

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

ENTRETIENEZ LA LÉGENDE
PILOTEZ VOTRE BUDGET

CLASSICS & YOUNGTIMERS

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

1000 CENTRES PARTENAIRES



HORS-SÉRIE

YOUNGTIMERS
moto

YOUNGTIMERS
moto



LA BIBLE 2016

LA BIBLE 2016

85 MODÈLES

BFG 1300 • Benelli Sei 750 • BMW K 75 • BMW R 90 S • BMW R 80 G5 • BMW K 1 • Ducati GT 750 • Ducati SD 900 Darmah • Ducati 900 SS • Gilera Saturno 500 Bialbero • Gitane Testi 50 • Harley-Davidson XLH 883 Sportster • Honda RR Fireblade 900 • Honda NS 400 R • Honda CB 450 • Honda CBR 1000 F • Honda CBX 1000 • Honda CB 750 Four • Honda Rebel 125 • Honda VFR 400 R • Honda CB 500 Four • Honda CB 550 F1 • Honda CX 500 • Honda Japauto 950 SS • Honda CB 400 Four • Honda CB 900 F Bol d'or • Honda VFC 750 • Honda GL 1000 Goldwing...



*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com
0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

MAG FACTORY

L 11148-1H-F: 6,90 € - RD
prix METRO: 6,90 € - BELGIUM: 7,50 € - CH: 11,50 CHF

VOUS AIMEZ VOTRE MOTO DE COLLECTION ?



Protégez-la avec l'assurance moto de collection 100 % attentionnée

Vous êtes un passionné et votre moto de collection est votre petit bijou. Avec AXA, assurez-la en toute sérénité et bénéficiez de services d'assistance étendus tels que ⁽¹⁾:

- l'assistance 24h/24 même en bas de chez vous, en cas de panne, accident, crevaison, erreur de carburant, bris ou vol de clé,
- le dépannage/remorquage du véhicule en moins d'1 heure, sinon AXA vous rembourse 30 €,
- le rapatriement du véhicule vers votre garage habituel si les réparations ne peuvent être effectuées rapidement,
- la mise en sécurité du véhicule et prise en charge des frais de gardiennage,
- l'expédition de pièces détachées.

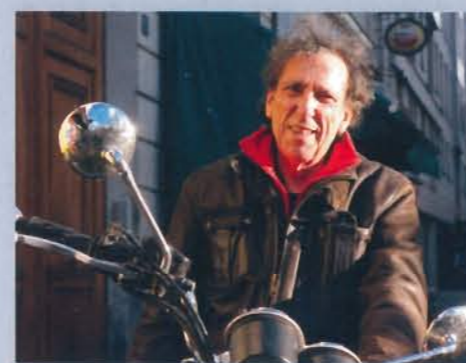
**Prenez rendez-vous auprès de votre conseiller AXA
ou consultez le site www.collection.axa.fr**

(1) Selon clauses et conditions contractuelles. Voir conditions de l'offre sur www.collection.axa.fr

réinventons / notre métier



ÉDITO



Se pencher sur les 85 motos de ce catalogue permet d'avoir en souvenir des moments très forts liés à notre passion. Un regard naturellement attendri sur les quatre décennies précédentes. Mesurer les progrès technologiques, l'aboutissement des machines d'aujourd'hui n'empêche pas, heureusement, la reconnaissance pour celles juste d'hier. Elles avaient aussi de l'entrepreneur, ces youngtimers défricheuses de terrain ! Au point d'être pilotées à présent avec tout autant de plaisir... L'ensemble de ces pages se veut un outil pour les retrouver et situer dans le contexte actuel. L'intensive production des années 70-90 nous a contraints à écarter certaines pépites, qui seront analysées dans une prochaine parution. Le nombre de "jeunes anciennes" tend à l'infini. C'est rassurant. Et annonceur de belles balades plein cap sur le bonheur !

Michel Bidault
michel.youngtimersmoto@orange.fr

SOMMAIRE

- | | |
|----------------------------------------|------------------------------------|
| 04 • BFG 1300 | 49 • Kawasaki Godier-Genoud 1135 R |
| 05 • Benelli Sei 750 | 50 • Kawasaki GPZ 500 S |
| 06 • BMW K 75 | 51 • Kawasaki Big Horn 350 |
| 07 • BMW R 90 S | 52 • Kawasaki Z 1000 |
| 08 • BMW R 80 GS | 53 • Kawasaki Sumo 1500 |
| 09 • BMW K1 | 54 • Laverda SF 750 |
| 10 • Ducati GT 750 | 56 • Malanca Testarossa |
| 12 • Ducati SD 900 Darmah | 57 • Moto Guzzi GT 850 |
| 13 • Ducati 900 SS | 58 • Moto Guzzi Le Mans 850 |
| 14 • Gilera Saturno 500 Bialbero | 59 • Motobécane 350 |
| 15 • Gitane Testi 50 | 60 • Motobécane LT3 125 |
| 16 • Harley-Davidson XLH 883 Sportster | 61 • MV Agusta 750 S |
| 17 • Honda RR Fireblade 900 | 62 • MZ ETZT 250 |
| 18 • Honda NS 400 R | 63 • Norton Commando 850 |
| 19 • Honda CB 450 | 64 • Suzuki GT 750 |
| 20 • Honda CBR 1000 F | 65 • Suzuki GSX-R 750 |
| 21 • Honda CBX 1000 | 66 • Suzuki GT 500 |
| 22 • Honda CB 750 Four | 67 • Suzuki RE-5 M Rotary |
| 24 • Honda Rebel 125 | 68 • Suzuki GS 1000 S |
| 25 • Honda VFR 400 R | 70 • Suzuki VanVan RV 90 |
| 26 • Honda CB 500 Four | 71 • Suzuki RG 500 Gamma |
| 27 • Honda CB 550 F1 | 72 • Suzuki GSX Katana 1100 |
| 28 • Honda CX 500 | 73 • Suzuki Martin GSX 1100 |
| 29 • Honda Japauto 950 SS | 74 • Suzuki DR 600 |
| 30 • Honda CB 400 Four | 75 • Suzuki GS 750 |
| 31 • Honda CB 900 F Bol d'or | 76 • Suzuki GT 380 |
| 32 • Honda VFC 750 | 78 • Triumph Bonneville T 120 |
| 34 • Honda GL 1000 Goldwing | 79 • Triumph Trophy T3 900 |
| 35 • Honda XL Transalp 600 V | 80 • Yamaha XJ 900 |
| 36 • Honda VFR 750 F | 81 • Yamaha FJ 1100 |
| 37 • Honda XRV Africa Twin 750 | 82 • Yamaha XT 500 |
| 38 • Honda CB 125 S | 84 • Yamaha TY 125 |
| 39 • Honda XLS 125 | 85 • Yamaha Vmax 1200 |
| 40 • Kawasaki Z 1300 | 86 • Yamaha GTS 1000 |
| 41 • Kawasaki Zephyr 750 | 88 • Yamaha RD 350 LC |
| 42 • Kawasaki Z 750 turbo | 89 • Yamaha TDR 240 |
| 44 • Kawasaki Z1 900 | 90 • Yamaha FZR 1000 Genesis |
| 45 • Kawasaki H2 750 | 91 • Yamaha SRX 600 |
| 46 • Kawasaki GTR 1000 | 92 • Yamaha XS 650 |
| 47 • Kawasaki ZXR 750 Stinger | 94 • Yamaha TX 750 |
| 48 • Kawasaki GPZ 1100 | 95 • Yamaha DTMX 125 |
| | 96 • Yamaha RD 500 LC |
| | 97 • Yamaha RS 125 |
| | 98 • Yamaha RD 350 |

Youngtimers Moto est édité par Mag Factory, S.A.R.L. au capital de 1000 € - 8, rue du Rendez-Vous - 75012 Paris
 Principaux associés: François-Xavier Basse, Vincent Duhon et S.A.R.L. Cape Editions Gérant: François-Xavier Basse
 Directeur de la publication: François-Xavier Basse Coordinateur: Michel Bidault Maquette: Juan Carlos Vega
 Secrétaire de rédaction: Stéphane Barré Ont collaboré à ce numéro: Alain Beaulieu, Michel Bidault et Jean-Jacques Boyer
 Photos: F. Badal, A. Beaulieu, J.-J. Boyer, J.-L. Gayot, P. Girardin, E. Houplain, P. Leguevaques, P. Massé, D. Maunoury,
 B. Prézélin, F. Rigault, S. Volland et DR. Abonnements: Youngtimers - Service Clients - 12350 Privezac (Tél.: 05 65 81 54 86 -
 contact@bopress.fr) Communication et publicité: Julien Cosso (Tél.: 06 80 13 77 01 - julien.cosso@youngtimers.fr)
 Diffusion: Kap'Media (Tél.: 04 76 06 38 44 - kubenka@kapmedia.net) Distribution M.L.P.
 Dépôt légal: à parution, n° ISSN 2256-7631.
 Imprimé en Espagne/Printed in Spain par/ by Rotimpress (Pla de l'Estany SN Pol. Ind. 17181 Aiguaviva Girona)
 Commission paritaire: 0620 K 90592 Youngtimers Moto - Tous droits de reproduction réservés.



BFG 1300 (1982-1984)

À nos actes manqués...

Trois hommes, Boccardo, Grange et Favario. Une idée, construire une GT française apte à concurrencer les stars étrangères de l'époque. En 1978, ils s'inscrivent et réussissent un concours de l'État pour l'aide à la création d'entreprise. L'aventure est lancée.

La S.A. BFG est créée en 1979 à La Ravoire (Savoie). Les concepteurs tiennent absolument à utiliser des éléments existants afin de réduire les coûts. La pièce maîtresse étant le moteur flat-four 1 300 cm³ de la Citroën GS. D'autres éléments viendront aussi de l'automobile, comme le tableau de bord de R5 Alpine ou Matra Bagheera, le pont de Mehari 4X4, le phare de bus... Le premier prototype utilise une transmission Moto Guzzi qui s'avérera trop fragile face à la puissance et au couple démoniaque du bon vieux moteur GS... En 1980, des modèles de présérie accompagnent le Tour de France moto et des tests sont effectués par la police. Louis Boccardo quitte le navire en 1981 et crée sa propre marque éponyme. Elf et Michelin en-

trent dans l'aventure, tandis que Citroën, connaissant d'importantes difficultés financières et peu motivé, se désintéresse du projet. Les deux premières BFG 1300 de série sont livrées en 1982 : la 70 GTB, équipée d'un imposant carénage intégral muni de coffres latéraux ; la 70 GTA, se contentant d'une tête de fourche.

Née sous de bons auspices

Cette année-là, une BFG attelée remporte sa catégorie au Tour de France, des CRS chevauchent la fière française et escortent les chefs d'État au G7 à Versailles. François Mitterrand en offre une au roi d'Espagne. Première et dernière année faste. En 1983, la production s'arrête faute de capitaux. Esthétique ingrate,

poches sur les secondes. On note sur la première génération la présence de tubes réchauffeurs sur le collecteur d'échappement (tubes montés sur la Citroën GSA). Ces derniers ont été supprimés sur la deuxième génération (MBK). Les premières versions, nommées Odyssée, étaient toutes rouges dans le but de faire des économies, le gel permettant les moulages étant de cette couleur... Celle-ci ressortira si vous grattez la peinture bleue (gendarmerie, douanes...) ou blanche (police, CRS). L'atelier Précision avait fait des reprises de BFG de première génération et les avait reconditionnées en

seconde génération, ce qui fait que vous pouvez vous retrouver avec une moto de deuxième génération munie d'une carte grise de la première... Limpide, n'est-ce pas? Rustique d'origine, sans chromes ni fioritures, une BFG vieillit très bien. Vérifiez toutefois le tableau de bord d'origine automobile, pas vraiment étudié pour subir des intempéries, et l'état de la fourche de marque Telesco, devenue introuvable. En revanche, les roues peintes et vernies d'origine vieillissent assez mal. Pas très recherchées, les BFG 1300 gardent une cote stable malgré leur rareté. Comptez de 1 500 à 4 000 € selon l'état.

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres à plat, Boxer 4 temps **Alésage x course** 74,4 x 65,6 mm **Cylindrée** 1 299 cm³ **Rapport volumétrique** 8,7 à 1 **Distribution** Simple ACT entraîné par courroie par tangée de cylindres **Alimentation** 1 carburateur Solex double corps **Puissance** 70 ch à 5 500 tr/min **Couple maxi** 102 Nm à 3 500 tr/min **Allumage** Batterie / bobine **Embrayage** Monodisque à sec **Boîte de vitesses** 5 rapports **Transmission secondaire** Cardan **Cadre** Tubulaire, boîte porteuse, moteur en porte-à-faux **Freins AV / AR** Double disque Brembo 300 mm / Simple disque 240 mm **Pneus AV / AR** 130 x 18 / 120 x 90 x 18 **Capacité réservoir** 26 l **Longueur totale** 2 240 mm **Largeur hors tout** 735 mm **Hauteur de selle** 780 mm **Empattement** 1 595 mm **Garde au sol** 180 mm **Poids à sec** 256 kg **Vitesse maxi** 201 km/h **Carburant** SP 95/98



"MADE IN FRANCE"...

MBK

- 1 • Le tableau de bord de bagnole est ultra-complet pour l'époque. Mais attention à la pluie!
- 2 • "Made in France", presque une malédiction, hélas...

moteur peu enthousiasmant et la friolité des différents ministères susceptibles de s'équiper de motos tricolores feront le reste. 400 exemplaires auront été produits. Motobécane rachète BFG en 1984. 222 motos sont commandées par l'administration et quelques civils. Le stock de pièces est racheté en 1989 par le constructeur de sides Précision, qui continuera à en produire à la demande. Le très actif club BFG récupérera le stock après la fermeture des ateliers Précision en 1996. ■

Nos bonnes adresses

– Moto Club BFG, toutes pièces, conseils, renseignements divers et variés... Site: bfg.asso.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Moteur indestructible
- Confort
- Tenue de route
- Possibilité d'atelier
- Autonomie

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Esthétique ingrate
- Embrayage viril
- Un côté "bricolage"
- Manque d'image
- Mautonomie



Benelli Sei 750 (1972-1980)

Grandes orgues

Début 1970, Alejandro de Tomaso rachète Benelli et Moto Guzzi. Il mettra tout en œuvre pour contrer les japonais, qui ont fait rendre gorge à la plupart des constructeurs européens, et ira les attaquer sur leur propre terrain.

Après une très jolie Quattro 500, ressemblant furieusement à une Honda Four 500, Benelli présente la Sei 750 en octobre 1972. Avec deux cylindres ajoutés au moteur de la petite sœur, elle est la première moto 6 cylindres de série. Magnifique et imposante avec son large moulin et ses six flûtes, d'une esthétique hésitant encore entre deux styles, rondeurs des 70's et formes carrées laissant déjà présager les années 80. Cependant, ce moteur flamboyant de 76 ch reste d'une conception très classique, équipé de deux soupapes par cylindre et simple arbre à cames en tête. Élastique, il vous propulse dans la cinquième dimension (nous ne sommes qu'en 1972) au son des grandes orgues, donnant le frisson à chaque accélération. Tenue de route et confort restent exempts de toute critique. Le

freinage est assuré par un double disque Brembo, le must de l'époque... La Sei s'avère fort agréable à mener sur routes viroleuses, très maniable malgré un poids important. La conduite en ville demande cependant une bonne poigne pour actionner l'accélérateur et l'embrayage: tendinite garantie! Et surtout ne pas caler, l'extrême fragilité du démarreur électrique recommande fortement l'utilisation du kick pour relancer le six-pattes... La boîte de vitesses, en revanche, est d'une douceur toute japonaise. Et que dire de ce tableau de bord au design très discutable?

Image tronquée

La Sei 750 fut un bide commercial en grande partie à cause de sa distribution catastrophique dans le réseau Motobécane... En théorie, l'idée était

Caractéristiques techniques

Moteur 6 cylindres en ligne face à la route **Alésage x course** 56 x 50,6 mm **Cylindrée** 747,7 cm³ **Rapport volumétrique** 9 à 1 **Distribution** Simple ACT **Alimentation** 3 carburateurs Dell'Orto VHS 24 mm **Puissance** 76 ch à 9 000 tr/min **Couple maxi** 68,6 Nm à 6 850 tr/min **Allumage** Batterie / bobine **Embrayage** Multidisques à bain d'huile **Boîte de vitesses** 5 rapports **Transmission secondaire** Chaîne **Cadre** Tubulaire double berceau **Freins AV / AR** Double disque 280 mm / tambour simple came 210 mm **Pneus AV / AR** 130 x 18 / 4 x 18 **Capacité réservoir** 22 l **Longueur totale** 2 200 mm **Largeur hors tout** 775 mm **Hauteur** 800 mm **Empattement** 1 420 mm **Poids à sec** 220 kg **Vitesse maxi** 182 km/h **Carburant** SP 95/98



- 1 • Tableau de bord bizarre, mais efficace et complet.
- 2 • Compact et performant, le moteur s'avère extraordinaire...

bonne, mais ce fut un naufrage. Les enseignes Motobécane-Motoconfort avaient déjà du mal à écouler et entretenir les 125 de la marque, alors une usine à gaz comme la Sei... La clientèle éventuelle fut rebutée à l'idée d'acheter une moto aussi prestigieuse, présentée derrière les Mobyettes bleues et les tondeuses à gazon... D'autant que Motobécane souffrait d'une image très vieillissante. Une centaine de Sei 750 trouveront quand même preneurs dans l'Hexagone, d'où sa rareté et donc sa valeur aujourd'hui. ■

GUIDE D'ACHAT

D'abord en trouver une! Plus de chance en Italie qu'en France, où les ventes ont été plus que confidentielles. Dans l'ensemble, malgré un circuit électrique "à l'italienne", la Sei s'est avérée fiable si entretenue correctement et assez économique à l'usage. Son gros point noir est l'extrême fragilité de la roue libre de démarreur, mieux valant utiliser le kick, surtout à froid. Les versions originelles (1974-1975) ont été livrées en vert ou marron avec la clé de contact placée sous le réservoir, à l'ancienne. La deuxième version (76-77-78) corrigera le tir en la remplaçant entre les deux compteurs. Les couleurs sont rouge ou gris métal, son cadre est renforcé et la fourche passe de 38 à



Le temps de compter jusqu'à 6 cylindres la Benelli a fait 200 mètres.

35 mm comme sa cousine Guzzi. En revanche, les disques passent de 280 à 300 mm. Une troisième version (78-79-80) sera vendue uniquement en rouge et adoptera un allumage électronique qui remplacera avantageusement l'allumage à rupteurs. Comptez 10 000 € pour un modèle dans son jus, à restaurer éventuellement, et jusqu'à plus de 16 000 € pour un état concours.

Nos bonnes adresses

– La Boutique Italienne, BP27, Vauvert (30), Tél: 04 66 88 75 26, la-boutique-italienne.com – E-mail: contact@la-boutique-italienne.com
– Benelli Parts (Allemagne): benelliparts.de

– Bauer (Allemagne): benelli-bauer.com
– Benelli Club de France: benelliforumfrance.com

5 raisons de vous laisser tenter

- Freinage exceptionnel
- Très bonne tenue de route
- Fiabilité
- Consommation
- Mélodie du 6 cylindres

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Maniabilité à quotidienne
- Tarif élevé
- Rareté
- Pièces difficiles à trouver
- Faiblesse roue libre du démarreur



Suzuki GT 750 (1972-1977)

Tant va la cruche à l'eau

Présentée au salon de Tokyo 1971 pour faire oublier la vaillante mais vieillissante T 500 et contrer la Honda CB 750, la Suzuki GT 750 n'obtint pas le succès qu'elle méritait... Elle ne manquait pourtant pas d'atouts face à ses concurrentes et innovait sur tous les plans.

Première japonaise de série refroidie par eau, la "Bouillotte", comme on la surnommait à l'époque, est arrivée en France en 1972 en même temps qu'une certaine H2 750... L'inévitable comparaison fut brutale! Pour les motards d'alors, un deux-temps était obligatoirement sportif. La GT 750 semait l'ambiguïté, entre la Four 750 et la H2 750. Vraie routière? Fausse sportive? Difficile de la situer dans la production du début des seventies. D'autant que le premier millésime était livré muni d'un antique frein à tambour 2 x 2 cames... Trois ans après la CB 750, une bévue d'importance! Ce défaut majeur fut corrigé en 1973 avec le montage d'un double disque. Les Établissements Bonnet, importateur historique de Suzuki, en équipèrent gratuitement tout le stock des modèles 1972 lui

restant sur les bras, condition essentielle pour parvenir à la vendre... La même année, le préparateur Jacques Roca la dota d'une magnifique coque selle-réservoir et de bracelets, ce qui renforcera un peu plus le côté énigmatique de la GT...

Allô, à l'eau!

Les *a priori* dont elle souffrit étaient fort injustes. La grosse Suzuki se révéla une fantastique machine à rouler, douce, moelleuse, confortable, à la consommation maîtrisée... Capable aussi d'aller vite et d'accélérer très fort... Le "water cooled" avait beaucoup d'avantages sur ce genre de mécanique (pas de cliquetis, aucun risque de serrage du cylindre du milieu...) mais l'inconvénient d'un poids important. Problème en partie

Caractéristiques techniques

Moteur 3 cylindres en ligne 2 T refroidi par eau Alésage x course 70 x 64 mm Cylindrée 738 cm³ Rapport volumétrique 6,7 à 1 Distribution Admission par jupe du piston Alimentation 3 carburateurs Mikuni BS40 32 mm Puissance 71 ch à 6 500 tr/min (Type J 67 ch) Couple maxi 83,4 Nm à 5 500 tr/min Allumage Batterie/bobine 12 volts Embrayage Multidisques à bain d'huile Boîte de vitesses 5 rapports Transmission secondaire Chaîne Cadre Double berceau tubulaire Freins AV / AR Double disque 296 mm (Type J: tambour 200 mm double came) / tambour simple came 180 mm Pneus AV / AR 3,25 x 19 / 4 x 18 Capacité réservoir 17 l Longueur Totale 2 215 mm Largeur hors tout 865 mm Hauteur 1 125 mm Empattement 1 460 mm Garde au sol 140 mm Poids total 214 kg Vitesse maxi 180 km/h Carburant SP 98.



- 1 • Tableau de bord luxueux avec indicateur de rapport engagé à partir de 1974.
- 2 • Une Type J de 1972 munie d'un double disque monté par l'importateur en lieu et place du tambour d'origine.

résolu dès 1974 avec l'ablation du ventilateur, lequel n'était pas vraiment utile. La même année, elle perdait ses embouts de pot noirs et gagnait un indicateur de vitesse engagé puis quatre chevaux supplémentaires. Ensuite, elle n'évoluera que sur des points de détails jusqu'à sa disparition, en 1977. Fin de vie anticipée due principalement à l'interdiction des moteurs deux-temps aux États-Unis, marché sur lequel elle ne put jamais vraiment s'imposer... ■

GUIDE D'ACHAT

Plutôt choisir un modèle d'après-1974 type L, plus puissant, dont les pièces sont encore relativement disponibles. Ironie de l'histoire, la toute première GT 750 Type J de 1972, avec sa peinture violine ou turquoise paillété, façon auto tamponneuse, est devenue la plus recherchée et la plus chère. Mais très difficile du coup d'en trouver une avec son tambour d'origine... Attention, les pots de ce modèle avec les cônes noirs et les connexions sont quasi introuvables. Nouveaux coloris et déco de réservoir sur la Type M en 1975; idem en 1976 sur la Type A, plus une trappe à essence fermant à clé. Chant du cygne sur la Type B de 1977 avec nouveaux garde-

boue avant, nouveaux clignotants, nouveaux décors de réservoir et... une version Police! Comptez 10 000 à 15 000 € pour une belle version restaurée et jusqu'à 18 000 € pour une Type J de 1972. Vous pourrez acquérir une machine restaurée en prenant soin de bien vérifier la provenance des pièces utilisées. Traquer le moindre bruit suspect, vérifier le bon fonctionnement de tous les organes. Sur une moto stockée depuis longtemps, les bielles peuvent être marquées et les joints de vilebrequin seront à remplacer, nécessitant un démontage complet du moteur. Surveiller le débit des pompes à eau et huile. La cloche d'em-

brayage est un peu fragile, et les crabots de la troisième ont tendance à mal vieillir. Enfin, la carburation doit être réglée régulièrement en fonction de l'essence utilisée. La GT 750, surnommée "Bouillotte" en France et "Water Buffalo" aux USA, fut produite à 45 000 exemplaires dans le monde. Donc de belles perspectives en cas de recherche de pièces détachées.

Nos bonnes adresses

– Suzuki La Défense, 6, boulevard de la Mission-Marchand, Courbevoie (92). Tél.: 01 43 33 81 81 – Site: suzuki-la-defense.fr
– Belles Bécanes (pour une import

USA). Site: bellesbecanes.fr
– Pièces de motos Suzuki – Site: pieces-suz.com

5 raisons de vous laisser tenter

- Aptitude GT
- Fiabilité
- Moteur original
- Confort
- Esthétique

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Poids
- Partie cycle
- Tarifs
- Garde au sol
- Freinage sur Type J



Suzuki GSX-R 750 (1985-1991)

Tant bon Gex!

En 1985, Suzuki donne naissance à la GSX-R 750. Un monstre agressif, directement inspiré de la GS 1000 championne du monde d'endurance, doté d'une ligne infernal, au châssis tout-aluminium. Un genre nouveau est inventé avec la surnommée "GEX": l'hypersport!

Lorsque la toute nouvelle Suzuki GSX-R 750 débarque sur le marché, ses multiples innovations techniques font vieillir d'un coup d'un seul toute la concurrence. Elle dévoile un cadre périmétrique tout en aluminium, un moteur refroidi par air et huile, un poids passant sous le seuil des 200 kg, un freinage high-tech (pour l'époque) et surtout un look de machine d'endurance. Et pourtant, la première génération de la Gex fut loin de faire l'unanimité. Châssis contorsionniste, guidonage, train avant hasardeux, machine physique et lourde à balancer... Mais le succès était tout de même là car cette moto était la première machine de compétition homologuée pour la route, une hypersportive comme chacun connaît aujourd'hui. Pour l'année 1988, Suzuki engage une profonde refonte de la

GSX-R et en fait une deuxième génération, gommant ainsi les imperfections des premières GEX. Le châssis est nouveau et présente une rigidité supplémentaire (surtout en torsion), la fourche est remplacée par une Showa Racing et le bras oscillant renforcé.

Profonde refonte

Le carénage est redessiné pour plus d'aérodynamisme et le moteur est davantage "supercarré" pour privilégier de plus hauts régimes (13 000 tr/mn). Malgré une légère prise de poids (195 kg au lieu de 176 kg), la Suzuki GSX-R 750 est plus rapide (241 km/h). Cette fois, l'engin approche la perfection. La Gex offre une tenue de route irréprochable et des passages en courbe à en faire pâlir plus d'un. Elle reste une moto phy-

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres en ligne 4 temps Alésage x course 73 x 44,7 mm Cylindrée 747 cm³ Rapport volumétrique 10,7 à 1 Distribution 2 ACT, 16 soupapes Alimentation 4 carburateurs Mikuni diam 36 mm Puissance 112 ch à 12 500 tr/min Couple maxi 72 Nm à 9 000 tr/min Allumage Boîtier CDI Embrayage À bain d'huile Boîte de vitesses 6 rapports Transmission secondaire Par chaîne, rapport 44/15 Cadre Double berceau en aluminium Freins AV / AR Disques diamètre 310 mm, étriers 4 pistons / 1 disque diamètre 240 mm, étrier double pistons Pneus AV / AR 120/70 x 18 / 170/60 x 17 Capacité réservoir 21 l Longueur totale 2 060 mm Largeur hors tout 730 mm Hauteur 1 100 mm Empattement 1 420 mm Garde au sol 120 mm Poids à sec 195 kg Vitesse maxi 241 km/h Carburant SP 95/98.



- 1 • Sous les yeux du pilote, le compte-tours démarrait à 3 000 tr/mn vous met dans l'ambiance...
- 2 • Avec un carénage moins joufflu, sa ligne s'affine par rapport à la première génération. C'est la fin du "cul carré".

sique à un rythme soutenu, surtout lors des gros freinages sur routes bosselées, mais elle sait aussi se montrer agréable en usage quotidien. Son moteur est souple à bas régime, sa boîte douce et précise et la position du pilote est plutôt agréable pour une machine sportive aux performances phénoménales. La Suzuki GSX-R 750, au palmarès impressionnant, reste aujourd'hui la référence de la moto sportive "youngtimer", à l'instar de sa cousine automobile, la Peugeot 205 GTI. ■

GUIDE D'ACHAT

Présentée fin 1984 au salon de Cologne, la Suzuki GSX-R 750 évolue au fil des années pour être toujours commercialisée trente ans plus tard. Mais la Gex refroidie par air/huile termine sa carrière fin 1991. La première génération, de 1985 à 1987, (modèles F, G et H) fut vendue en France à 2 664 exemplaires et la seconde, de 1988 à 1991, (modèles K, L et M) à 7 009 exemplaires. Notez que, en 1989, Suzuki construit 500 exemplaires de GSX-RR (Race Replica). Une version survitaminée destinée à la compétition, aujourd'hui extrêmement recherchée par les collectionneurs avisés. La rareté de ce modèle lui donne une valeur inestimable. La

Suzuki a une mécanique fiable pouvant atteindre les 100 000 km sans soucis. La consommation d'huile varie selon l'usage, une vérification régulière du niveau est souhaitable. On notera qu'il faut procéder à une inspection rigoureuse du faisceau électrique, sensible aux frottements sur le T de fourche et la partie arrière. La Gex vieillit plutôt bien, les carrosseries plastiques en témoignent. On trouve cette machine dans une large gamme de prix. La GSX-R a laissé de grands souvenirs à ses utilisateurs et bon nombre circulent encore. Comme pour beaucoup de motos sportives, on trouve sur le marché une quantité d'engins traficotés, modifiés, cursifés... Les

modes du tuning et du street-bike ont fait des ravages. Vous trouverez dans les annonces des Gex en tout genre. Les tarifs oscillent entre 1 000 et 3 000 € suivant l'état. Dès lors que l'on recherche le modèle d'origine en parfait état ayant été bichonné par un amoureux du Gex, les prix peuvent s'élever à 5 000 € et plus. Sans parler d'investissement, la GSX-R est une valeur sûre.

Nos bonnes adresses

– AB Moto Pièces (organisateur des "GSX-R Days") 38, rue de Mesvres, Montceau-les-Mines (71). Tél.: 03 85 58 14 32. abmotopieces.fr

– Club 11 R (actualité, forum, documentations, boutique...). Site: club11r.free.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Performances
- Fiabilité moteur
- Super look
- Moto mythique
- Sportive toujours d'actualité

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Confort, surtout en duo
- Freins AV peu mordants
- Rarement d'origine
- Frein AR anémisé
- Piège à points



Suzuki GT 500 (1976-1977)

Crème Suzette

En 1968, Suzuki lance sur le marché sa première 500 bicylindre deux-temps. Près de dix années plus tard, le constructeur présentait la 500 GT, ultime évolution de son modèle, en guise d'adieu à une moto révolutionnaire...

Ah! la 500 Suzuki... Pas la même réputation que sa cousine Kawasaki de même cylindrée, la surnommée "Faiseuse de veuves". N'empêche qu'elle aussi a bien dû écarter quelques idylles... Le premier modèle, présenté en 1967 au salon automobile de Londres, franchissait allégrement le mur des 180 km/h, avec assise sur cadre caoutchouteux et freinage par tambours endormis. Au fur et à mesure, la "T5" s'enrichit de touches successives visant à améliorer son comportement. Et son physique. Ainsi apparurent après la première MK1, les millésimes R en 1971, J l'année d'après, K, L, M jusqu'en 1975, puis la A et enfin la GT 500 en 1976. Cette dernière cuvée correspondant mieux aux attentes des motocyclistes de l'époque, valorisés par l'esthétique d'une moto classique et sécurisés par l'apport des freins à

disque. L'autrefois appelée "Cobra", puis "Titan", devenait GT. La "Grand Tourisme" se veut donc une "T" civilisée et assagie. Pour y parvenir, les ingénieurs lui ont réduit l'aorte en l'affublant de carbus plus petits que ceux de ses devancières. Par ailleurs, le cadre a été renforcé, son bras oscillant rallongé, un disque avant du 380 de la même marque a été greffé sur la fourche, et un réservoir prélevé sur la 750 à eau lui assure une meilleure autonomie. La selle (moelleuse) provient du 550 tricylindre de la marque.

Très charmante

Le kick s'enfonce facilement. Une fois cadencée, la paire de cylindres émet une musique très enroulée, et les longs pots fument peu. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une véritable GT, sachant

Caractéristiques techniques

Moteur Bicylindre deux-temps refroidi par air **Alésage x course** 70 x 64 mm **Cylindrée** 492 cm³ **Rapport volumétrique** 6,6 à 1 **Puissance** 47 ch à 6000 tr/mn **Couple maxi** 53 Nm à 5300 tr/mn **Allumage** Electronique **Batterie** 12 volts **Alimentation** 2 carburateurs Mikuni diamètre 32 **Embrayage** Multidisque en bain d'huile **Transmission secondaire** Chaîne graissage séparé automatique **Boîte de vitesses** 5 rapports **Cadre** Double berceau acier **Freins AV/AR** Simple disque de 275 mm / Tambour de 160 mm **Pneus AV/AR** 3,25 x 19 / 4,00 x 18 **Longueur Totale** — **Largeur hors tout** — **Hauteur** 1 135 mm **Empattement** 1 465 mm **Poids à sec** 179 kg **Capacité réservoir** 17 l **Vitesse maxi** 170 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Une lucarne, située sur le réservoir d'huile, prévient tout risque de serrage...
- 2 • Le kick, positionné à gauche, est très facile à actionner!

se maîtriser, en consommation d'huile (à peine 2 l/1 000 km) ou d'essence (7 l/100 km). Légère, elle se faufile partout et sait se tenir en virages. Capable d'accélération généreuses et d'une vitesse de pointe très honorable, cette "jeune ancienne" a encore son mot à dire sur la route tant elle reste vaillante. Concernant le freinage, le disque est vraiment bienvenu et les modifications apportées au cadre sont très convaincantes. Collection ou youngtimer, la séduisante Suzuki GT 500 est un modèle à ne pas négliger. ■

GUIDE D'ACHAT

La Suzuki GT 500 remplaçant les millésimes MK1, R, J, K, L, M et A, apparus entre 1968 et 1976, deux modèles seront proposés. La GT 500 A (1976) et GT 500 B (1977). Déclinée en rouge ou bleue, l'ultime version sera également proposée en noire aux USA et Canada. Par rapport aux cuvées précédentes, la GT 500 dispose d'un frein à disque avant (emprunté à la 380), bras oscillant rallongé, cadre rigidifié et d'un allumage électronique. Son réservoir d'essence est celui de la GT 750, et la selle provient du 550 de la marque. Moteur deux-temps oblige, la Suzuki apprécie l'huile de qualité, servie par un réservoir séparé. L'allumage électronique donne parfois quelques signes

de faiblesses, et semble remplacé avantageusement par un adaptable style Kennedy. Quelques pièces sont encore trouvables dans le réseau, et la longévité du modèle permet de dénicher la plupart de ses morceaux sur les sites spécialisés. D'une manière générale, la Suzuki GT 500 s'avère très fiable et sa mécanique, peu complexe, est à la portée de (presque!) tous. Se méfier des machines coursifées, au cadre souvent tire-bouchonné. Quelques Suzuki GT 500 ont été vendues vêtues d'une coque en polyester, avec réservoir d'huile intégré, élaborée par Jacques Roca. Authentifiés, ces rares exemplaires se négocient entre 3 500 et 4 000 € si remis à neuf. En parfait état, une GT 500

s'échange autour de 3 000 €. Restaurée jusqu'au dernier boulon chromé, à peine 1 000 de plus. Une affaire à réaliser pour une moto aussi attachante que performante, fiable et agréable à piloter.

Nos bonnes adresses

- Suzuki la Défense, 6, rue de la Mission-Marchand Courbevoie (92). Tél.: 01 43 34 95 56.
- Claude Millard pièces Suzuki, BP39, Villeneuve-de-Berg (07). Tél.: 04 75 94 93 92.
- Wemotofrance, 53 bis, av. de Lodève 34600 Bédarieux. Tél.: 04 67 95 66 85
- Perreux Moto, 150, avenue du 8-Mai-1945, Le Perreux-sur-Marne (94).

Tél.: 01 48 72 73 90.

- JP Motos. Tél.: 01 69 52 95 85.
- stcf-suzuki-triplesclubdefrance.fr
- bellesbecanes.fr (ou 02 41 62 89 25).

5 raisons de vous laisser tenter
– Tarif très raisonnable
– Moto chargée d'histoire
– Très bon comportement
– Fiabilité
– Look séduisant

5 raisons d'y réfléchir à deux fois
– Fumet un peu polluant
– Contraintes du deux-temps
– Freinage très moyen
– Musique particulière
– Vibrations pénibles



Suzuki RE-5 M Rotary (1974-1976)

Wankel, dead or alive!

En 1970, Suzuki voulait se démarquer de ses concurrents et cherchait un nouveau souffle. L'audacieuse GT 750 deux-temps à refroidissement liquide était à peine sortie qu'une myriade d'ingénieurs s'affairait sur une motorisation encore plus novatrice: le moteur rotatif.

En rachetant la licence du moteur rotatif Wankel, utilisé jusque-là sur des prototypes à quatre roues, Suzuki pensait avoir trouvé la poule aux œufs d'or et de quoi en remonter à l'arrogante Honda 750... Sur le papier, ce type de motorisation présentait de nombreux avantages: très peu de pièces en mouvement, un rotor à la place des habituels pistons, bielles et vilebrequins, et un rapport poids/puissance élevé. Las, il a fallu vingt nouveaux brevets et plus de deux cents modifications pour commercialiser une moto fiable débarrassée des tares inhérentes à ce type de motorisation, à savoir le refroidissement, la lubrification et la consommation. Des techniques issues de l'aérospatiale furent utilisées. Présentée à Tokyo en novembre 1973, la Rotary, signée Giugiaro, surprend de premier

abord. Feu arrière, clignotants et bloc-compteurs (appelé boîte à pain, avec le couvercle qui s'ouvre avec le contact) sont de forme cylindriques. Clin d'œil au moteur...

Incomprise

La position de conduite est naturelle, la selle est moelleuse, à l'instar de sa sœur GT 750, dont elle emprunte le cadre. Relativement lourde à l'arrêt, elle s'avère d'une agilité déconcertante en mouvement. La tenue de route est dans les standards de l'époque, à savoir quelques louvoiements à haute vitesse. Le freinage est à l'avenant... Ce qui surprend le plus, ce sont ses accélérations stupéfiantes, sans aucune vibration... Coupleuse comme un quatre-temps, elle trace à 140 km/h à 5 500 tr/mn en ronronnant silencieusement. Sen-

Caractéristiques techniques

Moteur Monorotor Wankel **Alésage x course** — **Cylindrée** 497 cm³ **Rapport volumétrique** — **Distribution** — **Alimentation** Carburateur double corps Mikuni à dépression **Puissance** 62 ch à 6500 tr/mn **Couple** 72,6 Nm à 6500 tr/mn **Allumage** Mixte CDI/rupteurs **Embrayage** Multidisques à bain d'huile **Boîte de vitesses** 5 rapports **Transmission secondaire** Par chaîne **Cadre** Double berceau acier **Freins AV / AR** Double disque 296 mm / Tambour 180 mm **Pneus AV/AR** 3,25 x 19 / 4 x 18 **Capacité réservoir** 17 l **Longueur totale** 2 220 mm **Largeur hors tout** — **Hauteur** — **Empattement** 1 500 mm **Garde au sol** 170 mm **Poids à sec** 229 kg **Vitesse maxi** 180 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Le tableau de bord cylindrique fut vite surnommé "boîte à pain", ou encore "aquarium"!
- 2 • Autre avantage du moteur rotatif, son étroitesse. Sa beauté également...

sations incomparables... Hélas, la mayonnaise n'a jamais pris, le motard de l'époque ne jurait que deux-temps sauvage à la H2, quatre-cylindres virils à la CB 750 ou twin rustique à la Béhème, et n'avait que méfiance pour la Bouillotte et le Rotor... D'autant qu'une RE 5 coûtait 20 % plus cher qu'une GT 750 ou Kawa 900... Ainsi, 96 Rotary furent écoulées en France, 2 000 dans le monde pour des millions de dollars investis. Suzuki faillit couler dans l'aventure. ■

GUIDE D'ACHAT

Vendue à 96 exemplaires en France, 26 en Allemagne, il en restait une soixantaine en circulation. Difficile de trouver une RE 5 dans la vieille Europe. Si toutefois vous trouvez la perle rare, sachez que le moteur s'avère très fiable. Évitez un moteur bloqué, les pièces internes sont introuvables. On trouve des bougies spécifiques à ce moteur aux États-Unis. En revanche, nombre de pièces (cadre, roues, amortisseurs, freins, boîte de vitesses) sont communes à la GT 750. Présentée en 1973 (RX-5), la Suzuki Rotary est commercialisée début 1974 sous l'appellation RE-5 M et disponible en quatre coloris: bleu, jaune, rouge et argent. Un nouveau coloris noir vien-

dra remplacer l'argent en 1975. Devant la stagnation des ventes, doux euphémisme, la firme de Hamamatsu décide sagement de la faire rentrer dans le rang. En 1976, la version A reprend toute l'instrumentation plus classique de la frangine GT 750 (phare, feu arrière, clignotants). Les compteurs de la GT remplacent la folklorique "boîte à pain", dont le couvercle amusait les gosses en s'ouvrant avec le contact... Elle sera commercialisée en bleu ou noir orné de filets or. Ce modèle, certes moins historique, sera plus facile à restaurer. Curieusement, les RE-5 ne sont pas très cotées. Étrange au vu de leur rareté et de leur technologie... Une Rotary

M ou A s'échange autour de 5 000 € dans son jus, en état moyen. Un modèle peu kilométré et en très bon état atteint les 8 000 € et comptez au moins 10 000 € pour un modèle état concours. Mais la cote de cette bête curieuse ne peut que grimper...

Nos bonnes adresses

- Suzuki La Défense, 6, bd de la Mission-Marchand, Courbevoie (92). Tél.: 01 43 33 81 81 – Site: suzuki-la-defense.fr
- AFC Moto, (pièces Suzuki) [facebook.com/AFC-MOTO](https://www.facebook.com/AFC-MOTO)
- Claude Millard, BP 39, Villeneuve-de-Berg (07).

Tél.: 04 75 94 93 92 – Site: lva-moto.fr – suzuki-triples-club-de-france.fr

5 raisons de vous laisser tenter
– Sensations
– Moto historique
– Cote raisonnable (pour l'instant!)
– Confort
– Bon placement

5 raisons d'y réfléchir à deux fois
– Tenue de route
– Consommation
– Entretien
– Disponibilité des pièces
– Freinage



Suzuki GS 1000 S (1979-1980)

Agile GS

On la surnommait "Wes Cooley Replica", du nom du pilote américain qui, aux manettes d'une machine d'aspect semblable, remporta le championnat AMA Superbike en 1979 et 1980. Un ADN de pistarde pour cette replâtrée de GS 1000 sortie l'année d'avant dont les ventes s'avéraient bien décevantes...

Lorsqu'on regarde la GS 1000 S de profil ou plus encore de trois quarts arrière, on est étonné par la longueur apparente de la moto, visuellement encore accentuée par le petit carénage et sa longue selle rectiligne. Effet d'optique ou réalité? Dans le dessin de notre Suz', plusieurs détails contribuent à produire cette sensation. À commencer par sa carrosserie blanche, parcourue d'un trait lumineux de la pointe du garde-boue avant jusqu'au dossier de selle, éclairant ainsi son passage pare-brise, réservoir et caches latéraux... Histoire d'en rajouter, on a décoré sa robe de lignes horizontales amincissantes, filant de la proue à la poupe de l'engin. On remarquera également les deux silencieux très sobrement dessinés, légèrement inclinés vers le haut et qui n'en finissent pas de

s'allonger vers l'arrière (ces pots très élégants seront, hélas, raccourcis sur les versions diffusées en 1980). Bref, une moto au design réussi: la Suzuki GS 1000 S a vraiment de l'allure dans sa livrée blanche rehaussée de filets noirs et de bandes bleues, lui donnant de faux airs de Ford GT40 à deux roues...

En route

Embrayage doux et progressif, boîte de vitesses précise et correctement étagée... Que du parfait! Y compris en agglomération, où la GS 1000 S se tire très honorablement d'affaire et reste fort maniable grâce à une géométrie pertinente. Tenue de route impériale et excellentes sensations. Et si on lui demande, la GS 1000 S saura se rappeler qu'elle est née avec le statut de machine "grand

GUIDE D'ACHAT

Apparue en 1979, la Suzuki GS 1000 S ne restera que deux années au catalogue. Elle est issue de la GS 1000 livrée en 1978 et n'en diffère que par l'habillement, les carbus passés de 26 à 28 et la roue arrière de 17 en 18. Elle fut disponible en bleu et blanc ou rouge et blanc. Deux modèles de GS 1000 S ont été proposés. Celui de 1979 est équipé de clignotants ronds chromés, de deux silencieux longs, de disques de frein à voile plein, d'un allumage classique à rupteurs et condensateurs. Sur le modèle 1980, la décoration est modifiée, les clignotants deviennent noirs et rectangulaires, le tableau de bord laisse la place à celui de la GS 1000 E, les silencieux sont raccourcis, les disques

de frein sont ajourés, l'allumage est électronique, les commodos différents, les leviers coudés et noirs, les repose-pieds pilote différent, les étriers de frein avant aussi et la puissance moteur gagne quatre chevaux. Curiosité: les Suzuki GS 1000 S commercialisées en France sont les seules au monde à être équipées de rétroviseurs chromés à tige, au lieu des rétros sport intégrés au carénage. La restauration d'une Suzuki GS 1000 S ne sera pas de tout repos, car pratiquement aucune pièce neuve n'est disponible. Toutefois, les pièces communes avec les GS 1000 permettent d'entrevoir quelques possibilités après recherches. Par ailleurs, le moteur de cette moto est l'un des plus indestructibles qui

soient. Aujourd'hui, un exemplaire en parfait état d'origine toujours bien entretenu et non restauré se négociera autour de 3 000 €. Un exemplaire délaissé et/ou incomplet aura beaucoup de mal à trouver preneur, vu la rareté des pièces. Quant à une moto intégralement et parfaitement restaurée, elle trouvera facilement acquéreur pour 6 000 €.

Nos bonnes adresses

- Sauveur Camilleri (spécialiste Suzuki) sauveur.camilleri@wanadoo.fr
- Claude Millard, BP39, Villeneuve-de-Berg (07). Tél.: 04 75 94 93 92 - E-mail: millardclaud@aoi.com
- AFC Moto. Pièces détachées. Site:

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres 4 temps, 2 soupapes/cylindre
Alésage x course 70 x 64,8 mm Cylindrée 997 cm³
Rapport volumétrique 9,2 à 1 Allumage Batterie
Alimentation 4 carburateurs Mikuni diamètre 28 mm
Puissance 90 ch à 8 000 tr/mn Couple maxi 86 Nm à 6 500 tr/mn Allumage — Embrayage Multidisque à bain d'huile Boîte de vitesses — Transmission secondaire Par chaîne Boîte de vitesses 5 rapports Cadre — Freins AV / AR Double disque / disque Pneus AV / AR 3,25 x 19 / 4 x 18 Capacité réservoir 19 l Longueur Totale — Largeur hors tout — Hauteur hors tout 1 255 mm Empattement 1 505 mm Garde au sol — Poids à sec 238 kg Vitesse maxi 215 km/h Carburant SP 95/98.



- 1 • Niveaux d'huile, de carburant, heure, voyants, rien ne manque sur l'élégant tableau de bord.
- 2 • Le petit carénage, équipé de becquets, est aussi beau qu'efficace...

tourisme sportif" et s'avérera tout à fait apte à catapulter son pilote vers des allures prohibées. C'est sur le réseau secondaire que la Suzuki s'avère le plus agréable à piloter tant elle est polyvalente. Son moteur, à la fois souple et élastique en bas, saura aussi exprimer tout son punch pour jouer agréablement sur les tracés sinueux et tailler la route pendant de longs périples sans soucis... Une youngtimer abordable qu'il convient absolument de redécouvrir. ■

[facebook.com/AFC-MOTO](https://www.facebook.com/AFC-MOTO)

- Suzuki La Défense, 6, boulevard de la Mission-Marchand Courbevoie (92). Tél.: 01 43 34 95 56.

5 raisons de vous laisser tenter

- Prix très abordable
- Moteur en béton
- Très bel objet
- Performances
- Tenue de route

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Pièces devenues rares
- Freinage à l'ancienne
- Positionnement flou
- Mécanique bruyante à froid
- Poids conséquent

MonAncienne.com

Pièces, Accessoires & Outillage

03.20.68.38.78

04.42.79.22.22
QUARTIER DE L'AGNEAU
RD113
13127 VITROLLES



PROVENCE MOTO CASSE

CONTACT VENTE MOTOS:

vente13@pmc13.com

CONTACT VENTE DE PIECES:

gestionmagasin@pmc13.com



LISTE DES MOTOS A LA VENTE

BMW K1 2990C CG BMW	HONDA 250 NR 1396 2490€ IMPORT	MV AGUSTA 150 SELLA 1964 1790€	YAMAHA R1 YZF 2002 3490€ CG
BMW K1100LT 1997 2490€ CG	HONDA VFR 1000 R CG	SUZUKI RG GAMMA 400 1985 7490€	YAMAHA CHAPPY 50 590€
DUCATI 748 S 97-98 2690€ CG	HONDA CUB 70 ET 90CC IMPORT	SUZUKI RG GAMMA 250 1986 1190€	YAMAHA 250 RDLC 1190€
DUCATI 748 R LIMITED 2002 4990€ CG	HONDA CB 450 K1 1971 3490€ IMPORT	SUZUKI TS 50 390€	YAMAHA 250 TOR 1590€ IMPORT
HD 1340 FLH 1996 5990€	HONDA CB 125 - 150 BENLY 1590 A 2490€ IMPORT	SUZUKI T 250 1590€ CG	YAMAHA AT 125 1968 1190€ IMPORT
HD 1340 ELECTRA GUIDE 1994 4990€	HONDA CB 250 300305 1960 A 1970 2590 A 4490€	SUZUKI 400 GSXR 1988 2990€ IMPORT	YAMAHA SR 400 2001 2590€ IMPORT
HONDA CL 350 1972 SCRAMBLER 3990€ IMPORT	HONDA CL 90 1190€ IMPORT	SUZUKI 750 1100 GSXR 1985 IMPORT	YAMAHA T 125 690€
HONDA GL 1500 SE 1991	KAWASAKI KC 125 1190€	SUZUKI RV VAN V160 30 1982 4990€	YAMAHA 250 TY MONOCHOC 790€
HONDA CD 125 1968 1690€	KAWASAKI ZEPHYR 1100	TRIUMPH 500 SPRINT 94 2290€ CG	YAMAHA 125 TY 890€
HONDA 200 TLR 1985 1690€	KAWASAKI 750 GPX	YAMAHA RD 250 1800€	YAMAHA 125 TOR 1994 1190€ CG
HONDA 1000 VTR 1997 990€ RSV PRO	KAWASAKI AKI 400 ZXR 1982 1990€ IMPORT	YAMAHA DELUXE 90 125	YAMAHA 125 XT 196 890€
HONDA 750 VFR 1993 690€ CG	KAWASAKI 250 MEGURO 1961 3490€ IMPORT	YAMAHA YZF 750 SP 3990€ IMPORT	MARTIN MOTEUR HONDA

LISTE DES MOTOS POUR PIECES

YAMAHA 125 RDLC DTMX SR / 750 VIRAGO / 250 RDLC / 250 GAMMA / APRILIA STARCK 6.5 / RV VANVAN / VF 1000 R / TLR 125 200 / GSXR 750 1000 1100 / BANDIT 400 600 1200 / 80 MBX / GT 550 SUZUKI / DR 600 650 / RG GAMMA 80 125 / SPAZIO 125 250 / ROYAL VENTURE 1200 / APRILIA 125 PROJET 108 / CB 125 S T / YAMAHA XJ 600 900 / HONDA CBX 750 / HONDA 125 XLR XLS NX MSR 900 CBR 9C33 9C29 / BMW K75 K100 / VIRAGO 750 535



Suzuki VanVan RV 90 (1972-1981)

VanVan debout !

Merveilleusement inutile, le VanVan a pourtant su séduire un large public. Au début des années 70, tout était permis, même de créer l'improbable, comme cet engin, d'abord utilitaire devenu ensuite véritable bête à loisirs. Utilisable uniquement le sourire aux lèvres !

Quelle allure, le RV 90 ! Il n'a même pas de réservoir. Enfin si, mais caché sous sa gigantesque selle. Bien campé sur ses énormes pneus, il fait sourire, puis inspire confiance. Ramassé, court sur pattes : on le veut pour copain instantanément. On dit qu'il fut créé à l'attention des fermiers américains, pour les aider à gagner du temps dans leurs vastes exploitations. Il s'avère que les cow-boys s'en servent davantage pour s'amuser, et, subitement, on comprit que le VanVan était plus une machine ludique qu'un engin agricole... En France, on le découvrit au salon de Paris d'octobre 1972. Décreté d'office apte à rouler sur les plages, il devint vite l'objet indispensable de vacances réussies. Effectivement, ses circonvolutions dans le sable sont bien meilleures qu'une fois livrée à l'asphalte. Ses énormes enveloppes

gonflées à 0,8 bar ne l'aident pas aux entrechats. Le Suzuki VanVan tombe sur l'angle, reste maniable comme une enclume et, pour couronner le tout, se traîne la panse et freine du bout des tambours.

Ludique et joyeux

Paradoxalement, car tout est paradoxe concernant cette moto, on ne prend que du plaisir à son guidon. Après tout, il reste surtout conçu aux brefs déplacements, et sa selle confortable fait oublier le reste. Par ailleurs, son admission à clapets procure une souplesse moteur absolument remarquable. Il fut même proposé dans une version attelée, d'un chic admirable, mais le rendant encore plus délicieusement incongru. Alors qu'il est déjà peu puissant, l'adjonction d'un

passage en réserve). La carrière du VanVan s'achèvera en 1981... Avant sa résurrection en 2003, motorisé par un monocylindre quatre-temps ! En cas d'achat, pas d'affolement, le moteur du VanVan était en béton et toutes les pièces demeurent encore trouvables, certaines même encore dans le réseau. Si le RV 90 fut attelé, le cadre risque d'avoir un léger torticolis, mais bien malin qui le remarquera à l'usage. Un VanVan tient la route comme une savonnette sur le rebord d'une baignoire et exige une conduite paisible, composée de prises d'angles à minima. Avec un réservoir d'huile séparé, le mélange se fait automatiquement. Éviter toutefois l'huile deux-temps, la 20W40 lui convient en

revanche très bien. Jouissant toujours d'une importante cote d'amour, le VanVan RV 90 peut atteindre 3 500 € s'il est restauré état concours et attelé d'un side-car Roca. En solo, de piètre mine, le ticket d'entrée dans la famille se situe autour de 800 €. Attention ! En cas d'adjonction d'un panier, la carte grise devra être modifiée et le passage aux Mines obligatoire.

Nos bonnes adresses

- Suzuki la Défense, 6, rue de la Mission-Marchand Courbevoie (92). Tél.: 01 43 34 95 56.
- AFC Moto: [facebook.com/AFC-MOTO](https://www.facebook.com/AFC-MOTO)
- vj2t.fr
- rv90.org

Caractéristiques techniques

Moteur Monocylindre deux-temps **Alésage x course** 50 x 45 mm **Cylindrée** 88 cm³ **Rapport volumétrique** 6,2 à 1 **Distribution** Admission par clapets **Alimentation** Carburateur VM 17 SC **Puissance** 8 ch à 6 000 tr/mn **Couple maxi** 10 Nm à 4 000 tr/mn **Allumage** Rupteur et bobine 6 volts **Embrayage** Multidisque à bain d'huile **Boîte de vitesses** 4 rapports **Transmission secondaire** Par chaîne **Cadre** Poutre tubulaire acier **Freins AV / AR** Tambour / tambour **Pneus AV / AR** 6.70-10 4PR / 6.70-10 4PR **Capacité réservoir** 3,3 l **Longueur totale** — **Largeur hors tout** — **Hauteur** 991 mm **Empattement** 1 180 mm **Garde au sol** — **Poids à sec** 84 kg **Vitesse maxi** 70 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Consulter le tableau de bord ne risque pas de déclencher un gros mal de tête !
- 2 • Tête en avant, le moteur du VanVan reste incassable à défaut d'être un foudre de guerre.

panier, et le poids allant avec, en fait un équipage plutôt poussif, inapte aux dépassements et accélérations, mais encore une fois réellement attachant. Accompagné d'un side ou solo, le VanVan sait tellement se faire aimer que le concept sera repris en 2003, plus de vingt ans après sa retraite. Cette fois animé d'un moteur à soupapes. Mais les inconditionnels du bizarre engin préféreront toujours le deux-temps originel, monté sur ses gros boudins... ■

-rv90.com
-www.vanvan-club.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Engin unique
- Capital sympathie
- Disponibilité des pièces
- Robustesse
- Rigolade garantie

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Tenue de route fantaisiste
- Performances minimums
- Boîte quatre
- Comportement gigoteur
- Freinage plutôt léger



Suzuki RG 500 (1985-1990)

Suzie quatre

Durant les 80's, de brutales 500 deux-temps s'étrépaient sur les circuits. Yamaha fut le premier à dégainer une réplique, la RDLC, suivie par Honda avec sa NSR 400. Répliques, certes, mais (un peu) aseptisées. La réaction de Suzuki fut cinglante : le proto de Sheene avec un phare et des clignotants !

Présentée en septembre 1984 au salon de Cologne, la RG 500 annonce la couleur : moteur en carré, distributeurs rotatifs, valves à commande électronique à l'échappement, boîte 6 "à cassette", le tout enchâssé dans un cadre alu d'où émergent quatre pots, dont deux sous la selle. Elle arbore un rapport poids/puissance inégalé de 154 kg pour 95 ch, avale le 400 mètres DA en 11,6 s et culmine à 230 km/h ! La filiation directe avec la 500 de Grand Prix est indéniable ! Le missile enfourché, on est étonné par la position de conduite plutôt confortable, jambes pas trop pliées et buste à peine fléchi. Privée de démarreur électrique, la RG s'ébroue d'une pichenette sur le kick et donne l'impression de vous propulser en prégrille... En chauffant le gros deux-temps, on ne se lasse pas de faire grim-

per l'aiguille du compte-tours verticalement dans un feulement jouissif. On en profite pour admirer les compteurs à fond blanc incrustés dans la mousse... Ambiance !

Pistarde

Comme toute bonne moto de course, la première est très longue, l'embrayage soumis à rude épreuve mais la Gamma surprend par sa relative souplesse. Sur route, pas de compromis : rien en dessous de 5 000 tr/mn et lance-pierre à partir de 7 000 ! Entre les deux, un fourmillement dans les commandes, une mise sur orbite imminente. Les accélérations sont irrésistibles, et la RG s'avère vive dans les sinueux malgré une partie-cycle peu rigide ni rassurante. Il faut tout de même la bousculer en virage car elle peut être lourde à balancer.

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres en carré 2 temps **Alésage x course** 56 x 50,6 **Cylindrée** 498 cm³ **Rapport volumétrique** 7 à 1 **Distribution** Disques rotatifs **Alimentation** 4 carburateurs Mikuni à guillotine 28 mm **Puissance** 95 ch à 10 000 tr/mn **Couple maxi** 71,6 Nm à 9 000 tr/mn **Allumage** Électronique PEI **Embrayage** Multidisque à bain d'huile **Boîte de vitesses** 6 rapports **Transmission secondaire** Chaîne **Cadre** Double-berceau multitubulaire alu **Freins AV / AR** Double-disque 260 mm / Disque 210 mm **Pneus AV / AR** 10/90 x 16 / 120/90 x 17 **Capacité réservoir** 22 l **Longueur totale** 2 100 mm **Largeur hors tout** 695 mm **Hauteur** 1 185 mm **Empattement** 1 425 mm **Garde au sol** — **Poids à sec** 154 kg **Vitesse maxi** 230 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Parfum de course jusqu'au tableau de bord...
- 2 • Un échappement par cylindre, de longueur identique, par respect au flux gazeux.

Le double disque est assez faiblard, le frein moteur évidemment inexistant. Heureusement, sa faible autonomie (150 km) permet de souffler un peu. Dernier dinosaure d'une époque révolue, la RG 500 ne s'adresse qu'aux sportifs résolu... ■

GUIDE D'ACHAT

Parce que vendue à 1 348 exemplaires entre 1985 et 1990, difficile d'en dénicher une en bon état d'origine. Nombre d'entre elles ont tâté du circuit et fait le bonheur des pilotes de Promosport ou courses de côtes. De plus, la RG 500 réclame un certain budget d'entretien, une très sérieuse expérience en mécanique et une grande maîtrise de la conduite. Elle s'avère très fiable si elle a été entretenue avec soin (temps de chauffe, réglages de carburation...). Bien vérifier l'historique, le moteur étant complexe et sa remise en état très coûteuse. Attention à la boîte de vitesses, sous-dimensionnée et fragile : c'est le talon d'Achille, surtout sur les millésimes 1985-1986. À changer

absolument si les vitesses commencent à sauter ou si les faux points morts se multiplient. Les éléments de carrosserie vieillissent mal et ont tendance à se fendiller. Certaines pièces sont devenues introuvables d'origine (dosseret de selle optionnel, parties latérales du sabot, les deux silencieux inférieurs...) mais des sociétés comme Poly 26 en refabriquent. À prendre en compte également, le budget pneus et kit chaînes. Les versions 1985-1986 sont sorties en blanc, bleu deux tons et noir, selle et jantes noires. Les 1987-1989, même coloris mais inversés, jantes blanches et selle bleue. La boîte de vitesses a été fiabilisée par rapport au modèle précédent. Les derniers millésimes (1987-

1990) ont été commercialisés en rouge, noir et blanc, jantes blanches et selle rouge. Rare, donc chère, une RG 500 en très bon état et historique connu vous coûtera dans les 8 000 €, 10 000 € pour une raide neuve état concours.

Nos bonnes adresses

- Suzuki La Défense, 6 boulevard de la Mission-Marchand, Courbevoie (92) - Tél.: 01 43 33 81 81 - Site: suzukiladefense.fr
- AFC Moto (pièces Suzuki), Site: [facebook.com/AFC-MOTO](https://www.facebook.com/AFC-MOTO)
- RG 500 Club de France, 20 bis, route de Bezons, Courbevoie (92). E-mail: rg500@rg500.org
- Poly 26 (toutes pièces de carrosserie),

ZA des Gouvernaux, Chabeuil (26). Tél. 04 75 59 08 28 - Site: poly26.com/contact.php - Forum 500 RG: rg500.org

5 raisons de vous laisser tenter

- Sensations et performances
- Confort et protection
- Poids plume
- Attrait en collection
- Ambiance GP

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Boîte fragile
- Consommation et autonomie
- Freinage léger
- Entretien
- Tenue de route



Suzuki GSX Katana 1100 (1981-1984)

Banzai!

À la fin des années 70, les excellentes GS quatre-cylindres avaient permis le redressement de Suzuki après l'échec cuisant du moteur rotatif. Pour se démarquer encore, la firme de Hamamatsu allait présenter une étonnante geisha...

Le directeur marketing de Suzuki Allemagne fut le premier à souhaiter une refonte de la gamme des trop discrètes GS. Pour l'électrochoc, il fit appel à la société Target Design et, surtout, à son designer Hans Muth, le père de la BMW R90S. Il en ressortira les Katana 550 et 650 en 1979, issues de leur projet ED1. Ces dernières restaient assez proches des GS originelles. Seul l'ensemble selle-réservoir annonçait le choc qui allait suivre... La présentation de la Katana 1100 au salon de Cologne 1980 laissa en effet plus d'un motard pantalois. Issu du projet ED2 de Target Design, le look est plus radical que celui des petites sœurs. Le sculptural quatre-cylindres est mis en valeur dans un écrin argenté torturé et taillé à la serpe. Au sabre plutôt, comme l'appellation Katana le suggère. Le design se nichera jusque

dans le curieux tableau de bord ovale, dont l'unique hublot abrite compteur et compte-tours et leurs aiguilles antagonistes. Moto de série la plus rapide du monde à sa sortie en 1981, la Katana faisait enfin ressortir l'excellence du quatre-cylindres Suzuki.

Étrange obus

Une étude aérodynamique chez Pininfarina lui procure un excellent Cx mais une position de conduite déplorable cassant dos et poignets. Et les suspensions, raides comme la justice, n'arrangeaient rien. Sur route, la 1100 est une maîtresse qu'il faut brusquer. Malgré un couple monstrueux, elle préfère monter dans les tours dans un grondement sourd mais rechigne à s'inscrire correctement en virage, surtout sur revêtement dégradé.

GUIDE D'ACHAT

La Katana 1100 a été commercialisée fin 1981 sous l'appellation GSX 1100 SZ uniquement en gris métal, selle bleue, moteur couleur alu. La GSX 1100 SD de 1983 sera proposée en gris métal/bleu ou gris métal/rouge et moteur noir. Les carburateurs et l'embrayage sont modifiés, le moteur est pourvu d'un nouvel ACT et l'alternateur passe de 220 à 250 W. En 1984, la dernière Katana (GSX 1100 SE) est commercialisée en rouge/gris métal seulement et moteur noir. Peu répandue en France. Vous trouverez plus facilement votre bonheur en Allemagne ou en Angleterre, voire au Japon dans de plus petites cylindrées. La belle a été déclinée en 750 ou 1 000 cm³. Privilégiez un modèle com-

plet, évidemment, les éléments de carrosserie étant difficiles à dénicher. Attention également à l'état de la selle, très complexe à refaire. Bien vérifier l'état des échappements (seul le droit reste disponible dans le réseau). Si vous en cherchez sur Internet, attention aux diamètres, qui varient d'un pays à l'autre selon les législations et les bridages. Cela oscille entre 21 et 27 mm. Le moteur est en béton mais bien vérifier l'historique malgré tout. Seul le régulateur peut connaître quelques petits problèmes de fiabilité. Parce qu'il s'agit d'une œuvre d'art moderne sur roues, rare de surcroît, la cote des Katana reste curieusement raisonnable. Un modèle complet, dans son jus mais entretenue,

sans trop de kilomètres, se négocie entre 6 000 et 7 000 €. Un exemplaire refait à neuf, état concours, peut grimper jusqu'à 10 000 €. Évitez les "pièges" se négociant de 1 500 à 2 000 €, vous exploseriez vite le budget pour une restauration complète. Enfin, de façon presque certaine, la cote des Suzuki Katana ne peut qu'augmenter.

Nos bonnes adresses

– Claude Millard, BP39, Villeneuve-de-Berg (07). Tél.: 04 75 94 93 92 – E-mail: millardclaud@aol.com
– Suzuki La Défense, 6, boulevard de la Mission-Marchand, Courbevoise (92). Tél.: 01 43 33 81 81 – Site: suzukidefense.fr

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres en ligne 4 temps Alésage x Course 72 x 66 mm Cylindrée 1 074 cm³ Rapport volumétrique 9,5 à 1 Distribution 2 ACT 4 soupapes par cylindre Alimentation 4 carburateurs à dépression Mikuni 34 mm Puissance 111 ch à 8 500 tr/mn Allumage Batterie/Batterie 12 V Embrayage Multidisques en bain d'huile Boîte de vitesses à 5 rapports Transmission secondaire Par chaîne Cadre Double berceau Freins AV / AR Double disque 275 mm / Disque 260 mm Pneus AV/AR 130/70 x 19 / 4,50 x 17 Capacité réservoir 21 l Longueur totale 2 260 mm Largeur hors tout 715 mm Hauteur de selle 790 mm Empattement 1 520 mm Garde au sol 175 mm Poids à sec 232 kg Vitesse maxi 225 km/h Carburant SP 95/98.



- Une bouille unique, entre agressivité et science-fiction!
- Quand une aiguille monte, l'autre descend. Rien d'habituel sur la Katana.

La Katana exige un pilotage très sportif et s'avère très fatigante au quotidien. Son comportement est incompatible avec la circulation en agglomération. En conduite "normale" sur route, on subit de très désagréables vibrations à vitesse légale stabilisée. Le freinage se révèle très moyen. Boudée en France, la Katana 1100 rencontrera un énorme succès en Allemagne et au Japon, où elle sera diffusée jusqu'en 2000. Son look en fait une machine à part, de plus en plus recherchée. ■

– AFC Moto, facebook.com/AFC-MOTO
– Katana Club de France: Katana.france@wanadoo.fr
– Perreux Moto: perreuxmoto2.com

5 raisons de vous laisser tenter
– Œuvre d'art moderne
– Performances
– Fiabilité
– Cote raisonnable
– Look étrange

5 raisons d'y réfléchir à deux fois
– Moto exclusive
– Confort spartiate
– Suspensions raides
– Freinage
– Inconfort



Suzuki Martin GSX 1100 (1980-1986)

La complète client

Début des années 70, le motard roule en bracelets sur une brêle allégée mais animée par un poumon britannique. Et arrivent les premières japonaises, au gros potentiel moteur, mais éléphantiques et lourdes. Un roi de l'accessoire course soigné, Georges Martin, passe par là et décide de combiner le tout.

L'idée est simple: modeler le style et l'anorexie forcée des café-racers autour de ces quatre-pattes nippons, nouveaux, fiables et promis à un bel avenir. L'âme d'une Moto Martin demeure en un coup de crayon simple et beau, d'agilité, de qualité de fabrication, de chrome, de rigidité du châssis quelle que soit la trajectoire. Très vite, tous les bouilleurs du Soleil-Levant veulent se damner le fond de carter dans ces berceaux prometteurs, à l'ombre d'une bonne poutre centrale. En plus du Honda initial, qui reste sa prédilection, Georges Martin ajoute les Suzuki et les Kawasaki (mais aussi les BMW et les Ducati) dans ses cadres. De fait, quasiment chaque Moto Martin est une pièce unique, et cela joue sur la fibre orgueilleuse de leurs possesseurs car "ce n'est pas la moto de tout le monde". Le joli modèle jaune présenté ici

est animé par un Suzuki GSX 1100 d'origine (hormis les cornets). Il est placé dans un cadre de deuxième génération, abandonnant la poutre au profit d'un treillis. L'assemblage d'origine chez Martin est certainement la raison principale du comportement très sain, aujourd'hui encore, de cette machine.

Édition spéciale du Martin

La fourche est une Marzocchi de 42 mm de diamètre et les jantes, 16 pouces à l'avant comme c'est alors la mode, 18 à l'arrière, portent sur la fonderie de leur alliage l'estampille Martin. Les étriers à quatre pistons Brembo lèchent la face de disques en fonte de 300 mm à l'avant. Le mono-amortisseur arrière est entièrement lié à la conception du cadre, Georges Martin étant parmi les premiers à utiliser une unique biellette centrale.

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres en ligne transversal, 4 temps Alésage x Course 72 x 66 mm Cylindrée 1 074 cm³ Rapport volumétrique 9,5 à 1 Distribution 2 ACT, 16 soupapes Alimentation 4 carburateurs Mikuni BS diamètre 34 mm Puissance 100 ch à 8 700 tr/mn Couple maxi 85,3 Nm à 6 500 tr/mn Allumage électronique Embrayage Multidisque à bain d'huile Boîte de vitesses 5 rapports Transmission secondaire Par chaîne Cadre Multitubulaire à structure latérale en tubes acier 25 CD 45 Freins AV / AR Brembo double disque diam 300 mm, 2 étriers quatre pistons / Brembo simple disque diamètre 260 mm, étrier deux pistons Pneus AV / AR 130/70 x 16 / 160/60 x 18 Capacité réservoir 21 l Longueur totale — Largeur hors tout — Hauteur — Empattement 1 490 mm Garde au sol — Poids à sec/tout plein fait 210 kg Vitesse maxi 225 km/h Carburant SP 95/98.



- Un feu d'artifice! Difficile de faire plus complet comme combiné d'instrumentation.
- Les premiers blocs Suz 1100 ont du mal à se sentir à l'aise dans le cadre-treillis, de l'aveu même du concepteur.

Niveau habillage, le carénage intégral, très typé sportif, est ce qui se retrouve le plus souvent à contenir les atours d'une moto Martin. Cette moto est parfaitement exploitable malgré un poids qui reste élevé par rapport à ce qui se fait désormais en la matière. Évidemment, elle est peu maniable et braque aussi bien qu'un curé une banque, mais cela reste une machine un rien mythique dans l'univers restreint de la préparation à la française. Les motos Martin ont toutes leur place dans l'univers des youngtimers de prestige. ■

GUIDE D'ACHAT

Georges Martin a fabriqué environ 5 800 cadres et châssis roulants pour motos entre 1972 et 1986, dont 2 000 d'entre eux réservés à l'export. Les principales mécaniques japonaises en vogue (Honda, Kawasaki, Suzuki...) pouvaient y être adaptées, mais aussi quelques moteurs BMW et Ducati. On distingue deux types de structure, les premiers cadres-poutres et les châssis tubulaires à la fin des années 70. Trois formules étaient proposées: le cadre avec sa carrosserie, la partie cycle complète avec ses trains roulants et enfin la moto complète livrée clés en main. On estime à environ 2 000 motos avec la carte grise française dûment estampillée Martin. Les quatre chiffres frappés le long

de la colonne de direction indiquent l'ordre de fabrication. La fiabilité des châssis Martin n'est plus à prouver. Bien étudiés, construits avec sérieux, les motos Martin ne rencontrent pas de soucis particuliers: Georges n'a constaté aucun retour pour défaut majeur. La fabrication est réalisée en acier 25 CD 45 offrant une bonne résistance. La qualité des soudures est parfaite et admirable, tout comme le chrome. La colonne de direction dispose de roulements coniques de gros diamètre et le bras oscillant est monté avec précision sur quatre roulements à aiguilles, ce qui constitue un ensemble d'une rigidité exceptionnelle. Les éléments de carrosserie en fibre de verre ont tendance à craqueler avec le

temps si on n'apporte pas un soin particulier. Pratiquement toutes les pièces sont disponibles ou refabriquées à l'identique dans la mesure du possible, ou tout au moins adaptées à la demande. Georges Martin ne laissera jamais une de ses motos sur le bord de la route. Comptez 7 000 à 9 000 € pour un modèle d'origine en très bon état et complet avec sa carte grise. Les modèles à moteur 6 cylindres Honda CBX peuvent dépasser 10 000 €.

Nos bonnes adresses

– GMP Classic, 660, route des Vignobles, Crêches-sur-Saône (71). Tél.: 03 85 33 11 24 – Site: gmp-classic.com

– AFC Moto, pièces détachées neuves Suzuki: facebook.com/AFC-MOTO
– georgesmartin.fr
– motomartin.com

5 raisons de vous laisser tenter
– Mythe français
– Gueule d'enfer
– Tenue de route
– Prestige
– Freinage

5 raisons d'y réfléchir à deux fois
– Prix en rapport avec le mythe
– Confort
– Angle de braquage
– Accès du robinet d'essence
– Étançhité de la selle



Suzuki DR 600 (1985-1990)

DromaDR

Au milieu des années 80, le trail est en vogue, les ventes explosent et les constructeurs se livrent une guerre sans merci en proposant des machines de plus en plus performantes. Suzuki ne déroge pas à la règle et joue la carte de la simplicité et l'efficacité en commercialisant en 1985 la DR 600.

À la naissance de la Suzuki DR 600, un trail concurrentiel à bien des niveaux, le charme opéra très vite. Elle est tout de suite dans le coup en s'affichant fièrement sur les étals, en moyenne 3 000 francs moins chère que ses rivales. Son prix de lancement n'a pas été obtenu au détriment de la qualité, mais tout simplement en rognant sur quelques équipements jugés superflus comme le compte-tours, pas franchement nécessaire sur un gros mono. La mécanique, issue de la DR 500, ne regorge pas de prouesses techniques mais adopte des solutions déjà éprouvées et fiables comme le refroidissement air/huile. Ce moteur, bourré de couple, capable de reprendre dès 1 500 tr/mn et associé à sa boîte douce et précise, est facile d'utilisation et offre une allonge progressive surprenante. Question look, d'une es-

thétique équilibrée, bien proportionnée avec son réservoir en rien disgracieux, un brin charmeur avec son cadre de couleur bleue, ce trail n'a rien à envier à ses concurrents. Le cadre, ininterrompu au niveau du moteur, offre une partie-cycle d'une rigidité exemplaire et d'un excellent compromis route/tout-chemin.

Envie de Désert

Le débattement très honorable des suspensions permet d'absorber les irrégularités du terrain, même dans les cas extrêmes, dans un confort relativement bon. La position à bord est idéale et la parfaite triangulation cale-pieds/guidon/pilote optimise les passages délicats debout sur la machine. En 1986, la version "Djebel" vient compléter le catalogue Suzuki. Cette version "Afrique", munie

Caractéristiques techniques

Moteur Monocylindre vertical, 4 temps **Alésage x course** 94 x 85 mm **Cylindrée** 589 cm³ **Rapport volumétrique** 8,5 à 1 **Distribution** Simple arbre à cames en tête, 4 soupapes **Alimentation** Carburateur Mikuni VM diamètre 38 mm **Puissance** 44 ch à 6 800 tr/mn **Couple maxi** 48,2 Nm à 5 800 tr/mn **Allumage** électronique à décharge de condensateur, 2 bougies **Embrayage** Multidisque à bain d'huile **Boîte de vitesses** 5 rapports **Transmission secondaire** par chaîne **Cadre** Simple berceau dédoublé en tubes acier soudés **Freins AV / AR** Simple disque diamètre 240 mm et étrier flottant simple piston / 3 tambour simple came diam. 130 mm commandé par triangle **Pneus AV / AR** AV 185 x 21 AR 230 x 17 **Capacité réservoir** 20 l **Longueur totale** 2 255 mm **Largeur hors tout** 870 mm **Hauteur** 1 195 mm **Empattement** 1 465 mm **Garde au sol** 275 mm **Poids à sec** 139 kg **Vitesse maxi** 155 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Tableau de bord plus que minimaliste. Un compte-tours apparaît tout de même sur la version Djebel.
- 2 • Robuste et généreux, ce gros mono est souple et bien équilibré, garanti sans à-coups de transmission.

de judicieux accessoires, rend la DR 600 encore plus attractive. La DR est une moto polyvalente, utilisable au quotidien, fiable, homogène et peu onéreuse. Après de constantes évolutions, sa carrière s'achève en 1990 pour laisser place à la nouvelle Suzuki DR 650. Le choix de cette moto s'avère intéressant pour qui veut préserver son permis et tenter les terrains naturels sans se ruiner. Elle a trouvé refuge dans le formidable clan des youngtimers! ■

GUIDE D'ACHAT

Présentée au salon de Paris en octobre 1984, la première version de la Suzuki DR 600 a été homologuée fin janvier 1985 sous l'appellation "DR 600 SF". Face à la concurrence, elle était la moins chère du marché des gros monos. Elle fut proposée en deux coloris, noir ou blanc, et autant de versions, basique ou Djebel. Après un succès considérable et une large production, elle termine sa carrière en 1990 avec le modèle DR 600 SK et RK pour la "Djebel". Les gros monocylindres, refroidis par air, ne supportent pas d'être maltraités à froid. Vérifiez l'absence de traces d'huile sur le moteur, particulièrement au niveau du joint d'embase du cylindre. Côté partie-cycle, la DR Suzuki vieillit plutôt

bien, malgré une finition moyenne. Traquez la rouille pouvant se loger dans les recoins et sur les soudures du cadre et vérifiez les éventuelles fêlures surtout au niveau du point d'ancrage de la béquille. Côté entretien, la DR est plutôt économique. Prévoyez une vidange avec le remplacement de la cartouche d'huile et un contrôle des jeux aux soupapes tous les 6 000 km, ainsi qu'une paire de bougies tous les 12 000 km. Le réglage de la carburation et la vérification du filtre à air sont préconisés tous les 6 000 km, plus souvent en fonction du milieu de l'utilisation de la machine. La DR s'est forgée une solide réputation de robustesse et de fiabilité, avec un moteur endurant. Il n'est pas rare de tomber sur

des motos de plus de 100 000 km qui n'ont pas nécessité de gros frais de remise en état. Vous trouverez des DR d'occasion sous toutes les formes, dans tous les états et à tous les prix. Nous conseillons d'éliminer d'emblée toute moto non conforme à l'origine, et particulièrement les transformations en "super-motard". Comptez 1 000-1 200 € pour un modèle en état moyen, 1 500 € en très bon état et 3 000 € en état concours et proche du neuf.

Nos bonnes adresses

- AFC Moto, pièces détachées neuves Suzuki des années 70-80. [facebook.com/AFC-MOTO](https://www.facebook.com/AFC-MOTO)
- Suzuki La Défense, 6, boulevard de

la Mission-Marchand, Courbevoie (92), Tél.: 01 43 33 81 81 - Site: suzukiadefense.fr - drmania.free.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Moto polyvalente
- Robustesse / fiabilité
- Couple et allonge moteur
- Coût d'entretien réduit
- Maniabilité / passe partout

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Equipement minimaliste
- Freinage un peu juste
- Tenue de cap
- Tendance à rouiller
- Finition moyenne



Suzuki GS 750 (1977-1979)

Second souffle

Le choc pétrolier de 1973 et les premières normes draconiennes d'environnement signent l'arrêt de mort des cylindres à trous. Suzuki ne produisait alors que des deux-temps, il était donc impératif pour la marque de plancher sur d'autres motorisations...

Suzuki tenta d'abord l'aventure du moteur rotatif Wankel. La RE5, sortie en 1973, fut un fiasco monumental qui faillit faire couler l'entreprise... Ravalant son orgueil, la firme d'Hamamatsu se résigna à passer aux soupapes, dernière des marques japonaises à franchir le pas. Lorgnant sur la Kawasaki Z1 900, Suzuki dépassa le maître en présentant, fin 1976, la GS 750 au moteur d'une finition exemplaire, un sculptural quatre-cylindres double arbre particulièrement soigné à l'image du reste de la moto. Sortie en 1977, la GS se révèle d'emblée très classique (voire classieuse...), bien née, sans défaut de jeunesse et d'une finition hors pair. Elle sortira la firme de l'ornière. Assez massive avec sa selle interminable, elle paraît plus valorisante que ses concurrentes. Très lourde à l'arrêt et à basse

vitesse, difficile à béquiller, elle n'est pas vraiment faite pour la ville ni pour les petites départementales, d'autant que ses suspensions sont très fermes. Moto physique, coffre énorme à bas régime, la GS s'avère surtout être une grande routière aux performances élevées, à l'aise sur autoroutes et nationales mais un peu juste au freinage malgré ses trois freins à disque.

Agile GS

Elle arborait également un magnifique tableau de bord faisant presque office de saute-vent... Très complet, il disposait même d'un indicateur de rapport engagé... De par sa taille et ses performances, elle demeure une alternative intéressante face aux 1 000 cm³. Coup d'essai, coup de maître, le premier quatre-temps de Suzuki don-

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres en ligne, 4 temps **Alésage x course** 65 x 56,4 mm **Cylindrée** 748 cm³ **Rapport volumétrique** 8,7 à **Distribution** Double ACT, 8 soupapes **Alimentation** 4 carburateurs Mikuni VM 26 SS, diamètre 26 mm **Puissance** 63 ch à 8 800 tr/mn **Couple maxi** 60 Nm à 7 000 tr/mn **Allumage** Batterie / bobine **Embrayage** Multidisques à bain d'huile **Boîte de vitesses** 5 rapports **Transmission secondaire** Chaîne **Cadre** Tubulaire double berceau acier **Freins AV / AR** Double disque 295 mm simple piston / disque 295 mm simple piston **Pneus AV / AR** 3,25 x 19 / 4 x 18 **Capacité réservoir** 18 l **Longueur totale** 2 250 mm **Largeur hors tout** 870 mm **Hauteur** 810 mm **Empattement** 1 490 mm **Garde au sol** 150 mm **Poids à sec** 223 kg **Vitesse maxi** 195 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • L'imposant tableau de bord faisait presque office de saute-vent... Notez l'indication de rapport engagé.
- 2 • Toujours une ligne flatteuse, indémodable et des couleurs bien seventies...

nera naissance à toute une lignée de GS et GSX. En constatant les qualités de ce modèle, on en arrive à regretter que Suzuki fût le dernier des constructeurs japonais à entrer dans la cour des quatre-cylindres à la fin des années 70. Aussi belle qu'efficace, la GS 750 a su, en son temps, repenser la route. Un passage au quatre-temps effectué en fanfare par la firme! ■

GUIDE D'ACHAT

Relativement peu cotée actuellement, la GS 750 est un bon investissement. Préférez les premiers modèles avec roues à rayons et complètes. En effet, si la plupart des pièces d'usure sont encore disponibles dans le réseau, il est beaucoup plus difficile de trouver les éléments de carrosserie. Très endurant, le moteur est en béton si entretenu soigneusement. On a relevé toutefois quelques problèmes de roue libre de démarreur et de circuit de charge. Côté tirelire, comptez 1 000 € pour une GS un peu défraîchie et jusqu'à 4 000 € pour un modèle concours. Ne pas trop s'inquiéter des bruits à froid, agaçants, mais normaux. Le

moteur sait se faire pardonner par sa beauté style cathédrale, à l'aspect massif et regorgeant de détails à la beauté ciselée. À chaud, il murmure un racllement cavernieux très plaisant aux oreilles et exempt de tout cliquetis. La boîte de vitesses est parfaitement étagée et extrêmement précise. Aucun problème en vue de ce côté-là. Proche de la perfection et encore très abordable côté tarifs, la Suzuki GS 750 peut constituer une affaire pour qui souhaite tenter l'aventure occasion/collection. D'autant que, en dynamique, cette moto a encore aujourd'hui des capacités remarquables. Par ailleurs, sa ligne paraît indémodable, et son

moteur engendre les meilleures sensations. À découvrir ou redécouvrir, avec pour certitude de ne rencontrer aucune déception... À l'exception des pots d'échappement, très difficiles à trouver, une restauration complète s'avère réalisable, et les coûts engendrés seront atténués par (l'encore) tarif abordable...

Nos bonnes adresses

- Suzuki La Défense, 6 boulevard de la Mission-Marchand, Courbevoie (92), Tél.: 01 43 34 95 56.
- AFC Moto, [facebook.com/AFC](https://www.facebook.com/AFC)
- Claude Millard, BP39, Villeneuve-de-Berg (07) - Tél.: 04 75 94 93 92 -

e-mail: millardclauda@aol.com
- Sauveur Camilleri, spécialiste des Suzuki quatre-temps. Contact: sauveur.camilleri@wanadoo.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Performances
- Finition
- Aspect flatteur
- Fiabilité
- Valeur montante

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Poids
- Amortisseurs
- Confort
- Freinage
- Manque encore d'image



Suzuki GT 380 (1972-1979)

Culasse de pique

Au début des années 70, Suzuki vient d'acquiescer le brevet du moteur rotatif Wankel et y croit dur comme fer. Il fallait remplacer les vieillissants twins deux-temps de la marque. Ce seront les trois-cylindres à trous, nommés "GT" (380, 550, 750). Du jamais vu pour ce type de motorisation.

En cette époque bénie où on pouvait rouler l'esprit libre, les motorisations deux-temps étaient l'apanage des machines à connotation sportive. Le tourisme étant réservé aux deux ou quatre-cylindres quatre-temps, bien que les CB 750 et 900 Z1 fissent mentir la tradition. C'est dans ce contexte qu'apparaît la Suzuki GT 380 en 1972. Une GT et une cylindrée bâtarde : 380 (en fait, la moitié de la 750 : 371 cm³). Elle fait très bonne impression lors de sa présentation. Une magnifique allure très bourgeoise, des lignes équilibrées, peinture et chromes d'une finition haut de gamme et quatre sorties d'échappement pour singer les Honda et se démarquer des Kawasaki. Le moteur étonne également, coiffé de son "Ram Air System", censé favoriser le refroidissement du cylindre central, masqué par la roue

avant. L'enthousiasme retombe au vu de l'antédiluvien double tambour double came, certes esthétique, mais complètement dépassé, et de l'absence du démarreur électrique que l'on était en droit d'attendre sur une machine dite de grand tourisme. Elle recevra, enfin, un frein à disque en 1973, devenant ainsi la première 350 de série à en bénéficier.

Tête haute

Plutôt imposante avec ses carters proéminents, la GT 380 n'est pas une machine d'une grande maniabilité. Lourde (on ne lésinait pas sur l'acier et le chrome, à l'époque!), la ville n'est pas son royaume. Mais ça s'arrange en roulant : tout est doux et onctueux sur cette moto, embrayage, accélérateur, boîte... D'ailleurs, son sixième rapport

Caractéristiques techniques

Moteur 3 cylindres, 2 Temps **Alésage x Course** 54 x 54 mm **Cylindrée** 371 cm³ **Rapport volumétrique** 0,7 à 1 **Distribution** Lupe du piston **Alimentation** 3 carburateurs 24 mm **Puissance** 38 ch à 7500 tr/min **Couple maxi** — **Allumage** Vis platinees **Embrayage** Multidisques en bain d'huile **Boîte de vitesses** 6 rapports **Transmission secondaire** Par chaîne **Cadre** Double berceau tubulaire **Freins AV / AR** Tambour double came 180 mm (disque 270 mm en 1973) / Tambour 190 mm **Pneus AV/AR** 3 x 19 / 3,50 x 18 **Capacité réservoir** 15 l **Longueur totale** 2105 mm **Largeur hors tout** 850 mm **Hauteur** 1100 mm **Empattement** 1355 mm **Garde au sol** 155 mm **Poids à sec** 171 kg **Vitesse maxi** 170 km/h **Carburant** SP 95/98.



1. À partir de 1974, le tableau de bord s'est enrichi d'un indicateur de vitesse engagée.
2. L'étonnante culasse du Ram Air System. Le front bien rafraîchi par l'abondance d'air forcé, le moteur n'est jamais en sueur...

est rarement utilisé. Aucune vibration perçue, un tableau proche de la perfection, à l'exception de suspensions médiocres et d'une garde au sol de custom. Par ailleurs, le moteur est très souple et capable d'accélération convaincantes. En fait, Suzuki avait créé le deux-temps apprivoisé. Quasiement le concept "sport-GT". Finalement, la culasse RAS à tête relevée lui convient très bien. Nuque raide et guidon conquérant, la 380 GT animée de ses trois cylindres demeure une fière machine. ■

GUIDE D'ACHAT

La GT 380 originelle de 1972 (modèle J) est proposée en rouge grenat ou vert souligné d'une grosse virgule blanche sur le réservoir... Le moteur est en aluminium poli et alimenté par des carburateurs indépendants à câble. Elle est équipée de soufflets de fourche et d'un frein à tambour double came de 180 mm. Le modèle K de 1973 adopte un frein à disque de 270 mm. Elle est proposée en rouge ou bleu métallisé, moteur noir verni. Profond remaniement sur le modèle L de 1974, proposé en jaune ou bleu métallisé : chromes plus abondants, disparition des soufflets de fourche et de l'ailette du Ram Air System, pots relevés, indicateur de vitesse engagée au tableau de bord

et carbus actionnés par palonnier. En 1975, l'ultime millésime (modèle M) subit de nombreuses modifications : moteur et boîte ainsi qu'une nouvelle décoration. Elle est désormais proposée en gris ou rouge orangé métallisé, perd la virgule blanche du réservoir et les caches latéraux deviennent noirs. Elle adopte également un nouveau tableau de bord. Mieux vaut choisir un modèle complet. Les nombreuses évolutions esthétiques et moteur rendent le mélange de millésimes quasi impossible, Suzuki étant le grand spécialiste de la non-standardisation. De ce fait, la restauration d'une GT 380 est complexe. Les pots en bon état, par exemple, sont introuvables. Quelques pièces sont encore disponibles à prix

d'or dans le réseau (pistons, segments). Comme pour la grande sœur 750, difficile de trouver un modèle J original affublé de son tambour, les propriétaires de l'époque les ayant troqués contre un disque... Prévoir 800 € pour un modèle bien défraîchi et jusqu'à 2500/3000 € pour un beau millésime en parfait état.

Nos bonnes adresses

— Claude Millard, BP 39, Villeneuve-de-Berg (07). Tél.: 04 75 94 93 92 — E-mail: millardclaude@aol.com
— Suzuki La Défense, 6 boulevard de la Mission-Marchand, Courbevoie (92). Tél.: 01 43 33 81 81 — Site: suzukiladefense.fr
— Tech3 Classic, 635, chemin du Niel,

Bormes-les-Mimosas (83).
Tél.: 04 94 71 83 25.
— Vieilles japonaises : vj2t.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Finition irréprochable
- Douceur de l'ensemble
- Agrément moteur
- Prise en mains facile
- Cote raisonnable

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Poids conséquent
- Freinage (tambour)
- Partie-cycle peu rigoureuse
- Restauration complexe
- Garde au sol perfectible

ELEKTRONIK
SACHSE **MP**

www.elektronik-sachse.de

- Systèmes d'allumage électronique
- Régulateurs de charge
- Bobines d'allumage
- Compte-tours électroniques
- Compteurs mécaniques
- Batteries ULTRABATT Lithium ion

AGEX Europe Sarl

Électricité & Électronique Moto

Le Tourtougue Cd 40a

66300 Banyuls dels aspres

Téléphone: 06 09 15 54 81



www.motronix.fr



“ Jouir ”
plein pot !

Disponibles : V7 Sport - Le Mans 1 & 2

MCube Racer - Ducati MHR

Montage origine - Personnalisation Racer

Pièces originales



Denis au 06 67 06 44 17
ZA du Planty, 86300
Chauvigny





Yamaha FZR 1000 Genesis (1987-1996)

Test Genesis

Présentée au salon de Cologne en septembre 1986 aux amateurs de gros cubes sportifs, la Yamaha FZR 1000 se pose en rivale directe de la Suzuki GSX-R 1100. Elle n'est toutefois pas complètement inconnue, s'inspirant directement de la FZR 750 engagée au Bol d'or deux ans plus tôt...

Au milieu des années 80, une nouvelle vague de motos, les super-sportives, s'impose. La FZR 1000 ne laisse planer aucun doute sur ses intentions. Voici une moto exclusive destinée à déposer tout ce qui roule sur route ouverte. Elle est dotée d'un moteur 4 cylindres transversal incliné à 45° vers l'avant, abaissant ainsi le centre de gravité, au caractère bien trempé à haut régime sans réel coup de pied au cul, mais souple à bas régime, grâce notamment à sa culasse à 20 soupapes. Toute la puissance se situe entre 6000 et 10000 tr/mn, la plage idéale d'utilisation, sans brutalité mais avec force tout de même. Associé à sa boîte de vitesses 5 rapports, au demeurant précise et bien étagée, ce moteur (dans sa version française), supporte mal l'adaptation à la sévère loi des 100 ch avec un manque

de punch à bas et moyens régimes. Une faiblesse heureusement compensée par des qualités routières d'un exceptionnel niveau.

Deltabox, la référence

Yamaha équipa sa FZR 1000 du fameux cadre Deltabox issu des machines de Grands Prix. Ce cadre tout aluminium ne pesant que 12,2 kg n'est pas qu'esthétique, il assure une excellente rigidité ainsi qu'une très bonne résistance à la torsion. Les deux poutres maîtresses enlacent la mécanique fixée sur un double berceau. La suspension AR classique et la fourche de diamètre 41 mm garantissent un niveau de tenue de route exemplaire de l'ensemble ainsi qu'une stabilité remarquable à haute vitesse. Le freinage, puissant et précis, est assuré à l'avant par deux impressionnants disques de frein

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cyl. en ligne, incliné à 45°, 4 temps **Alésage x course** 75 x 56 mm **Cylindrée** 989 cm³ **Rapport volumétrique** 11,2 à 1 **Distribution** Par chaîne, 5 soupapes par cyl. **Alimentation** 4 carburateurs Mikuni BDS diam. 37 mm **Puissance** 101,2 ch à 9500 tr/mn (135 ch en "Full") **Couple maxi** 83,56 Nm à 8500 tr/mn **Allumage** Électronique TCI Digital Hitachi **Embrayage** Multidisques à bain d'huile **Boîte de vitesses** 5 rapports, pignons à taille droite **Transmission secondaire** par chaîne rapport 46 x 16 **Cadre** Type Deltabox en aluminium, double berceau **Freins AV / AR** Double disque 320 mm, étriers 4 pistons / simple disque 267 mm, étrier double piston **Pneus AV / AR** 120/70 VR17 / 160/60 VR18 **Capacité réservoir** 20 l **Longueur totale** 2200 mm **Largeur hors tout** 730 mm **Hauteur** 1160 mm **Empattement** 1470 mm **Garde au sol** 140 mm **Poids à sec** 197 kg **Vitesse maxi** 245 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Réprimer le désir jouer avec l'aiguille du compte-tours semble impossible.
- 2 • De très beaux yeux, une robe effilée... La FZR est aussi belle qu'efficace.

de 320 mm. La direction est exempte de toute réaction parasite. La selle basse et les bracelets placés assez haut donnent une position de conduite sportive mais relativement confortable. La Yamaha FZR 1000, bien qu'un peu lourde à balancer, s'inscrit parfaitement en courbe. Agréable, précise, stable et efficace, elle donne toute confiance aux amateurs de conduite musclée et de trajectoires tirées au cordeau. Élu "moto de l'année" dès sa sortie en 1987, la FZR 1000 n'a pas pris une ride! ■

GUIDE D'ACHAT

La FZR 1000 est commercialisée en France début 1987 au tarif de 55 000 F et, jusqu'en 1996, totalise 13 585 ventes dans l'Hexagone. Un bilan commercial plus que respectable compte tenu de ce type de moto cible une clientèle sportive relativement restreinte, mais ô combien sensible à la technique, aux performances et à l'esthétique. La fiabilité des moteurs Genesis n'est plus à démontrer. En témoigne la FZ 750. Un bon entretien régulier suffira à lui faire franchir les 100 000 km sans problème. Quelques points sont tout de même à surveiller comme le récepteur d'embrayage, ayant tendance à fuir au fil des ans, et la

faiblesse récurrente du roulement de sortie de boîte de vitesses sur les premiers modèles. La chaîne de distribution doit être remplacée vers les 70 000 km et le réglage des jeux aux soupapes s'avère une tâche quelque peu fastidieuse (il y en a 20!). En 1987-88, type 2 LE, blanc / décor rouge et blanc / décor bleu. En 1989-90, type 2 LF, cylindrée augmentée de 13 cm³, moteur équipé du système EXUP, valve à l'échappement comme sur les deux-temps Yamaha, permettant un gain de puissance et de couple. En 1991 et 1992 : nouvelle fourche de type UPSD (inversée) et nouvelle optique de phare trapézoïdal. En

1993 et jusqu'à la fin de fabrication : double optique de phare et étriers de freins à 6 pistons. On trouve un large choix de FZR 1000 dans les petites annonces. De l'épave pour pièces à la machine de piste en passant par la streetbike ou autres tunings, il y en a pour tout le monde et à tous les prix. Prévoir un budget autour de 3000 € pour une belle machine.

Nos bonnes adresses

– Angel'Moto, vente, réparation, 1, rue Paul-Langevin, Chenôve (21). Tél.: 03 80 52 52 52.
– yamaha-community.fr, le site officiel de Yamaha.

– yamaha-1000-fzr.com, pour tout savoir sur la FZR 1000 et discuter sur le forum.

5 raisons de vous laisser tenter
– Technologie avant-gardiste
– Performances en version "full"
– Rapport prix/sensations
– Sportive à l'ancienne
– Tenue de route / freinage

5 raisons d'y réfléchir à deux fois
– Peu courante d'origine
– Manœuvre à l'arrêt
– Performances d'origine (100 ch)
– Spartiate en duo
– Piège à points



Yamaha SRX 600 (1986-1990)

X Games

Après avoir réinventé le gromono avec la XT 500 puis la SR, Yamaha remet au goût du jour le mono sportif en 1986. Comme toujours avant-gardiste, la marque aux diapasons commercialise un café-racer néo-rétro plébiscité par une frange de sa clientèle qui, curieusement, le boudera à sa sortie...

Au départ, la SRX devait simplement assurer la succession de la sage SR mais en plus moderne, selon une sorte de cahier des charges ratifié par les inconditionnels du dieu Gromono. Il s'agissait de ne pas se planter. Un des pères de la Norton Commando, Bob Trigg, participera même à l'étude du projet. Pour la SRX, Yamaha utilisera le moteur du trail XT 600 passant, pour l'occasion, de 595 à 608 cm³ pour 42 ch. Le cadre, inédit, est en tube de section carrée, les roues en alliage et le freinage assuré par trois disques. La ligne est relativement dynamique avec son petit mégaphone et son gros phare chromé. La finition est à l'avenant, pas de vulgaire plastique, du métal jusqu'aux caches latéraux et le logo en relief sur le réservoir. En revanche, on notera l'ab-

sence de béquille centrale, lacune rare à l'époque, et surtout de démarreur électrique. Si cela ravissait les purs et durs adeptes du coup de jarret, ça a sûrement contribué à la mévente de la petite Yam. Un décompresseur automatique est bien couplé au kick, mais mieux vaut ne pas caler à un feu...

Agile et facile

Pas de problème de prise en main, la SRX est fine et basse. Les demi-guidons assurent une position confortable, ce qui n'est pas le cas de la selle en bois... Malgré un manque de couple à bas régime, la petite 600 se faufile comme un poisson dans l'eau en ville. La boîte est ferme mais précise avec des rapports courts procurant des accélérations jouissives. En revanche, le cinquième rap-

Caractéristiques techniques

Moteur Monocylindre 4 temps **Alésage x course** 96 x 84 mm **Cylindrée** 608 cm³ **Rapport volumétrique** 8,5 à 1 **Distribution** ACT 4 soupapes **Alimentation** 1 carbu Mikuni double corps 27 mm **Puissance** 42 ch à 6500 tr/mn **Couple maxi** 44,15 Nm à 5500 tr/mn **Allumage** électronique CDI **Embrayage** Multidisques à bain d'huile **Boîte de vitesses** 5 rapports **Transmission secondaire** Chaîne **Cadre** Double berceau acier section carrée **Freins AV / AR** Double disque 267 mm / disque 245 mm **Pneus AV / AR** 100 / 80 x 18 / 120 / 80 x 18 **Capacité réservoir** 15 l **Longueur totale** – **Largeur hors tout** – **Hauteur** 770 mm **Empattement** 1385 mm **Garde au sol** – **Poids à sec** 149 kg **Vitesse maxi** 175 km/h **Carburant** SP 95/98.



- 1 • Atmosphère "sport et arsouilles" jusqu'au bout des bracelets !
- 2 • La 600 SRX peut aussi se présenter sous une robe très chic...

port tire un poil long. Le réseau secondaire constitue son terrain de jeux favori, où sa partie-cycle rigoureuse et son freinage exceptionnel font merveille. Un jouet extraordinaire qui virevolte de virage en virage entre 4000 et 6500 tr/mn, sa plage favorite. Facile, elle pardonne beaucoup et on reste toujours serein à son guidon. Malgré toutes ces qualités, la SRX 600 sera injustement boudée. Du moins en France où le mono sportif moderne n'avait pas vraiment la cote, à l'inverse de l'Allemand ou du Japon. Seulement 1 100 exemplaires ont ainsi été écoulés en cinq ans. ■

GUIDE D'ACHAT

La Yamaha SRX 600 a été présentée en 1985 et commercialisée début 1986. Proposée d'abord en gris, elle ne connaîtra aucune modification durant les cinq années de sa commercialisation. Seuls les coloris rouge et bleu viendront égayer la palette. Le moteur, issu de la XT 600, est fiable s'il a été correctement utilisé. Toujours le faire chauffer avant d'aller batifoler sur les départementales et utiliser la boîte avec douceur. Un petit problème récurrent sur le pignon de cinquième peut venir ternir le tableau. Il suffit de rouler à 60 km/h en cinquième et atteindre 100 km/h. Si un roucoulement se fait entendre, le pignon est défectueux. Il faudra démonter le

moteur entièrement pour le changer. Sinon, comme tout Gromono, la SRX est consommatrice de chaînes secondaires et de pignons de sortie de boîte. En profiter pour monter un pignon de sortie de boîte de 14 dents au lieu de 15, ça soulagera le fragile pignon de cinquième. Si elle a passé 60 000 km, vérifier le balancier d'équilibrage et les roulements de bas-moteur. Et, si toute la check-list est bonne, le vaillant mono ne réclame qu'une petite vidange tous les 4000 km et une reféction à... 80 000 km! Il n'y a eu que 1 100 SRX vendues en France entre 1986 et 1990 mais les pièces sont dénichables sur internet, surtout en Allemagne. Tous les composants sont disponibles dans

le réseau. En ce qui concerne le moteur issu de la XT 600, les pièces ne manquent pas, le trail ayant été plus largement diffusé. Les tarifs restent pour le moment très raisonnables. Comptez 900 € pour un modèle kilométré et un peu fatigué, 1 500 € pour un bel exemplaire dans son jus mais sans frais à prévoir et jusqu'à 2 500 € pour un modèle état concours.

Nos bonnes adresses

– Team Deletang, RN10, Les Renardières, 345, avenue du Grand-Sud, Chambray-lès-Tours (37). Tél.: 02 47 41 14 61.
– Moto Plus, 110, route de Lyon, Yzeure (03). Tél.: 04 70 20 85 81.

– Yamaha Classic Service, Saint-Duen-l'Aumône (95). Site: yamaha-classic-service.com
– SRX Team: srxteam.org

5 raisons de vous laisser tenter
– Look délicieusement rétro
– Tenue de route
– Facile à vivre
– Freinage puissant
– Cote raisonnable

5 raisons d'y réfléchir à deux fois
– Inconfortable
– Pas de démarreur électrique
– Allonge limitée
– Fiabilité du pignon de 5^e
– Pas de béquille centrale