

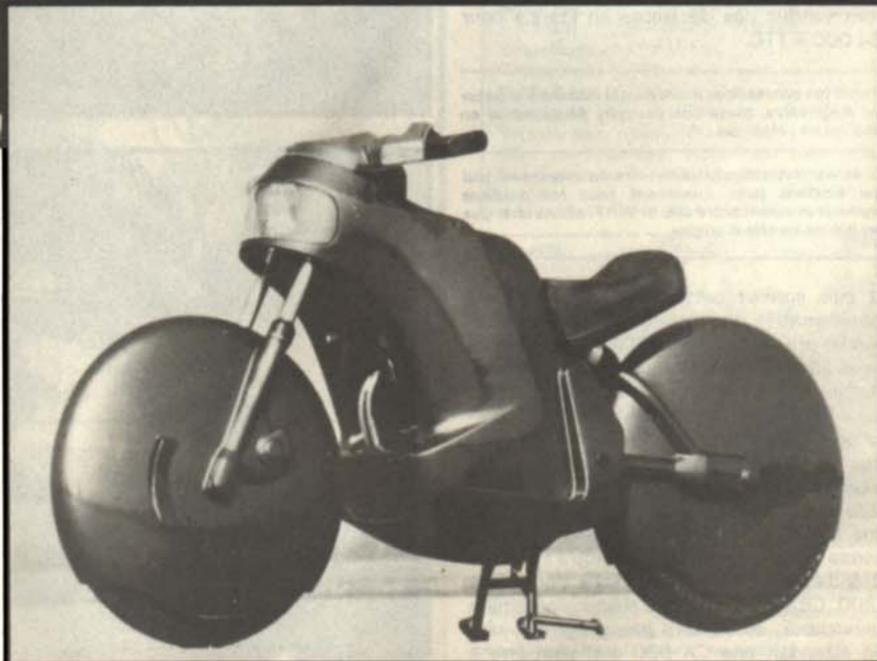
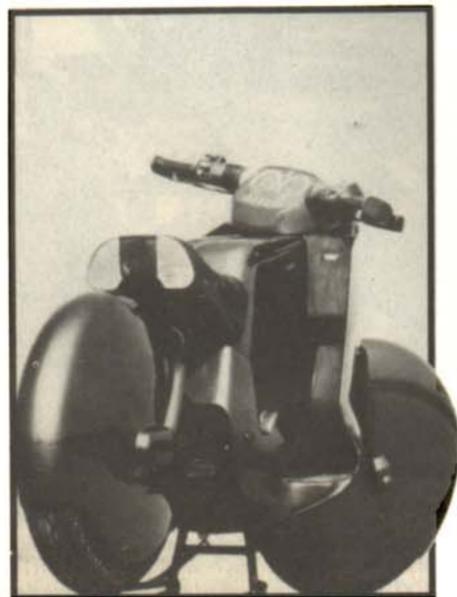
# Salon de Londres

YES  
...INDEEDPar François-Marie Dumas  
Photos Minolta XD7

## un timide début de saison



Le curieux exercice de style du bureau d'études Porsche. Il a fallu trois mois et sept techniciens pour pondre cette maquette...



Un bien timide début de saison à Earl's Court pour ce premier salon de l'année. Une seule vedette : la CB 1100 R Honda, le premier gros cube japonais 100 % sportif, par l'habit qu'à un millier d'exemplaires. Les autres nouveautés et il n'en manque pas dit-on en coulisse, sont restées dans les usines en attendant les salons de Cologne le 20 septembre et de Paris le 3 octobre.

**Honda : le café racer d'usine**

La seule grosse nouveauté présentée au salon de Londres, la 1100 R, pourrait à priori passer pour une simple version sportive et suralésée de la 900 Bol d'Or. Ce serait mal connaître les Japonais qui, pour chaque nouvelle version, reprennent l'étude à zéro. Ainsi cette 1100, bien qu'ayant la même course que la 900 n'en a même pas conservé le bas moteur puisqu'on y trouve un nouveau vilebrequin avec des portées plus larges. Elle conserve par contre les mêmes rapports internes de boîte et de transmission primaire, seule la secondaire est modifiée et tire plus long (17/40 contre 17/44 pour la 900). A noter encore : - le nouveau mini alternateur bien mis en évidence par un carter doré, qui autorise un angle en virage de 50° ! - Les nouvelles pinces de frein à double piston, ou plus exactement deux simples pistons et quatre plaquettes par étrier. - Les guidons

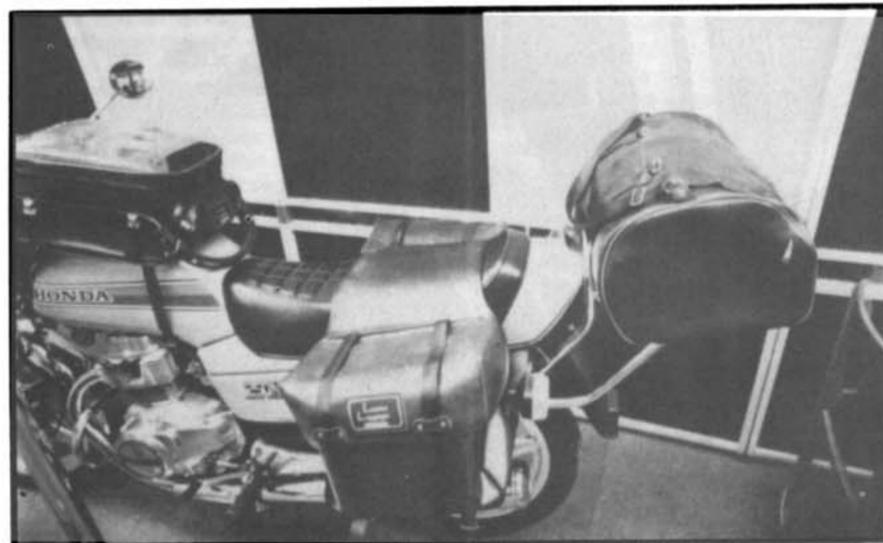
La Low rider Triumph, un proto qui ne verra peut-être jamais le jour. Tout l'habillage est ici en tôle façonnée à la main.

bracelets multipositions réglables par articulations sur dents de loup comme sur les Laverda. - Les repose-pieds en dural de 1000 CBX et leurs platines de support super allégées en alu. - Les amortisseurs arrière type CBX avec en sus un réservoir d'huile séparé. - Le cadre totalement revu. - Le réservoir aluminium. - L'absence de béquille centrale, etc. Tous ces détails d'équipement et de technique font de la 1100 R une véritable réplique des machines d'endurance à la portée de tous ou de presque car cette petite merveille ne sera construite qu'à mille exemplaires et distribuée au compte-gouttes pour un prix prévu en Angleterre d'environ 3500 Livres alors que la 900 Bol d'Or en vaut là-bas 2700. 400 exemplaires seront vendus dès décembre en France pour 34 000 F TTC.

Parmi les accessoires encore intéressants à acheter en Angleterre, toute une panoplie de sacoches en skai ou en polyester...

... et ces magnifiques réservoirs en aluminium poli qui existent pour quasiment tous les modèles japonais et valent entre 600 et 900 F. Moins cher que les bidons en tôle d'origine.

Et puis surtout cette 1100 R Honda est représentative d'une toute nouvelle génération de vraies sportives. Ce domaine réservé jusqu'alors aux préparateurs comme Bimota, Martin et bien d'autres va-t-il devenir lui aussi le fief des usines japonaises ?... L'avenir nous le dira mais en attendant de pouvoir juger de ses performances, ce premier café racer d'usine a toute l'allure qu'il faut pour séduire les amateurs. Ils seront nombreux. Une fois bien admirée la 1100 R, le stand Honda nous a bien laissé sur notre faim. On attendait une 1100, voire sans doute une 1300, CBX six cylindres à suspension arrière monoshock, ce ne sera pas avant mai-juin. On attendait une CX 630 cm<sup>3</sup> peut-être à cadre coque, l'usine n'en parle plus, on attendait une 250 RS monocylindre à démarreur électrique, elle ne viendra que dans un an. On attendait bien d'autres modèles encore mais aucun n'était là. Pour nous Français, la gamme des Honda distribuée en Grande-Bretagne présente quand même quelques différences par rapport à celle



importée chez nous. La 400 N est livrée là-bas avec un nouveau décor depuis quelques mois, les CD 200 twin utilitaire à frein à tambour et la CM 200 chopper, réplique de notre CM 125, connaissent outre-Manche un

énorme succès comme d'ailleurs la 250 N qui reste l'un des best-sellers anglais. Dans les plus petites cylindrées nous découvrons un H 100, version plus étoffée et plus utilitaire de notre MB 80. La XL existe elle aussi en 100

**NOUVEAUTES****La Honda 400 Super Hawk III et les nouveautés pour Paris**

Elle n'était pas au salon de Londres mais Honda vient de présenter au Japon cette version revue et corrigée qui semble bien rattraper le retard pris vis-à-vis des autres marques (400 GSX Suzuki, 400 Four Kawasaki et Yamaha).

Cette nouvelle Super Hawk III ferait sans doute bien plaisir aux concurrents du Challenge Honda, malheureusement... « Elle sera en principe réservée au marché japonais » nous dit Hervé Guio, responsable commercial de Honda France. « Par contre nous importerons pour le salon les CX 400 cm<sup>3</sup> en version standard et Custom et une XL/S 400. Ces modèles devraient être commercialisés en décembre ». Pour les autres projets du salon de Paris, citons une 750 Four Custom, une 900 carénée et deux nouveaux cyclos de type moto, les PX 50 qui reprennent le moteur du Camino et dont l'un possède un démarreur électrique.

L'habillage de la Honda 400 Super-Hawk 3 est désormais plus dans la ligne des gros

cubes de la marque. Vous noterez aussi des guidons bracelets en alu façon 1000 CBX et de nouvelles platines de repose-pieds en aluminium. Le moteur quant à lui a vu sa culasse à trois soupapes par cylindre modifiée pour obtenir un meilleur écoulement des gaz et les carbus passent de 31 à 36 mm de diamètre. Tout cela n'est que détail, le changement le plus important se situe dans la partie cycle avec une nouvelle fourche avant à air (avec durite d'équilibrage entre les deux bras) et surtout un freinage totalement remanié. En place du double disque un peu dépassé et du frein arrière de l'ancien modèle nous trouvons ici trois freins à disque équipés des nouveaux étriers Honda à double piston (plus exactement deux simples pistons accouplés par étrier) comme sur la dernière 1100 R. Le freinage est très certainement amélioré mais le gain est aussi très important en poids non suspendu avec des disques confortablement ajourés.

La récente CB 750 F devait sans tarder bénéficier des mêmes améliorations tout comme sans doute les autres modèles de haut de gamme.

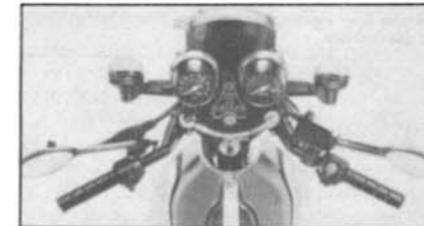


Nous n'aurons vraisemblablement jamais cette belle 400 Honda en France. La plus grosse nouveauté vient du freinage avec trois disques et des étriers à quatre plaquettes. Les roues et les bas de fourche sont anodisés or.

cm<sup>3</sup> et le légendaire C50 a toujours du succès tout comme les versions 70 et 90 cm<sup>3</sup> et un 75 cm<sup>3</sup> de la même veine un peu modernisé par l'adoption de petites roues à trois branches. On avait commencé à oublier ce bas de gamme Honda qui ne correspondait chez nous à aucune catégorie mais avec le triste avènement de la classe 80 cm<sup>3</sup> ces petits monos quatre-temps deviennent des utilitaires idéales qu'on aimerait bien voir réapparaître.



Un side car léger adaptable sur toute moto pour 4000 F chez Jawa CZ. Pour le prix il comprend un pare-brise, un frein à tambour sur la roue du side, un coffre fermé à clé et un porte-bagages arrière.



Le poste de pilotage de la 400 Hawk III avec ses guidons bracelets en alu et sa durite d'équilibrage de la pression d'air entre les deux tubes de fourche.

**DONNEES TECHNIQUES Honda CB 400 Hawk3****MOTEUR**

4 temps 2 cyl. Simple act et 3 soupapes par cylindre  
Cylindrée 395 cm<sup>3</sup>. A x C : 70,5 x 50,6 mm  
Compression : 9,3 à 1  
Puissance maxi : 40 ch DIN/9500 tr/mn  
Couple maxi : 3,2 mkg/8000 tr/mn  
Carburateur : 2 Keihin dépression VB 36 B  
Allumage : électronique CDI

**TRANSMISSION**

Embrayage multidisque. Démarrage électrique uniquement. Boîte 6 rapports. (2,733 - 1,947 - 1,545 - 1,280 - 1,074 - 0,931)

**PARTIE CYCLE**

Cadre simple berceau interrompu. Chasse : 100mm angle de chasse : 27°00'. Suspension avant télé hydraulique + air sous pression. Débattement 140mm. Arrière : Oscillante. Amortisseurs hydrauliques à tension de ressort réglable. Débattement : 96mm.

Frein avant : Double disque de Ø 240mm  
Etriers : double simple pistons (4 plaquettes)  
Frein arrière : simple disque.  
Etrier à deux simple pistons (4 plaquettes).  
Roues : Jantes alu et branches rivées en alu  
Pneus AV : 3,60 S19 4PR/AR : 4,10 S18 4PR

**DIMENSIONS CONTENANCES ET POIDS**

Réservoir essence : 14 L - Huile : 3 l  
L x l x h : 2115 x 740 x 1090 mm  
Empattement : 1395 mm  
Garde au sol : 165 mm  
Poids à sec : 173 kg  
Tous pleins faits : 183 kg  
Vitesse annoncée : 180 km/h  
NB : ces données techniques sont celles fournies pour le modèle commercialisé au Japon.

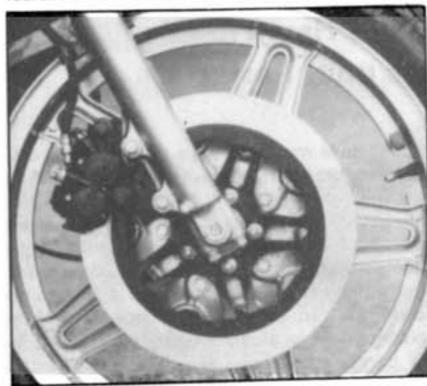


Tout le monde connaît les réalisations de Hagon en side-car cross. De même origine voici de quoi faire rêver les amateurs de gros monocylindres quatre temps. Hagon fabrique ce merveilleux cadre coque en aluminium pour recevoir les moteurs de 500 XL/S SP 400 ou sur demande XT 500. Prêt à la course l'engin ici photographié à Brands Hatch vaut environ 17 000 F. (Moteur Suzuki SP 400). A compter 1500 F de supplément pour un kit 480 cm<sup>3</sup> (suralésage de 65 à 80 mm) avec une compression de 10,6, un carbu Amal MK 2 de 40mm et diverses autres brouilles. Poids de l'ensemble : 115 kg (tout est compris) Hagon. 350/352 High Road Leyton. London E 10 6 QQ.

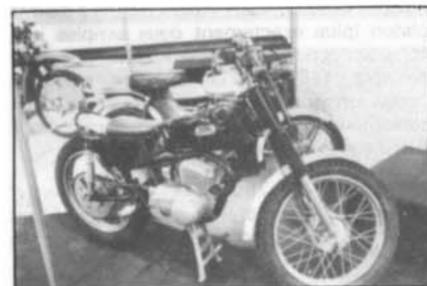
De vrais bracelets réglables pour la 1100 R avec une fourche à air munie d'une durite d'équilibrage entre les deux tubes.



Le nouvel étrier Honda, en fait deux simples pistons accouplés et quatre plaquettes. Roues et bas de fourche sont anodisés or.



Les homologations dans les autres pays européens n'étant plus considérées chez nous, la 1100 Honda R ne pourra pas courir au Bol d'Argent mais elle devrait faire ses premières preuves en compétition au Tour de France.



Autre grande première, la 125 de trial à la russe... pas chère.

En option pour les RD/LC 250 et 350 Yamaha, un mini-tête de fourche associé à un carénage de dessous de moteur façon TZ.



Suzuki FS 50. En 50, 75 ou 90 cm<sup>3</sup> ces sortes de petits scooters utilitaires existent chez les quatre grands japonais et pourraient être maintenant diffusés chez nous depuis le triste avènement de la catégorie 80 cm<sup>3</sup>.



Le 250 Kawasaki, version Custom distribuée en Grande-Bretagne depuis quelques mois. Outre-Manche la gamme Kawa ne compte pas moins de six modèles différents de 250.

### Yamaha, Kawasaki, Suzuki...

Il est quand même bien rare de revenir d'un salon et de grouper ces trois marques dans le reportage simplement pour en dire qu'il n'y a rien de neuf... Attendez Paris et Cologne. En attendant, comme pour chez Honda nous nous sommes consolés en découvrant les anglicismes de ces gammes, des 100, 200 et 250 cm<sup>3</sup> comme s'il en pleuvait et puis quelques petites différences de détails qui prouvent que les importateurs, quand ils le veulent, peuvent satisfaire les demandes des utilisateurs. Ainsi la nouvelle KL 250 Kawasaki est livrée là-bas d'origine avec un petit porte-paquets tandis que Suzuki propose en accessoire (fait par la marque au Japon) d'élégants et robustes porte-bagages pour les GSX 250 et 400 et GS 450 (la même avec 50 cm<sup>3</sup> de plus mais seulement deux soupapes par cylindre). Par contre le tête de fourche n'est pas disponible pour la GSX 400.

Chez Suzuki toujours, la version refroidie par eau attendue pour la 250 X7 bicylindre deux temps n'était pas là mais l'importateur commercialise la version routière avec frein à disque du mono 400 et les deux modèles tout-terrain munis du même moteur les SP et DR 400. Enfin dans les bas de gamme utilitaire un nouveau FS 50 et le FZ 50 tous deux petits monos deux temps mi-scooter, mi-motos pourraient bien apparaître chez nous en version 80 cm<sup>3</sup>. On peut d'ailleurs faire la même prévision pour le Passola de Yamaha.

### FICHE TECHNIQUE

#### Honda CB 1100 R

(entre parenthèses les caractéristiques de la 900 Bol d'Or quand elles diffèrent)

#### MOTEUR :

4 temps, 4 cylindres refroidi par air vilebrequin monobloc sur paliers lisses. 2 arbres à cames en tête entraînés par chaîne et quatre soupapes par cylindre.

Alésage X course : 70 X 69 mm (64,5 X 69)

Cylindrée : 1062 cm<sup>3</sup> (901)

Compression : 10 à 1 (8,8 à 1)

Puissance maxi : non indiqué (95 ch DIN/9000 t/mn)

Carburateur : 4 Keihin à dépression Ø 33mm (Ø 32mm)

Lubrification : carter humide, radiateur d'huile, 5 l (sans radiateur, 4,5 l)

Poids du moteur : 92 kg (90,5 kg)

#### TRANSMISSIONS

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Transmission primaire : chaîne silencieuse :

rapport : 1 + pignon à taille droite. Rapport 2,041

Transmission secondaire par chaîne de 19,5 à joints toriques. Rapport : 17/40 : 2,352 (17/44 : 2,588).

Boîte 5 rapports.

rapport int.

pourcentage

vit. théorique à 9000 t/mn

1 <sup>er</sup>	38/15	39,48 %	89 km/h (84)
2 <sup>e</sup>	34/19	55,89 %	125 km/h (119)
3 <sup>e</sup>	32/23	71,89 %	161 km/h (153)
4 <sup>e</sup>	29/25	86,21 %	194 km/h (182)
5 <sup>e</sup>	27/27	100 %	225 km/h (212)

#### ELECTRICITE

Allumage : transistorisé.

Batterie : 12 V 14 Ah

Démarrage : électrique

Alternateur : 260 W

Phare : iode 55/60W

Bougie : NGK DR8ES

#### PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau ininterrompu avec partie inférieure droite démontable. Col. de Dir. sur roulements coniques

Chasse : 27°30

Angle de chasse : 120 mm (115)

Fourche : téléhydraulique + air sous pression débattement : 140mm (160mm). Huile : 275 cm<sup>3</sup> (240 cm<sup>3</sup>)

Bras oscillant sur aiguilles.

Amortisseurs hydrauliques avec réservoir d'huile séparé (sans). Réglages de dureté tension de ressort, et d'amortissement à la roue : 95mm (110mm)

Roues : Jante alu + branches rivées en alu.

Pneus : AV 350 V X 19 4PR (3,25 V X 19 4 PR) tubeless. AR 130/90V X 18 4PR (4,00 V X 18,4 PR) tubeless

Frein avant : double disque de 265mm. (276mm). Etrier à double piston et 4 plaquettes soit 22cm<sup>2</sup> X 4 (simple piston)

Frein arrière : simple disque Ø 265mm Etrier double piston. Plaquettes : 22cm<sup>2</sup> X 2 (Simple piston. Disque Ø 260mm)

#### DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Réservoir essence : 26 litres (20 l)

L X I X h : 2215 X 783 X 1340mm (2240 X 795 X 1125mm)

Empattement : 1490mm (1515mm)

Hauteur de selle : 805 mm (815mm)

Garde au sol : 160 mm (150mm)

Poids à sec : 233 kg (232 kg)

Poids tous pleins faits : 256 kg dont AV : 128 kg/AR 128 kg (251 kg - AV : 120/AR : 131 kg)

Importateur : Honda France. Nouvelle adresse : Parc d'activités Paris-Est la Madeleine. BP 46 77312 Marne la Vallée cedex 2. Tél : 005.90.12. Commercialisation début décembre. Prix approximatif : 35 000 F.



La 1100 R Honda ne sera construite qu'à mille exemplaires dont cent pour l'Angleterre et trois cents pour la France. Elle sera vendue chez nous aux alentours de novembre pour un prix approximatif de 35 000 F.

Chez Kawasaki, la gamme anglaise s'enrichit cette année d'une Z 440, simple version suralésée de la Z 400 twin mais sans la transmission par courroie réservée pour l'instant au modèle USA. « Notre » 500 four est, elle, remplacée par une 500 disponible en version route et custom. Le plus étonnant pour nous Français sur le stand Kawasaki est le nombre de modèles en 250 cm<sup>3</sup> : six en tout, sept même, si on y adjoint la Z 200 monocylindre quatre temps. Les autres sont la trail KL 250 A3, deux versions routières équipées du même moteur dont une économique (769 Livres) avec un frein avant à tambour et l'autre traitée façon custom. Deux modèles du twin quatre temps et, toujours disponible, la 250 trois cylindres deux temps.

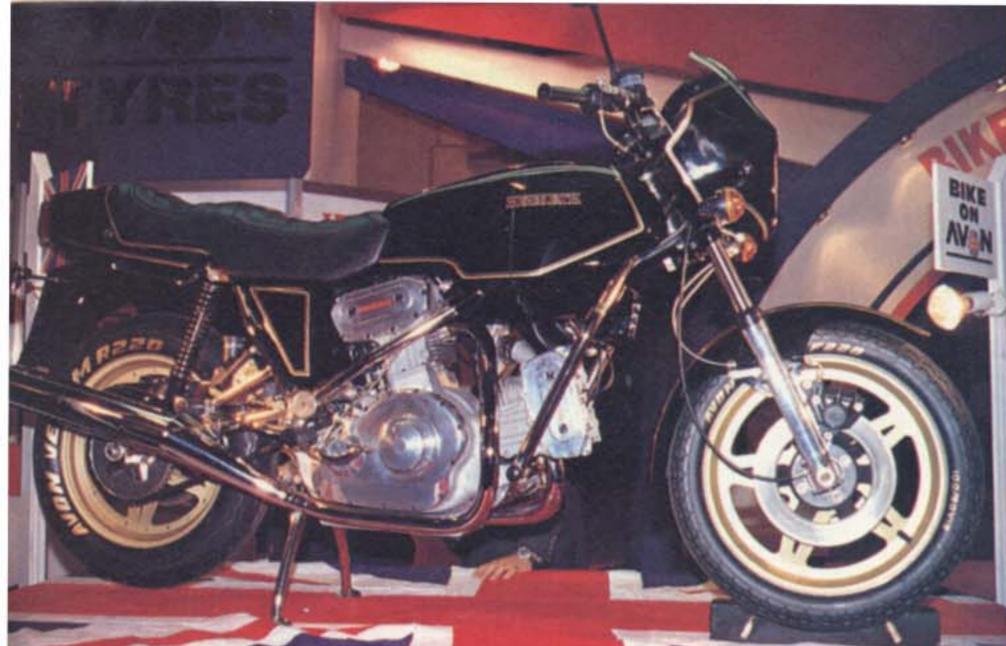
Chez Yamaha, la 250 RD/LC, qui fait un

malheur en Angleterre, est désormais proposée en option avec un mini tête de fourche plus un carénage de dessous de moteur (!) façon bas de carénage de TZ. Point de 1000 V4 ni de grosse 1100 Midnight spécial, la seule originalité du stand était une étude réalisée par Porsche sur la base d'une 500

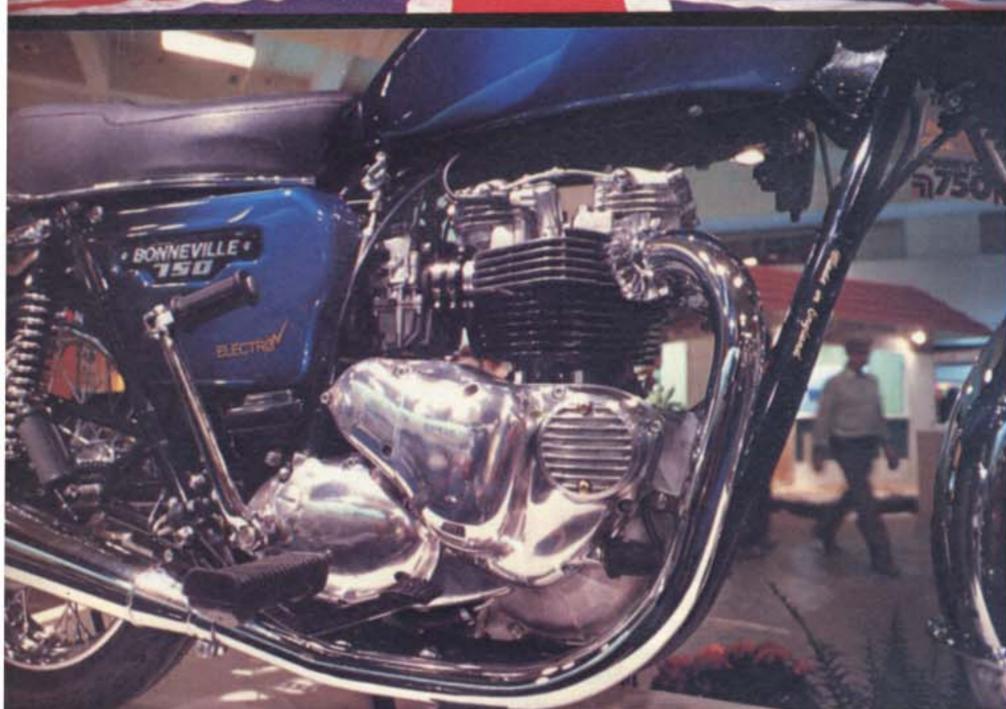
SR. Un bien curieux exercice de style en vérité où se mêlent la logique et l'irrationnel. Régulièrement depuis le début du siècle quelques glorieux novateurs réinventent la moto en essayant de lui donner les mêmes avantages que la voiture. Le malheur est que la clientèle motarde reste obstinément fixée



En avant première du Salon de Cologne la BMW Krauser. Le moteur est celui de la 100RS en attendant une version à quatre soupapes par cylindre. La partie cycle en tubes treillis est surmontée d'un réservoir aluminium qui lui-même est recouvert d'un ensemble plastique. Guidon bracelet, commandes reculées finissent le caractère résolument café racer de cette BMW qui est par ailleurs plus légère que la version standard.



La Hesketh 1000 V twin ne sera sans doute pas construite en (petite) série avant l'été.



à la forme classique et que jusqu'alors aucune de ces « motos idéales » n'a connu le succès (voir la diffusion restreinte du Quasar par exemple). Ceci dit la moto Porsche ne manque pas de points intéressants. Passons sur le carénage intégral des roues qui devraient la rendre hyper sensible au vent latéral, qui supprime le refroidissement des freins et rend les démontages d'entretien plus que problématiques. Plus intéressante est la boîte semi-automatique contrôlée électroniquement accouplée d'un côté à un classique 500 SR monocylindre Yamaha et de l'autre à une transmission acaténe. Il ne doit pas rester lourd de puissance à la roue. Côté freins on découvre aussi une commande couplée au pied à la Guzzi et les frileux seront ravis d'apprendre que ce brave Ferdinand Alexandre Porsche a prévu un chauffage intégré avec entre autres des arrivées d'air chaud dans le guidon. Dernier point la selle est réglable en hauteur sur une plage de dix centimètres.

N'écrivez pas, n'envoyez pas d'argent... la commercialisation est tout ce qu'il y a de plus improbable...

Une fabuleuse nouveauté et sans aucun doute la prochaine « Moto de l'année » en Angleterre : La Triumph à démarreur électrique...

#### Et les autres

Le tour des autres stands sera tout aussi vite fait. BMW n'avait pas apporté sa nouvelle 800 GS présentée par ailleurs dans ce numéro mais se contentait d'exposer la version spéciale qui a participé aux derniers ISDT.

Triumph pavanait avec ses modèles à démarreur électrique et en première mondiale (!!) exposait un proto façon Chopper, la Low Rider avec roue arrière de 16", selle recouverte de velours véritable brodé main et coloris bleu foncé métal tristounet.

Rien de neuf à découvrir chez les Italiens, Fantic Guzzi, Benelli, Laverda, Morini et Ducati. Par contre dans les productions de l'Est, toujours distribuées outre-Manche nous découvrons un side-car Jawa Velorex vendu à peine plus de 4000 F. et adaptable à toute moto et nous pouvions réadmirer la Jawa 4 cylindres de Bill Ivy. A noter que la 350 Jawa est disponible en Grande-Bretagne avec trois types des side-car différents.

Côté accessoires et vêtements, l'Angleterre n'est plus non plus ce qu'elle était. Les lignes des carénages n'évoluent guère et vieillissent et les prix ont terriblement monté, si bien qu'il devient difficile de trouver moins cher qu'en France en particulier pour les vêtements. Une grosse exception pour les réservoirs en aluminium qui existent pour la majorité des modèles sur le marché et sont nettement moins cher que les réservoirs en tôle d'origine (entre 6 et 900 F). On trouve aussi de nombreux modèles de sacoches cavalières souples, de sacs arrière, de sacoches et Top case en poly bien conçus et plutôt moins chers que chez nous.



Très peu de machines tout-terrain au Salon de Londres. On pouvait quand même y admirer de près la dernière 125 cross officielle Kawasaki refroidie par eau. Reste à attendre un coupé client du même style.