

# 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 Casanovas.  
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. Téléc. : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.  
Président : Patrick Casanovas. 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<sup>er</sup> 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 consœurs 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).

## HISTOIRE DE NOUS FAIRE PATIENTER

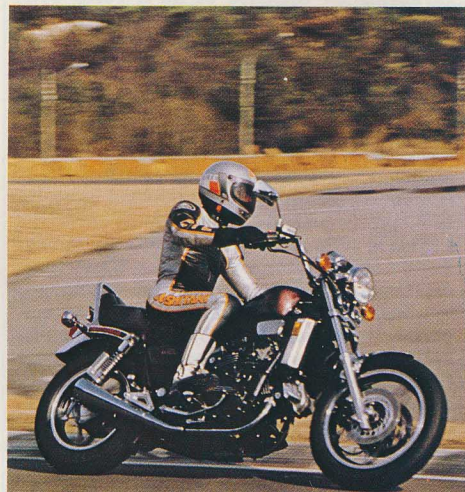
Les nouveautés ne manquent pas cette année, mais il faut reconnaître qu'elles tardent un peu à arriver. Pour nous aider à meubler notre attente, notre correspondant au Japon a pris contact avec quelques unes des nouvelles Honda.

# PRISE DE CONTACT DES HONDA



**Ascot,  
Magna  
et  
CBX 550**

Il n'y a pas que chez Honda que les nouveautés se font appeler Désirée. A un niveau général, après une bonne année 80, le marché moto a enregistré une baisse sensible lors de l'année écoulée. Les causes de cette récession n'étaient pas toutes prévisibles et les importateurs qui avaient presque tous misés sur une légère augmentation de leurs ventes se sont retrouvés au début de cette année 82 avec des stocks plus importants que prévus. Ils ont donc logiquement choisi d'assainir un peu cette situation avant de faire rentrer leurs nouveaux modèles. On ne leur en veut pas, mais c'est tout de même dur parfois d'avoir à attendre plusieurs mois pour poser ses fesses sur les bijoux entrevus au salon.



En haut, la FT 500 Ascot, gromono de route qui vient concurrencer la Yam SR 500, ci-dessus la V 45 Magna, version chopper de la 750 V 4, et dans les pages suivantes la CBX 550, dérivée de la très attendue CBX 400.

## HONDA FT500 ASCOT : Le mono descend dans la rue

Etait-il normal que la Yam SR 500 reste sans rivale ? Bien sûr que non. Le gromono de route a ses adeptes ; les nostalgiques des vieilles anglaises d'un côté et plus généralement ceux qui recherchent une moto légère, simple et économique. Honda qui a le souci de présenter une gamme la plus complète possible, se devait de leur proposer quelque chose. Pour cela, les techniciens de la marque ont repris la démarche la plus logique, celle déjà suivie par Yamaha : prendre la base mécanique de leur trail, en l'occurrence la XLS 500, et bâtir une moto de route autour.

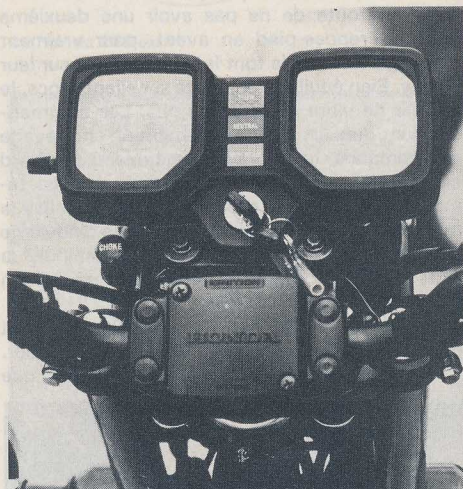
### Un gromono qui démarre tout seul

Un gromono sans kick, ce n'est plus vraiment un gromono diront certains, mais qu'est-ce que c'est pratique, rétorqueront tous les autres. Que celui qui n'a jamais maudit son engin au vingtième coup de kick resté sans réponse ou au premier reçu dans le tibia, jette la pierre au démarreur électrique de la FT 500 ; moi j'apprécie ce précieux accessoire dont l'Ascot est le premier gromono à être équipé.

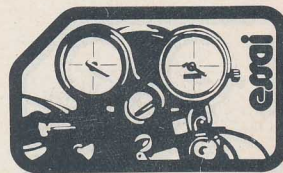
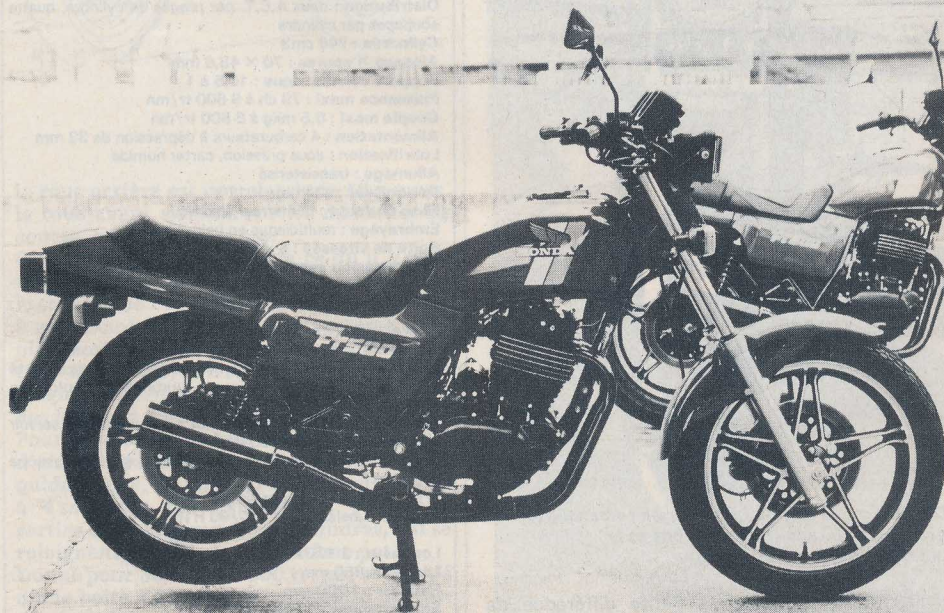
Pour le reste, le moulin est grosso modo celui de la XLS avec distribution par simple A.C.T. entraîné par chaîne à tension automatique et quatre soupapes. Dans sa version route il développe 35 ch à 6 500 tr/mn avec un couple de 4,0 mkg à 5 500 tr/mn, contre 34 ch toujours à 6 500 tr/mn pour la version trail qui bénéficie surtout d'un couple situé plus bas : 4,14 mkg à 5 000 tr/mn. Le rapport poids-puissance de la XLS est également plus favorable puisque celle-ci ne pèse que 132 kg à sec contre 157 kg à l'Ascot. C'est la raison d'un équipement beaucoup plus complet.

### Un air de dirt-track

Si la FT 500 est baptisée Ascot, du nom de l'un des plus célèbres circuits de short-track américains, situé dans la banlieue de Los Angeles, ce n'est pas par hasard. Sa ligne n'est pas en effet sans rappeler celle des impressionnantes machines de dirt-track. Esthétiquement, c'est vraiment réussi, la moto est fine et basse mais imposante tout à la fois grâce notamment à son gros boudin arrière et à son volumineux pot d'échappement chromé noir. Les roues ne sont pas des Comstar mais de vraies roues à branches en alliage coulé. La suspension arrière est classique avec toutefois un bras oscillant de section rectangulaire. La fourche avant est à axe déporté et à assistance pneumatique. On remarque un intéressant ponton de rigidification en alu au-dessus du garde-boue, dont pourraient s'inspirer de nombreuses machines de plus forte cylindrée. Côté freinage il



L'équipement de l'Ascot est complet. La forme du tableau de bord s'harmonise à celle du phare à iode rectangulaire... et puis elle démarre du bout du doigt.



y a ce qu'il faut avec de simples disques de grand diamètre à l'avant et à l'arrière, sur lesquels agissent des étriers à deux pistons parallèles.

### Attendez que ça tourne...

En selle, la position de conduite est parfaite. Guidon et repose-pied sont placés exactement où il faut. Bien droit, on contrôle parfaitement la moto, campée sur ses gros pneus. Pour ce qui est de la vitesse de pointe, on aurait par contre intérêt à s'allonger un peu. Le moteur tourne en effet librement jusqu'à son régime maxi de 7 000 tr/mn, mais il a tout de même du mal à emmener l'Ascot à plus de 140 km/h. En règle générale, la FT 500 semble d'ailleurs pousser un peu moins que la XLS 500. Couple maxi plus haut, poids plus élevé expliquent facilement cette impression. Une mécanique somme toute assez discrète tant à l'oreille qu'à la poignée de gaz.

Si l'Ascot cache bien son jeu dans les bouts droits, elle se révèle par contre dans les portions sinueuses où elle vire littéralement sur des rails. Parfaitement stable grâce à ses gros pneus et à sa chasse importante, elle se balance également très facilement. Les suspensions travaillent efficacement et il ne fait aucun doute que plus d'un propriétaire de machines réputées sportives risque de laisser des plumes à essayer de suivre le rythme de l'Ascot en virages. Un café-racer capable donc de faire autre chose que la course d'un café à l'autre !

### Fiche technique

Honda FT 500 Ascot

#### Moteur

**Type** : monocylindre vertical, quatre-temps, refroidi par air  
**Distribution** : simple A.C.T. entraîné par chaîne silencieuse à tension automatique, quatre soupapes actionnées par culbuteurs  
**Cylindrée** : 498 cm<sup>3</sup>  
**Alésage x course** : 89 x 80 mm  
**Rapport volumétrique** : 9 à 1  
**Puissance maxi** : 35 ch à 6 500 tr/mn  
**Couple maxi** : 4 mkg à 5 500 tr/mn  
**Alimentation** : un carburateur à dépression de 35 mm  
**Lubrification** : sous pression, carter humide  
**Allumage** : C.D.I. transistorisé  
**Générateur** : alternateur 12 V  
**Mise en route** : démarreur électrique  
**Transmission primaire** : par engrenage  
**Embrayage** : multidisque en bain d'huile  
**Boîte de vitesses** : à 5 rapports  
**Transmission secondaire** : par chaîne autolubrifiée

#### Partie-cycle

**Cadre** : simple berceau interrompu type Diamond  
**Direction** : angle de colonne 29°, chasse 120 mm  
**Suspension avant** : fourche télehydraulique à assistance pneumatique  
**Suspension arrière** : oscillante, 2 combinés ressort amortisseurs renversés  
**Frein avant** : simple disque, étrier à deux pistons parallèles  
**Frein arrière** : simple disque, étrier à deux pistons parallèles  
**Roues** : branches en alliage léger  
**Pneus** : Tubeless AV : 3.50-19  
 AR : 4.25-18  
**Longueur** : 2 150 mm  
**Largeur** : 770 mm  
**Hauteur** : 1 190 mm  
**Empattement** : 1 420 mm  
**Hauteur de selle** : 810 mm  
**Garde au sol** : 168 mm  
**Poids à sec** : 157 kg  
**Réservoir d'essence** : 13 l

Pour une moto de route l'Ascot présente une silhouette originale qui n'est pas sans rappeler celle des motos de dirt-track américaines. Un gromono qui ne manque pas de personnalité.