

septembre 1975/n°17/6f.

7b 57-fs 4,50- \$ 1,00

moto verte



**LES
MINI-MUSCLES
EN VACANCES**

www.legends-yamaha-enduro.com

**COURIR A 14 ANS
LA YAMAHA D'USINE
DE RAYER? WHO00000!**

MOTOS DE PLAGES ET DE VACANCES

LES MINI MUSCLES



Les mini muscles

Quand on s'est dit, on va essayer des motos de vacances, comme d'habitude, il a fallu faire un choix. Nos motos de vacances, on les voulait petites pour que papa, maman, la bonne et les enfants puissent s'en servir, et pour qu'elles soient faciles à transporter. On les voulait aussi le plus amusantes possible, c'est à dire très polyvalentes, capables de conduire tout le monde un peu partout. Donc, pas trop lentes sur routes, assez puissantes pour monter de fortes pentes et de préférence aptes à faire un peu de tout-terrain, pour s'évader dans la nature ou se balader sur les plages. Il nous fallait donc des minis tout-terrain avec des chevaux, donc avec des moteurs de plus de 50 cc. On a ainsi retenu les trois minis musclés qui semblaient le mieux répondre à notre recherche. Deux d'entre eux sont très proches l'un de l'autre : le 80 Yamaha « mini enduro » GT 80 et la 90 Kawa MC 1. Le troisième est assez différent. Il n'est pas bâti de la même façon, à la fois moins tout-terrain et plus marrant. Mais à sa ma-

nière, il correspond lui aussi à l'engin recherché. C'est le Harley Davidson X 90 « Shortster ».

Un match pour un choix ?

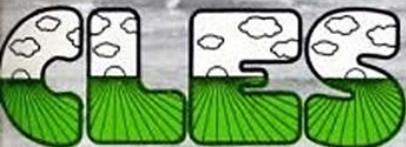
Cet essai comparé des trois minis musclés, nous ne l'avons pas traité, contrairement à nos habitudes, comme un « match pour un choix ». Ce sont des motos de vacances, qu'il faut aborder avec relaxation. La rigueur, c'est bien quand on compare des motos comparables, c'est à dire quand on parle chiffres, performances. Ici, nous allons parler agrément, et l'agrément est une notion qui ne se mesure pas. Ces minis motos se choisissent sur leur goule d'abord, et ensuite sur des tas de critères très personnels qui n'ont rien à voir avec nos tests habituels. La démarche d'esprit n'est pas la même pour choisir un vêtement de travail que pour s'offrir une chemise d'été. Là, c'est pareil. Alors ne vous attendez pas à un grand match entre les deux japonaises et le petit Harley. On va simplement vous

les présenter, et vous expliquer ce qu'on peut faire avec chacune. Votre choix, vous le ferez, comme d'habitude, vous-mêmes, mais avec des éléments différents, puisque ce sont des motos différentes.

Trois motos, deux écoles

Je vous ai expliqué dans quel esprit on avait choisi nos motos de vacances. Curieusement, les mêmes critères nous ont amené à réunir deux motos extrêmement semblables, et une troisième tout à fait différente.

En effet, si elles ne sont pas jumelles, nos deux japonaises sont au moins cousines germaines. Elles se ressemblent autant que peuvent se ressembler une DT 125 Yam et une KS 125 Kawa, parce qu'en fait, elles sont conçues comme des trails en réduction, comme des modèles réduits. La Harley, au contraire, n'a rien de commun avec les autres modèles de la gamme. C'est une création originale, une vraie mini, et non pas une copie raccourcie et rétrécie de moto normale. Ce



Eh, les gars, c'est les vacances, vous avez remarqué ? Vous nous suivez ? Nous, on y va, avec trois minis tout-terrain chargés sur la remorque. Si vous êtes déjà revenus, tant pis pour vous. Vous pourrez toujours rêver. Mais si vous n'êtes pas encore partis, nos vacances avec les minis musclés vont peut être vous donner l'idée de faire comme nous. Et vous aider à choisir l'un des trois. Ils sont petits, donc faciles à transporter ; légers et maniables, donc toute la famille pourra s'en servir ; et tellement agréables pour se balader sur la plage, pour faire ses courses et pour partir tranquillement à la découverte de la nature. Pour essayer nos trois minis, on a choisi Le Touquet, qui accueille toujours les motocyclistes bien élevés avec sympathie. Dans les dunes et sur les plages, on s'est amusés comme des fous pendant toute une journée de juin, avec seulement le soleil et la mer pour témoins.

Essai cocasse réalisé par Gilles Matlet, avec le concours de deux créatures de rêve et d'un ignoble harbu.

des pneus trial de 2,50-15" à l'avant et 2,75-14" à l'arrière.

Sur les deux motos, la garde au sol est à peu près la même, assez importante compte-tenu de la petite taille de nos minis.

La selle biplace est plus longue mais moins bien dessinée sur la Yamaha, qui dispose en outre de repose-pieds passager, ce dont la Kawa est dépourvue. Le commodo de commande d'éclairage et la poignée de gaz sont les mêmes, sur la Yamaha, que ceux qui équipent la 125 trail de la marque. Par contre, les leviers de frein et d'embrayage ne possèdent pas de tendeur. Le compteur, gradué jusqu'à 100 km/h, comporte un témoin de point mort.

Le tableau de bord de la Kawasaki est plus sophistiqué. Toutes les commandes sont les mêmes que sur les grosses trail de la marque, y compris les leviers avec tendeurs de câbles et caches en caoutchouc, et le coupe-circuit au pouce droit. Le compteur, gradué aussi jusqu'à 100 km/h, comporte trois témoins lumineux : clignotants, phare et point mort.

Plus évoluée à ce niveau, la Kawa est par contre affligée de clignotants beaucoup trop longs, trop exposés, et même gênants pour le pilote qui se cogne les jambes dans les tiges des clignotants arrière quand il s'amuse à descendre en marche. Et si on ne peut pas s'amuser à descendre en marche avec ce genre de zinzin, alors, évidemment, ma pauvre dame, je comprends que le monde aille si mal. Mais où j'en suis, moi ? Ouais, le Kawa. Il perd un autre point quand il s'agit d'aller regarder sous la selle, côté batterie, fusible ou réservoir d'huile. Cette selle se déboîte (et s'emboîte) par deux crochets à l'arrière, mais il faut la déposer. Ce n'est pas long, mais tout de même moins pratique que sur les Yam, où la selle bascule sur une charnière et possède un verrouillage à clef. La Yamaha reperd les points acquis quand

A gauche :
Il l'a sauvée des eaux. Elle rit, heureuse. Lui diaboliquement. Parce que dans un instant, il va la lâcher. Ha, ha, ha !
Ci-dessous :
C'est pas beau, les vacances ?

sont deux écoles différentes, qui visent les mêmes objectifs : loisirs, amusement, vacances, détente.

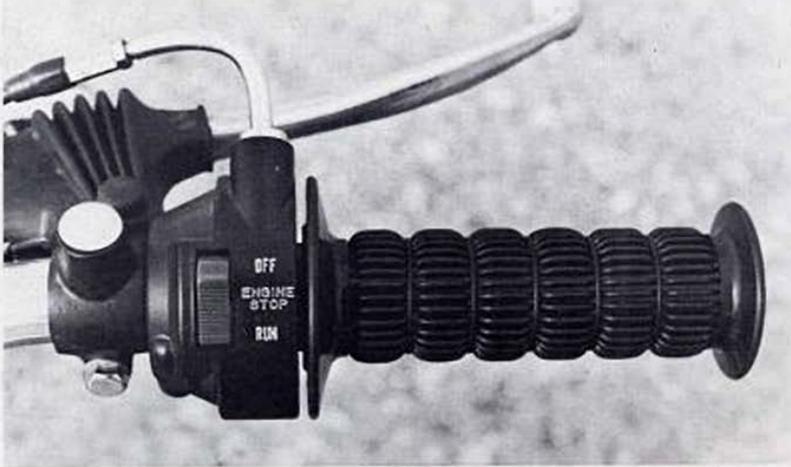
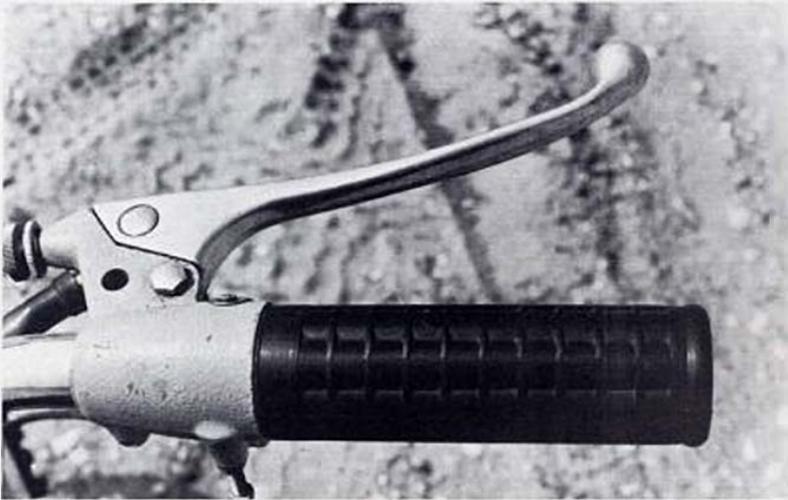
On va commencer par les « grosse moto replica », les deux Japonaises.

Cadre simple berceau sur la Kawa, double berceau sur la Yam, les dimensions sont à peu près identiques, ainsi que la hauteur des selles biplaces : 67 cm toutes les deux.

Sébat sous le moteur, échappement relevé (à gauche sur la Kawa, à droite sur l'autre), guidon cross, clignotants, graissage séparé, clef de contact au tableau de bord, antivol, stop commandé par les deux freins, repose-pieds en caoutchouc pliants, sélecteur à gauche avec point mort en bas, longueur, hauteur, esthétique identiques, voilà les points communs nombreux, entre la Yamaha GT 80 et le 90 Kawasaki MC 1.

Les différences existent, mais ne portent que sur des points de détail. Les jantes acier sont chaussées, sur la Kawa, de pneus « Knobby » (gros pavés, mais moins prononcés que sur les pneus trial) de 2,50-16" à l'avant et 3,00-14" à l'arrière, alors que sur la Yamaha on trouve





Des commandes assez rustiques sur le Harley,
Le Kawasaki est le plus sophistiqué.
Le satyre en habit va encore frapper !...

Il s'agit de remplir le réservoir d'huile, dont l'orifice est trop petit et pourvu d'un système de fermeture (bloc de caoutchouc emboîté) moins pratique que sur la Kawa (bouchon fileté classique).

Les garde-boue, métalliques, avec une bavette à l'avant, sont plus enveloppants sur la Yamaha que sur la Kawa qui utilise des éléments en plastique.

Les feux arrière, sur les deux motos, sont trop volumineux.

Côté transmissions, la Kawa regagne des points, avec une boîte à 5 rapports, contre 4 seulement sur la Yam, et un guide chaîne ignoré par sa rivale.

Son moteur (90 cc et distributeur rotatif) est plus puissant que celui de la Yamaha (80 cc et alimentation par la jupe du piston).

Et le petit Harley? On ne l'oublie pas, voilà, pas d'panique. Techniquement, il a été pensé avec une optique différente. Ce n'est pas, je vous l'ai dit, un mini trail, mais un petit deux roues de conception et d'allure originales, vraisemblablement créé à la demande des Américains qui peuvent le loger facilement dans le coffre de leurs grosses voitures afin de disposer, arrivés à destination, d'un engin pratique pour se déplacer rapidement et passer à peu près partout.

Le cadre rudimentaire est construit à partir d'une grosse poutre tubulaire sous laquelle le moteur est fixé en trois points: dessous et à l'arrière du bloc, et sur la culasse.

Ce moteur est un 90 cc 2 temps très classique, alimenté par un carbu Dell'Orto de Ø 20 mm. Le filtre à air, style camembert est fixé derrière le carbu, donc placé très bas, ce qui doit inciter à la prudence en tout-terrain.

Les suspensions, oscillante à l'arrière, télescopique à l'avant, sont classiques. Les minis roues, en tôle emboutie, composées de deux demi-jantes démontables, lo sont moins. Elles sont chaussées de pneus de 3,00-10" à gros crampons, façon tracteur.



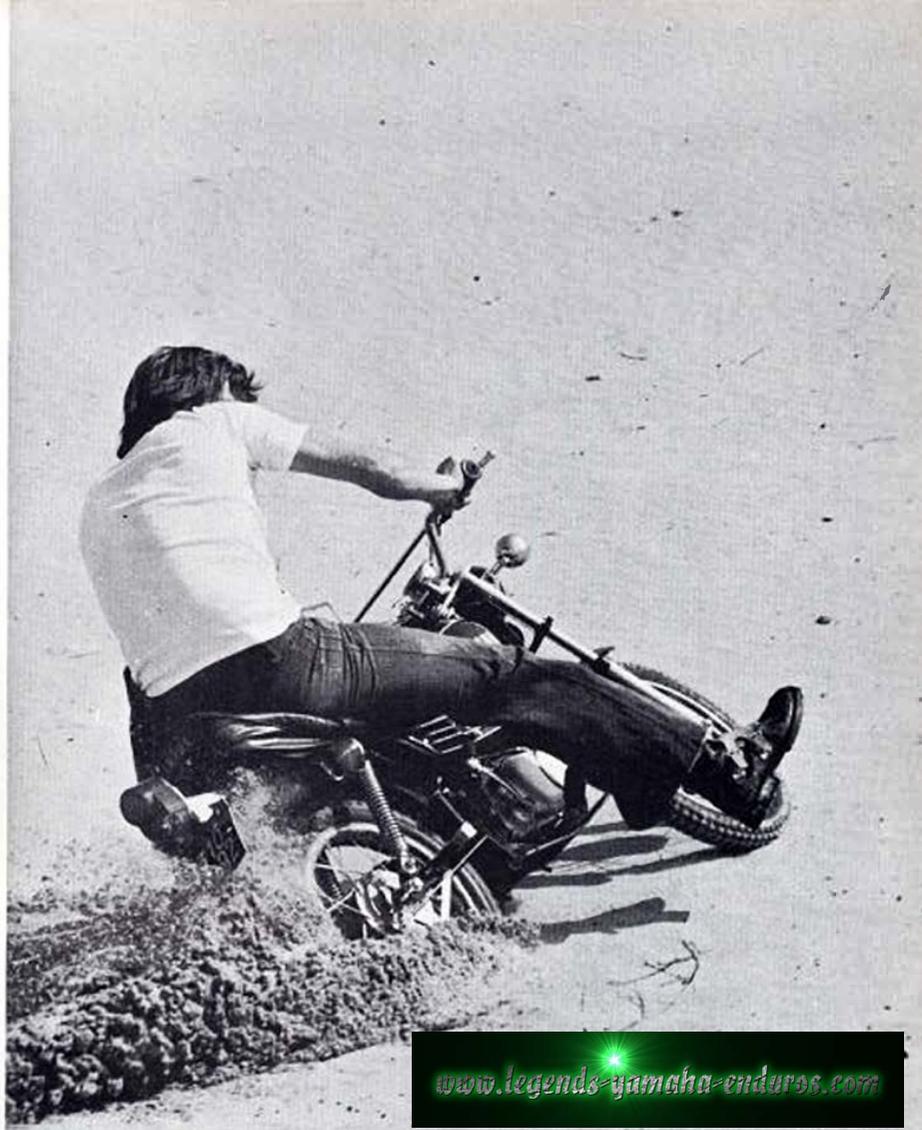
La salle est basse (64 cm), l'échappement relevé, la garde au sol assez faible. Les roues à crampons, l'échappement relevé et le haut guidon à barre de renfort donnent au X 90 Shorster une allure tout-terrain qui rappelle les mini motos utilisées par les commandos de parachutistes américains en 1944. Petite selle, petites roues, petit réservoir, grand guidon. Le tout émaillé noir avec de courts et larges garde-boue chromés donnent à ce petit Harley une esthétique vraiment très particulière qui ne passe pas inaperçue.

On serait tenté de le considérer comme un simple gadget si, techniquement, il n'était aussi évolué. Moteur puissant, boîte à 4 rapports, graissage séparé, constituent des arguments sérieux en sa faveur. Il a été conçu dans un but pratique évident.

Ses petites dimensions, son bouchon de réservoir étanche, et le guidon facilement démontable, permettent de le loger plus facilement que ses deux concurrents d'un jour dans le coffre d'une voiture (d'une voiture possédant un grand coffre, tout de même). Il faut toutefois prendre soin de le coucher sur le côté gauche car, si le réservoir d'essence possède un bouchon étanche, celui du réservoir d'huile, côté droit, l'est beaucoup moins. On ne peut pas penser à tout !

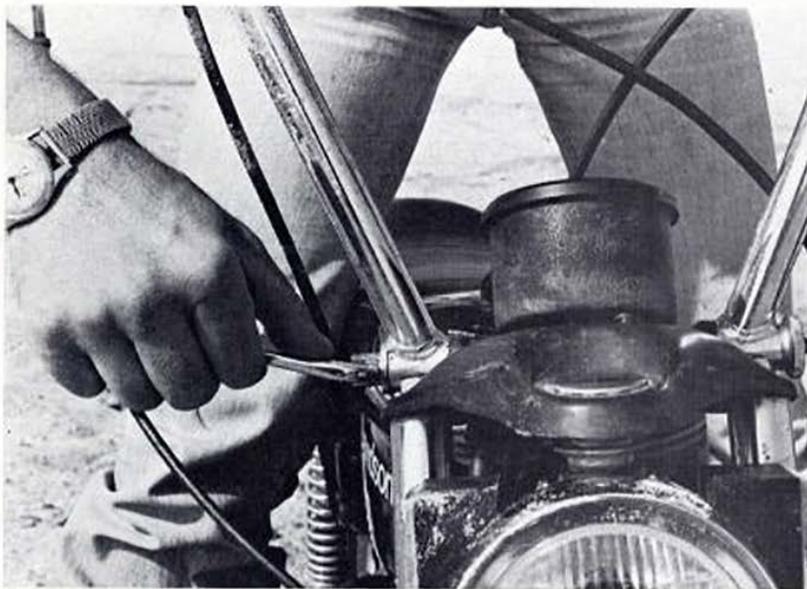
Sur le plan accessoires, on se passe assez volontiers de tout le fourbi de clignotants cher aux Japonais, on rigole en voyant le compteur gradué jusqu'à 160 km/h, on apprécie le commodo tout au guidon, la présence d'un feu stop commandé par le frein arrière et d'un témoin de point mort. Par contre, attention aux voleurs, car le Shorster ne possède ni clef de contact, ni antivol de direction. Aucune trousse à outils n'est prévue, ce qui témoigne ou bien de l'optimisme de ses créateurs, ou de leur négligence.

Enfin, une constatation en forme de regret, commune aux trois minis : les filtres à air sont tous placés trop bas pour respirer sans inconvénient les multitudes de corps étrangers qui hantent la campagne fran-



www.legends-yamaha-enduro.com

Les minis, dans les dunes du Touquet, quelle défonce !
Guidon repliable, pour loger le Harley dans un (grand) coffre.
Mini-roues en tôle et gros pneus style tracteur...





çaise. Celui de la Yamaha paraît être le mieux isolé, mais aussi le plus inaccessible.

Allaz, trêve de morosité. On kicke, et on se barre plein pot en zigzagant (le muscadet était bon, merci) à travers les dunes et les plages du Touquet, voir comment ces minis musclés supportent notre conception trépidante des vacances au bord de la mer.

Frimé, agrément, brio

Une mini moto, quand on est assis dessus, c'est comme une moto, sauf que c'est plus bas. Mais la position de conduite, sur nos trois petits zinzins, ne dépayse pas. On n'a pas les genoux sous le menton ni les poignets sous les bras. On est bien assis, juste un peu plus près du sol que d'habitude, ce qui inspire plutôt confiance puisqu'on tombe de moins haut. Les commandes sont à leur place habituelle et, à part un embrayage un peu dur sur le Harley, agréables et précises. Toutes trois ont démarré, à froid, au premier coup de kick, en utilisant les starters dont les commandes se trouvent sur les cerbuis. Aucun problème, il faut utiliser la clef de contact sur les deux japonaises, alors que la Harley, nous l'avons vu, en est dépourvue. Les robinets d'essence sont classiques sur les deux Japonaises, à papillon sur la Harley. C'est pratique, mais le verrouillage sur cette dernière est trop faible, et il arrive qu'une branche ou une brindille vous ferme l'essence en heurtant ce fameux robinet à papillon. Avant de chercher la panne quand le moteur s'arrête, vérifiez donc que le robinet n'a pas tourné subrepticement. Moteurs en route, on apprécie le silence de la Yamaha, par rapport aux deux au-

www.legends-yamaha-enduro.com

de gauche à droite :

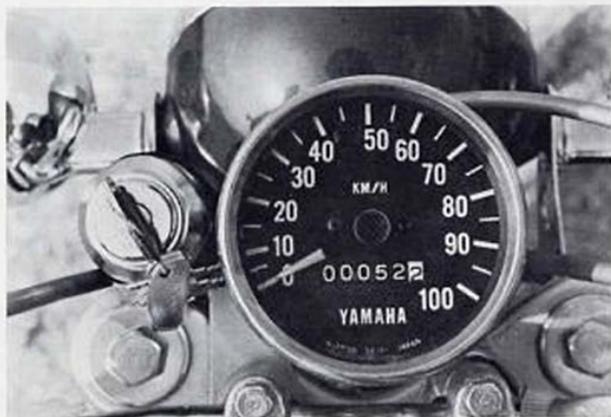
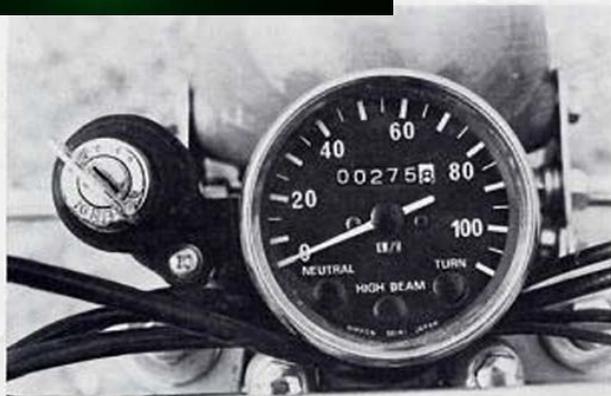
On peut être motocycliste et néanmoins gentleman

Kawa-Yamaha-Harley. Le compteur du premier est le plus complet. Celui du Harley, gradué à 160 km/h, le plus optimiste !

Selle fermant à clef sur le Yamaha.

On ne peut pas dire du Shorster Harley qu'il soit homogène d'allure !

Etre le roi du pétrole et tomber en panne sèche, c'est dur !



tres nettement moins discrètes, en particulier la Harley. Sur cette dernière, la boîte est étagée classiquement, avec la première en bas. Sur les deux Japonaises, il faut s'habituer à chercher le point mort en bas, ce qui est peu courant.

C'est pourtant je pense une solution astucieuse sur des motos destinées à de complets néophytes, qui n'auront ainsi jamais de difficultés pour trouver le point mort. Par contre, au rétrogradage, il arrive fréquemment avec ce système de se retrouver sur ce fameux point mort en croyant être en première, ce qui peut parfois avoir des conséquences fâcheuses dans les encombrements urbains. (J'écris « urbains » pour que vous ne loupez pas la liaison. On a une vocation d'éducateur, ou on ne l'a pas).

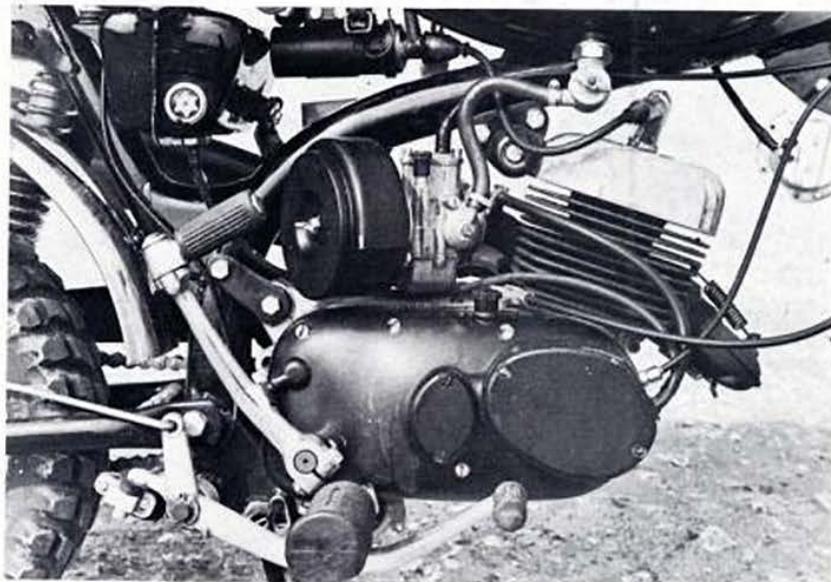
Pendant qu'on est dans les zones urbaines et que j'y pense, laissez-moi vous signaler que question frime, le « Shortster » est gagnant à tous les coups. Outre son allure inhabituelle, il surprend les foules par le brlo de son moteur. On n'imagine pas que ce petit truc peut débouler à un bon 90 km/h... à condition que le pilote ait un gros cœur, parce que raser le bitume à cette vitesse là sur un truc très court équipé de pneus de 10" à gros crampons, ça vous fait de l'effet. Ça tient la route, mais toute la route! Heureusement, ça freine bien, dans la limite d'adhérence des pneus, assez facilement atteinte.

Curieusement, donc, le X 90 Harley, de nos trois minis, est le plus musclé. Il tire plus long, accélère plus fort et va plus vite que ses deux concurrents.

Le 90 Kawa le suit d'assez près (environ 80 km/h) et le 80 Yamaha est nettement distancé en accélérations à cause de sa puissance inférieure mais aussi de sa boîte 4 vitesses. En pointe, il atteint toutefois un bon 70 km/h.



www.legends-yamaha-enduros.com



Battu sur le plan des performances moteur, le mini Yam est par contre le plus maniable, et le plus agréable à piloter en ville. Il est court (5.5 cm de moins en empattement que le Kawa), assez léger, bien équilibré. Son premier rapport court permet des démarrages en « wheelie » très faciles, parfois même un peu trop. On a vite fait de se retrouver en train de cavalier derrière à la suite d'un départ un peu sec. Son confort est bon, les suspensions souples, le freinage remarquable, le bruit discret.

Le point fort du Kawa, c'est le tout-terrain. Plus puissant que le Yamaha, beaucoup plus stable que le Harley, il accélère bien, tient bien par terre, garde un cap plus sûr que les deux autres dans le sable. Sa selle bien dessinée, façon cross, est agréable, ses suspensions un poil plus sèches que celles du Yamaha. C'est un vrai mini-trail, très marrant en T.T. En ville, par contre, sans être désagréable, il a une fâcheuse tendance à engager de l'avant. Cette direction un peu lourde le rend un peu délicat dans les virages courts, où il a tendance à se coucher plus que prévu. Et, avec un poids de 76 kg à vide, c'est lui le plus difficile à relever pour do frères bras féminins ou enfantins. Si l'on pouvait réunir en une seule machine les qualités de nos trois minis, on aurait un fantastique mini-musclé pour les vacances, les loisirs, toutes ces bonnes choses qui font rêver le peuple 11 mois de l'année. Mais cette moto là n'existe pas.

Faudra donc choisir entre la frime et le brio du X 90 Harley, l'agrément et la discrétion du GT 80 Yamaha, et les aptitudes au tout-terrain du 90 MC 1 Kawasaki. Il y en a pour tous les goûts, à vous de connaître les vôtres.

À moins que la question finances n'intervienne pour une part importante dans votre choix. Dans ce cas, il se limitera à deux machines, le Kawasaki étant le plus proche d'une vraie trail, mais aussi le plus cher, et de loin. Quoiqu'il en soit... bonne défonce sur les plages, les verts vacanciers !

Pour un même, quel joujou extra !
Le 90 Kawa, côté distributeur rotatif.

Le mini Yamaha, discret et agréable.

LES
MINI
MUSCLES
MOTOS
DE PLAGES
ET DE
VACANCES



fiches techniques

Kawasaki 90 MC 1

Yamaha GT 80

Harley Davidson X 90



Yamaha et Kawasaki ont abordé le problème « mini » avec des optiques très similaires.

Le mini Harley, au contraire, est une création entièrement originale.

Moteur :

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 47 mm.
Course : 51,8 mm.
Cylindrée : 89 cc.
Taux de compression : 6,8 à 1.
Puissance maxi : 6,6 ch à 6.500 tr/mn.
Couple maxi : 0,81 mkg à 5.500 tr/mn.
Alimentation : disque distributeur rotatif avec carbu Mikuni Ø 19 mm.
Allumage : magnéto.
Avance : 20° ou 1,96 mm avant PMH.
Mise en route : kick.
Graissage séparé, contenance du réservoir d'huile : 1 litre.

Transmissions :

Primaire par engrenages, rapport 3,52 à 1.
Embrayage multidisque en bain d'huile.
Contenance : 0,6 litre d'huile SAE 10 W-40.
Boîte 5 rapports :

- 2,92 à 1 = 32,9 %
- 1,77 à 1 = 54,2 %
- 1,30 à 1 = 73,8 %
- 1,09 à 1 = 88,0 %
- 0,91 à 1 = 100 %

Secondaire par chaîne, rapport 2,57 à 1 (36/14).

Partie cycle :

Cadre tubulaire simple berceau.
Fourche télehydraulique, débattement 75 mm, contenance : 90-95 cc d'huile SAE 5 W - 20.
Amortisseurs hydrauliques non réglables à l'arrière, détattement 65 mm.
Freins AV et AR à tambour, Ø 110 x 30 mm.
Pneu AV : 2,50-16".
Pneu AR : 3,00-14".
Longueur : 1.730 mm.
Largeur : 765 mm.
Empattement : 1.100 mm.
Hauteur de selle : 670 mm.
Garde au sol : 160 mm.
Chasse : 74 mm.
Angle de chasse : 63°
Rayon de braquage : 48°.
Contenance réservoir : 6 litres.
Poids à vide : 76 kg.
Prix : 3.973,34 F, clefs en mains.
Importateur : SIDEMM, 12-14, rue de l'Eglise, Paris 15°.

Moteur :

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 47 mm.
Course : 42 mm.
Cylindrée : 72 cc.
Taux de compression : 6,8 à 1.
Puissance maxi : 4,9 ch à 6.500 tr/mn.
Couple maxi : 0,55 mkg à 6.000 tr/mn.
Alimentation : carburateur Mikuni Ø 16 mm.
Allumage : magnéto.
Avance : 1,8 mm avant PMH.
Mise route : kick.
Graissage séparé, contenance du réservoir d'huile : 0,7 l.

Transmissions :

Primaire par engrenages.
Embrayage multidisque en bain d'huile.
Boîte 4 rapports :

- 3,25 à 1 = 34,4 %
- 2,00 à 1 = 56,0 %
- 1,43 à 1 = 78,3 %
- 1,12 à 1 = 100 %

Secondaire par chaîne, rapport 2,733 à 1 (41/15).

Partie cycle :

Cadre tubulaire double berceau.
Fourche télehydraulique, débattement 75 mm.
Amortisseurs AR non réglables, débattement 55 mm.
Frein AV à tambour Ø 110 x 25 mm.
Frein AR à tambour Ø 130 x 28 mm.
Pneu AV : 2,50-15".
Pneu AR : 2,75-14".
Longueur : 1.610 mm.
Largeur : 690 mm.
Empattement : 1.045 mm.
Hauteur de selle : 670 mm.
Garde au sol : 195 mm.
Chasse : 68 mm.
Angle de chasse : 63° 30'.
Rayon de braquage : 1.500 mm.
Contenance réservoir : 4,8 l.
Poids à vide : 59 kg.
Prix : 2.896,80 F, clefs en mains.
Importateur : Sonauto, 57 rue Marjolin, 92 Levallois.

Moteur :

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 48 mm.
Course : 50 mm.
Cylindrée : 90,43 cc.
Taux de compression : 9,2 à 1.
Puissance maxi : 9 ch à 7.500 tr/mn.
Couple maxi : non communiqué.
Alimentation : carburateur Dell'Orto de Ø 20 mm.
Allumage : volant magnétique.
Avance : 20° avant PMH.
Graissage séparé, contenance du réservoir d'huile : 1,37 l.

Transmissions :

Primaire par engrenages, rapport 3,21 à 1.
Embrayage multidisque en bain d'huile.
Boîte 4 rapports :

- 2,50 à 1 = 28,8 %
- 1,40 à 1 = 51,4 %
- 0,92 à 1 = 78,2 %
- 0,72 à 1 = 100 %

Secondaire par chaîne, rapport 2,5 à 1 (30/12).

Partie cycle :

Cadre poutre tubulaire.
Fourche télescopique à l'avant.
Suspension oscillante à l'arrière.
Freins AV et AR à tambours, Ø 104 x 20 mm.
Pneus AV et AR : 3,00-10" pavés.
Longueur : 1.450 mm.
Largeur : 840 mm.
Empattement : 1.034 mm.
Hauteur de selle : 640 mm.
Garde au sol : 150 mm.
Rayon de braquage : 1.600 mm.
Contenance réservoir : 5,3 litres.
Poids à vide : 68 kg.
Prix : 3.030 F clés en mains.
Importateur : Ets Lecante, - Les Sablons -, 77930 Perthes en Gatinais.