

KATIA M

KATIA M



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 8,5 à 1, puissance 2,20 ch DIN à 5 500 tr/mn, couple maximum 0,35 m/kg à 3 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,43 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,4 à 1, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique à 1 rapport.

Partie cycle : en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 10", pneus Ø AV 3,00 x 10", freins AV à

tambour à commande par levier au guidon, Ø du tambour 90 mm, AR à tambour à commande par levier au guidon, Ø du tambour 90 mm.

Suspensions : à amortissement mécanique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques et suspension oscillante.

Dimensions : L 1 450 mm x l 760 mm x h 930 mm, empattement 1 000 mm, garde au sol 105 mm, poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 2,2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 3,4 l aux 100 km.

Prix : 2 410 F.T.T.C.

PRIMO

C'est le remplaçant de l'Eureka Flex dont il reprend le moteur monovitesse à cylindre fonte horizontal et culasse alu. Un cyclo utilitaire soigné avec suspensions avant et arrière.

PRIMO

PRIMO



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cc, compression 8,5 à 1, puissance 2,20 ch DIN à 5 500 tr/mn, couple maximum 0,35 m/kg à 3 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique 6 V 18 W, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,43 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage automatique centrifuge en bain d'huile, boîte de vitesses automatique à 1 rapport.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 1,35 x 16", pneus AV et AR 2,25 x

16", freins AV à tambour à commande par levier au guidon, Ø du tambour 90 mm, AR à tambour à commande par levier au guidon, Ø du tambour 90 mm.

Suspensions : à amortissement mécanique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopiques et suspension AR oscillante.

Dimensions : L 1 690 mm x l 625 mm x h 1 020 mm, empattement 1 120 mm, poids 47 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,2 l, carter moteur 1,35 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation maximum usine 2,7 l aux 100 km.

Prix : 2 295 F.T.T.C.

PRIMO DE LUXE

Version plus sophistiquée du Primo, avec notamment une selle biplace, des roues à bâtons en alliage léger et une couleur or métallisée.

Caractéristiques techniques identiques au Primo.

Prix : 2 575 F.T.T.C.

PRIMO DE LUXE

PRIMO DE LUXE



VIP 2 V

Cyclomoteur utilitaire possédant la même architecture que le Primo mais avec un moteur différent. Le cylindre est vertical, la puissance de 1,9 ch et la boîte possède deux rapports à changement automatique. En Italie il existe un VIP1 monovitesse et un VIP3 à boîte manuelle 3 vitesses.

VIP 2 V

VIP 2 V



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 9 à 1, puissance 9 ch à 5 500 tr/mn, couple maximum 0,357 m/kg à 3 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 18/67, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/3d, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 2 rapports automatiques.

Partie cycle : cadre en tubes d'acier, jantes Ø AV et AR 16", pneus Ø AV et AR 2,25 x 16", freins AV et AR à tambours à commande mécanique Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs à ressorts hélicoïdaux.

Dimensions : 1 680 mm x 700 mm x 1 030 mm, empattement 1 100 mm, garde au sol 140 mm, poids 49 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 2 560 F.T.T.C.

VIP 2 LUXE

Version luxe du VIP2 avec selle biplace, roues à bâtons en alliage léger, garde-boue et porte-bagages chromés.

Caractéristiques techniques identiques au VIP 2.

Prix : 2 855 F.T.T.C.

VIP 2 LUXE



GAUTHIER

Après avoir connu des problèmes en cours d'année, Gauthier repart du bon pied après un apport de capitaux frais. Avec deux axes commerciaux : d'une part l'importation de motos AIM (assemblées en partie à Cogny), d'autre part l'élaboration d'une gamme Gauthier fabriquée en France. En ce qui concerne celle-ci, deux projets encore à l'état de prototype : une 125 de route à moteur Hiro « liquide », sans cantilever (la GA3), et un trail sportif 125 à moteur Sachs. La 250 route à moteur Sachs est abandonnée.

Marque :
GAUTHIER

Adresse :
93640 Cogny (France)

50 GAUTHIER ENDURO PEREGO

La réplique de l'AIM qui s'illustre en championnat d'Europe avec Perego. Existe en deux versions : refroidissement par air (9 300 F) et refroidissement par eau (9 750 F). Deux très belles motos, réservées à ceux qui possèdent le permis A1.

50 GAUTHIER ENDURO PEREGO



Moteur : Minarelli « corsa corta », 2 temps, monocylindre, alésage et course 40,3 mm x 39 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 13 à 1, puissance 11 ch à 12 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 28 mm, allumage électronique Dansi, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier,

50 GAUTHIER CROSS

Les versions cross des modèles précédents (avec réservoir en alu), disponibles avec refroidissement à air ou à eau.

Moteur : Minarelli « corsa corta », 2 temps, monocylindre, alésage et course 40,3 mm x 39 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 13,5 à 1, puissance 12,5 ch à 14 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 28 mm, allumage électronique Dansi, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier,

125 GAUTHIER ENDURO

Une excellente 125 enduro à moteur Sachs 7 V., moins chère que la moyenne de la concurrence (10 800 F). Pourtant l'équipement est complet, et de qualité.

125 GAUTHIER ENDURO



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 53,75 mm x 54 mm, cylindrée 123 cm³, compression 12 à 1, puissance 22 ch à 9 200 tr/mn, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne au pas de 12,7, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 7 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en tubes d'acier, jantes Akront alu, pneus Metzeller Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à

tambour à moyeu conique Ø 140 mm, AR à tambour à moyeu conique à commande par câble Ø 125 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique Ceriani, débattement 220 mm, AR amortisseurs Paioli à air réglables en 5 positions, débattement 280 mm.

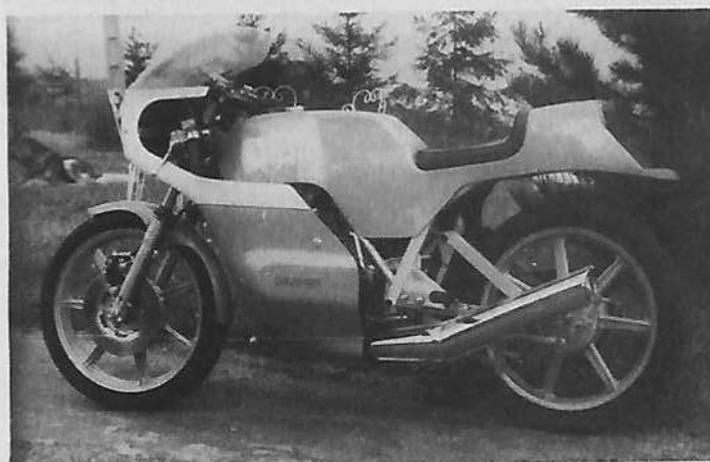
Dimensions : 2 170 mm x 950 mm x 1 220 mm, empattement 1 450 mm, garde au sol 365 mm, poids à vide 96 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.
Prix : 10 800 F

125 GAUTHIER GA2 CRITERIUM

En attendant la GA3 à moteur Hiro « liquide », cette 125 Critérium à cantilever n'a pas changé. Elle reste un engin très sportif, et pas trop cher pour ce genre de moto.

125 GAUTHIER GA2 CRITERIUM



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 122 cm³, compression 12 à 1, puissance 22 ch, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : boîte de vitesses à 7 rapports.

Partie cycle : cadre poutre, roues à branches Grimeca, pneus Michelin Ø AV 2,75 x 18", Ø

AR 3,00 x 18", freins AV à disque Ø 260 mm, AR à tambour Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche Paioli, AR cantilever, amortisseur De Carbon oléopneumatique réglable.

Monoplace ou biplace, couleur bleu ou rouge.
Prix : 9 400 F, options carénage 750 F, compte-tours Krober 700 F, selle biplace 100 F, fourche Ø 35 mm double disque 600 F.

GEROSA

Marque italienne qui fait de beaux engins dans la petite cylindrée mais qui a laissé deux importateurs successifs en suppléances pour avoir les nouveaux modèles 80 ! A l'heure actuelle, le deuxième abandonne à son tour. Voici donc, en attente de nouvelles, les modèles connus.

Constructeur :

MOTO GEROSA, via Solferino 65, 25100 Brescia - Italie.

V1

Cyclomoteur utilitaire à embrayage automatique et boîte monovitesse.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8 à 1, puissance 1 ch, carburateur Dell'Orto, Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile, boîte de vitesses automatique à 1 rapport.

Partie cycle : cadre poutre ouvert, freins AV et AR à tambours simple came.

Suspensions : AV bras oscillant et amortisseur poussé, AR bras oscillant et amortisseurs.

Capacités : réservoir d'essence 3 l, carter moteur.

Performances constructeur : vitesse maximale usine 45 km/h, consommation usine 1,6 l/100 km. Le modèle V2 diffère par une boîte automatique à 2 rapports et une présentation plus soignée.

Prix : entre 206 000 et 228 000 liras

50 ENCLERO

Un rapport qualité/prix très intéressant en fait l'une des machines de pointe de la catégorie.



Moteur : 2 temps, monocylindre chromé dur, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 11 ch à 10 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 22 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 4,615 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 12/48, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 6 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Borrioni cross 1 AV 21", 2a AR 18",

pneus Metzeler Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,00 x 18", freins AV et AR à tambours à commande par câble Ø 124 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Ceriani, débattement 180 mm, AR amortisseurs Paiolo, débattement 160 mm.

Dimensions : 1 950 mm x 900 mm, empattement 1 320 mm, garde au sol 350 mm, poids 85 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l, carter moteur 0,75 l.

Prix : non importé.

CROSS

C'est son vrai nom, nous n'inventons rien ! En fait, il s'agit d'un cyclo à tout faire d'assez bonne tête.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,63 cm³, compression 9 à 1, puissance 1 ch, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre poutre ouvert, jantes Ø

AV et AR 16", pneus Ø AV 2,75 x 16", Ø AR 3,25 x 16", freins AV et AR à tambours Ø 105 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 400 000 litres.

CROSS CORSA

Le cross de la marque : plutôt un trial, en fait.



Moteur : Minarelli, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 9 à 1, puissance 9 ch à 11 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,50 x 21", Ø AR 3,00 x 18", freins AV à tambour 135 mm, AR à tambour Ø 123 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : 1 760 mm x 790 mm x 1 080 mm, empattement 1 130 mm, garde au sol 200 mm, poids 70 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

Prix : 755 000 litres.

GILERA

Gilera et Piaggio ont uni leurs destinées. Ce mariage signifie que Vespa-France en assure l'importation. Car Piaggio, c'est la Vespa ! D'autre part, Gilera est assuré d'un bon soutien financier qui lui permet, par exemple, de développer des super motos de compétition, en cross par exemple. Ils ont en effet l'intention de prendre le titre mondial 125. Et ils travaillent ! Cette année, on a vu Gaston Rahier tester une bicylindre 125 à eau. Superbe engin...

Constructeur :

PIAGGIO et Co, via Antonio Cecchi-6, Gênes, Italie.

Importateur pour la France :

VESPA-FRANCE, 51 boulevard de la Mission-Marchand, 92400 Courbevoie.

CYCLO ECO

Existe en 2 versions, monovitesse et embrayage automatique, avec ou sans variateur.

CYCLO ECO



Moteur : monocylindre 2 temps de 49,77 cm³ de cylindrée, alimenté par mélange à 2 %, alésage et course 38,4 x 43, taux de compression 9 à 1.

Suspensions : AV fourche télescopique avec ressort hélicoïdal en bain d'huile et tubes d'acier chromé, course 78,5 mm, suspension arrière deux amortisseurs à ressort, course 45 mm.

Transmissions : du moteur à la roue arrière,

embrayage automatique, courroie trapézoïdale, poulies fixes et réducteur à engrenages dans le moyeu arrière.

Installation électrique : volant magnéto 6V-18W.

Dimensions : L. 1 550 mm x l 670 mm x h 1 010 mm, empattement 1 040 mm, roues de 3,00 x 12", poids à vide 48 kg.

Prestations et consommation : capacité de réservoir 4,5 l (réserve de 0,5 l comprise), autonomie 300 km environ, pente réalisable 18 %.

CBA

C'est le « moyen » de la gamme cyclo Gilera. Système à variateur automatique.



Moteur : Alésage et course : 38,4 × 43 mm, compression 9 à 1. Cylindrée 49,8 cc.
Transmissions : transmission secondaire par pédalier et chaîne, carter Dell'Orto 14/10, variateur automatique, courroie trapézoïdale,

réducteur à engrenages. Cadre formant réservoir (3,5 l), fourche télescopique, amortisseurs hydrauliques.
Dimensions : Longueur 1 710 mm, l : 645 mm, h : 1 040 mm. Poids : 50 kg.

CB1

Modèle dit « laid » à boîte de vitesses à 4 rapports. Le moteur du CB1 est caractérisé par une culasse émissphérique à ailettes largement dimensionnées. Le cylindre est en alliage léger et chromé.

CB1



Moteur : monocylindre, deux temps, cylindre en alliage léger, chromé, alésage et course 38,4 mm × 43 mm. Cylindrée : 49,8 cm³, pente franchissable 18 %, consommation 1,98 l de mélange à 4 % d'huile pour 100 km, boîte de vitesses à 4 rapports, sélecteur à pied, cadre à double berceau.

Suspensions : AV à fourche télescopique, AR à balancier par amortisseurs hydrauliques avec éléments à ressorts. Freins à expansion AV et AR. Pneus : AV, 2,5 × 17", AR 3,25 × 16" sculpté. Poids à vide 67 kg.

50 TS

Un beau petit trail sportif. La nouvelle Gilera 50 TS est un engin possédant une maniabilité et une précision de conduite excellentes. La vaste selle et le guidon permettent une conduite relaxée, même sur de longs parcours.

50 TS



Moteur : monocylindre à 2 temps de 49,77 cm³, alimenté avec un mélange à 4 %. Alésage et course 38,4 mm × 43 mm, rapport de compression : 1 à 10, boîte : 5 vitesses, allumage à volant magnéto avec rupteur et avance fixe, carburateur Dell'Orto SHA 14/12, châssis à structure tubulaire à double berceau fermé.
Suspensions : AV, fourche hydraulique à ressorts hélicoïdaux et amortisseur hydraulique incorporé à l'arrière, fourche oscillante avec

amortisseurs hydrauliques et ressorts coaxiaux. Roues AV à raies, 2,5 × 17", AR sculptée 2,75 × 17".

Dimensions : L 1 900 mm × l max. 730 mm, empattement 1 225 mm, h max. 990 mm, pente max. franchissable 40 %. Poids à vide en ordre de marche 82 kg.

Capacités : réservoir 8,8 l dont 1 litre de réserve. Consommation (normes Cuna) 2,7 l aux 100 km.

50 GR II, 50 RS, 50 ENDURO

Fruit de l'expérience de Gilera sur les circuits, le cadre est dérivé des machines d'usine. L'enduro et le RS sont un peu urbanisés.

50 GR II, 50 RS, 50 ENDURO



Moteur : monocylindre, cylindrée 49,8 cm³, alésage et course 38,4 × 43 mm, compression 6,5 à 1 (6,35 sur RS), boîte de vitesses à 6 rapports (5 sur enduro et RS), carbu Dell'Orto 14, allumage électrique (classique sur RS et Enduro).

Dimensions : L 2 060 mm (1 880 sur les autres), largeur 940 mm (810), hauteur 1 150 (1 090), poids 88 kg (73).

125 TG1, GR1

C'est la routière 2 temps de la marque. Le GR1 est le trail dérivé de cette TG1. Sur les fiches techniques, les chiffres entre parenthèses indiquent les coordonnées de la GR1.

125 TG1, GR1



Moteur : monocylindre 2 temps mélange 4 %, alésage et course 57 × 48, compression 12,5 à 1, puissance 14,5 CV à 7 300 t. Vitesse 110 km/h (106), 5 vitesses rapports finaux 1^{re} 27,2 % (27,4 %), 2^e 42,9 % (43,2 %), 3^e 61,9 % (63 %), 4^e 82,2 % (82,8 %), 5^e 100 % (100 %).

Dimensions : L 1 970 mm (2 000 mm), largeur 740 mm (790 mm), hauteur 1 040 mm (1 140 mm). Empattement 1 305 mm. Poids 102 kg (100 kg).

200 T4

Routière à moteur 4 temps. Passée la mode des grandes vitesses et des engins aux moteurs extrêmement poussés, la GILERA 200 T4 constitue le choix rationnel pour celui qui désire une moto aux prestations brillantes mais de « dimension humaine ». En définitive, la Gilera est une moto aux excellentes qualités sportives, brillante également sur autoroute, et de consommation modeste, même avec deux passagers.

Moteur : monocylindre à 4 temps de 198,42 cm³, alésage 66 mm, course 58 mm, rapport de compression 10,9 à 1, puissance maximum 17 CV à 8 000 tr/mn, consommation 3,2 l/100 km (normes CUNA), pentes réalisables 40 % environ, vitesse maximum 120 km/h, boîte 5 rapports, moteur-roue : 1^{re} 1/26,270, 2^e 1/17,855, 3^e 1/13,493, 4^e 1/10,568, 5^e 1/8,645, carburateur Dell'Orto PHBH 28 BS, allumage par rupteur et avance centrifuge automatique, châssis

à structure tubulaire à double berceau fermé. **Suspensions :** AV fourche télescopique à ressorts hélicoïdaux, réglables sur 5 positions et amortisseurs hydrauliques, roues AV en alliage léger d'aluminium, pneu sculpté 275 x 18", roues AR en alliage léger d'aluminium, pneu sculpté 3,25 x 18". L 1 950 mm, empattement 1 285 mm, h 1 080 mm, poids à vide 134 kg.

200 T 4



GIMSON

Cette usine espagnole produit surtout des bicyclettes et des accessoires, mais elle a développé son département cyclomoteurs et a élaboré une gamme assez complète qui comprend 5 modèles. Si le G Super T50, commence à dater un peu le Concorde, le Maxi et les E87, apparus l'année dernière, offrent une conception moderne et une présentation de bon ton. La marque n'est pas importée.

CONCORDE

Le modèle sport, avec boîte 6 vitesses, jantes en alliage, compteur, compte-tours, etc. Séduisant il pourrait concurrencer les productions italiennes du même type.

CONCORDE



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 50 cm³, compression 8 à 1, puissance 2,5 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Ø 12 mm, allumage 6 V/12 W, lubrification par mélange, mise en route par kick. **Transmissions :** transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,1 - 2,0 - 1,53 - 1,31 - 1,17 - 1,11. **Partie cycle :** cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV et AR 2,50 x 17", pneus Ø AV et

AR 2,50 x 17", freins AV à tambour à commande à main Ø 110 mm, AR à tambour à commande au pied Ø 110 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 1 800 mm x 400 mm x 1 050 mm, empattement 1 190 mm, garde au sol 160 mm, poids 58 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 500 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2 l/100 km.

GIMSON G SUPER T 50



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 50 cm³, compression 8 à 1, puissance 2,5 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Ø 12 mm, allumage 6 V/12 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,55 - 2,15 - 1,53 - 1,11.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV et AR 2,25 x 18", pneus Ø AV et

AR 2,25 x 18", freins AV à tambour à commande à main, Ø 90 mm, AR à tambour à commande au pied Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs à ressorts.

Dimensions : 1 800 mm x 400 mm x 1 050 mm, empattement 1 190 mm, garde au sol 160 mm, poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l, carter moteur 500 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2 l/100 km.

E 87 ENDURO ET JUMPER-CROSS

Sur une base technique commune, ces deux modèles parviennent à avoir chacun leur caractère propre.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 50 cm³, compression 8 à 1, puissance 2,5 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Ø 12 mm, allumage 6 V/12 W, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmission : transmission primaire par engrenages, rapport 4,22 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,55 - 2,15 - 1,53 - 1,11.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 2,25 x 19", Ø AR 3,00 x 18",

pneus trial Ø AV 2,25 x 19", Ø AR 3,00 x 18", freins AV à tambour à commande à main Ø 90 mm, AR à tambour à commande au pied Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche hydraulique, AR bras oscillant et amortisseurs à ressorts.

Dimensions : 1 850 mm x 400 mm x 1 120 mm, empattement 1 220 mm, garde au sol 320 mm, poids 60 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l, carter moteur 500 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2 l/100 km.

MAXI

Un cycle utilitaire automatique très luxueux et à la ligne originale. L'équipement est complet avec roues à bâtons, clignotants, porte-bagage, etc...

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 50 cm³, compression 8 à 1, puissance 2 ch à 4 500 tr/mn, carburateur Ø 12 mm, allumage 6 V/12 W, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : embrayage automatique avec variateur, boîte de vitesses automatique.

Partie cycle : cadre monotube, jantes Ø AV et AR 2,50 x 17", pneus Ø AV et AR 2,50 x 17",

freins AV et AR à tambours à commande à main x 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs à ressorts.

Dimensions : 1 780 mm x 500 mm x 1 050 mm, empattement 1 140 mm, garde au sol 160 mm, poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 1,8 l/100 km.

EMSON MAXI



GITANE-ELF

Etablie à Machecoul, la firme Gitane a obtenu en 1972 l'Oscar de l'exportation. Cette excellente référence montre bien le dynamisme de l'usine. Une grande partie de la production est constituée par les vélos qui sont particulièrement réputés aux Etats-Unis. Complètement décimée par la nouvelle réglementation en matière de cyclo-moteurs, la gamme Gitane se résumera cette année à quatre cyclos Testi monovitesse, d'ailleurs d'excellente facture, et un seul vélomoteur de l'ancienne gamme, le « cross 6 ».

GITANE BRIO, PRONTO ET SUPER BRIO

Ces trois cyclos empruntent le même moteur Minarelli à cylindre horizontal et embrayage centrifuge. Tous trois à fourche et amortisseurs, ils diffèrent principalement par la présentation qui sera d'ailleurs modifiée sur les modèles livrés pour Gitane, et l'équipement (clignos et gros feu pour le Super Brio, roues à bâtons sur le Pronto, etc...).

BRIO



Moteur : Minarelli, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindre 49,6 cm³, compression 8,5 à 1, allumage volant magnétique, lubrification mélange à 5 %, mise en route par pédales.
Transmissions : embrayage centrifuge (monovitesse) en bain d'huile.

Partie cycle : mixte tubulaire / embouti, pneus 2,25 x 16, freins AV et AR à tambours, Ø90 mm AV et AR.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs télescopique.
Prix : non encore défini.

PRONTO



SUPER BRIO



GITANE « VARIATEUR »

Très proche du Pronto, mais équipé du Minarelli à variateur, et d'une selle biplace. Prix pas encore fixé.



GITANE « CROSS 6 »

Le seul rescapé de l'ancienne gamme. Moteur Minarelli « Corsa corta », cantilever, fourche Paioli magnésium, un bel engin.

GITANE « CROSS 6 »



Moteur : marque et type : Minarelli P6 cross « Corsa Corta », monocylindre 2 temps, refroidissement par air, cylindrée : 49,72 cm³, alésage x course : 40,3 x 2,39, taux de compression : 1 : 13,5, carburateur : Dell'Orto diam. 28 type PHBH28-BS, filtre à air : mousse, carburant : mélange 5 %.

Transmissions : primaire : pignons à taille hélicoïdale, rapport 1 : 4,615, secondaire : chaîne 12,7 x 4,76 diam. rouleaux 7,75 mm, boîte : 6 vitesses commandées par sélecteur à gauche, rapport : 2,90 - 2,07 - 1,68 - 1,38 - 1,26 - 1,15, embrayage multidisque à bain d'huile, lubrification : 1,150 l d'huile SAE 40, allumage : Motoplat électronique.

Partie cycle : cadre tubulaire, triangulé à double berceau, renforcé en sa partie supérieure par une chape en acier estampée, allégée,

moyeux AV et AR : Grimeca coniques diam. 125 mm, moyeu AR à double broche permettant le démontage de la roue sans déposer la chaîne, jantes : alliage léger Akront « vertes », pneumatiques : Metzeler AV 2,50-21, AR 3,00-18, réservoir : fibre de verre, contenance 6,5 l.

Suspensions : suspension AV : fourche télescopique hydraulique Paioli magnésium à axe déporté, course 230 mm, tubes de fourche, diam. 35 mm, contenance : 160 cm³ d'huile par tube, suspension AR : cantilever, amortisseur central hydraulique long 600 mm, débattement 230 mm.

Dimensions : long. hors tout : 2,01 m, larg. hors tout : 0,960 m, hauteur : 1,15 m, empattement : 1,34 m, garde au sol (mini) : 0,340 m, hauteur de selle : 0,920 m, hauteur des repose-pieds : 0,390 m, poids 79 kg.

Prix : non communiqué.

GIULIETTA

Giulietta connut son heure de gloire il y a quelques années en France, à la grande époque du cyclo sportif. Sa diffusion chez nous est maintenant assez restreinte.

La gamme se compose d'une douzaine de modèles du plus pur type italien.

L'importation en France, qui était jadis assumée par les Etablissements Bonnet, est suspendue. La production Giulietta est donc uniquement destinée au marché intérieur italien. Plusieurs moteurs peuvent être montés dans les différentes parties cycle, selon l'option choisie. Dans son ensemble, la production Giulietta se caractérise par sa jeunesse et son style sportif, pas de nouvelles de la marque cette année, sur le plan français.

Constructeur :

GIULIETTA, 25, viale delle Industrie, 36041 Alta Ceccato, Italie.

GIULIETTA MINI KS

Mini cyclomoteur urbain d'assez belle présentation. Non importé malheureusement, comme le reste de la gamme.

GIULIETTA MINI KS



Moteur : Franco Morini Gyromat, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 42 mm, cylindrée 49 cm³, puissance maximum à 5 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick ou pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique, boîte de vitesses automatique à 1 rapport.

Partie cycle : cadre tubulaire ouvert, pneus Ø AV et AR 3,00 x 10", freins AV et AR à tambours simple came Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : poids 45 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 302 500 litres.

GIULIETTA TINY

Il a une bonne tête sympa, ce Tiny. C'est un mini-tout-terrain équipé d'un moteur Franco Morini de 49 cm³, avec une boîte 4 vitesses au pied.

GIULIETTA TINY



Moteur : Franco Morini, 2 temps, monocylindre, alésage et course 39 mm x 41,8 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 9 à 1, puissance 1,44 ch à 4 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 12", Ø AR 10", pneus Ø AV 3,50 x 12", Ø AR 4,00 x 10", freins AV et AR à tambour Ø 105 mm.

Dimensions : poids 54 kg

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 1,5 l / 100 km.

GIULIETTA MONSTER

Ce cyclomoteur type trail-byke, équipé d'un moteur Franco-Morini, est bien équipé, mais malheureusement pas importé.

GIULIETTA MONSTER



Moteur : Franco-Morini, 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 42 mm, cylindrée 47 cm³, puissance maximum à 4 700 tr/mn, carburateur Dell'Orto, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports (existe en 4 et 6 rapports).

Partie cycle : cadre double berceau, pneus Ø AV 2,50 x 18", AR 3,00 x 17", freins AV et AR à tambours simple came Ø du tambour 130 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : poids à sec 74 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l.

Prix : 500 000 litres.

GODIER-GENOUD

Godier-Genoud, c'est Georges Godier et Alain Genoud, ex-champion d'endurance sur une Kawasaki de leur cru. Maintenant retirés de la compétition ils se consacrent entièrement à leur concession Kawasaki de Viry. Le petit atelier savoyard a acquis une solide réputation par la qualité de ses préparations notamment pour l'endurance et les courses de cotes, mais aussi pour la réalisation de ses modèles G.G. à base Kawasaki.

A la 1000 GG déjà connue vient s'ajouter une toute nouvelle 1300 GG élaborée autour de la fameuse six cylindres Kawa.

Constructeur :

Godier-Genoud, SARL, 74000 Viry, Haute-Savoie.

1000 G.G. BOL D'OR

Avec le traitement G.G. la Kawasaki Z2R devient une très intéressante machine de grand tourisme sportif. Les qualités routières du modèle de base se trouvent sensiblement améliorées par diverses modifications. Cadre renforcé, amortisseurs Koni inclinés etc...

Côté fonctionnel, la G.G. 1000 est équipée d'une coque polyester avec réservoir de 24 litres, d'un carénage intégral avec double optique à iode, ainsi que de guidon sport et de commandes reculées.

1000 G.G. BOL D'OR



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 à 1, puissance 98 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 8,7 m/kg à 6 500 tr/mn, 4 carburateurs Ø 28 mm, allumage batterie-bobine, lubrification sous pression par pompe à engrenages, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,73 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,20 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,17 - 2,19 - 1,67 - 1,38 - 1,22.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau

renforcé, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,50 x 18", Ø AR à commande hydraulique Ø 296 mm AR à disque à commande hydraulique Ø 290 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs Koni double effet à incliner.

Dimensions : 2 235 mm x 700 mm x 1 300 mm, empattement 1 505 mm, garde au sol 125 mm, poids 210 kg.

Capacités : réservoir d'essence 24 l.

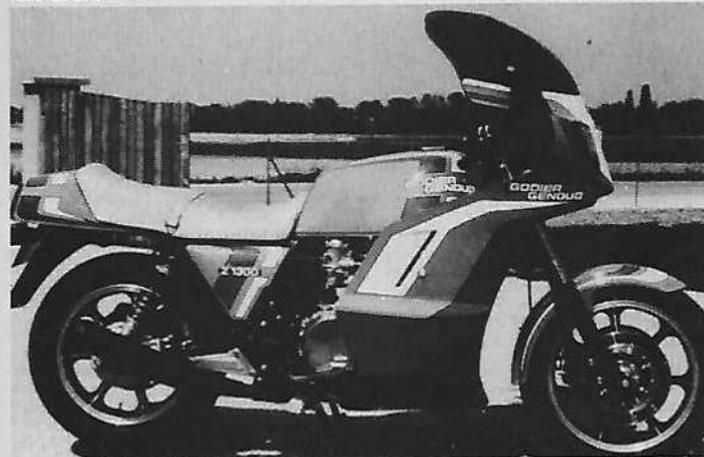
Performances constructeur : vitesse maximum usine 220 km/h.

Prix : non communiqué.

1300 G.G. BOL D'OR

Pour maintenir le train infligé par les 120 ch du six cylindres, la 1300 Kawasaki se voit dotée d'un très beau carénage intégral tout équipé et d'amortisseurs Koni spéciaux. Pour améliorer la garde au sol, les pots d'origine sont relevés et la béquille centrale modifiée.

1300 G.G. BOL D'OR



Moteur : 4 temps, 6 cylindres, alésage et course 62 mm x 71 mm, cylindrée 1300 cm³, compression 9,9 à 1, puissance 120 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 11,8 m/kg à 6 500 tr/mn, 6 carburateurs Mikuni Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 18", Ø AR 17", pneus Ø AV 110/90-18, Ø AR 130/90-17, freins AV 2 dis-

ques à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 250 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique gonflable, AR bras oscillant et amortisseurs Koni double effet.

Dimensions : L 2 295 mm x l 905 mm x h 1 280 mm, empattement 1 580 mm, poids 297 kg.

Capacités : réservoir d'essence 21,4 l, carter moteur 4,6 l.

Prix : non communiqué.

GORI

Importée à plusieurs reprises en France sans avoir jamais réussi à percer, la gamme Gori n'en est pas moins intéressante. C'est pourquoi SWM-France a décidé de s'occuper de l'importation. Deux gammes différentes en fait : « l'ancienne » à moteur Sachs, et la « nouvelle » à moteur SWM-Rotax. La gamme Rotax ne sera importée que cet hiver, la gamme Sachs est disponible à bon marché d'ailleurs.

Constructeur :

GORI OFFICINA MECCANIC, via Giuseppe Manfredi 1, Firenze, Italie.

Importateur pour la France :

SWM-FRANCE, BP 511, X. Garonor, 93608 Aulnay-sous-Bois.

50 GORI REG/5 « DELAVALT REPLICA »

Pour sa première saison en France, ce 50 enduro à moteur Sachs s'est tout simplement offert le titre de champion de France aux mains de Daniel Delavault. Pas mal comme référence, non ?

50 GORI REG/5 « DELAVALT REPLICA »



Moteur : Sachs, 2 temps, monocylindre, alésage et course 39,5 mm x 40 mm, cylindrée 49,5 cm³, compression 12,5 à 1, puissance 11,5 ch à 10 500 tr/mn, carburateurs Bing Ø 32 mm, allumage Bosch électronique, lubrification mélange 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, boîte de vitesses 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire,

jantes Akront alu, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 100/90 x 18", freins à tambours Ø AV 123 mm, Ø AR 125 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi, AR amortisseurs Marzocchi.

Dimensions : L 2 000 mm x 840 mm x 830 mm, empattement 1 300 mm, garde au sol 270 mm, poids 70 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l.

Prix : 9 878 F.

125 GORI REG/5

Inchangée depuis plusieurs années, cette 125 enduro à moteur Sachs (ancien modèle, sans clapets) bénéficie avant tout d'un prix étudié (10 500 F) et d'une ligne agréable. Existe aussi en 240, pour 11 980 F.

125 GORI REG/5



125 - CAMPIONE D'ITALIA 1978 REGOLARITA - JUNIOR

Moteur : Sachs, 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindre 123,6 cm³, puissance 19 ch à 8 500 tr/min, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre poutre berceau, pneus Ø AV 2,50 x 21", AR 3,50 x 18", freins AV à tambour simple came, Ø du tambour 135 mm,

AR à tambour simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : garde au sol 330 mm, poids 89 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120 km/h.

Prix : 10 580 F (250) ; 11 980 F (240).

125, 250, 370 GORI « GOMOTORS » ENDURO

Baptisée « Gomotors », cette gamme à moteur Rotax est née d'une prise de participation de SWM dans Gori. Originales et superbes, les « Gomotors » enduro ne seront hélas pas sur le marché avant quelques mois. Ce qui explique que nous n'ayons ni prix, ni caractéristiques techniques.

ENDURO 125



125, 250, 370 GORI « GOMOTORS » CROSS

Même remarque que pour les enduros : très belles, originales, pas de prix ni de fiche technique.

CROSS 250



CROSS 370



GORI 320 TL

Pas encore disponible sur le marché, cette 320 Gori est en fait une SWM 320 TL ancien modèle, ce qui devrait permettre de la « toucher » un peu moins cher.

GORI 320 TL



HARLEY DAVIDSON

Toute la gamme basse ayant été reprise par Cagiva après la fermeture de l'usine italienne AMF, il ne subsiste plus que les gros twins quatre temps sous le sigle Harley-Davidson.

La production des 1 200 (ou 74 c.i.) ayant cessé cette année, il ne subsiste plus au catalogue que des 1 000 et 1 340 cm³.

Deux nouveaux modèles en 1340 pour 1981 : la FXWG Wide Glide et la FXB Sturgis avec transmission primaire et secondaire par courroie crantée.

XL 1 000

Deux versions de la 1 000 sont disponibles. La XLH est la vraie Sportster, avec roues à rayons, guidon corne de vache et réservoir goutte d'eau. La XLS, encore dénommée Roadster se distingue par son guidon en T, ses roues à rayons et la forme de son réservoir.

HARLEY DAVIDSON XL 1 000

XL 1 000



Moteur : 4 temps, bicylindre en V, alésage et course 81 mm x 96,8 mm, cylindrée 997,5 cc, compression 6 à 1, puissance 61 ch à 6 200 tr/min, 2 carburateurs Bendix Ø 32 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par carter sec, mise en route par kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports toujours en prise.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 19", AR 18", pneus Ø AV 3,57 x

19", AR 4,25 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique Ø du disque 254 mm, Ø du tambour, Ø du tambour 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 216 mm x 831 mm, garde au sol 200 mm, poids 183 kg.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 177 km/h.

Prix : XLH 1 000 roues à rayons : 23 990 F, T.T.C. XLS 1 000 roues à bâtons : 23 990 F, T.T.C.

FX 1340

La préférée des Hell's Angels, alliant une partie-cycle relativement dépouillée et les 1 340 cm³ du twin en V.

Deux versions sont proposées : la FXEF ou Fat Bob et la FXS ou Low Rider. Cette dernière se distingue par une finition un peu plus luxueuse. Elle n'est disponible qu'avec des roues en alliage alors que la FXEF peut être équipée de roues à rayons. Les amateurs français d'Harley y sont généralement attachés.

HARLEY DAVIDSON FX 1340



Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 88,8 x 107,9 mm, cylindrée 1 340 cm³, compression 8 à 1, puissance 65 ch à 5 400 tr/mn, couple 9,8 m/kg à 5 400 tr/mn, couple 9,9 m/kg à 3 800 tr/mn, carburateurs Ø 38 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, carter sec, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne duplex, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses 4 rapports, étagement : 1^e 2,45, 2^e 1,66, 3^e 1,23, 4^e 1,00.

Partie cycle : Cadre tubulaire double berceau, jantes roues en alliage léger, pneus Ø AV

3,25/19, Ø AR 5,10/16, freins : AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 254 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 254 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 337 mm x 848 mm x 676 mm (selle), empattement 1 594 mm, garde au sol 130 mm, poids 259 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l, réservoir d'huile 4,5 l.

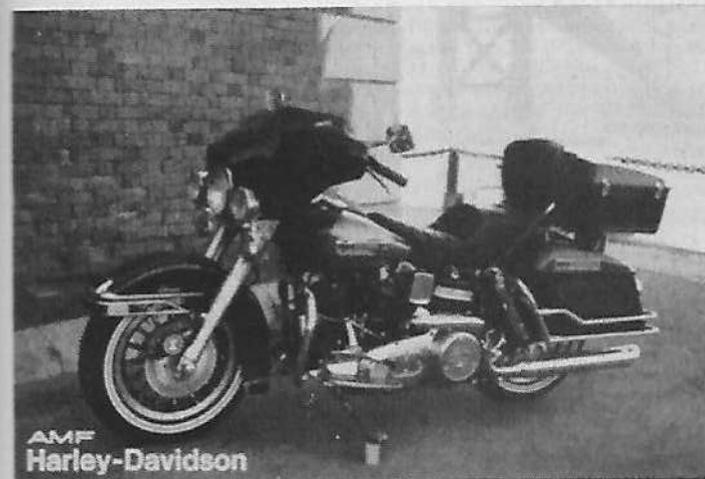
Prix : FXEF roues alliage : 33 075 F, FXEF roues à rayons : 32 275 F, FXS roues alliage : 35 175 F.

FLH 1 340

La Harley au superlatif avec des pneus larges comme ça, une selle où l'on prendrait place à quatre, des sacoches, un pare-brise, des marche-pieds, des chromes partout et un tiers de tonne sur la bascule.

Deux versions : la FLH Standard ou Electra Glide et la FLH Classic, toute deux avec roues en alliage et des détails d'équipement différents. Il existe une version Side-car de la Classic avec un panier vieille école particulièrement réussi.

HARLEY-DAVIDSON FLH 1340



Moteur : 4 temps, bicylindre en V, alésage et course 88,8 mm x 107,9 mm, compression 8 à 1, puissance suffisante, couple de camion, 2 carburateurs Ø 38 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à huile, mise en route par démarreur électronique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 4 rapports : 10,74 - 6,50 - 4,39 - 3,57.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV et AR 16", pneus Ø AV et AR MT 90 x 16",

freins AV à disque à commande hydraulique Ø 254 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 254 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique.

Dimensions : longueur 2 362 mm, empattement 1 549 mm, garde au sol 118 mm, poids 327 kg.

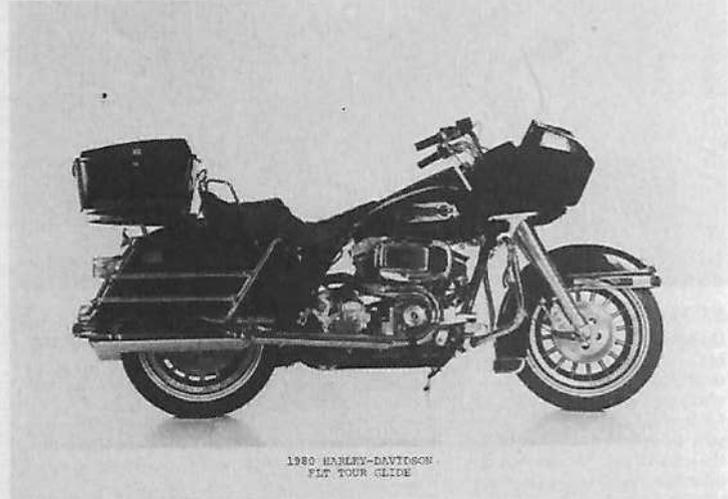
Capacités : réservoir d'essence 18,9 l. carter moteur 3,8 l.

Prix : FLH 1340 Electra Glide : 36 175 F, FLH 1340 Classic : 38 975 F, FLH 1340 Side Car : 50 700 F.

FLT 1 340

Une nouvelle version de la 1 340 dénommée Tour Glide encore plus grosse, encore mieux équipée. Tout pour le grand tourisme à l'américaine avec un carénage très enveloppant, un nouveau tableau de bord, des échappements redessinés etc... A noter l'adoption d'une boîte à 5 vitesses. Avec le couple du V twin est-ce vraiment nécessaire ?

HARLEY DAVIDSON FLT 1 340



Moteur : 4 temps 2 cylindres, alésage et course 88,8 x 107,9 mm, cylindrée 1 340 cm³, compression 8 à 1, puissance 65 ch à 5 400 tr/mn, couple 9,8 m/kg à 3 800 tr/mn, carburateur Ø 38 mm, allumage : électronique, lubrification sous pression, carter sec, mise en route : démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne duplex, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses 5 rapports, rapports finaux : 1^e 10,89, 2^e 7,43, 3^e 5,38, 4^e 4,13, 5^e 3,36.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau,

jantes en alliage léger, pneus Ø AV 5,10/16 Ø AR 5,10-16, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 254 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 270 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 365 mm, empattement 1 549 mm, garde au sol 118 mm, poids 327 kg.

Capacités : Réservoir d'essence 19 l, réservoir, réservoir d'huile : 3,8 l.

Prix : 39 875 F. T.T.C.

HONDA

Honda a largement reconquis sa place de leader sur le marché français, grâce à une gamme refondue et étoffée. Pour faire face au nouveau permis, les MT, MB et XR80 sont apparus aux côtés du CY. La 250 N a disparu en attendant la RS. Avec les CM, CB automatique et N, Honda est bien placé sur le marché des 400 cm³, tandis que les 500, 650 et 750 chopper épaulent les versions standards. La barrière a été repoussée à 1 100 cm³ en haut de gamme, avec la GL 1 100, dans la droite ligne de la Gold Wing dont elle dérive étroitement.

Constructeur :

HONDA MOTOR Co Ltd, Tokyo, Japon.

Importateur pour la France :

HONDA-FRANCE S.A. Z.A. Paris Est La Madeleine 77312 Marne la Vallée Cedex 2.

Importateur en Belgique :

HONDA MOTOR S.A. Wyngaardveld, 1-9300 Aalst.

Importateur pour la Suisse :

HORST FREDREIENS, 12, rue Diorana, 1204 Genève.

CAMINO

Il aura fallu attendre 1976 pour que le géant s'attaque véritablement au marché du cyclo, en lançant un 2 temps de 49 cm³. Devant cette affirmation, les constructeurs français, Motobécane et Peugeot, ont mollement réagi. Tout comme l'Amigo, le Camino est construit à Alost, en Belgique, et il est commercialisé en cinq versions, dont le PA 50 à variateur « Honda V Matic ». Finalement, il s'agit d'une conception classique. La version standard ne possède pas de variateur, mais il existe aussi le Young et le DX.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,6 mm, cylindrée 49 cm³, compression 6,7 à 1, puissance 2 ch à 5 500 tr/mn, couple maximum 0,34 m/kg à 3 500 tr/mn, carburateur horizontal, allumage bobine et rupteurs, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 12,462 à 1, variateur.

Partie cycle : cadre simple berceau tubulaire, jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 2,00

x 17", freins AV et AR à tambours Ø 80 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR ressorts à boudin.

Dimensions : 1 650 mm x 620 mm, empattement 1 035 mm, garde au sol 100 mm, poids 47,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 1 972 à 2 642 F selon version.

HONDA CAMINO A VARIATEUR



ST 70 DAX

Comme le Mini-trail, mais d'une cylindrée supérieure, le Dax est un mini pliable : en repliant le guidon, il se loge dans le coffre d'une voiture. Les deux machines peuvent rester couchées sans risques de fuites d'essence, le bouchon du réservoir étant muni d'un clapet antifuites.

La famille des Dax, connue seulement en France par les ST 70, ne comprend pas moins de douze modèles, différents par leur cylindrée et leur équipement. On connaît le Dax depuis presque dix ans maintenant mais il est toujours aussi original et sympa, ce qui explique son succès.

HONDA ST 70 DAX



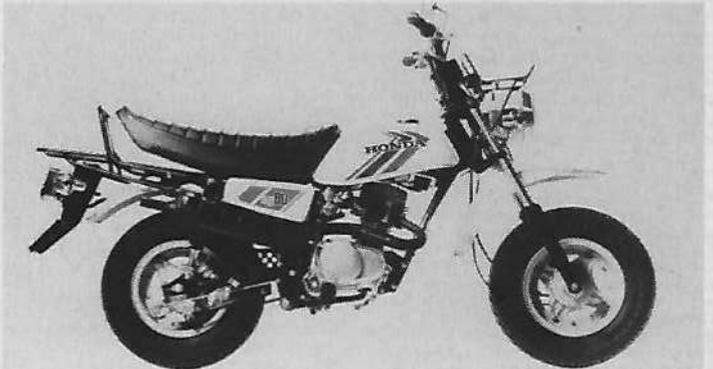
Moteur : 4 temps, monocylindre, 1 ACT, alésage et course 47 mm x 41,4 mm, cylindrée 72 cm³, compression 8,8 à 1, puissance 6 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 0,51 m/kg à 7 000 tr/mn, carburateur Keihin Ø 13 mm, allumage volant magnétique, batterie 6 V/2 Ah, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 3 rapports.

HONDA CY 80

Ce nouveau modèle est une extrapolation du mini-trail Z 50 qu'il a remplacé. Ce mini-vélotomoteur est muni par une mécanique 4 temps, bien sûr, et dispose d'une selle biplace et d'un porte-bagages. L'engin original des lycéens ! Il pourrait bien un jour ou l'autre se substituer au Dax dont il ne possède pourtant pas toutes les facultés.

HONDA CY 80



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 47,5 mm x 45 mm, cylindrée 79 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 3,9 ch à 7 500 tr/mn, couple maximum 0,57 m/kg à 5 000 tr/mn, carburateur à boisseau, allumage bobine et rupteurs, lubrification sous pression, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,692 - 1,823 - 1,40 - 1,13 - 0,96.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV et

AR 10", pneus Ø AV et AR 5,40 x 10", freins AV et AR à tambours à commande mécanique x 110 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs réglables.

Dimensions : 1 785 mm x 740 mm, empattement 1 120 mm, garde au sol 140 mm, poids 89 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l.

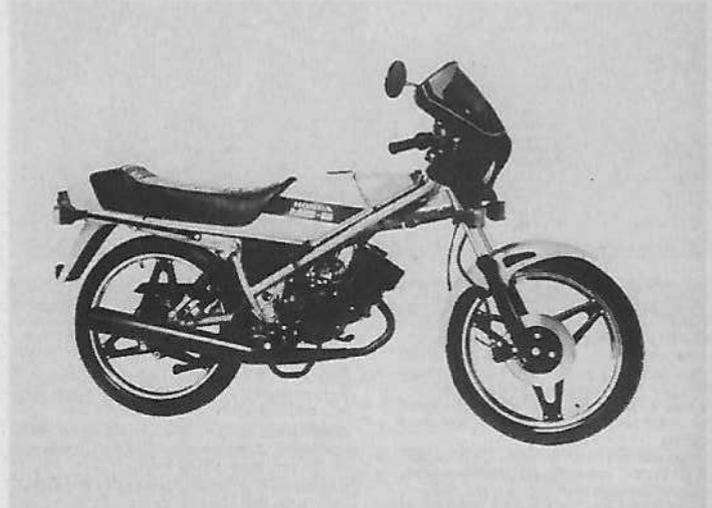
Performances constructeur : vitesse maximum usine 75 km/h.

Prix : 5 014 F.

HONDA MB 80

C'est l'un des enfants du permis ! On savait que les usines japonaises ne mettraient pas longtemps à réagir si cet ignoble permis nous était imposé. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, Honda a présenté ce superbe MB qui risque fort de devenir la bête à abattre de la catégorie.

HONDA MB 80



Moteur : 2 temps, 1 cylindre, alésage et course : 45 x 49,5 mm, cylindrée 78 cm³, compression 7,8 à 1, puissance 6 ch à 6 500 tr/mn, couple 0,72 m/kg à 5 500 tr/mn, carburateur Ø 18 mm, allumage C.D.I., lubrification pompe à débit variable, mise en route : kick.

Transmissions : transmission primaire, par engrenages, rapport 4,117, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports, étagement : 1^{er} 3,083, 2^e 1,882, 3^e 1,400, 4^e 1,130, 5^e 0,960, finale 2,800.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV 18 Ø AR 18, pneus Ø AV 2,50 Ø AR 2,50, freins : AV disque, à commande hydraulique, Ø du tam-

bour Ø du disque 220, AR tambour à commande triangle, Ø du tambour 110.

Suspensions : type hydraulique, AV télescopique, AR bras osc. + amortisseurs.

Dimensions : L 1 880 x l 665 x h 750 (selle), empattement 1 220, garde au sol 160 mm, poids 84 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence : 9 l. réservoir d'huile 1 l (boîte) 1,1 réservoir.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 75 km/h, consommation usine 2 l aux 100 à 50 km/h.

Prix : 4 914 F. au 1.5.80.

HONDA 125 CG K1

Placée sous les quatre signes de la robustesse, de l'économie, du confort et de la sécurité, cette 125 CG est l'une des armes de Honda sur le marché 125 cm³. La boîte 5 dispose d'un point mort situé en bas, autorise une sélection dans un seul sens. Le monocylindre 4 temps est culbuté, pour faciliter l'entretien et garantir la robustesse. Le brave petit mono n'est pas mort, s'il n'en reste qu'un, ce sera le CG.

HONDA 125 CG



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 56,5 mm x 49,5 mm, cylindrée 124 cm³, compression 9 à 1, puissance 11 ch à 5000 tr/mn, couple maximum 0,94 m/kg à 3000 tr/mn, allumage bobine et rupteurs, lubrification sous pression, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,769 - 1,882 - 1,450 - 1,173 - 1,0.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV

18", Ø AR 17", pneus Ø AV 2,50 x 18", Ø AR 3,00 x 17", freins AV et AR à tambours à commande mécanique Ø 110 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs concentriques réglables.

Dimensions : 1 840 mm x 735 mm, empattement 1 200 mm, garde au sol 135 mm, poids 105 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 110 km/h.
Prix : 5 212 F.

HONDA CB 125 TII

Le vélomoteur super-sportif que nous connaissons bien maintenant est doté de roues Comstar et d'un frein à disque. Une belle bécane pour se faire la main. Très pointue, elle se conduit entre 10 000 et 13 000 tr/mn et ne doit pas être confondue avec les modèles « cool » de la marque. De toutes manières, elle affiche la couleur tout de suite. C'est actuellement l'une des 125 cm³ les plus rapides du marché.

HONDA CB 125 TII



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 44 mm x 41 mm, cylindrée 124 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 16,5 ch à 5000 tr/mn, couple maximum 1,04 m/kg, 2 carburateurs Ø 22 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,769 - 1,882 - 1,450 - 1,217 - 1,083.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 18", Ø AR 3,00 x 18", freins AV à disque à commande par câble

Ø 197 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 130 mm.

Suspensions : AV fourche télehydraulique, AR amortisseurs.

Dimensions : 1 980 mm X 680 mm X 1 010 mm, empattement 1 275 mm, garde au sol 160 mm, poids 116 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h, 200 m départ arrêté usine 11", consommation usine 2,3 l à 50 km/h.

Garantie : 1 an pièces et main-d'œuvre.

Prix : 6 514 F.

HONDA CB 125 CM

Avec ce modèle, Honda apporte la preuve qu'il n'y a pas que l'esthétique et la vitesse qui comptent, et touche ainsi les motards des deux sexes qui souhaitent une machine cool, à l'américaine. Même si le moteur est sympathique et la tenue de route approximative, la CM a du caractère, grâce à sa grosse selle, son grand guidon et sa philosophie « cool ». Elle n'est plus la seule à se réclamer de cette famille au sein de la gamme Honda.

HONDA CB 125 CM



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 44 mm x 41 mm, cylindrée 124 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 13 ch à 9 500 tr/mn, couple maximum 1,05 m/kg à 7 000 tr/mn, 2 carburateurs CV Ø 22 mm, allumage batterie-bobine, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 2,769 - 1,722 - 1,272 - 1,0.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV 17", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,00 x 17", Ø AR

3,50 x 16", freins AV et AR à tambours à commande mécanique.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 040 mm x 830 mm x 1 130 mm, empattement 1 280 mm, garde au sol 175 mm, poids 127 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 100 km/h, 200 m départ arrêté usine 12", consommation usine 1,8 l/100 à 50 km/h.

Garantie : 1 an pièces et main-d'œuvre.

Prix : 6 631 F.

HONDA 400 T AUTOMATIQUE

Extra, cette moto. Un changement de vitesses automatique (2 positions : route-ville), plus de soucis de sélecteur ni de rapport engagé. En ville, c'est une merveille, maniable, légère, nerveuse. Sur route, madame se traîne un peu et consomme pas mal, c'est la loi de l'automatisme. Reste que cette nouvelle façon de voir la moto mérite qu'on s'y attarde. La boîte comporte tout de même un rapport court et un rapport long pour la ville et la route.

HONDA 400 T AUTOMATIQUE



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 70,5 mm x 50,6 mm, cylindrée 395 cm³, compression 9,3 à 1, puissance 30 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 2,8 m/kg à 6 500 tr/mn, 2 carburateurs Ø 28 mm, allumage batterie - bobine, lubrification sous pression, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 2 rapports : 2,923 - 2,058.

HONDA 400 N

Identique à la 250 N qui a disparu cette année, elle propose un plus grand nombre de chevaux, un double disque. C'est une sportive homogène, particulièrement réussie, et ce n'est pas un hasard si on l'a choisie pour le Challenge Honda. On peut lui reprocher sa position de conduite assez curieuse, mais la « pêche » est là, c'est le principal.

HONDA 400 N



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 70,5 mm x 50,6 mm, cylindrée 395 cm³, compression 9,3 à 1, puissance 43 ch à 9 500 tr/mn, couple maximum 3,4 m/kg à 8 000 tr/mn, 2 carburateurs CV Ø 32 mm, allumage CDI, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 2,250 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,733 - 1,947 - 1,545 - 1,280 - 1,074 - 0,931.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,60 x 19", Ø AR

4,10 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique, AR à tambour à commande mécanique.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 115 mm x 730 mm x 1 105 mm, empattement 1 390 mm, garde au sol 165 mm, poids 171 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14 l.

Performances constructeur : vitesses maximum usine 175 km/h, consommation usine 3 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 12 053 F.

HONDA CM 400 T

C'est la plus petite représentante de la nouvelle gamme chopper, si l'on excepte la CM 125 qui subsistait déjà depuis presque deux ans. Malgré le handicap de cylindrée par rapport aux « vrais » chopper, elle s'en tire très bien, au moins du point de vue gueule, avec selle à étage et toute la panoplie. Le moteur, c'est celui de la 400 N, autant dire qu'il ne manque pas de chevaux, mais il faut le cravacher, car le couple lui fait singulièrement défaut au-dessous de 6 000 tr/mn.

HONDA CM 400 T



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course : 70,5 mm x 50,6 mm, cylindrée 395 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 43 ch à 9 500 tr/mn, carburateurs 2 Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, mise en route démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,125, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,187, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, étagement 1^{re} : 2,733, 2^e : 1,850, 3^e : 1,416, 4^e : 1,148, 5^e : 0,965.

Partie cycle : cadre interrompu Diamond, jantes Ø AV 18", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,50 x 18", Ø AR 4,60 x 16", freins AV à 1 disque à

commande hydraulique, Ø du disque 276 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 140 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR bras oscillant amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 175 mm x I 870 mm x h 1 155 mm, empattement 1 425 mm, garde au sol 140 mm, poids 173 kg.

Capacités : Réservoir d'essence 10 l, carter moteur 3 l.

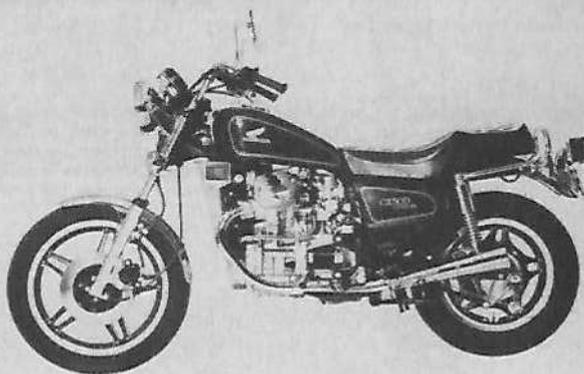
Performances constructeur : 165 km/h, 400 mètres départ arrêté usine 14,1 ; consommation usine 2,77 l/aux 100 à 60 km/h.

Prix : 11 843 F au 1.5.1980.

CX 500 C

La CX était déjà séduisante dans sa version standard, elle devient franchement enthousiasmante en chopper. Non seulement la ligne est sympathique : on connaît la musique chez Honda, mais en plus le bruit est fantastique, grave et sourd. Seul gros reproche, l'autonomie carrément ridicule, dès qu'on veut rouler de nuit sur des nationales.

HONDA CX 500 C



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 78 mm x 52 mm, cylindrée 496 cm³, compression 10 à 1, puissance 50 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 4,35 m/kg à 7 000 tr/mn, 2 carburateurs Ø 35 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,242, transmission secondaire par cardan, rapport de pont 3,090, embrayage multidisque en bain d'huile ou à sec, boîte de vitesses à 5 rapports, étagement : 1^{re} : 2,733, 2^e : 1,850, 3^e : 1,416, 4^e : 1,149, 5^e : 0,931.

Partie cycle : cadre interrompu type Diamond, jantes Ø AV 19", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,50 x 19", Ø AR 130/90 x 16"/tubeless, freins

AV 2 disques à commande hydraulique, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR bras oscillant + amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 240 mm x I 875 mm x h 1 170 mm, empattement 1 455 mm, garde au sol 145 mm, poids 205 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l, réservoir d'huile 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 170 km/h, 400 mètres départ arrêté usine 13"6, consommation usine 3 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 16 340 F au 1.4.1980.

HONDA CX 500

Avec la CBX 6 cylindres, ce modèle constitue sans doute la plus belle innovation technique de Honda, ainsi qu'une des plus intelligentes réalisations. L'ensemble est sophistiqué : bicylindre en V évolué, refroidissement liquide, cardan, pneus sans chambres, etc. Sur la route, la CX se montre également brillante : grâce aux performances de sa mécanique et à la prestation de sa partie cycle, elle parvient à concilier conduite touristique et pilotage musclé. C'est une moyenne routière quasiment parfaite.

HONDA CX 500



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course, 78 mm x 52 mm, cylindrée 496 cm³, compression 10 à 1, puissance 50 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 4,35 m/kg à 7 000 tr/mn, 2 carburateurs à dépression Ø 35 mm, allumage CDI électronique, lubrification par pompe trochoïde, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par cardan, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre interrompu, jantes Comstar Ø AV 19", Ø AR 18", pneus tubeless Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 3,75 x 18", freins AV 2 dis-

ques à commande hydraulique Ø 240 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs FVO.

Dimensions : 2 205 mm x 740 mm x 1 125 mm, empattement 1 455 mm, garde au sol 150 mm, poids 200 kg.

Capacités : réservoir d'essence 17 l, réservoir d'huile 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 180 km/h, 400 m départ arrêté usine 13"4, consommation usine 3,4 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 15 540 F.

HONDA 650 CB

Cette 650 est venue à point pour compléter la gamme et pour... répondre à la concurrence. Dans la lignée Eurosport, elle dispose d'une mécanique 4 cylindres à simple ACT extrêmement performantes, épaulée par une partie cycle relativement à la hauteur de ce tempérament fougueux. Très maniable, légère (198 kg), la CB 650 est aussi à l'aise en ville que sur la route. Mais on peut lui reprocher quand même une tenue de route un peu légère et un moteur pas vraiment enthousiaste.

HONDA 650 CB



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 59,8 mm x 55,8 mm, cylindrée 62,6 cm³, compression 9 à 1, puissance 63 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 5,4 m/kg à 8 000 tr/mn, 4 carburateurs PD Ø 26 mm, allumage transistorisé, avance mécanique, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,50 - 1,722 - 1,333 - 1,074 - 0,884.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Comstar Ø AV 19", Ø AR 18", pneus

tubeless, Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 3,75 x 18", freins AV 2 disques Ø 240 mm, AR à tambour Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique double action, AR amortisseurs FVO.

Dimensions : 2 200 mm x 775 mm x 1 110 mm, empattement 1 430 mm, garde au sol 155 mm, poids 198 kg.

Capacités : réservoir d'essence 18 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 192 km/h, 400 m départ arrêté usine 12"7, consommation usine 3,2 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 16 667 F.

CB 650 C

C'est la plus grosse dans le genre au sein de la gamme, propulsée par le quatre cylindres dérivé du bon vieux CB 500. Avec ses quatre petits pots d'échappement et son grand guidon, elle a une ligne beaucoup plus séduisante que la 650 standard, mais reproche habituel, le réservoir de 13,5 l est un peu « léger » si on roule de nuit.

CB 650 C



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 59,8 mm x 55,8 mm, cylindrée 626 cm³, compression 9 à 1, puissance 63 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 5,4 m/kg à 8 000 tr/mn, 4 carburateurs Ø 26 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, mise en route par kick + démarreur électrique. **Transmissions :** transmission primaire par chaîne, rapport 1,166, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,437, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, étagement : 1^{re} 2,5, 2^e 1,722, 3^e 1,333, 4^e 1,074, 5^e 0,884. **Partie cycle :** cadre double berceau, jantes Ø AV 19", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,50 x 19", Ø AR 130/90 x 16" tubeless, freins AV 2 disques

à commande hydraulique, Ø du disque 240 mm, AR tambour à commande par triangle, Ø du tambour 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique, AR bras oscillant + amortisseur hydraulique.

Dimensions : L 2 275 mm x l 870 mm x h 765 mm, empattement 1 475 mm, garde au sol 145 mm, poids 204 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13,5 l, carter moteur 3,5 l.

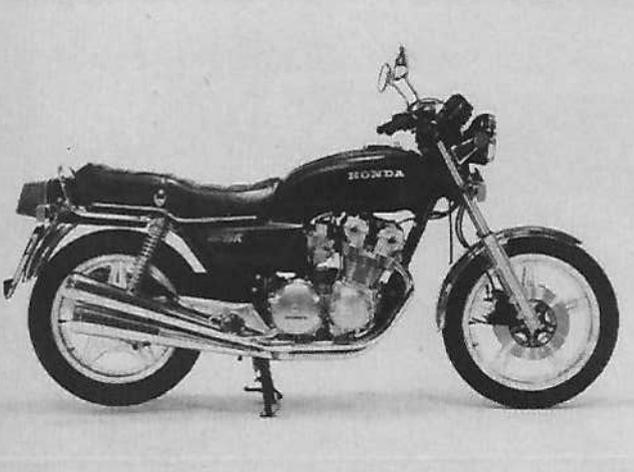
Performances constructeur : vitesse maximum usine 180 km/h, 400 mètres départ arrêté usine 12"9, consommation usine 3 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 17 267 F au 1.5.1980.

HONDA 750 KZ

4 temps, double ACT, 16 soupapes, la KZ bénéficie donc du prestige des prototypes d'endurance. Plus performante que les anciennes CB, elle remplace définitivement les anciennes K6, K7 et F2, qui étaient encore commercialisées l'an dernier. Très brillante, elle répond parfaitement à la conception européenne de la grosse cylindrée, au confort près... Polyvalente, sophistiquée, elle permet d'adopter une conduite tranquille ou un pilotage musclé. Le moteur est vraiment étonnant, mais la tenue de route n'est pas tout à fait à la hauteur.

HONDA 750 KZ



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 62 mm x 62 mm, cylindrée 748 cm³, compression 9 à 1, puissance 77 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 6,7 m/kg à 7 000 tr/mn, 4 carburateurs à dépression Ø 30 mm, allumage transistorisé, avance mécanique, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,533 - 1,789 - 1,391 - 1,160 - 0,964.

Partie cycle : cadre double berceau en acier, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus tubeless, Ø

AV 3,25 x 19", Ø AR 4,00 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø 276 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique à double action, AR amortisseurs FVQ.

Dimensions : 2 280 mm x 785 mm x 1 130 mm, empattement 1 520 mm, garde au sol 145 mm, poids 236 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 200 km/h, consommation usine 3,4 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 18 873 F.

HONDA 900 BOL D'OR

C'est la dernière moto « musclée » de la vaste gamme Honda, la reine des reines, la réplique des monstres d'endurance. Un 4 cylindres 2 ACT à 16 soupapes aussi performant que le 6 cylindres, une partie cycle à la hauteur, une esthétique et une finition soignée, il n'en fallait pas plus pour remporter un succès retentissant à en faire pâlir toute la concurrence. Indéniablement c'est la moto à battre en grosse cylindrée. Elle a remporté les Promosports l'an dernier, ce qui a confirmé de manière éclatante ses capacités.

900 BOL D'OR



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 64,5 mm x 69 mm, cylindrée 901,8 cm³, compression 8,8 à 1, puissance 95 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 7,9 m/kg à 8 000 tr/mn, allumage à transistors, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 2,588 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,533 - 1,789 - 1,391 - 1,160 - 1,0.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 4,00 x 18", freins AV 2 disques à

commande hydraulique, AR à disque à commande hydraulique.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs FVQ.

Dimensions : 2 240 mm x 795 mm x 1 125 mm, empattement 1 515 mm, garde au sol 150 mm, poids 232 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l, carter moteur 4 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 217 km/h, 400 m départ arrêté usine 11"85, consommation usine 4 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 23 420 F.

HONDA CBX

La CBX, avec son 6 cylindres, son double ACT, ses 24 soupapes, se présente comme la reine des super sport, mais aussi comme le plus beau chef-d'œuvre technique. Ses 105 ch en font la plus puissante moto de série jamais construite, et c'est certainement la plus rapide. C'est une consécration, une star qui ne passe jamais inaperçue, ne serait-ce que par les similitudes qui la lient à la machine championne du monde, il y a dix ans. C'est une bête pour les amoureux de belles choses. Néanmoins, elle attend des améliorations au niveau de la partie cycle. D'accord son prix s'approche prudemment des trois briques, mais elle reste fabuleuse, ses montées en régime sont inimitables.

HONDA CBX



Moteur : 4 temps, 6 cylindres, alésage et course 64,5 mm x 53,4 mm, cylindrée 1 047 cm³, compression 9,3 à 1, puissance 105 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 8,6 m/kg à 8 000 tr/mn, 6 carburateurs Keihin Ø 28 mm, allumage CDI transistorisé, lubrification par pompe trochoïde, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,438 - 1,750 - 1,391 - 1,20 - 1,037.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,50 x 19", Ø AR 4,25 x 18", freins AV 2 disques à commande

hydraulique Ø 233 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 253 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs FVQ.

Dimensions : 2 240 mm x 740 mm x 1 130 mm, empattement 1 495 mm, garde au sol 170 mm, poids 249 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l, réservoir d'huile 5,5 l.

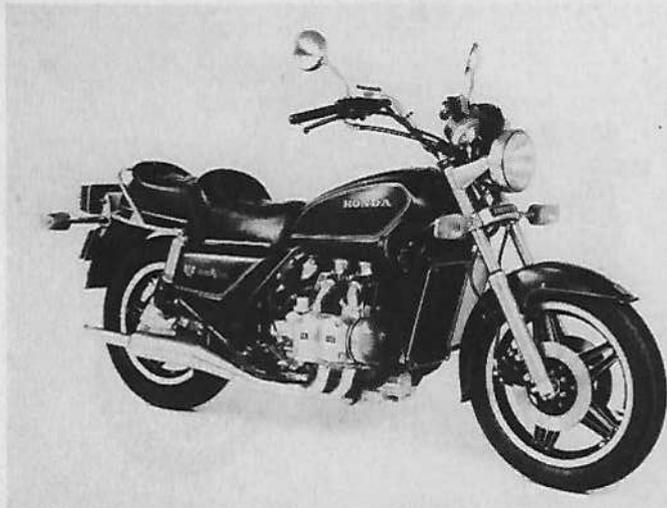
Performances constructeur : vitesse maximum usine 225 km/h, 400 m départ arrêté usine 11"8, consommation usine 4,5 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 28 303 F.

GL 1100

1 000 cm³ et 78 ch ne c'était peut-être plus assez pour faire face aux monstres présentés par la concurrence, donc les ingénieurs de chez Honda ont fait passer l'alésage du flat-four de 72 à 75 mm. Conséquence : la cylindrée grimpe à 1 085 cm³ et la puissance à 83 ch. C'est largement assez pour entraîner les 267 kg de la bête à près de 200 km/h. A signaler en option un superbe carénage enveloppant qui vous permet de croiser à 180 km/h comme dans un fauteuil.

HONDA GL 1100



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 75 mm x 61,4 mm, cylindrée 1 085 cm³, compression 9,2 à 1, puissance 83 ch à 7 500 tr/mn, couple 9,00 m/kg à 5 500 tr/mn, 4 carburateurs Ø 30 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 1,708, transmission secondaire acétène, rapport 3,090, 2^e étage 0,972, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, étagement : 1^{re} : 2,5, 2^e : 1,666, 3^e : 1,285, 4^e : 1,064, 5^e : 0,909.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Ø AV 19", Ø AR 17", pneus Ø AV 110/90, Ø AR 130/90 tubeless, freins AV 2 dis-

ques à commande hydraulique, Ø du disque 276 mm, AR à disque à commande hydraulique, Ø du disque 296 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique à air, AR bras oscillant, amortisseurs à air.

Dimensions : L 2 365 mm x l 835 mm x h 1 185 mm, empattement 1 605 mm, garde au sol 155 mm, poids 267 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20 l, carter moteur 4 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 203 km/h, 400 mètres départ arrêté usine 12"42, consommation usine 4 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 23 847 F au 1.5.1980.

HONDA MT 80

C'est la petite sœur de la MB dont elle reprend la mécanique légèrement modifiée : taux de compression abaissé, etc. Son prix est rigoureusement identique à celui de la MB, le reste est une affaire de goût. Jolie et très bien finie, elle essaiera de faire oublier aux nouveaux détenteurs du permis A1 le goût des 125 XLS ou XR...

HONDA MT 80



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 45 x 49,5 mm, cylindrée 78 cm³, compression 7,2 à 1, puissance 4,5 ch à 6 500 tr/mn, couple 0,75 m/kg à 4 000 tr/mn, 1 carburateur Ø 18 mm, allumage CDI, lubrification pompe à débit variable, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 4,117, embrayage multidisque en bain, boîte de vitesses à 5 rapports, étagement : 1^{re} 3,083, 2^e 1,88, 3^e 1,400, 4^e 1,130, 5^e 0,960, trans. finale 2,666.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV 19", Ø AR 16", pneus Ø AV 2,50, Ø AR 3,00,

freins AV tambour à commande par câble, Ø du tambour 110 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 110 mm.

Suspensions : AV hydraulique, fourche télescopique, AR bras oscillant + amortisseurs.

Dimensions : L 1 095 X l 780 mm X h 800 mm (selle), empattement 1 065 mm, garde au sol 200 mm, poids 82 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,8 l, carter moteur 1,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine : 75 km/h.

Prix : 4 914 F.

XR 80

C'est la plus petite moto de la gamme tout-terrain Honda. C'est le mini-monstre le plus amusant qui soit : esthétique, nerveux, puissant, il passe partout. De nombreux pilotes l'utilisent pour se déplacer sur les circuits. Malheureusement, ce modèle n'est pas homologué et il faut le passer soi-même aux Mines. C'est pourquoi le XR 80 est importé au compte-gouttes.

HONDA XR 80



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 47,5 mm x 45 mm, cylindrée 79,7 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 10 ch à 10 500 tr/mn, couple maximum 0,7 m/kg à 10 000 tr/mn, carburateur à boisseau, allumage volant magnétique, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile,

boîte de vitesses à 5 rapports : 2,692 - 1,823 - 1,40 - 1,13 - 0,96.

Partie cycle : cadre simple berceau interrompu, freins AV et AR à tambours à commande par câble.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Capacités : réservoir d'huile 0,9 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 90 km/h.

Prix : 4 458,40 F.

HONDA 125 XLS

Finie et légère, cette machine se révèle aussi à l'aise sur le bitume qu'en tout-terrain. Avec ce modèle récent, on a insisté sur la vocation T.T. d'où une esthétique moderne et séduisante, des équipements de bonne qualité, légère et maniable, moteur performant et freinage satisfaisant. Une brillante carrière a commencé, laquelle promet de concurrencer sérieusement celle de la Yam DTMX.

HONDA 125 XLS



Moteur : 4 temps, monocylindre, légèrement incliné vers l'avant, 1 ACT commandé par chaîne, refroidissement par air, alésage et course 56,5 mm x 49,5 mm, cylindrée 124 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 13 ch DIN, 9,57 kW à 9 500 tr/mn, couple maximum 1,05 m/kg, 10,30 Nm à 8 000 tr/mn, allumage électronique CDI à décharge de condensateur avec dispositif d'avance automatique, alternateur 0,09 kW à 5 000 tr/mn, batterie 6 V/4 Ah, carburateur Keihin PD 21 AA Ø 22 mm, lubrification sous pression par carter humide, pompe trochoïde, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille droite, rapport 3,333 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,357 à 1 (14/47), embrayage multidisque en

bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports commandés par sélecteur au pied : 3,083 - 1,941 - 1,400 - 1,130 - 0,923 - 0,785.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau dédoublé interrompu, jantes en acier Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 21", 4 PR, Ø AR 4,10 x 18", 4 PR, freins AV à tambour déporté, ailettes radiales, commande mécanique simple came Ø 110 mm, AR à tambour à commande mécanique simple came Ø 110 mm.

Dimensions : 2 130 mm x 840 mm x 1 130 mm, hauteur de selle 820 mm, empattement 1 810 mm, garde au sol 265 mm, poids à sec 106 kg, poids en ordre de marche 113 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l, dont 1,5 l de réserve, carter moteur 1,1 l.

Prix : 6 224,10 F.

HONDA 125 XR

Elle vient épauler la XLS avec une ligne plus « musclée » et une finition plus soignée. Le moteur est le même que sur sa consœur, et les possibilités de la XR en tout-terrain sont tout à fait comparables à celles de la XLS. Elle est rouge, superbe, arrogante et c'est bien ce côté provoquant qui lui vaut son succès.

HONDA 125 XR



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 56,5 mm x 49,5 mm, cylindrée 124 cm³, compression 9,4 à 1, puissance 13 ch à 9 500 tr/mn, couple 1,05 m/kg à 8 000 tr/mn, carburateur Keihin Ø 22 mm, allumage électronique CDI, lubrification sous pression par pompe trochoïde, mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,333, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,357 (14 x 47), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,083 - 1,941 - 1,400 - 1,130 - 0,923 - 0,785.
Partie cycle : cadre interrompu, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 21", Ø AR 4,10 x 18", freins AV tambour à commande

par câble, Ø du tambour 110 mm, AR tambour à commande par tringle, Ø du tambour 110 mm.

Suspensions : hydraulique, AV fourche télescopique, débattement 200 mm, AR bras oscillant, débattement 165 mm.

Dimensions : L 2 130 mm x l 840 mm x h 1 130 mm, empattement 1 310 mm, garde au sol 265 mm, poids 105 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7 l dont 1,5 l de réserve, carter moteur 1,1 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 110 km/h, consommation usine 2 l/100 km à 50 km/h.

Prix : 6 359 F.

250 XLS HONDA

Elle reprend aussi la même esthétique que la 125 XLS. Discrète, puissante, nerveuse, peu gourmande, tenant bien la route, c'est la quart de litre trail par excellence. En outre la 250 XLS est auréolée par la 3^e place de Vassard au premier Paris-Dakar, épreuve pendant laquelle elle a affronté des cylindrées supérieures.

HONDA 250 XLS



Moteur : 4 temps, monocylindre, 1 ACT, refroidissement par air, alésage et course 74 mm x 57,8 mm, cylindrée 249 cm³, compression 9 à 1, puissance 21,1 ch à 7 500 tr/mn, couple maximum 2,1 m/kg à 6 000 tr/mn, allumage CDI, batterie 6 V 4 Ah, bobine, lubrification par carter humide, pompe forcée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par pignons, rapport 2,379 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,800 - 1,850 - 1,375 - 1,111 - 0,900.

Partie cycle : cadre double berceau interrompu, jantes alu antiboue, pneus Ø AV 3,00 x 23", 4 PR, AR 4,60 x 18" 4 PR, freins AV à tambour, AR à tambour, moyeux coniques.

Suspensions : AV fourche télescopique, débattement 204 mm, AR bras oscillant, amortisseurs, débattement 178 mm.

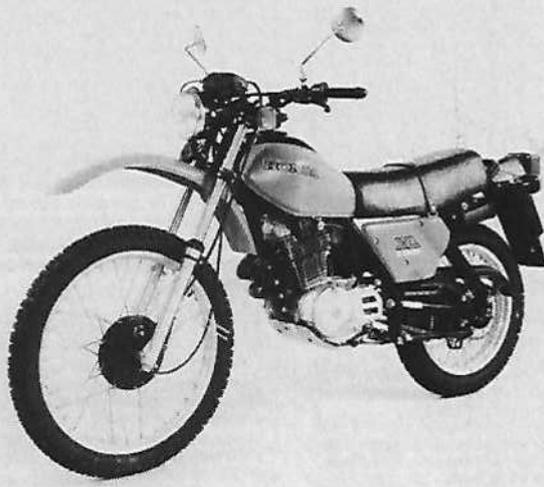
Dimensions : L 2 190 mm x l 880 mm x H 1 190 mm, empattement 1 390 mm, hauteur de selle 850 mm, garde au sol 260 mm, poids 118 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,5 l, carter moteur 1,7 l.
Prix : 9 656 F.

XL 500 S HONDA

Deux mille 500 XLS ont été vendues entre le mois d'avril et le mois de décembre 79. C'est un beau succès pour ce trail puissant, maniable et très efficace en tout-terrain. On lui reproche son freinage un peu faible et sa ligne qui manque de caractère. Le modèle 80 possède un frein avant de 160 mm et une ligne fortement inspirée de celle de la XR qui n'est plus importée en France. La XLS devrait connaître encore plus d'amateurs.

HONDA XL 500 S



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 89 mm x 80 mm, cylindrée 498 cm³, compression 8,6 à 1, puissance 34 ch à 6 500 tr/mn, couple maximum 4,14 m/kg à 5 000 tr/mn, carburateur Keihin, allumage CDI, lubrification par carter humide, mise en route par kick + décompresseur automatique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,786 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,46 - 1,65 - 1,25 - 1,0 - 0,84.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV 23", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 23", Ø AR

4,60 x 18", freins AV à tambour à commande par câble Ø 160 mm, AR à tambour à commande par câble Ø 130 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 205 mm x 890 mm x 1 185 mm, empattement 1 405 mm, garde au sol 260 mm, poids 132 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l, réservoir d'huile 2 l.

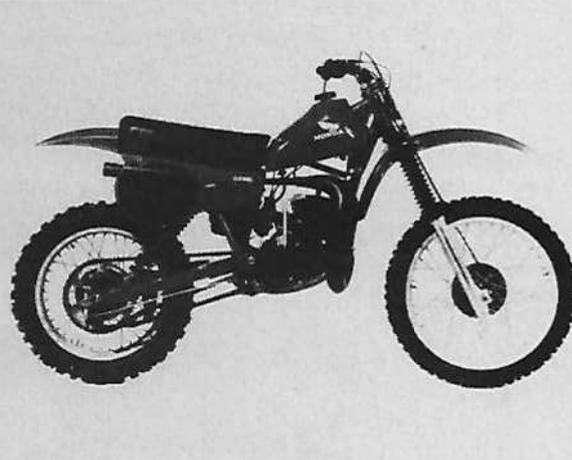
Performances constructeur : vitesse maximum usine 150 km/h, consommation usine 2,5 l/100 km à 60 km/h.

Prix : 12 800 F.

HONDA CR 125 RA

La RA a remplacé la CR M2 avec qui elle n'a plus rien à voir d'ailleurs. Il s'agit d'un modèle entièrement nouveau qui se place directement dans le peloton de tête de la catégorie. Aux mains d'Eric Robert, la RA se place régulièrement dans les premiers dans le cadre du championnat de France.

HONDA CR 125 RA



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 55,5 mm x 50,7 mm, cylindrée 122 cm³, compression 8,1 à 1, puissance 27 ch à 10 590 tr/mn, couple 1,95 m/kg à 9 500 tr/mn, carburateur Ø 34 mm, allumage électronique CDI, lubrification mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,538 - 1,875 - 1,556 - 1,300 - 1,156 - 1,000.

Partie cycle : cadre double berceau au chrome molybdène, jantes Ø AV 21", Ø AR

18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV tambour à commande par câble, AR tambour à commande par tringle.

Suspensions : AV fourche télescopique, débattement 295 mm, AR bras oscillant et amortisseurs à gaz avec réservoirs séparés, débattement 280 mm.

Dimensions : L 2 126 mm x l 890 mm x h 1 208 mm, empattement 1 390 mm, garde au sol 358 mm, poids 92 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,5 l, carter moteur 0,7 l.

Prix : 9 395 F.

XR 250 HONDA

Il y avait déjà des modèles enduro aux U.S.A., mais notre manche européenne en a toujours été dépourvue. Maintenant les XR ont débarqué, dont cette 250 qui n'est d'ailleurs pas encore... importée. Il s'agit d'un mono 4 temps extrapolé de la 250 XLS : moteur plus puissant, suspensions à long débattement, nouveaux pneus Vari-Grip et équipements propres à l'enduro.

Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 74 mm x 57,8 mm, cylindrée 249 cm³, compression 9,6 à 1, puissance 24 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 2,1 m/kg à 7 000 tr/mn, allumage CDI, lubrification par carter humide, mise en route par kick + décompresseur automatique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,076 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,8 - 1,85 - 1,375 - 1,11 - 0,9.

Partie cycle : cadre Diamond, jantes Ø AV 23", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 23", Ø AR 4,60 x 18", feins AV et AR à tambours à commande par câble.

Suspensions : hydraulique, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 210 mm x 875 mm x 1 210 mm, empattement 1 400 mm, garde au sol 280 mm, poids 115 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10 l, réservoir d'huile 2 l.

Prix : non importé.

CR 250 RZ

Ce tout nouveau modèle cross fait déjà parler de lui tant il est performant. Honda a frappé très fort avec cette machine qui, d'emblée, se révèle comme l'une des meilleures de la catégorie. Visiblement, le premier constructeur mondial maîtrise la technique du 2 temps aussi bien que celle du 4 temps. Parallèlement, la partie-cycle a été dotée d'organes de qualités : cadre rigide, bras oscillant renforcé, fourche hydraulique à axe déporté, amortisseurs à long débattement qui avalent tous les obstacles.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 64,4 mm, cylindrée 247 cm³, compression 7,3 à 1, puissance 37 ch à 7 500 tr/mn, couple maximum 3,85 m/kg à 6 000 tr/mn, allumage CDI, lubrification par carter humide, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 1,9 - 1,6 - 1,24 - 1,0 - 0,84.

Partie cycle : cadre simple berceau jantes Ø

AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 5,00 x 18", feins AV et AR à tambour à commande par câble.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, débattement 300 mm, AR amortisseurs débattement 280 mm.

Dimensions : 2 145 mm x 890 mm x 1 190 mm, empattement 1 445 mm, garde au sol 300 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Prix : 12 836 F.

HUSQVARNA

L'étonnante percée de la marque suédoise se poursuit après trois ans d'importation par la S.I.M.H. de Beaune. La présence continue des pilotes de la marque aussi bien sur les circuits de cross que d'enduro dans l'hexagone, le succès à répétition dans des épreuves du type Touquet ou 24 Heures (Bol d'Herbe et Bretagne) font beaucoup pour la réputation de la marque. La qualité des produits proposés également, qui ne cesse de s'améliorer. Cette année, on attend une toute nouvelle 430 cm³ cross, appelée à remplacer la valeureuse 390 qui a connu tous les succès précités, avec boîte à démarrage en prise, nouveau cadre, nouvelle fourche, etc... La 250 cross héritera elle aussi du nouveau cadre, et la 125 enduro subira des aménagements de détails. Enfin, on attend pour le courant saison 81 une hypothétique commercialisation du mono 500 4 temps qui existe bel et bien à l'état de proto.

Constructeur :

HUSQVARNA, Fack S 56101, Husqvarna (Sweden).

Importateur pour la France :

SOCIÉTÉ D'IMPORTATION DES MOTOS HUSQVARNA, Z.I. Beaune Savigny, B.P. 146, 21204 Beaune Cedex.

Importateur pour la Belgique :

LEEMANS N.V., Papiermolensstraat 110, 1060 Bruxelles.

HVA 125 WR ET CR

Deux motos qui n'en font qu'une. La WR enduro est une cross avec des suspensions plus courtes et un système d'éclairage. Ce qui ne l'empêche pas d'être parfaitement dans le coup, comme le montre Marc Moralès en championnat de France. Les deux modèles doivent subir des modifications de détails, notamment esthétiques d'ici peu.

HVA 125 WR ET CR



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 mm x 52 mm, cylindrée 124 cm³, compression 15,5 à 1, carburateur Bing Ø 32 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,89 à 2, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,08 à 1, (13/53), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 15/31 - 18/28 - 21/26 - 23/24 - 25/22 - 27/21.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé, jantes Akront alu dorées, pneus Ø AV 3,50 x

21", Ø AR 5,50 x 17", feins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche à air Husqvarna, débattement 300 mm, AR amortisseurs à gaz Ohlins à réservoirs séparés, débattement 300 mm.

Dimensions : 2 160 mm x 1 210 mm, empattement 1 495 mm, garde au sol 330 mm, poids CR 96 kg, WR 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,3 l.

Prix : 125 CR : 11 500 F - 125 WR : 11 750 F.

HVA 250 CR

Championne du monde avec Calqvist en 79, excellente en 1980, avec Rangelov et Patrick Fura, cette moto est encore au sommet de l'efficacité dans sa catégorie, au sein de laquelle elle fait volontiers référence. On l'attend pour 81 avec un nouveau cadre et une nouvelle fourche (plus grosse), mais pas encore avec le bas-moteur démarrable en prise.

HVA 250 CR



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 68,5 mm x 64,5 mm, cylindrée 238 cm³, compression 13,8 à 1, carburateur Mikuni Ø 38 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 29/70, transmission secondaire par chaîne, rapport 12/53, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 24,0 - 18,1 - 14,4 - 12,1 - 10,2 - 9,0.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé

en acier au chrome molybdène traité à chaud, jantes Akront alu dorées, pneus Trelleborg Ø AV 3,50 x 21", Ø AR 5,00 x 17", feins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche à air Husqvarna, débattement 300 mm, AR amortisseurs à gaz Ohlins à réservoirs séparés, débattement 300 mm.

Dimensions : 2 160 mm x 1 210 mm, empattement 1 495 mm, garde au sol 330 mm, poids 101 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,3 l.

Prix : 13 500 F.

HVA 390 CR

Cette valeureuse 390, bardée de succès, est appelée à être remplacée par une 430 cm³ 100 % nouvelle, du moteur (démarrage en prise) à la fourche en passant par le cadre.

HVA 390 CR



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83 mm x 71 mm, cylindrée 384 cm³, compression 11,5 à 1, carburateur Mikuni Ø 38 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 30/68, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/53, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 21,8 - 15,8 - 12,0 - 9,6 - 8,1 - 7,2.

Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé

en acier au chrome molybdène traité à chaud, jantes Akront alu dorées, pneus Trelleborg Ø AV 3,50 x 21", Ø AR 5,00 x 18", feins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche à air Husqvarna, débattement 300 mm, AR amortisseurs à gaz Ohlins à réservoirs séparés, débattement 300 mm.

Dimensions : 2 140 mm x 1 210 mm, empattement 1 495 mm, garde au sol 330 mm, poids 103 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,8 l.

Prix : 15 750 F.

HVA 240 WR

Le prototype d'une moto d'enduro efficace. Pas très belle, pas super-puissante, mais confortable, souple et rapide. S'améliore tous les ans.

HVA 240 WR



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 69,5 mm x 64,5 mm, cylindrée 245 cm³, compression 13,8 à 1, carburateur Mikuni Ø 38 mm + clapets, allumage électronique. Motoplat, lubrification par mélange à 4 % mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 29/70, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/53, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 23,2 - 16,8 - 12,8 - 10,3 - 8,3 - 6,7.
Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé

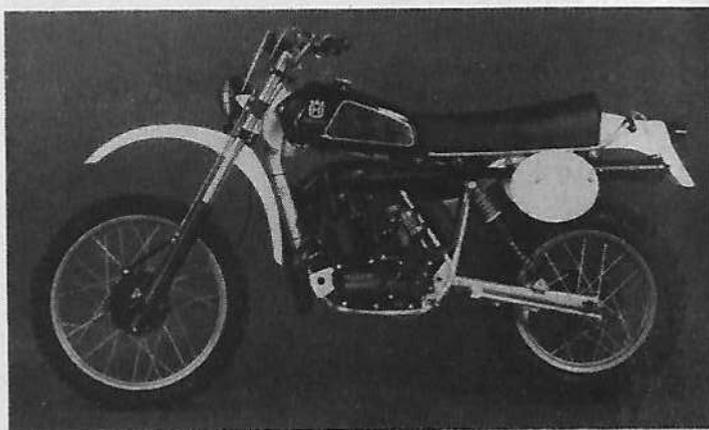
en acier au chrome molybdène traité à chaud, jantes Akront alu dorées, pneus Trelleborg, Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 5,50 x 17", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche à air Husqvarna, débattement 240 mm, AR amortisseurs Ohlins à gaz à réservoirs séparés.

Dimensions : 2 155 mm x 1 200 mm, empattement 1 425 mm, garde au sol 325 mm, poids 106 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,8 l.
Prix : 13 800 F.

HVA 390 ACC



ITALJET

C'est une marque italienne qui marche très fort. Ses « minicross » se vendent très bien (il y a aussi une mini trial, la boîte était spécialisée dans le 50 mignon). Puis, il y eut la fameuse 325 de trial que Moto Revue vous dénicha en exclusivité, au mois de juin, pilotée depuis par Bernie Schreiber. Très dynamique, la maison ! A l'importation, pour l'instant, c'est encore la marque des minis. La grosse trial est pour bientôt. Voyez la rubrique « nouveautés ».

Constructeur : ITALSET, SPA. 40068 S. LAZZARO DI SAVENA 4BO) - VIA PALAZZETTI, 5.

Importateur : ROYAL MOTO B.P. 11, 10800 SAINT JULIEN LES VILLAS, tél. : (25) 82.01.12, télex : 840519.

HVA 390 WR

Bardée de gloire, rarement une moto l'aura autant été ! Baja 1000, Touquet, Bol d'Herbe, 24 h de Bretagne et même championnat inter enduro avec Patrick Drobeccq, cette moto a gagné les courses les plus difficiles, celles qui demandent souffle et puissance. Indestructible, mais aussi performante. Passera-t-elle aussi bientôt le relais à la 430 ?

HVA 390 WR



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83 mm x 71 mm, cylindrée 384 cm³, compression 11,5 à 1, carburateur Mikuni Ø 38 mm, allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 30/68, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/53, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 21,8 - 15,8 - 12,0 - 9,6 - 7,8 - 6,3.
Partie cycle : cadre simple berceau en acier

au chrome molybdène traité à chaud, jantes Akront alu dorées, pneus Trelleborg Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 5,50 x 17", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche à air Husqvarna, débattement 240 mm, AR amortisseurs à gaz Ohlins à réservoirs séparés.

Dimensions : 2 155 mm x 1 200 mm, empattement 1 425 mm, garde au sol 325 mm, poids 108 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,8 l.
Prix : 16 200 F.

HVA 390 ACC

Nouvellement importé en France, ce modèle est qualifié le seul sur le marché de l'enduro à proposer l'embrayage automatique.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83 mm x 71 mm, cylindrée 384 cm³, compression 11,5 à 1, carburateur Mikuni Ø 38 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 40/65, transmission secondaire par chaîne, rapport 12/53, embrayage centrifuge, boîte de vitesses à 4 rapports automatiques : 20/46 - 24/41 - 28/38 - 31/35.
Partie cycle : cadre simple berceau dédoublé

en acier au chrome molybdène traité à chaud, jantes Akront alu dorées, pneus Trelleborg Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 5,50 x 17", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 160 mm.

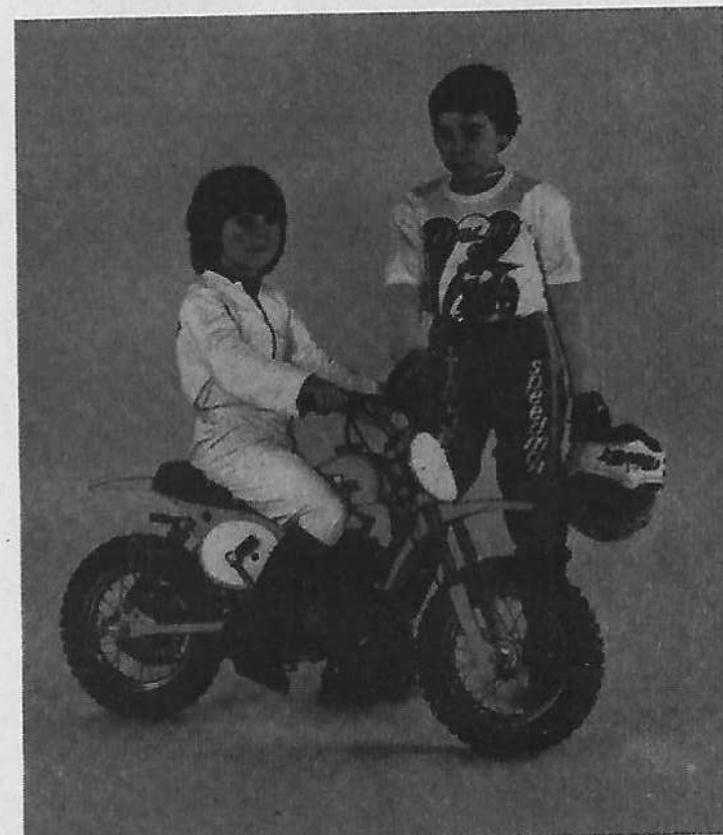
Suspensions : AV à fourche à air Husqvarna, débattement 240 mm, AR amortisseurs à gaz Ohlins à réservoirs séparés, débattement 240 mm.

Dimensions : 2 155 mm x 1 200 mm, empattement 1 425 mm, garde au sol 325 mm, poids 109 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11,8 l.
Prix : 16 200 F.

MINICROSS M 5 D

Suspensions classiques, 2 chevaux, transmission automatique, conseillé pour les jeunes de 6, 7, 8 ans.



Moteur : monocylindre, 2 temps, G 1 Minarelli, alésage 38,8 mm, course 42 mm, capacité 49,6 cc, compression 9,5 à 1, puissance maximum 2 HP, allumage par volant magnétique 6 V, transmission friction automatique, lubrification mélange à 3 %.

Dimensions : longueur maximum 1 220 mm, largeur 570 mm, hauteur 740 mm, poids 30 kg. Pneus : AV Knobby 2,50-10, AR Knobby 2,50-10, couleur vert bourgeon.

Prix : 2 766 F.

CROSS PROFESSIONAL PR6 - 50 :

Avec la série « Pro », on entre dans le domaine de la compétition 6 vitesses. Cantilever, pour les « 9 à 12 ans ».

CROSS PROFESSIONAL PR6 50



Moteur : Mimarelu, monocylindre, 2 temps P6-50 cross à course courte, alésage 40,3 mm, course 39 mm, 49,72 cm³, rapport de compression 1 : 13,5, puissance max. : 13 HP à 13 000 tours/m, allumage électronique, transmission à 6 vitesses, lubrification mélange 5 %.

Dimensions : longueur 1 640 mm, largeur 725 mm, hauteur 980 mm, poids 57 kg, pneus AV Knobby 2,75-17, AR Knobby 4,10-14, couleur jaune et bleu clair.
Prix : 6 540 F.

CROSS PROFESSIONAL PR6 80

On rigole plus du tout : 80 cc, 13 chevaux, 6 vitesses : Madonna !

CROSS PROFESSIONAL PR6 80



Moteur : monocylindre, 2 temps, P6-80 Cross à course courte, alésage 48,0 mm, course 44 mm, capacité 79,5 cm³, rapport de compression : 12,5, puissance max. : 13,7 HP à 10 000 tours/mn, allumage électronique, transmission 6 vitesses, lubrification mélange 5 %.

Dimensions : Longueur max. 1 640 mm, largeur 725 mm, hauteur 980 mm, poids 57 kg. Pneus AV Knobby 2,75-17, AR Knobby 4,10-14, couleur tout noir.
Prix : Non importé.

TRIAL PROFESSIONAL JT 50

Dans la ligne elle préfigure sa grande sœur. Dans la couleur aussi ! Vert bourgeois, comme le Minicross.

TRIAL PROFESSIONAL JT 50



Moteur : monocylindre, 2 temps, alésage 40,3 mm, course 39 mm, capacité 49,72 cc, rapport de compression 1 : 12,5, puissance maximum 1,5 HP 9 750 tr/mn, couple max. 0,555 kgm à 5 000 tr/mn, allumage électronique, transmission 6 vitesses, lubrification mélange 3 %.

Dimensions : longueur maximum 1 900 mm, largeur 820 mm, hauteur 1 130 m, poids 65 kg, pneus AV Trial 2,75-21, AR trial 3,50-18.
Prix : non importé.

YZ 50

Un beau 50 de cross « surélevé ». Bref, pour les jeunes qui sont grands !

YZ 50



Moteur : monocylindre, 2 temps P6-50 Cross à course courte, alésage et course 40,3 mm x 39 mm, capacité 49,72 cc, rapport de compression 1 : 13,5, puissance maximum : 13 HP à 13 000 tours/m, allumage électronique, transmission à 6 vitesses, lubrification mélange 5 %.

Dimensions : longueur maximum 1 930 mm, largeur 850 mm, hauteur 1 160 mm, poids 64 kg. Pneus : AV Knobby 2,50-21, AR Knobby 3,50-18. Couleur jaune et rouge.
Prix : non importé.

PACK 2

Le truc super, pliable, qu'on peut mettre sur un bateau, dans un grand coffre ou à l'arrière d'un motor-home. Tout noir. Selle et guidon se replient.

PACK 2



Dimensions : Longueur : 1 140 mm, largeur ouvert 640 mm, largeur fermé 500 mm, hauteur ouvert 960 mm, hauteur fermé 580 mm, pneus 13 x 5,00-6,4 PR.

Moteur : monocylindrique deux temps, alésage et course 38,4 x 43 mm, capacité 49,77 cc, puissance maximum 1,4 HP, allumage par volant magnétique 6 V-20W.

Transmissions : friction automatique avec courroie, lubrification mélange 2 %, poids 39 kg, bougies Bosch W 95T 1 Champion L90.

Suspensions : AV fourche avec essieu avancé, AR amortisseur mécanique.
Prix : non importé.

KAWASAKI

Après une période de vache maigre qui avait vu une régression importante de ses ventes, la marque se reprend très bien sur le marché français et vient maintenant talonner Suzuki au niveau du volume de machines vendues. La qualité et l'élargissement de la gamme, maintenant très complète n'est naturellement pas étranger à ce redressement. Mais il faut aussi souligner la politique commerciale dynamique de l'importateur qui prend d'ailleurs maintenant l'appellation de Kawasaki Motor France en place de Sidemm.

Outre l'arrivée des 80 cette année sera marquée par l'arrivée des modèles chopperisés dont nous connaissons déjà la 400 G et la 650 D et la 750 H.

A noter la disparition de la 750 bicylindre.

Constructeur :

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD, Motorcycle Div. World, Trade Center Building, Tokyo (Japon)

Importateur pour la France :

KAWASAKI MOTOR FRANCE, rue Claude Bernard, Z.I.A. De
Cognières-Maurepas, 78310 Coignières-Maurepas.

Importateur pour la Belgique :

DEBEUR ET VOGONI S.P.R.L. - Rue de Caloet 114, 1180
Bruxelles.

125

Caractéristiques. Sophistiquée et sportive, elle fait appel à des solutions techniques
innovantes, comme notamment, le distributeur rotatif. Outre ses perfor-
mances, sa souplesse et sa fiabilité, un autre point est à mettre à son actif :
son prix, qui en fait l'une des plus compétitives du marché.

125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 x 50,6 mm, cylindrée 124 cm³, compression 7 à 1, puissance 13,5 ch à 7 000 tr/mn, 1,43 m/kg à 6 500 tr/mn, carburateur Mikuni VM 24 SS Ø 24 mm, allumage volant magnétique, lubrification par graissage séparé (Superlube), mise en route par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,14 à 1 (19/22), transmission secondaire par chaîne, rapport 3,36 à 1 (47/14), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports, 2,60 (26/10) - 1,69 (22/13) - 1,25 (20/16) - 1,05 (23/22) - 0,89 (17/19) - 0,80 (16/20).
Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau,

jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus AV 2,75 x 18 AR 3,00 x 18, freins AV à disque à commande mécanique Ø 240 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 110 mm.
Suspensions : AV fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.
Dimensions : 1 900 x 685 x 985 mm, empattement 1 235 mm, garde au sol 170 mm, poids 106 kg à vide.
Capacités : réservoir d'essence 11,5 l, réservoir d'huile 1,3 l, carter moteur 0,65 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 106 km/h.
Prix : 5 510 F. clés en main.

KAWASAKI Z 250

Incontestablement, c'est une belle bête qui ravit les yeux. Fine, racée, elle a été équipée d'un ensemble selle-réservoir-cache latéraux singulièrement esthétique, de silencieux style mégaphones, de jantes à bâtons et d'un freinage hydraulique. Cette Z 250 a de grandes prétentions : devenir le n° 1 de la catégorie. Pour ce faire, les techniciens ont employé des solutions intéressantes, dont une culasse à chambre de combustion de forme spéciale. Le bicylindre développe 27 ch, tandis que l'ensemble ne pèse que 153 kg : le rapport poids-puissance est excellent. C'est la moto qui a été retenue pour la coupe Kawasaki-Moto-Revue cette année.

Z 250



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 55 mm x 42,4 mm, cylindrée 248 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 26,7 ch à 1 000 tr/mn, couple maximum 2,02 m/kg à 8 000 tr/mn, 2 carburateurs Keihin Ø 32 mm, allumage batterie-bobine, lubrification forcée dans l'huile, mise en route par kick + démarreur électrique.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 2,333 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,6 - 1,79 - 1,41 - 1,16 - 1,0 - 0,89.
Partie cycle : cadre simple berceau, jantes Ø

AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 18", Ø AR 3,50 x 18", freins AV disque Ø 277 mm, AR à disque Ø 264 mm.
Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.
Dimensions : 2 060 mm x 740 mm x 1 070 mm, empattement 1 340 mm, garde au sol 140 mm, poids 153 kg.
Capacités : réservoir d'essence 13,6 l.
Performances constructeur : 400 m départ arrêté usine 15"5.
Prix : 10 484 F. clés en mains.

Z 400 B

Une moyenne cylindrée tout ce qu'il y a de plus fonctionnelle. Une moto de tous les jours pour des gens qui ne veulent pas de problèmes. Performante juste ce qu'il faut pour ne pas être ennuyée mais surtout rester économique à l'usage. Une grande fiabilité qui n'exclut pas des solutions techniques sophistiquées tel le système d'équilibrage à balancier qui élimine les vibrations du twin à simple A.C.T..

Z 400 B



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 64 mm x 62 mm, cylindrée 398 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 36 ch à 8 500 tr/mn, couple maximum 3,3 m/kg à 7 000 tr/mn, 2 carburateurs Keihin Ø 32 mm, allumage batterie/bobine, lubrification forcée dans l'huile, mise en route par kick + démarreur électrique.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,54 - 1,75 - 1,31 - 1,1 - 0,95 - 0,88.
Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 18", Ø AR

3,50 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique Ø 277 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 160 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 070 mm x 775 mm x 1 070 mm, empattement 1 365 mm, garde au sol 135 mm, poids 186 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14 l, réservoir d'huile 2,9 l.

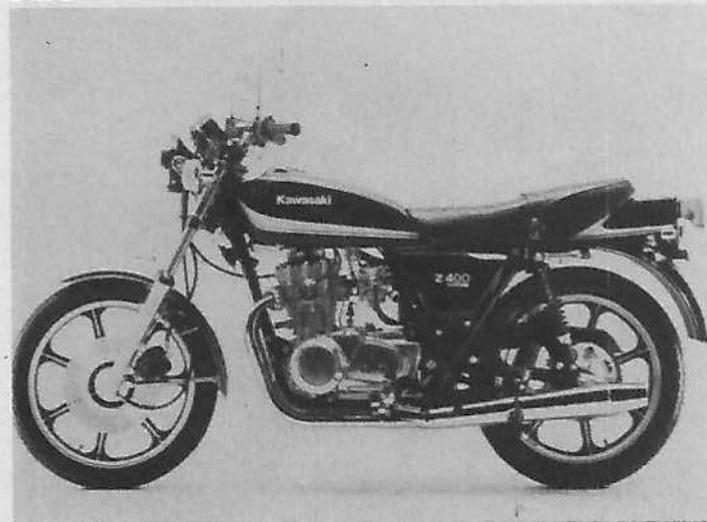
Performances constructeur : 400 m départ arrêté usine 14"7.

Prix : 11 304 F. clés en main.

Z 400 G

Sa dénomination complète est Z 400 GI Custon. C'est une version plus luxueuse de la Z 400 B avec notamment des roues à bâtons en alliage léger. La mécanique est identique avec le robuste vertical twin simple ACT à boîte 6 vitesses.

Z 400 G



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 64 mm x 62 mm, cylindrée 398 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 36 ch à 8 500 tr/mn, couple maximum 3,3 m/kg à 7 000 tr/mn, 2 carburateurs Keihin Ø 32 mm, allumage batterie-bobine, lubrification forcée dans l'huile, mise en route par kick + démarreur électrique.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 3 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,54 - 1,75 - 1,31 - 1,1 - 0,95 - 0,88.
Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes roues à bâtons en alliage léger, pneus Ø AV 3,25/18 Ø AR 3,50/18, freins AV 1 disque à

commande hydraulique, Ø du disque 227 mm, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 080 x l 1 775 x h 1 050 mm, empattement 1 320 mm, garde au sol 125 mm, poids 165 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence 14 litres, carter moteur 3 litres.

Performances constructeur : Vitesse maximum usine 168 km/h couché, 400 m départ arrêté usine : 14"7.

Prix : 11 904 F. clés en main.

Z 400 J

Une 400 étroitement dérivée de la Z 500 pour répondre aux exigences du marché français. Elle en reprend la technologie générale avec moteur 4 cylindres 4 temps à double ACT et boîte 6 vitesses. Le freinage ne fait toutefois appel qu'à un disque à l'avant et un tambour à l'arrière contre 3 disques à la 500.

KAWASAKI Z 400 J



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 52 mm x 47 mm, cylindrée 399 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 43 ch à 9 500 tr/mn, couple 3,5 m/kg à 7 500 tr/mn, carburateurs : 4 Tekei Ø 21 mm, allumage batterie, bobines, lubrification sous pression, carter humide, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne hyvo, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,666 à 1, embrayage multidisque à bain d'huile, boîte de vitesses : 6 rapports, étagement : 1^{er} 2,571, 2^e 1,777, 3^e 1,380, 4^e 1,125, 5^e 0,961, 6^e 0,851.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes en alliage léger à branches, pneus Ø AV

3,25-19, Ø AR 3,75/18, freins AV 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm, AR tambour à commande mécanique Ø du tambour 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 150 x 1 740 mm x h 1 095 mm, empattement 1 380 mm, garde au sol 145 mm, poids 187 kg.

Capacités : réservoir d'essence 15 litres, carter moteur 3 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 175 km/h couché, 400 m départ arrêté 14".

Prix : 14 414 F. T.T.C.

KH 400

La seule survivante de la prestigieuse série des trois cylindres deux temps Kawasaki, ayant eu pour nom 250 S1, 350 S2, 500 H1, 750 H2. Devenue KH, la 400 S3 après avoir fait les beaux jours des jeunes loups de la Coupe Kawasaki-Moto-Revue, continue à faire ceux des concurrents aux Promosports 500. Performante et homogène elle reste l'une des reines de sa catégorie.

KAWASAKI KH 400



Moteur : 2 temps, 3 cylindres, alésage et course 57 x 52,3 mm, cylindrée 400 cm³, compression 6,5 à 1, puissance 38 ch à 7 000 tr/mn, 3,9 m/kg à 6 500 tr/mn, 3 carburateurs Mikuni VM 26 SC Ø 26 mm, lubrification par pompe à débit variable, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,22 à 1 (60/27), transmission secondaire par chaîne, rapport 2,73 à 1 (41/15), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,86 (40/14) - 1,79 (34/19), 1,35 (31/23), 1,12 (28/25), 0,96 (26/27).

Partie cycle : cadre double berceau en tubes soudés, jantes Ø AV 18" Ø AR 18", pneus AV

3,25 x 18, AR 3,50 x 18, freins AV à disque à commande hydraulique Ø 227 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 035 x 785 x 1 095 mm, empattement 1 365 mm, garde au sol 145 mm, poids 162 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14 l, réservoir d'huile 1,5 l, carter moteur 1,1 l.

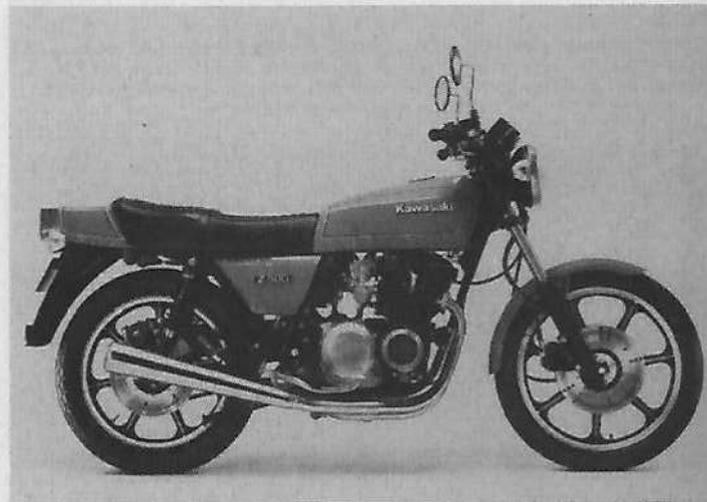
Performances constructeur : vitesse maximum usine 165,20 km/h.

Prix : 12 504 F. T.T.C.

Z 500

Prenant la relève de la trois cylindres deux temps, la Z 500 conserve un niveau de performances dont sa devancière n'a pas à rougir. Elle y associe d'excellentes qualités routières qui en font l'une des machines les plus homogènes de la catégorie.

KAWASAKI Z 500



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 55 mm x 52,4 mm, cylindrée 497 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 52 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 4,5 m/kg à 7 500 tr/mn, 4 carburateurs TKVM Ø 22 mm, allumage batterie-bobine, lubrification sous pression, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,935 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,5 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,571 - 1,777 - 1,380 - 1,125 - 0,961 - 0,851.

Partie cycle : cadre double berceau, pneus Ø

AV 3,25 x 19", Ø AR 3,75 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 230 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 237 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 150 mm x 740 mm x 1 095 mm, empattement 1 395 mm, garde au sol 145 mm, poids 192 kg.

Capacités : réservoir d'essence 15 l, carter moteur 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 185 km/h, 400 m départ arrêté usiné 13"2.

Prix : 15 414 F. clés en main.

Z 650 F et C

On doit à la 650 Kawasaki d'avoir revalorisé une cylindrée tombée en désuétude depuis la disparition des vieilles Bonneville 650.

Malgré sa centaine de centimètres cube en moins, la Z 650 a su s'imposer comme l'une des meilleures sept et demi disponibles sur le marché. Un moteur d'une vitalité extraordinaire servi par une partie-cycle tout à fait à la hauteur, en font une très grande routière.

La 650 F succède à la 650 B. C'est le modèle de base avec un simple disque à l'avant et un tambour à l'arrière. Elle est maintenant équipée de roues à bâtons, à l'image de la 650 C qui bénéficie elle d'un freinage à trois disques et d'une décoration différente.

KAWASAKI Z 650 F ET C



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 62 mm x 54 mm, cylindrée 652 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 67 ch à 8 500 tr/mn, couple maximum 5,8 m/kg à 7 000 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni Ø 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification forcée dans l'huile, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages et par chaîne, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,625 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,333 - 1,631 - 1,272 - 1,040 - 0,888.

Partie cycle : cadre double berceau, roues à bâtons en alliage léger, Ø AV 19", Ø AR 18",

pneus Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique Ø 296 mm, AR à tambour Ø 180 mm pour la 650 F, trois disques de Ø 277 mm pour la 650 C.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 220 mm x 785 mm x 1 140 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 145 mm, poids 219 kg.

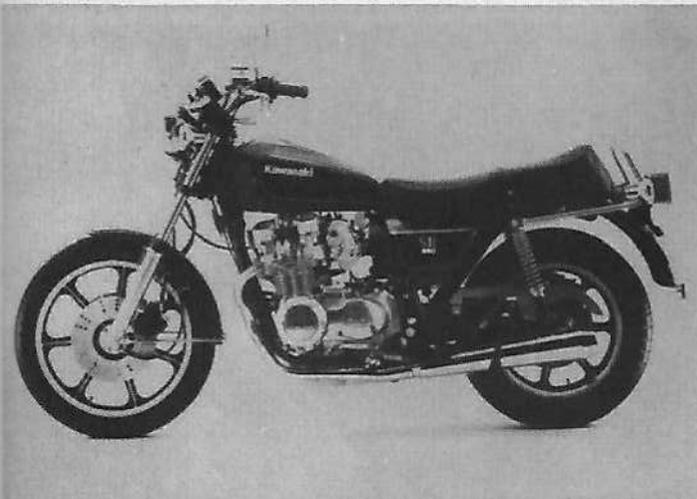
Capacités : réservoir d'essence 16,8 l, réservoir d'huile 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 186,3 km/h, 400 m départ arrêté usiné 12"4, consommation usiné 6,5 l/100 km.

Prix : 650 F : 16 527 F. clés en main. 650 C : 18 627 F. clés en main.

que le côté esthétique très sophistiqué lui donne l'allure chopper, cette 650 a gardé toutes les qualités techniques de ses deux sœurs, Kawasaki 650 D : un guidon relevé, des roues à bâtons, 3 disques, une jante de 16 pouces à l'arrière chaussée d'un pneu extra-large, échappement croisé. C'est une réussite dans le genre.

KAWASAKI Z 650 D



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 62 mm x 54 mm, cylindrée 652 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 62 ch à 8 000 tr/min, couple maximum 5,7 m/kg à 7 000 tr/min, 4 carburateurs Mikuni Ø 24 mm, allumage batterie-bobine, lubrification forcée + carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages et par chaîne, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,5 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,333 - 1,631 - 1,272 - 1,040 - 0,888.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø

AV 19", Ø AR 16", pneus Ø AV 3,50 x 19", Ø AR 190/90 x 16", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 277 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 283 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 190 mm x 835 mm x 1 185 mm, empattement 1 435 mm, arde au sol 145 mm, poids 221 kg.

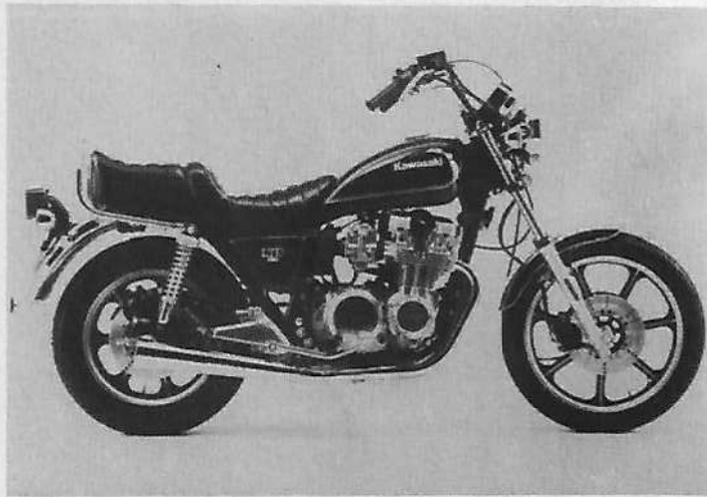
Capacités : réservoir d'essence 14 l, réservoir d'huile 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 180 km/h, 400 m départ arrêté usine 12"9, consommation usine 6,5 l/100 km. **Prix :** 18 927 F. clés en main.

Z 750 H

La version « chopper » de la 750 quatre cylindres avec la panoplie complète requise par le genre : réservoir goutte d'eau, selle pullman à étage, fourche rallongée à axe déporté, roue arrière de 16 pouces, guidon cornes de vache, petits garde-boue chromés etc...

KAWASAKI K 750 H



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 66 x 54 mm, cylindrée 738 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 75 ch à 8 500 tr/min, couple 6,8 m/kg à 7 000 tr/min, carburateurs 4 Mikuni Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification sous pression carter humide, mise en route démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne hyvo, rapport 2,550, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,462 (13 x 32), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses : 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, roues à branches en alliage léger, pneus Ø AV 3,25 H19 Ø AR 130/90 H16, freins AV 2 disques

à commande hydraulique, Ø du disque 226 mm, AR 1 disque à commande hydraulique Ø du disque 226 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique oléopneumatique à axe déporté, AR bras oscillant, amortisseurs réglables.

Dimensions : L 2 210 x 1 810 x h 1 230 mm, empattement 1 450 mm, garde au sol 150 mm, poids 211 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12,4 l, carter moteur 3,5 l.

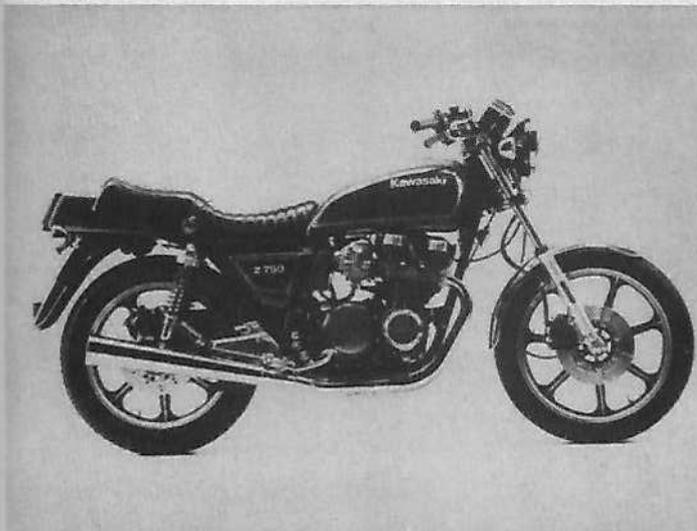
performances constructeur : vitesse maximum usine 198 km/h couché, 400 mètres départ arrêté 12"4.

Prix : 20 727 F. clés en main.

Z 750 E

Une machine particulièrement performante et homogène. Elaborée à partir de la Z 650, elle bénéficie par rapport à celle-ci d'une dizaine de chevaux en plus et d'une dizaine de kilos en moins. Les prestations routières d'une mille avec la maniabilité d'une 650 ; une excellente recette.

KAWASAKI Z 750 E



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 66 x 54 mm, cylindrée 738 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 75 ch à 8 500 tr/min, couple 6,8 m/kg à 7 000 tr/min, carburateurs 4 Mikuni Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, carter humide, mise en route démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne hyvo rapport 2,55 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,538 à 1 (13 x 33), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, étagement : 1^{re} 37,5 %, 2^e 53,6 %, 3^e 68,8 %, 4^e 84,2 %, 5^e 100 %.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes à branches en alliage léger, pneus Ø AV

325 H 19 Ø AR 4,00 H 18, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 226 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 226 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique avec coussin d'air, AR amortisseurs réglables en détente.

Dimensions : L 2 195 x 1 780 x h 1 135 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 150 mm, poids 210 kg.

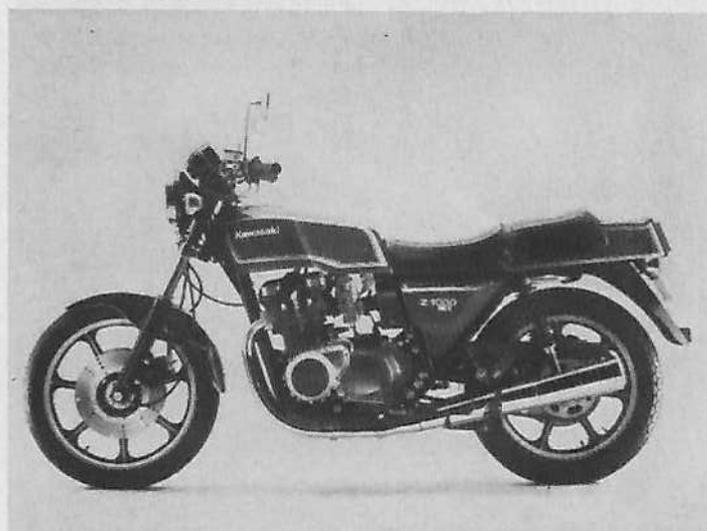
Capacités : Réservoir d'essence 17,3 litres, carter moteur 3,5 litres.

Performances constructeur : 205 km/h couché, 400 mètres départ arrêté usine 12"4. **Prix :** 19 627 F. clés en main.

Z 1000 MK II

La prestigieuse Z 1000 est remise au goût du jour afin de poursuivre sa brillante carrière qui avait souffert des attaques incisives de la concurrence. Le moteur, plus vitaminé, s'avère brillant (93 ch) et bien fini. Double disque perforé à l'avant, selle design, réservoir de belle facture, cette MK II présente une esthétique très réussie.

KAWASAKI Z 1000 MK II



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 tr/min, couple maximum 9,1 m/kg à 6 500 tr/min, 4 carburateurs Mikuni, allumage batterie-bobine, lubrification forcée + carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages et par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 19", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 4,00 x 18", freins AV 2 disques à com-

mande hydraulique Ø 250 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 250 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 240 mm x 815 mm x 1 155 mm, empattement 1 490 mm, garde au sol 155 mm, poids 245 kg.

Capacités : réservoir d'essence 17,8 l, réservoir d'huile 3,5 l.

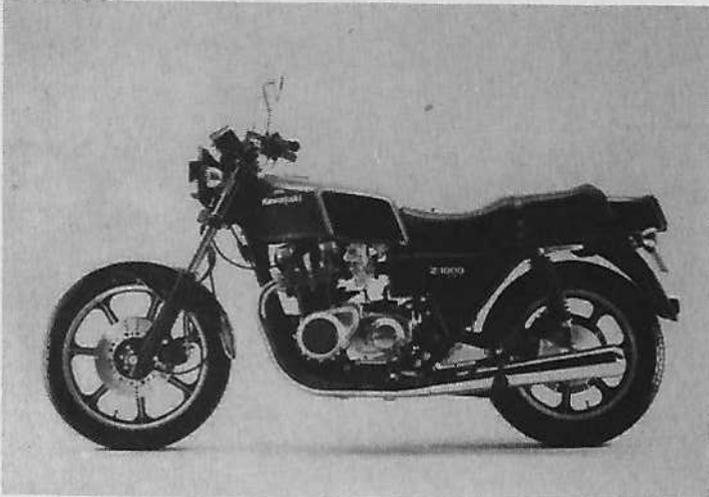
Performances constructeur : vitesse maximum usine 210 km/h, 400 m départ arrêté 11"8, consommation usine 7,5 l/100 km.

Prix : 22 267 F. clés en main.

Z 1000 ST

C'est la réplique de la MK II, mais avec l'adoption d'une transmission secondaire par arbre et cardan. Ainsi Kawasaki, à l'instar des autres constructeurs japonais, a conçu un modèle destiné au grand tourisme muni d'une transmission acatène. Bref, sur le papier, la ST réunit tous les atouts de la séduction : beauté, puissance, fiabilité, cardan...

KAWASAKI Z 1000 ST



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 à 1, puissance 93 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 9,1 m/kg à 6 500 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni, allumage électronique, lubrification forcée + carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmissions primaire par engrenages et par chaîne, transmission secondaire par cardan, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 19", Ø AR 17", pneus Ø AV 3,50 x 19", Ø AR 4,50 x 17", freins AV 2 disques à com-

mande hydraulique Ø 250 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 250 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 192 mm x 815 mm x 1 155 mm, empattement 1 537 mm, garde au sol 155 mm, poids 253 kg.

Capacités : réservoir d'essence 18 l, réservoir d'huile 3,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 210 km/h, 400 m départ arrêté usine 12", consommation usine 7,5 l/100 km.

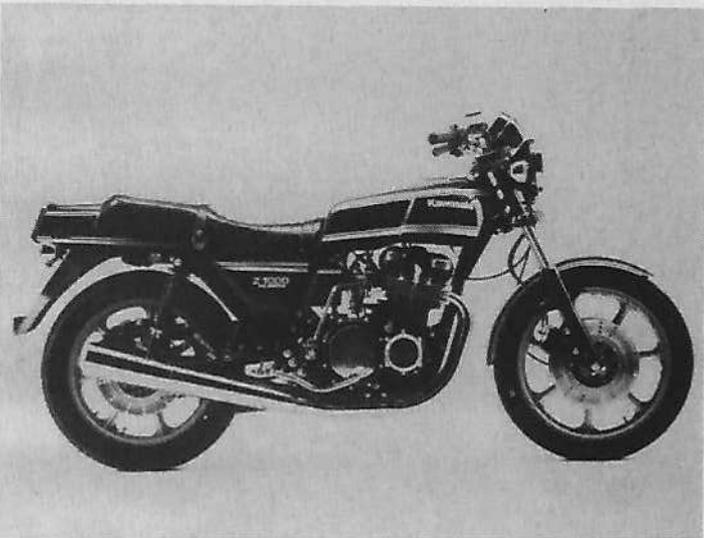
Prix : 22 867 F. clés en main.

Z 1000 H

C'est la première moto de série à injection. Il s'agit d'un système licence Bosch L-Jetronic indirect, entièrement électronique. La 1000 H reprend l'architecture de la 100 MK2 avec simplement une décoration différente.

L'injection permet un léger gain en puissance (96 contre 93 ch), mais surtout une souplesse et une consommation améliorées.

KAWASAKI Z 1000 H



Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 70 x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 à 1, puissance 96 ch à 8 000 tr/mn, couple 9,1 m/kg à 6 500 tr/mn, alimentation injection électronique indirecte, allumage transistorisé, lubrification sous pression, carter humide, mise en route : kick et démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,73 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,333 à 1 (15 x 35), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports, étagement 1^{er} 38,5 %, 2^e 55,7 %, 3^e 73 %, 4^e 88,4 %, 5^e 100 %.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau roues à bâtons en alliage léger, pneus Ø AV 3,25 V 19 Ø AR 4,00 V 18, freins 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque : 250 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 250 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 2 240 x 1 815 x h 1 155 mm, empattement : 1 459 mm, garde au sol 155 mm, poids 245 kg.

Capacités : réservoir d'essence 17,8 litres, carter moteur 3,7 litres.

Performances constructeur : 218 km/h couché, 400 m départ arrêté usine 11"7.

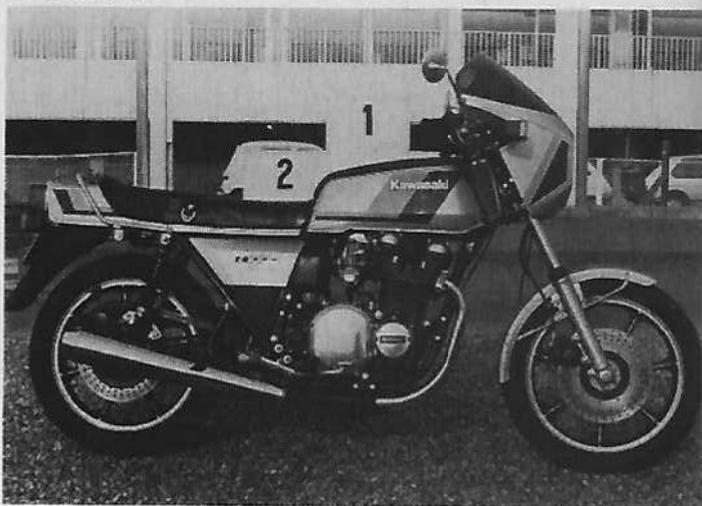
Prix : 26 544 F. clés en main.

Z 2R

La version sportive de la 1 000 Kawa avec paradoxalement un moteur un peu moins puissant que la MK2 et la ST (90 contre 93 ch).

La moto se singularise par sa roue avant de 18 pouces, son échappement 4 dans 1 et son design anguleux. Il existe une série limitée MS reprenant la décoration noir et or des machines engagées par Michel Sardou aux Bol d'Or et d'Argent 79

KAWASAKI Z 2R



Moteur : 4 temps, 4 cylindres en ligne face à la route, soupapes en tête commandées par double ACT entraîné par chaîne, refroidissement par air, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 à 1, puissance 90 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 8,7 m/kg à 7 000 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni VM 28 SS Ø 28 mm, allumage batterie-bobines 12 V/14 Ah, lubrification sous pression du type carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,73 à 1 (97/56), transmission secondaire par chaîne, rapport 2,20 à 1 (33/15), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

angle de la colonne de direction 64°, angle de braquage 41° de chaque côté, chasse 85 mm, jantes en alliage coulé du type à branches Ø AV 2,15 x 18", Ø AR 2,15 x 18", pneus Ø AV 3,50 H x 18", Ø AR 4,00 H x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 296 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 296 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs réglables.

Capacités : réservoir d'essence 13 l dont 3,4 l de réserve, carter moteur 3,7 l.

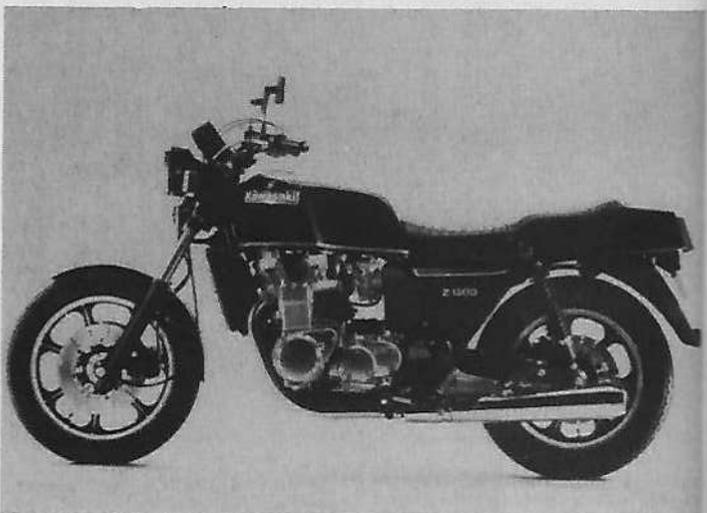
Dimensions : 2 160 mm x 800 mm x 1 275 mm, hauteur de selle 780 mm, empattement 1 505 mm, garde au sol 125 mm, poids 246 kg.

Prix : 23 940 F. clés en main. Z 2R MS : 24 490 F. clés en main.

Z 1300

Kawasaki avait besoin de redorer son blason, donc de sortir un modèle de prestige. La 1300 fut l'enfant de cette politique. Un gros gaillard à vrai dire : 290 kg à vide. Mais ce 6 cylindres refroidi par eau, présentant une foule de solutions techniques d'avant-garde, n'a pas convaincu. Car il faut bien avouer que ce modèle monstrueux n'est guère adapté à notre marché. Néanmoins, le but de la firme a été atteint : elle a une nouvelle fois démontré sa haute compétence technologique.

KAWASAKI Z 1300



Moteur : 4 temps, 6 cylindres, alésage et course 62 mm x 71 mm, cylindrée 1 300 cm³, compression 9,9 à 1, puissance 120 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 11,8 m/kg à 6 500 tr/mn, 6 carburateurs Mikuni Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par cardan, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : jantes Ø AV 18", Ø AR 17", pneus Ø AV 110/90 x 18", Ø AR 130/90 x

17", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 250 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR amortisseurs.

Dimensions : 2 335 mm x 840 mm x 1 155 mm, empattement 1 587 mm, garde au sol 137 mm, poids 290 kg.

Capacités : réservoir d'essence 25 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 225 km/h.

Prix : 32 934 F. clés en main.

KAWASAKI TT

Le constructeur japonais n'a pas encore complété sa gamme tout-terrain et nous retrouvons donc les mêmes modèles que l'an dernier, remis au goût du jour. On s'attend néanmoins à une offensive dans les années à venir, en cross notamment, où des pilotes de renom, tels que Brad Lackey, défendent efficacement les couleurs vertes.

KM 90

Un mini trail à moteur deux temps avec des roues de 16 pouces à l'avant et 14 à l'arrière. L'équipement et la finition sont ceux d'une vraie moto.

KAWASAKI KM 90



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 47 mm x 51,8 mm, cylindrée 89 cm³, compression 6,8 à 1, puissance 6,6 ch à 6 500 tr/mn, couple maximum 0,81 m/kg à 5 500 tr/mn, carburateur Mikuni VM 19 SC Ø 19 mm, allumage volant magnétique, lubrification par pompe à débit variable, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,52 à 1 (74/21) transmission secondaire par chaîne, rapport 2,57 à 1 (36/14), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,92 (35/12) - 1,77 (30/17) - 1,30 (26/20) - 1,09 (24/22) - 0,96 (23/24).

Partie cycle : cadre berceau en tubes soudés, jantes Ø AV 16", Ø AR 14", pneus Ø AV 2,50 x 16", Ø AR 3,00 x 14", freins AV et AR à tambours à commande mécanique Ø 110 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 1 745 mm x 765 mm x 945 mm, empattement 1 100 mm, garde au sol 160 mm, poids 76 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6 l, réservoir d'huile 1 l, carter moteur 0,6 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 74 km/h.
Prix : 4 250 F. clés en main.

KE 125 A

Une 125 trail qui reprend l'architecture et l'esthétique des machines de cross de la marque. La 125 KEA bénéficie de suspensions rallongées et du fameux vert Kawa.

Le moteur est dérivé de celui de la KH et délivre maintenant 13,5 ch.

KAWASAKI KE 125



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 mm x 50,6 mm, cylindrée 124 cm³, compression 7 à 1, puissance 13,5 ch à 6 000 tr/mn, couple maximum 1,48 m/kg à 6 000 tr/mn, carburateur Mikuni UM 24 SC Ø 24 mm, allumage volant magnétique lubrification par graissage séparé (Superlube), mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,14 à 1 (69/22), transmission secondaire par chaîne, rapport 3,57 à 1 (50/14), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,60 (35/10) - 1,69 (22/13) - 1,25 (20/16) - 1 (22/22) - 0,84 (16/19) - 0,75 (15/20).

Partie cycle : cadre berceau en tubes soudés,

jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 2,75 x 21", Ø AR 3,50 x 18", freins AV à commande mécanique (câble) Ø 120 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 130 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 120 mm x 885 mm x 1 075 mm, empattement 1 350 mm, garde au sol 255 mm, poids 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence 7,4 l, réservoir d'huile 1,12 l, carter moteur 0,65 l.

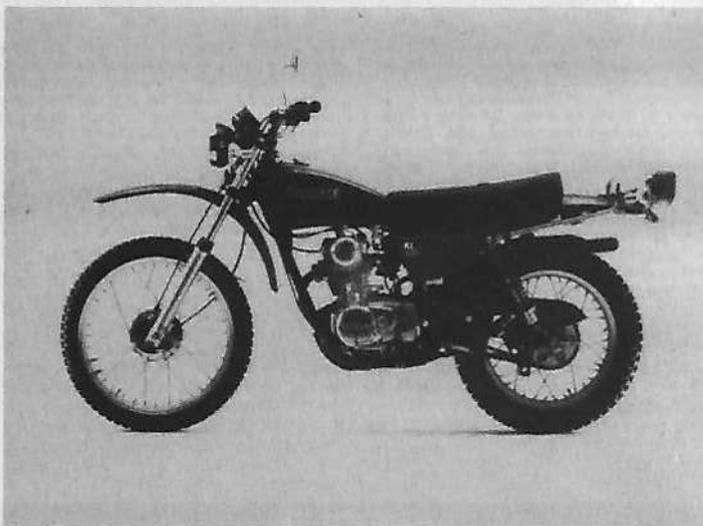
Performances constructeur : vitesse maximum usine 105 km/h, 200 m départ arrêté usine 11"5.

Prix : 6 010 F. clés en main.

KL 250

La KL est un engin très classique, dont les arguments sont simplicité et légèreté. Monocylindre 4 temps, très « ordinaire » disons, pour le moteur, partie-cycle soignée, équipement complet et de bon goût, tout ceci donne une machine sympathique quoique peu originale, qui devrait permettre à Kawasaki de se placer sur le marché des trails « poum-poum ».

KAWASAKI KL 250



Moteur : 4 temps, monocylindre, simple ACT commandé par chaîne, refroidissement par air, alésage et course 70 x 64 mm, cylindrée 246 cm³, compression 8,9 à 1, puissance 21 ch à 8 000 tr/mn, 2,1 m/kg à 6 000 tr/mn, allumage volant magnétique 6 V 6 Ah, lubrification par carter humide et pompe, carburateur Keihin PIW 28 Ø 28 mm, mise en route par kick.

Dimensions : 2 210 x 875 x 1 110 mm, hauteur de selle 870 mm.

Transmissions : transmission primaire par engrenage, rapport 3,29, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,79, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,64 - 1,73 - 1,30 - 1,05 - 0,88.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau, angle de la colonne de direction 61°, angle de braquage 50° de chaque côté, chasse 127 mm, jantes DID alu, pneus AV Ø 3,00 x 21 trial, AR Ø 400 x 18 trial, freins à tambour AV simple came moyeu conique Ø 140 mm, AR simple came, moyeu conique, Ø 150 mm, empattement 1 400 mm, garde au sol 205 mm, poids 125 kg.

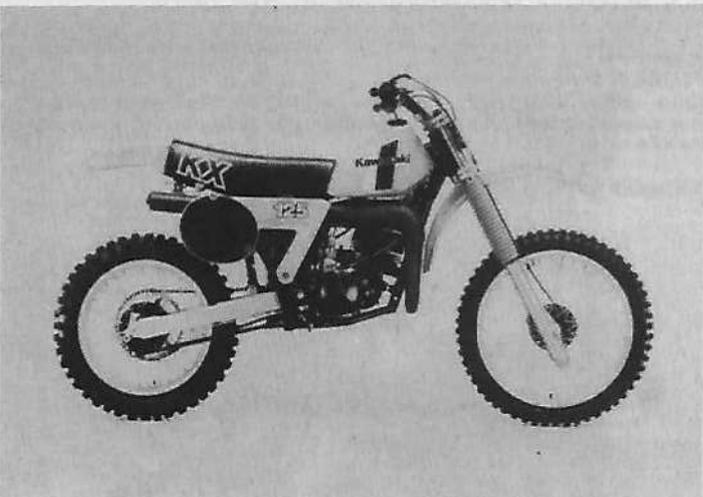
Capacités : réservoir d'essence 8,8 l, carter moteur 1,5 l 10 W 40, bras de fourche 200 cm³ SAE 15 W.

Prix : 9 194 F. clés en main.

KX 125 A

Kawasaki fut l'une des premières marques japonaises à comprendre l'intérêt du moto-cross et l'intérêt de produire de véritables machines compétition-clients susceptibles de concurrencer les mécaniques européennes. C'est en 1973 que sont apparues les KX 125, 250 et 400, qui malheureusement n'évoluèrent pas dans les années qui suivirent. Ce n'est qu'en 1979 qu'apparurent les nouvelles versions qui ramenèrent Kawasaki dans le peloton de tête des machines de cross. Des machines qui rassemblent bon nombre de raffinements jusqu'ici réservés aux protos d'usine. Elles sont maintenant équipées du fameux système de suspension arrière uni-track.

KAWASAKI KX 125 A



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 56 mm x 50,6 mm, cylindrée 124 cm³, compression 7,5 à 1, puissance 26,9 ch à 10 500 tr/mn, couple maximum 1,88 m/kg à 10 000 tr/mn, carburateur Mikuni Ø 26 mm, allumage électronique CDI, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 4,51 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,25 - 1,71 - 1,375 - 1,15 - 1,0 - 0,91.

Partie cycle : cadre simple berceau, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à tambour à commande par câble Ø 120 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 130 mm.

Suspensions : hydrauliques, AV fourche télescopique, AR uni-track.

Dimensions : 2 085 mm x 940 mm x 1 185 mm, empattement 1 395 mm, garde au sol 300 mm, poids 83,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 6,7 l.
Prix : 10 210 F. clés en main.

KX 250 A

La KX 250 est une super-moto ; légère, maniable, elle tourne dans un mouchoir avec une facilité de 125 cm³. Elle possède une étonnante stabilité alliée à une remarquable tenue de cap et ses suspensions sont d'une efficacité qui n'a d'égale que leur endurance. Si l'on ajoute à cela un super-moteur gorgé de chevaux, mais des chevaux facilement utilisables, du premier au dernier, on comprend qu'il s'agit-là d'une des meilleures complicités actuellement disponibles sur le marché.

Il existe une version KX 400, non importée en France.

Moteur : 2 temps, monocylindre, refroidissement par air, alésage et course 70 x 64,9 mm, compression 7,6 à 1, cylindrée 249 cm³, puissance 40 ch à 6 500 tr/mn, 3,7 m/kg à 7 000 tr/mn, allumage électronique CDI, bobine, lubrification par mélange 5 %, carburateur Mikuni VM 38 SS Ø 38 mm, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,68, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,57, boîte de vitesses à 5 rapports, 2,33 - 1,73 - 1,41 - 1,16 - 1,00.

Partie cycle : tubulaire simple berceau dédoublé sous le moteur, angle de la colonne de

direction 60°, angle de braquage 45° de chaque côté, chasse 130 mm, jantes alu anodisées, pneus AV 3,00 x 21 Dunlop Cross, AR 5,00 x 18 Dunlop Cross, freins à tambours, AV simple came commandé par câble Ø 150 mm.

Suspensions : AV télehydraulique pneumatique, AR uni-track.

Dimensions : 2 120 x 940 x 1 185 mm, hauteur de selle 950 mm, empattement 1 415 mm, garde au sol 300 mm, poids 95 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l, carter moteur 1 l, bras de fourche 270 cm³ SAE 10.

Prix : non communiqué.

KX 420 A

C'est une KX 250 dont la cylindrée a été portée à 422 m³. La puissance est de 45 ch à 6 500 tr/mn pour un poids de 103 kg. La machine est disponible sur commande.

Prix non communiqué.

KREIDLER

Cette firme allemande est réputée pour la solidité de ses machines, ce qui n'empêche pas les modèles de pointe d'être fort brillants, comparés à leurs concurrents directs. L'explication de cette robustesse provient vraisemblablement du fait que les fonderies produisant les pièces de base appartiennent également au propriétaire de la marque.

Kreidler poursuit également avec bonheur une politique sportive qui lui a déjà permis de remporter le titre mondial à plusieurs reprises.

Kreidler risque malheureusement d'être frappé en partie par la nouvelle réglementation, puisque le RM était un cyclomoteur. Pas de nouvelles de l'usine pour le moment. L'importateur continuera-t-il à importer le RS ?

Adresse :

Kreidler Werke GmbH - Fahrzeugwerke 7014 Kornwestheim (Allemagne Fédérale).

Importateur pour la France :

ACE, 39, rue de la Belle-Feuille, 92 Boulogne.

Importateur pour la Belgique :

VAN VEEN IMPORT, place de Louvain 6, 1000 Bruxelles.

Importateur pour la Suisse :

S.A. INTERMOT, Förrlibuckstrasse 181, 8040 Zurich.

FLORETT RM

Cette machine existe en deux versions : 45 ou 70 km/h, suivant la réglementation propre à chaque pays en ce qui concerne les cyclomoteurs. Egalement un modèle cross.

KREIDLER FLORETT RM



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm, cylindrée 49,9 cc, puissance 2,5 ch à 5 500 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,95 à 1, transmission secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 4 rapports : 3,54 - 2,10 - 1,56 - 1,27.

Partie cycle : cadre poutre en tôle emboutie, pneus Ø AV et AR 2,75 x 17", freins AV à

tambour simple came, Ø du tambour 120 mm, AR à tambour simple came, Ø du tambour 120 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1 910 mm x 670 mm, empattement 1 205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 83 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence 12,5 l.

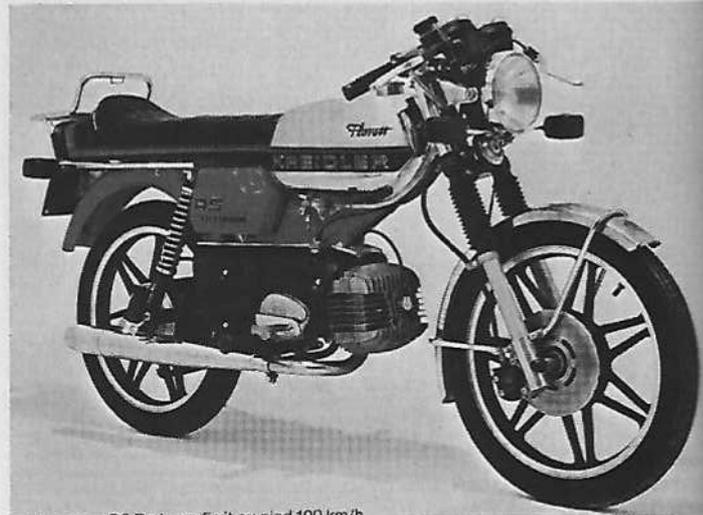
Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 ou 70 km/h.

Prix : non communiqué.

FLORETT RS

Le modèle de pointe de la gamme poursuit sans une ride une carrière exceptionnelle. Aussi fiable que rapide, il représente une des meilleures solutions pour la circulation urbaine.

KREIDLER FLORETT RS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cc, puissance 6,25 ch à 8 500 tr/mn, carburateur Ø 20 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,95 à 1, transmission secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 5 rapports : 3,54 - 2,10 - 1,56 - 1,27 - 1,11.

Partie cycle : cadre poutre en tôle emboutie, pneus Ø AV et AR 2,75 x 17", freins AV à tam-

bour simple came, Ø du tambour 160 mm, AR à tambour simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1 910 mm x 670 mm, empattement 1 205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 83 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence 12,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 85 km/h.

Prix : non communiqué.

FLORETT RM CROSS

Même caractéristiques que le modèle tourisme, mais avec des équipements tout-terrain.

Moteur : 2 temps monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cc, puissance 2,5 ch à 5 500 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,95 à 1, transmission secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 4 rapports : 3,54 - 2,10 - 1,56 - 1,27.

Partie cycle : cadre poutre en tôle emboutie, pneus Ø AV et AR 2,5 x 17", freins AV à tam-

bour simple came, Ø du tambour 160 mm, AR à tambour simple came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1 910 mm x 670 mm, empattement 1 205 mm, hauteur de selle 780 mm, poids 83 kg à sec.

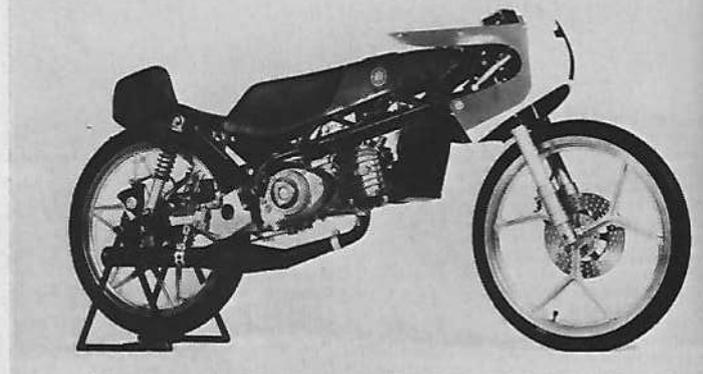
Capacités : réservoir d'essence : 12,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 ou 70 km/h.

Prix : non communiqué.

VAN VEEN GRAND PRIX

Machine championne du monde à plusieurs reprises, qui continue à disputer le titre au plus haut niveau, avec succès. Un effort tout particulier a porté sur l'étude du profilage.



Moteur : 2 temps, monocylindre, refroidissement par eau, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cc, puissance 20 ch à 13 000 tr/mn, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par poussette.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.
Partie cycle : cadre double berceau supérieur, pneus Ø AV 2,00 x 18", AR 2,25 x 18", freins

AV à double tambour double came, Ø du tambour 180 mm, AR à tambour double came, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, fourche AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : poids 55 kg.

Performances constructeur : vitesse maximum usine plus de 200 km/h. Construit à l'unité.

MOTO CROSS JUNIOR ET PROFI

Par ailleurs, la firme allemande s'attaque au marché du tout-terrain avec trois modèles très performants. Le monocylindre incliné, soutenu par un cadre poutre, reprend l'architecture du 50 cm³ de vitesse. Il délivre 12 ch. La partie-cycle est à la hauteur des prétentions de ces tasses : cadre rigide, fourche hydraulique à axe déporté, amortisseurs inclinés, freins signés Grimeca et Nagesti. Une simple question de finition différencie les deux modèles cross Junior et Profi.

MOTO CROSS JUNIOR ET PROF.



GELANDESPORT 50 CM³

Extrapolée en deux versions cross, voici la GS, l'enduro. Cette GS dispose de la même partie-cycle et d'un bloc propulseur identique. Adoption du système électrique, d'un phare, d'un réservoir plus grand et d'un habillage différent et plus approprié à l'utilisation route/chemins.

KREIDLER-VAN VEEN ML JUNIOR, ML PROFI ET GELANDESPORT (GS)



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39,7 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 10 à 1, puissance 12 ch à 13 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 28 mm, allumage électronique Motoplat, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,438 - 2,105 - 1,565 - 1,269 - 1,107.

Partie cycle : cadre poutre, jantes Ø AV 1,4 x

21", Ø AR 1,6 x 18", pneus Ø AV 2,75 x 21" Ø AR 3,25 x 18", freins AV Nagesti à tambour Ø 120 mm, AR Grimeca à tambour Ø 116 mm.

Suspensions : type Coni-Betor, débattement AV et AR 195 mm.

Dimensions : 1 990 mm x 840 mm x 1 120 mm, garde au sol 300 mm, poids 65 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 85 km/h.

Prix : non importés.

Bruno, et même son traditionnel titre de champion de France d'enduro avec Joël Queirel, elle n'en conserve pas moins la confiance d'un nombreux public en France. C'est que cette année, K.T.M.a fait un véritable grabuge avec la sortie de sa 125 100 % nouvelle, la RV qui s'est d'entrée avérée compétitive face aux japonaises non seulement côté performances, mais aussi côté prix (ce qui est nouveau). Une politique commerciale agressive qui a payé. Et qui sera sans doute reprise tôt ou tard par les autres constructeur européens, il en va de leur survie... La modernisation de la gamme, qui a donc touché la 420 l'an dernier et la 125 cette année, s'étendra on l'espère, au modèle 250 en 1981. On attend aussi un modèle trial, essayé par Kransthoover puis abandonné, qui serait repris incessamment.

Adresse :

K.T.M. Motorfanzeuggesellschaft, Kronreif Trunkenpolz - 5230 Mattighofen (Autriche).

Importateur pour la France :

ROYAL-MOTO, 10800 Saint-Jullien-les-Villas.

Importateur pour la Belgique :

BOONEN VAN VELTHOVEN, Luikersteenweg 384, 3900 Lommel.

K.T.M. 125 GS RV

Apparue en cours de saison, quelques mois après la RV cross, cette RV enduro est une réussite totale. Elle a remporté notre essai comparatif 125 enduro. Kervella a fait des courses magnifiques à son guidon. Efficace du « mauvais » à l'inter.

K.T.M. 125 GS RV



Moteur : monocylindre 2 temps refroidi par air, alésage/course : 54 x 54 mm, cylindrée : 123,6 cm³, taux de compressions : 16 à 1, puissance maxi 28,5 ch à 9 850 tr/mn (pot compétition), couple maxi 2,13kgm à 5 400 tr/mn, allumage électrique Motoplat, bougie Bosh 340 ou 370, lubrification mélange à 3 %, alimentation carbu Bing Ø 32 mm + clapets, démarrage kick, vitesse enclanchée possible.

Transmissions : boîte 6 rapports, transmission primaire engrenage à taille droite, rapport 20/73, transmission secondaire chaîne 15,9 étroite, rapport 12/52, contenance de boîte 600 cm³ d'huile pour transmission automatique.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome-molybdène, suspension AV fourche Marzocchi hydraulique, débattement 250 mm, suspension AR bras oscillant alu + amortisseurs Bilstein (Sachs hydrocross sur option), frein AV moyeu conique magnésium Ø 130 mm (surface freinage 122 cm²), jantes Sun en alu, pneu AV Metzler 3,00 x 21, pneu AR Metzler 4,00 x 18, contenance réservoir 8 litres.

Dimensions principales : longueur hors-tout 2 150 mm, largeur hors-tout 840 mm, hauteur hors-tout 1 170 mm, hauteur de selle 960 mm, empattement 1 460 mm, garde au sol 340 mm, poids à sec : 93 kg.

Prix : 12 600 F (amortisseurs Bilstein pot ville), 13 000 F TTC (amortisseurs Sachs).

K.T.M. 175 GS

Elle a perdu son titre de championne de France, mais n'en reste pas moins la moto la plus « bestiale » de la catégorie. Légère et puissante (une fois débridée, car elle est livrée — comme toute la gamme enduro — avec petit carbu et pot « légal »).

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 63,5 mm x 54 mm, cylindrée 172 cm³, carburateur Bing Ø 17 mm (sur demande, Bing Ø 34 mm), allumage Motoplat électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise par kick.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 73/20, transmission secondaire par chaîne, rapport 52/12 (compétition), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome-molybdène, jantes Sun en alliage, pneus Metzler Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00

x 18", freins AV et AR à tambours à moyeux coniques Ø 130 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air, débattement 250 mm, AR amortisseurs à gaz Bilstein, débattement 280 mm (amortisseurs Sachs Hydrocross sur demande).

Dimensions : 2 225 mm x 880 mm, empattement 1 450 mm, garde au sol 310 mm, poids 102 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l, carter moteur 1,2 l.

Prix : 13 238 F TTC (amortisseurs Bilstein) - 13 642 F (amortisseurs Sachs Hydrocross).

K.T.M.

On ne présente pas K.T.M., c'est synonyme de qualité, de sérieux, de compétence et de réussite dans tout ce qui touche au cross et à l'enduro. Même si la marque a perdu ses titres de champion du Monde (avec Moisseev) de champion de France de cross avec

K.T.M. 240 GS

Vieillesse (le moteur a bientôt dix ans !), elle est toujours dans le coup comme l'a prouvé à plusieurs reprises Joël Queirel. Comme le reste de la gamme, un équipement des plus sérieux (Metzeller, Sachs Hydrocross, bras oscillant alu, béquille centrale, etc...).

K.T.M. 240 GS



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 62 mm, cylindrée 238 cm³, compression 12,4 à 1, puissance 38 ch à 7 500 tr/mn, couple maximum 3,8 m/kg à 6 500 tr/mn, carburateur Bing Ø 17 mm (36 mm pour la compétition, sur demande) allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 25/69, transmission secondaire par chaîne, rapport 15/48 (13/52 pour la compétition, sur demande), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,47 - 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,88 - 0,75.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire en acier au chrome-molybdène, jantes Sun en

alliage, pneus Metzeller Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,40 x 18" freins AV à tambour à moyeu conique Ø 130 mm, AR à tambour à moyeu conique Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air Ø 35 mm, débattement 250 mm, AR amortisseurs Bilstein à gaz, débattement 280 mm (amortisseurs Sachs Hydrocross à air sur demande).

Dimensions : 2 225 mm x 880 mm, empattement 1 450 mm, garde au sol 310 mm, poids à vide 111 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l, carter moteur 1,2 l.

Prix : 14 488 F T.T.C. (amortisseurs Bilsteins) - 14 780 F T.T.C. (amortisseurs Sachs Hydrocross).

KTM 240 MC

Améliorée sur des points de détail (renforts de cadre, nouvelle fourche, etc...), la 240 KTM a du mal toutefois à cadrer le poids des ans, et n'apparaît pas aussi dominatrice qu'elle l'a été. On attend (dès cette année ?) le modèle moderne inspiré des 420 et 125 RV, avec démarrage en prise, poids diminué et clapets.

K.T.M. 240 MC



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 62 mm, cylindrée 238 cm³, compression 9 à 1, puissance 38 ch à 7 500 tr/mn, couple maximum 4,2 m/kg à 6 200 tr/mn, carburateur Bing Ø 38 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 25/69, transmission secondaire par chaîne, rapport 13/54, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 1,78 - 1,33 - 1,04 - 0,88 - 0,75.

Partie cycle : cadre double berceau en acier

au chrome-molybdène, jantes Sun en alliage, pneus Metzeler, Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à tambour à moyeu conique Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air Ø 35 mm (38 mm), débattement, AR amortisseurs à gaz Bilstein, débattement 300 mm.

Dimensions : 2 180 mm x 840 mm, empattement 1 485 mm, garde au sol 340 mm, poids 99 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,2 l, carter moteur 1,2 l.

Prix : 13 463 F T.T.C.

K.T.M. 125 MC RV

Elle a plus que doublé ses ventes par rapport au modèle 79... Moteur moderne (léger, compact, clapets, démarrage en prise), puissant et surtout gorgé de couple, partie-cycle rigide, prix très étudié, pas étonnant...

K.T.M. 125 MC RV



Moteur : type monocylindre 2 temps, refroidi par air, cylindre 4 transferts chemisé, alésage/course 54 x 54 mm, cylindrée 122 cc, puissance maxi 285 ch à 9 850 tr/mn, couple maxi 2,13 kgm à 9 400 tr/mn, taux de compression 16 à 1, allumage volant électronique Motoplat (rotor intérieur), avance automatique. Réglage 0,9 mm avant PMH, lubrification mélange à 4 %, carburateur Bing Ø 32 mm + clapets (admission dans le carter-pompe), démarrage par kick, point mort ou en prise, diagramme de distribution ouverture A.D. : 152°, ouverture ECH : 198°, ouverture TRANSF : 136°.

Transmissions : boîte 6 rapports 1,78 - 1,38 - 1,13 - 0,96 - 0,81 - 0,75, transmission primaire par engrenage à taille droite, rapport 20/73, transmission secondaire par chaîne et pignon, rapport 12/57, chaîne 15,9 étroite, Régina Or, embrayage multidisques en bain d'huile.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, acier en chrome-molybdène, suspension AV

fourche Marzocchi hydraulique déportée, contenance de chaque tube 280 cm³, débattement 270 mm, suspension AR bras oscillant en alu, monté sur roulement aiguilles étanches + amortisseur Marzocchi AG4, corps magnésium, pression 17 kg, double ressort, débattement 320 mm.

Freins : à tambours, moyeu magnésium conique Ø 130 mm, largeur des garnitures 30 mm, surface de freinage 122 cm².

Roues : jantes Sun 36 trous en alu, pneu AV Metzeller 3,00 x 21, pneu AR Metzeller 4,00 x 18.

Dimensions principales : longueur hors-tout 2 150 mm, largeur hors-tout 840 mm, hauteur hors-tout 1 170 mm hauteur de selle 960 mm, hauteur repose-pieds 410 mm, empattement 1 460 mm, gardeau sol 340 mm, répartition du poids AV 41 kg, AR 48 kg, poids à vide 89 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8 l.

Prix de vente T.T.C. : 9 975 F.

KTM 420 MC

Apparue en fin de saison dernière, elle est restée quasiment inchangée. Ce n'est plus la moto de Jean-Jacques Bruno, mais ça reste tout de même un engin impressionnant.

K.T.M. 420 MC



La 420 MC, CHAMPIONNE DE FRANCE (Jean-Jacques BRUNO)

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 85 mm x 74 mm, cylindrée 420 cm³, compression 11,5 à 1, puissance 52 ch, carburateur Bing Ø 40 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 81/29, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome-molybdène, jantes Sun en alliage, pneus Metzeller, Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50

x 18", freins AV à tambour à moyeu conique Ø 130 mm, AR à tambour à moyeu conique Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air Ø 38 mm, débattement 280 mm, AR amortisseurs à gaz Corte e Cosso, débattement 315 mm.

Dimensions : 2 200 mm x 840 mm, empattement 1 480 mm, garde au sol 340 mm, poids 104 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9 l, carter moteur 1,2 l.

Prix : 16 355 F.

LAMBRETTA-SERVETA

Ayant acquis sa renommée grâce à ses scooters, l'usine espagnole fabrique également des cyclomoteurs de route et de tout-terrain. Il y en a toujours trois au catalogue cette année qui s'ajoutent aux versions 150 et 200 cm³ du scooter. La marque n'est pas importée.

PUMA 5 V

Équipé du même moteur et de la même partie-cycle, à quelques détails près, que le Puma cross.

PUMA 5 V



7-3 V

Un petit cyclo de route ressemblant beaucoup au Puma 5 V mais pourvu d'un moteur différent.

7-3 V



PUMA CROSS 5 V

Un cyclomoteur de tout-terrain à l'aspect séduisant et capable de rouler sur route malgré son appellation cross.

PUMA CROSS 5 V



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 38 mm x 43 mm, cylindrée 49 cc, compression 10 à 1, puissance 2 ch à 5 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto SHA, allumage volant magnétique Motoplat, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 19", AR 17", pneus Ø 2,25 x 19", AR 3,00 x 17", freins AV à tambour à com-

mande par câble, Ø du tambour 110 mm, AR à tambour à commande par tringle, Ø du tambour 110 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : L 1 820 mm x l 750 mm x h 1 090 mm, empattement 1 200 mm, garde au sol 300 mm, poids 58 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5 l.

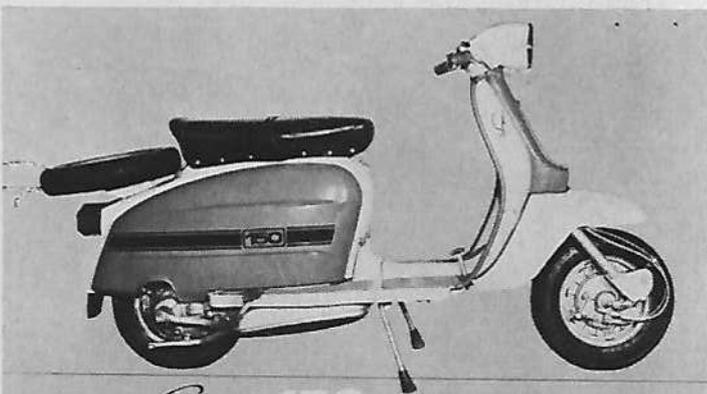
Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2,5 l aux 100 km.

Prix : non importé.

SPECIAL 150

Tous les avantages du scooter au niveau utilitaire, notamment la roue de secours, avec un moteur puissant mais raisonnable.

LAMBRETTA SPECIAL 150



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 148 cm³, puissance 7,6 ch, carburateur Dell'Orto Ø 18 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Suspensions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne sous carter étanche, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 4 rapports.

Partie cycle : cadre coque autoporteuse,

freins AV à tambour simple came, AR à tambour simple came.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1 800 mm x 700 mm, empattement 1 290 mm, garde au sol 165.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Performances constructeur :

consommation usine 2,8 l aux 100 km.

Prix : non importé.

JET 200

Avec un moteur de 200 cm³ et une dizaine de chevaux, c'est le Scooter de haut de gamme. Le graissage s'effectue toutefois toujours par mélange.

LAMBRETTA JET 200



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 198 cm³, puissance 9,75 ch, carburateur Dell'Orto Ø 20 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne sous carter étanche, boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre coque autoporteuse, freins AV à disque à commande mécanique, AR à tambour simple came.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV fourche télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1 800 mm x 700 mm, empattement 1 030 mm, empattement 1 290 mm, garde au sol 165 mm.

Capacités : réservoir d'essence 8,5 l.

Performances constructeur : consommation usine 3,05 l aux 100 km.

Prix : non importé.

LAVERDA

La marque poursuit sa refonte de la gamme, et si l'on reste fidèle à la 500 et à la 1 000 cm³ trois cylindres entre autres, on voit apparaître une belle 350, une superbe 1000 Jota et une non moins étonnante 1200 TTS. L'importateur français a changé d'adresse, mais nous ne savons pas si l'importation des petites 125/175 LZ a été décidée, mais vu la nouvelle réglementation, c'est peu probable.

Adresse :
MOTO LAVERDA S.p.A - I-36042 Breganze, Italie.
Importateur pour la France :
 S.N.D.C.M. 4, villa Bon Accueil 95870 Bezons.
Importateur pour la Belgique :
 CODIVA S.P.R.L. - 19, rue Cornet-de-Grez, 1030 Bruxelles.
Importateur pour la Suisse :
 H.R. - MORI - Kreuplatz 95, 3251 Lobsigen.

125/175 LZ

L'usine italienne, ne disposant pas d'un moteur 125 cm³ pour équiper une moto de route, a eu cette idée : conclure un accord avec Zündapp. Le résultat : une très belle machine qui existe en deux versions 125/175 cm³. Mais l'importation en France est incertaine, à cause de la nouvelle législation sur les vélos-moteurs et du prix élevé, c'est vraiment dommage. La version 80 se distinguera par une décoration différente et de nouveaux cache latéraux.



Moteur : monocylindre, 2 temps, cylindrée 123 cm², alésage et course 54 x 54 mm, compression 11,3 à 1, allumage électronique Bosch, carburateur Mikuni VM 28 Ø 28 mm, lubrification par mélange à 2 %, puissance 17 ch à 7 600 tr/mn, 1,6 m/kg à 7 400 tr/mn.
Transmissions : embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,400 - 2,166 - 1,533 - 1,263 - 1,052, transmission primaire par engrenages, rapport 2,80 à 1,

secondaire par chaîne, rapport 2,687 à 1.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, pneus AV 2,10 x 18", frein AV à disque à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à tambour.

Suspensions : fourche AV Marzocchi, AR oscillante, amortisseurs Sebac réglables.

Dimensions : 2 030 x 1 350 x 1 050 mm, garde au sol 140 mm.

Prix : prix non importé.

LAVERDA 350

C'est une petite 500 cm³, avec tous les avantages de sa grande sœur et un poids moins élevé. La ligne est la même, et la finition aussi, ce dont on ne saurait se plaindre. Roues en alliage, freins à disque avant et arrière. C'est une moyenne cylindrée sympa qui paraît bien taillée pour le permis A2.



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 60 x 61 mm, cylindrée 345 cm³, compression 8,6 à 1, puissance non communiquée, couple non communiqué, carburateur Dell'Orto Ø 24 mm, allumage électronique Bosch, mise en route démarreur électrique.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 23/61 = 2,65, transmission secondaire par chaîne, rapport 14/42 = 1 : 3,00, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 6 rapports : 2,412 - 1,636 - 1,231 - 1 - 0,871 - 0,813.
Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau dédoublé, jantes Ø AV 2,15 x 18" Ø AR

2,15 x 18", pneus Ø AV 90/18 Ø AR 110/90-18, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR simple disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm.
Suspensions : AV fourche télescopique Marzocchi, débattement 140 mm, AR amortisseurs Marzocchi hydrauliques, débattement 100 mm.
Dimensions : L 2 115 mm x 1 720 mm x h 1 115 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 165 mm, poids 172 kg.
Capacités : réservoir d'essence 14,5 l, carter moteur 3 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine non communiquée.

LAVERDA 500

La marque a réussi un joli coup en sortant cette 500 bicylindre quatre temps. La machine est bien équipée, légère, maniable et intelligente. Son prix est malheureusement un peu élevé. Une version course PHANTOM existe en Italie. Elle est utilisée comme cheval de bataille dans une formule de Promotion qui connaît beaucoup de succès.



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 72 x 61 mm, compression 8,6 à 1, puissance 34 DIN ch à 7 000 tr/mn, 39 DIN m/kg à 5 000 tr/mn, carburateurs Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par pompe engrenage, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : primaire par engrenages, rapport 2,652, secondaire par chaîne, rapport 2,8, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,412 - 1,636 - 1,231 - 1,000 - 0,871 - 0,813.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes alliage, pneus Ø AV 3,25 x 18", Ø AR 3,25 x 18",

freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR un disque hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : type hydraulique + ressort AV Marzocchi, AR Marzocchi.

Dimensions : 1 115 mm x 720 mm x 1 115 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 165 mm, poids 187 kg.

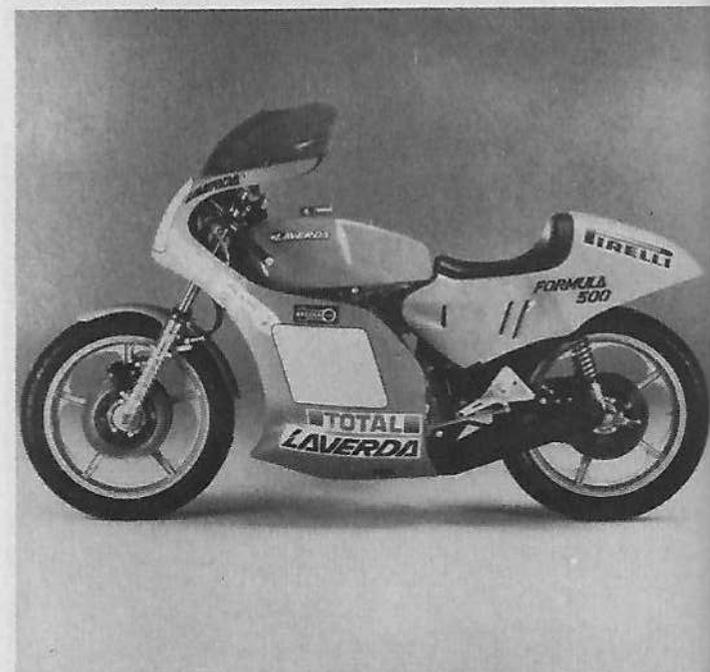
Capacités : réservoir d'essence 13,5 l, carter moteur 3 l.

Performances moteur : vitesse maximum usine 180 km/h, 400 m D.A. usine 13'7, consommation usine 6 l aux 100 km.

Prix : 20 650 F.

LAVERDA PHANTOM FORMULA 500

Equippée d'un superbe carénage, d'une selle monoplace en polyester et de mégaphones, le Phantom a une toute autre allure. Avec le concours de Total, Bieffe, Pirelli, Brembo et Regina, cette moto est utilisée dans le cadre de la Formule de Promotion en Italie, où elle se montre à son affaire.



Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 72 x 61 mm, cylindrée 496,7 cm³, compression 10,5 à 1, puissance non communiquée, couple non communiqué, carburateurs Dell'Orto PHF Ø 32 mm, allumage électronique Bosch, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 23/61 = 1/2,652, transmission secondaire par chaîne, rapport 15/42 = 1/2,8, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 1,762 - 1,417 - 1,148 - 1 - 0,871 - 0,813.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Ø AV

2,15 x 18", Ø AR 2,15 x 18", pneus Ø AV 100/30-18, Ø AR 110/90-18, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi, débattement 140 mm, AR amortisseurs Marzocchi hydrauliques 5 positions, débattement 100 mm.

Dimensions : L 2 115 mm x l 600 mm x h 1 240 mm, empattement 1 420 mm, garde au sol 165 mm, poids 158 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14,5 l, carter moteur 3 l.

LAVERDA 750 SF

Très intéressante cette SF. La présentation est d'excellente facture, voire luxueuse. Un très gros effort a été fait pour limiter le niveau sonore. Elle est maintenant livrée équipée d'un double disque avant à commande hydraulique et d'un simple disque arrière ainsi que des roues en alliage, sur option.



Moteur : 4 cylindres, 4 temps, 1 ACT, alésage et course 80 x 74 mm, cylindrée 743,82 cm³, compression 8,9 à 1, puissance 66 ch à 7 200 tr/min, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 36 mm, allumage par batterie - bobine, lubrification sous pression par pompe à engrenages, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,2 à 1, transmission secondaire par chaîne, 2,1 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports, 12,099 - 8,699 - 6,347 - 5,419 - 4,62.

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneus AV 3,50 x 18", AR 4,00 x 18", freins AV à double disques Ø 300 mm, AR simple disque.

Suspensions : à amortissement hydraulique,

AV télescopique, amortisseurs hydrauliques double effet, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 200 x 675 x 1 000 mm, empattement 1 475 mm, hauteur de selle 800 mm, garde au sol 150 mm, poids à sec 218 kg.

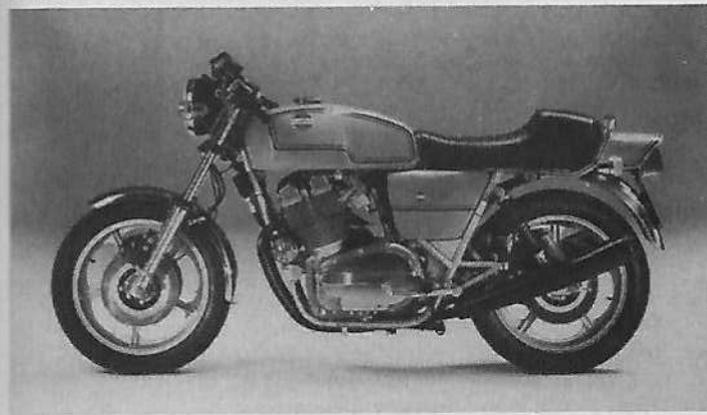
Capacités : réservoir d'essence 9 l, carter moteur 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 195 km/h, 400 m D.A. usine 13°27', pente gravissable 35°, consommation usine 7 l aux 100 km.

Prix : non communiqué.

1000

Cette tricylindre de 1000 cm³ est certainement une des plus redoutables machines de tourisme sportif. Son évolution, tant du point de vue esthétique que sécurité (freinage) est remarquable. La version 76 a reçu entre autres un radiateur. Comme la 750, elle est disponible en différentes versions.



Moteur : 4 temps, 3 cylindres, 2 ACT, alésage et course 75 x 74 mm, cylindrée 980,76 cm³, compression 9 à 1, puissance 80 ch (DIN) à 7 250 tr/min, 3 carburateurs Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique avance automatique, lubrification par pompe à engrenages sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,04 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,015 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,618 - 1,883 - 1,373 - 1,173 - 1,000.

Partie cycle : cadre double berceau tubes acier, pneus AV 4,10 x 18", AR 4,25 x 18",

freins AV double disque à commande hydraulique Ø 280 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, amortisseur hydraulique à double effet, AR oscillante, amortisseurs réglables.

Dimensions : 2 180 x 660 mm, empattement 1 486 mm, hauteur de la selle 1 000 mm, garde au sol 150 mm, poids 214 kg à sec.

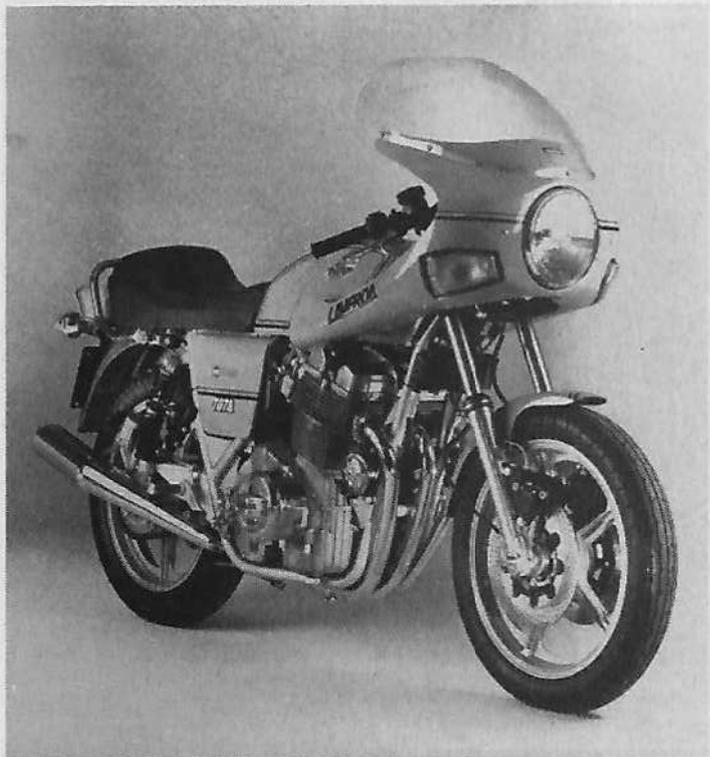
Capacités : réservoir essence 20,5 l, huile 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 220 km/h, pente gravissable 40°, consommation entre 6,6 et 10 l aux 100 km.

Prix : 28 950 F.

LAVERDA 3 CL JOTA

Il s'agit de la version sportive de la 1000 bien connue. La Jota diffère de cette dernière par une selle monoplace, des disques de freins perforés, des commandes reculées, des pneus de type course, et bien sûr le carénage de tête de fourche. C'est une belle moto qui reprend le flambeau de la SFC pour seulement 2 000 F de plus que la 3 CL.



Moteur : 4 temps, 3 cylindres, alésage et course 75 x 74 mm, cylindrée 980,7 cm³, compression 9 à 1, puissance 80 ch à 7 250 tr/min, carburateurs Dell'Orto PHF Ø 32 mm, allumage électronique Bosch BT2, lubrification sous pression, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, rapport 2,04 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 2,0154 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,618 - 1,883 - 1,373 - 1,173 - 1,000.

Partie cycle : double berceau tubulaire, jantes Ø AV 18", Ø AR 18", pneus AV 4,10-18 Ø AR 4,25-18, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm, à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs Marzocchi à gaz.

Dimensions : L 2 180 mm x l 660 mm, empattement 1 486 mm, garde au sol 150 mm, poids 214 kg.

Capacités : réservoir d'essence 20,5 l.

Prix : 30 800 F.

LAVERDA 1200

La super-bête de la marque, révélation du dernier salon. Il s'agit en fait d'une « grosse » version de la 1000 avec pas mal de chevaux en plus. A 29 900 F, la 1 200 est une très sérieuse concurrente pour les autres gros cubes nippons. En attendant peut-être une version tourisme du moteur 6 cylindres d'endurance, qui sait ?



Moteur : 4 temps, 3 cylindres, alésage et course 80 x 74 mm, cylindrée 1 115,69 cm³, compression 9 à 1, puissance 79 ch SAE à 6 900 tr/min, 8,5 m/daN SAE à 5 000 tr/min, allumage électronique par batterie-bobine, lubrification par carter humide, carburateur Dell'Orto Ø 32 mm, mise en route par démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par pignons et chaîne, rapport 25/51, transmission secondaire par chaîne, rapport 16/34, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,857 - 1,883 - 1,374 - 1,173 - 1,000.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes bâtons en alliage, pneus AV 4,10 x 18", AR 4,25 x 18", freins AV double disque hydraulique Ø 280 mm, AR simple disque Ø 280 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique Ceriani, AR amortisseurs hydrauliques réglables Ceriani.

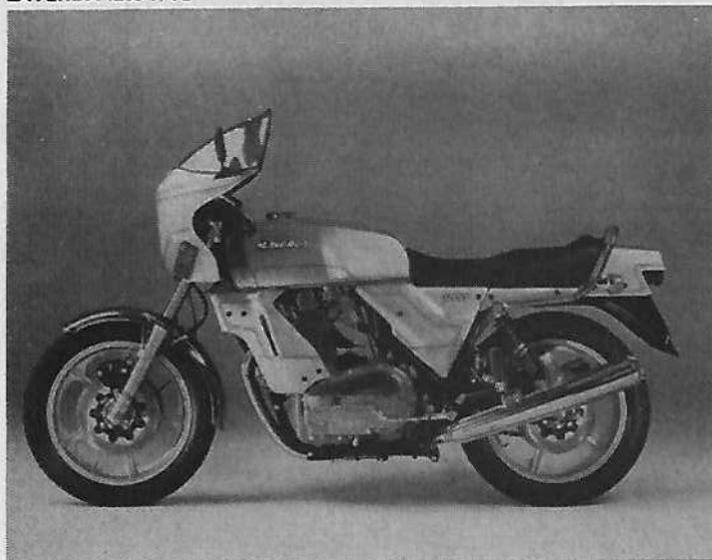
Dimensions : 2 170 x 870 x 1 125 mm, empattement 1 470 mm, garde au sol 120 mm, poids 247 à sec.

Prix : 29 900 F.

LAVERDA 1200 T/TS

La T/TS, c'est l'équivalent italien de la Kawasaki ZZR ou de la Suzuki GS 1000 S. Il s'agit d'une moto sportive mais aussi routière. Elle se distingue de la 1200 normale par un design très original, une instrumentation complète, des disques de freins perforés et une commande d'embrayage hydraulique. Vendue 30 950 F, la T/TS devrait se tailler un créneau à sa mesure.

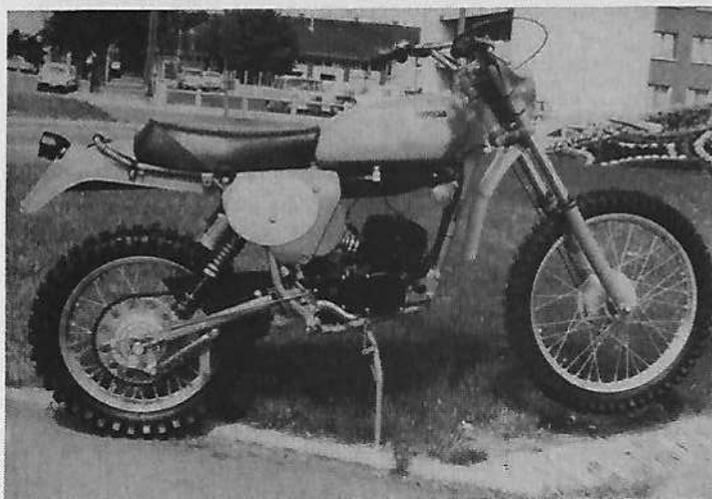
LAVERDA 1200 T/TS



LAVERDA 125 ENDURO

Belle bête ! Laverda a fait un gros effort en sortant cette version véritablement enduro particulièrement soignée du point de vue préparation et esthétique. Le moteur est signé HVA. Elle n'a pas subi de modifications cette année.

LAVERDA 125 ENDURO



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 55 x 52 mm, cylindrée 124 cm³, carburateurs Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile (6 disques), boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire, jantes Akront point vert, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 3,50

x 18", freins AV à tambour à commande mécanique Ø 140 mm, AR tambour à commande mécanique Ø 140 mm.

Suspensions : type hydraulique + ressort AV Marzocchi, AR Marzocchi.

Dimensions : empattement 1 435 mm, poids 18 kg.

Capacités : réservoir essence 10 l, Carter moteur 1,5 l.

Prix : 12 500 F.

LAVERDA 250 ENDURO

Sur la même base que la 125, Laverda propose maintenant une 250, elle aussi équipée du moteur Husqvarna. Son prix : 14 000 F.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 68 mm x 68 mm, cylindrée 246,9 cm³, compression 10 à 1, puissance 28 ch à 7 500 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 32 mm, allumage électronique Bosch, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 3,154 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisques à sec, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,818 - 2,0 - 1,47 - 1,1 - 0,90.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à tambour, simple came à commande par câble Ø 180 mm,

AR à tambour simple came à commande par tringle Ø 180 mm.

Suspensions : hydrauliques + ressorts, AV fourche télescopique à air, débattement 300 mm, AR bras oscillant et amortisseurs Ohlins à gaz, débattement 300 mm.

Dimensions : 2 155 mm x 675 mm, empattement 1 455 mm, garde au sol 200 mm, poids à sec 110 kg.

Capacités : réservoir d'essence 11 l.

Performances constructeurs : vitesse maximum usine 115 km/h, consommation usine 4,7 l/100 km.

Prix : 14 000 F.

LAVERDA 250 ENDURO



MORBIDELLI

Le constructeur italien champion du monde de vitesse commerciale uniquement sa très belle 125 compétition client mais il serait très possible qu'une 250 cm³, développant plus de 60 chevaux apparaissent bientôt. Ce sont maintenant les Etablissements Guignabodet qui ont repris l'importation de Morbidelli depuis le 1^{er} janvier.

Marque :

MORBIDELLI BENELLI ARMI S.p.A.

Adresse :

Via A. Cecchi N. 27 - 61100 PESARO.

Importateur pour la France :

Ets GUIGNABODET, 195 avenue François Cuzin, 83000 Toulon.

Importateur pour la Belgique et les Pays-Bas :

Riemersma BV, Den Heuvel 3, Oirschot (Hollande).

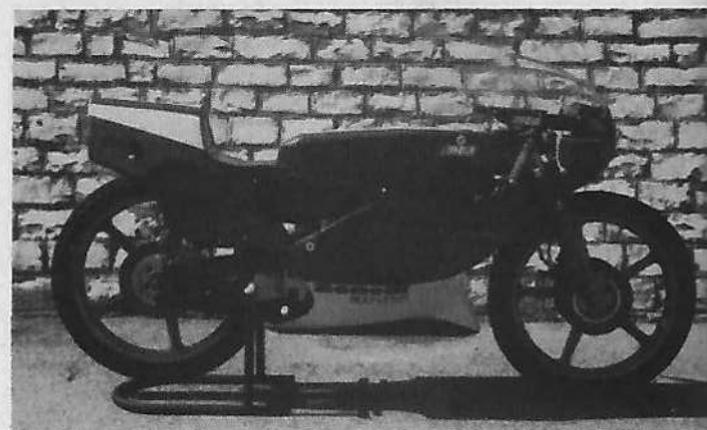
Importateur pour la Suisse :

F. W. Egli, 5618 Bettwille Ch. (Suisse).

MORBIDELLI 125 COMPETITION CLIENT

Dit le « Morbid » pour tous les pilotes de France. C'est une moto redoutable dans sa cylindrée, championne du monde. La qualité de l'équipement est remarquable, la partie-cycle superbe, le moteur puissant et le rapport poids-performances très favorable. Seul problème : il vaut mieux ne pas tomber ni casser car les pièces sont rares et chères. Cette moto a été énormément améliorée cette année, et l'on peut notamment signaler les cylindres à six transferts, le nouveau cadre, les amortisseurs Marzocchi à gaz, bref. Si le plat est le même, la sauce est toute différente, et le résultat remarquable. Reste que son prix de 43 235 F ne la met pas à la portée de toutes les bourses.

MORBIDELLI 125 COMPETITION CLIENT



Moteur : 125 cm³, 2 temps, 2 cylindres, alésage et course 44 x 41 mm, cylindrée 124,68 cm³, compression 20 à 1, puissance 42-43 ch à 14 500 tr/mn, carburateurs 2 Mikuni Ø 28 mm, allumage Krober, lubrification par mélange, mise en route par poussette.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1 : 4, transmission secondaire, par chaîne Z1 : 16-17-18, Z2 : 39-40-41-42, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 6 rapports : 28/17 = 1 : 1,647 - 26/20 = 1 : 1,30 - 24/22 = 1,091 - 22/23 = 1 : 1,0956 - 21/24 = 1 : 0,875 - 22/27 = 1 : 0,815.

Partie cycle : double berceau en tube au

chrome molybdène, jantes Ø AV WM1 x 18, AR WM1 x 18, pneus Ø AV 2,75 S 18 PZ2, AR 2,75 S 18 PZ2, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 220 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 220 mm.

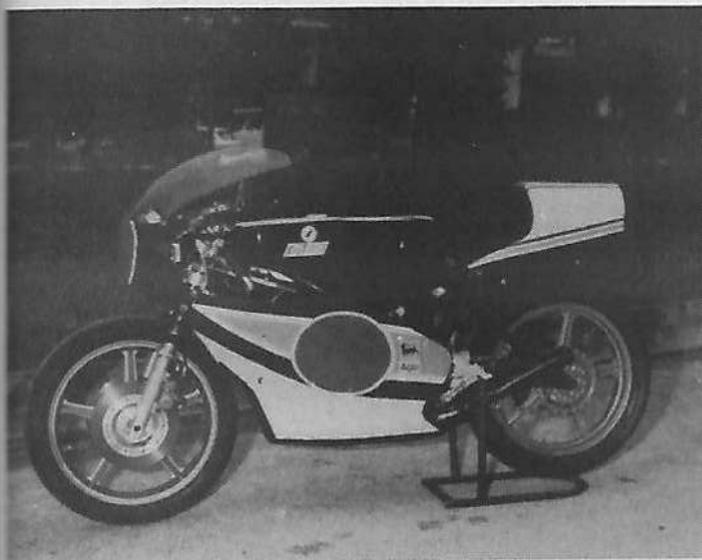
Dimensions : 1 850 mm x 450 x 1 020, empattement 1 280 mm, garde au sol 180 mm, poids 85 kg.

Capacités : réservoir d'essence 14 l, Carter

Performances moteur : vitesse maximum usine 230 km/h.

Prix : 43 235 F

MORBIDELLI 250 COMPETITION



MAICO

Maïco = Moto cross. Rarement une marque n'aura été autant impliquée dans la compétition que la firme de Pläffingen. Chez Maïco, le fils de la maison, Hans Maish, est un des meilleurs crossmen du monde. Quand on y parle de moto cross, on sait de quoi on parle. Les Maïco font chacune référence dans leur catégorie. La firme s'intéresse de plus en plus à l'enduro, de même que l'importateur français. On attend la sortie du nouveau bloc 125 cm³, catégorie un peu délaissée jusqu'ici, ainsi qu'à l'inverse un moteur encore plus gros, le 490, qui remplacerait l'actuel 440. Le 490, ainsi que le 250, sera sans doute équipé de clapets. Dommage que l'essentiel de la production de l'usine soit absorbée par les Etats-Unis : il est parfois très difficile de se procurer une Maïco, surtout en début de saison.

Adresse :

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH 7403 Ammerbuch 2 Pläffingen.

Importateur pour la France :

H. Soullignac, 13200 Arles, route de Tarascon.

Importateur pour la Belgique :

MAICO-Belgium, Fernand Mangelschots, Meylandtlaan 99, 354 P Zolder

Importateur pour la Suisse :

F. Michel, 8610 Uster, Stöcklerstr. 10.

Maïco 125 GS ET MC

En attendant la sortie du nouveau bloc moteur, Maïco propose ces deux 125 à distributeur rotatif, qui empruntent la partie cycle (réduite) de leurs aînées. Ce qui est une Référence.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x mm, cylindrée 123 cm³, compression 15 à 1, carburateur Bing Ø 32 mm + distributeur rotatif, allumage électronique Motoplaf, lubrification par mélange à 1 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, rapport 50/18, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes Akront alu, Metzeller Ø 1V

3,00 X 21", Ø AR 4,00 X 18, freins AV à tambour à commande par câble 136 mm, AR à tambour à commande par tige Ø 136 mm.

Suspensions : AV fourche Maïco à air, débattement 275 mm, AR Amortisseurs Corte e cosso à gaz à réservoirs séparés ou Bilstein, débattement 275 mm.

Dimensions : 2 120 x 850 mm x 1 200 mm, empattement 1 430 mm, garde au sol 300 mm, poids 92 kg

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l, carter moteur à 600 cm³.

Prix : 11 340 F (MC) 11 365 (65).

MAICO GS 250

Maïco n'a pas encore une grosse réputation en enduro. Pourtant Gilles Francru a effectué une bonne saison au guidon de cette moto. Cette année, les modèles GS sont restés quasi-semblables à ceux de 79. Pour 81, ils devraient se rapprocher plus des cross 1980.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 66 mm x 70 mm, cylindrée 238 cm³, compression 12 à 1, puissance 38 ch à 7 800 tr/mn, carburateurs Bing V54 Ø 36 mm, allumage Bosch électronique, lubrification par mélange, mise en route kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile ou à sec, boîte de vitesses à 5 rapports 2,98 - 2,17 - 1,65 - 1,25 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire

en acier au chrome molybdène, jantes Ø AV 21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18, freins AV

Suspensions : AV fourche télehydraulique avec assistance d'air, déb. 254 mm, AR bras oscillant, amortisseurs à gaz, déb. 254 mm.

Dimensions : L 2 130 x l 850 x h 1 200, empattement 1 430 mm, garde au sol 300 mm, poids 100 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l ou 11,5 l, carter moteur 0,75 l.

Prix : 14 787 F.

Maïco GS 400 et 440

En cross comme en enduro, les modèles « grosses » de chez Maïco sont considérés comme les plus réussis. De fait, on trouve beaucoup de ces Maïco en championnat d'Europe, et Heino Brise est champion d'Europe au guidon d'une 504 cm³ très proche de ces deux modèles.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 77 mm x 83 mm (82 mm x 83 mm), cylindrée 386 cm³ (438 cm³), compression 12 à 1, carburateur Bing Ø 36 mm (40 mm), allumage électronique Bosch, lubrification par mélange à 1 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,98 - 2,17 - 1,65 - 1,25 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes Akront en alu

dorées, pneus Metzeller Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à tambour à commande par câble Ø 136 mm, AR à tambour à commande par tige Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche Maïco à air, débattement 254 mm, AR amortisseurs Bilstein à gaz sans bonbonnes, débattement 254 mm.

Dimensions : empattement 1 430 mm, garde au sol 300 mm, poids 102 kg (103 kg).

Capacités : réservoir d'essence 11 l, carter moteur 600 cm³.

Prix : 400 : 17 483 F, 440 : 17 890 F.

Maico 250 MC

Profondément modifiée cette année (cadre, fourche, présentation), la 250 Maico est toujours une des reines de sa catégorie, notamment dans les circuits qui mettent en valeur sa stabilité, et dans le gras où son couplé fait merveille. Pour 81 devrait apparaître une version à clapets.

250 MC



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 66 x 70 mm, cylindrée 238 cm³, compression 12 à 1, puissance 40 ch à 7 800 tr/mn, carburateurs Bing V 54 Ø 40 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses 5 rapports, étalement 2,25 - 1,80 - 1,44 - 1,20 - 1,00.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire en acier au chrome molybdène, jantes Ø AV

21", Ø AR 18", pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV et AR à tambour, Ø du tambour AV 136 mm, Ø du tambour AR 160 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique avec assistance d'air - 310 mm, AR bras oscillant, amortisseurs à gaz.

Dimensions : L 2 150 mm x I 850 mm x h 1 290 mm, empattement 1 465 mm, garde au sol 360 mm, poids 99 kg.

Capacités : Réservoir d'essence 9,5 l.

Prix : 14 766 F.

MAICO 400 ET 440 MC

Pour 81, la version 440 sera remplacée par une 490 à clapets, pour ceux qui aiment vraiment se faire peur. Pour les autres, la 400 sera toujours disponible. Ces deux motos sont de superbes réussites, elles équipent une grande partie des pilotes privés dans la catégorie.

440 MC



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 77 mm x 83 mm, (82 mm x 83 mm), cylindrée 396 cm³ (438 cm³), compression 12 à 1, carburateur Bing Ø 40 mm, allumage électronique Motoplat, lubrification par mélange à 1 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par chaîne, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,71 - 1,97 - 1,50 - 1,20 - 1,0.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, jantes

Akront dorées en alu, pneus Metzeller Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 21", freins AV à tambour à moyeu conique à commande par câble, Ø 136 mm, AR à commande par tige Ø 160 mm.

Suspensions : AV fourche Maico à air, débattement 254 mm, AR amortisseurs Bilstein sans bonbonnes, débattement 254 mm.

Dimensions : empattement 1 430 mm, garde au sol 300 mm, poids 102 kg (103 kg).

Capacités : réservoir d'essence 9,3 l, carter moteur 600 cm³.

Prix : 400 MC : 17 462 F, 440 MC : 17 869 F.

MALAGUTI

La nouvelle réglementation française sur les motocycles a obligé Malaguti à suspendre la production de ses cyclomoteurs à vitesses. Les cyclos sport Olympique et tout terrain Cavalcone ne figurent donc plus au catalogue.

Des modèles 80 cm³ dérivés de ceux-ci sont en cours d'homologation et devraient être présentés dès octobre 1980.

On nous annonce notamment un 80 enduro à boîte 6 vitesses particulièrement gratiné. En attendant deux nouveaux 50 cm³ automatiques font leur apparition : le fifty et le firebird. Ils seront prochainement suivis d'un 50 sport et d'un 50 enduro.

Adresse :

MALAGUTI - San Lazzaro di Savena, Bologna, Italie.

Importateur pour la France :

SICMA - B.P. 38, 13471 Vitrolles.

FIFTY AS

Un très beau cyclomoteur à moteur Minarelli automatique, mi-sport, mi-utilitaire, le fifty bénéficie d'une ligne à l'italienne très réussie et d'un équipement très complet. La finition est soignée avec le choix entre une décoration rouge avec roues satinées alu ou noire avec roues satinées or. Deux versions avec selle mono ou biplace.

FIFTY AS



Moteur : 2 temps, 1 cylindre ventilé par turbine. Alésage et course 38,8 x 42 mm, compression 8,6 à 1, carburateurs SHA 14 Ø 12 mm, allumage volant magnétique - bobine HT, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique.

Partie cycle : cadre tubulaire, roues à bâtons

en alliage, pneus Ø AV 2,25-16, Ø AR 2,50-16, freins AV et AR à tambour Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs.

Capacités : réservoir d'essence 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : selle monoplace : 2 900 F. T.T.C. Selle biplace : 3 000 F. T.T.C.

FIRE BIRD

Comme son nom le laisse penser, l'oiseau de feu est tout rouge. Des leviers aux roues en passant par les ressorts d'amortisseurs, tout est émaillé rouge. Même la selle biplace est recouverte de skaï feu. Techniquement, le Firebird est identique au Fifty dont il ne se distingue que par des détails d'équipement.

FIRE BIRD



Moteur : 2 temps, 1 cylindre ventilé par turbine, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8,6 à 1, carburateurs SHA 14 Ø 12 mm, allumage volant magnétique-bobine HT, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique.

Partie cycle : cadre tubulaire, roues à bâtons en alliage, pneus Ø AV 2,25-16, Ø AR 2,50-16, freins AV et AR à tambour Ø 90 mm.
Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant, amortisseurs.
Capacités : Réservoir d'essence 2,5 litres.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.
Prix : 3 200 F. T.T.C.

RONCHINO

Le Ronchino est un jouet motorisé pour gosse (de riches). Non homologué, il est réservé à une utilisation exclusivement en terrain privé. Traitée en machine de tout-terrain, il est animé par une mécanique Franco Morini et disponible en deux versions, junior ou radial, selon que le moteur est à ailetage radial ou pas.

RONCHINO



Moteur : 2 temps, 1 cylindre, alésage et course 38 x 42 mm, cylindrée 47,6 cm³, compression 6,5 à 1, puissance 2 ch à 5 500 tr/mn, carburateurs Dell'Orto Ø 9-12 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 2 %, mise en route par kick.
Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique en bain d'huile.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 2,25-14 Ø AR 2,25-14, freins AV et AR à tambour Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Prix : Ronchino Junior : 2 600 F. T.T.C., Ronchino Radial : 2 750 F. T.T.C.

MALANCA

En 1958, Mario Malanca fonda une usine très vite spécialisée dans la construction des 50 cm³. Aujourd'hui Malanca produit 22 modèles de 50 cm³ qui ne diffèrent bien souvent que par des points de détail. La marque présente une 125 cm³ bicylindre.

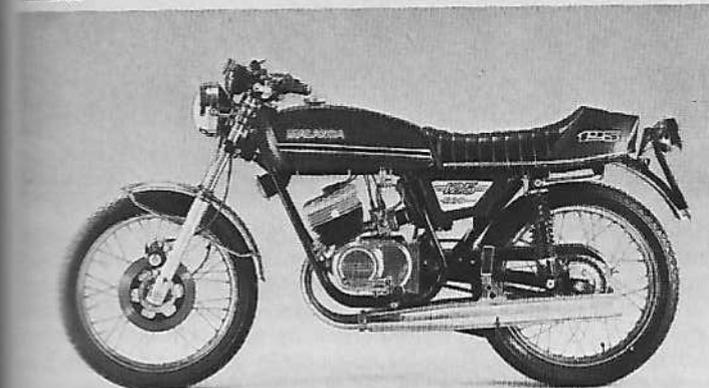
Malanca n'est maintenant plus importé en France, et c'est dommage, mais il était très difficile de lutter avec les Japonais sur le plan prix. La gamme comprend notamment une superbe trail, que nous ne verrons vraisemblablement jamais en France. Il est également question de 80 cm³, mais ce ne sont pour le moment que des projets.

Adresse :
MALANCA MOTORI - S.p.a., via Pila, 6, 40044 Pontecchio di Sasso Marconi - Bologna.

125 E2CS

Vélocoteur sportif et équipé d'un frein à disque avant et d'un guidon bracelet, son allure et ses performances sont séduisants.

125 E2CS



Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 43 x 43 mm, cylindrée 124,9 cm³, compression 9 à 1, puissance 15 ch à 8 400 tr/mn, carburateurs 2 Ø 19 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1/3,423, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes AV 18/36, AR 18/36, (alliage léger Borani), pneus AV 275 x 18, AR 300 x 18, freins AV

à disques à commande hydraulique, Ø du disque 230, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 136.

Suspensions : AV fourche télescopique (Paoli) double effet, longue course, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques réglables.
Dimensions : 1 900 x 710 x 980, empattement 1 270 mm, poids 100 kg à vide.

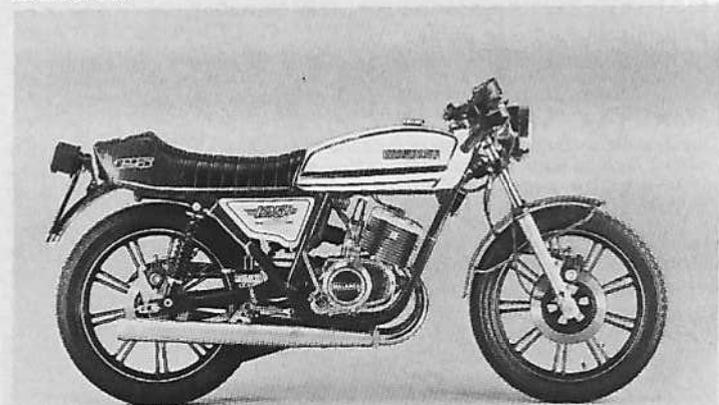
Capacités : réservoir d'essence 11 l; réservoir d'huile avec mélange.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h.
Prix : non importé.

125 E2C SPORT

Vélocoteur sportif développant 20 ch, équipé d'un double disque avant à commande hydraulique.

125 E2C SPORT



Moteur : 2 temps, bicylindre, alésage et course 43 mm x 43 mm, cylindrée 124,9 cm³, compression 12 à 1, puissance 20 ch à 9 800 tr/mn, carburateurs 2 Ø 22 mm, lubrification mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1/3,423, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau à commandes reculées, jantes AV 18/36, AR 18/36 (alliage léger Borani), pneus AV 275 x 18, AR 300 x 18, (Michelin type course), freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø des dis-

ques 2 x 230 mm, AR à tambour à commande mécanique, Ø du tambour 136 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique hydraulique (Paoli) double effet, AR bras oscillant, amortisseurs hydrauliques réglables spéciaux.

Dimensions : 1 900 x 600 x 1 000, empattement 1 270 mm, poids 97 kg à vide.

Capacités : réservoir d'essence 11 l, réservoir d'huile avec mélange.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 140 km/h.
Prix : non importé.

LORD 4M-5M

Ce petit cyclo d'allure sympa utilise des solutions sophistiquées : jantes en alliage, freins à disque, etc.

LORD 4M - 5M



Moteur : 2 temps, monocylindre, cylindrée 49,6 cm³, puissance 1,5 ch à 5 200 tr/mn, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie cycle : jantes Ø AV 17", Ø AR 16",

pneus Ø AV 2,50 x 17", Ø AR 3,25 x 16", freins AV à disque à commande hydraulique Ø 200 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 124 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Capacités : réservoir d'essence 4 l.
Prix : non importé.

MARTIN

La petite entreprise des Sables-d'Olonne continue son petit bonhomme de chemin en prenant régulièrement de l'ampleur. Jusqu'à maintenant concentré sur la fabrication de ses cadres et partie cycle et sur la distribution d'accessoires spéciaux, Georges Martin en profite cette année pour systématiser sa production de motos complètes, acquérant ainsi plus officiellement le statut de constructeur.

La commercialisation de cadres spéciaux pour Suzuki continue mais vu la difficulté d'approvisionnement de ces moteurs, la réalisation de motos complètes est suspendue.

En attendant la sortie en décembre 80 d'une Martin-Yamaha 1100, le catalogue Martin comprend pour l'instant trois machines à mécanique Kawasaki Z2R, Honda 1000 CBX ou Honda 900 Bol d'Or.

Visant à une utilisation sportive ou de grand tourisme ces motos font appel à des accessoires et à des solutions techniques assez sophistiquées tels qu'un cadre à structures latérales ou une suspension arrière cantilever.

Constructeur :

GEORGES MARTIN, 61, cours Dupont, 85100 Les Sables d'Olonne.

Importateur pour la Belgique :

MOTO KIT, 713, chaussée St-Job, 1180 Bruxelles.

Importateur pour la Suisse :

EXCLUSIVE IMPORT - Weidstrasse 26, 8706 Meilen - Suisse.

MARTIN-KAWASAKI Z2R

Il existe deux versions de cette moto dénommée série 1 et série 2. Alors que la série 1 reprend les éléments d'origine Kawasaki, la série 2 utilise une fourche téléhydraulique et des roues à bâtons Martin, des pneus Dunlop K81 et un équipement de freinage Brembo complet.

Pour le reste, les deux versions reprennent le cadre Martin à structures latérales, la suspension arrière cantilever avec amortisseur unique De Carbon, les commandes reculées, l'échappement 4 dans 1, le carénage avec double optique H4, la coque polyester avec réservoir de 21 litres intégré etc...

MARTIN-KAWASAKI Z2R



Moteur : 4 temps, 4 cylindres en ligne face à la route, soupapes en tête commandées par double ACT entraîné par chaîne, refroidissement par air, alésage et course 70 mm x 66 mm, cylindrée 1 015 cm³, compression 8,7 à 1, puissance 90 ch à 8 000 tr/mn, couple maximum 8,7 m/kg à 7 000 tr/mn, 4 carburateurs Mikuni VM 28 SS Ø 28 mm, allumage batterie-bobines 12 V / 14 Ah, lubrification sous pression du type carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 1,73 à 1, (97/56), transmission secondaire par chaîne, rapport 2,20 à 1 (33/15), embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre Martin multitubulaire à

structures latérales, roues à bâtons en alliage léger, pneus Ø 3,50 x 18", Ø AR 4,00 x 18, freins AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 295 mm, AR disque à commande hydraulique, Ø du disque 295 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR système cantilever avec amortisseur unique De Carbon.

Dimensions : L 2 110 x l 800 x h 1 450 mm, empattement 1 450 mm, poids 200 kg en ordre de marche.

Capacités : réservoir d'essence 21 litres, carter moteur 3,7 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine + de 220 km/h, 400 m départ arrêté usine - de 12 s.
Prix : 32 000 F.T.T.C.

MARTIN-KAWASAKI Z2R SERIE II

Caractéristiques techniques identiques à série I sauf fourche téléhydraulique Martin Ø 42 mm, roues à bâtons en alliage léger Martin finition Epoxy or, pneumatiques Dunlop K81, freins à disques Brembo, AV 300 mm, AR 280 mm.

Prix : 35 700 F.T.T.C.

MARTIN-HONDA CBX

L'association de l'un des plus fabuleux moteurs de série avec une partie cycle hautement élaborée. La Martin CBX n'existe qu'en série 2 c'est-à-dire avec fourche et roues Martin, freins Brembo et pneus K81. L'équipement est du style de celui de la Kawasaki avec toutefois un échappement 6 en 1, six pattes obliques.

Moteur : 4 temps, 6 cylindres, alésage et course 64,5 mm x 53,4 mm, cylindrée 1 047 cm³, compression 9,3 à 1, puissance 105 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 8,6 m/kg à 8 000 tr/mn, 6 carburateurs Keihin Ø 28 mm, allumage CDI transistorisé, lubrification par pompe trochoïde, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,438 - 1,750 - 1,391 - 1,20 - 1,037.

Partie cycle : cadre Martin multitubulaire à structures latérales, roues Martin à bâtons, pneus Ø AV 3,50 x 19", Ø AR 4,25 x 18",

freins Brembo AV 2 disques à commande hydraulique, Ø du disque 300 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 280 mm.

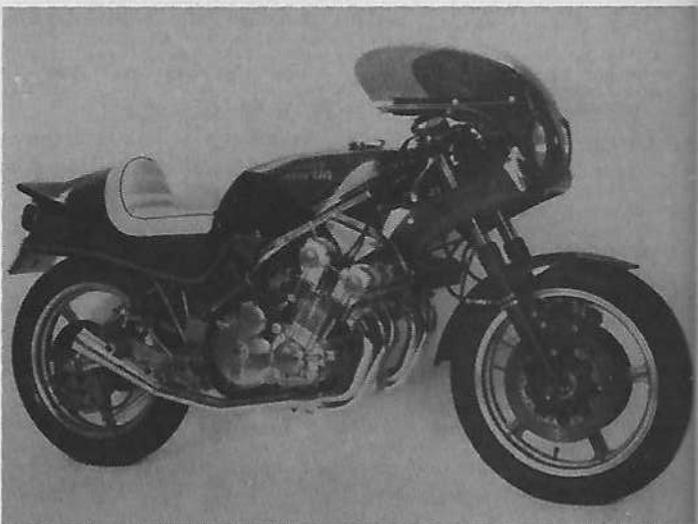
Suspensions : AV fourche téléhydraulique Martin, AR système cantilever avec amortisseur unique De Carbon.

Dimensions : L 2 110 mm, empattement 1 450 mm, poids 222 kg en ordre de marche.

Capacités : réservoir d'essence 20 litres, carter moteur 5,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine + 230 km/h, 400 m départ arrêté usine - 12 s.
Prix : 40 800 F.T.T.C.

MARTIN-HONDA CBX SERIE II



MARTIN-HONDA BOL D'OR

Le CB 900 seize soupapes qui n'a jamais caché sa vocation sportive trouve avec la cadre Martin à structures latérales, une partie cycle propre à contenir sa fougue. La Martin Bol d'Or est proposée en série I ou II avec les mêmes distinctions que pour la version à moteurs Kawasaki. Comme pour les autres modèles le délai de livraison est de 6 à 8 semaines suivant la demande et 350 F sont à prévoir pour les frais d'homologation.

Moteur : 4 temps, 4 cylindres, alésage et course 64,5 mm x 69 mm, cylindrée 901,8 cm³, compression 8,8 à 1, puissance 105 ch à 9 000 tr/mn, couple maximum 7,9 m/kg à 8 000 tr/mn, allumage à transistors, lubrification par carter humide, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission secondaire par chaîne, rapport 2,488 à 1, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,533 - 1,789 - 1,391 - 1,160 - 1,0.

Partie cycle : cadre Martin multitubulaire à structures latérales, roues Honda Comstar, pneus Ø AV 3,25 x 19", Ø AR 4,00 x 18",

freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø du disque 270 mm, AR 1 disque à commande hydraulique, Ø du disque 295 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR système cantilever avec amortisseur unique De Carbon.

Dimensions : L 2 110 mm x l 795 mm, empattement 1 450 mm, poids 208 kg en ordre de marche.

Capacités : réservoir d'essence 18 litres, carter moteur 4 litres.

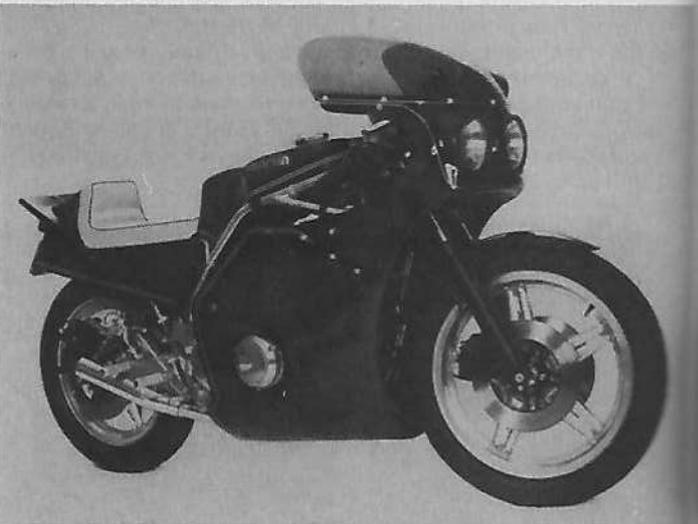
Performances constructeur : vitesse maximum usine + 220 km/h.
Prix : 35 700 F.T.T.C.

MARTIN-HONDA BOL D'OR SERIE II

Caractéristiques identiques à la série I sauf fourche téléhydraulique Martin Ø 42 mm, roues à bâtons en alliage léger Martin finition Epoxy or, pneumatiques Dunlop K81, freins à disques Brembo, AV 300 mm, AR 280 mm.

Prix : 37 000 F.

MARTIN-HONDA BOL D'OR SERIE II



MONTESA

Marque prestigieuse s'il en est, encore rehaussée par le passage chez eux des pilotes Vesterinen et Soler. Spécialisée dans le trial, on y fait aussi des enduro, des cross, des vélos de trail (trial vim)...

Au moment où nous faisons ce catalogue nous savons ce qui sera présenté au salon, mais l'importateur ne nous a fourni ni fiches techniques ni photos. Pour les nouveautés donc, se reporter à la partie idoine du catalogue. La 247 et la 348 disparaissent, en tout cas.

Adresse :

Permanyer SAA de Industrias Mecanicas Avenida de la Electricidad Epuglas De Llobregat Barcelona - Espagne.

Importateur pour la France :

Montesa-France, Ets RAVEL, 51, bis avenue du Général de Gaulle, 66000 Perpignan.

Importateur pour la Belgique :

RENAERTS, rue des Ecoles 133 - 4520 Wandre.

Les nouveautés

Il y aura au salon une nouvelle Cota 123, et une 200. Une 75 trial aussi. Et une 248 qui devrait remplacer la 247 et la 348. La 349 « Vesterinen replica ». Et la 360 enduro. On bosse chez Montesa.

MONTESA COTA 123

Montesa annonce une nouvelle Cota 123, prête à rivaliser, paraît-il avec les Fantic et SWM. Voici les coordonnées du modèle 1980.

MONTESA COTA 123



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 54 mm x 54 mm, cylindrée 123,7 cm³, compression 12 à 1, puissance 10 ch à 6 000 tr/mn, carburateur Amal, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 19/65 (3,421 à 1), transmission secondaire par chaîne, rapport 12/52, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,615 - 2,133 - 1,611 - 1,20 - 0,88 - 0,678.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau soudé, jantes Akront en alu, pneus Ø AR 2,75 x 21", Ø AR 4,00 x 18", freins AV à tambour à commande manuelle Ø 110 mm, AR à

tambour à commande par pédale au pied Ø 110 mm.

Suspensions : AV fourche Montesa téléhydraulique, AR amortisseurs hydrauliques Betor.

Dimensions : longueur 1 900 mm, empattement 1 260 mm, garde au sol 295 mm, poids 71 kg.

Capacités : réservoir d'essence 5,7 l, carter moteur, embrayage, boîte de vitesses et transmission 900 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 80 km/h, consommation usine 2,5 / 100 km.

Prix : non communiqué.

COTA 349

Elle sera remplacée par la nouvelle 349, celle utilisée cette saison par Vesterinen.

COTA 349



Moteur : monocylindre, 2 temps, refroidi par air, alésage et course 83,4 mm x 64 mm, cylindrée 349,6 cm³, taux de compression 8,5 à 1, alimentation carbu Amal Ø 27 mm, allumage électronique Motoplat, avance 3 mm avant PMH, lubrification par mélange à 3 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, pignons à taille hélicoïdale, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 1^{re} : 3 à 1, 2^e : 2,4 à 1,

3^e : 1,7 à 1, 4^e : 1,2 à 1, 5^e : 0,8 à 1, 6^e : 0,6 à 1. **Partie cycle :** cadre double berceau coupé, jantes Akront, pneus AV Pirelli 2,75 x 21", AR 4,00 x 18", freins AV et AR à tambour Ø AV et AR 110 mm.

Suspensions : AV Montesa à air, AR Telesco. **Dimensions :** longueur 2 050 mm, empattement 1 350 mm, garde au sol 355 mm.

Capacités : réservoir 5 l, poids en ordre de marche avec les pleins 97 kg. **Prix :** 13 999 F.

MONTESA ENDURO 250 H

Aucun changement par rapport à 1979.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 64 mm, cylindrée 246,3 cm³, compression 12 à 1, puissance 34 ch à 6 500 tr/mn, carburateur Amal Ø 34 mm, allumage électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 20/53 (2,65 à 1), transmission secondaire par chaîne, rapport 12/54, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,40 - 1,615 - 1,200 - 0,941 - 0,789 - 0,650.

Partie cycle : cadre tubulaire simple berceau, jantes Akront en alu, pneus Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à tambour à

commande manuelle Ø 110 mm, AR à tambour à commande par pédale au pied Ø 110 mm.

Suspensions : AV fourche Montesa téléhydraulique à axe déporté, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 180 mm x 930 mm, empattement 1 425 mm, garde au sol 275 mm, poids 111 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,5 l, carter moteur, boîte de vitesses 300 cm³, embrayage transmission primaire 200 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h, consommation usine 5 l / 100 km.

Prix : non communiqué.

MONTESA ENDURO 360 H

Modèle entièrement nouveau puisqué étroitement dérivé des derniers modèles de cross. Testée en championnat d'Europe d'enduro par le pilote espagnol Mas, elle fait donc son apparition sur le marché français au Salon. L'équipement est de qualité (fourche Marzocchi Corte e Cosso à bonbonnes séparées, pneus Pirelli Pentacross, etc.)

MONTESA ENDURO 360 H



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 83,4 mm x 64 mm, cylindrée 349,6 cm³, compression 12 à 1, puissance 38 ch à 7 000 tr/mn, carburateur Bing Ø 36 mm, allumage volant électronique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 20/53 (2,65 à 1), transmission secondaire par chaîne, rapport 12/48, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 2,400 - 1,615 - 1,200 - 0,941 - 0,789 - 0,650.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, jantes Akront en alu, pneus Pirelli Pentacross Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", frein AV à

tambour à commande manuelle Ø 110 mm, AR à tambour à commande par pédale au pied Ø 110 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi hydraulique, AR amortisseurs Corte e Cosso à gaz.

Dimensions : 2 090 mm x 950 mm, empattement 1 425 mm, garde au sol 275 mm, poids 117 kg.

Capacités : réservoir d'essence 9,5 l, carter moteur, boîte de vitesses 900 cm³, embrayage, transmission primaire 200 cm³.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 140 km/h, consommation usine 5 l / 100 km.

Prix : non encore fixé.

CAPPRA VE 414

Les « Cappra » chez Montesa, ce sont les machines de cross. Un peu étouffées par les japonaises, c'est dommage ! Car ça marche !

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 88 mm x 68 mm, cylindrée 414 cm³, compression 12 à 1, puissance 45 ch, carburateur Bing Ø 38 mm, allumage électronique Motoplat.

Transmissions : boîte de vitesses à 4 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, pneus Pirelli Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 5,00 x 17", freins AV à tambour à moyeu conique Ø 130 mm, AR à tambour à

moyeu conique Ø 150 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air Ø 38 mm, débattement 270 mm, AR amortisseurs Corte e Cosso à gaz, débattement 270 mm.

Dimensions : longueur 2 160 mm, empattement 1 445 mm, poids à vide 102 kg.

Capacités : réservoir d'essence en plastique 8,4 l.

Prix : non communiqué

CAPPRA VE 250

On en voit pas mal sur les circuits français. Finition et habillage intéressants.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 70 mm x 64 mm, cylindrée 246,3 cm³, compression 12 à 1, puissance 38 ch, carburateur Bing Ø 38 mm, allumage électronique Motoplat.

Transmissions : boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre double berceau en acier au chrome molybdène, pneus Pirelli Ø AV 3,00 x 21", Ø AR 4,50 x 18", freins AV à tambour

à moyeu conique Ø 130 mm, AR à tambour à moyeu conique Ø 150 mm.

Suspensions : AV fourche Marzocchi à air, débattement 250 mm, AR amortisseurs Corte e Cosso à gaz, débattement 250 mm.

Dimensions : longueur 2 160 mm, empattement 1 445 mm, poids à vide 98 kg.

Capacités : réservoir d'essence en plastique 8,4 l.

Prix : non communiqué.

MONTESA COTA 200



MONTESA COTA 248



MORINI

Morini c'est l'exemple type de la moto à l'italienne. Une usine aux dimensions limitées qui ne produira jamais mille motos par jour mais qui perpétue la tradition de la moto à l'européenne à travers une production originale. Pas de gros changements dans la gamme si ce n'est le changement de dénomination de certains modèles et l'apparition d'une nouvelle 250 bicylindre. La 250 mono est toujours fabriquée en Italie mais elle n'est plus importée.

Adresse :

Via A. Bergami N° 7, 40133 Bologna - Italie.

Importateur pour la France :

S.N.D.C.M. 4, villa Bon Accueil, 95870 Bezons.

Importateur pour la Belgique :

CODIVA, 19, rue Cornet-de-Grez, Bruxelles.

MORINI 125 H

Une machine moderne, bien équipée avec notamment des roues à bâtons en alliage léger. Le mono quatre temps qui l'anime délivre la coquette puissance de 14 chevaux ce qui permet à la 125 H d'accrocher les 120 km/h.

Ce modèle voit malheureusement son prix augmenter de 2 000 F cette année.

MORINI 125 H



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 59 x 45 mm, cylindrée 122,96 cm³, compression 11,7 à 1, puissance 13,5 ch à 9 000 tr/mn, carburateur Dell'Orto Ø 24 mm, allumage volant magnétique, lubrification séparée, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 9,84 à 1, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports : 3,2 - 2 - 1,470 - 1,210 - 1,047 - 0,954.

Partie cycle : cadre double berceau tubulaire, roues en alliage léger Ø AV 19", Ø AR 18",

pneus AV 2,75 x 18", AR 3,00 x 18", freins AV à disque simple à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 136 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique AV télescopique, AR oscillante avec amortisseurs réglables.

Dimensions : 1 920 x 1 030 mm, poids 107 kg.

Capacités : carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 125 km/h, consommation usine 43 km/l.

Prix : 9 480 F.T.T.C.

MORINI 250 GT

Deux fois plus de cylindrée que le 125 H pour ce mono mais guère plus de chevaux : 18,5. La 250 GT n'est autre que la 250 T, machine économique mais bien finie. Elle n'est plus importée.

MORINI 250 GT



Moteur : 4 temps, monocylindre, alésage et course 69 x 64 mm, cylindrée 239,29 cm³, compression 9,5 à 1, puissance 18,5 ch DIN à 7 000 tr/mn, 2,15 m/kg DIN à 4 900 tr/mn, carburateur Dell'Orto VHB Ø 26 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à engrenages, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,615, transmission secondaire par chaîne, rapport 3,066, embrayage multidisque en bain d'huile, 7 disques, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,23 - 1,47 - 1,10 - 0,91 - 0,79.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø AV 21,85, AT 21,85 alliage, pneus Ø AV 2,75

x 18, AR 3,00 x 18, freins AV à disque à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à tambour à commande mécanique Ø 160 mm.

Suspensions : type hydraulique + ressort AV Paioli, AR Paioli.

Dimensions : 1 990 x 720 x 1 030, empalement 1 320 mm, garde au sol 160 mm, poids 123 kg.

Capacités : réservoir d'essence 12 l, carter moteur 2 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 135 km/h, consommation usine pour 34 km.

Prix : non importé.

MORINI 250 BICYLINDRE

Elle remplace la 250 mono sur la marché français. Le moteur reprend l'architecture chère à Morini à savoir les deux cylindres en V à 72° dans l'axe de la route. En gros on prend deux cylindres de la 125 et le tour est joué. Pas bête ces Italiens ! Le reste de la machine est également standardisé en fonction du reste de la gamme.

MORINI 250 BICYLINDRE



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 59 mm x 43,8 mm, cylindrée 239,5 cm³, compression 11,7 à 1, puissance 25 ch à 9 000 tr/mn, couple 2,1 m/kg à 6 950 tr/mn, carburateurs 2 Dell'Orto Ø 22 mm, allumage électronique, lubrification sous pression par pompe à engrenage, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, roues à bâtons en alliage léger, pneus Ø AV

2,75 x 18", Ø AR 3,00 x 18", freins AV à disque à commande hydraulique, Ø du disque 260 mm, AR tambour à commande mécanique, Ø du tambour 160 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant amortisseur hydraulique réglables.

Dimensions : 1 980 mm x 1 020 mm, poids à sec 128 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13 litres, carter moteur 2,5 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 138 km/h.

Prix : 12 625 F.T.T.C.

MORINI 350 GT

Une moyenne cylindrée pleine de carcatère. performante, économique et dotée d'excellentes qualités routières.

MORINI 350 GT



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 62 x 57 mm, cylindrée 344,160 cm³, compression 10 à 1, puissance 35 ch (DIN) - 36,6 ch (SAE) à 8 200 tr/mn, 3,28 m/kg (DIN) - 3,6 m/kg (SAE) à 5 900 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 25 mm, allumage électronique avec picco à H.T. 37 000 V, lubrification sous pression par pompe à engrenages, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 2,275 à 1, transmission secondaire par chaîne, rapport 38/14, embrayage multidisque à sec, boîte de vitesses à 5 rapports : 3,2 - 2,0 - 1,470 - 1,210 - 1,047 - 0,954.

Partie cycle : pneus AV 3,25 X 18, AR 4,10 X

18, freins AV à tambour double came Ø 200 mm, AR à tambour simple came Ø 160 mm.

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 2 060 x 670 x 1 050 mm, empattement 1 410 mm, hauteur de selle 790 mm, garde au sol 200 mm, poids 144 kg à sec.

Capacités : réservoir d'essence 16 l, huile 2,5 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 166 km/h, consommation usine 4,1 l/100 km, (normes Cuna).

Prix : 15 950 F.T.T.C.

MORINI 350 SPORT

Version sport de la 350 GT. Les caractéristiques de base sont donc identiques. Détails d'équipement différents avec notamment guidon bracelets et selle à dossier et surtout performances supérieures grâce à une puissance du moteur accrue.

MORINI 350 SPORT



Moteur : 4 temps, 2 cylindres, alésage et course 62 mm x 57 mm, cylindrée 344,160 cm³, compression 10 à 1, puissance 39 ch (DIN) - 42 ch (SAE) à 8 500 tr/mn, 3,28 m/kg (DIN) / 3,6 m/kg (SAE) à 6 300 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 25 mm, allumage électronique avec picco à H.T. 37 000 V, lubri-

fication sous pression par pompe à engrenages, mise en route par kick.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 175 km/h, consommation usine 4,3 l/100 km normes Cuna.

Prix : 16 500 F.T.T.C.

MORINI 500 GT

Une moto bâtie sur le même schéma que la 350 et en reprenant donc les principales qualités avec en prime quelques chevaux de plus et un deuxième disque à l'avant.

La 500 existe elle aussi en deux versions : Normale et Sport.

Moteur : 4 temps, bicylindre, alésage et course 69 mm x 64,8 mm, cylindrée 478,6 cm³, compression 11,2 à 1, puissance 46 ch (DIN) - 50 ch (SAE) à 7 500 tr/mn, couple maximum 4,6 m/kg à 5 100 tr/mn, 2 carburateurs Dell'Orto Ø 35 mm, allumage électronique, lubrification par pompe à engrenages, mise en route par kick + démarreur électrique.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 2,23 - 1,47 - 1,10 - 0,91 - 0,79.

Partie cycle : cadre double berceau, jantes Ø 41 et AR 18", pneus Ø AV 90/90 x 18", Ø AR

3,50 x 18", freins AV 2 disques à commande hydraulique Ø 260 mm, AR à disque à commande hydraulique Ø 260 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 2 135 mm x 750 mm, empattement 1 445 mm, garde au sol 150 mm, poids en ordre de marche 174 kg.

Capacités : réservoir d'essence 16 l, carter moteur 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 177 km/h, consommation usine 4,7 l/100 km normes Cuna.

Prix : 16 950 F.T.T.C.

MORINI 500 GT



MORINI 500 SPORT

Version sport de la 500 GT avec une présentation particulièrement attrayante. Toutes les autres caractéristiques et notamment celles du moteur sont identiques à celles de la 500 GT.

Prix : 16 950 F.T.T.C.

MORINI 500 SPORT



MOTOBECANE

Après une période de vache maigre imposée par un contexte économique et social particulièrement difficile, la firme de Pantin semble décidée à reprendre du poil de la bête.

Avec une gamme aussi vaste que diversifiée, Motobécane reste l'un des plus grands constructeurs mondiaux de cyclomoteurs.

Les siens étant tous dépourvus de boîte de vitesses mécanique, la marque s'accommode fort bien de la nouvelle législation et en profite pour sortir un très intéressant cyclo enduro, le MV50, qui après le 51 marque le rajeunissement de la gamme.

Des 80 cm³ sont prévus en complément mais pas avant l'année prochaine.

Adresse : Motobécane, 16, rue Lesault, 93502 Pantin, BP 202.

VELOSOLEX

Le 5000 à jantes de 16 pouces disparaît mais le bon vieux 3800, le Solex noir de nos 15 ans, reste toujours fidèle au poste avec son moteur à galet entraînant la roue avant. Il est doublé d'un modèle 8000 GS avec moteur à admission directe dans le carter.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 39,5 mm x 40 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8,2 à 1, régime de puissance maximum 4 000 tr/mn, carburateur inversé, allumage volant magnétique, lubrification par mélange.

Transmissions : transmission secondaire par galet en corridon, embrayage centrifuge.

Partie cycle : cadre en tôle, jantes Ø AV et AR

19", pneus AV et AR 1,75 x 19", freins AV à patins, AR à tambour Ø 83 mm.

Dimensions : 1 610 mm x 570 mm, empattement 1 000 mm, poids 28,5 kg.

Capacités : réservoir d'essence 1,4 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h.

Prix : 3800 : 1 490 F.T.T.C., 8000 GS : 2 143 F.T.T.C.

SERIE 7

Avec la disparition de la Série M qui avait pris la relève du Cady, la série 7 constitue la mob de base, fiable et économique. Equipée du moteur AV7 à double embrayage automatique elle est disponible en 6 versions se différenciant par l'équipement et la finition : 7 TL avec fourche télescopique et accessoires chromés, 7 Ranger avec accessoires noir mat, 7 SL avec amortisseurs arrière, 7 SR, 7 Special et 7 Special Ranger.



Moteur : AV7, 2 temps, monocylindre, cylindrée 49,9 cm³, puissance 1 ch, carburateur Gurtner, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique Super Dimoby, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie cycle : cadre châssis coque en acier (arrière inversé), pneus Ø AV et AR 2,25 x 16", freins AV et AR à tambours Ø 70 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 2 095 F à 2 195 F.T.T.C.

SERIE 41

Cyclomoteur utilitaire à la ligne très classique. Moteur AV10 à admission par clapets offrant une nervosité améliorée. 4 versions disponibles : 41 TS avec fourche télescopique, 41 VS avec variateur mobymatic, 41 VL avec antiviol de direction, compteur, etc... et 41 VLC avec clignos, feu stop, phare à iode.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 39 mm x 41,8 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 9 à 1, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage centrifuge, boîte de vitesses Mobymatic.

Partie cycle : cadre châssis coque, jantes Ø

AV et AR 17", pneus AV et AR 2,00 x 17", freins AV et AR à tambour Ø 80 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique.

Dimensions : 1 687 mm x 637 mm, empattement 1 107 mm, garde au sol 88 mm, poids 44 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3,65 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.

Prix : 2 160 à 2 573 F.T.T.C.



SERIE 51

Un cyclomoteur jeune, léger et très bien équipé. Moteur AV10 nerveux et puissant. Une nouvelle version 51 black S à la décoration noire et or vient s'ajouter aux 5 versions route déjà existantes : 51 S avec suspensions AV et AR, 51 VS avec variateur Mobymatic, 51 VL avec roues à bâtons, compteur, antiviol de direction, etc, 51 VLC avec clignos, feu stop, phare à iode et 51 Super qui réunit toutes les options.



Moteur : AV 10, monocylindre, alésage et course 39 x 41,8 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 9 à 1, puissance 2,75 ch DIN à 5 500 tr/mn, 0,5 m/kg à 3 800 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage volant magnétique Novi, mise en route par pédalage, un décompresseur est conjugué avec la poignée de gaz.

Transmissions : primaire par courroie, secondaire par chaîne, embrayage centrifuge.

Partie cycle : pneus AV et AR 2,25 x 17", freins AV et AR à tambours Ø 80 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs télescopiques.

Dimensions : 1 764 x 637 mm, empattement 1 153 mm, poids en ordre de marche 48 kg.

Capacités : réservoir essence 3,65 l.

Prix : de 2 410 à 3 150 F.T.T.C.

85 L, 88 L ET LC, 89

Il s'agit des bonnes vieilles mobs bleues et orange. Moteur AV7 amélioré et châssis coque en tôle emboutie. Prix de 2 640 à 3 300 F.T.T.C.



92 GT

Le haut de gamme dans le genre utilitaire. Equipement très complet avec selle à place, roues à bâtons, clignos, phare à iode, etc... La 92 GT reçoit maintenant de nouveaux amortisseurs hydrauliques réglables Stabimatic. Moteur AV10 avec boîte relais, embrayage et variateur automatique.

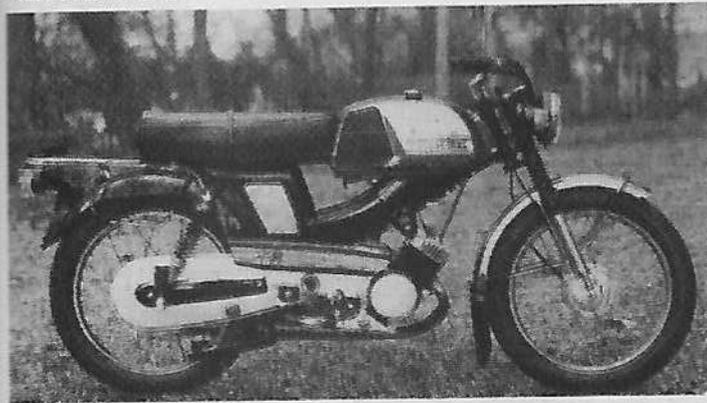


Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 39 mm x 41,8 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 9 à 1, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.
Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage centrifuge, boîte de vitesses Moby-matic.
Partie cycle : cadre châssis en tôle, jantes Ø AV et AR 17", pneus Ø AV et AR 2,50 x 17", freins AV et AR à tambour Ø 100 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique mécanique, AR amortisseurs hydrauliques réglables.
Dimensions : 1 823 mm X 653 mm, empattement 1 185 mm, garde au sol 85 mm, poids 56 kg.
Capacités : réservoir d'essence 5,8 l.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.
Prix : 3 695 F.T.T.C.

99 Z

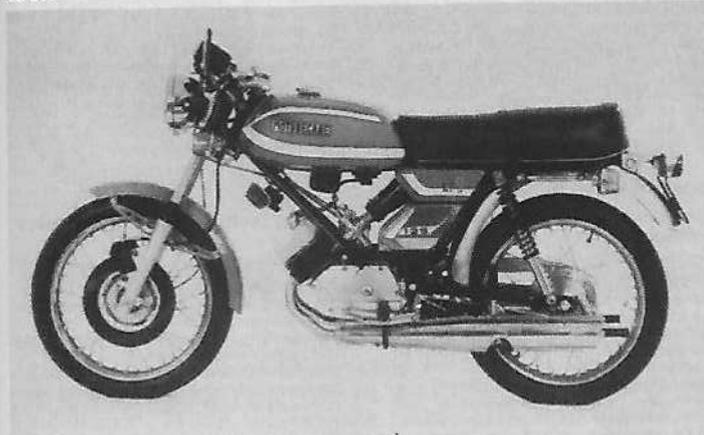
Cyclo mi-sport, mi-utilitaire à l'aspect un peu vieillot. Moteurs à piston d'équilibrage à alimentation par clapets, boîte relais avec variateur, chaîne sous carter. Nouveaux amortisseurs réglables Stabimatic.
Prix : 4 885 F.T.T.C.



125 LT3

La LT3 n'est plus fabriquée qu'au compte-gouttes. Elle poursuit tranquillement sa carrière faisant face de son mieux à la rude concurrence dont la catégorie est l'objet. Equipée de l'allumage électronique et d'un frein à disque à l'avant elle est disponible en version 125 LT3 RB avec roues à bâtons.

125 LT3



Moteur : 2 temps, 2 cylindres, alésage et course 43 mm x 43 mm, cylindrée 124,889 cm³, compression 10 à 1, puissance 13,5 ch DIN à 7 500 tr/mn, 2 carburateurs Gurtner Ø 19 mm, allumage électronique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, rapport 72/27, transmission secondaire par chaîne, rapport 35/15, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports 24,890 - 14,518 - 10,150 - 8,591 - 7,922.

Partie cycle : cadre double berceau supérieur, pneus AV et AR 2,75 x 17, frein AV à disque,

AR à tambour simple came Ø 160 mm, (138 mm).

Suspensions : à amortissement hydraulique, AV télescopique, AR oscillante, amortisseurs non réglables.

Dimensions : 1 795 x 695 mm, empattement 1 178 mm, garde au sol 100 mm en pleine charge, poids 92 kg à sec, P.T.C. 272 kg.

Capacités : réservoir d'essence 13 l.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 120,6 km/h.

Prix : 6 700 F.T.T.C., 125 LT3 RB : 6 980 F.T.T.C.

51 MOBCROSS

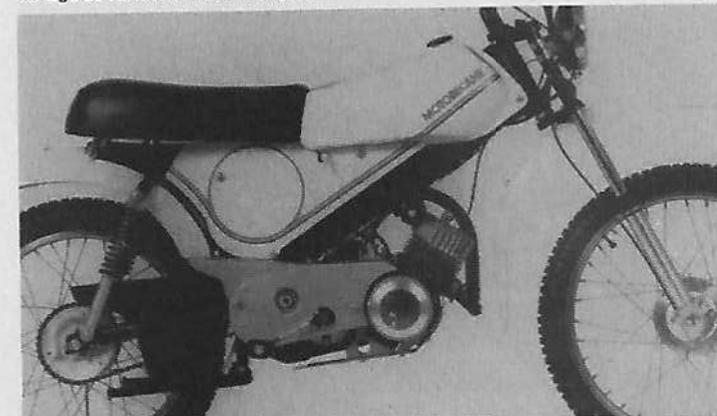
Le mobcross connaît un vif succès, Motobécane en profite pour rebaptiser son 51 trail et lui apporter quelques modifications dans l'équipement. Une variation sur le thème tout terrain autour d'un 51, avec garde-boue et échappement relevés, pneus à têtes, amortisseurs renforcés, grande couronne arrière, etc..

Prix : 3 095 F.T.T.C.



95 TT

Un très beau cyclo à vocation tout terrain, équipé du moteur Z à piston d'équilibrage et variateur automatique.



Moteur : 2 temps, monocylindre, précompression des gaz dans le carter par contre-piston, alésage et course 39 mm x 41,8 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 9 à 1, puissance 1,85 ch DIN à 4 350 tr/mn, couple maximum 0,35 m/kg DIN à 2 750 tr/mn, carburateur Gurtner Ø 13 mm, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 4 %, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage centrifuge.

Partie cycle : pneus Ø AV 2,50 x 19", Ø AR 2,50 x 17", freins AV et AR à tambours Ø 100 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs télescopiques.

Dimensions : 1 870 mm x 735 mm, empattement 1 230 mm, poids à sec 63 kg, poids en ordre de marche 69 kg.

Capacités : réservoir d'essence 8,7 l.
Prix : 4 495 F.T.T.C.

M50 EV

Victime de sa boîte 5 vitesses, le 55T disparaît. Motobécane propose donc aux jeunes de 14 ans, sans permis, un nouveau cyclo automatique de tout terrain. Ils n'y perdent pas au change puisque le M50 EV à vocation enduro outre la présentation très réussie leur offre une splendide partie cycle avec suspension arrière cantilever et un moteur AV14 à 3 transferts souple et puissant.

Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 39 mm x 41,8 mm, cylindrée 49,9 cm³, compression 9 à 1, carburateur Gurtner Ø 14 mm, allumage volant magnétique Novi, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire courroie trapézoïdale 14 x 7, transmission secondaire par chaîne, rapport 12 x 60, double embrayage automatique centrifuge, variateur continu.

Partie cycle : cadre multitubulaire, jantes

acier, pneus Ø AV 2,25 x 19", Ø AR 2,75 x 17", freins AV et AR à tambour Ø 80 mm.

Suspensions : AV fourche téléhydraulique, AR type cantilever, amortisseurs hydraulique unique.

Dimensions : L 1 750 x h 790 (selle), empattement 1 160 mm, garde au sol 260 mm, poids 53 kg à vide.

Capacités : réservoir d'essence 5,24 litres.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h.
Prix : 3 495 F.T.T.C.



MOTOBIMM

Cet assembleur italien propose à la clientèle transalpine une gamme de cyclomoteurs équipés de moteurs Minarelli. Six moteurs au total avec quelques variantes pour chacun selon les équipements. La marque n'est pas importée en France officiellement, mais entretient des relations commerciales avec : La Maison du 2 roues, Zone Industrielle, 26300 Bourg-de-Péage ; cependant nous n'avons pas de nouvelles de Motobimm cette année.

BIMM CITY

Mini vélomoteur avec embrayage automatique et boîte monovitesse.

BIMM CITY



Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 mm x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,232 ch à 4 000 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie cycle : cadre poutre ouvert, pneus Ø AV et AR 3,00 x 10", freins AV et AR à tambour.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs réglables.

Dimensions : poids 46 kg.
Performances constructeur : vitesse maximum usine 45 km/h, consommation usine 1,6 litre aux 100 km.
Prix : nNon importé.

BIMM V/IT KS

Vélomoteur utilitaire urbain à transmission automatique.

BIMM V/IT KS



Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,232 ch à 4 000 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage automatique multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie cycle : cadre poutre tubulaire ouvert,

pneus Ø AV et AR 2,50 x 16", freins AV et AR à tambour Ø 90 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : poids 45,5 kg

Performance constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 1,6 l aux 100 km.

Prix : non importé.

BIMM P/4 TCS

Vélomoteur moderne à boîte 4 vitesses (6 vitesses en option) ; c'est le plus sympa de la gamme, avec ses roues en alliage, ses gros pneus et sa ligne originale.

BIMM P/4 TCS



Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 9 à 1, puissance 1,238 ch à 4 400 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesse à 4 rapports.

Partie cycle : cadre poutre tubulaire, pneus AV Ø 2,25 x 16, AR 3,24 x 16, roues à bâtons, freins AV et AR à tambour Ø 118 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : poids 55 kg.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2,2 l aux 100 km.

Prix : non importé.

BIMM V/1 BILLO

Cyclomoteur classique reprenant le moteur du Bimm City.

BIMM V/1 BILLO



Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 8 à 1, puissance 1,232 ch à 4 000 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par pédales.

Transmissions : transmission primaire par courroie, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 1 rapport.

Partie cycle : cadre poutre ouvert, pneus Ø AV et AR 2,25 x 16", freins AV et AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : poids 45 kg.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 1,6 l aux 100 km.

Prix : non importé.

BIMM P/6 CROS

Nouveau vélomoteur de tout-terrain reprenant le moteur Minarelli avec boîte 6 vitesses.

Moteur : Minarelli 2 temps, monocylindre, alésage et course 38,8 x 42 mm, cylindrée 49,6 cm³, compression 9 à 1, puissance 1,238 ch à 4 400 tr/mn, allumage par volant magnétique, lubrification par mélange, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau, pneus AV 2,50 x 19, AR 3,00 x 17, freins AV et AR à tambours Ø 180 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs.

Dimensions : poids : 65 kg.

Performances constructeur : vitesse maximum usine 40 km/h, consommation usine 2,2 l aux 100 km.

Prix : non importé.



BIMM CROSS 50 COMPETITION

BIMM CROSS 50 COMPETITION



Splendide 50 de cross, deux fois champion d'Italie. Moteur Minarelli radial à boîte 6 vitesses. Roues à moyeux coniques Grimeca de 21 pouces à l'avant et 18 à l'arrière. Fourche Ceriani, amortisseurs bi-tubes. Poids à vide : 75 kg. Non importé.

BIMM CROSS 125 COMPETITION

Grande sœur de la 50, elle utilise, elle, un moteur Sachs. Poids : 90 kg. Non importé.

BIMM CROSS 125 COMPETITION



MOTOGUZZI

De même que la Benelli, Moto-Guzzi est importé par la Seudem. La gamme paraît maintenant complète après les sorties de la V 35, V 50, de la 850 Le Mans, puis de la 1 000 SP, un haut de gamme sophistiqué. Étudié en soufflerie, le carénage intégral dont était muni la 1 000 SP, équipe la 850 Le Mans II et la 1 000 Le Mans.

L'année 80 a été marquée par l'apparition de la très jolie V 35 Imola que l'on avait aperçu en version 400 cm³ il y a un an. Les modèles de haut de gamme n'ont pas changé et tout le monde peut trouver son bonheur entre la 1 000 Convert, la SP, la G5 et la Le Mans.

Adresse : S.E.I.M.M. - Moto-Guzzi, 57, via Ev. Parodi, 22054 Mandello del Lario (Italie).

Importateur pour la France :

Seudem, 7, boulevard Ney, 75018 Paris.

Importateur pour la Belgique :

KAMOTO, Brekerllaan, 47, 1703 Kobbegem.

GUZZI 50 MAGNUM

Ce petit mini rogolo, à boîte 5 vitesses, est la réplique du modèle Benelli éti-queté, comme par hasard, sous le même nom. Il n'est plus importé puisque selon la nouvelle législation, il s'agit maintenant d'une moto nécessitant le permis A1. Sans commentaires.

GUZZI 50 MAGNUM



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8 à 1, carburateur Dell'Orto Ø 14-12 mm, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports : 41,47 - 25,24 - 19,45 - 16,11 - 13,39.

Partie cycle : cadre tubulaire double berceau,

jantes Ø AV et AR 18", pneus Ø AV et AR 2,50 x 18", freins AV à tambour Ø 135 mm, AR à tambour Ø 122 mm.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : 1 825 mm x 715 mm x 990 mm, garde au sol 122 mm, poids 77 kg.

Capacités : réservoir d'essence 10,5 l.

Performances constructeur : consommation maximum usine 2,75 l/100 km. Prix : non importé.

GUZZI 50 NIBBIO

Pas tout à fait route, pas tout à fait tout-terrain, cette bonne à tout faire destinée aux jeunes présente un petit air rétro dû à une finition parfaite.

Ce cyclomoteur, destiné aux jeunes, devrait séduire par son esthétique agréable et la qualité de ses équipements. Pour la même raison que le Magnum, le Nibbio est en fin de carrière en France.



Moteur : 2 temps, monocylindre, alésage et course 40 mm x 39 mm, cylindrée 49 cm³, compression 8,2 à 1, puissance 1 ch, allumage volant magnétique, lubrification par mélange à 5 %, mise en route par kick.

Transmissions : transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte de vitesses à 5 rapports.

Partie cycle : cadre poutre ouvert, jantes Ø

AV et AR 10", pneus AV et AR 4,00 x 17", freins AV et AR à tambours simple came.

Suspensions : AV fourche télescopique, AR bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions : poids 55 kg.

Capacités : réservoir d'essence 3 l.

Performances constructeur : consommation usine 2,2 l/100 km.

Prix : non importé.

125 TOURISME MONO

La 125 bicylindre n'étant plus importée, car jugée trop fragile, la 125 monocylindre 2 temps la remplace, à un prix très compétitif. Mais il faut vous dépêcher si elle vous intéresse car les stocks s'épuisent et ils ne seront pas reconstitués because législation...