

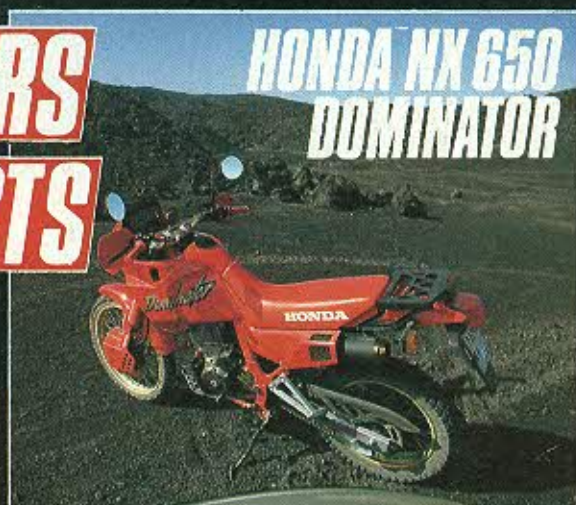
Moto REVUE

**ESSAI COURSE:
500 CAGIVA GRAND PRIX**

**COMPARATIF
250 CROSS/CR-KX-RM-YZ**

**RALLYE DES PHARAONS:
CAGIVA ENFIN!**

**PREMIERS
CONTACTS**



**SALON
DE
TOKYO**

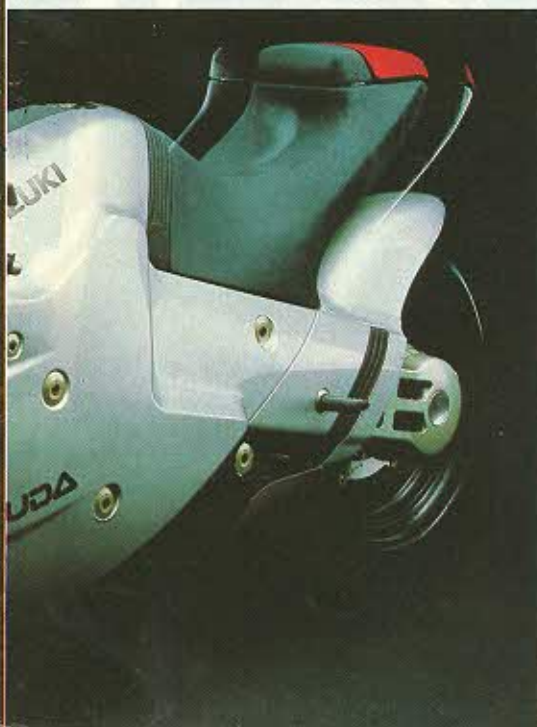


SALON DE TOKYO

1988
l'année
de toutes
les
originalités

Les motos ont fait leur révolution dans leur coin, tenues à l'écart par les grands noms de l'automobile. Mais aucun observateur ne s'y est trompé, tous les constructeurs japonais avaient de quoi exciter les journalistes les plus blasés. Après le panorama de la semaine passée, voici le détail des stars des deux prochaines années... pour patienter. Et découvrez comment Suzuki voit l'horizon 1990.





Ca vous la coupe ? Nous aussi. Suzuki se sent pousser des ailes, et on apprécie les efforts déployés par cette usine qui n'a pas les moyens de recherche et de développement de Honda par exemple. Cette Nuda est en fait un laboratoire d'expérimentation où on trouve la majeure partie des innovations qui équiperont les motos de série dans les années à venir. Place à l'imaginaire, on change d'univers. La Nuda est dotée de deux roues

motrices par visco-coupleur. La mission par fluide est un domaine connu (Travaux publics), mais jamais cette force motrice n'a été appliquée de manière aussi avant-gardiste. On peut imaginer une pompe à haut débit et dans chaque carter de transmission une turbine avec un retour vers le circuit de transmission. La difficulté étant de ne pas avoir de perte de charge entre la pompe et le moyeu de la roue. On remarque que les jantes sont en fibre de carbone, la piste du disque est solidaire du bord de la jante. Ainsi les étriers sont montés en position inversée, principe (ATE) récemment apparu sur les voitures rapides. Le principe de suspension avant et arrière rappelle beaucoup celui de la Elf. Le guidon de type pendulaire exerce une poussée latérale sur la roue. Le système d'injection du 4. cylindres et son allumage sont entièrement régis par un ordinateur. La coque est une structure en fibre de carbone nid d'abeille (comme en F1). La fermeté de la selle est modulable en fonction du poids du pilote. La forme particulière des optiques (phares et anti-brouillard) explique que celles-ci sont mobiles donc solidaires de la direction. Enfin, la Nuda n'aura pas de clé de contact, remplacée par une carte magnétique à insérer dans le tableau de bord. Nous en avons sûrement oublié et ce laboratoire n'a pas dévoilé tous ses secrets, aussi en reparlerons-nous.

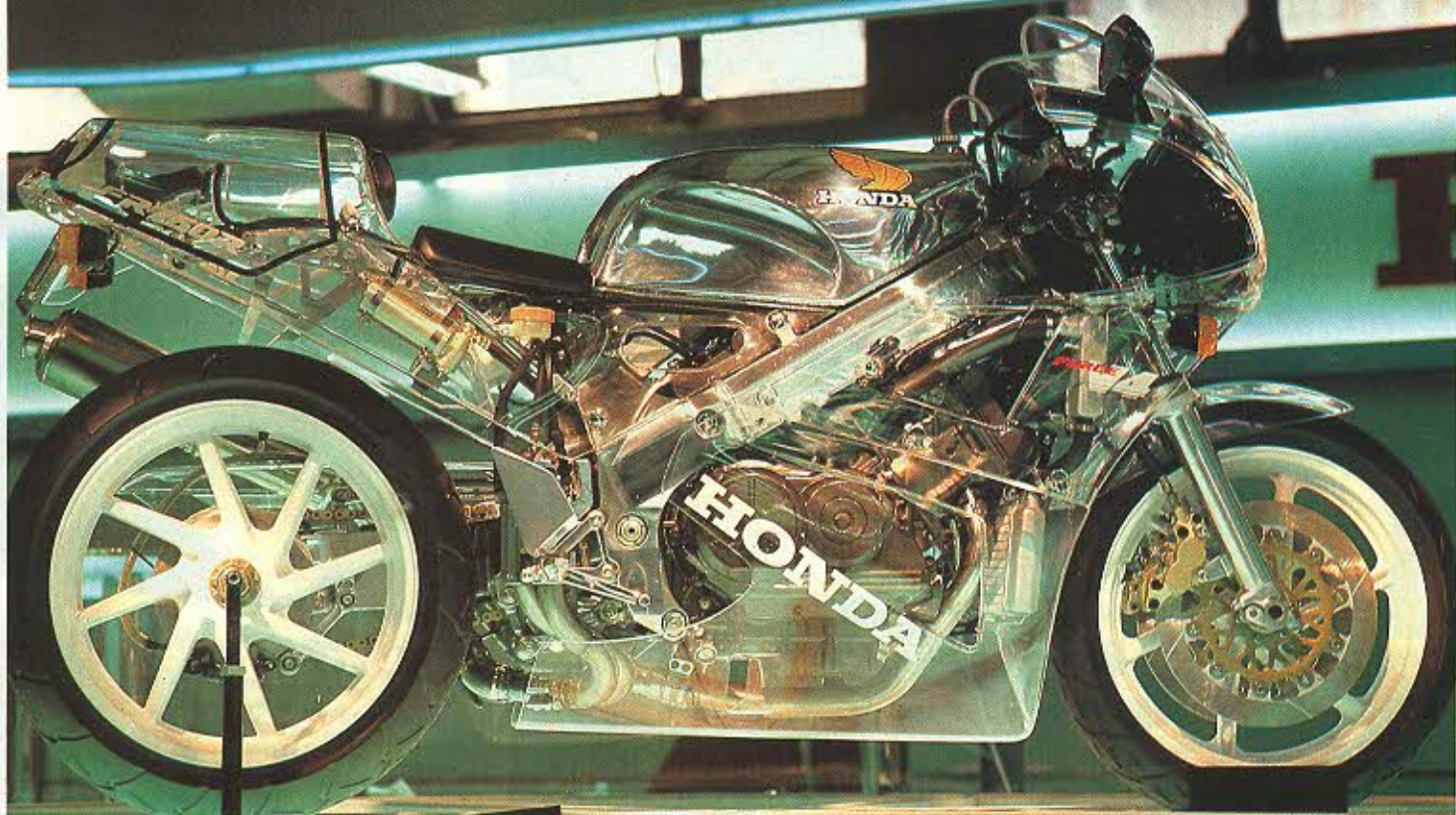


Pas de demi-mesure en ce qui concerne les 250 deux-temps. Désormais tous les constructeurs japonais sont sur un pied d'égalité. Suzuki est de la partie avec la nouvelle RG 250 Gamma. Comme on pouvait s'y attendre, il s'agit d'un V2 (45 ch à 9 500 tr/mn, 3,6 mkg à 8 500 tr/mn). Notez au passage (entre autres somptueux détails) la largeur des jantes revue à la hausse. Cadre aluminium, freins d'enter, la RGV offre en plus une gueule bien à elle par le profilé de son carénage avec optique affleurante. Au Japon, la puissance des 250 2-temps est limitée à 45 ch mais il est raisonnable qu'une RGV débridée vaille plus de 50 ch.



N'est-ce pas qu'il est mignon ce petit scooter 50 Suzuki baptisé Address ? A droite, une RG 250 dans une autre teinte. Logiquement, Suzuki France devrait l'importer mais les « promo-boys » ne doivent pas compter sur elle pour 88. Le problème pour les 250 deux-temps, c'est que le marché « civil » en France est quasi inexistant et par voie de conséquence impossible à partager à 4 entre les TZR, NSR, RGV, et KR 1.





CONCEPT SPORT



Un petit tour chez Honda. Inévitable retour sur la VFR 750 R « Bol d'Or ». Matez sans vergogne. Cet outil là ne courra jamais les rues, les circuits si ! Coup d'œil sur le vrai monobras de la 650 Bros, et son cadre alu. Par contre le carter de sortie de boîte est assez moche. Nous l'aimons bien cette machine, même si son importation n'est pas évoquée.

NEW CONCEPT SPORTS



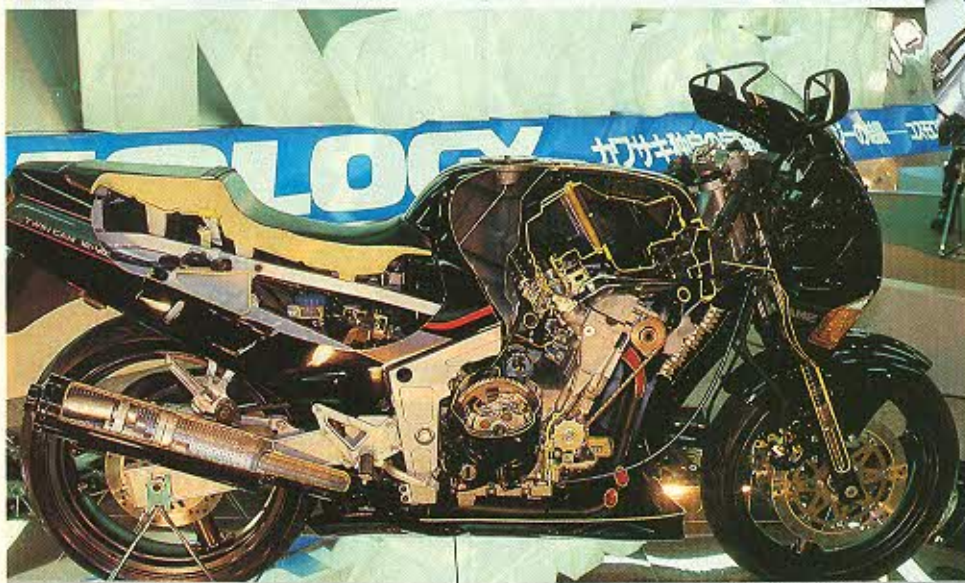
AX-1



Au milieu d'une partie-cycle de CR, le petit 50 du MRX Honda est un peu perdu. Donnez lui des chevaux... Après la bleue, la blanche. L'AX-1 ne sera pas importée en France. En revanche nous devrions voir au Salon de Paris une XL assez similaire équipée du 250 4-temps, double ACT, refroidi par eau. Les gromonos suivront le chemin tracé par ce petit cube dont la finition est exemplaire, à l'image de celle d'une certaine NX 650 Dominator.



Gros plan sur le tableau de bord de la Kawasaki ZX-4, dans l'esprit des Ninja mais avec une jauge en plus. Le compte-tours donne une idée du tempérament du 4-cylindres. Le reste semble être à la hauteur, à commencer par le cadre alu qui est en fait la véritable clé de voute des nouvelles sportives chez Kawasaki. Notez en-bas à gauche la coupe transversale d'une ZX-4, et plus particulièrement la position du filtre à air au-dessus de la culasse.



Cette XV 250 Virago est très différente de la 535. Par sa cylindrée tout d'abord, mais aussi par sa partie-cycle. Le moteur n'est plus suspendu, il repose sur un double berceau. Les échappements sont également différents (façon HD Softail Custom), le positionnement des commandes s'inspire également de ce célèbre low-rider. Cette moto se conduit presque allongé.

Cette Kawasaki IZR-7 préfigure la future 750 de série qui pourrait apparaître dans le courant 88. Le design sera le même, à l'exception du dossier et du renfort de bras oscillant. Son poids à sec est de 150 kg ; dans cette version (TT F1) la puissance annoncée est de l'ordre de 130 ch...



La ZX-10 surprend avec ses moyeux de roues pleins. Elle est baptisée Tomcat chez nous. Il semble que le choix des coloris s'oriente vers une certaine sobriété, ce qui n'est pas le cas du tachymètre qui voit grand. L'important dispositif anti-plongée a disparu, tout simplement.



Quelques détails de la 250 TDR pour vous mettre en appétit en attendant votre visite à la Porte de Versailles. L'agencement du tableau de bord est étonnant. Compte-tours sur le cadre, tachymètre sur la fourche, thermomètre d'eau et voyants associés à la tête de fourche. Il est amusant de constater que le catalogue Yamaha considère la TDR comme un trail à part entière. Chaque situation où elle est représentée en action est « Off Road ». Au demeurant les sculptures des pneus semblent appartenir à un trail se partageant effectivement entre la route et le TT.