

Moto revue

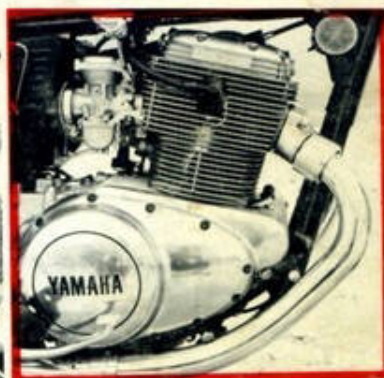
**EN MARGE
DE DAYTONA**

25 MARS 1972 - N° 2 069 - 2 F

EXCLUSIF!

750

**YAMAHA
4 TEMPS**





750 Yamaha 4 temps

Directeur de la Publication :
M. Casasnovas
Président du Comité
de Rédaction :
Serge Pozzoli
Rédacteur en Chef :
Bruno Nardini
Rédaction-Photographie :
R.C. Delefosse,
Ch. Bourgeois,
D. Bernardin,
F.-M. Dumas,
Ph. Folie-Dupart
Conception Graphique,
Direction :
Claude Porchet
Adjoint : J. Pesquet
et C. Blanchard
Assistant : G. Bailleux
Correspondants à l'étranger
Angleterre : M. Woollett ;
Belgique : M. Walter
Espagne : J. Alguersuari
Hollande : C. Verburg ;
Italie : R. Patrignani ;
Suède : H. Stenberg
Tchécoslovaquie : P. Husak
U.S.A. : P.Y. Refalo
Administration, Rédaction,
Publicité :
MOTO-REVUE,
103, rue La Fayette, Paris 10^e ;
Tél. : 878-99-26 et 99-27
C.C.P. : 1159-15 Paris
Abonnements : France 24 n° :
49 F ; 50 n° : 86 F
Etranger : 24 n° : 59 F ;
50 n° : 106 F
Ce numéro : 2 F
Canada : 60 Cents ;
Italie : 320 Lires ;
Espagne : 32 Pesetas ;
Suède : 3,20 KRS ;
Belgique : 28 F ;
Luxembourg : 28 F.

Les manuscrits non insérés
ne sont pas rendus.

103, rue La Fayette - Paris-10^e
tél. : 878-99-26

EXCLUSIF : LA 750 cc YAMAHA 4 TEMPS

couverture

BON DEPART POUR LES « QUATRE SAISONS »

b. nardini 6

Sur le circuit Paul Ricard

ph. folie-dupart

AU BERCEAU DU TRIAL...

d. bernardin 8

...les Anglais sont rois

AVEC LES JAPAUTO 950 SS

ch. bourgeois 10

Un galop d'essai

INFORMATIONS VITESSE

12

LE COURRIER D'ERIC OFFENSTADT

13

DAYTONA 1972

f.-m. dumas 14

Ambiance, sur et hors le circuit

EN PASSANT PAR LA TURQUIE

18

Pour ceux du raid Orion et les autres

KAWASAKI 350 S2

ch. bourgeois 20

Presque d'origine ; presque 180 km/h !...

GORI SPECIAL CROSS 125 cc

m. verrini 22

Impressions de conduite

HONDA, C'EST AUSSI LE TOUT-TERRAIN

ch. bourgeois 24

La XL 250

CHAMPIONNAT 250 cc A COGNAC

r.-c. delefosse 29

C'est bien parti avec Broutin et Bontemps

CROSS HEBDO

r.-c. delefosse 31

A MERU

ch. bourgeois 32

Record pour Renouf

NOUVEAU : 750 cc YAMAHA

du Japon 34

Quatre après deux !...

LA RONDE DE LA MOTO

35

Clubs, rallyes, régularité

Ch. Bourgeois

HONDA

Le moins qu'on puisse dire est qu'Honda, le premier producteur mondial de motocyclettes, ne s'endort pas sur ses lauriers. Après s'être imposé dans les machines spécifiquement de route de la manière qu'on connaît, Honda semble maintenant vouloir « s'approprier » le marché du tout-terrain. A vrai dire, Honda ne s'était jusqu'à présent fort peu soucie de cette discipline et n'avait fait que de timides tentatives avec sa SL 125 et sa SL 350. Mais ces machines surtout la dernière citée ne paraissent pas en mesure de pouvoir menacer réellement les deux temps de Yamaha, Suzuki et Kawasaki ainsi que ceux des usines espagnoles.

La Moto-Sport XL 250 représente la première tentative sérieuse de Honda dans ce domaine.

Au premier coup d'œil on s'aperçoit que Honda n'a pas fait les choses à moitié. La machine semble à priori bien armée pour se défendre en tout-terrain (elle répond en cela aux critères généralement admis) mais la garde au sol, c'est la rançon du moteur quatre temps, paraît faible. De même, le poids (129 kg) paraît élevé par rapport à celui annoncé par la concurrence. Le cadre de la XL 250 est un robuste simple berceau qui se dédouble dans ses parties arrière et supérieure. Il est de structure entièrement tubulaire, sauf naturellement en ce qui concerne les nombreuses pattes et renforts.

Les suspensions sont assurées à l'avant par une fourche télescopique hydraulique largement dimensionnée. La roue de 21 pouces est chaussée d'un pneu « trial » de 2,75 de section. Afin de gagner du poids sur les masses non suspendues nous trouvons un moyeu, conique, simple came, de 160 mm de diamètre. A l'arrière nous trouvons un classique bras oscillant mais des amortisseurs qui offrent deux possibilités de réglage par modification du point d'ancrage supérieur. Ces amortisseurs offrent cinq positions de réglage et sont équipés de deux ressorts de spire et de pas différents afin d'offrir un tarage convenable pour toutes les utilisations. De même qu'à l'avant, le moyeu-frein arrière est déporté et conique. La roue est de 18 pouces et est équipée d'un Bridgestone « Trail » de 4,00.

Le moteur, bien que Honda se tourne à présent également vers le deux temps, est un quatre temps. Celui-ci cependant est sophistiqué puisque ce monocylindre à ACT comporte quatre soupapes. Les cotes du moteur sont : 74 mm d'alésage pour 57,8 mm de course ce qui est nettement super carré, la cylindrée exacte étant de 248 cc. Avec un taux de compression de 9 à 1 il délivre 22 chevaux à 8.000 tr/mn et offre un couple de 2 mkg à 6.500 tr/mn. Conçu en bloc-moteur, le Honda possède une boîte de vitesses à cinq rapports.

Elle est équipée des rapports suivants : 1^{re} : 2,352 ; 2^e : 1,666 ; 3^e : 1,280 ; 4^e : 1,000 ; 5^e : 0,806.

Le carburateur est d'un type peu usité sur les machines tourisme, puisqu'il s'agit d'un « Keihin » racing. L'équipement est à

c'est aussi le tout terrain

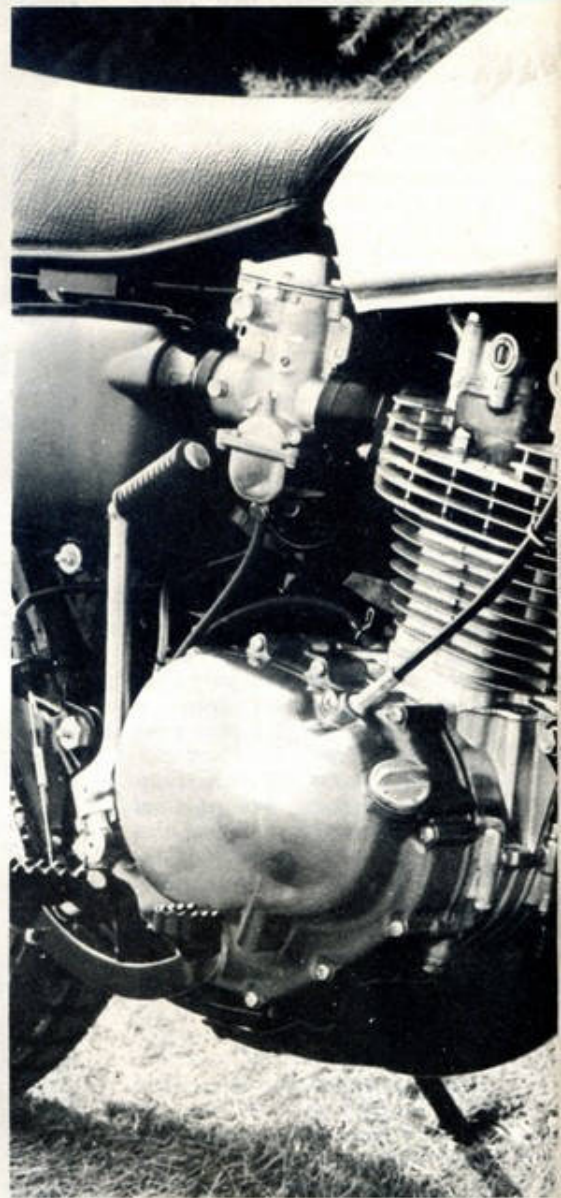
la fois rationnel, d'excellente qualité et très complet.

En premier lieu, l'échappement situé latéralement sur la gauche possède une vaste grille de protection anti-calorique et un dispositif anti-feu (obligatoire aux U.S.A.). Le poste de pilotage comporte le traditionnel ensemble compteur-compte-tours. Les commandes manuelles sont bien distribuées et on notera que les deux leviers sont intégralement protégés par des gaines en caoutchouc.

Entre autres choses, on notera le moteur protégé par un large sabot, les repose-pieds repliables d'inspiration trial, un guide-chaîne simple mais efficace et un dispositif pour tenir le casque ; mais par contre on pourra regretter un carter de chaîne peu dimensionné et un garde-boue avant qui ne doit pas garder grand chose.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, nous ne savons pas encore si ce modèle sera importé en Europe.

Quoi qu'il en soit, cette initiative de Honda prouve que le géant japonais ne néglige rien et s'intéresse également au tout-terrain.



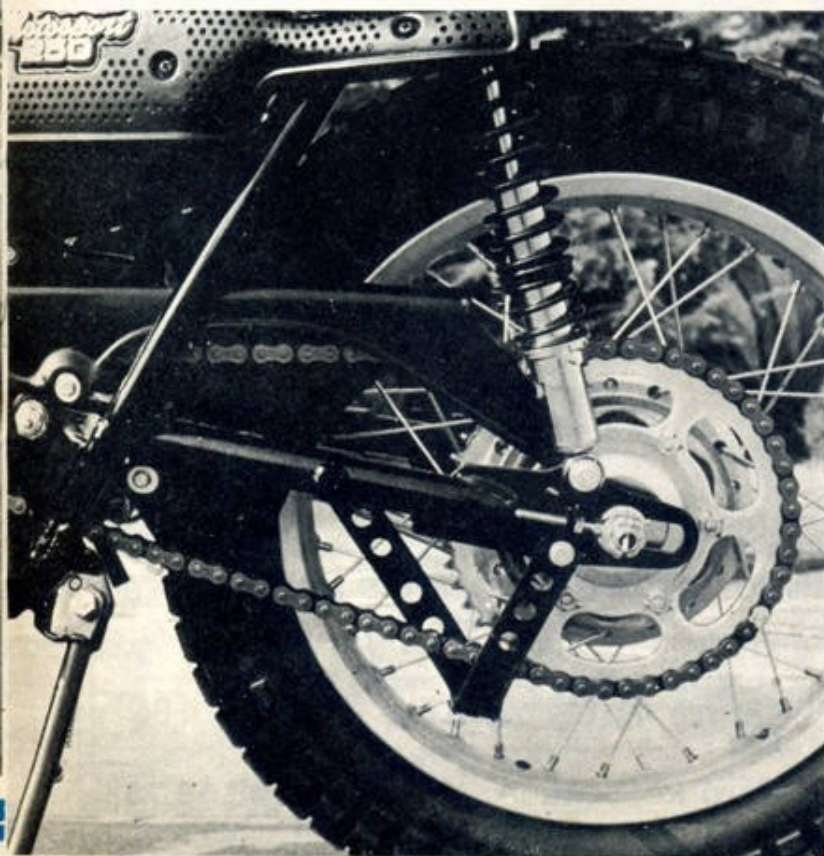
La XL 250 est une tout-terrain bien « pensée ». L'agrément du moteur 4 temps est supérieur à celui d'un 2 temps, mais la rançon est un poids élevé et une faible garde au sol.

La présentation soignée font de la Honda Trail une machine séduisante, ce qui ne l'empêche pas d'être efficace.

Bien pour le guide chaîne mais mal pour le carter de chaîne symbolique. On remarquera également les repose-pieds bien étudiés pour une utilisation tout-terrain.

En place des classiques moyeux-freins nous trouvons pour gagner du poids, et ce à l'avant comme à l'arrière, des moyeux-freins coniques déportés.

Première apparition d'un 250 mono japonais dans le monde du « trail-bike », où jusqu'à présent le deux-temps était roi. Notez l'imposant carbu « Keihin ».



SENSATIONNEL



LA BOTTE POUR MOTO

La botte **BATBOOTS**, la véritable botte à enfiler sur la chaussure, légère, souple comme un gant. Se plie et se range dans les plus petites sacoches.

*

Avec **BATBOOTS** finies les taches sur pantalon et chaussures. En vente chez tous les bons concessionnaires « Motos » ou documentation gratuite sur demande :

SECODINN 47, Bd des Belges, 76-ROUEN

tél. : 71.22.41

* Modèle et marque déposés

Le meilleur casque « intégral » au meilleur prix ayant, au même titre que les casques Bell et Buco, les homologations américaines « SNELL » et « Z 90 ».



Couleurs standard :
390 F. TTC

Couleurs métallisées :
400 F

Couleurs pailletées :
420 F

Chez

AUTO MOTO SHOPPING ETOILE

38, avenue de la Grande-Armée - PARIS XVII^e
Tél. : 754-59-06

Vente par correspondance

Nom

Adresse

Tour de tête

Mode de paiement :

☐ Port gratuit pour achat accompagné d'un chèque bancaire, postal ou mandat

☐ Port en sus pour règlement (contre remboursement)

Expéditions hors de France : paiement d'avance