

MOTO1

LE MENSUEL DE TOUTE LA MOTO

YAMAHA 750 FAZER : L'ENFER CONTINUE !

DINGUES DE MOTOS...



L'EPOPEE DE L'AFAMAC



MOTO1

LE MENSUEL DE TOUTE LA MOTO

M - 1904 - 42 - ADUT - 20 FF | 6,70 FS - 5,85 Ptas - 5,75 Ecs - 154 FB - 5,50 \$ Can

EXCLUSIF !
MORINI EXCALIBUR
MOTO GUZZI CALIFORNIA

COMPARATIF

YAMAHA SRX 600 - HONDA CB450 S



TOUT SIMPLEMENT

Si vous n'êtes pas un accro du chrono et que l'acquisition d'un Trail ne semble pas correspondre à vos envies, ne désespérez plus. Nous avons peut être trouvé la réponse à votre problème grâce à l'une de ces 2 motos.

Par E. Courly avec la collaboration de W. Gierden. Photos : C. del Capello

COMPARATIF YAMAHA SRX 600 - HONDA CB 450 S

En effet, si pour beaucoup, le plaisir de posséder une moto est avant tout lié aux performances kilométriques de la bête, il existe aussi une catégorie de motards qui pour différentes raisons (d'ordre économique, utilitaire, etc...) trouvent leur plaisir dans des motos plus en rapport avec leurs réels besoins. A cela, la SRX et la CB-S peuvent, chacune dans un genre différent, apporter des satisfactions évidentes, malgré leur apparente simplicité.

Elles permettent de retrouver, démunies d'artifices trop souvent inutiles, les plaisirs propres au pilotage d'une moto. Et même s'il est vrai que ces plaisirs sont très souvent liés à l'étalonnage de l'aiguille du compte, il suffit de passer quelques heures au guidon de ces machines pour se rendre compte qu'elles ne sont pas dénuées d'intérêt.

L'IDÉE EST ASSEZ PROCHE

Pourtant si l'idée de base est assez proche, les résultats sont totalement opposés.

Honda a joué avant tout la carte de l'économie avec une moto d'aspect très classique, équipée d'un moteur utilisé depuis de nombreuses années. Alors que Yamaha avec sa SRX, qui reprend lui aussi un moteur déjà ancien (celui de la 500 XT) a joué à fond la carte de la nostalgie. Puisque pour dessiner la SRX, ils ont tout simplement fait appel à un anglais responsable de la Norton Commando : Bob TRIEGG.

Histoire de meubler un passé historique encore récent tout en rendant hommage à leurs prédécesseurs.

Résultat d'un cahier des charges plus strict, avec pour idée constante un prix de vente très attractif, la CB-S souffre d'une certaine sobriété dans ses lignes, qui, contrairement à celles de la SRX qui sont volontairement «rétro», lui donne un aspect peu attractif. Alors qu'elle possède toutes les qualités de finition d'une moto moderne. A ce niveau, la Yamaha frappe fort. Car même si comme moi, vous n'êtes pas un grand touché de la velocette Thruxton et autres BSA Gold Star, il faut bien reconnaître qu'elle ne laisse pas indifférente. Ses lignes sont la parfaite matérialisation d'un passé où les «gromono» régnaient en maîtres. Tout a été respecté. Les formes, les couleurs, jusqu'à la position qui n'a rien à envier à une belle de l'époque. Buste penché en avant, le poids du corps sur les poignets avec les genoux qui viennent épouser parfaitement les formes du réservoir. Il n'y a que les repose-pieds qui soient un peu

trop bas et pas assez en arrière pour que la position course soit complètement respectée. Le tableau de bord contribue lui aussi à accentuer l'effet, avec sa platine qui enferme un gros compteur (sur fond blanc) alors que le compte-tours (plus petit) semble avoir été rajouté sur le côté droit. La SRX ne révèle sa date de fabrication que par des détails de finitions, (tout japonais) comme le bouchon de réservoir type aviation ou des commodos aussi complets que fonctionnels.

Si la Yamaha surprend par ses volumes très réduits (elle donne l'impression de piloter une 250), la Honda est beaucoup plus volumineuse. Un réservoir plus large, une hauteur de selle plus importante (+ 3,5 cm) et un guidon plus plat, lui donnent une position qui est proche d'une grosse cylindrée de tourisme. L'équipement et la finition n'ont rien à envier à la concurrente ; avec laquelle elle possède un point commun ; l'inefficacité des rétroviseurs.

STYLE «PRESSE-BOUTON»

La procédure de mise en route, style «presse-bouton» sur la CB, fait place à

La CB-S possède un excellent moteur au caractère sportif, qui contraste avec la sobriété des lignes. Les Dunlop permettant toutes les fantaisies mais dans les petits virages, la direction n'est pas très sécurisante.



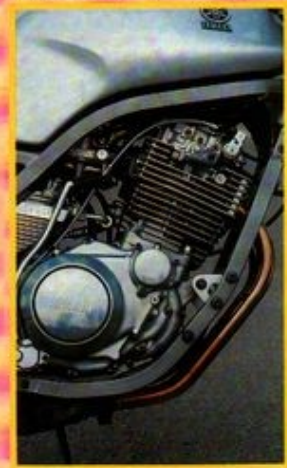
Citadine à la base, la Honda CB-S ne démonte pas les sorties à la campagne. Mais c'est la Yamaha, la SRX qui se taille la part du lion sur les petites routes.

un grand cérémonial sur la SRX, qui, tradition oblige, est démunie de cet appendice impensable sur un mono qui se respecte. La bête se démarque uniquement au kick (très facilement d'ailleurs grâce à un lève-soupape automatique qui évite les désagréments des retours). A froid un petit coup de starter et les 2 motos s'animent avec la même bonne volonté.

Direction la Vallée de Chevreuse. Toutes les commandes de la SRX sont fermes, avec une poignée de gaz dure à tourner et un embrayage qui manque de progressivité. Dès les premiers tours de roues, on sent que l'on a à faire à une moto virile. Celles de la Honda sont plus douces, elles correspondent plus à l'esprit du petit bicylindre.

Lorsque la vitesse est encore faible, la Honda semble beaucoup plus maniable et légère malgré les 11 kilos qui la désavantagent. Il faut bien reconnaître que la position de conduite tourne à l'avantage de la CB-S lorsqu'il s'agit de la manœuvrer ou de se faufiler entre les voitures. La SRX a besoin de plus d'espace pour s'exprimer parfaitement. Tout comme le monocylindre qui doit concéder un peu de terrain à basse vitesse car il ne possède pas l'élasticité du bicylindre de la Honda. Ce moteur, de conception déjà ancienne, surprend agréablement car il possède une grande plage d'utilisation et bien qu'un peu creux à bas régime, il ne

Dérivé de la XT 550, le gros mono de la SRX, développe 41,8 à 6500 tr/mn. Comme ses illustres prédécesseurs aux noms prestigieux comme la Gold Star ou la Thruxton, il se démarque au kick uniquement et possède un lève-soupape automatique très efficace. Le cadre est démontable dans sa partie droite.



CONSUMMATION MOYENNE

HONDA : 6,3/100 km
autonomie : 270 km
YAMAHA : 6/100 km
autonomie : 250 km

PERFORMANCES

Vitesse maxi chrono
HONDA : 167 km/h - 185 à 9000 tr au compteur
YAMAHA : 168 km/h - 180 à 6000 tr au compteur

400 m

HONDA : 14"3
YAMAHA : 14"5

REPRISES

YAMAHA EN 5*
60-90 : 6,2
90-130 : 10,8

REPRISES

HONDA EN 6*
60-90 : 5,8
90-130 : 9,8

procure aucun coup à l'accélération, qu'il est facile de dossier, il est également dépourvu de toutes vibrations. Ce qui n'est pas le cas du «gromono», qui se met à vibrer à partir de 5500 tr. Vibrations que l'on ressent d'abord dans les

repose-pieds puis dans le guidon. Mais cela fait aussi partie des charmes de la conduite de cette SRX. Le moteur de la Yamaha possède beaucoup de couples puisqu'il accepte volontiers de reprendre dès 1500 tours mais à bas régime, il ne délivre aucune impression de puissance, et sa plage est plus réduite puisqu'il sature à partir de 6500 tr, alors que celui de la Honda délivre une sensation de puissance plus franche en prenant volontiers 9500 tr. Malgré cela, la vitesse de pointe de ces 2 motos est très proche et il faut compter sur le jeu de l'aspiration pour arriver à prendre un petit avantage sur le pilote qu'vous précède. Il n'y a qu'aux reprises que la CB-S prend l'ascendant sur la SRX car lorsque l'on arrive sur une petite route sinueuse, comme celle des 17 tournants à Dampierre, la Yamaha révèle sa vraie nature et ne semble avoir aucun mal à imposer sa loi.

LA SRX IMPOSE UN RYTHME ENDIABLE

Le long de virages qui se succèdent sur cette petite route, la SRX impose un rythme endiable que la CB-S a bien du mal à tenir. Agile, rapide, sûre, la partie-cycle du mono, très bien épaulée par les Metzeler d'origine, n'en finit pas de surprendre son pilote agréablement. Il n'y a guère que le bruit trop discret de l'échappement et le manque de garde au sol, surtout du côté droit (dehors du pot) qui viennent nuire aux sensations de plaisir que l'on ressent alors. Et il suffit de peu de chose pour que l'illusion soit parfaite. La dureté des suspensions vous fait vivre chaque centimètre de goudron en provoquant selon les cas, un léger guidonage (jamais inquiétant) ou des driblages de la roue arrière qui vous fait perdre de la motricité. On évolue plus sur une route de l'Île-de-France, que sur celle du T.T., à l'Île de Man. Il vous donne vite l'envie de traquer les dixièmes, à la conquête d'un hypothétique record du tour.

UN HYPOTHÉTIQUE RECORD DU TOUR

Derrière, la Honda marque un temps d'arrêt avant de se lancer dans la bataille. Toute aussi bien servie au niveau des pneumatiques avec les nouveaux Dunlop ArrowMax, le comportement de la CB-S ne révèle pas un tempérament aussi passionnel. Car si la partie-cycle s'avère très saine, les suspensions plus molles, notamment la fourche qui vient facilement en butée, et la répartition des masses (plus de poids sur l'avant) sont loin de lui procurer l'aisance de la SRX. L'avantage d'une direction légère à base

FICHE-TECHNIQUE

YAMAHA 600 SRX

MOTEUR

Type : Monocylindre quatre temps, refroidi par air.
Embléage : Assemblé avec tête de bielle sur roulement, un balancier d'équilibrage.
Distribution : Un ACT, entraîné par chaîne à tension automatique, 4 soupapes.
 Cylindrée : 608 cm³.
 Alésage x course : 96 x 84 mm.
 Rapport volumétrique : 8,5 à 1.
 Puissance max : 41,8 ch (30,8 kw) à 6 500 tr/mn.
 Régime max : 7 000 tr/mn.
 Couple max : 5,1 kgm à 5 500 tr/mn.
Alimentation : 2 carburateurs à cuve commune 2^e, 27 mm de diamètre. Primaire à boisseau et secondaire à dépression.
Lubrification : Par carter sec.
Mise en route : Par kick uniquement.

TRANSMISSION

Transmission primaire : Par engrenages à taille droite, rapport 2,387 (74/31).
Embrayage : Multidisque en bain d'huile.
Boîte de vitesses : 5 rapports.
 Rapport : Pourcentage Vitesse théorique à 6 500 tr/mn

| | | | | |
|---|-------|------|-------|------|
| 1 | 2,307 | 34% | 56 | km/h |
| 2 | 1,588 | 50% | 81,4 | km/h |
| 3 | 1,200 | 67% | 107,8 | km/h |
| 4 | 0,854 | 84% | 135,6 | km/h |
| 5 | 0,807 | 100% | 160,3 | km/h |

Transmission secondaire : Par chaîne à joints toriques rapport 2,445 (15 x 37).

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Générateur : Alternateur.
Batterie : 12 V 5 Ah.
Allumage : Electronique à décharge capacitive.
Projecteur : 12 V 55/64 W HA.

PARTIE CYCLE

Carrosserie : Selle biplace, repose-pieds passager suspendus.
Cadre : Double berceau démontable en tubes de section carrée.
Direction : Cuvettes et billes.
Chasse : 108 mm, angle 64°.
Suspension avant : Fourche télescopique, débattement de 140 mm.
Suspension arrière : Par bras oscillant et combinés à ressort amortis hydrauliquement débattement 100 mm.
Frein avant : Double disque de 267 mm de diamètre étriers double piston.
Frein arrière : Simple disque de 245 mm de diamètre étrier simple piston.
Roues : Jantes en alliage coulé AV : 215 x 18. AR : 275 x 18.
Pneus : Metzeler tubelless. AV : 100/80-18 635. AR : 120/80-18 625.

CAPACITES

Essence : 15 litres dont 3 litres de réserve.
Huile moteur : 2,4 litres, 1,8 litre dans le réservoir d'huile.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 760 mm.
Empattement : 1 385 mm.
Garde au sol : 145 mm.
Poids à sec (usine) : 161 kg.
Poids avec pleins (vérifié) : 174 kg.
Répartition de ce poids : AV : 48%, AR : 52%.



vitesse, devient un désagrément lorsque l'on se trouve sur une petite route et que l'envie d'attaquer vous prend. Dans les grandes courbes, cela ne se fait pas sen-

tir, mais dans les petits virages ou les épingles, on ressent un sentiment d'insécurité qui provient d'un flou dans la direction et de son manque d'appui sur l'avant.

YAMAHA SRX 600

J'ai aimé :

- la présentation générale
- la tenue de route
- l'agilité et la bonne répartition des masses
- les pneus Metzeler d'origine

J'ai pas aimé :

- le manque de garde au sol
- la discrétion de l'échappement
- le prix

UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Et si le bicylindre peut faire jeu égal (voire mieux) que le «gromono» il suffit que se profile à l'horizon un panneau «attention virages», pour que chacune d'elle

Tableau de bord réduit au minimum pour la SRX, avec le gros compteur, les voyants, de point-mort, clignotants et de phare. Le compte-tours (plus petit) pourrait prendre la place du compteur pour faire encore plus «vrais». Les commodos, à la japonaise, n'appellent que des compliments.



HONDA CB 450 S

J'ai aimé :

- l'agrément du bicylindre
- sa polyvalence
- le prix
- les pneus Dunlop ArrowMax

J'ai pas aimé :

- les suspensions
- le manque de caractère

retrouve leur vraie nature. Paradoxalement, c'est la Honda qui s'octroie la palme en matière de freinage. Son double disque avant est très puissant (mais il y a un peu trop de garde) et le tambour arrière se dose très facilement ce qui le rend puissant et progressif. La

Tableau de bord très complet pour la CB-S qui possède une qualité de finition digne d'une grande routière.



FICHE-TECHNIQUE

HONDA CB 450 S

MOTEUR

Type : Bicylindre vertical, quatre temps, refroidi par air.
Embléage : Calé à 360°, trois paliers lisses, deux arbres d'équilibrage entraînés par chaîne.
Distribution : Un ACT, entraîné par chaîne à tension automatique, 3 soupapes par cylindre, jeu par vis et contre-écrou.
 Cylindrée : 447 cm³.
 Alésage x course : 75,0 x 50,6 mm.
 Rapport volumétrique : 9,3 à 1.
 Puissance max : 44,0 ch (DIN) à 9 000 tr/mn.
 Régime max : 9 500 tr/mn.
 Couple max : 4,0 mkg à 7 000 tr/mn.
Alimentation : 2 carburateurs à dépression, Ø 34 mm.
Lubrification : Sous pression, carter humide.
Mise en route : Démarreur électrique uniquement.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : Engrenage à taille droite. Rapport 2,960 à 1 (74/25).
Embrayage : Multidisque en bain d'huile.
Boîte de vitesses : 5 rapports.
 Rapport : Pourcentage

| | | |
|----------------|---------------|-------|
| 1 ^e | 2,769 (36/13) | 33,6% |
| 2 ^e | 1,947 (37/19) | 47,8% |
| 3 ^e | 1,545 (34/22) | 60,3% |
| 4 ^e | 1,280 (32/25) | 72,7% |
| 5 ^e | 1,074 (29/27) | 86,7% |
| 6 ^e | 0,931 (27/29) | 100% |

Transmission secondaire : Par chaîne à joints toriques, rapport 2,250 à 1, braquet 16 x 36.

ELECTRICITE

Générateur : Alternateur 174 W.
Batterie : 12 V 12 Ah.
Allumage : Electronique CDI.
Projecteur : H4, 60/65 W.

PARTIE CYCLE

Carrosserie : Selle biplace.
Cadre : Multitubulaire ouvert en acier, structures latérales et double berceau interrompu, moteur suspendu.
Direction : Montées sur roulements coniques, angle de la colonne 27°.
Chasse : 107 mm.
Suspension avant : Fourche télescopique Ø 35 mm à amortissement hydraulique non réglable, débattement 140 mm.
Suspension arrière : Bras oscillant en acier à section rectangulaire, 2 combinés amortisseurs hydrauliques avec 5 positions de précontrainte des ressorts. Débattements 110 mm.
Frein avant : Double disque ajouré Ø 256 mm, étriers à 2 pistons juxtaposés, plaquettes semi-métal.
Frein arrière : Tambour simple came Ø 140 mm. Tambour simple came Ø 130 mm commandé par câble.
Roues : A branches coulées en alliage léger. AV : 215 x 18. AR : 250 x 18.
Pneus : Tubeless, Bridgestone, Exedra ou Dunlop K625. AV : 100/80 x 18. AR : 110/90 x 18.

CAPACITES

Essence : 17 litres dont 3,5 de réserve.
Huile moteur : 3 litres.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 795 mm.
Empattement : 1 405 mm.
Garde au sol : 160 mm.
Poids à sec (usine) : 169 kg.
Poids avec pleins (vérifié) : 185 kg.
Répartition de ce poids : AV : 90 kg. AR : 95 kg.

YAMAHA 600

Un look du tonnerre. Esthétiquement, pour moi, une moto parfaitement réussie. A première vue, elle donne l'impression d'une moto très simple, mais par la suite vous découvrirez une moto bien finie et homogène dans son style. La finesse du look des disques de freins, des étriers de freins et des roues a failli me faire craquer.

Mise en route par un coup de kick et voilà c'est parti. Une position de conduite générale, me rappelle ma jeunesse avec mon Kreidler 50. La partie-cycle est d'origine parfaitement réglée et la moto nous offre un comportement bien sain en conduite sportive, de ma part elle méritait une confiance totale. Peut-être pour certains goûts un peu trop dure en suspension. La garde au sol est assez bonne mais reste limitée, donc pas trop d'excès. Etant déjà depuis toujours un fan des «gros monos», le moteur n'allait pas être une surprise pour moi. Et pourtant. En première et en deuxième, pas de problèmes. Ce fameux couple moteur (celui qui a fait toute la réputation des «gros monos») est toujours présent, mais après - la déception. La reprise du moteur en quatrième ou en cinquième vitesse à trois mille tr/min. devient un projet à long terme. La plage d'utilisation, agréable pour le pilote, se situe entre 4000 et 6000 tr/min. Faire monter très haut en tour un mono-cylindre n'a jamais apporté un grand plus aux performances mais les derniers 1000 tours avant la zone rouge du 600 Yamaha n'ont pas été très copains avec moi.

Cette 600 Yamaha offrira certainement des bons moments à ses futurs acheteurs, car c'est une moto originale et sportive dans son genre, tout en gardant les qualités d'une bonne routière. L'outil de loisir idéal sur une route bien sinueuse.

POUR :

- position de conduite
- look original
- maniabilité
- une partie-cycle homogène

CONTRE :

- levier de freins trop dur
- mauvaise vue dans les rétroviseurs
- frein arrière bloque facilement.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque : Yamaha
Modèle : 600 SRX
Prix clés en main : 26 400 F
Disponibilité : immédiate
Coloris : gris métallisé ou bleu nuit
Garantie : 1 an pièces et M.O. kilométrage illimité
Importateur : SONAUTO YAMAHA
B.P. 479, 95005 Cergy Pontoise Cedex.
Tél. (1) 30.36.91.23
Essai : Moto n°35

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque : Honda
Modèle : CB 450 S
Prix clés en main : 23 547 F
Disponibilité : immédiate
Coloris : noir, cadre rouge ou rouge cadre gris.
Garantie : 1 an pièces et M.O. kilométrage illimité, 2 ans pour la mécanique.
Importateur : HONDA - FRANCE
B.P. 46, 77312 Marne-la-Vallée Cedex 2.
Tél. : (1) 60.05.90.12



WOLF GERDEW

Essayer des motos d'une cylindrée inférieure à 750 cc était pour moi plutôt un travail avant d'être un loisir. Avec plaisir, j'ai pu découvrir que même dans les «petites cylindrées» il y a eu une évolution importante. Les deux machines essayées, chacune avec ses qualités, m'ont séduites par leur comportement positif, aussi bien en utilisation routière qu'en conduite sportive. Ce fut une journée de plaisir.

HONDA 450

La grande surprise vient du moteur 450 deux cylindres. L'habillement de la moto promettait une bonne routière, confortable et surtout raisonnable, car le bicylindre (même rajoint) ne faisait plus partie des inventions technologiques modernes. Détrompez-vous ! Au début de l'essai je ne retrouvais pas ce fameux couple à bas régime, caractéristique sympathique des bicylindres classiques, mais quelle surprise après. Le moteur vous offre l'agrément de conduite d'un 4 cylindre sportif. Reprise à bas régime sans à-coup (style moteur électrique) et à partir de 6000 tr/min ce moteur trouve toute sa puissance pour se calmer à 9500 tr/min. Attention au frein avant. Vous tirez sur le levier de freins, le premier cinquième de la course il ne se passe rien, et d'un seul coup la moto plonge brutalement de l'avant, une réaction très désagréable encore amplifiée pour une fourche

beaucoup trop molle. Bien entendu, bon pilote que nous somme tous, nous possédons cette faculté d'adaptation efficace et rapide et au bout de quelques kilomètres on n'y pense plus. Mais le jour «H», un freinage provoqué par surprise sur une route mouillée... Pour moi, dans l'ensemble cette 450 est une bonne moto de tourisme : démarreur électrique, bi-place confortable, commandes bien placées, embrayage doux, une bonne vue avec les rétroviseurs, boîte parfaite, frein arrière efficace.

Mais attention, si un jour vous en voyez une à côté de vous au feu rouge, ne la sous-estimez pas car elle est bien armée pour se battre à l'accélération, même avec certaines motos d'une cylindrée supérieure.

POUR :

- agrément de conduite moteur
- très bonne garde au sol
- confortable
- embrayage doux.

CONTRE :

- position de conduite (avec le guidon braçolets le pilote est trop sur l'avant)
- fourche beaucoup trop molle
- freins avant trop brutal (à course du levier n'est pas progressive)
- compteur de vitesse beaucoup trop optimiste (195 km/h).

