

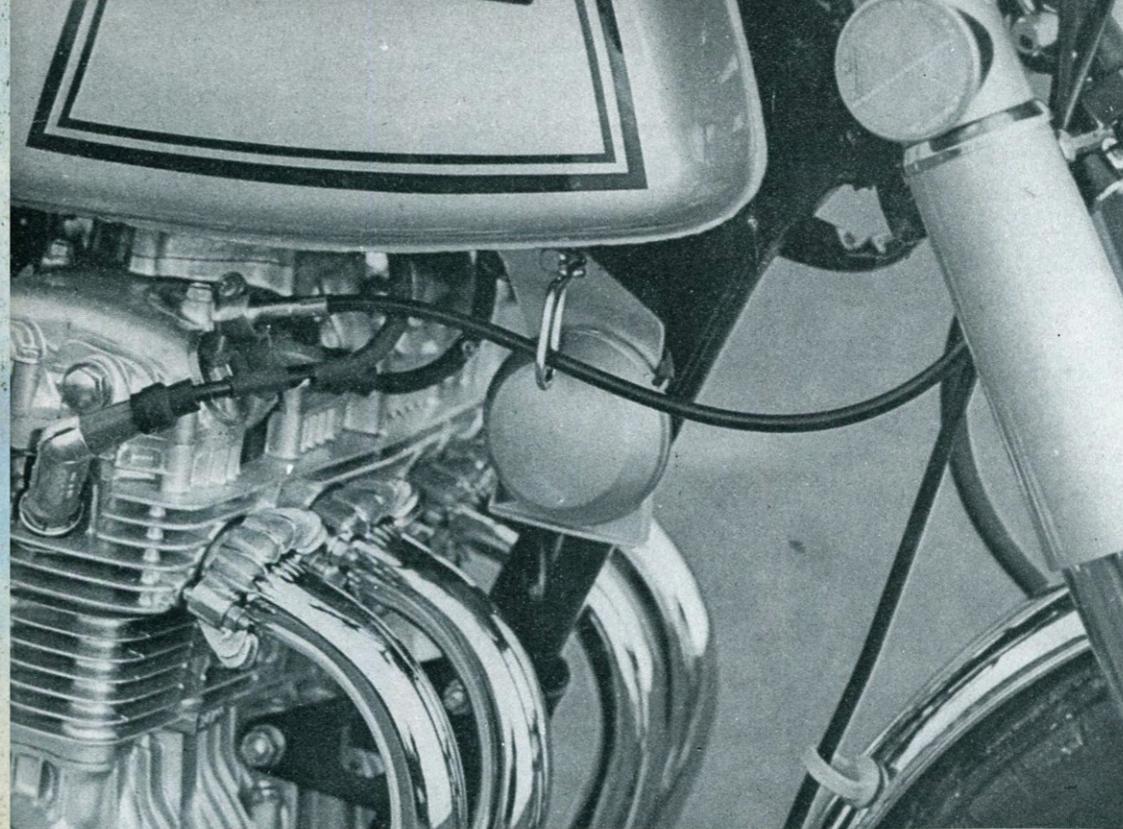
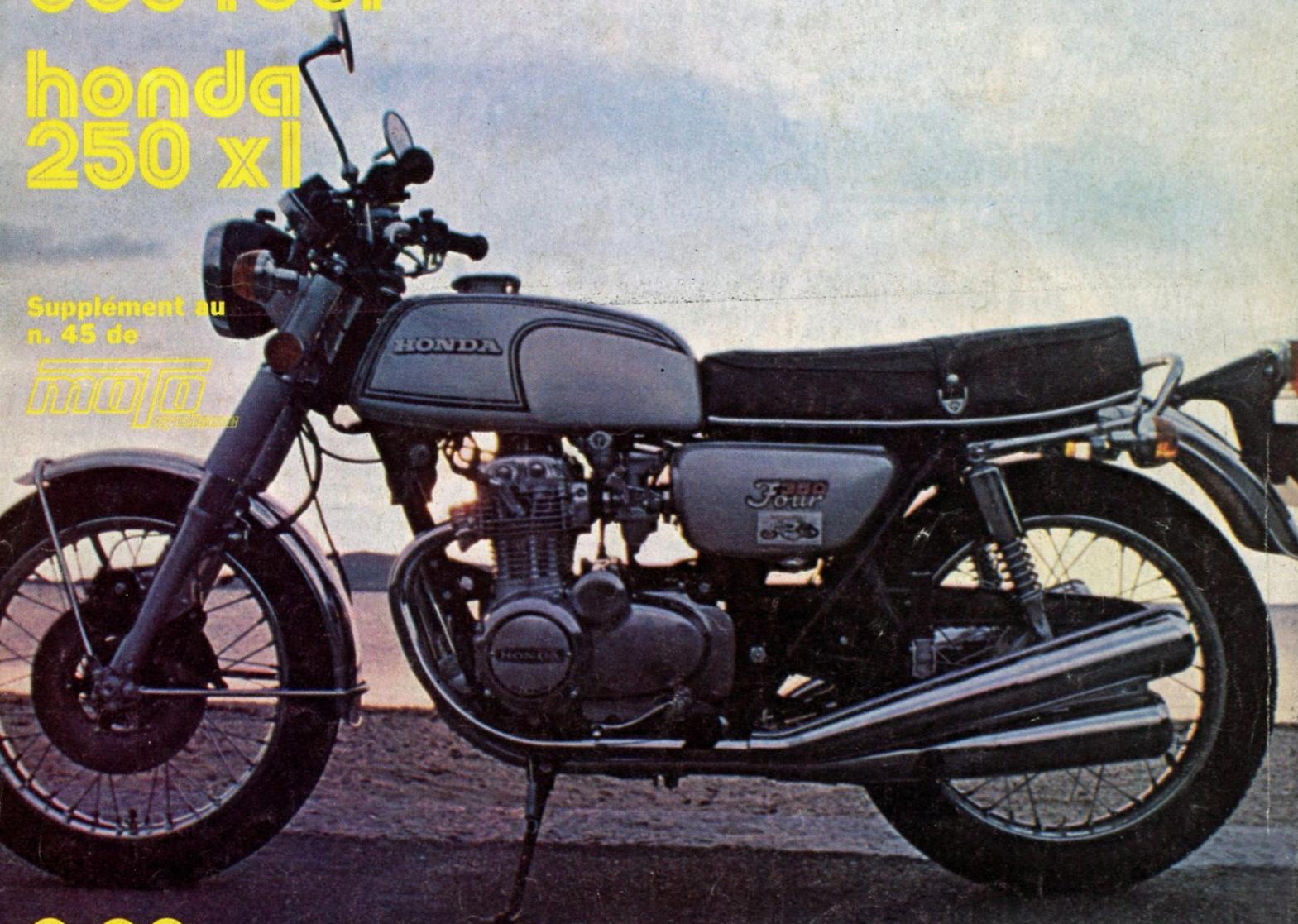
HONDA

nouveautés 73

essais :
honda
350 four

honda
250 xl

Supplément au
n. 45 de



Le tableau de bord est similaire à ceux des deux autres quatre cylindres, compteurs et compte-tours lisibles, voyants multiples etc... En période de fête ou pour faire plus riche, nous vous signalons que si vous avez mis le contact, moteur à l'arrêt, boîte au point mort, phare allumé et clignotants en action vous aurez l'immense joie d'admirer tous ces voyants illuminés ensemble, sale affaire pour la batterie.

Similaires aussi à celles des autres production de la marque, les commandes au guidon reprennent qualités et défauts de ces dernières. Les qualités : commande d'appel de phare et klaxon actionnés par le même bouton, éventuellement utilisables simultanément.

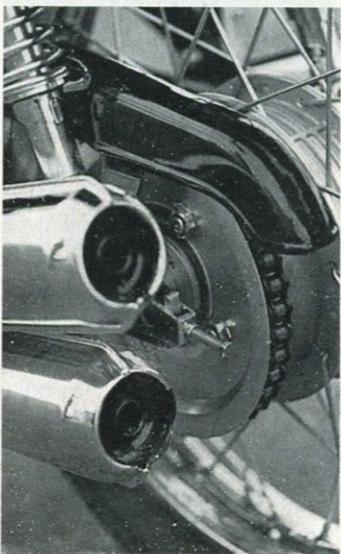
Défauts : commande de clignotant mal placée, ainsi

que celle de l'inverseur code-phare. D'autre part, l'utilisation de ce dernier, à main droite, entraîne souvent une rotation involontaire de la poignée des gaz. Il est regrettable aussi que le passage en position veilleuse ou code-phare se fasse par l'intermédiaire d'un bouton situé sur le phare, alors qu'il suffisait de reprendre le système utilisé sur la 750.

Le réservoir contient 12 litres de super et aurait sûrement pu en contenir 13



2,90 F ANNÉE 5 • BELGIQUE 36 FB - SUISSE 2,80 FS - CANADA 0,68 \$ CAN.



ou 14 s'il n'y avait pas tant eu de place de perdue entre l'avant de ce dernier et la colonne de direction. Cet espace libre étant, de plus, assez inesthétique. On pourrait aussi reprocher une largeur un peu trop importante au niveau des genoux.

Un tube chromé fixé aux attaches supérieures des amortisseurs fait à la fois office de barre de maintien pour le passager et de poignée de levage pour la mise sur béquille latérale. Cette opération nécessite un effort assez important, à titre indicatif, égal au moins, à celui nécessaire pour la même opération avec la 900 Kawasaki. L'essai révélera que

cette béquille, par ailleurs facilement accessible, racle assez facilement en courbe à gauche.

La béquille latérale mérite davantage d'éloge notamment pour sa bonne accessibilité même lorsqu'on est assis sur la moto, toutefois nous aurions aimé qu'elle soit un peu plus courte afin de compenser le dévers de la route.

« Les quatre silencieux d'échappements en forme de mégaphone sont relevés pour donner davantage de garde au sol en virage ».

Dixit Prospectus Honda

Nous en sommes encore à nous demander comment

des pots relevés empêchent une béquille de frotter par terre. Les silencieux sont reliés ensemble deux à deux pour augmenter leur efficacité. Effectivement le bruit produit est très discret mais si la quantité est faible, ce qui est bien, la qualité est du même niveau. Les quatre pots sont disposés de telle manière qu'il est pratiquement impossible de régler la tension de chaîne sans l'aide d'un miroir de dentiste. Quant à la gymnastique nécessaire au démontage de la roue... passons.

Les quatre carburateurs de 20 mm sont commandés par le système désormais classique de palonnier et double câble. Le filtre à huile situé à l'avant du bloc moteur se signale par ses dimensions impressionnantes. Le cadre est d'un dessin inélégant; un gros tube par-

tant de la colonne de direction se divise en deux au niveau du filtre à huile un peu à la manière des anciennes 350.

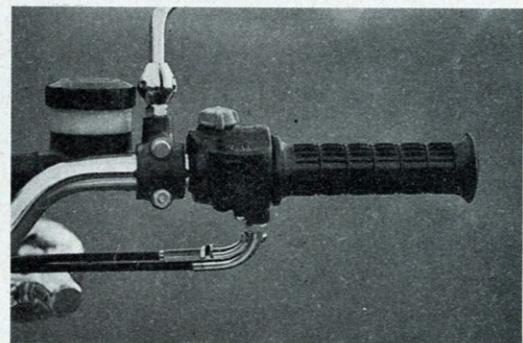
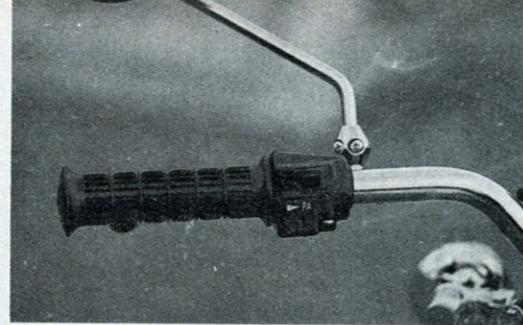
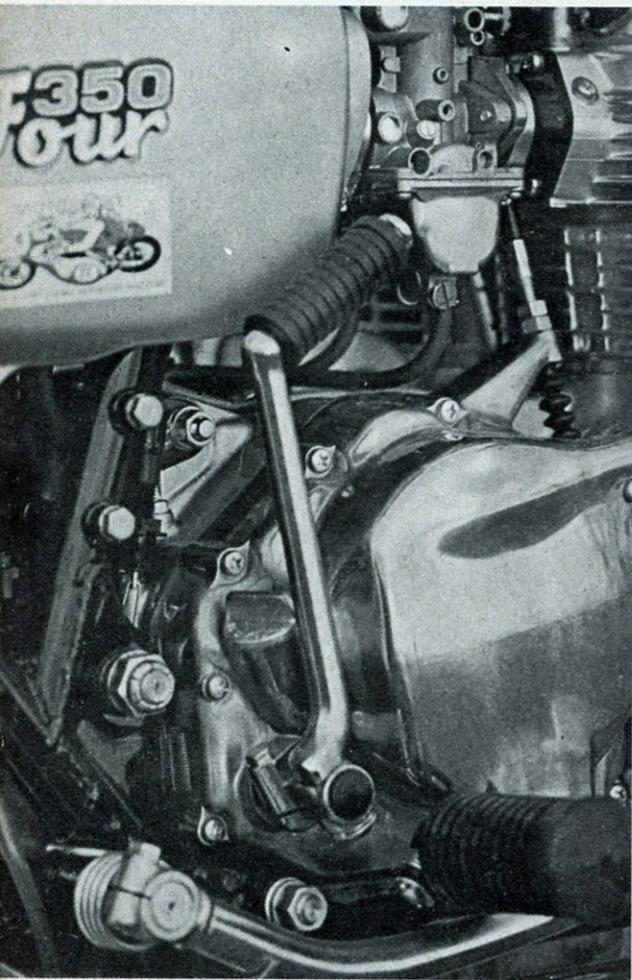
Un disque plein double la couronne arrière, sans doute pour éviter qu'en cas de rupture, la chaîne vienne s'enrouler autour du moyeu et bloquer la roue. ■

Passons maintenant à l'essai proprement dit de cette 350

La première caractéristique que l'on remarque est la souplesse des suspensions qui sont loin devant tout ce que les Japonais avaient fait jusqu'ici en la matière. Cette souplesse des suspensions amène un confort peu commun, comparable par exemple à celui de la BMW. Hélas, comme le mieux est l'ennemi du bien, ce confort digne d'une BMW laisse place parfois sur routes agitées à des réactions typiquement 2 CV. Celles-ci étant inhérentes au fait que l'amortissement, lui, est égal à tout ce que l'on trouve sur les machines japonaises, c'est-à-dire qu'il est très mauvais.

Compte-tenu de la propension héréditaire des machines de la marque à louvoyer ou saucissonner (nuances - nuances), nous étions en droit de penser que les choses n'allaient pas s'arranger et nous attendions cette moto au virage, dans tous les sens du terme. Et bien, ma foi, nous avons été très surpris, agréablement surpris, mon dieu, car cette machine c'est le rail, elle ne tortille absolument pas du croupion, pas plus qu'elle ne guidonne d'ailleurs. Il se trouve en effet que les nippons (pas hauts) ont réalisé enfin l'importance de l'accord des suspensions et quand la moto bouge sur celles-ci, elles sont accordées de telle façon qu'il n'y a aucun mouvement de tangage : le débattement de l'avant et de l'arrière de la moto sont « en phase », et c'est ce qui fait qu'en courbe il n'y a aucun louvoiement.





sante à une progressivité très réconfortante sous la pluie. Ce n'est vraiment qu'en utilisation très sportive, très « poussée », sur un circuit par exemple, que l'on arrive à entrevoir sa limite et il n'y a vraiment que dans ce cas que le montage d'un deuxième disque serait à envisager. A l'arrière, le tambour de 160 mm fait preuve de la même efficacité et appelle les mêmes éloges.

Il est indéniable que le potentiel de freinage de la 350 Four, associé au frein moteur en fait une machine extrêmement sûre. Le bilan partie-cycle, en général, est d'ailleurs nettement positif et il serait parfait si les amortisseurs se montraient plus efficaces.

D'autre part, on peut reprocher à la machine de râcler par terre beaucoup trop facilement en courbe ; aucune évolution donc de ce côté là. C'est principalement

du côté gauche que ce défaut est sensible, à cause de la patte de la béquille centrale ; du côté droit l'angle autorisé est déjà beaucoup plus conséquent et, à la limite, c'est le pot d'échappement qui vient perdre son chrome sur le bitume. Les repose-pieds aussi sont atteints de ce besoin de « retour à la terre », mais comme ils sont protégés par de gros boudins en caoutchouc et qu'ils sont repliables, c'est plus irritant que dangereux... et cela peut-être éventuellement onéreux si vous laissez trainer vos « pompes » à 250 F la paire, un peu trop à l'extérieur ; l'apport d'une prise d'air de refroidissement des doigts de pieds a des conséquences souvent désastreuses sur la moyenne.

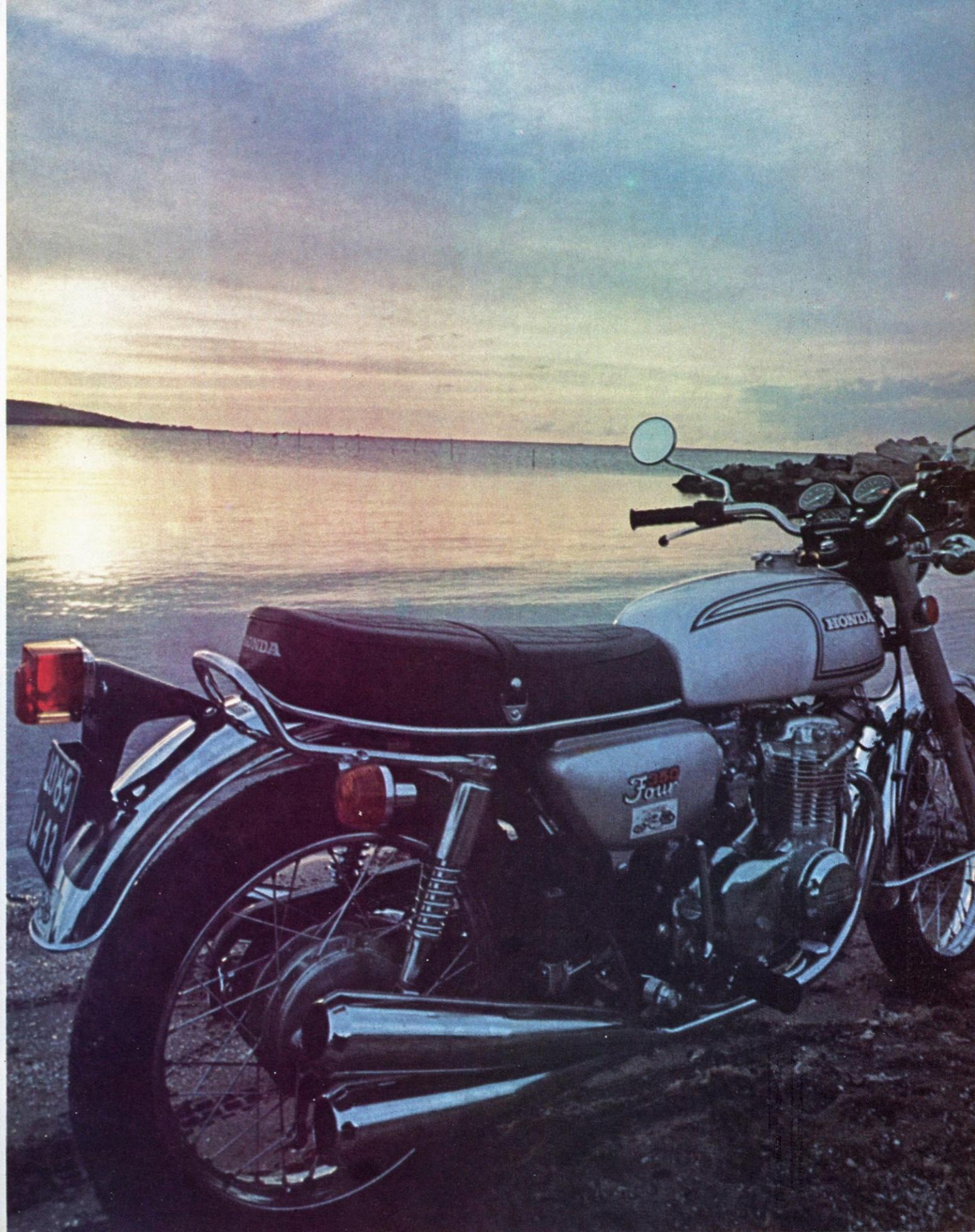
Du côté performance, ce n'est pas particulièrement violent. La 350 twin n'avait pas de performances époustouflantes ; celles de la Four sont indubitablement du même tonneau. Par rapport aux japonaises de même cylindrée, mais plus sportives, la Honda souffre d'un handicap certain.

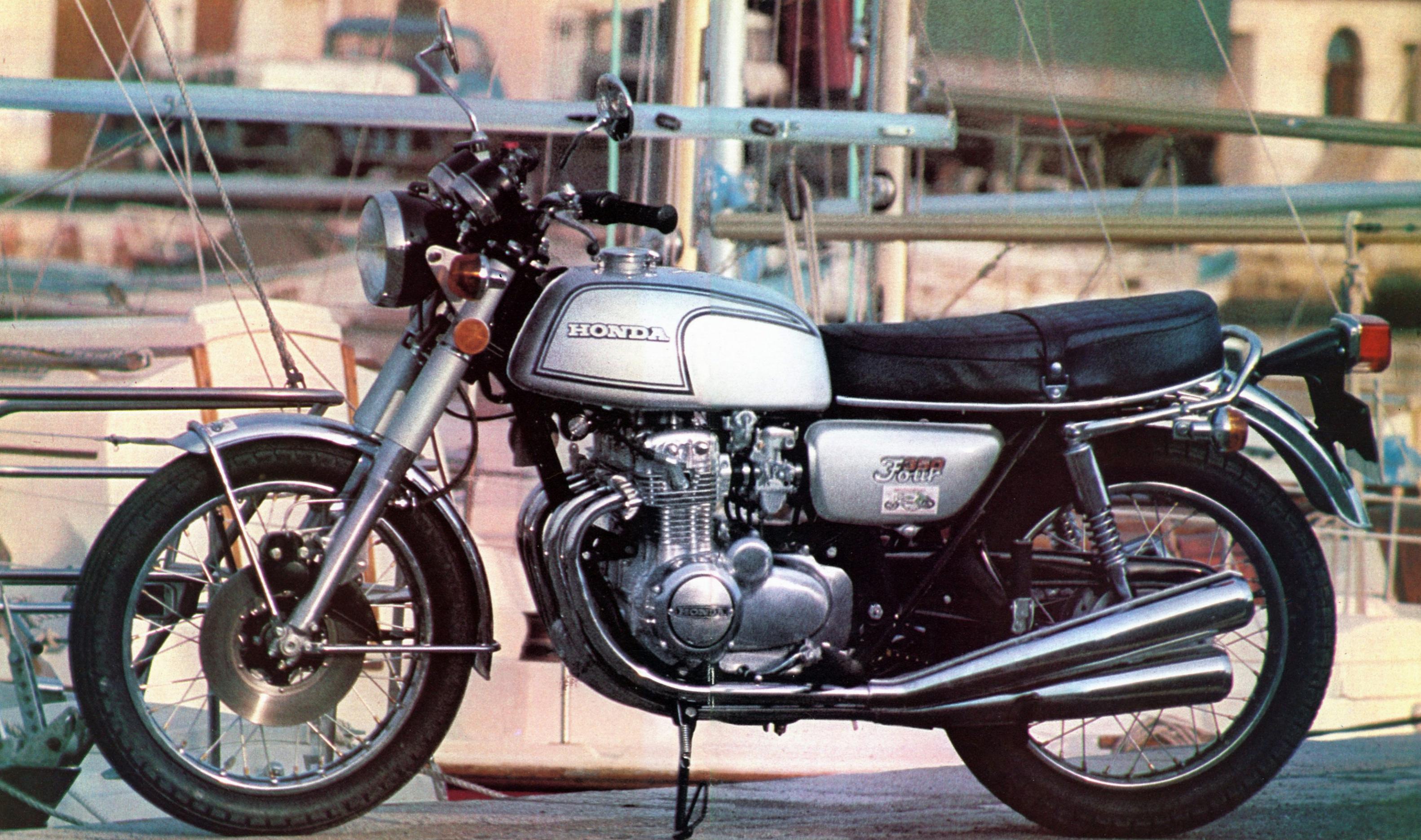
En revanche, elle a pour elle quelques qualités qui la rendent sûrement très agréable à utiliser : elle ne vibre absolument pas, l'image renvoyée par les rétroviseurs restant très nette à tous les régimes. Son moteur fonctionne parfaitement dans toutes les conditions, par tous les temps. Même après avoir été durement sollicité pendant 24 heures sur le circuit du Luc, toujours au maximum de ses possibilités (et ce après un rodage un peu abrégé), il faisait preuve de la même bonne volonté, avec une constance remarquable. Il démarre, à froid comme à chaud, dès la première pression sur le démarreur. Disons que c'est un moteur qui pallie son manque de punch par une docilité et une facilité d'emploi qui le rendent extrêmement sûr et agréable à utiliser. D'autre part, ce caractère « grand tourisme » s'accompagne d'un argument de poids : une consommation des plus faibles, de très loin

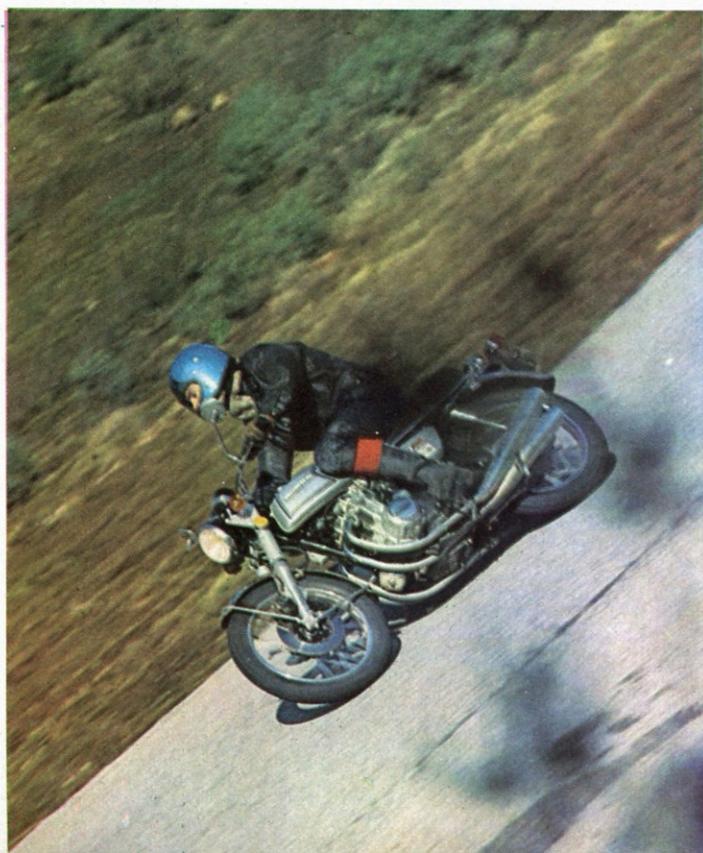
La tenue de route et la maniabilité ont fait un très net bon en avant par rapport à tout ce qu'avait fait Honda jusqu'ici. La maniabilité en particulier est nettement supérieure à celle des 250 et 350 twin et la conduite en ville s'en trouve facilitée de façon sensible.

Comme il est aussi à rappeler que la hauteur de selle est en diminution, le pilotage de cette machine ne devrait poser aucun problème aux petits gabarits ou aux demoiselles et autres gentes dames.

Le frein avant allie une puissance largement suffi-







inférieure à celle des Suzuki, Kawasaki ou autre Yamaha de même cylindrée. A titre indicatif lors du rodage en roulant de concert avec une voiture à une vitesse de croisière d'environ 120 km/h, nous avons relevé une consommation inférieure à 5 litres aux 100 km ce qui autorise une autonomie de 250 km).

En utilisation maxi, la consommation ne dépasse pas 7 litres aux 100 km. Un argument qui porte droit au portefeuille de tous les motocyclistes.

L'embrayage s'est fait oublier tout au long de cet essai, c'est un des plus beaux compliments que l'on puisse faire à un tel organe. Il est doux et progressif à la fois. La sélection des vitesses est tout aussi bonne, les vitesses passent sans problème, rapidement et sans débrayer si vous le voulez,

en somme vraiment comme dans du beurre (vous avez vu « Le dernier tango à Paris » ?). Toutefois, (ce qu'il y a de bien dans ce journal c'est qu'aussi élogieux que l'on puisse être parfois, il y a quand même toujours un : « toutefois » ou « un bien que »); toutefois disais-je donc avant d'être bêtement interrompu, notre objectivité et honnêteté légendaires nous obligent à signaler que par deux fois le cinquième rapport a sauté, après avoir été pourtant enclenché quelques secondes auparavant; le surrégime qui s'en suit est on ne plus peut désagréable. Toutefois (encore ?!); toutefois disais-je donc, notre grande sincérité et notre impartialité mythologiques nous obligent à penser que ce défaut était dû à un mauvais réglage du mécanisme de sélection de notre machine d'essai, à moins que plus

modestement j'aie mal enclenché ma vitesse.

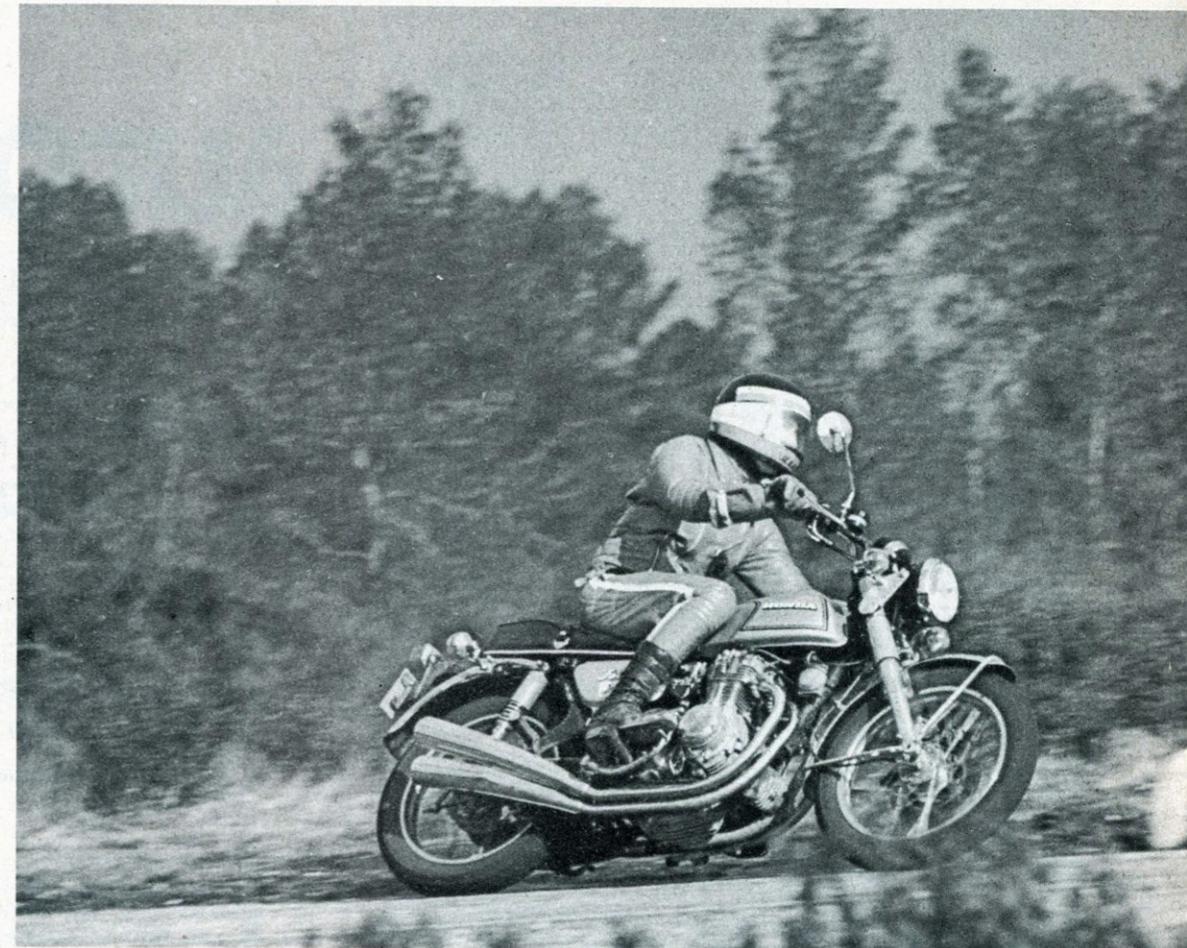
L'étagement, lui, est typiquement tourisme. C'est-à-dire que l'on pourrait lui reprocher une première trop courte et un trou assez important entre la quatrième et la cinquième.

Mais plus qu'un défaut c'est un choix qu'il faudrait alors incriminer un choix correspondant à la vocation de la moto : en ville, par exemple, il faut qu'elle se conduise facilement et sans problème, même pour quelqu'un qui n'est pas habitué; que le-dit quelqu'un n'ait pas à faire patiner l'embrayage pour avancer au pas ou évoluer gracieusement tel un lépidoptère léger (ne pas confondre un lépidoptère et un hélicoptère, le premier est un papillon alors que le second est une Alouette : réclame non payée par la S.N.C.A.S.E.).

Quant au cinquième rapport, il est fait pour parcourir de grandes distances sans faire tourner exagérément vite le moteur, ni le faire peiner laborieusement; théoriquement c'est ce rapport qui sert, sur route, à avaler tranquillement tous les obstacles mineurs sans avoir à rétrograder en quatrième. Il faut reconnaître que la souplesse du moteur se prête bien à cette utilisation élastique. Toutefois (ça fallait s'y attendre !...) nous aurions tout de même préféré un quatrième rapport un peu plus long. En effet, si l'on se fie au compteur, apparemment assez juste, ce pénultième rapport ne dépasse pas les 120 km/h; ce qui s'avère quand même un peu juste pour une machine qui devrait avoir une vitesse de pointe avoisinant les 150-160 km/h.

Maintenant que nous avons dégagé l'essentiel de la personnalité de cette machine, il nous faut vous livrer « dans le désordre » quelques particularités ou détails que nous avons retenus :

La poignée d'accélérateur : elle offre une course un peu trop longue, caractéristique



que l'on retrouve généralement sur les machines dites « tourisme » et dont je n'ai jamais compris en quoi elle pouvait faciliter cette discipline.

Le klaxon : bon, quelconque.

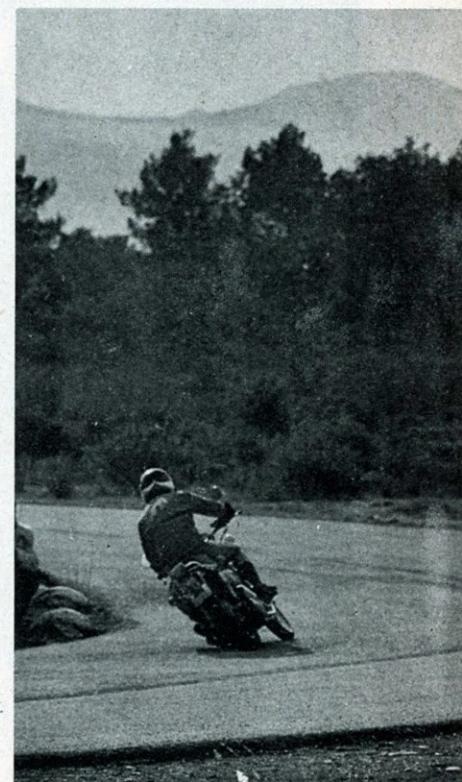
La béquille latérale : outre le fait d'être très accessible, elle offre une particularité extrêmement intelligente et bien dans la politique menée par HONDA pour augmenter la sécurité sur ses motos. Par inadvertance nous sommes repartis avec la béquille latérale « sortie ». Elle s'est repliée très vite au premier virage à gauche. Constatant cela et n'écoulant que notre courage proverbial nous avons recommencé, volontairement cette fois, l'expérience (à basse vitesse tout de même) et la béquille s'est toujours remise en place sans la moindre

tendance à « planter ». Les étourdis ne se retrouveront donc pas systématiquement avec une paire de béquilles pour avoir oublié de remonter la leur.

L'éclairage : D'origine il est moyen, ni meilleur ni pire que ce que l'on trouve généralement sur nos deux roues.

Pour tourner sur le circuit du Luc, nous avons essayé de monter un éclairage Cibie H 4. Je crois que pour celui qui a conduit de nuit avec un éclairage à iode de cette puissance, il devient difficile de se réhabituer aux petits pinceaux jaunâtres couramment rencontrés comme équipements d'origine.

Cependant avant de monter un éclairage à iode vérifier qu'il est homologué aux Mines. P.V. en vue. ■



350 HONDA Four

Le succès incroyable de la 750 cm³ Four n'a laissé aucun doute aux services commerciaux de Honda quant à la voie qu'il convenait de suivre: il existe une clientèle attirée par le prestige et la douceur de fonctionnement d'un quatre-cylindres.

Dans la pratique, cela s'est traduit par la sortie d'une 500 cm³ de ce type, puis de la 350 cm³ que nous vous présentons aujourd'hui.

Toutefois, si Honda sait tirer parti de ses succès, cette firme sait aussi corriger ses erreurs. C'est ainsi qu'un nombre d'imperfections qui s'étaient manifestées sur la 750 cm³ ont été corrigées sur la 500 cm³ et ne se retrouvent pas non plus sur la 350 cm³, cette dernière bénéficiant, par ailleurs, de perfectionnements par rapport à la 500 cm³.

L'architecture générale du moteur ne s'éloigne pas de ce qu'on pouvait attendre: quatre cylindres en ligne, vilebrequin monobloc, bielles démontables, un arbre-à-cames en tête, en-

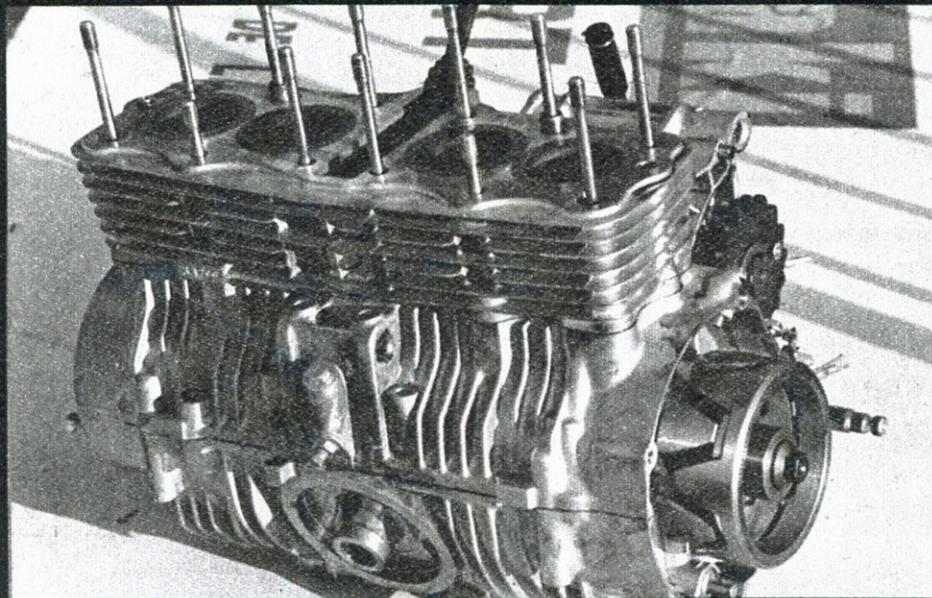
traîné par chaîne. La prise de force s'effectue au milieu du vilebrequin. Une chaîne « silencieuse » (comme sur la 500 et à la différence de la 750) entraîne un arbre intermédiaire. Celui-ci entraîne, à son tour, la cloche d'embrayage, par l'intermédiaire d'un engrenage à taille droite. Finalement, grâce aux deux démultiplications successives de la transmission primaire, la vitesse de l'embrayage est égale à 54,6 % de celle du vilebrequin.

La chaîne d'entraînement de l'arbre-à-cames est également située entre les deux cylindres centraux. Le tendeur, à lame, est muni d'un système hydraulique destiné à maintenir la tension constante. Détail agréable: la vis de rattrapage d'usure (car l'amplitude d'action du système hydraulique est, malgré tout, limitée) est située à l'avant du moteur: ce qui la rend beaucoup plus accessible. Néanmoins, le tendeur est toujours situé à l'arrière du bloc-moteur, ce qui est indispensable, compte tenu

du sens de rotation du moteur. Il a donc fallu interposer entre le tendeur et le système hydraulique, un levier, en forme d'étrier, qui contourne le vilebrequin.

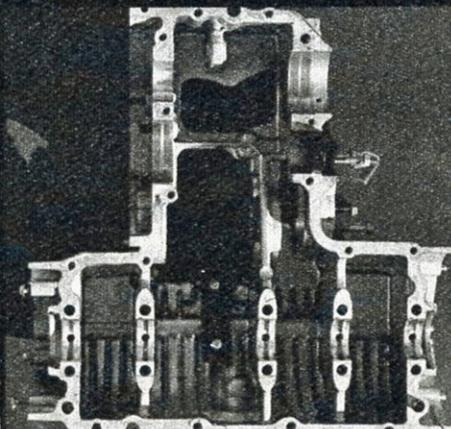
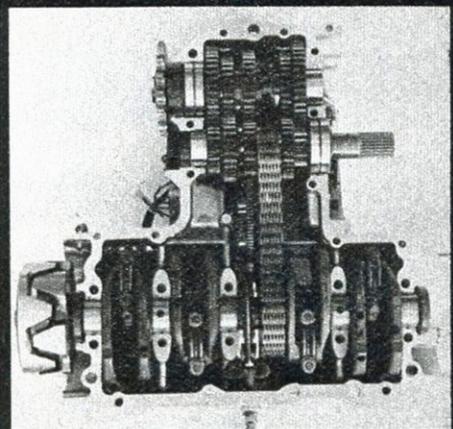
Pour la lubrification, Honda utilise une pompe Eaton, comme sur les 750 et 500. Il s'agit d'une pompe simple car le circuit de lubrification est du type à carter-réservoir (comme la 500) et non à carter sec (comme sur la 750). Les vidanges s'en trouvent facilitées, car il n'est pas aisé de réussir cette opération sur la 750, sans que de l'huile ne coule sur la moto. On remarque les dimensions surprenantes (et rassurantes) du filtre à huile, situé à l'extrême avant du bloc-moteur, comme sur les autos quatre-cylindre de la marque.

On note cependant que le système de lubrification du haut moteur est assez différent de celui des autres modèles. D'habitude, l'huile sous pression est amenée à un palier de l'arbre-à-cames. Celui-ci est percé sur

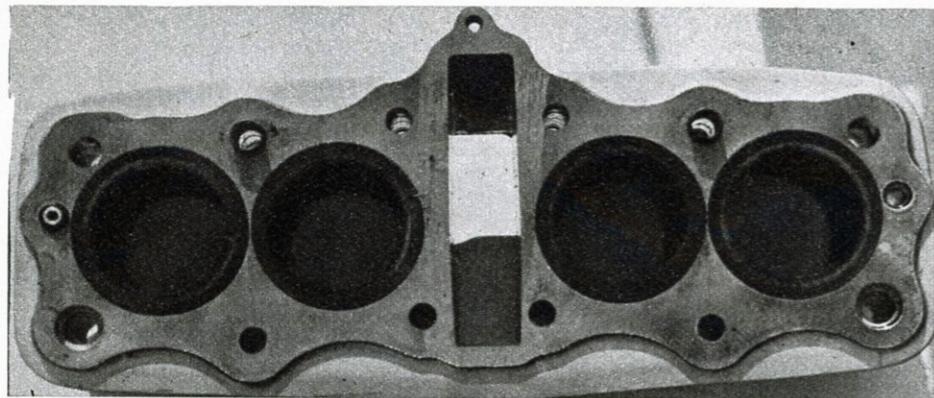


TER REPETITA PLACENT

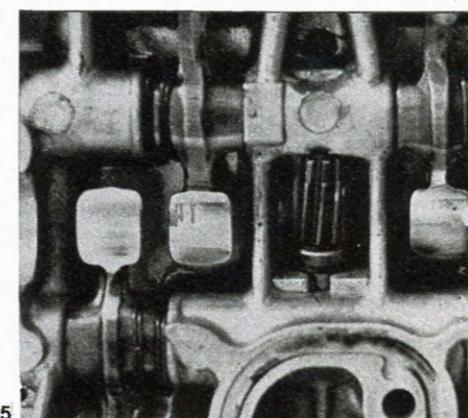
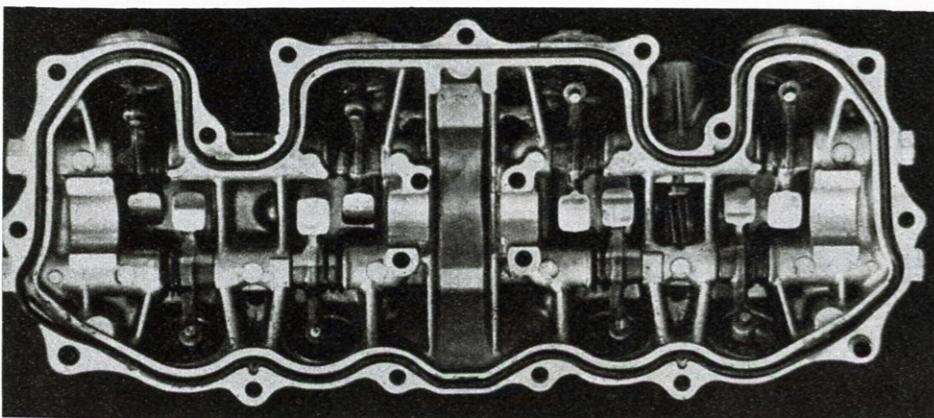
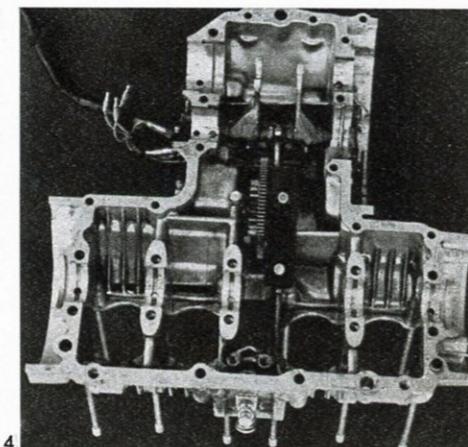
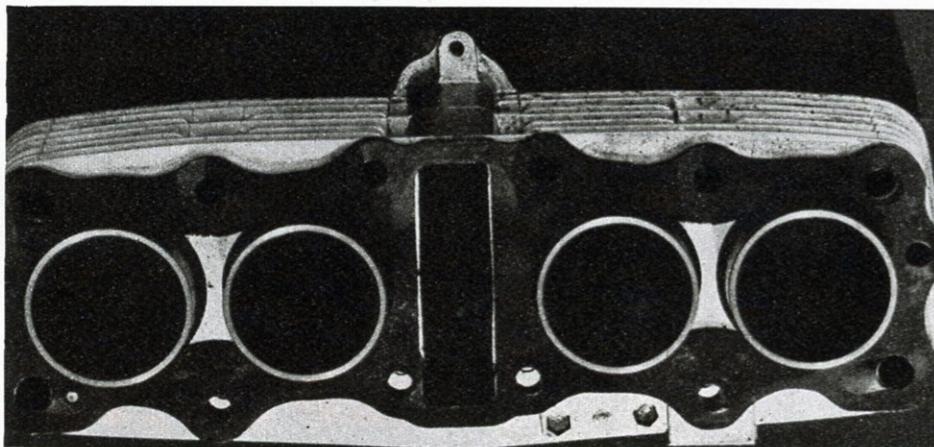
par michel guichard



1. Culasse enlevée, couvercles latéraux de carter enlevés, et moteur sorti du cadre. On note l'abondance des nervures du carter moteur, contribuant autant à renforcer sa rigidité qu'à améliorer le refroidissement de l'huile qu'il contient.
2. La mécanique de la CB-350 à coeur ouvert. Contrairement à ce que pourrait laisser croire cette photo, la chaîne de transmission primaire n'attaque pas directement l'arbre de la boîte de vitesses: elle est simplement posée dessus, car il a fallu sortir l'arbre intermédiaire (solidaire de l'autre demi-carter) pour ouvrir le moteur.
3. Le demi-carter inférieur, avec les cinq paliers du vilebrequin.



1. Le bloc-cylindres, vu du dessus.
2. Le bloc-cylindres, vu du dessous, avec le joint d'embase.
3. La face interne du couvre-culasse, avec ses culbuteurs. L'étanchéité est assurée par un joint torique.
4. Le demi-carter supérieur, avec les fourchettes de la boîte de vitesses.
5. La prise d'entraînement du câble du compte-tours.
6. Le réglage du jeu aux soupapes s'effectue de façon classique, grâce à une vis et un contre-écrou en bout de culbuteur.

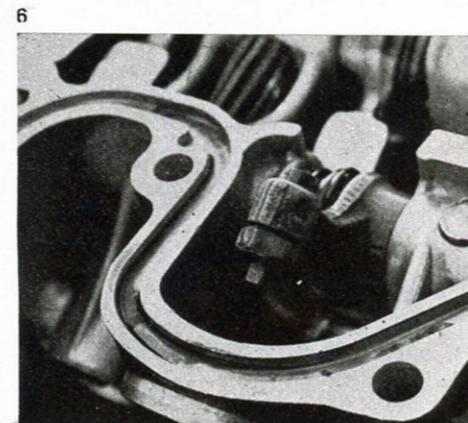


toute sa longueur, ce qui lui permet d'acheminer l'huile à chacune des cames (laquelle est percée à cet effet). Sur la 350, c'est tout-à-fait différent : l'huile sous pression est amenée à deux rampes d'arrosage, qui aspergent les cames. De plus, un bec situé sur l'arbre-à-cames est toujours plein d'huile, de sorte que « tout baigne dans l'huile ».

Le dessin de la boîte de vitesses ne diffère pas des autres réalisations Honda. Le fonctionnement du système de sélection (à tambour) est doux et précis, et ce n'est pas sur ce point que l'on prendra la boîte en défaut.

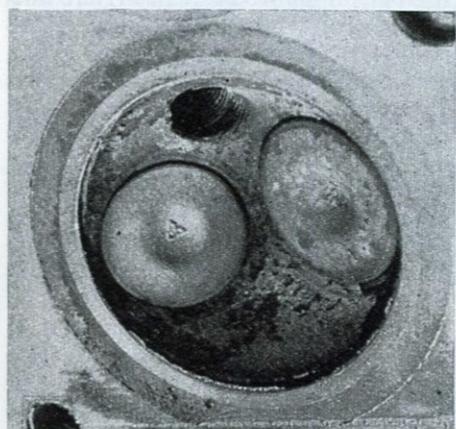
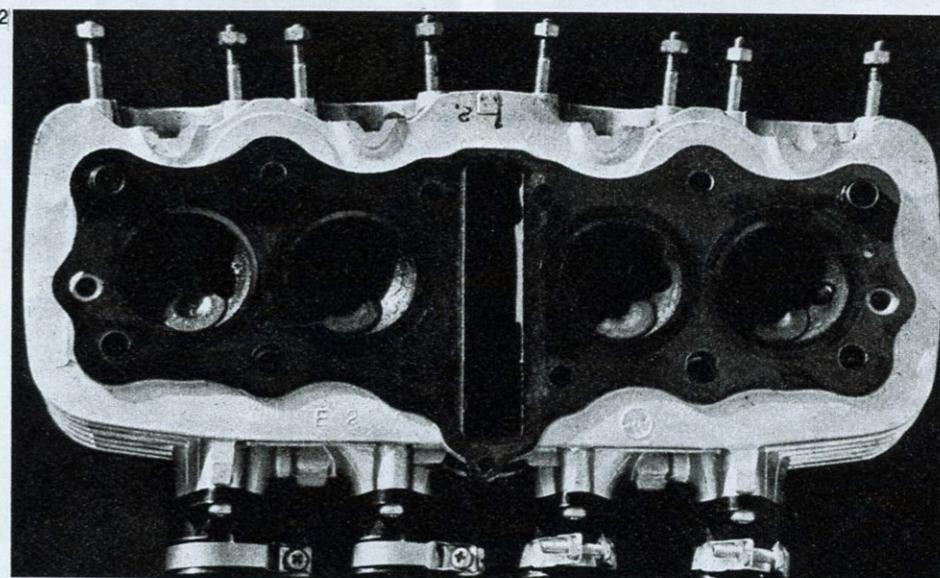
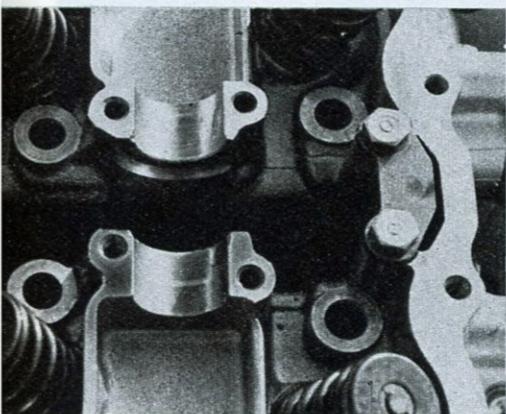
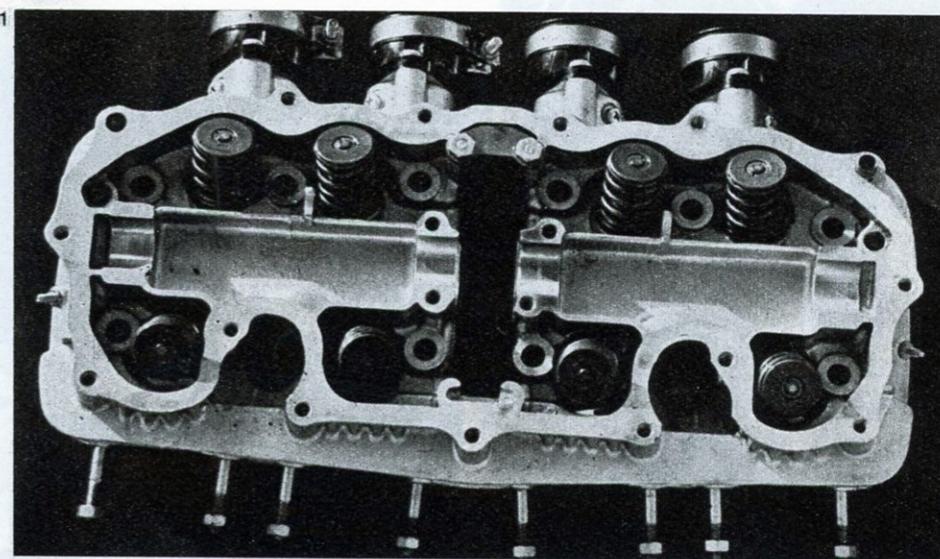
L'étagement des différents rapports, en revanche, n'est pas à l'abri de la critique. La première, à 35%, est trop courte pour être réellement utilisable. Quant à la différence d'étagement de 16% environ entre chacun des cinq rapports, il ne tient pas compte de l'allure de la courbe de puissance et de l'augmentation des résistances en fonction de la vitesse : l'espacement entre les rapports supérieurs devrait être plus resserré. Ce défaut étant particulièrement critique en ce qui concerne les deux rapports supérieurs.

La 750 et la 500 étant animées par



La culasse, vue de dessus.

1. Les soupapes sont rappelées par des doubles ressorts. On remarque que les deux soupapes correspondant à un même cylindre sont décalées. Grâce à quoi les sorties d'échappement se trouvent plus espacées, évitant la concentration des zones de température élevée. On voit, entre les deux rangées de soupapes, les deux bacs dans lesquels baigne l'arbre-à-cames.
2. La face inférieure de la culasse. L'éclairage rasant empêche de bien voir la chambre de carburation, avec ses deux soupapes légèrement décalées et la bougie sur le côté.
3. L'arbre-à-cames.
4. Détail des paliers d'arbre-à-cames. Ils sont abondamment lubrifiés par l'huile contenue dans les bacs où baigne l'arbre-à-cames.
5. Chambre de combustion.
6. Les pistons. La faible profondeur des encoches pour les soupapes trahit un taux de compression peu élevé.

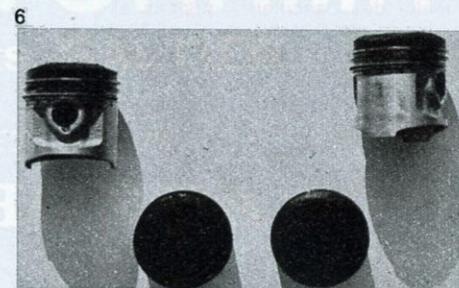


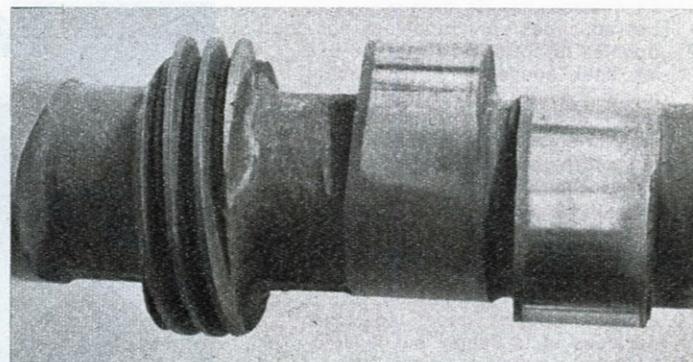
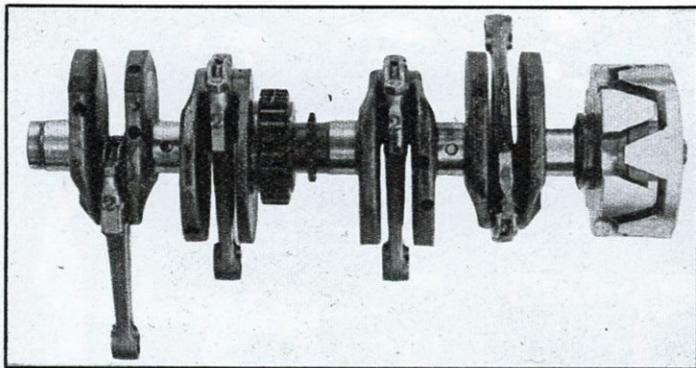
des mécaniques très valables, il ne fallait pas s'attendre à ce que la 350 soit radicalement différente. De fait, lorsqu'on l'examine, la filiation est évidente ; les seules modifications concernent des points de détail, à l'exception du système de lubrification de l'arbre-à-cames.

En revanche, la partie-cycle présente une innovation de taille : la moto ne louvoie pas en courbe. Il faut

bien reconnaître que, jusqu'ici, Honda ne nous avait pas habitués à de telles manières et de la 125 mono à la 750 four, c'était à qui saucissonnerait le plus joyeusement en courbe.

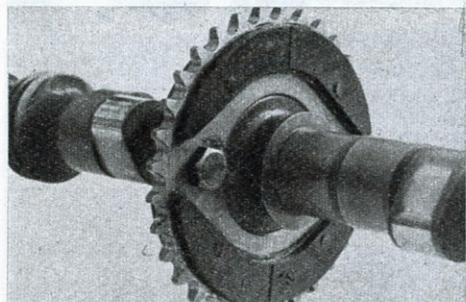
Le cadre n'est pas très différent de celui de l'ancienne 350 (bi-cylindre) : une poutre en tôle emboutie soudée, et un simple berceau dédoublé. Et ce n'est pas surprenant, car il est très rare actuellement, qu'un défaut im-



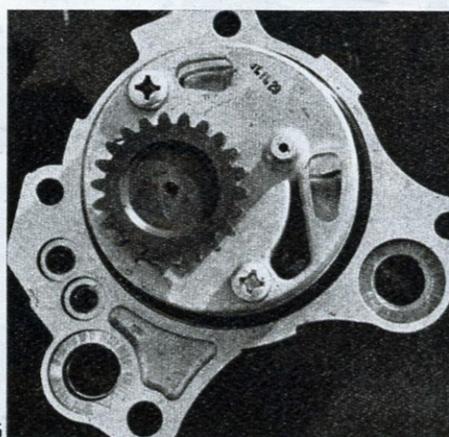


1

2

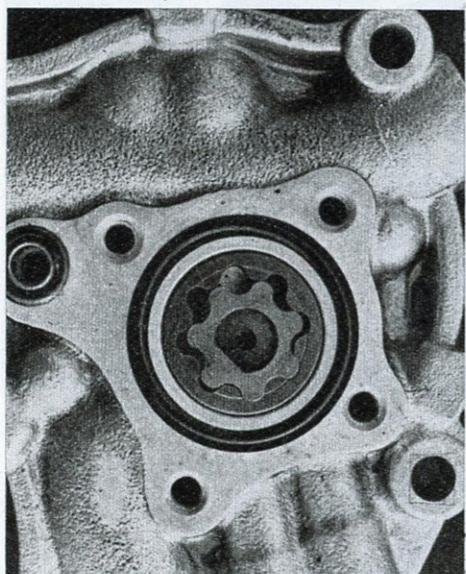


3

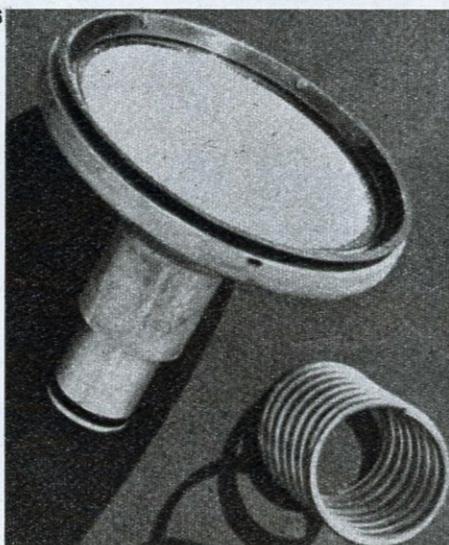


4

5



6

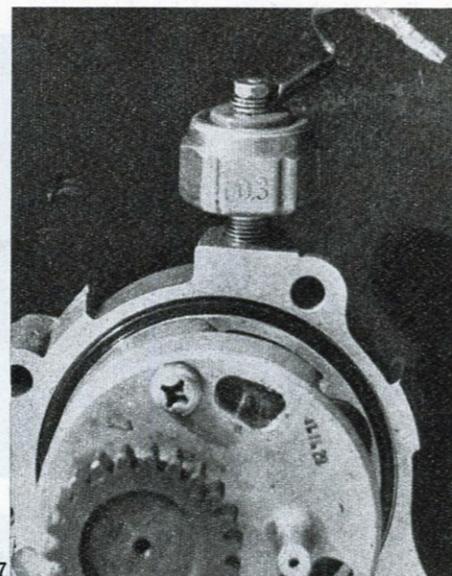


7

1. Le vilebrequin avec, à son extrémité gauche, le rotor de l'alternateur.
2. Malgré une utilisation sévère la mécanique s'est très bien comportée. L'état des cames, comme d'ailleurs celui des basculeurs, pistons et cylindres en témoigne.
3. Pignon d'entraînement de l'arbre-à-cames.
4. La pompe à huile : un rotor à sept dents engrène dans une couronne à huit dents, ménageant des chambres à volume variable entre ces deux pièces.
5. C'est le « cœur » d'un moteur : la pompe à huile.
6. La crépine de la pompe à huile et son ressort de fixation.
7. Le manocontact du témoin de pression d'huile.

portant de tenue de route provienne d'un manque de rigidité du cadre : la quasi-totalité des cadres ayant une rigidité suffisante pour autoriser une tenue de route, sinon parfaite, du moins très satisfaisante.

Ce que Honda a découvert, en revanche, c'est l'accord des suspensions. Si les 350 bicylindres louvoyaient, c'est parce que la suspension arrière était trop raide par rapport à la suspension avant ; ce défaut était accen-



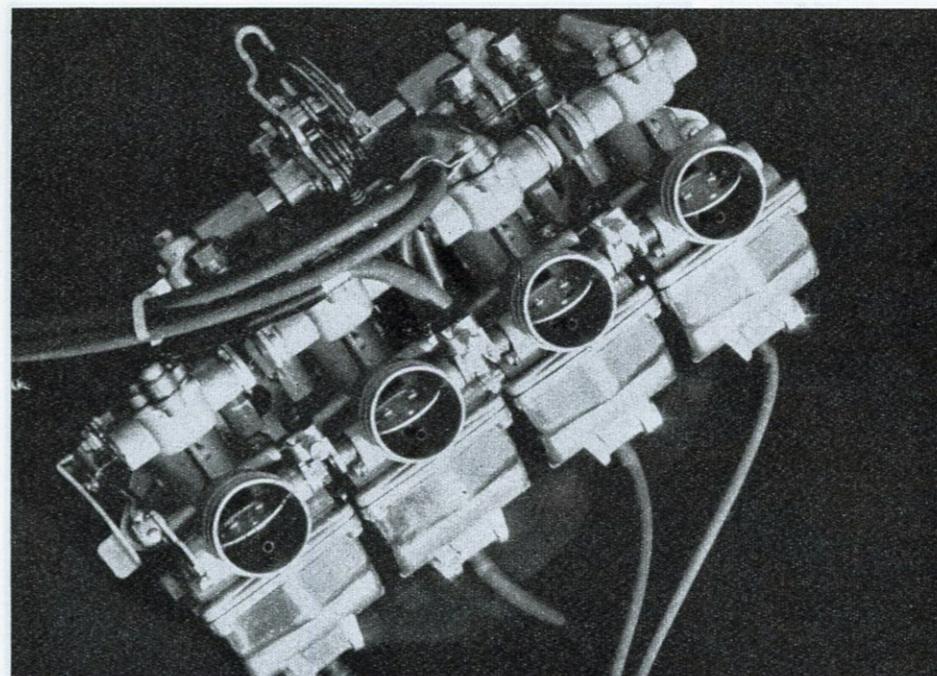
7

tué par un amortissement arrière anémique. Pour remédier à cela, il fallait, soit durcir la suspension avant, soit assouplir la suspension arrière. Heureusement pour nos reins, c'est cette dernière solution qui a été adoptée.

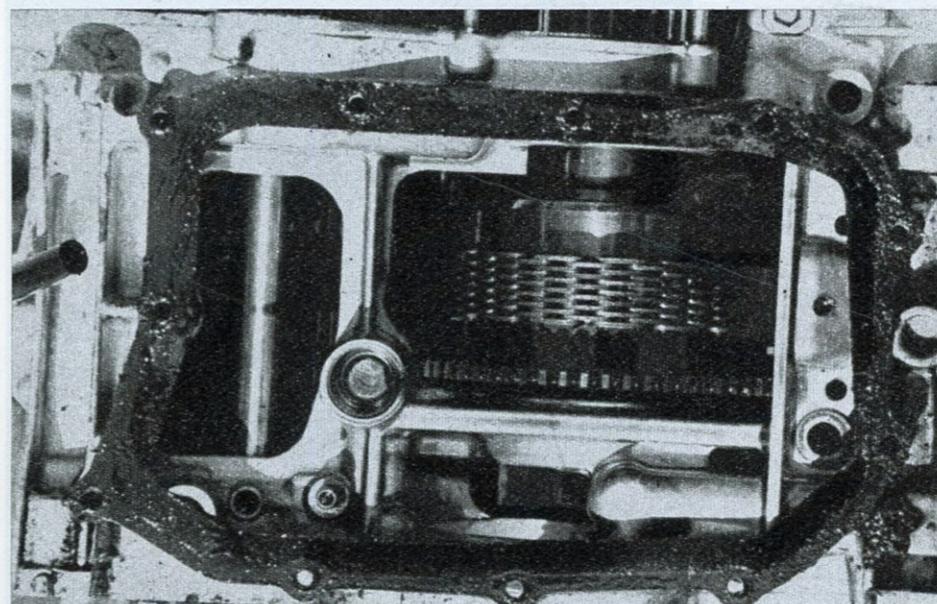
Qu'est-ce que l'accord des suspensions ? C'est quelque chose que Honda ignorait jusqu'à la sortie de cette 350 mais que les lecteurs de MOTOCYCLISME connaissent depuis plus d'un an, puisque c'est dans le numéro 31 que la théorie de l'influence de l'accord des suspensions sur les louvoiements a été publiée pour la première fois (en exclusivité mondiale) (sic).

Il n'est pas possible de reprendre tout ce qui avait été dit alors. En voici l'essentiel :

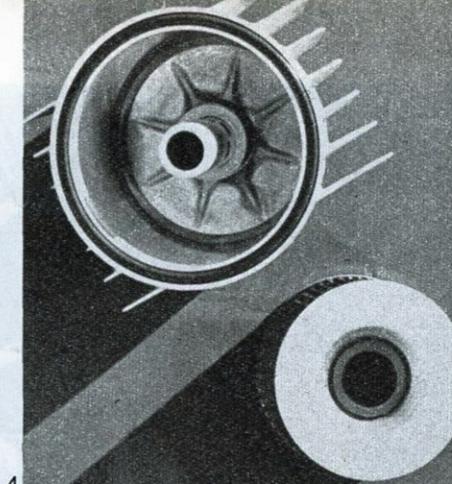
Le rayon de la trajectoire suivi par une moto dépend de l'angle de braquage de la roue avant et de l'empattement de la moto. Mais la valeur de l'angle de braquage est améliorée par celles de deux autres angles : l'angle d'inclinaison de la moto avec la verticale, et l'angle d'inclinaison de la co-



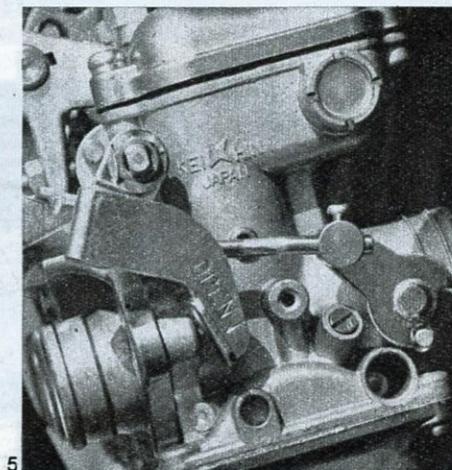
1



2

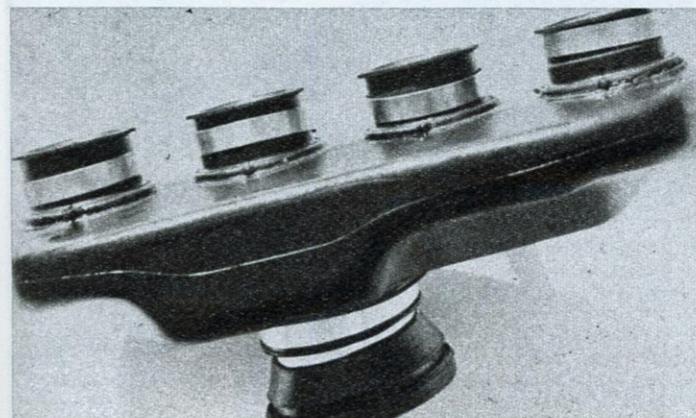


3



4

1. La batterie de carburateurs, dont les quatre boisseaux sont commandés par un même palonnier autorisant une synchronisation sans problème.
2. Les entrailles du moteur, telles qu'elles apparaissent lorsqu'on enlève le carter d'huile.
3. Le collecteur d'admission, en plastique souple, qui conduit l'air du filtre aux carburateurs.
4. Le filtre à huile. Ses dimensions sont surprenantes... et rassurantes.
5. Un petit levier, situé sur le carburateur gauche, commande la fermeture des quatre volets de starter, grâce à un système de tringlerie assez complexe.



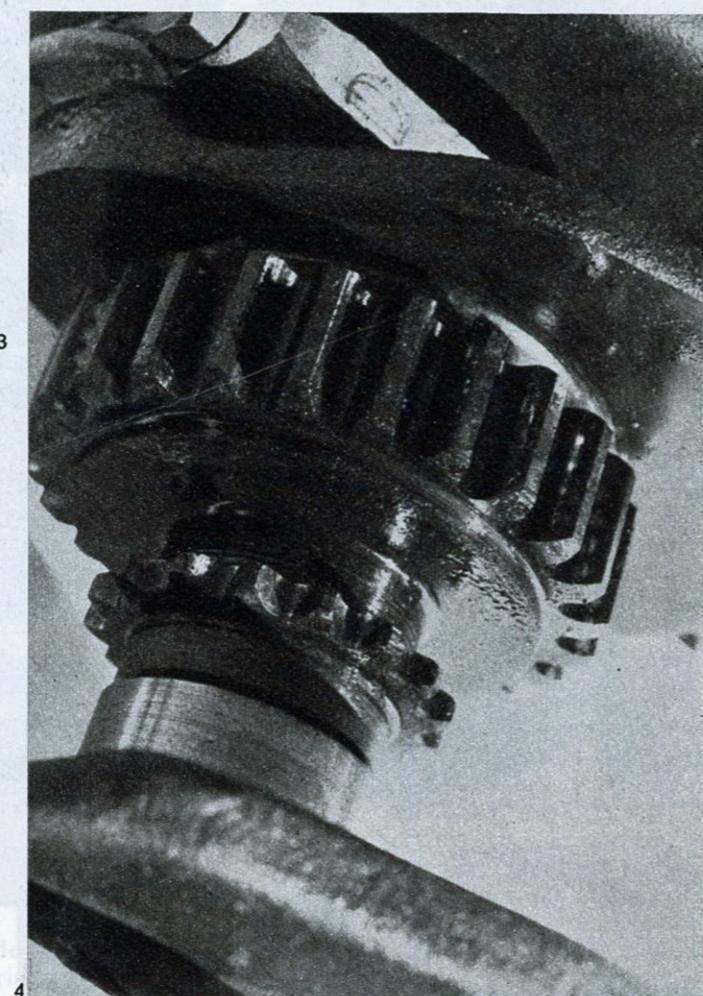
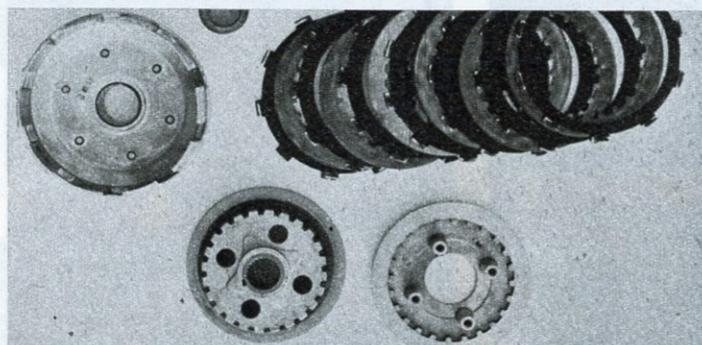
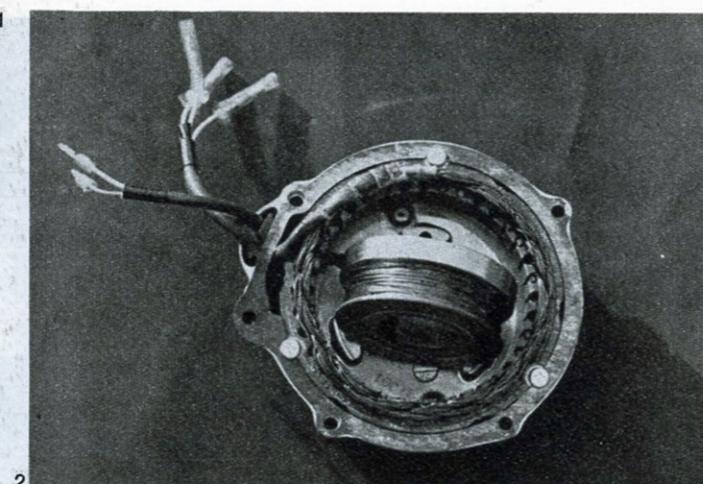
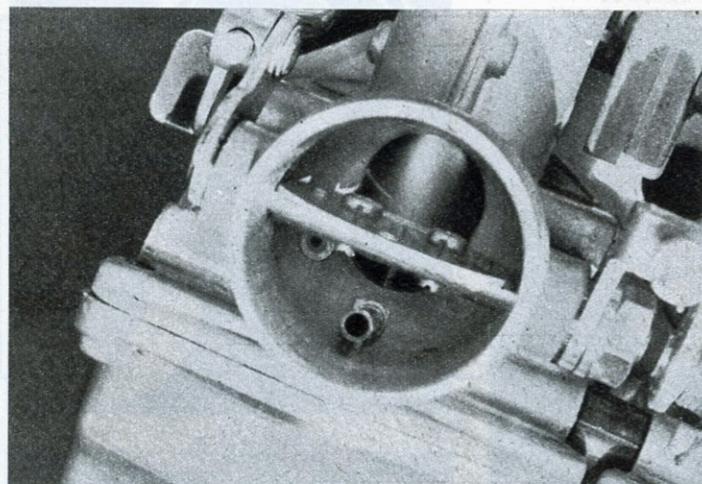
3

MOTORAMA
Ets. GALTIER
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF
HONDA

27, Av. Félix Viallet

38 GRENOBLE

Tél. 44.82.11



imc

est stéphane bernard

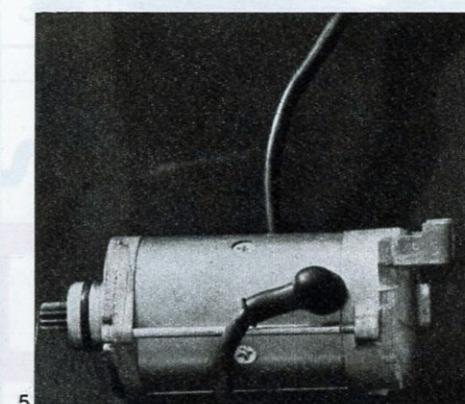
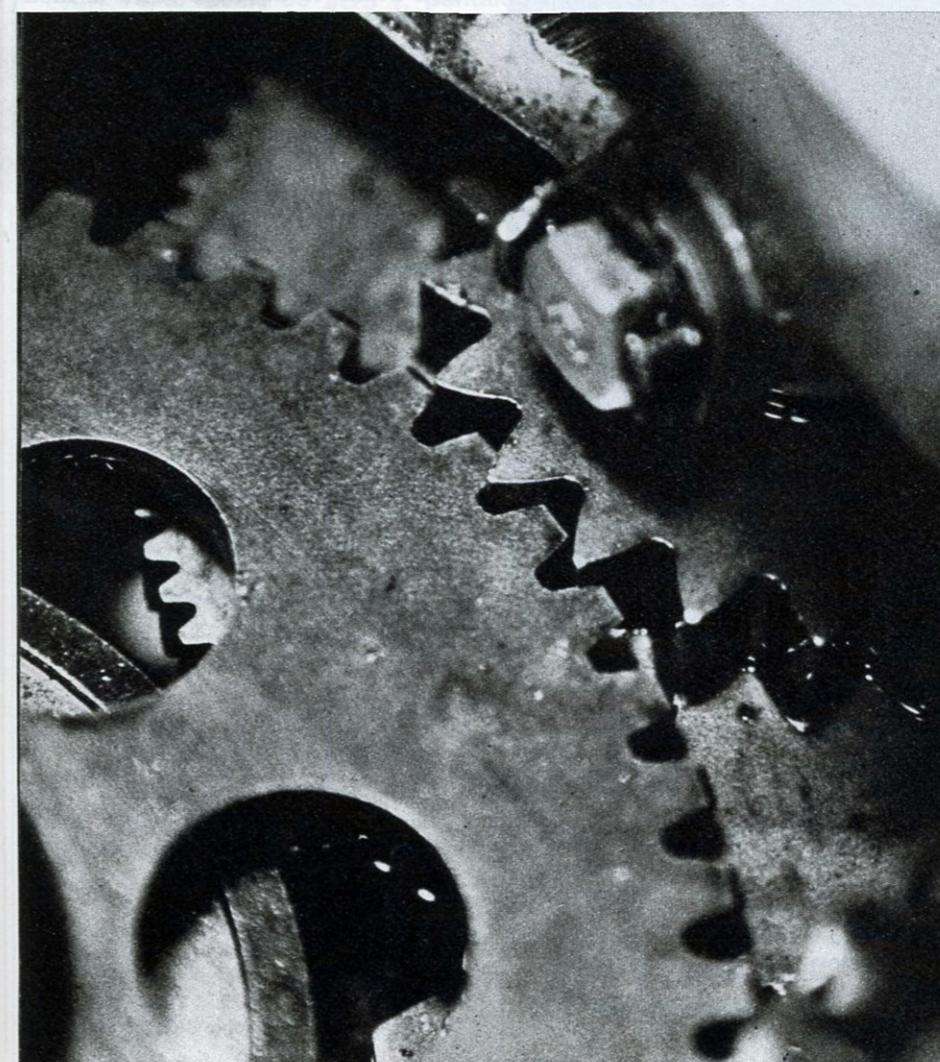
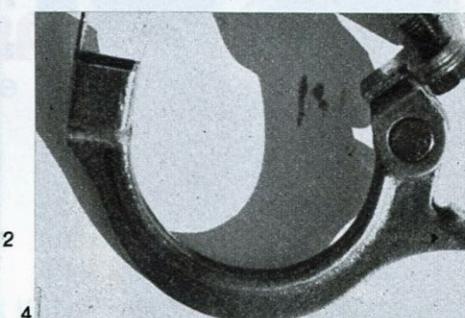
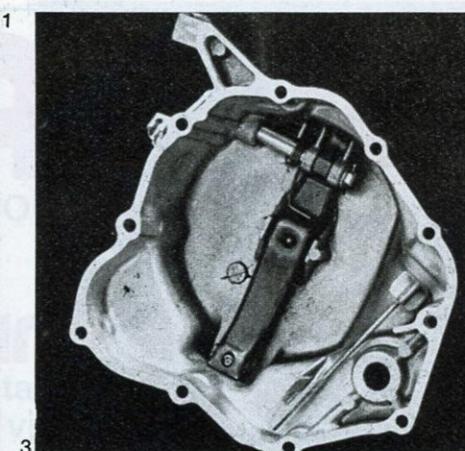
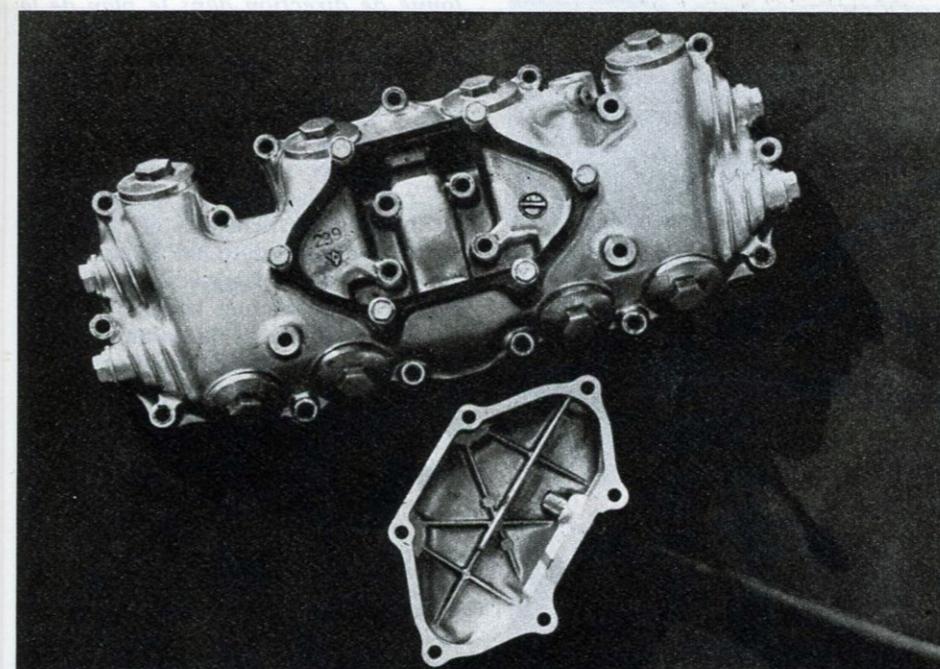
51 cours lieutaud 13006 marseille
tel. 48.42.53

concessionnaire exclusif

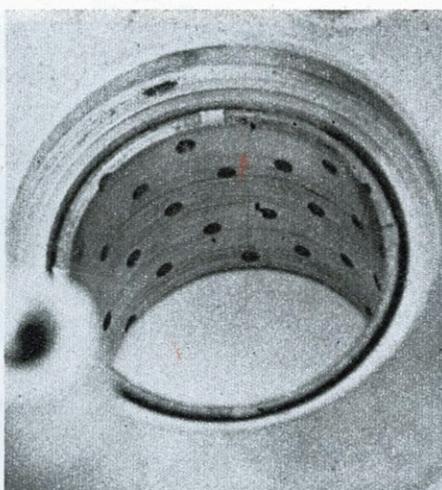
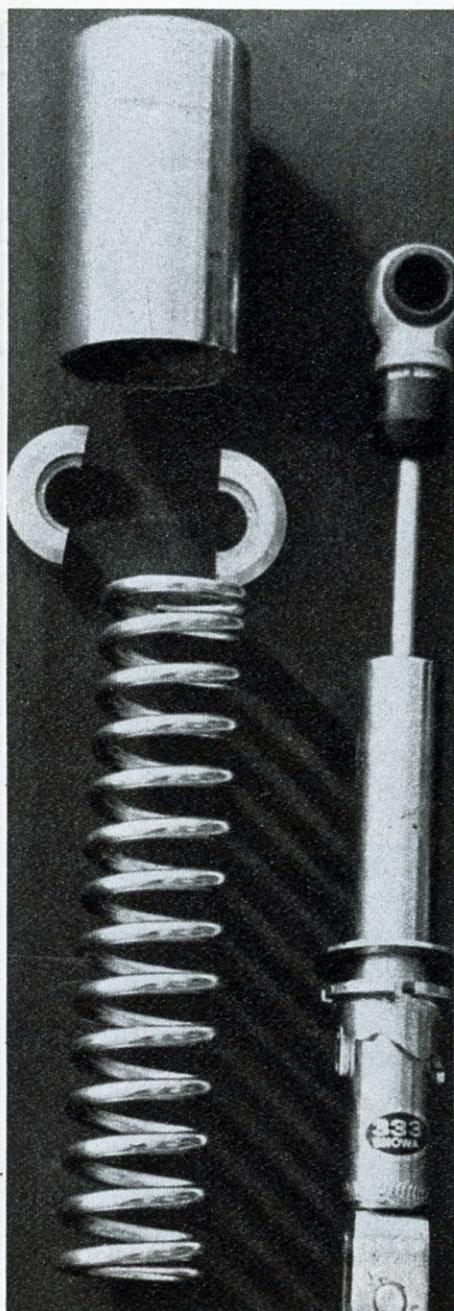
honda

6 mois supplémentaires de
garantie - Service technique
par spécialiste TOKYO

1. Une particularité des carburateurs Keihin : la section de passage des gaz est elliptique au lieu d'être circulaire. Il en résulte une meilleure progressivité lors de l'ouverture du boisseau. Au premier plan, le volet de starter, en position « ouvert ».
2. Ce qu'abrite le couvercle de l'alternateur.
3. L'embrayage.
4. Le palier central du vilebrequin, avec le pignon d'entraînement de l'arbre-à-cames et celui de prise de force de la transmission primaire.



1. Le couvre-culasse. Le petit couvercle que l'on voit à droite possède une cloison, qui fait office de chicane, face à la prise du reniflard.
2. L'entraînement du démarreur, par un engrenage à denture super-corrigée.
3. Le carter d'embrayage, avec la jauge de niveau d'huile.
4. Afin de rendre plus accessible son système de rattrapage de jeu par vis et contre-écrou), le système hydraulique de réglage du jeu de la chaîne de distribution est situé à l'avant du bloc-moteur. Mais, à cause du sens de rotation du moteur, le tendeur de chaîne doit se trouver à l'arrière du bloc-cylindres. Cet étrier, qui contourne le vilebrequin, sert à transmettre au tendeur de chaîne la force de pression du piston.
5. Le moteur électrique du démarreur.



l'angle de direction dans le plan de la moto (angle qu'on appelle souvent, à tort, « angle de chasse ») Or, le calcul montre que l'influence de ce dernier angle est loin d'être négligeable. S'il varie, il fait varier le rayon de la trajectoire suivi par la moto.

C'est précisément ce qui se passe lorsque les suspensions ne sont pas accordées : la moto se balance d'avant en arrière (mouvement de tangage) faisant fluctuer la valeur de l'angle d'inclinaison de la colonne de direction. Il en résulte une fluctuation du rayon de la trajectoire suivi par la moto : c'est le louvoiement.

L'accord des suspensions a pour but d'éviter le tangage. Pour cela, il faut que la suspension arrière soit un peu plus raide (mais un peu seulement) que la suspension avant. En effet, la roue avant rencontre toujours les obstacles avant la roue arrière. Si la suspension arrière présente la même raideur que la suspension avant, le décalage entre le mouvement de la roue avant et celui de la roue arrière, se traduira par un tangage de la moto. Si la suspension arrière est un peu plus raide que la suspension avant, elle réagira plus rapidement, et pourra rattraper son retard : dans ce cas, le mouvement de la roue avant et celui de la roue arrière seront en phase et il n'y aura pas de tangage. Bien entendu, si la raideur de la suspension arrière est trop élevée par rapport à celle de la suspension avant, il y aura aussi un décalage entre les mouvements des deux roues. Il y a donc un compromis à trouver qui, d'ailleurs, varie en fonction de la vitesse ; en fait, pour une moto comme la 350 Honda, si l'accord est calculé pour une vitesse de 120 km/h environ, il donnera des résultats satisfaisants pour l'ensemble des vitesses utilisables. ■



LE VERDICT DU CHRONO

400 m. D.A. : 14'72"
1000 m. D.A. : 28'70"
1000 m. D.L. : 21'56"
soit : 164,500 km/h

1. Un élément de suspension arrière : ressort et « amortisseur » (entre guillemets, car il n'amortit vraiment pas beaucoup).
2. Dans cette bague en bronze anti-friction, les petites alvéoles que l'on aperçoit servent à faire des réserves d'huile, de façon à assurer une lubrification parfaite en toute circonstance.
3. Les essais de MOTOCYCLISME, ça rigole pas. Cette photo du pneu avant un témoin : la bande centrale n'est usée qu'à 50 %, alors que, sur les côtés, il ne reste plus aucune sculpture.