

Le moteur de l'année.

Quatre nouveaux moteurs Honda cette année! Et déjà une distinction* pour le premier arrivé: le V.4. à refroidissement liquide. Issu des machines de vitesse (la NR 500) et d'endurance (la FWS 1000), le 1^{er} moteur

de ce type à équiper des motos de série: les Honda VF 400, 750 et 1.000. Points forts du V.4. Honda: archi-puissant, compact, embrayage avec limiteur de couple.

4 carburateurs... Un nouveau souffle et un nouveau punch pour le Grand Tourisme et le Sport!

*Elu "moteur de l'année" le 30.12.82 par les lecteurs de Moto Journal.

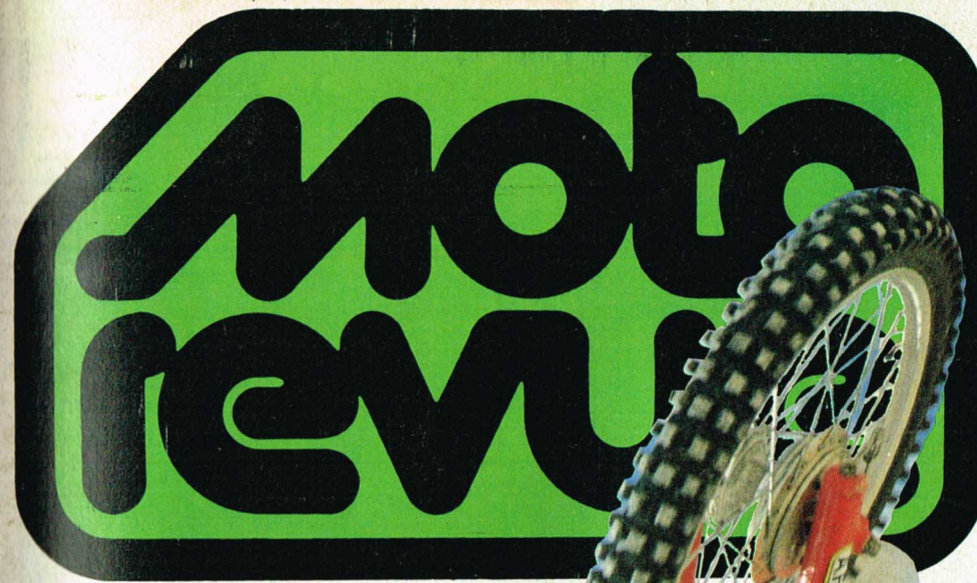


HONDA MOTO
LA VICTOIRE D'UNE PASSION

HAUTEFEUILLE S.A.

M 2163-597-20 F

**SPECIAL
TOUT-TERRAIN**
20 MOTOS ESSAYÉES
4 COMPARATIFS CROSS,
ENDURO, TRIAL.



Des motos et des stars :
Malherbe, Carlqvist,
Jobé, Sterckx, Mingels,
Moralès, Lalay, Fred et
Thierry Michaud,
Coutard, Prato, Mérel...
et les autres !
Sommaire détaillé page
suivante.

N°2597. Jeudi 10 mars 83. 20 F - 150 FB - 8 FS



EXCLUSIF:
PREMIER ESSAI YAMAHA
600 TENERE.



GRAND PUBLIC

**Votre En Cas tout prêt
tout chaud en 4 minutes.**

Hachis Parmentier, Chinoise,
Napolitaine, Milanaise,
Couscous, Carbonara, Brandade:
de bons petits plats pour une personne.



**Les
En Cas
de Knorr**

SOMMAIRE N° 2597 - jeudi 10 mars 83 - 20 F - 8 fs - 150 fb - T.T.C.



COUVERTURE
Vive la chlorophylle !
Cette semaine, *Moto Revue* a vu vert. Une avalanche de comparatifs dans tous les domaines, une montagne de motos, la plus prestigieuse équipe de pilotes imaginable pour les plus sérieux essais jamais vus. En prime, un calendrier des épreuves à venir, quelques réflexions sur l'endurance et la moto au féminin, sans oublier les plus belles photos vertes de l'année. Et puis, la surprise, l'exclusivité, la Ténéré en vadrouille en plein cœur de la Bretagne. Ready ? Gooooo !

DIRECTION
Directeur de la publication : Patrick Casasnovas.
Président du comité de rédaction : Serge Pozzoli.
REDACTION
Rédacteur en chef : Eric Glain.
Chefs de rubrique :
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction : Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand,
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Jean-Louis Bernardelli,
Christian Delahaye,
Gérard Rocroy (studio photo),
Antoine Peyralade (documentation).
Collaborateurs :
Raynald Lecerf,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Correction : Rémi Barroux.
Secrétaire : Pascale David.

CORRESPONDANTS
En France : C.B. Adrénani, G. Delbos,
L. de Nadai, G. Mauget, J.-F. Meunier,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.-M. Rieu, J.-P. Tourte,
B. Verret, J.-C. Virfeu, J. Volland.
A l'étranger : Das Motorrad (D),
C. Carter et G. Spencer-
Davidon (G.B.), M. Walter (B),
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CDN),
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Loosenord (NL), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentiluocci et C. Canzano (I),
P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS), G. Hochet (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE
Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Nadine Gros, Jean-Pierre Sneuw.

PUBLICITE
Au journal.
Directeur de la publicité : Henri Guével.
Chefs de publicité : K.E. Dussine et Ch. Huguët.
Adjoint pour le Sud : F. Josa
Conception publicité : Enrico Carosi.
Adjoint : Marc Blanchard.

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. Télex : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnement : Monique Deregard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1983. Ce numéro 20 F. Abonnements : France 375 F (48 numéros). Etranger 520 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Couverture

L'invraisemblable Flying'V dans ses œuvres. Renversant ! (photo Pat Boulland).

Randonnée en Ténéré 8

Première sortie en exclusivité mondiale de la version définitive de la Yamaha XT 600 Ténéré. A travers la Bretagne, par monts et par vaux, nous l'avons essayée pour vous (par J.-L. Bernardelli, photos P. Massias).

Comparatif 500 cross 16

Un match au sommet entre les quatre japonaises version 83 : Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki. Pour essayer ces véritables F1 du tout-terrain, MM. Malherbe, Carlqvist, Jobé, Sterckx et Mingels, rien que pour vous ! (par X. Audouard, photos P. Boulland et F. Beau).

Comparatif 250 cross 32

Elles sont quatre, européennes, hyper compétitives et bien décidées à ne pas se laisser marcher sur les pieds par les japonaises. Gregnanin, Lemeunier, Hoestlandt et Gorni étaient à leurs guidons (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Calendrier vert 48

Où, quand, comment ? Toutes les épreuves françaises 83 en cross, trial et enduro. Le guide complet de l'actualité sportive à venir (par R. Lecerf, dessins J. Vivant).

Galerie photos 58

Des images, des images, encore des images ! Un coup d'œil coloré (et pas triste !) sur la saison écoulée (photos Pat Boulland).

Comparatif 250 enduro 82

Cinq européennes, KTM, Husqvarna, SWM, Maico, Kramer, et une japonaise, Yamaha ; pour faire un tour d'horizon complet de la catégorie la plus florissante (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Comparatif trial 96

Ou les motos françaises à l'honneur : JCM, Coll, Fournalès face à la grosse nouveauté italienne : la SWM Jumbo (par J.-L. Bernardelli, photos P. Boulland).

Endurance T.T. 114

Une enquête sur cette discipline en plein essor où les privés ont encore leur place face aux officiels (par R. Lecerf, photos P. Boulland).

La moto au féminin 120

S'il est une discipline dans la moto où les femmes s'illustrent, c'est bien le tout-terrain. Christine Martin était la mieux placée pour en parler (dessins J. Vivant).

Divers

Courrier (p. 4) ; dernière heure (p. 6) ; petites annonces (p.124 à 126).

**SUPER
COMPARATIF**

LES 500 CROSS JAPONAISES

avec

Carlqvist

Malherbe

Jobé

Sterckx



Yamaha YZ

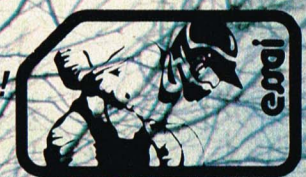
Honda CR

Suzuki RM

Kawasaki KX

par X. Audouard / photos : P. Boulland et F. Beau

« A LA LUMIERE DES ETOILES »... BIS !
On les avait sous la main... pas question de les laisser partir comme cela !
Après le comparatif 250, voici donc le « 500 cross japonaises 83 » avec
nos « stars » Carlqvist, Jobé, Malherbe et autres !





Malherbe sur la Honda extrapolée de celle qu'il a conduite deux fois au titre mondial. Un moteur particulièrement vivace allié à une partie-cycle quasi irréprochable font de la 480 CR une machine hyper-compétitive.

Vous ne pouvez pas l'avoir déjà oublié... Trois champions du monde pour l'essai attendu de la saison, c'était notre comparatif-cadeau de « nouvel an », du jamais vu ! Tant qu'on y était, on n'allait pas laisser passer l'occasion de « faire » en prime les 500, ces monstres sacrés du cross qu'on évoque toujours avec du respect dans la voix... Elles revendiquent toutes nettement plus de 50 chevaux, pèsent 102 kg, coûtent 20 000 F, autant dire qu'il s'agit de machines exceptionnelles, réservées par essence à ceux qui ont l'expérience du cross, des connaisseurs... Et on ne vend pas n'importe quoi à des connaisseurs. Je consulte les archives : déjà deux ans depuis le précédent comparatif 500. Depuis, une très grosse évolution pour un marché qui reste marginal... C'est que la 500, c'est le prestige. Et à machines prestigieuses, essai prestigieux. Avouez qu'on pouvait difficilement vous offrir mieux. Mais rien n'est trop beau pour un « spécial vert » !

Le pourquoi du choix

Lors de l'essai des 250, on avait déjà développé l'argumentaire selon lequel « japonaises » et « européennes » seraient à présent, sauf exception, séparées dans nos comparatifs. Nous voici donc de nouveau aujourd'hui avec nos Honda, Yamaha, Kawasaki et Suzuki, version 500 cm³. Dans cette catégorie, notons que les européennes conservent un excellent crédit, avec notamment HVA, Maïco et KTM. Si cette dernière n'a que fort peu évolué cette année, les deux autres ont déjà fait l'objet d'essais séparés ces derniers mois ; elles ne nous sont pas inconnues. La HVA est apparue comme une moto parfaitement compétitive, saine de partie-cycle et puissante de moteur. Pour une première incursion dans le monde des « full-size » de 490 cm³ et plus, HVA a réussi son coup. Pour Maïco, c'est un peu la résurrection après une paire d'années difficiles : la « twin-link » reste une machine typée, mais très facile à piloter, maniable et bien suspendue. Son moteur inédit est des plus agréables : puissance et « allonge » sont ses principales qualités. Ces machines restent, hélas ! très chères et dépassent largement le cap fatidique des « deux briques » qu'évitent encore trois de nos japonaises : la Yam, la Honda et la Kawa.

Revenons-en donc à ces fameuses japonaises... Il faut reconnaître qu'elles présentent des antécédents flatteurs : Lackey, Vromans, Bruno, Malherbe, Noyce, Thorpe, Carlqvist, Hudson ont couvert de gloire leurs répliques « usines », lesquelles n'ont pas laissé la moindre victoire en grand prix à une quelconque « intruse » non-japonaise. Parlons-en, justement, de ces « répliques »... La Suzuki RM ressemble beaucoup à la championne du monde, mais n'a en fait aucune pièce commune avec celle-ci. Souvent un dessin très voisin, mais des matériaux ou une finition différents. Chez Honda et Yamaha, malgré de subtils artifices de design, ne nous leurrions pas : rien à voir question fabrication entre les versions « usine » et

« client ». La parenté la plus proche, c'est encore entre cette 499 Kawa KX et les KH de Thorpe (82), mais surtout de Lackey (81), qu'on pourrait l'établir. Cela dit, même s'il est inutile de s'imaginer rouler sur la moto de Malherbe en achetant une 480 CR, il faut reconnaître aux Japonais l'art de fabriquer des « cousines-répliques » particulièrement intelligentes à partir de leurs protos d'usine, ou des enseignements que ceux-ci leur ont appris. Nos essais de machines d'usine l'ont montré : il n'est pas toujours prouvé que le « vulgus crossum » ait un intérêt réel à échanger sa machine de série contre une « usine »... Allons, le niveau d'évolution actuel des YZ, CR, RM et KX est bien suffisant pour nous. Notons au passage que techniquement les « séries » 83 sont strictement au même plan que les « usine » 82. Pas de moteur liquide pour l'instant (bien que l'on y vienne pour les machines d'usine 83 chez Kawa et chez Honda ; on sait par ailleurs que Yamaha a déjà expérimenté cette solution en 81... sans suite) ; partout des monoshocks « dernier cri », un seul frein à disque toutefois (sur la Kawa bien sûr), des fourches réglables en hydraulique, etc. Côté chiffres, on se rapproche des 60 ch (catalogue), on dépasse les 6 mkg de couple, les 300 mm de débattement avant-arrière, et on revendique le poids-limite FIM de 102 kg. A noter que deux machines font confiance à une boîte « quatre » (Yamaha et Suzuki), Honda revenant aux cinq rapports que Kawasaki n'avait pour sa part jamais abandonnés.

Plateau « grand-prix »

On ne présente plus des stars comme celles qui nous accompagnent aujourd'hui ! Si ? Bon, alors d'accord. Pour ceux qui étaient absents la dernière fois (à propos, vous avez un mot d'excuse ?), rappelons que vous avez l'honneur d'être servis ce jour par André Malherbe (pour Honda), ex-double champion du monde 500, Georges Jobé (pour Suzuki) et Hakan Carlqvist (pour Yamaha), tous deux ex-champions du monde 250, par Eddy Sterckx (pour Kawasaki), un jeune pilote de GP belge particulièrement « toxique » dans le sable, enfin par Jean-Paul Mingels, lui aussi pilote de GP à l'expérience précieuse, qui est venu en ami et voisin... Inutile de vous préciser que pendant cet essai on a enroulé du câble à une cadence inhabituelle : sur deux circuits belges, l'un boueux, l'autre sablonneux. Malheureusement — c'est l'inconvénient d'« employer » des stars — ces gens-là étant tous pilotes professionnels sous contrats très stricts avec le Japon, n'ont pu nous donner l'habituel « choix des pilotes » car ils n'avaient tout simplement (officiellement, hé bé...) pas le droit de monter sur une autre moto que la leur. Et encore moins, ça va de soi, de risquer de dire du bien d'une marque concurrente. Dommage, mais on est déjà tellement contents d'être en pareille compagnie qu'on ne va pas, en plus, revendiquer !

Ce qui est nouveau

Pas de réelle nouveauté dans cet essai, toutes les motos ont été présentées ici même ces derniers mois. On va tout de même résumer les chapitres précédents, histoire de dérouiller vos esprits embrumés !

Yamaha : on a bien sûr droit ici à la seconde version du « monocross progressif », avec amortisseur fortement incliné et non horizontal. Du coup, le cadre est nouveau. La fourche aussi, qui permet désormais un réglage en amortisseur (quatre crans). Quatre kilos sont perdus au passage, pour revenir à la limite-FIM. Par ailleurs, on a gagné 3 ch pour passer à 56 ch (à 7 000 tr/mn), ainsi qu'un peu de couple (5,91 mkg à 6 500 tr/mn).



Le refroidissement de l'ensemble cylindre-culasse est amélioré par un nouveau dessin des ailettes. Le système YEIS a gagné en capacité, tandis que la chambre de carburation, elle, a été réduite de 4 cm³. Moyeux redessinés, guidon plus étroit de 2 cm et monté dans l'axe de la fourche, soufflets de fourche rouges, voilà pour les derniers détails.

Honda : comme toutes les CR 83, la 480 reçoit une nouvelle fourche (réglable en 16 positions d'amortissement !) et un Pro-link à bielettes-alu et rapports modifiés. Le réservoir descend autant que possible côté droit pour abaisser le centre de gravité. Le cadre se démonte au moyen de quatre boulons, et le poids passe sous la limite FIM grâce à l'emploi massif de l'aluminium (kick, silencieux, pédale de frein, etc.). Honda revendique 53 ch à 6 500 tr/mn et 6,2 mkg à 5 500 tr/mn pour un moteur aux diagrammes revus, et qui reçoit un cinquième rapport de boîte, ainsi qu'un embrayage renforcé ! La hauteur de selle, axe de pédale de frein réhaussé, moyeux à « rayons droits », jantes extra-larges, selle montante, etc.

Suzuki : ici, le plus important est le passage de 465 à 492 cm³. Boîte « quatre » on l'a vu, aux rapports modifiés, et pas de chiffres officiels de puissance ni de couple. Côté partie-cycle, des tirants de suspension en alu, une pédale de frein repliable, une selle bleue, un empatement rallongé (+ 15 mm), des moyeux plus étanches, un réservoir d'amortisseur mieux refroidi, un poids « descendu » à 103 kg, et c'est tout.

Kawa : là, tout est nouveau. Moteur de 499 cm³, 57 ch annoncés pour 6,35 m/kg de couple (!), suspension Uni-track « new-look » avec un tirant monobranche et un meilleur effet de progressivité, nouvel amortisseur réglable en compression (le même que la Suzuki), fourche de 43 mm réglable, bref une moto 100 % nouvelle, d'une présentation splendide et d'une finition étonnante. Pour les détails, notons que le carbu n'est pas un Keihin comme sur la 250, mais bien un Mikuni. Le diamètre (38 mm) est le même, ainsi que la boîte à huit clapets en fibre de carbone. L'ensemble du système bras oscillant-Unitrack, ainsi que les jantes (extra-larges), est anodisé or, ceci pour un mariage du meilleur effet avec le vert des plastiques et le noir du moteur, pot et cadre. Le silencieux (en alu) est démontable, donc « rechargeable ».

Voilà. Tout le monde a bien remis les choses en place dans sa p'tite tête ? Alors on y va. Première grande question, comme d'habitude : « Laquelle vous tente ? »...

1. Laquelle vous tente ?

- Gueule et frime
- 1. Kawasaki — 2. Honda
- 3. Yamaha-Suzuki

Toujours discutable, un jugement sur l'esthétique. Mais là, il faut reconnaître que la Kawa « en jette » un maximum, avec son vert à la fois symbolique et flashant, marié comme on l'a dit avec du doré et du noir... C'est net, de bon goût, « classe » en somme. Sans oublier le petit côté « frime » du design et de la plaque avant ajourée. Elle l'a bien gagné, son point d'avance, la KX. Derrière, la rouge Honda a la cote. On juge généralement cette moto très équilibrée, et elle présente le mérite d'innover esthétiquement. En particulier côté droit, où le réservoir « haricot » fleurit bon la moto d'usine... N'oublions pas non plus la selle bleue montante, très réussie. Le tout permet à la Honda de devancer la Yam et la Suzuki, toutes deux très belles mais plus sobres, et surtout bien peu changées par rapport à l'an dernier. Seul le

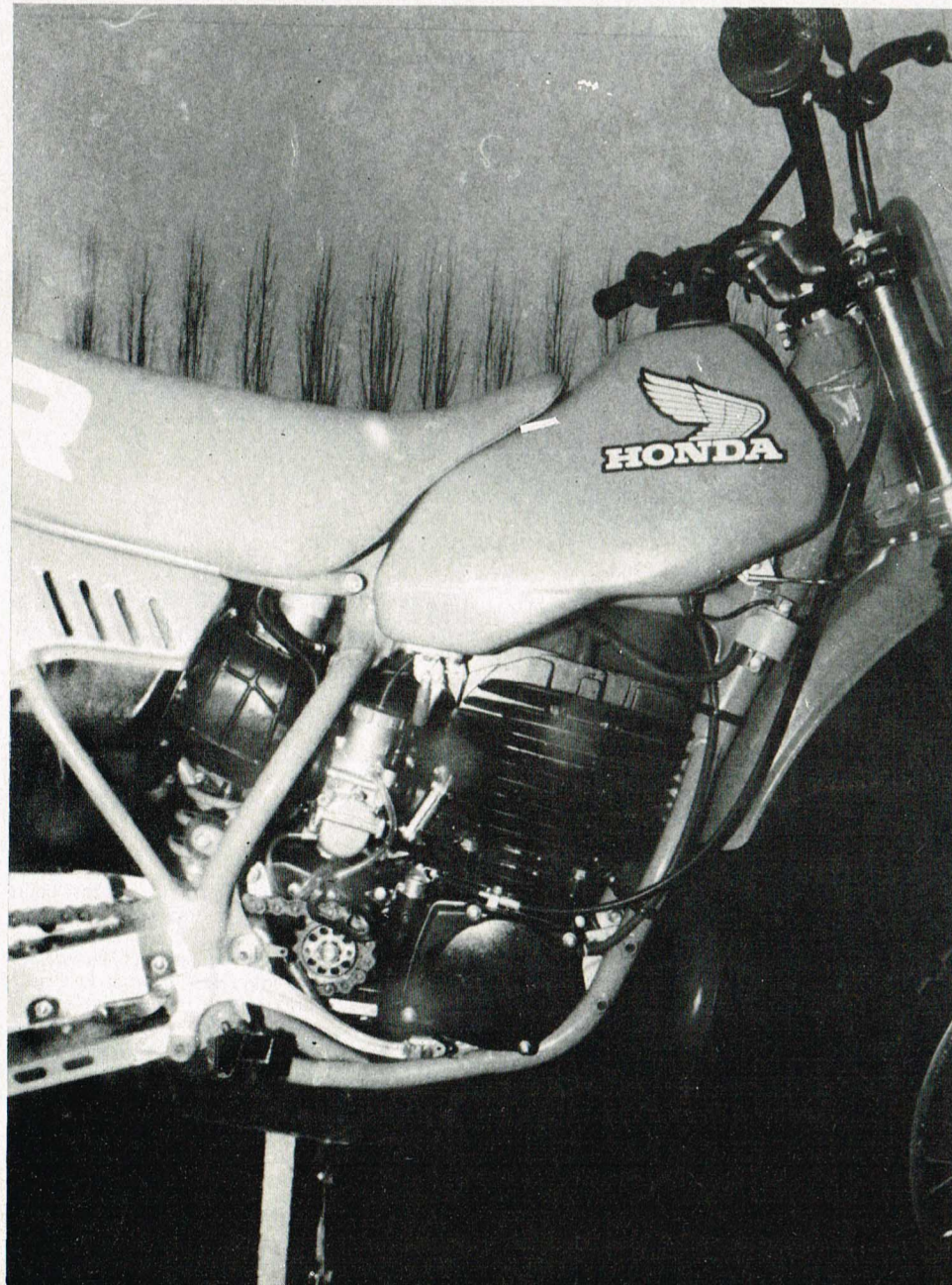
niveau très relevé de ce test (Pensez ! Comparer esthétique, finition et frime avec quatre japonais !) explique un tel classement. En pratique, lorsque vous achetez une YZ, vous ne vous affichez certes pas avec un laideron ! Mais il faut encourager l'innovation et l'originalité des constructeurs.

● Le sérieux

1. Yam, Honda, Suzuki, Kawa

Ici, en revanche, pas de discussion : bien sûr que ces quatre motos sont sérieuses et leurs équipements de qualité irréprochable (sauf les pneus !). On sait d'autre part qu'elles ne s'en vont pas en lambeaux après quelques tours de circuit... Grosses fourches, freins double came ou disque à l'avant, commandes hyper-étudiées, on retrouve évidemment les qualités habituelles des motos japonaises, d'où l'égalité absolue sur ce test.

Honda revendique 53 ch pour son moteur aux diagrammes revus qui reçoit un cinquième rapport de boîte ainsi qu'un embrayage renforcé. A ne pas mettre entre toutes les mains !



● La « bidouille »

1. Honda — 2. Yamaha 3. Suzuki, Kawa

On l'a déjà vu lors des comparatifs 125 et 250 : les Honda 83 sont particulièrement bien fichues sur le plan de la « bidouille ». Quatre boulons (sans contre-écrou) et hop ! c'est l'arrière du cadre qui tombe, permettant un accès immédiat à l'amortisseur et un lavage plus « en profondeur ». La fourche est réglable en amortissement par une vis à seize (!) crans, et l'amortisseur se règle aussi bien en compression qu'en détente. La Honda est ajustable de partout, à vous de savoir l'ajuster. En outre, elle bénéficie de l'option « kit », un atout supplémentaire dans ce test. La Yamaha peut également s'obtenir avec un kit, ce qui, allié à son double réglage compression/détente sur l'amortisseur lui donne un léger avantage sur la Kawa et la Suzuki, dont l'amortisseur, ne se règle qu'en quatre positions de compression. Notons toutefois les rayons droits (non coudés) de la Suzuki (et

de la Honda), qui nécessitent un moindre entretien et se changent facilement.

● La bonne affaire

1. Honda, Yam, Kawa 2. Suzuki

Quand on atteint presque les deux briques, la différence de prix entre Honda (19 265 F), Yamaha (19 612 F) et Kawasaki (19 474 F) n'est pas décisive. Rappelons que Honda et Yamaha proposent chacun un kit de pièces assez complet pour respectivement 800 F et 794 F. En revanche, comme pour la 250, on se demande ce qui justifie le prix de la Suzuki : 21 500 F. Suzuki n'a pas fait le même effort sur ses grosses cylindrées que sur la 125, laquelle est la moins chère de sa catégorie. Techniquement, la RM ne propose pourtant rien de plus que ses petites cousines. Et ce n'est tout de même pas le titre de Brad Lackey qu'on nous fait payer là !

Laquelle vous tente ?	1. Honda	2. Kawa	3. Yamaha	4. Suzuki
• Gueule et frime	2	1	3	3
• Le sérieux	1	1	1	1
• La « bidouille »	1	3	2	3
• La bonne affaire	1	1	1	2
• TOTAL	5	6	7	9

Commentaire : les écarts se creusent déjà ! Il faut reconnaître que la Honda est bien séduisante, et pourtant c'est la moins chère du lot ! Jolie gueule, mécanique bien pensée, prix raisonnable, personne ne dit mieux. Pas même la Kawa, encore plus belle mais moins bien foutue côté « bidouille ». Séduisante, la Yam le reste bien sûr, en dépit de son relatif immobilisme esthétique. Enfin, malgré le prestige de son titre mondial, la Suzuki ne justifie pas esthétiquement ni techniquement un prix prohibitif par rapport à la concurrence, ce qui explique sa dernière place provisoire. Mais tout ne fait que commencer !

II. Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, en somme)

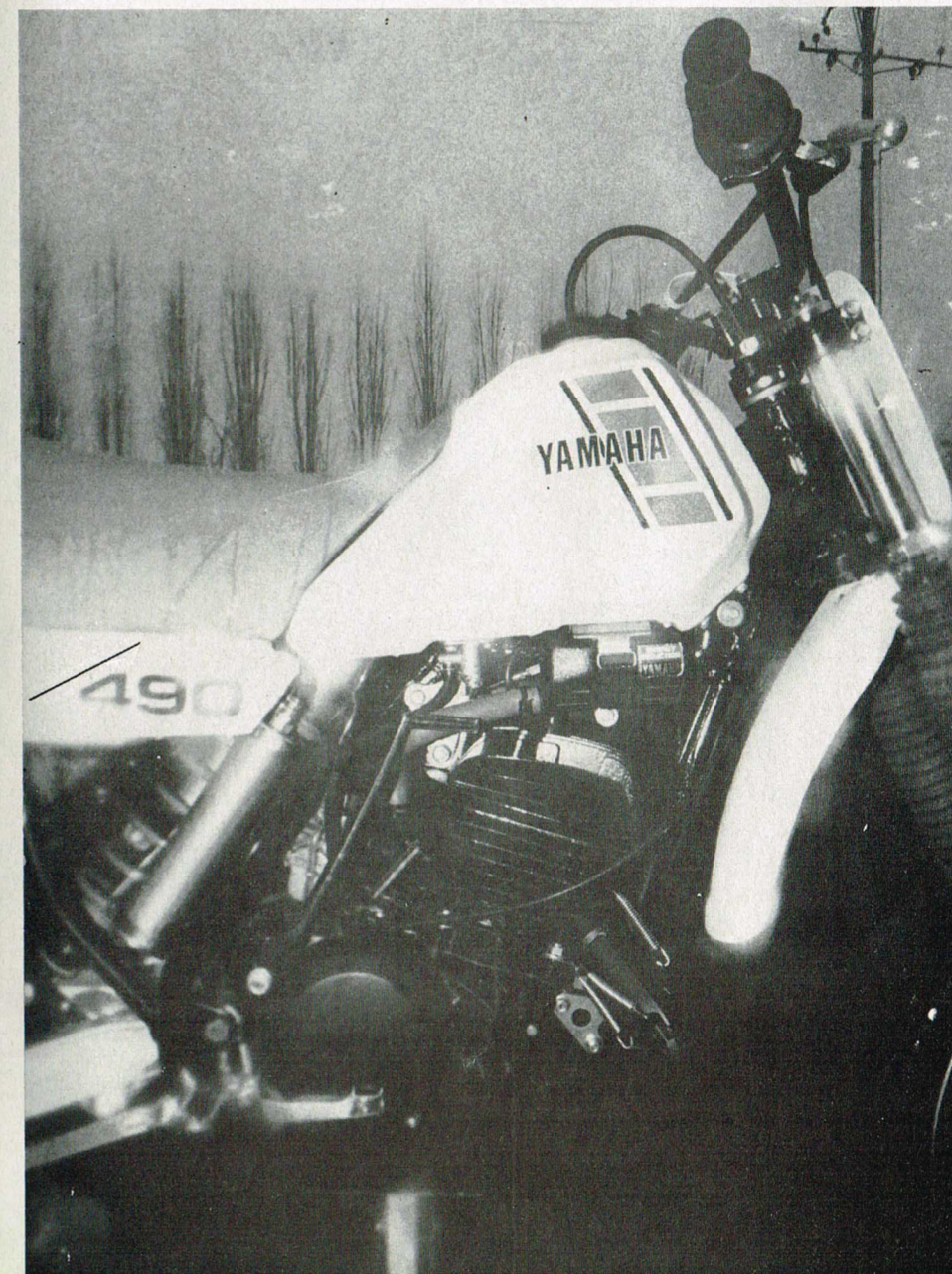
● Le premier coup de kick

1. Honda, Kawa, Suzuki, Yam

D'habitude, ce test juge plus le côté « excitant » d'une moto que l'on vient de démarrer que le processus de démarrage lui-même. Mais, s'agissant de 500 cross, le « coup de kick » lui-même peut devenir un critère de sélection. Eh bien... non. Incroyable comme les 500 cross se sont civilisées depuis deux saisons sur ce point. Pas de retour « bonjour la cheville », pas de mécanique hyper-capricieuse ou de compression démentielle. Bon, il ne faut tout de même pas s'endormir sur les kicks, par ailleurs tous disposés trop haut pour le

Chez Yamaha, on a gagné 3 ch pour passer à 56 ch, ainsi qu'un peu de couple. De plus, le refroidissement de l'ensemble cylindre-culasse est amélioré par un nouveau dessin des ailettes.

Dans le garage de Jobé, chacune des motos a dû se soumettre à la pesée. Dans l'ensemble, les poids « constructeurs » sont relativement proches des poids réels.



gabarit moyen (bras de levier oblique). Mais si l'on s'y prend bien — et on apprend finalement vite à s'y prendre bien, ça varie un peu selon les motos mais dans des proportions raisonnables — on démarre ces gros monos dans un laps de temps acceptable, à chaud comme à froid. Bien sûr, on n'a pas affaire à des 125 cross : pas de montées en régime instantanées, l'inertie est présente, les vibrations aussi mais pas trop gênantes. Le moteur Honda serait *a priori* le plus vif (c'est aussi le plus petit), et la Kawa le plus lent à monter (c'est aussi le plus gros, tout cela est d'une logique touchante). Bref, plutôt que l'excitation, c'est une curiosité teintée d'une vague appréhension que ressent le pilote avant de « lâcher les chevaux »...

● Le premier frisson

1. Suzuki, Kawa, Yam, Honda

Vous pensez bien que frisson il y a, et que jamais on ne se plaint d'un manque quelconque de chevaux, avec aucune de ces motos. Les puissances ont atteint, avec les 500 modernes, un niveau intéressant en ce sens que ces moteurs tractent tous comme des mules à bas régimes, sans pour autant rechigner outre mesure à monter assez haut dans les tours ; leurs courbes de puissance sont toutes assez plates, jamais il n'y a de déferlement dangereux d'une puissance impossible à maîtriser. Pour l'anecdote, un essai comparé et systématique de toutes les motos en reprise et vitesse de pointe sur un chemin droit, long et plat, avec Georges Jobé, a donné contre toute attente un léger avantage à la Suzuki, apparemment la plus apte à prendre des tours au maxi, et la plus rapide en pointe. Mais tout ceci se passait à des vitesses jamais atteintes sur un circuit de cross, de sorte qu'il aurait été injuste de pénaliser qui que ce soit pour « manque de puissance » !

● L'efficacité réelle

1. Yam — 2. Suzuki, Kawa, Honda

Bon, assez d'égalités, il faut départager. Bien sûr, tous ces moteurs sont efficaces, à la fois puissants et très souples. Mais ils ne se comportent pas tous de la même manière, loin s'en faut. Le Yam est le plus universel, sa poussée est franche, immédiate, elle part de très bas et poursuit jusqu'en haut, sans le moindre fléchissement et sans brutalité excessive. La boîte « quatre » suffit à ce moteur, elle lui donne une plus grande « allonge » mais je demeure persuadé qu'au niveau du crossman moyen, une boîte « cinq » ne présente aucun inconvénient. Sur l'YZ, seconde et troisième seront les rapports universels, la souplesse du moteur faisant l'essentiel du travail sur terrains étroits et sinueux. En revanche, dans les lignes droites très rapides, un cinquième rapport soulagerait sans doute le moteur, lequel tire assez court d'origine.

Le Suzuki aurait pu égaler le Yam sur ce test. Lui aussi bien « plein » à tous les régimes (et montant même un peu plus haut que le Yam), il est aussi plus rageur (un bruit très sympa), plus vivant, moins « grosse cylindrée ». Par exemple, il aime bien qu'on le relance d'un petit coup d'embrayage dans les appuis, comme notre Jean-Jacques Bruno national sait si bien le faire. Le problème c'est qu'alors la RM a une certaine tendance au cabrage, pas dangereuse certes mais un peu fatigante et qui peut dans certains cas (épingler en bas d'une côte par exemple), nuire à l'efficacité géné-

rale de l'engin. La souplesse du moteur « encaisse » bien la boîte, les rapports sont plus longs que sur la Yam (la démultiplication finale joue aussi sans doute), mais ici aussi une boîte « cinq » couvrirait à mon sens mieux l'étendue des possibilités de ce moteur très plaisant. Le Honda est également très sympathique, mais plus typé : agressif voire violent à bas et moyen régimes, c'est le plus apte à vous propulser comme une balle d'une épingle à l'autre sur un petit circuit. Mais comme s'il avait déjà produit l'essentiel de son effort, ce moteur n'offre plus grand-chose à partir des 3/4 de régime. Avec lui, inutile de « tirer » outre mesure, il faut monter un rapport pour se retrouver dans le régime de puissance intéressant, ce qui, soit dit en passant, justifie le retour à une boîte « cinq »... Lorsqu'on a bien compris cela, on peut tirer un excellent parti de ce moteur, le plus vivace de tous, le plus rigolo, mais aussi le plus fatigant à piloter. Enfin, le Kawa est un moteur très agréable, sa plage de puissance est très étendue malgré la boîte « cinq », son velouté est exceptionnel et on peut très bien le piloter de plusieurs manières (selon son état de fraîcheur personnel par exemple), soit sur un filet de gaz en passant très tôt le rapport supérieur et en jouant sur le couple, soit en tirant franchement les régimes, chose que ce gros mono accepte finalement de bonne grâce. Malgré ses 499,3 cm³, pas de « coup de piston » à déplorer, mais en revanche on aurait pu s'attendre à mieux en reprises : entre bas et moyen régimes, quand on ouvre en grand, un « plat » léger mais sensible (par rapport aux autres moteurs) se manifeste dans la courbe de puissance. Légèrement « creux » en bas, finalement, ce KX, par rapport à un YZ notamment. En résumé : un Honda rageur, « petit moteur », mais qui peine en haut et oblige le pilote à « se donner », et un Suzuki élastique et brillant mais un peu fatigant lui aussi, un Kawa très moelleux et progressif mais un peu « creux » en bas, et un Yam universel, sans défaut notable et qui prend donc ici un petit point à ses copains.

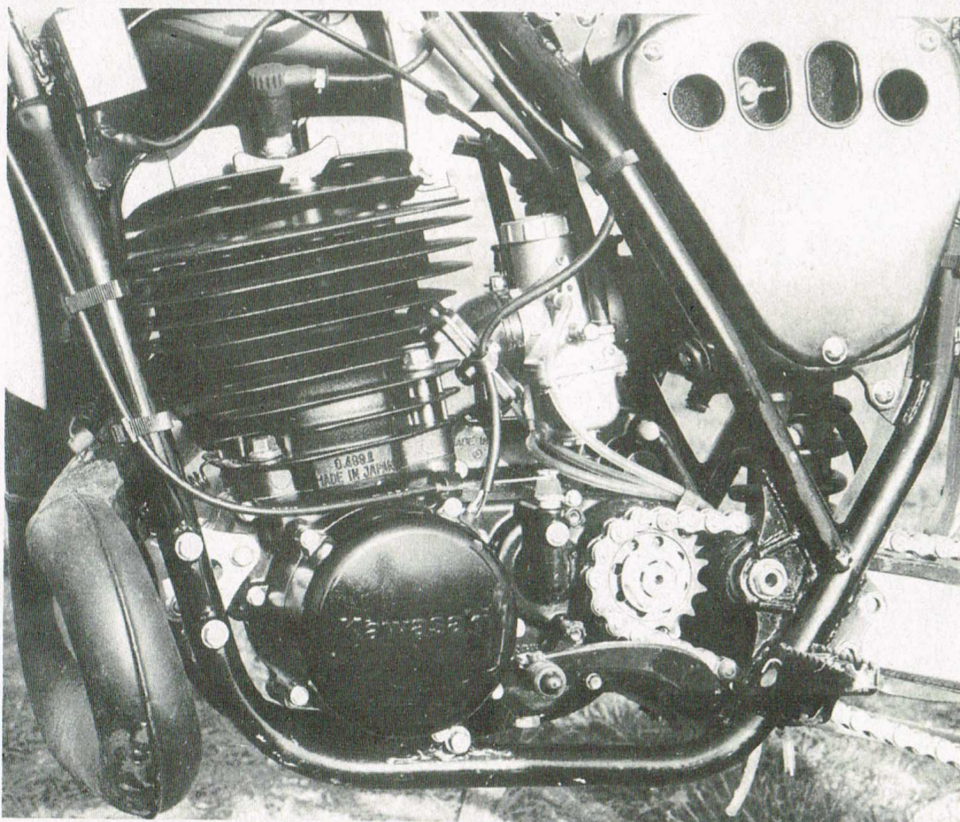


● **Ça baigne dans l'huile ?**
1. Honda, Suzuki, Kawa
2. Yam

A peine l'a-t-elle gagné, voilà qu'elle le reperd, ce petit point, la YZ ! Même si son moteur bourré de couple et de puissance n'impose qu'un minimum de changements de vitesses, on ne peut s'empêcher de remarquer la dureté de la boîte Yam, qui liée à celle du sélecteur en ferraille procure vite une ampoule fort douloureuse aux « pieds sensibles ». Peut-être que certains ne ressentiront jamais rien, mais manque de chance (pour la YZ), j'ai eu à souffrir d'une telle ampoule à chaque essai de YZ cette année et les pilotes sont en général d'accord pour juger cette boîte trop ferme, avec de surcroît une course de sélecteur très réduite. Nos trois autres motos sont parfaites de ce côté, avec des commandes douces et efficaces, sur lesquelles on ne saurait préférer la moindre critique.

● **Et dans le gras ?**
1. Suzuki, Yam, Kawa
2. Honda

Comment se comportent-elles dans la boue ? Bien, merci. Les qualités évoquées au test précédent pour la Yam et la Suzuki jouent ici à plein, douceur et élasticité des moteurs évitant toute perte d'adhérence. La tendance au cabrage de la Suzuki joue surtout sur sol sec, et les boîtes « quatre » de ces deux motos évitant un certain nombre



de changements de rapport, évitant par la même occasion des causes de rupture de motricité. L'extrême progressivité de la Kawa se révèle ici comme un avantage, et le manque — tout relatif — de « pêche » (donc de brutalité) à bas régime, permet lui aussi de conserver l'adhérence maximale. La Honda n'est pas à proprement parler mal à l'aise dans la boue, mais il est clair que son arrivée très rapide, franche et brutale de puissance, dès les bas régimes, exige une certaine dextérité lorsque le terrain glisse beaucoup. Si l'on est très bon, comme d'habitude pas de problème, si l'on est moins bon, on sera moins à l'aise que sur les autres, d'où le classement.

Tant en saut qu'en virage, la RM se révèle exempte de tout défaut. Et ce n'est pas Jobé qui pourra dire le contraire !

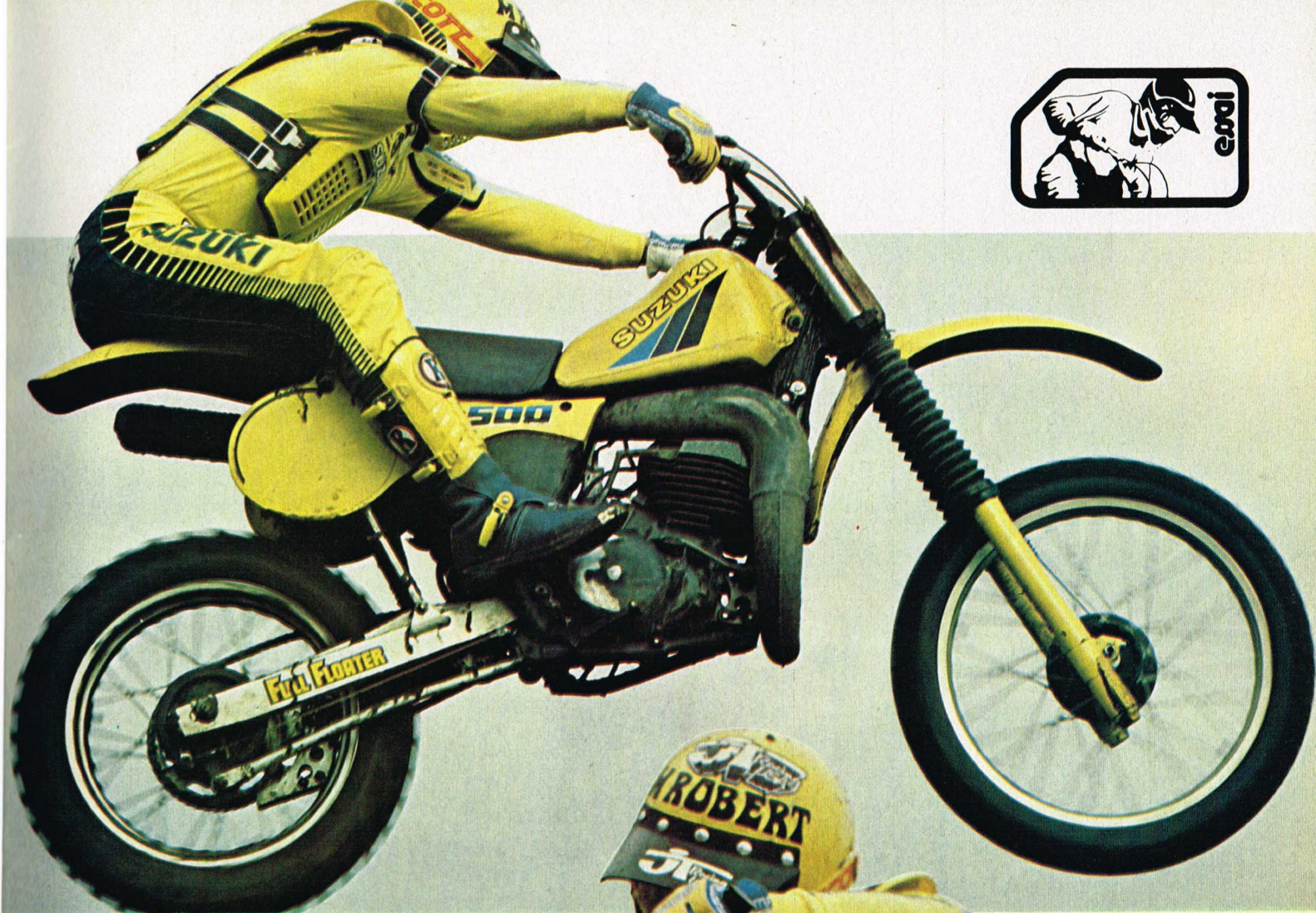
Ce qu'elles ont dans le ventre

	1. Suzuki	1. Yamaha	1. Kawa	2. Honda
• Le premier coup de kick	1	1	1	1
• Le premier frisson	1	1	1	1
• L'efficacité réelle	2	1	2	2
• Ça baigne dans l'huile ?	1	2	1	1
• Et dans le gras ?	1	1	1	2
• TOTAL	6	6	6	7

Commentaire : voici donc un classement bien plus serré que le précédent... Quatre moteurs ayant leur personnalité propre, mais des qualités globales comparables. Le Yam serait le plus complet et le plus sérieux, s'il n'y avait cette boîte trop ferme. Le Suzuki, à la fois amusant et efficace, exige un peu plus de talent et de condition à son pilote. Le Kawa au contraire est facile comme tout, mais manque justement, un peu de personnalité à bas régime. Enfin le Honda est plus typé que les autres, plus exigeant aussi pour le pilote ou plus violent. Mais c'est également le plus pétillant, le plus vivant de tous, le moins « gros moteur ». Une affaire de goût et de tempérament par conséquent...

Jean-Paul Mingels s'offre un p'tit wheeling sur l'YZ. Machine au moteur bourré de couple et de puissance, seul peut-on lui reprocher une certaine dureté de la boîte.

La 499,3 cm³ Kawasaki dans toute sa splendeur. Ce monstre est donné pour 57 chevaux et un énorme couple de 6,35 mkg.





Jobé, Carlqvist, Malherbe, Sterckx dans un même essai : on croit rêver !
Et ces stars ne se sont pas contentées de faire de la figuration. N'est-ce pas Mister Carla ?





III. Comment ça passe ? (bref, la partie-cycle)

● On est bien dessus ? 1. Suzuki, Kawa, Honda, Yam

Ce que l'on demande après tout à une position, c'est de pouvoir s'adapter à un maximum de types de pilote, plutôt que ce soit au pilote d'accepter d'éventuelles « bizarreries » en s'installant aux commandes... Disons tout de suite que nos quatre japonaises ignorent les bizarreries, et que rien d'inhabituel ne vient perturber le pilotage. La plus fine de toutes, c'est sans doute la Honda (quoique la Kawa ne soit pas large du tout) ; Yam et Suzuki font dans un genre plus « épais », la position étant d'ailleurs assez comparable sur ces deux machines. Côté repose-pied, la Yam possède la particularité de les avoir positionnés plutôt haut et en avant ce qui, lié au guidon assez bas, peut donner une certaine impression de position « jockey » à laquelle on s'habitue toutefois assez vite. Question hauteur de selle, tout cela se vaut... à une altitude toutefois assez conséquente. Les selles montantes Yam et Honda sont agréables, mais le réservoir de la Kawa, très court, permet de se positionner également très en avant. Sur la Suzuki, c'est un peu moins évident. Toutes les pédales de freins sont réglables, aucun problème de ce côté. Bref, on a affaire à des motos fort civilisées, c'est donc l'égalité totale.

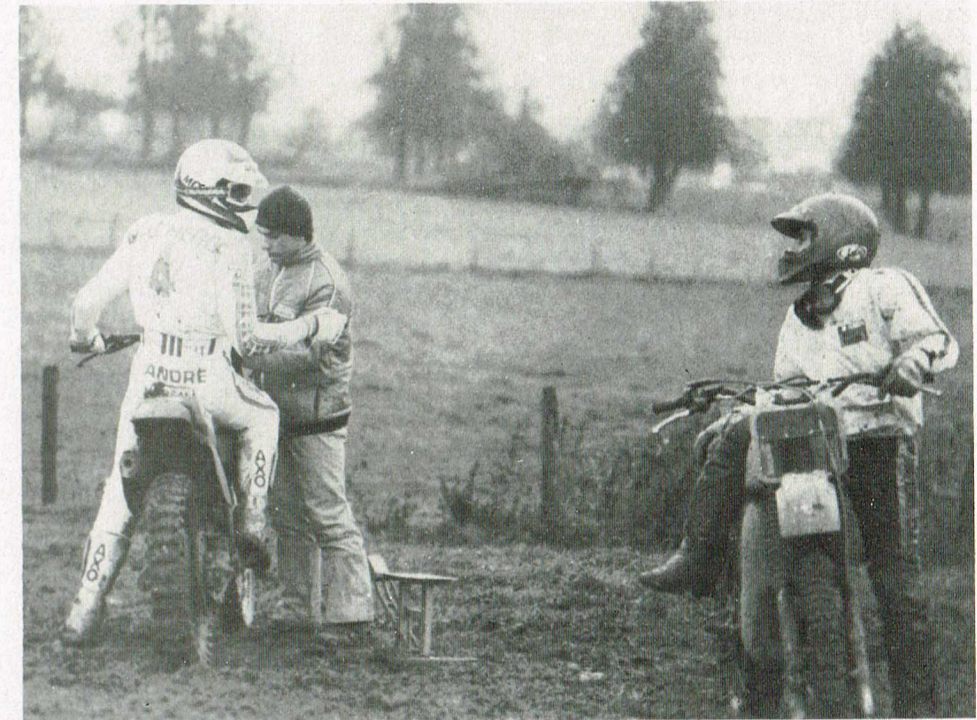
● C'est lourd ? 1. Honda — 2. Yam, Kawa, Suzuki

Le verdict de notre balance (la balance officielle de la fédé belge, celle qui officie dans les grands prix, s'il-vous-plaît...) est le suivant : Honda, 107,5 kg (dont 9,3 l d'essence) ; Yamaha, 110,5 kg (dont 10,5 l d'essence) ; Kawasaki, 110 kg (dont 9 l d'essence), enfin Suzuki 110,5 kg (dont 9 l d'essence). Il ressort de ces chiffres que les constructeurs ne nous mentent plus et que les motos sont effectivement, à plus ou moins 2 kg près, à la limite de poids FIM (n'oublions pas qu'un litre d'essence pèse environ 800 g et non 1 kg). La Honda est tout de même sensiblement plus légère, non seulement sur la bascule mais aussi sur le terrain où chacun la reconnaît globalement plus maniable, plus facile à balancer... Elle mérite tout de même ici un petit point d'avance. Yam, Kawa et Suzuki, légères elles aussi, donnent l'impression d'un poids situé plus haut sur la moto, donc plus lourd à manier. D'où la confirmation du classement « balance ».

● Ça vire bien ? 1. Honda, Suzuki, Yam — 2. Kawa

On l'a vu au chapitre précédent, la Honda est légère, et son centre de gravité paraît plus bas : inertie latérale très réduite, géométrie bien adaptée, finesse générale de la moto, autant de qualités qui s'expriment à plein ici. La Honda se balance hyper facilement, et vire dans un mou-

Mingels (à gauche) et Sterckx (ci-contre) ont particulièrement aimé la progressivité et le « malleux » du moteur Kawasaki, cependant un peu « creux » en bas.



Malherbe et votre serviteur échangeant leurs impressions. On ne remerciera jamais assez André, Georges, Haakan et Eddy pour leur gentillesse et leur coopération tout au long de l'essai.





choir. La différence n'est toutefois pas assez sensible pour qu'on lui octroie un point d'avance sur la RM et la YZ. Les Suzuki sont traditionnellement de super-vireuses, et même si le poids semble placé un peu haut, la RM 500 reste dans la lignée familiale. De même, la Yam, certes un poil plus large entre les jambes, vire-t-elle parfaitement dans les petits coins. La Kawa est certainement moins à l'aise que les copines en virage serré. Elle paraît plus longue, haute, s'inscrit un peu moins facilement. Pourtant, son empattement est voisin des autres. Son angle d'inclinaison de fourche, en revanche, paraît plus prononcé. N'en déduisez pas pour autant que la KX est un camion : faux, archi-faux. Ces quatre 500 virent 1 million de fois mieux que la plus maniable des 500 d'il y a deux ans. Les progrès réalisés sont époustouffants. Merci, messieurs les constructeurs.

● Ça tient le parquet ?

1. Yam, Kawa, Honda
2. Suzuki

Là encore, bravo messieurs. Trouver de tels compromis sur des 500, c'est presque incroyable. Tenez, la Honda par exemple. Si fine, si légère, si maniable, on s'attend à la voir gigoter dans les lignes droites défoncées... eh bien non. La Honda tient par terre, autant que la Kawa (dont on se doutait qu'elle serait meilleure ici qu'en virages) ou que la Yam (laquelle, à l'inverse de la Kawa, paraît courte, mais s'avère tellement rigide et saine que c'est la plus sécurisante). Seule la Suzuki se manifeste parfois par d'intempestifs mouvements latéraux du guidon à haute vitesse dans les bosses. Pas dangereux, bien sûr, mais parfois désagréable. D'où le classement.

● C'est bien suspendu ?

1. Yam — 2. Honda, Suzuki, Kawa

Avec les suspensions modernes, les qualités en matière de mise au point et de réglage de chacun font peut-être autant la différence que les systèmes d'amortissement eux-mêmes. Malgré tout, on peut dégager un jugement global sur la suspension de ces motos et là, la Yam l'emporte. Absolument rien à redire ni sur la fourche, ni sur l'amortissement arrière. Une moto neutre, parfaitement rigide et dont l'accord parfait se trouve très facilement. Pas de rebond au freinage, traction impeccable dans les bosses, une suspension véritablement au point, et de plus très facilement ajustable à la convenance de chacun. Côté fourche, la Honda n'a rien à envier à la Yam. Derrière, toutefois, on note quelques rebonds au freinage, même si le confort et l'amortissement sont excellents. Le Full-floater de la RM 500 ne semble pas aussi moelleux que celui de ses petites sœurs ; côté fourche tout va bien. Idem pour la Kawa, avec aussi une mention « très bien » pour le confort extrême de la suspension arrière (Unitrak en net progrès) qui fonctionne à merveille sauf dans des cassures très nettes — genre barre de roches dans une montée — où elle expédie volontiers tout le monde en l'air. Ces très minimes restrictions font que CR, RM et KX laissent ici la victoire à la parfaite YZ, mais le test est d'un niveau tout à fait impressionnant, en comparaison de l'an passé.

● Les « tremplinesuses »

1. Suzuki, Kawa, Yam, Honda

Avec des 500, il n'est pas vraiment question de fantaisies en saut. Nos quatre motos sont légères pour leur catégorie, ne présentent aucun défaut de rigidité ou de géométrie ; leurs suspensions

suspensionnant à merveille, je ne vois pas pourquoi l'une prendrait l'avantage sur l'autre. Non, rassurez-vous : aucune mauvaise surprise à attendre de l'une ou de l'autre de nos « grosses »...

● Ça freine ?

1. Yam, Kawa, Honda, Suzuki

On retrouve le même dilemme que dans l'essai 250 : certes, le disque Kawa c'est bien, mais les tambours des copines sont eux aussi super-efficaces, agréables, étanches et tout et tout... Test encore très au-dessus de la moyenne, et nouvelle égalité générale.

Comment ça passe ?	1. Yamaha	2. Honda	3. Suzuki	4. Kawa
• On est bien dessus ?	1	1	1	1
• C'est lourd ?	2	1	2	2
• Ça vire bien ?	1	1	1	2
• Ça tient le parquet ?	1	1	2	1
• C'est bien suspendu ?	1	2	2	2
• Les « tremplinesuses »	1	1	1	1
• Ça freine ?	1	1	1	1
• TOTAL	8	8	10	10

Commentaire : le test reste ici très serré : Yam et Honda, comme dans les autres cylindrées, se détachent légèrement. Grâce à une absence quasi totale de défaut. La Suzuki, un peu plus « floue » de l'avant à haute vitesse, et la Kawasaki, moins à l'aise que les autres en virage serré, ne démeritent pas, loin s'en faut. Ces quatre motos peuvent se vanter de posséder d'excellentes parties-cycles.



Fiches techniques

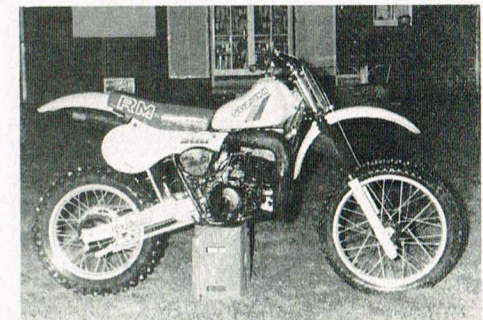
	Honda CR 480	Yamaha YZ 490	Kawasaki KX 500	Suzuki RM 490
Moteur	Mono 2T refroidi par air	Mono 2T refroidi par air	Mono 2T refroidi par air	Mono 2T refroidi par air
Alésage x course : cylindrée	89 x 76 mm ; 472 cm ³	87 x 82 mm ; 487 cm ³	86 x 86 mm ; 499,3 cm ³	88,5 x 80 mm ; 492 cm ³
Puissance maxi (catalogue)	53 ch à 6 500 tr/mn	56 ch à 7 000 tr/mn	57 ch	n.c.
Couple maxi	6,20 mkg à 6 500 tr/mn	5,91 mkg à 6 500 tr/mn	6,35 mkg	n.c.
Alimentation	Keihin Ø 38 mm + clapets	Mikuni Ø 38 mm + clapets + YEIS	Mikuni Ø 38 mm + clapets	Mikuni Ø 38 mm + clapets
Allumage	électronique CDI	électronique CDI	électronique CDI	électronique CDI
Boîte	5 rapports	4 rapports	5 rapports	4 rapports
Partie-cycle				
Cadre	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
Suspension AV	fourche Ø 43 mm déb. 305 mm	fourche KYB Ø 43 mm déb. 305 mm	fourche KYB Ø 43 mm déb. 305 mm	fourche, KYB Ø 43 mm déb. 285 mm
Suspension AR	monoshock, syst. Pro-Link déb. 315 mm	monoshock, syst. monocross progressif, déb. 320 mm	monoshock, syst. Unitrak déb. 305 mm	monoshock, syst. Full-floater déb. 300 mm
Roues (freins, pneus)	frein AV double came Ø 130 mm, jantes DID larges	frein AV double came Ø 130 mm jantes DID larges	frein AV disque Ø 210 mm jantes DID larges	frein AV double came jantes DID
Longueur x largeur	2 185 x 850 mm	2 200 x 850 mm	2 175 x 830 mm	2 045 x 825 mm
Hauteur de selle	965 mm	955 mm	960 mm	950 mm
Empattement/garde au sol	1 485 mm/340 mm	1 500 mm/330 mm	1 480 mm/340 mm	1 475 mm/370 mm
Contenance réservoir	9,3 l	10,5 l	9 l	9 l
Poids vérifié à sec	100 kg	102 kg	102,5 kg	103,5 kg
Prix/disponibilité	19 265 F TTC (+ kit 800 F) immédiate	19 612 F TTC (+ kit 736 F) immédiate	19 747 F TTC immédiate	21 500 F TTC
Importateur	Honda France	Sonauto	Kawasaki Motors France	Ets Bonnet

Et encore merci !...

... à tous nos amis belges, qui nous ont reçus comme des rois. Avec une mention spéciale à la famille Jobé. Merci aussi à l'importateur Kawasaki M. Vigoni, ainsi qu'à ses deux concessionnaires, Luc Steenmans de Motor Fashion (Zwarte arend PVBA, Dorstraat 20, 2090 Strabroek), sponsor d'Eddy Sterckx, J.-P. Claessens de Delta Motor (De Daries 115, 2370 Arendonk) qui distribue les KX pour les fédés « pirates » BLM et VBM, ainsi que Suzuki-Belgique et son concessionnaire Jean Robert, dont le magasin est situé rue de Marchienne, 6418 Gozée. Merci bien sûr à Honda France et Yamaha Sonauto, représentés cette fois-ci par Pascal et Jean-Pierre. Merci enfin à nos super stars Hakan Carlqvist, Georges Jobé, André Malherbe, Eddy Sterckx, Jean-Paul Mingels et Jean-Claude Laquaye, des pilotes de grand prix qui savent se montrer aussi enthousiastes et simples que le commun des crossmen...



Honda CR



Suzuki RM



Kawasaki KX



Yamaha YZ

Conclusion : des goûts et... des couleurs !

Vous le savez maintenant, pas de classement « grand total » dans nos essais comparatifs. Les classements séparés (statique - moteur - partie-cycle), si on les ajoute entre eux, donnent 20 pts à la Honda, 21 pts à la Yam, 22 pts à la Kawa et 25 pts à la Suzuki, soit un résultat très serré, plus que dans nos précédents comparatifs 83. A noter qu'en ajoutant les deux seuls tableaux « performances » (moteur-partie-cycle), la Yam prend l'avantage sur la Honda, Suzuki et Kawa suivant ex-aequo, tout près. Autant dire que la différence s'est surtout faite sur le « statique ». La 500 japonaise 83, finalement, ce pourrait bien être une question de goût et de... couleur, puisque nos quatre motos symbolisent quatre coloris différents. Alors, rouge, blanc, vert ou jaune ? A vous de choisir...