

A huit jours du Salon de Paris, le salon de Cologne

par R. Verdelle

LES LOTS DE COLOGNE!



HONDA, SUZUKI ET YAMAHA EN VEDETTES

Cologne est en passe de devenir la plaque tournante de la moto en Europe. Pour les nouveautés d'abord, pour les idées ensuite. Parce qu'aujourd'hui, si l'inédit est toujours vendeur, la confiance paie. Les constructeurs dans la force de l'âge, aussi bien Honda que BMW pour ne citer qu'eux, l'ont très bien compris et

proposent avec force arguments les solutions qu'ils envisagent pour préparer la moto de demain. Pour faire taire ceux qui pensent qu'une mode de dix ans est plus ou moins en sursis ! Turbo, injection, mais aussi sécurité active, poids réduit, carénage et 80 cm³ à profusion sont les points forts de cette exposition où il n'y avait pas de points faibles.

Premier contact avec la Honda CB 1100 R

A Londres, elle a fait un tabac. Pas seulement parce qu'elle était la seule, mais 115 ch de série, ça impressionne toujours énormément ! Au Bol d'Or, les quelques privilégiés à avoir fait le tour du circuit semblaient ravis... Evidemment ! Il était temps de prendre l'affaire en main.

Dans l'autre sens, le guidon

On s'installe au guidon de la 1100 R avec respect même si, dit-on, ce modèle est un



La Honda CB 1100 R grâce à son guidon multi-position permet de choisir exactement sa position : grand tourisme ou racing. La seconde lui va mieux au teint.

pré-série. La moto est imposante avec son carénage très en avant. Première surprise, le guidon-bracelet réglable dans tous les sens, toutes les positions, grâce à des dents de loup est trop en arrière.

En un mot, il est monté trop tourisme sur cette véritable moto de course. Quelques coups de clés le remettront vite à l'heure. Les repose-pieds à la fois larges sous la semelle et étroits en largeur, sont placés haut et franchement en arrière. La selle, pour sa part, n'est pas aussi basse qu'on le souhaiterait. C'est encore très haut dans l'ensemble, une CB 1100 R. Le braquage n'est pas son point fort non plus et il est conseillé de s'y reprendre à plusieurs fois pour exécuter le banal demi-tour au fond de la cour.

Starter-contact et l'usine à gaz se met à fonctionner instantanément. Ce n'est pas les grandes orgues d'un CBX ou même d'une Kawa 1300, c'est grave et fort comme tout bon quatre pattes équipé d'un 4 en 1, et ça vibre. La sélection est dure et la première s'enclenche bruyamment. Embrayage : pas de problème. Contrairement à ce que les caractéristiques techniques laissent imaginer, le moteur n'est pas un modèle de souplesse. Il émet de drôles de bruits jusqu'à 3 000 tr/mn et cale même quelquefois à la reprise en-dessous de ce seuil.

Jusqu'à présent, si on fait le point, la 1100 R n'offre rien qui révolutionne les foules, à moins d'accélérer. Fort !

115 ch de hargne

Là, tout change. La grosse Honda arrache de façon fabuleuse, un peu à la manière d'une Kawa 1 000 qui aurait pris un paquet de vitamines. C'est la même âpreté, la même hargne à vouloir aller plus vite. On constate très vite que la 1100 R tire très long. Elle est faite pour profiter de l'avantage en vitesse maxi que lui donne son carénage. A 140 km/h on est à 4 500 tr/mn. Il reste plus de 5 000 tr/mn utilisables... A 200 km/h l'aiguille du compte-tours n'indique que 8 500 tr/mn. Incroyable ! Les 230 km/h annoncés semblent à portée de main et cela sans aucune exagération.

Autant les montées en régime sont franches, autant la sélection est floue. Ce n'est pas dramatique, c'est désagréable, d'autant plus que le comportement routier de la 1100 R est un modèle de précision.

Changer ses limites

La première grande courbe, le premier petit virage mettent tout de suite en évidence le très bon accord des suspensions. C'est dur, certes, mais l'amortissement AV et AR permet à tout moment de bien sentir la moto sur sa trajectoire. La garde au sol sur route est quasiment illimitée. Autre bonne surprise la tenue de cap malgré la position peu rationnelle qu'offrent les bracelets (le carénage oscillait un peu

trop verticalement et des remous se constataient au niveau du casque). Un mot aussi au sujet des pneus, des Dunlop japonais qui semblent fabriqués dans une gomme tendre comme en témoignait l'usure des flancs. Le poids et les performances de la 1100 R imposent de toutes façons des pneus de grande qualité. Pour la bonne bouche, le freinage. Aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, il est exceptionnel. Les nouveaux étriers (quatre plaquettes) font des petits miracles et il n'est pas rare d'arriver trop vite avec la 1100 R, de tirer sur le frein et de voir avec soulagement que finalement tout se passe très bien. Côté équipement, l'ensemble selle-caches latéraux en plastique se démonte facilement grâce à six vis Dzus. La boîte à outils est dotée d'un petit couvercle astucieusement mis en place par deux tétons, le phare est un H4, le réservoir en alu fait 16 litres de capacité, etc... A noter l'absence de béquille centrale et les renforts de fixation par contre très grossiers de la béquille latérale. Sur un cadre émaillé rouge, la « qualité » des soudures se remarque encore plus que sur le noir...

Domage que la sélection...

Pour résumer ce galop d'essai, la Honda 1100 R va très vite, tient très bien la route, freine méchant. La sélection, par contre, et la position en elle n'ont pas fait l'unanimité. La souplesse ou plutôt son absence ne génèrent pas vraiment sur une machine à vocation aussi sportive. Rien de tel qu'un bon essai pour mettre tout cela à jour le plus tôt possible naturellement !

L'expo de Cologne

Honda : le turbo ? Du sérieux

Le Salon avait à peine ouvert ses portes que déjà on savait qu'il allait se passer quelque chose de grave l'après-midi sur le stand Honda. Le bruit se répandait comme une traînée de poudre et, dès 14 heures, la foule se pressait autour d'un plateau, recouvert de moquette rouge, destiné de toute évidence à recevoir une moto. Il a fallu attendre ensuite la fin d'un discours qui ressemblait à tous les discours dans le sens où personne ne l'écouterait vraiment, attendre encore en essayant de deviner la bête à travers une bâche pour savoir enfin ce que Honda avait préparé.

La CX 500 Turbo fit faire des « oh », des « ah » à l'assemblée. Les experts, eux, se rappelèrent que déjà pour le Salon de Londres, le mois dernier, on avait annoncé la sortie d'un twin Honda à turbo mais en vain.

Equipée d'un carénage intégral (à double optique), d'un spoiler sur le garde-boue AV, de nouvelles roues, de trois freins à disque, la CX 500 turbo rompt délibérément avec la présentation dodue de la CX 500 de route apparue en 1978.

Les caractéristiques moteur sont à la base, celles de la CX classique : un V-twin à refroidissement liquide de 78 mm d'alésage et de 52 mm de course, soit 496 cm³ de cylindrée. Par contre,

grâce au turbo et à l'injection combinés sous les directives d'un micro-ordinateur, la puissance fait un bond en avant spectaculaire puisqu'elle atteint 76 ch à 8 000 tr/mn, soit 153 ch/litre contre 50 ch à 9 000 tr/mn pour la version de base. Encore plus spectaculaire l'augmentation du couple-moteur de la turbo : 7,2 mkg à 5 000 tr/mn contre 4,35 mkg à 7 000 tr/mn sur la CX normale ! Par ailleurs, la CX turbo est à peine plus lourde (220 kg contre 217 kg) et le carénage intégral doit lui permettre d'emporter un braquet très long. Nul doute que les 230 km/h annoncés ne soient donc une réalité dès l'instant où l'on admet ce chiffre en tant que vitesse de pointe.

Plus loin à côté de la 1100 R, Honda présentait la version carénée de la 900 Bol d'Or. Aucun changement côté moteur, par contre, les nouveaux étriers de frein AV à quatre plaquettes sont empruntés à la 1100.

Le carénage intégral permet le montage d'une montre à quartz et d'un voltmètre. Dans les flancs, des compartiments de rangement protégés par des soufflets à fermeture-éclair sont aménagés. Au niveau des genoux, des plaques de mousse amortissent les contacts pendant les freinages durs.

La gamme Custom s'enrichit d'une nouvelle venue, non pas la CB 900 à dix vitesses, mais tout simplement la CB 750 version quatre pots. Ce qui porte à six le nombre des Custom Honda actuellement disponibles sur le marché européen.

Un peu plus loin, une CB 250 RS (bleue) était présentée avec un petit tête de fourche et des sacoches.

Suzuki : 650 et 1100 Katana

On fait décidément très fort chez Suzuki depuis un peu plus d'un an, date de l'apparition de la GSX 1100 à Londres. Tout ce que nous vous avons annoncé dans MR n'était pas encore à Cologne et le Salon de Paris viendra à point nommé compléter l'exposition allemande. Mais entre la GS 650 et la GSX 1100 Spéciale dite Katana (c'est le nom d'une épée plus tranchante qu'une lame de rasoir !) il y avait vraiment de quoi s'étonner sinon s'émerveiller.

La 650, d'une présentation résolument sportive avec selle monoplace, échappement 4 en 1, trois disques, est équipée d'un quatre cylindres à 2 ACT donné pour 70 à 73 ch (selon les informateurs). Quoi qu'il en soit, avec sa transmission par cardan, c'est une riposte directe à la Yam XJ 650 qui revendique 73 ch elle aussi. La 1100 Katana, comme la GS 650 G, est due au styliste Hans A. Muth ex-BMW, qui a travaillé notamment sur le projet Module.

Il est encore trop tôt pour savoir si Suzuki donnera suite à ce dernier projet, mais nul doute que ce proto aura fait beaucoup parler de lui. Ne serait-ce qu'en raison des lignes agressives de la partie AV de la moto et de sa réalisation dans le plus pur bois de la Forêt noire (le balsa ne résonne pas de la même manière !). Chez Suzuki toujours, on remarquait trois nouvelles versions choppers issues des 250 et 400 twin GSX (quatre soupapes) de la GS 450 (deux soupapes). Un peu plus loin, la 125 RM à refroidissement par eau attirait tous les regards des crossmen et des autres. On parlait aussi sur ce stand d'une 250 et d'une 450 à nouvelles suspensions « Floating System ». Signalons au passage que les 250 twins de route 2 temps continuent leur très longue carrière Outre-Rhin sous la dénomination X7 ! On attend maintenant pour Paris une 400 quatre cylindres, une 650 à

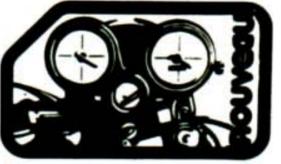
10 La GS 650 G. Course x alésage : 62 x 55,8 mm soit 673,8 cm³. Réservoir de 23 litres. Cinq vitesses.



Honda CX 500 Turbo : une étude réalisée par l'usine. Pas de commercialisation prévue aujourd'hui.



La 900 Bol d'Or joue maintenant la carte du grand tourisme grâce à son carénage intégral.



Les 80 en rangs serrés

KTM, outre sa 125 cross « liquide » ne proposait pas moins de trois 80 cm³ équipées du même moteur 2 temps de 8,5 ch à 6 000 tr/mn refroidi par eau : les 80 RLW et RSL qui bénéficient tous deux d'une chaîne sous carter étanche. Le second se distingue du premier par le montage en série d'un petit tête de fourche. A noter un très joli petit frein à disque à l'avant. Le troisième larron, c'est le 80 chopper. Il est assez surprenant avec ses chromes et ses étoiles, surtout par rapport à la production habituelle de KTM tournée à fond (sans jeu de mot !) sur l'efficacité et la performance. Quoi qu'il en soit, il a le mérite d'exister.

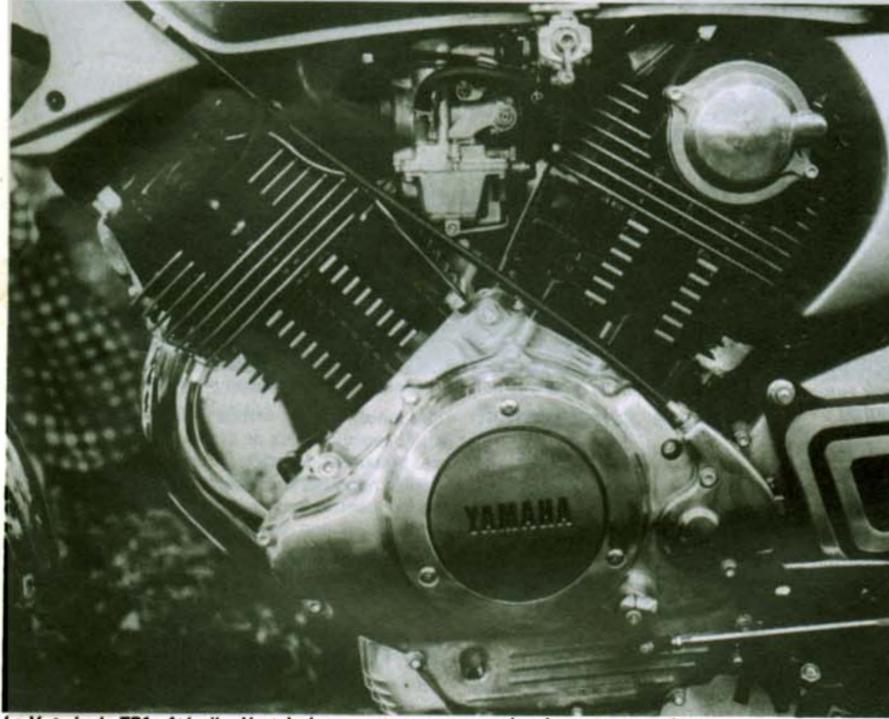
Kreidler lance son 80 Mustang doublé d'une version 50. Un joli Trail apparemment incassable, puisqu'il servait toute la journée durant à des démonstrations « taquet » sur le banc d'essai Kreidler. Le même moteur (8 ch à 6 000 tr/mn) équipe par ailleurs une version route avec tête de fourche comme il se doit en Allemagne. Horex, Zündapp, proposaient également des 80 correspondant ainsi aux souhaits des Pouvoirs Publics qui veulent s'appuyer sur des exemples précis de motorisation en ce qui concerne les recherches d'économie d'énergie. On ne peut pas les en blâmer.



Yamaha FS 80 SE : Une version chopper obtenue à partir du FS 50 « F ».



Yamaha XJ 550 : 50 ch à 9 000 tr/mn - 186 kg - Chaîne.



Le V-twin du TR1 côté pile. Un très beau moteur avec un arbre à cames par culasse.

Yamaha : une XJ 550 en attendant la 400

La nouvelle gamme Yamaha emmenée aujourd'hui par les nouvelles 750 et 1 000 V-Twin présentées dans le dernier numéro de MR étaient exposées pour la première fois au grand public. Rien de nouveau donc par rapport à ce qui a été évoqué dans ces pays sinon l'impression à leur vue d'une très grande homogénéité et d'une sorte de « clarté » mécanique très agréables.

Les Allemands recevaient en exclusivité la 550 XJ, une version extrapolée de la 650 XJ. Le moteur est toujours un quatre cylindres à 2 ACT, mais les cotes course-alésage sont tout à fait différentes puisqu'elles passent respectivement de 63,0 x 52,4 mm à 57,0 x 51,8 mm soit 528 cm³ de cylindrée pour ces dernières. La puissance de la 550 est estimée à 56 ch (73 en 650 cm³) et le couple à 4,6 mkg à 8 500 tr/mn (XJ 650 : 6,0 à 7 500 tr/mn). La transmission secondaire fait appel à une chaîne traditionnelle et non plus à un

cardan. Par contre, la boîte de vitesses comporte 6 rapports sur le XJ 550. Cette machine de présentation identique à celle de la XJ 650, avec un réservoir plus petit cependant, sera remplacée en France par la XJ 400 pour répondre aux impératifs du permis A2. Par ailleurs, la fourche anti-plongée expérimentée sur la 650 XJ, exposée par ailleurs aux concessionnaires américains à Las Vegas, ne semble pas devoir encore être mis au point. Le sourire muet des gens de chez Yamaha à la question « ça marche » est très significatif à ce sujet. A côté d'une nouvelle version de la DT 250 MX (la 400 disparaît de la gamme en Allemagne), on pouvait enfin admirer la série complète des enduro, les IT 125, 175, 250 et surtout la 465 cm³ données respectivement pour 19,5 ch à 9 000 tr/mn, 24 ch à 9 000 tr/mn, 38 ch à 7 500 tr/mn et 52 ch à 7 000 tr/mn. La RD 350 LC et sa petite sœur, la 250, ne subissent aucun changement technique. Par contre, il est possible d'obtenir en option un très joli tête de fourche doublé d'un carénage inférieur séparé, au V très agressif dans le plus pur style OW 31.



80 Mustang Kreidler de 8 ch.



80 KTM. A côté de la version chopper deux modèles route de 8,5 ch.



Kawasaki AE 80 : joli mais seulement 6,5 ch.