

# MOTO

*flash*

**MOTO tout-terrain**

**ESSAIS T.T.  
HONDA TLR 230  
YAMAHA IT 200**



**SUPER ESSAI  
YAMAHA RD 500 LC**



**CYCLOS  
FANTIC  
50 Sprinter  
MBK  
KW 50**

**COMPARATIF  
6  
750**

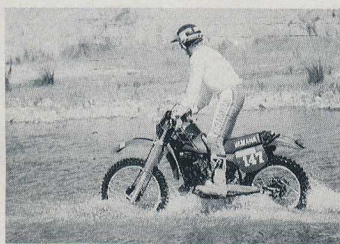
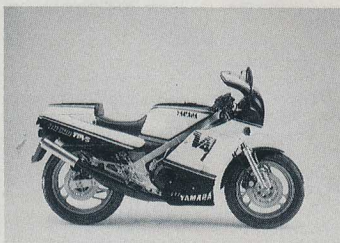


**Honda CBX / Honda VF / Kawasaki L4 / Kawasaki ZX / Suzuki EFE / Yamaha XJ**

# SOMMAIRE

## MOTO *flash*

N° 57 Septembre 1984



---

**6 Flashes**

---

**10 Interview Hervé Guio**

---

**14 Essai comparatif 750**

---

**38 Nouveautés Honda**

---

**42 Essai Fantic Sprinter**

---

**46 Petites annonces**

---

**50 Essai Yamaha 500 V4**

---

**60 Essai Honda trial 230**

---

**66 Essai 50 Motobécane**

---

**72 Championnat de France cross**

---

**76 Championnat de France enduro**

---

**80 Essai 250 Yamaha IT**

---

**86 Les infos**

---

**89 Championnat du Monde 125 cross**

---

**92 La vie des régions**

---

**Directeur de la publication :** Serge Klutchnikoff - **Directeur des relations publiques :** Jean-Marie Pandolfi - **Rédacteur en chef :** Jean-Claude Hermant - **Chef de publicité :** Maryse Pandolfi - **Avec la collaboration de :** Gérard Boniou - Bernard Gérin - Michel Guichard - Michel Nava - Charles Bernard Adréani - C. Escat - C. Jimpé - Bernard Corbon - Gérard Ehlinger - René Imbert.  
**Société Européenne d'Éditions :** 4 rue du Progrès - 13005 Marseille - tél : 42.28.48 - 92.06.03  
Commission paritaire n° 56454 - Imprimerie : Reweba S.p.a. - Via Volta, 179, 25100 Brescia (Italie).  
Photocomposition : S. E. E. - Dépôt légal à la date de parution - Distribué par les N.M.P.P. - Prix de l'abonnement (6 numéros par an) : France : 50 F. - Etranger : 75 F. - C.C.P. : 5841.24G Marseille.

# FANTIC SPRINTER POUR CONJUGUER LE PRÉSENT AU FUTUR

Depuis que la législation ne permet plus aux cyclomoteurs de posséder une boîte de vitesse à passage manuel (si l'on peut dire !), la physionomie du marché a quelque peu évolué. Et ce qui, au départ, devait théoriquement favoriser les constructeurs français en les protégeant du «savoir faire» des Italiens en particulier qui ont toujours réussi de très beaux engins sportifs, s'est soldé par une conclusion en queue de poisson. Les ventes d'engins français n'ont pas progressé comme on l'espérait et les constructeurs étrangers ont réagi avec une détermination qui manque aux Français : ils se sont mis à fabriquer des automatiques efficaces et performants, jolis et bien finis de surcroît. Nous aurions plutôt préféré le contraire : que les Français se mettent à faire de bons engins sportifs. Cela aurait peut-être permis de sauver le marché. Mais là n'est pas la question. On va s'occuper aujourd'hui du dernier né des cyclomoteurs de Fantic : le futuriste Sprinter.

## ORIGINAL

Original, c'est bien le moins qu'on puisse dire au sujet de cet engin. Il ne ressemble à aucun autre, tant par sa carrosserie, que son architecture ou ses coloris. Le cadre est constitué d'une poutrelle unique en acier à haute résistance. La colonne de direction classique y est fixée à l'avant, tandis que la partie arrière est originale par la conception de la suspension. Mais restons-en pour l'instant à l'avant où l'on trouve une fourche télescopique mécanique, c'est-à-dire à ressort, sans système d'amortissement hydraulique. La présentation est inédite. On ne voit pas le tube classique chromé de toutes les fourches antérieures, mais l'ensemble coulissant est de gros diamètre, revêtu de noir. Ça fait un peu «appareil photo» avec des bagues de caoutchouc à petits pavés comme on en trouve sur les montures d'objectif. Ici la fonction est essentiellement esthétique.

Un garde-boue noir mat surmonte la roue avant et possède une assez longue bavette à l'arrière qui évite les projections vers le moteur.

La suspension arrière est oscillante, intégrée au bloc de transmission et assurée par élément coulissant mécanique (c'est-à-dire sans amortissement hydraulique là non plus). La finition est identique à celle de la fourche : métal noir et «bague d'appareil photo».

Les roues sont en alliage léger laqué rouge et reçoivent des pneus de 1,50 x 17. Les freins à tambour font le même diamètre à l'avant et à l'arrière (105 millimètres) et possèdent des mâchoires à centrage automatique. Comme sur presque tous les cyclôs la commande des freins se fait par deux leviers au guidon.

La carrosserie en plastique thermoformé a des lignes modernes, inclinées, faites de lignes droite et d'angles «tombés en







arrondi». Un capotage de phare surélevé englobe une optique rectangulaire. Le réservoir contient 5,5 litres de mélange, ce qui, avec une consommation moyenne de l'ordre de 2 litres aux cent kilomètres, assure plus de 250 kilomètres d'autonomie. La selle revêtue de simili cuir noir est totalement englobée dans la ligne générale de l'habillage et elle est entourée par un capotage en plastique qui vient même former dossier à l'arrière. Mais là est ingénieusement intégrée une poignée qui permet d'agripper l'engin et de le soulever pour le mettre sur béquille par exemple. C'est une position inhabituelle (en général la poignée de levage est située sous la selle) mais pratique étant donné la faible taille du cyclo et son faible poids. Nous avons parlé de la béquille. C'est une centrale qui procure une bonne stabilité à l'arrêt et qui vient se fixer à l'extrémité inférieure de la partie-cycle, tout comme le vaste arceau tubulaire qui supporte les deux larges repose-pieds caoutchoutés.

Le moteur de son côté est tout à fait intégré à l'ensemble qu'il souligne par sa forme continue : il se prolonge en effet par des carters qui englobent la transmission finale, l'ensemble étant incliné parallèlement à la ligne principale de la carrosserie et présenté entièrement en noir mat. Cela permet d'avoir un bloc moteur-transmission, compact, net joli, propre (pas de suintements d'huile...) et facile à nettoyer.

Sur un simple plan technique on pourra observer qu'il s'agit d'un monocylindre 2-temps refroidi par air avec cylindre en alliage léger chemisé en fonte, à cote longue-course. Le graissage se fait par mélange (essence normale). L'alimentation est assurée par un carburateur Dell'Orto 14/12 à starter avec retour automatique. Heureusement car la commande du starter est très mal placée derrière le pot d'échappement et s'il fallait la retirer manuellement, on se brûlerait à tous les coups. L'admission se fait par clapets, ce qui permet à ce petit moteur d'avoir un couple intéressant à bas régime. Il développe en effet 0,40 mkg à 4750 t/mn et sa puissance atteint 3,3 chevaux à 5750 t/mn. L'allumage électronique permet de n'avoir besoin d'aucun

entretien.

La transmission, comme il se doit, est automatique, et se fait par embrayage centrifuge et variateur à poulies mobiles et courroie trapézoïdale (rapport de variation de 1,52 à 1).

La cinématique de transmission comporte une réduction primaire par engrenage. Enfin la transmission secondaire s'effectue par chaîne sous carter.

La mise en route, de son côté, se fait par kick au pied droit s'actionnant vers l'avant et vers le bas. Le kick, non repliable, ressemblerait plutôt à un sélecteur de vitesse.

## ET MARRANT

Dès qu'on s'installe aux commandes on découvre un petit côté sympathique à ce Sprinter. Bon le démarrage par lui-même n'est pas une opération géniale, entre le contact à clé situé sur le côté droit du phare, le starter qui demande des doigts de fée et le kick trop en avant qu'il faut manœuvrer avec l'extrême bout du talon sous peine de se heurter la cheville contre le repose-pied. Mais ça part facilement au bout de deux ou trois coups. On laisse chauffer quelques instants au ralenti, on débéquille l'engin et on peut partir : il suffit d'accélérer. On tient bien les poignées en plastique à facettes plates. Pendant qu'on accélère le starter s'enlève automatiquement. La première impression est que le cyclo est vraiment très petit. En fait il est très étroit, très bas et très léger (moins de 60 kilos).

La selle toutefois est un peu étroite et assez ferme de sorte qu'elle n'offre pas un confort de tout premier plan. Mais la maniabilité, elle, est remarquable, grâce aux dimensions de l'engin, mais grâce aussi à la bonne position de conduite : les repose-pieds sont très bien placés, très accueillants et ne laissent filtrer aucune vibration, et le guidon est assez haut, bien cintré de sorte qu'il ne fatigue pas les poignets et assez étroit pour permettre de passer dans le plus petit espace en circulation urbaine. Un motard devra s'habituer à la commande de frein arrière

par levier à main gauche, mais pour des utilisateurs non initiés cette commande est identique à celle qu'on trouve sur les vélos. Là s'arrête la comparaison, car la puissance des deux petits tambours est tout à fait remarquable et les comes autocentrables permettent d'avoir une grande douceur et une grande progressivité de commande. En tout cas les freins ne méritent que des éloges tant sur le plan de la sécurité que sur celui de l'agrément.

Le moteur réserve une autre bonne surprise par le brio qu'il montre à bas régime. Le variateur est très progressif de sorte qu'on démarre sans le moindre à-coup. Mais là n'est pas son principal avantage : en effet il est surtout réussi par la puissance qu'il fournit dès les bas régimes et qui permet des accélérations intéressantes aussi bien sur le plat que dans les montées. Les performances du Fantic 50 Sprinter, tout en restant parfaitement situées dans un cadre légal de limitation de vitesse, donnent ainsi un «plus» par leur utilisabilité en toutes circonstances. En outre, dans la circulation urbaine pour laquelle, manifestement, cet engin a été créé, le fait d'avoir de bonnes accélérations et d'arriver très rapidement à 40 ou 45 km/h, permet de s'insérer sans risque dans la circulation du flot des voitures, ou simplement de ne pas jouer le rôle dangereux d'une chicane mobile lors des démarrages aux feux rouges. Engin utilitaire, sans le moindre esprit sportif mais avec des caractéristiques répondant bien aux exigences de l'usage urbain, le 50 Sprinter apparaît donc comme un cyclo réussi dans son esprit, mais également marrant dans son style. Capable de convenir tout aussi bien aux jeunes lycéennes et lycéens, il séduira également tous ceux qui, adultes, sont las de perdre des heures précieuses chaque semaine, dans les bouchons de nos grandes villes. Il saura également faire apprécier sa sobriété, une autre façon d'économiser de l'argent, et de prolonger la durée de vie de sa voiture.

Texte : C. Jimpé

Photos : J.C. Hermant

## FICHE TECHNIQUE

Moteur : monocylindre 2-temps à admission

par clapets - graissage par mélange

Cylindrée : 49,6 cm<sup>3</sup>

A x C : 38,8 x 42 mm

Compression : 8,6

Allumage : électronique

Carburateur : Dell'Orto 14/12

Puissance : 3,3 ch. à 5750 t/mn

Couple : 0,4 mkg à 4750 t/mn

Transmission primaire : réduction par engrenage. Embrayage centrifuge automatique et variateur automatique par courroie trapézoïdale (rapport 1,027 à 1,614)

Transmission secondaire : par chaîne

Cadre : à poutrelle unique

Suspension AV : télescopique mécanique

Suspension AR : oscillante mécanique

Pneu AV : 1,50 x 17

Pneu AR : 1,50 x 17

Frein AV : tambour diam. 105 mm

Frein AR : tambour diam. 105 mm

Réservoir : 5,5 litres

Poids à sec : 56,8 kg

Prix : 7250 francs TTC