout doucement vers d'autres temps qui m'effraient confusément, qui m'attirent comme un aimant ». Oui, c'est bien ça. Mais tout à coup, j'entends plus rien. Oh là ! Qu'est-ce qu'il se passe ? Je n'ai plus dans les oreilles qu'un brouilli-brouilla désagréable. Bruno n'a rien bougé je l'aurais vu ! Un œil au compteur... Ok, compris ! C'est un peu frustrant. Enfin, la vitesse c'est bien aussi. Sauf que j'ai la tête qui bouge énormément. Je prends tous les remous du vent qui s'engouffre par dessus la bulle. Pour la passagère que je suis, la Venture est redevenu un gros cube caréné classique.

Christian nous fait signe qu'on va prendre la prochaine sortie. On arrive dans une Normandie

ensoleillée et accueillante. La Yam super maniable sur les petites routes. En tout cas, moi je ne sens rien, ni trous, ni bosses, je suis diablement bien.

Que me réserve le sieur Aspenkade ?

Première impression : c'est aussi confortable que la Yamaha. On roule et petit à petit je réalise qu'il y a plein de petits détails en plus. La selle est plus enveloppante et je me sens mieux calée. D'entrée, la position est idéale. Et puis, je suis à la même hauteur que le pilote et je préfère ; je peux me voir dans les rétros, et coquetterie féminine mise à part, c'est sympa de se regarder de temps en temps. Les repose-pieds sont tout simplement géniaux, il suffisait d'y penser. C'est une plaque, et on peut y poser tout le pied. C'est sécurisant, on peut bouger les jambes aisément et je n'avais jamais réalisé qu'en fait, inconsciemment, on fait toujours attention que le pied ne glisse pas du repose-pieds, surtout avec des bottes. Là no problème. La balade se poursuit sur les petites routes normandes. Ça sent vraiment le printemps, les vacances. Je regarde avec plus d'attention le tableau de bord de la Honda. J'avais bien remarqué qu'il n'y avait pas ce compteur classique, mais j'ai tout de même eu un petit choc en découvrant que la vitesse était affichée. Oui, oui, en chiffres, cristaux liquides. Ça monte : 81, 82, 83, 84, et ça redescend. Moi qui aime bien savoir à quelle vitesse on roule, je suis gâtée.

On s'arrête plusieurs fois pour prendre des photos. J'aime bien le bruit des moteurs quand ils sont arrêtés, et puis l'odeur...

Je regarde les deux motos s'éloigner et revenir de front pendant que Christian mitraille. C'est impressionnant. Elles occupent la route à elles deux.

Le soleil décline, on songe à rentrer. Jusqu'à l'autoroute, j'ai eu le temps de remarquer que la sono était meilleure que sur la Yam. C'est plus net, plus puissant.

Poignée dans le coin, c'est reparti dans l'autre sens. Mais là, c'est un tantinet différent. Je suis bien assise, collée au pilote, les pieds bien calés, je vois la vitesse affichée qui monte, et j'attends... mais rien ne se passe. Pas le moindre remous, pas le moindre mouvement de la tête. Le grand pare-brise me protège. Là c'est vraiment la vitesse plaisir. Merci Honda. Je n'ai même pas froid, tellement je me sens enveloppée dans cette masse.

Françoise.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Honda

Modèle : GL 1200

Précédents essais : GL 1100 DX ; MJ 464

Prix : De luxe : 60 403 francs, Aspencade : 74 903 francs (il reste quelques modèles 83, à 50 403 francs).

Coloris : marron ou rouge : Aspencade, bleu ou gris : De luxe

Garantie : 1 an, pièces et M.O., km illimités

Importateur : Honda-France, BP 46, 77312 Marne-la-Vallée Cedex 02. Tél. : (6) 005.90.12.

MOTEUR

Type : 4 cylindres à plat, 4 temps, longitudinal, refroidi par eau

Embiellage : vilebrequin monobloc, bielles à chapeaux

Distribution : simple arbre à cames en tête, entraîné par courroie crantée, deux soupapes par cylindre actionnées par basculeurs, réglage de jeu automatique (sur les 1100 : par vis et écrou)

Cylindrée : 1 182 cm³ (jusqu'en 83 : 1085)

Alésage x course : 75,5 x 66 (avant : 75 x 61,4)

Rapport volumétrique : 9 (avant 9,2)

Puissance maxi : 94 ch à 7 000 t/mn (83/7 500)

Couple maxi : 10,7 mkg à 5 500 t/mn (9,2/5 500)

Alimentation : 4 Keihin Ø 32 mm (contre 30 mm), pompe à essence

Lubrification : carter humide, pompe trochoïde, 4 litres d'huile

Démarrage : électrique uniquement

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 360 Watts (avant : 300), batterie 12V 20 Ah

Allumage : transistorisé, avance électronique

TRANSMISSIONS

Primaire : chaîne silencieuse, rapport : 24 x 41 (inchangé)

Embrayage : multidisques dans l'huile, commande hydraulique

Boîte de vitesses : 5 rapports, inchangée depuis 1983

1^o 2,640 38 %

2^o 1,666 60 %

3^o 1,250 80 %

4^o 1,000 100 %

5^o 0,828 121 %

Secondaire : joint de cardan, arbre et couple cône. Rapport : 39 x 35 en sortie de boîte puis 12 x 34 (83 : 39 x 35 puis 11 x 33)

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire continu, berceau gauche démontable. Chasse : 115 mm (avant : 135 mm), angle de chasse : 60°30' (inchangé). Direction et bras oscillant sur roulements coniques

Carrosserie : carénage complet, pare-cylindres, pare-jambes, sacoches, top-case

Suspensions : AV : fourche télescopique à assistance pneumatique et anti-plongée mécano-hydraulique. AR : combinés à assistance pneumatique. Débattements : 140 et 105 mm

Freins : double disque avant, simple disque arrière, étriers à pistons jumelés, commandes hydrauliques, celle au pied assurant un couplage avant-arrière

Roues : en alliage léger coulé. Jantes MT, largeur : 2.50 et 3.00 (1100 : 2.15 et 2.50)

Pneus : sans chambre, 130/90H16 à l'avant, 150/90H15 à l'arrière (1 100 : 110/90H19 et 130/90H17)

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1610 mm, hauteur de selle : 790 mm (1100 : 795 mm), réservoir : 22 litres (1100 : 20 litres), poids à sec : 318 kg pour la Deluxe, 325 pour l'Aspencade (1100 : 312 kg en Deluxe)