

Moto revue



**trois
essais**

**125 Yamaha AT I
450 Ducati Scrambler
500 Seeley Condor**

**◦
Motocyclistes sages au Japon**

**◦
Les Choppers**

**◦
l'art de conduire**

**au Japon
comme en
France la moto
instrument
d'évasion**

spécial été / n° 2035 / 6 f



Ambiance au Japon

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

Assistant : G. Bailleux

Correspondants à l'étranger

Angleterre : M. Woollett ;

Espagne : J. Forcano ;

Hollande : C. Verburg ;

Italie : R. Patrignani ;

Tchécoslovaquie : P. Husak

Administration, Rédaction,

Publicité :

MOTO-REVUE,

103, rue La Fayette, Paris 10^e ;

Tél. : 878-99-26 et 99-27

C.C.P. : 1 159-15 Paris

Abonnements : France 24 n°s :

49 F ; 50 n°s : 86 F

Etranger : 24 n°s : 59 F ;

50 n°s : 106 F

Ce numéro : 6 F

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

PROMENADE EN SOUS-BOIS

couverture

photo d. bernardin

EDITORIAL

b. nardini

15

ESSAI 125 YAMAHA TRAIL-BIKE

d. bernardin

17

Une tout-terrain avec un démarreur !...

HARLEY-DAVIDSON

f.m. dumas

25

La moto-voiture

photos a. avenel

ART ET DEUX ROUES

b. nardini

28

Des interprétations étonnantes !...

FIGURES DE GRAND PRIX

r.c. delefosse

30

Crossmen célèbres

ESSAI 450 DUCATI SCRAMBLER

ch. bourgeois

33

Tout faire dans de bonnes conditions

LA SCOTT A TRAVERS LES T.T.

f.m. dumas

41

Le plus célèbre des deux-temps

LE BOL D'OR 1971

45

Un pas en avant

LES CHOPPERS

f.m. dumas

46

« Fils de personne »

AMBIANCE AU JAPON

f. chesneau

54

Pays des motocyclistes sages

ESSAI 500 SEELEY « CONDOR »

m. woollett

62

Une « première » !...

CONDUIRE

d. bernardin

68

Quelques conseils pratiques

f.m. dumas

DES CHAMPIONS ET DES HOMMES

ch. bourgeois

75

Les vedettes des G.P. de vitesse

le japon: pays des motocyclistes sages

François Chesneau, qui a assuré pour «Moto-Revue» ce reportage en direct du Japon, n'est pas un journaliste spécialisé dans la moto. Pour conserver à son article toute sa valeur de témoignage vécu, nous n'avons cependant pas voulu modifier son article, même si certaines des affirmations qu'il contient peuvent parfois paraître surprenantes. De toutes façons, Chesneau

est un vrai motocycliste et les impressions qu'il nous transmet du Japon sont celles de l'utilisateur moyen, avec toute la fraîcheur et la spontanéité que cela implique. Cet article est par ailleurs le premier d'une série qui, nous l'espérons, vous intéressera, la vie motocycliste au Japon ne pouvant aujourd'hui laisser indifférents les utilisateurs de deux-roues.



Cent millions de Japonais. Plus de neuf millions de deux-roues en circulation. Pratiquement un véhicule pour onze habitants. C'est dire à quel point la moto japonaise fait d'abord fureur... au Japon. Et cette industrie qui contribue largement à la réputation des articles «made in Japan» n'a que vingt ans d'âge.

Huit heures du matin, dans n'importe quelle ville de l'archipel. Déjà des encombrements monstres. Un trafic comme nous n'en avons pas souvent idée dans nos agglomérations occidentales. Parmi le nombre incroyable de taxis jaunes ou oranges, entre les voitures particulières de toutes cylindrées et les énormes camions, se faufilent des centaines de 50 cc et de petites motos. Lycéens, ouvriers, postiers, livreurs, employés. Avec une certaine prudence d'ailleurs, c'est-à-dire en tenant relativement bien leur gauche. Les chauffeurs de taxi kamikaze et des règles de circulation (à gauche au Japon) plus théoriques que mises en pratique, invitent tout naturellement les deux-roues vulnérables à ce redoublement de prudence. Parfois, de chaque côté de la chaussée, une ligne blanche

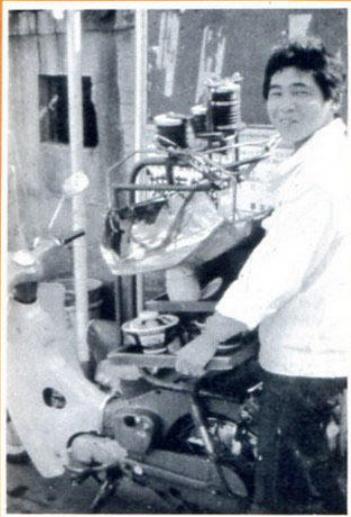
délimite la piste réservée en principe aux motos. Mais comme les trottoirs n'existent pratiquement pas...

A Tokyo c'est un peu différent. La moto ou le vélomoteur ne sont pas si couramment utilisés pour se rendre à son lieu de travail. A cela plusieurs raisons. Le trajet domicile-bureau ou usine demande fréquemment une heure et demie de transport en commun. Ensuite, le réseau des lignes de métro et de chemins de fer est d'une efficacité à toute épreuve. De plus les compagnies remboursent généralement les frais de train. Alors, comme en témoignent les files de motos toutes catégories stationnées aux abords des stations, on prend son deux-roues... jusqu'au métro...

En revanche, la moindre petite boutique, le moindre petit restaurant a son 50 cc de livraison devant la porte. Fxé au porte-bagages de certains, un hétéroclite système de plateau suspendu par des ressorts. Il faut voir les livreurs y entasser des bols de riz, de soupe fumante et des plats garnis, et à toute allure s'enfiler dans la circulation. Dans les virages, la suspension joue admirablement, assure une verticalité



Ambiance sur la route.



Le livreur et son 50 cc à plateau suspendu.



Une certaine Suzuki devant le palais impérial à Tokyo.

A vos marques.



M. Nishiyama : content de ses fédérés.



Le kimono et les motos.



Sur une route de Kyushu.
La mer n'est jamais loin.

Jeune mariée :
voyage de noces à moto.



Le fantaisiste : un animal rare.

constante et des bols toujours pleins à l'arrivée...

Cette nécessité de doter le Japon d'un moyen de transport bon marché, rapide, sûr, des hommes nommés Shoishiro Honda, Michio Suzuki l'ont senti dès les années 50. S. Honda, simple ouvrier mécanicien, avait 38 ans à l'époque. Cette idée et son esprit d'initiative ont fait la fortune que l'on sait. M. Suzuki commencera, lui, en lançant sur le marché du Japon affaibli par la défaite, le premier moteur auxiliaire pour bicyclette. Le « Power Free », un modeste 36 cc, 0,7 ch. Il s'agissait d'approvisionner d'abord le marché intérieur. En 1959, 2,5 millions de deux-roues sillonnaient les routes du Japon. Mais l'exportation ne dépassait pas 20.000 véhicules. Pour l'année 1970, les statistiques (dont raffolent les Japonais) annoncent 1,7 millions de motos expédiées vers l'étranger. Plus de la moitié de la production globale qui frise les 3 millions. Les meilleurs clients pour les Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki ? Les Américains bien sûr, avec 600.000 machines achetées l'an dernier (dont les deux tiers de grosses cylindrées). Puis les pays d'Asie. La Chine



Nationaliste en tête avec 130.000 engins, suivie par le Viet-Nam du Sud, 110.000.

En Europe, les plus fanatiques sont les Belges. Les Japonais leur ont vendu 40.000 deux-roues. Surtout des 50 cc. Viennent ensuite les Britanniques (25.000) et les Français (15.000) dont seulement 1.500 « cyclo-moteurs » 50 cc.

L'Islande s'est contentée de 3 deux-roues made in Japan. Autant que l'U.R.S.S.

La moto engin de travail, certes. Mais voilà déjà plusieurs années que ce moyen de transport retrouve ses fonctions d'instrument de loisir. Une fois appréciée la robustesse et l'astuce de leur fabrication, les constructeurs se sont tournés vers les performances pures alliées à l'esthétique. Les performances...

Un ingénieur employé par l'une des quatre grandes marques japonaises a raconté sans la moindre gêne, comment se « créent » les nouveaux modèles de motos dans son pays.

« Dès qu'une nouveauté apparaît sur un marché étranger, une équipe part en avion, en acheter un exemplaire. C'est plus poli d'aller la chercher soi-même que de la faire

livrer par le fabricant. Aussitôt de retour au Japon, l'engin est entièrement démonté, et chaque pièce étudiée, photographiée, répertoriée. Les améliorations les plus intéressantes sont illico adoptées. Puis nous nous mettons au travail pour en pousser encore la technique ».

Et chaque firme agit de la même façon. Cette notion de pillage industriel inquiète-t-elle les Japonais ? Pas le moins du monde. Pourquoi en serait-il ainsi ? Personne ne cache rien à personne. Toutes les compagnies publient régulièrement leurs chiffres de production. De plus, il est extrêmement difficile de déposer un brevet d'invention au Japon. Et puis le terme de « copie » est péjoratif et inexact. On imite avec génie.

Le résultat c'est par exemple le renom de Honda. Au Japon encore plus qu'à l'étranger on ne jure que par cette marque. Les 38 modèles, oui 38, qu'elle propose sont gage de son succès. Un véritable amateur nippon n'abandonnerait sa « nana nan » (diminutif de 7 1/2 désignant la 750) qu'au profit d'une Triumph, d'une Harley ou d'une BSA. Ne lui parlez pas de

Kawasaki ou de Suzuki. Un sourire gêné, il n'aime pas. Pourquoi ? Question de raffinement de la mécanique, de bruit du moteur, de prestige. Au Japon, il faut être « ichiban », le premier. Donc choisir « ichiban », c'est-à-dire Honda.

Une idée qui s'installe d'ailleurs confortablement à l'étranger. Sur cinq motos japonaises exportées, trois sont des Honda (avec 1.096.712 des 1.737.635 deux-roues l'an dernier).

En tête précisément roule une CB 350. Derrière, en un peloton bien groupé, une vingtaine de motos. Paisiblement. Prudemment. A 60 à l'heure. Sur chaque casque,



A la carte.



le même insigne, une paire de goggles sur deux ailes d'or déployées, emblème de la Motor Cycle Fédération of All Japan (M.C.F.A.J.). Cette année, le premier rallye « touring » organisé par la Fédération consiste en un périple de 700 kilomètres en deux jours et demi dans l'île du Kyushu. « Notre fédération fondée en 1957, explique le secrétaire général M. Nishiyama, regroupe 400 des 900 clubs existant actuellement au Japon. Ce qui représente environ 8.000 membres répartis en 7.000 novices et 1.000 juniors, semi-experts, experts. Pour adhérer à la M.C.F.A.J., il faut obligatoirement faire partie d'un club. La cotisation annuelle de 1.000 yens (15 F) donne droit à porter l'insigne — d'une importance capitale pour un Japonais — et à être tenu au courant des activités propres à la Fédération ; programme pour un an : deux courses de vitesse, deux compétitions de motocross, deux rallyes touring ».

rallye-promenade

L'autre fédération s'intitule la M.F.J. (Motorcycle Federation of Japan), toujours cette attirance pour les appellations étrangères, et rassemble 10.000 membres. Là encore, les novices sont les plus nombreux. Pour obtenir leur licence « road race » par exemple, ils doivent justifier de trois heures d'entraînement sur route au guidon de leur 50, 90... 250 cc. Une fois par an, un jury décide du passage dans la catégorie supérieure d'après les performances.

En tête donc, un « vétéran » de la M.C.F.A.J., M. Sakamoto, la quarantaine, le visage illuminé par un ineffaçable sourire. Lui a « fait » la Corée l'an dernier. Son occupation d'artisan — il dirige une petite entreprise fabriquant des objets en matière plastique — lui permet de quitter plus facilement son travail plusieurs fois par an pour quelques jours. Et de sortir sa Honda 350. Comme pour les autres participants, la moto constitue un loisir, une passion, une activité qu'il n'aime pratiquer qu'en groupe.

Un groupe dont M. Nishiyama m'a chaleureusement invité à partager la vie pendant cinq jours aux commandes d'une Suzuki 350 GT flambant neuf, prêtée par les usines d'Hamamatsu.

badges et insignes

Tôt le matin dans le port de Kawasaki, près de Tokyo. Une heure et demie avant le départ du ferry, les « vingt » sont déjà au rendez-vous. Le ferry, parce que 900 kilomètres en mer en évitent 1.500 de route pour rejoindre le lieu des réjouissances à l'extrême sud du pays.

Mécanique oblige, parlons d'abord des machines, des « otobykes » disent les Japonais déformant le mot anglais. Rutilantes de tous leurs chromes sous le soleil de mai, soignées, bichonnées et ne datant jamais de plus de 2 ans. Couleurs hardies mais de bon goût, des réservoirs et des carters jaunes francs, outre-mer ou rouge métallisés, oranges... A l'appel, Honda répond en force. Avec 12 motos sur 20. Quatre 750, une 450, trois 250, trois 175 et une 125. Suivent les 6 Yamaha : deux 125 et quatre nerveuses 90. Un Américain au Japon depuis vingt ans arbore fièrement la seule Bridgestone de tout le Japon, une 350 racée. Enfin, une certaine Suzuki... Dans cet échantillonnage, une ou deux

Kawasaki auraient donné une bonne idée de la popularité respective des marques japonaises.

Réjouis comme des enfants qu'on récompense, les participants reçoivent badges, insignes, étiquettes, petits cadeaux. Quelque soit leur âge — entre 21 et 43 ans — ils donnent tous la même impression de gens uniformément sages, souriants, organisés, impeccablement, efficacement équipés. Pas d'aigles dans le dos, d'inscriptions agressives, de couleurs hurlantes, combinaisons de cuir noir ou fauve, blousons de bonne coupe, casques à visière et bottes sobres. Sans la moindre fantaisie ou excentricité. Un monde où l'amateur, le farfelu, le poète n'ont pas leur place.

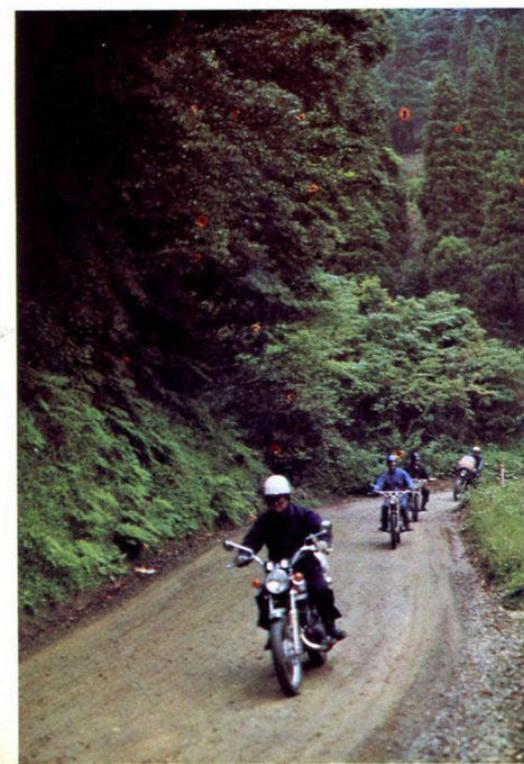
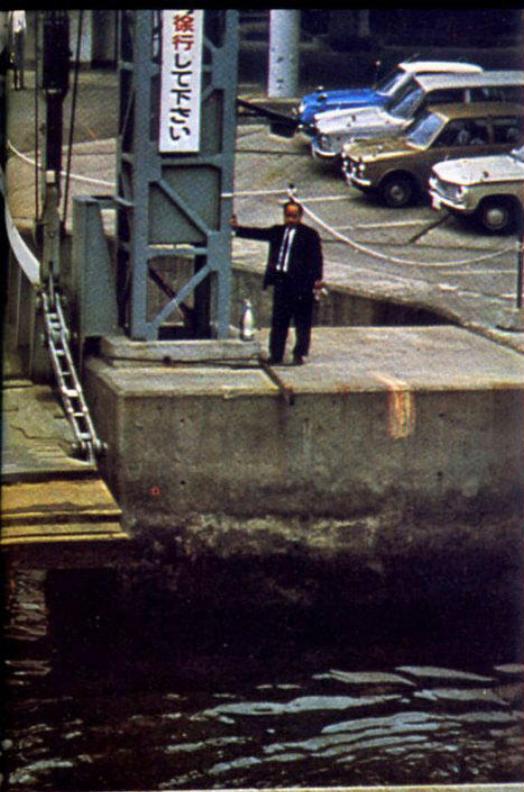
Bien sûr, dans ce cas précis, l'honneur de la Fédération est en jeu. Mais les motards croisés sur les routes, même parmi les plus jeunes, partagent tous ce goût de la sobriété. Par manque d'imagination ou de personnalité sans doute. La tenue la plus couramment adoptée : blue-jeans impeccables et blousons de même tissu. Des anges de l'enfer, au Japon ? Des anges tout court.

En apparence du moins.

les frénétiques

Samedi soir à Tokyo, du côté de Shinjuku un des quartiers « in ». De l'autre bout d'une large avenue monte le grondement d'une pétarade insolite. De toute la puissance de leurs énormes engins, ils dévalent par dizaines. Bien groupés, rarement une fille en croupe. En tête, souvent une des uniques Triumph ou Harley, hors de prix. Des Honda 750 en quantité (plus cher modèle japonais, elle coûte neuve 385.000 yens, moins de 6.000 F), quelques Kawasaki 650. Derrière, des 125, 175, 250, les plus populaires, parmi les jeunes qui, après deux ans, peuvent abandonner leur 50 cc dès l'âge de 18 ans. Il y a quelques années, ces rassemblements ont pourtant été interdits. Mais la frénésie à imiter les Hell Angels de Londres ou de San Francisco ne les a pas quittés en dépit du fait que les « choppers » sont formellement prohibés. C'est comme ça tous les samedis. Jusqu'au moment où la police décide de s'en mêler. Deux 750 blanches le prennent en chasse, en arrêtent quelques-uns pour vérifier leurs papiers. Avec courtoisie d'ailleurs. Sous le regard blasé des passants, les autres en profitent pour se disperser comme une volée de moineaux métalliques, sachant où se retrouver un peu plus tard.





Le bac à motos...

« Moto-Revue » était là...

Le sérieux et l'équipement
de l'emploi.

Faire savoir qui l'on est.



Equipement, toujours l'équipement.

En attendant le bitume.

suite p. 79



(Suite de la page 59)

Ils sont pourtant comiques à observer, ces petits Japonais chevauchant des machines énormes. D'autant qu'à vingt ans, ils en paraissent facilement six de moins. La tenue de cuir et le casque ont beau leur donner un certain « poids », elle n'étoffe guère leur silhouette. Et on a toujours un peu peur de les voir s'affaler quand à l'arrêt, ils cherchent désespérément le sol de la pointe du pied. Inutile de dire combien le démarreur électrique est un gadget apprécié.

Mais revenons à nos paisibles rallymen de la M.C.F.A.J. L'esprit de solidarité commun à tous les motards du monde se double au Japon d'une gentillesse, d'un dévouement sans borne. J'ai été littéralement pris en charge par un confrère de la plus importante revue spécialisée, « Motorcyclist ». A la moindre occasion, il était là, vérifiant mon niveau d'huile, mon plein d'essence, la monnaie que l'on me rendait, la propreté de mon rétroviseur... Et ne me perdant jamais de vue sur la route !

Sur la route, c'est là qu'on peut comprendre l'intérêt de la moto et la passion qu'elle suscite chez les Japonais. Car la diversité des voies de communication a de quoi satisfaire et ravir les plus exigeants. D'abord parce qu'on ne s'éloigne jamais beaucoup de la montagne présente partout sur cet archipel de volcans. D'où une quantité de routes toutes neuves (souvent à péage) et merveilleusement dessinées. Puis la plaine, quasiment synonyme de bord de mer. Les routes y sont souvent étroites, surpeuplées. Curieusement, la ligne jaune relève davantage du point de repère marquant le milieu de la voie que de la limite à ne dépasser sous aucun prétexte. Même sous l'œil de la police, on n'hésite peu à la franchir. Là encore, les chevaux d'une bécane sérieuse s'en donnent à piston-joie pour doubler. A croire que la fulgurante troisième de la Suzuki 350 a été spécialement conçue pour de telles occasions.

volcan, plaine, mer

Et si l'on s'écarte un peu des grandes artères, il reste une profusion de petits chemins de terre traversant les villages et attendant d'être bitumés. On s'y régale un moment à tester ses aptitudes au motocross. Ah ! ce plaisir de retrouver ensuite l'asphalte.

Il faut également mentionner les superbes autoroutes pour les amateurs de moyennes élevées. A condition toutefois de voyager en single sur sa 250 cc minimum. A deux c'est interdit. Ainsi, à raison de 250 kilomètres par jour, notre petit groupe a goûté les joies du 60 à l'heure et de



Les joyeux membres.



Bien sages et bien groupés.



L'équipement de l'emploi.



Fanatique dès dix-huit ans.

Production japonaise entre 1965 et 1970 (en pourcentage) :

	50 cc	51→70 cc	71→120 cc	125 cc	125→250 cc	250→
1965 :	41,9	23,3	20,7	11,4	1,9	0,8
1970 :	50,2	16,0	16,1	6,7	5,2	5,8



la visite touristique. Evidemment, la conception japonaise étonne. Toujours devant, M. Sakamoto met sa flèche, ralentit. Il a aperçu des autocars entassés sur le parking d'un site recommandé. Donc il s'arrête. Donc tous s'arrêtent. Crème glacée, cigarettes, photos et re-photos. Comme on se sent bien ensemble, là où il y a du monde. C'est de l'endroit balisé et non d'un autre qu'on doit regarder la vue, le paysage de lave, le temple !

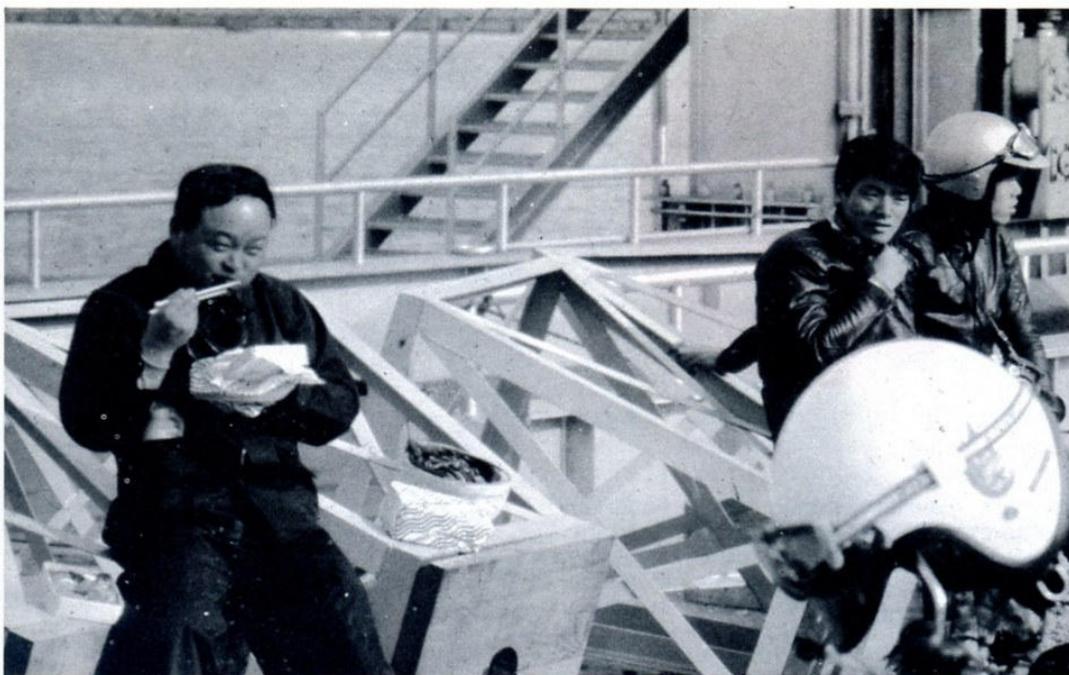
Encore plus typiquement japonais, le célèbre bain public, le « furo » qu'il faut souhaiter à tout motard de pouvoir expérimenter une fois dans sa vie après une journée de route.

Vers cinq heures, vous arrivez à l'auberge. Portique de bois, portes vitrées coulissantes, sol de l'entrée pavé de petits galets noirs qu'on arrose régulièrement pour conserver une impression de fraîcheur. C'est là que vous échangez vos bottes pour une paire de pantoufles. Des pantoufles qu'à leur tour, on laisse à l'entrée de sa chambre. Les « tatamis », tapis de paille de riz, ne supportent que les chaussettes. L'auberge vous fournit un kimono léger en coton que vous enflevez, et direction le furo. Tous ensemble, bien sûr !

Imaginez une vaste salle de bains, au sol carrelé, plusieurs douches sans cabines et une mini-piscine d'eau très chaude. N'allez surtout pas vous plonger dans ce bain tentant, un savon à la main. Il faut d'abord se laver copieusement avant de s'immerger, avec quelle volupté, dans cet élément réparateur. Etalé de tout son long avec la satisfaction d'un chat au soleil, on n'imagine pas d'endroit plus agréable pour faire avec les amis, les commentaires de la journée moto...

«prudence, M. Watanabe!..»

Ce soir-là, le dîner était annoncé pour 6 h 30. En kimono ou même en pyjama, les motocyclistes méconnaissables se retrouvent assis, chacun devant une petite table basse garnie de bols, de soucoupes, de tasses, de verres. Les geishas commencent à servir la bière et le saké. Et le secrétaire général prend la parole. Longuement. Pour remercier les participants, les organisateurs, pour parler de l'avenir de la Fédération... et faire ses commentaires personnels sur le déroulement de cette première journée. Dans l'ensemble, il est satisfait de la conduite de ses fédérés. « Pourtant, ajoute-t-il tout sourire dehors, vous n'avez pas été assez prudents. M. Watanabe par exemple, je vous ai vu doubler dangereusement cet après-midi.



M. Sakamoto : à la baguette.

A la carte...



Membres de la M.C.F.A.I. : sérieux et souriant.



« Attention ». Et M. Watanabe, l'air contrit, ne cherche même pas à se justifier. Le secrétaire doit avoir raison.

Viennent ensuite les présentations comme dans toute party japonaise. A tour de rôle et sans exception chacun se lève, décline ses nom, prénom, profession et fait un petit speech aussitôt applaudi. Le saké et la bière aidant, plusieurs iront chanter au micro. Et à 8 h, couvre-feu...

La moto aura-t-elle toujours deux-roues, un cadre, un moteur ? Au Japon, on peut se le demander tant les formes, les techniques, les modes évoluent rapidement. Les « quatre » se livrent une concurrence acharnée semble-t-il. Un modèle sort chez Yamaha ? On peut être assuré que Kawasaki ne tardera pas à en faire autant. Ces temps-ci, le Japon fait par exemple ses dernières folies pour le style mini-moto. Le genre gros « Monkey », plus sérieux, d'une

nervosité enivrante et monté sur pneus cross. Ces engins s'appellent « Trailhopper » 49 cc chez Suzuki ; « QA 50 » chez Honda ; « Mini FT » chez Yamaha ; « MT 1 » chez Kawasaki (73 cc). Bref, on en voit partout. Concurrence ? En apparence seulement et sans aucun doute très sensible sur le marché domestique. Mais lorsqu'il s'agit d'exporter, de conquérir de nouveaux marchés étrangers, le nom des marques s'estompe au profit d'une appellation commune : made in Japan.

Cent millions de (grands) consommateurs. Jusqu'à présent, de draconiennes barrières douanières ont protégé la production du pays contre une concurrence étrangère évidemment jugée dangereuse. Mais les barrières doivent tomber. Bientôt. Comment résisteront alors chez elles les Honda, Suzuki... face aux BMW, Triumph, Vespa... et qui sait aux Motobécane ? Il faudra en reparler dans quelques années.