

# Moto revue

56<sup>e</sup> ANNÉE - N° 1905 - 9 NOV. 1968

Chaque samedi, le numéro 1,80 F



**JACKY PORTE**  
Champion Inter 500

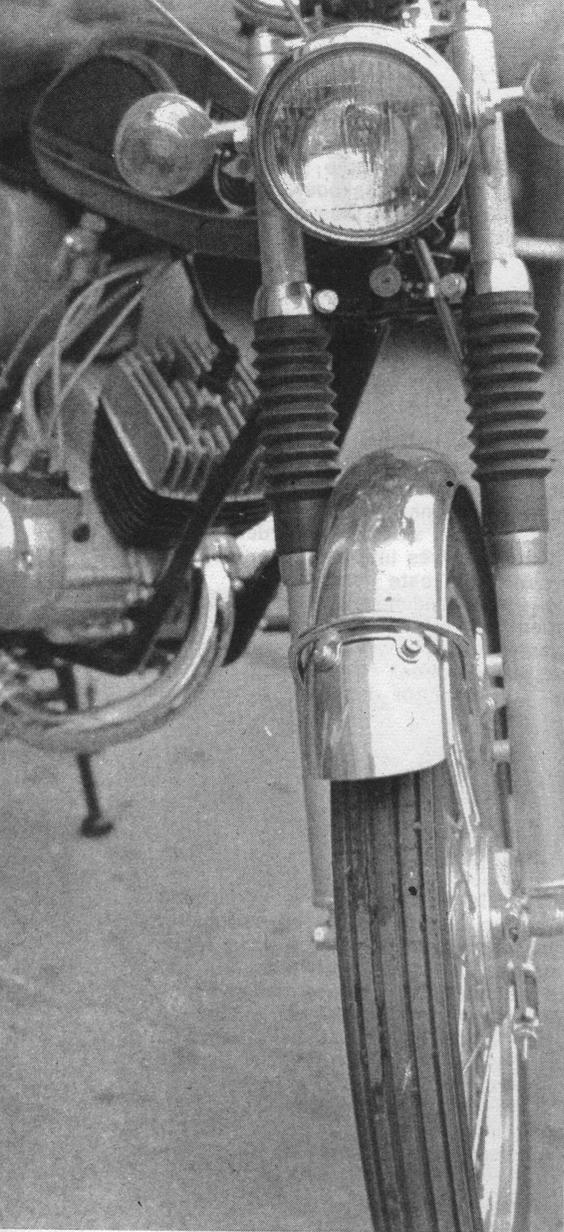
# Moto revue

**CHAQUE SAMEDI**

**PAGES**

**56<sup>e</sup> ANNÉE - 9 NOV. 1968 - N° 1905**

<b>1.128</b>	<b>AUTOUR DU SALON</b>
<b>b. nardini</b>	Après la visite stand par stand, les conclusions concernant l'ambiance du Salon.
<b>1.130</b>	<b>LE 90 KAWASAKI : DEUX VERSIONS</b>
<b>g. mallet</b>	Une intéressante nouveauté qui n'était pas au Salon.
<b>1.132</b>	<b>INFORMATIONS CROSS</b>
<b>r.-c. delefosse</b>	
<b>1.133</b>	<b>PLAN D'ORGON</b>
<b>r.-c. delefosse</b>	Jacky Porte remporte son premier titre de Champion de France 500 cc.
<b>1.136</b>	<b>LE PREMIER TRIAL ALPESTRE</b>
<b>c. coutard</b>	Pratiquant et organisateur, Claude Coutard parle du trial... et conteste !
<b>1.139</b>	<b>6.000 KILOMETRES ET 10 PASSAGES DE FRONTIERES</b>
<b>r.-c. delefosse</b>	La suite du voyage en U.R.S.S. de l'Equipe de France de cross.
<b>1.143</b>	<b>LES I.S.D.T. 68 (fin)</b>
<b>geoca</b>	Des journées difficiles pour toutes les équipes.
<b>1.146</b>	<b>650 cc KAWASAKI : LES RESULTATS CHIFFRES</b>
<b>g. mallet</b>	En complément à notre prise de contact, les chiffres que vous attendiez.
<b>1.149</b>	<b>INFORMATIONS VITESSE</b>
<b>1.150</b>	<b>ESSAI DU FREIN 230 mm L.R.</b>
<b>g. mallet</b>	Un frein français de haute puissance.
<b>1.154</b>	<b>ITOM S'INSTALLE A PARIS</b>
<b>1.155</b>	<b>INFORMATIONS DIVERSES</b>



# NOUVEAUTÉS

chez

# KAWASAKI



## VARIATIONS SUR 90 cc

**K**AWASAKI est un des rares importateurs à avoir reçu pour le Salon deux réelles nouveautés, qui pour peu que leurs prix, non encore déterminés, soient dans le coup, trouveront vraisemblablement une très large audience auprès du public, averti ou non.

Il s'agit en effet de deux 90 cc fondamentalement identiques mais présentés différemment. Le moteur est un monocylindre 2 temps légèrement incliné sur l'avant, de cotes « longue course » (47×51,8 mm, soit 89 cc), qui comprimé à 7 à 1 et alimenté par un distributeur rotatif, développe la coquette puissance de 10,5 CV à 8.000 tr/mn, avec un couple maxi de 0,98 kg/m à 7.000 tr/mn.

Ce moteur est boulonné dans un véritable double-berceau tubulaire — choix assez rare pour une si petite cylindrée.

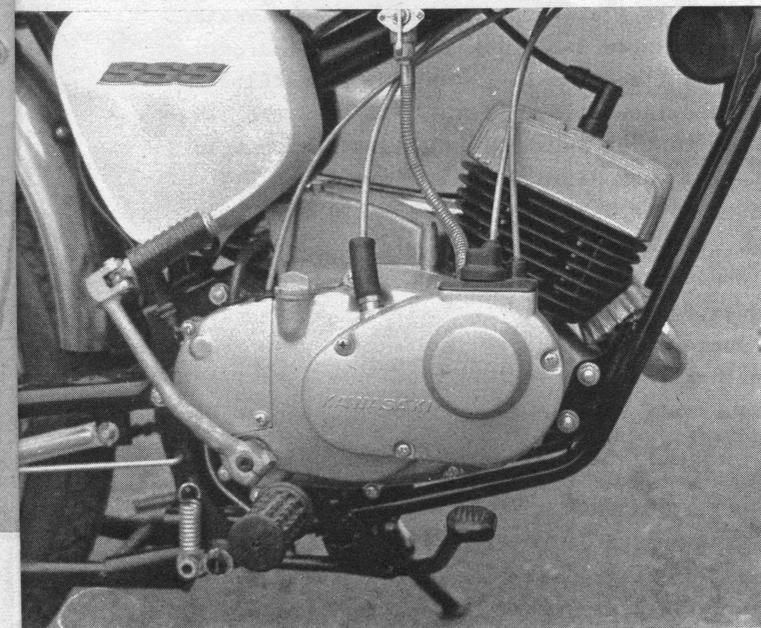
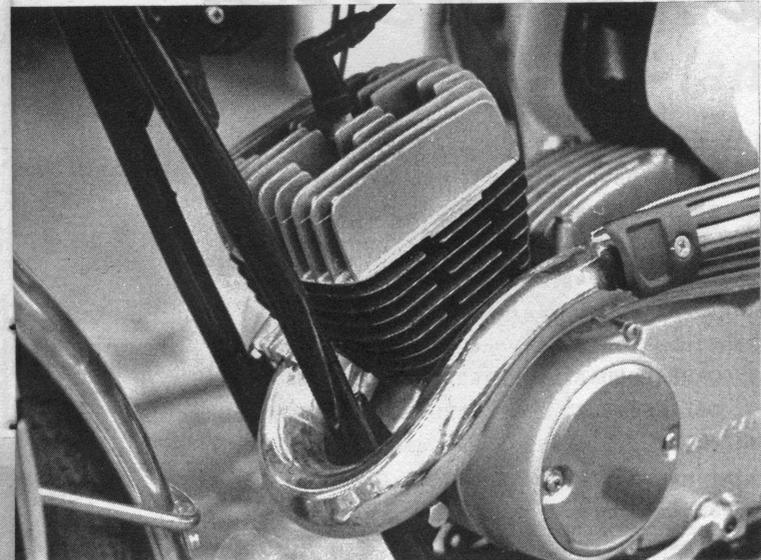
A partir de ces bases communes, sont dérivés deux modèles différents dans leur présentation. L'un, le GA2 SS, est conventionnel, gréement tourisme, avec un beau petit réservoir à flancs chromés, une selle biplace élégante munie d'un petit dossier, gros compteur au-dessus du phare, garde-boue chromés, etc.

L'autre modèle, baptisé GA3 SSS, s'adresse à une clientèle plus jeune. Coloris vifs, réservoir peint en rouge et blanc, de forme plus arrondie, selle identique mais agrémentée d'un liseré blanc, échappement relevé à la mode

des « trail-bikes », avec grille de protection anti-calorique, ressorts de suspension arrière apparents chromés et guidon large à barre de renforcement.

Ces deux petites machines sont très jolies, minutieusement finies, et ne pèsent que 79 kg à vide, ce qui, étant donnée la puissance annoncée, devrait permettre d'obtenir les 110 km/h de pointe promis par le constructeur.

Sur le plan de l'équipement, ces deux 90 cc à l'allure de gros cyclo n'ont rien à envier aux grosses cylindrées. Béquilles centrale et latérale, contact à clef, batterie, clignotants, antivol de direction, etc., tout est là pour participer à une utilisation aussi simple et agréable que possible.



Tous deux, chacun dans leur style, devraient donc connaître un franc succès grâce à cet ensemble de qualités mécaniques propres à satisfaire le débutant inexpérimenté aussi bien que le motocycliste chevronné qui désire, en complément, pour son travail ou son plaisir, une petite machine saine et nerveuse.

Le GA2 SS, par ses lignes sobres et élégantes, plaira au jeune étudiant comme au Monsieur las des encombrements des villes, tandis que le GA3 SSS attirera davantage les jeunes sportifs, amateurs de sous-bois et d'évasion.

Gilles MALLET.

## FICHE TECHNIQUE 90 CC KAWASAKI GA 2 SS

### MOTEUR :

Monocylindre deux-temps vertical.  
Cylindrée : 89 cc.  
Alésage : 47 mm.  
Course : 51,8 mm.  
Taux de compression : 7/1.  
Puissance - régime : 10,5 CV à 8.000 tr/mn.  
Couple - régime : 0,98 kg/m - 7.000 tr/mn.  
Alimentation : par disque distributeur rotatif, carbu de  $\varnothing$  19 mm.  
Allumage : par volant magnétique.  
Éclairage : batterie 6 V 4 Ah.  
Lubrification : par pompe, système Superlube.  
Système de mise en route : kick-starter.

### TRANSMISSIONS :

Boîte de vitesses à 5 rapports commandée par sélecteur au pied gauche.

#### Rapports de boîte :

1<sup>re</sup> : 2,92/1 = 32,87 %.  
2<sup>e</sup> : 1,77/1 = 54,24 %.  
3<sup>e</sup> : 1,30/1 = 73,84 %.  
4<sup>e</sup> : 1,09/1 = 88,07 %.  
5<sup>e</sup> : 0,96/1 = 100 %.

Transmission primaire par engrenages, rapport : 3,52/1 (21 : 74).

Transmission secondaire par chaîne, rapport 2,57/1 (14 : 36).

Embrayage multidisques travaillant dans l'huile.

### PARTIE CYCLE :

Cadre : double-berceau tubulaire.  
Suspension AV : fourche télescopique.  
Suspension AR : bras oscillant.  
Freins AV et AR simples, à tambour.  
Pneus AV et AR : 2,50 x 18.  
Poids : 79 kg à sec.  
Longueur hors-tout : 1.810 mm.  
Largeur hors-tout : 740 mm.  
Hauteur hors-tout : 1.020 mm.  
Empattement : 1.150 mm.  
Garde au sol : 150 mm.  
Contenance réservoirs :  
Essence : 6,5 l.  
Huile : 1,2 l.