

Moto revue

indiscrétion
en direct
du Japon: Honda 400

14 février 1974 — n° 2.160 — 3,00 F

essai Kawa 441 cross ➤ nouveauté: Norton 74 ➤

de la collection de motos: les Anglaises ➤ interview Didier

Duflos: la jeune garde! ➤ nouvelles d'Italie ➤

et toutes nos rubriques!... ● chaque jeudi

125 Monark ISDT succès mérité



**SUPER
CONCOURS**

7^e semaine

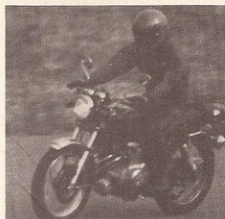
ESSAIS



CONCOURS

Ouf ! Ce sont les deux dernières questions. La 900 BMW n'est plus bien loin. Mais attendez encore la question subsidiaire, celle qui départagera les vainqueurs.

NOUVEAUTES



PORTRAITS



Cette semaine, nous vous présentons deux essais : la 125 Monark de Joël Queirel essayée par l'enfant prodige de retour chez nous : Gilles Mallet. D'autre part, A. Kuligowski essaie pour vous la 441 Kawa de cross dont il dit que c'est la puissance vraie.

P. 12

Notre correspondant au Japon vient de réaliser un Scoop sur Honda. Et il semble bien qu'il ait surpris une 400 Honda Four. Quant à M. Woollett il nous présente la nouvelle Norton Player 1974, tout tube, essayée par William et Croxford.

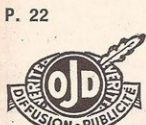
P. 32

Amoretti, vous connaissez ? C'est pourtant un champion de France de rallye que vous présente Ph. Berthier. Quant à Didier Duflos, 17 ans, n'est-il pas de ces jeunes loups qui sont la nouvelle vague du motocross français ? Kuligowski a interviewé pour vous ce brillant espoir.

P. 19-20

Moto revue

n° 2160



Directeur de la Publication : M. Casasnovas
 Président du Comité de Rédaction : Serge Pozzoli
 Rédacteur en chef : Bruno Nardini
 Rédacteur en chef adjoint : R.-C. Delefosse
 Secrétaire de Rédaction : Jacques Pesquet
 Rédaction - Photographie : D. Bernardin, Gh. Bourgeois, F.-M. Dumas, J.-C. Bargetzi
 Collaborateurs : M. Drouhiole, A. Kuligowski
 Conception graphique Direction : Claude Porchet
 Adjoint : J. Pesquet et C. Blanchard
 Photo : Ph. Folie-Dupart
 Assistant : G. Bailieux
 Correspondants en France : J. Corcuif (Bretagne), Christian Natali (Corse), Jean-Marie Rieu (Languedoc-Roussillon), Georges Delbus (Poitou-Vendée), Philippe Berthier (Rhône-Alpes), Max Mauget (Centre-Ouest), André Pierre (Nord-Est), Jean-Marc Prévoux (Normandie), J.-L. Comard (Sud-Ouest), C.-B. Adréani (Sud-Est)
 Correspondants à l'étranger : Angleterre : M. Woollett
 Belgique : M. Walter
 Espagne : J. Alguesuari
 Hollande : C. Verburg
 Italie : R. Patrignani, M. Verrini, T. Gentilucci
 Suède : H. Stenberg
 Suisse : F. Marchand
 Tchécoslovaquie : P. Husak
 Etats-Unis : Philippe Dacier, Yves Crozier
 Publicité : H. Guével
 Petites annonces : A. Mitrani

sommaire

COUVERTURE

La 125 Monark ISDT

photo Gilles Mallet

LES RUBRIQUES DE MOTO-REVUE

Le courrier (F.-M. Dumas)	5
Moto-mag (M. Drouhiole)	6 et 7
Moto-pratique (J.-C. Bargetzi)	11
C.Q.E.P. : 350 Honda et T 500 Suzuki	8 et 9
La cote de l'occasion	44 et 45

DEUX NOUVEAUTES

Scoop sur Honda : une 400 Four ? (Motocyclist)	32 et 33
Norton Player 1974 : tout tube (M. Woollett)	34 et 35

DEUX ESSAIS

La 125 Monark ISDT (Gilles Mallet)	22 à 27
La 441 Kawa de cross (A. Kuligowski)	28 à 30

DEUX PORTRAITS

Amoretti, champion de France de régularité (Ph. Berthier)	19
Didier Duflos, la jeune garde du motocross (A. Kuligowski)	20 et 21

MOTOS ANCIENNES

Des Anglaises à faire rêver (S. Pozzoli)	14 à 18
--	---------

LES INFORMATIONS DE MOTO-REVUE

Infos cross (R.-C. Delefosse), Monde de la moto, Clubs, Trial, Infos régionales	36 à 43
---	---------

SUPER-CONCOURS MOTO-REVUE

Les deux dernières questions avant... la question subsidiaire	12 et 13
---	----------



Administration - Rédaction - Publicité : MOTO-REVUE, 103 rue La Fayette, Paris 10°. Tél. : 878-99-26 C.C.P. : 1 159-15 Paris

Ce numéro : 3 F
 Abonnement France 48 numéros : 135 F
 Etranger 48 numéros : 162 F

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

chaque jeudi

61^e année - 14 Février 1974

SCOOP

SUR HONDA

Savez-vous ce qu'on appelle un « Scoop » dans la presse ? C'est un reportage ou une photo exclusive. C'est la primeur d'une nouvelle sensationnelle et le rêve constant du journaliste. Ce scoop sur Honda nous arrive en droite ligne de notre très honorable correspondant japonais S. Hashimoto, rédacteur en chef de « Motor Cyclist ». Il a surpris des prototypes Honda en cours d'essais et il nous fait part de ses suppositions.

L'anti-pollution est-elle pour demain ?

F.-M. D.

une nouvelle

400 FOUR

anti-pollution



La moto que nous avons pu photographier est sans doute une Honda CB 400 (?) Four en cours d'essais sur route.

Il semble que Honda ait adopté une esthétique de style sportif pour le Bar-à-Bar (notez le quatre dans un !). Le moteur ressemble comme une goutte d'eau à celui de la 350 Four, mais nous supposons qu'il s'agit d'un 400 cc, car les 350 Four ont la réputation de manquer un peu de punch. Dans le même esprit, Kawasaki vient de présenter deux types de 400 cc et Honda a porté la cylindrée de la CB 500 Four à 550 cc.

Les cotes moteur initiales de la CB 350 (alésage - course : 47 x 50 mm) ont sans doute été portées à 50 x 50 mm, soit 392,5 cc.

Sur la machine essayée sur le circuit Honda, à 3 kilomètres de Honda R & D Co, nous avons vu que le reniflard du moteur aboutissait à un petit réservoir dont les essayeurs semblaient vérifier le contenu. Cela correspond aux rumeurs qui courent

selon lesquelles Honda expérimenterait actuellement sur une moto son nouveau système anti-pollution.

Si on accorde foi à ces « on dit », on peut penser que les essayeurs que nous avons vus étaient en train de mesurer le contenu exact du « réservoir du reniflard », de manière à déterminer le degré de pollution de l'air.

Nous supposons donc que cette machine d'essai était munie d'un dispositif anti-pollution.

A en juger d'après les cinq changements dans le bruit de l'échappement lors des essais d'accélération, il doit y avoir une boîte à six vitesses.

La selle est pourvue d'une sorte de petit dossier à l'arrière. Nous avons aussi pu voir évoluer sur le circuit des Honda CB 450 et XL 250 (qui ne sont pas en vente dans notre pays mais sont réservées à l'exportation) et on peut penser qu'elles aussi servaient à tester le système anti-pollution.

Le moteur ressemble curieusement à celui de la CB 350 mais avec un échappement 4 dans 1.

Le cadre est un simple berceau dédoublé comme pour la 350. Notez la taille du filtre à huile juste derrière la roue avant et le dessin, curieux mais esthétique, des quatre pots qui partent vers la gauche.

Fixé à côté de l'amortisseur arrière, vous apercevez le petit réservoir cylindrique auquel aboutit le tuyau du reniflard. Toute la nouveauté est là !

