

**COMPARATIF**



**HONDA CBS 450**

*Deux bons seconds rôles*



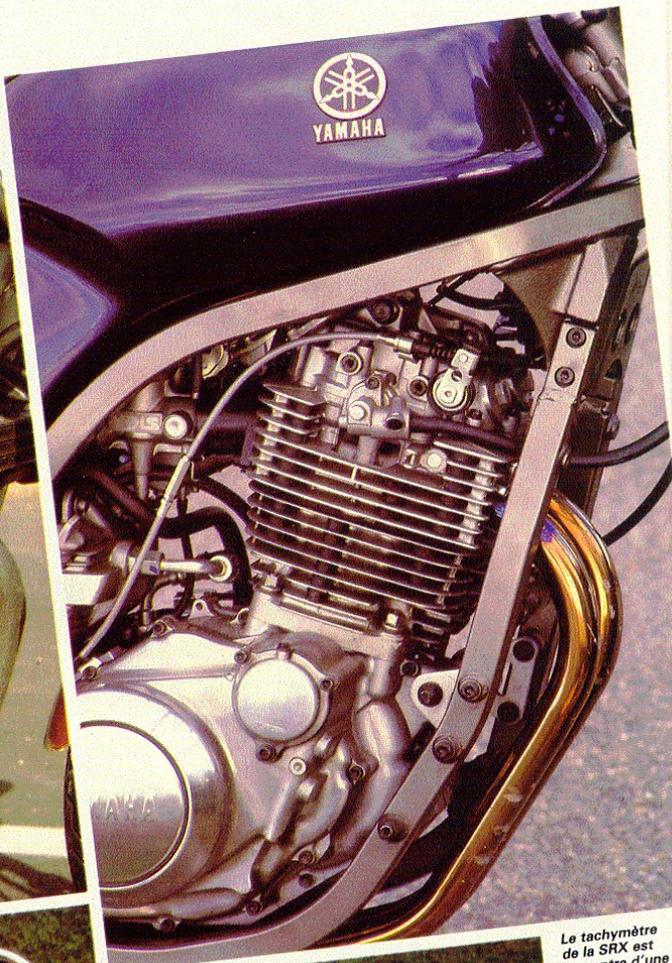
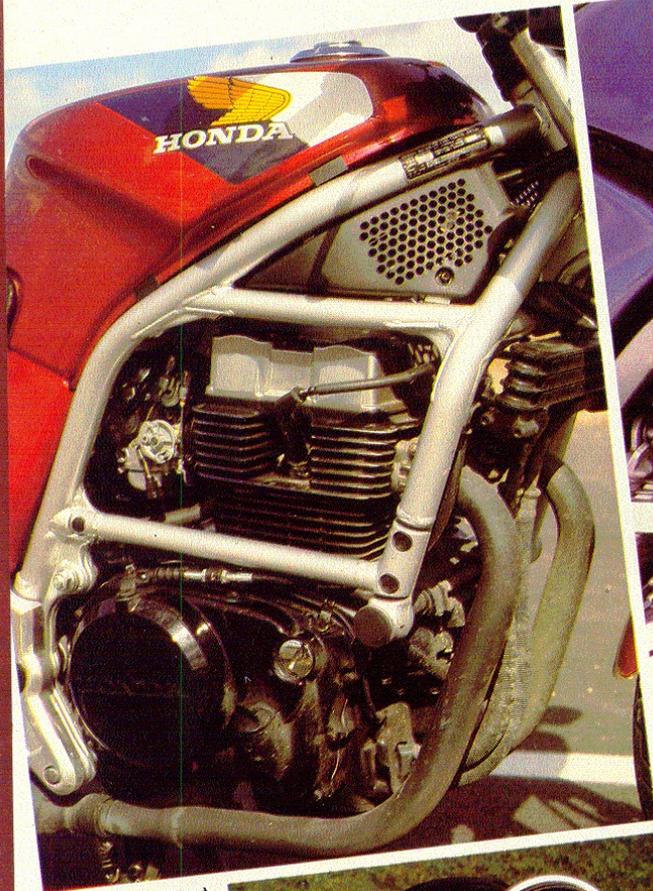


# YAMAHA SRX 600

**BON MARCHÉ**  
*Un twin contre un gros mono. Deux machines qui se veulent raisonnables, comblent un vide chacune à leur manière. Elles ont de quoi séduire, à l'ombre des modèles vedette qui leurs ménagent une toute petite place.*

par Ph. Gorce ; photos : P. Leguevaques





On ne reprochera pas à la CBS le manque de lisibilité de ses instruments. L'accès aux bougies, au radiateur, ou au palonnier qui commande les carburateurs, se fait sans difficultés. Très apparentes les soudures ne sont pas particulièrement esthétiques.



Le tachymètre de la SRX est au centre d'une superbe platine en alu brossé. Le monocylindre occupe largement l'espace qu'on lui a ménagé. Une chose est certaine il ne vous faudra pas 36 clés pour mécaniquer sur la SRX.

**D**e concert, Honda et Yamaha ont offert à la clientèle deux versions très différentes de la motocyclette vu sous un angle économique. Rappelez-vous, il y a un an l'apparition de la 750 VFR recentrait la politique de Honda : « Soyons raisonnables freinons la course à

l'armement ». C'est avec cette accalmie qu'est arrivée la CBS 450 au terme d'une année qui fut catastrophique pour l'ensemble du marché des deux-roues. C'était aussi une pièce de plus sur l'impressionnant échiquier qui

compose la gamme des Honda. Chez Yamaha — à demi-mot — la démarche était également d'ordre économique. Mais avec la SRX cette démarche paraissait plus mûrie, plus achevée, plus risquée peut-être aussi. On pose une pierre dans l'espoir de créer un



**édifice, on tente un coup avec foi et enthousiasme, sans pour autant procéder à l'aveuglette. Partis côte à côte les deux machines ne se seraient pas retrouvées face à face si nous n'y avions mis notre grain de sel. Est-ce notre faute si la CBS et la SRX sont effectivement simples, et qu'en plus leur style comme leur motorisation respectives nous ramènent quelques années en arrière ?**

Honda ne se voile pas la face, le twin en ligne de la CBS 450 n'est pas une nouveauté puisqu'il équipe la CB 400 T, la CB 400 N. Par la suite vint le tour de moteurs plus sophistiqués avec la VF 400 F et la NS 400 R. Aujourd'hui voit le retour triomphal du moteur d'hier. On ne peut pas dire que les moyennes cylindrées de cette marque connaissent une historique commerciale calme, la CBS 450 en est une parfaite illustration. Celle-ci appuie sa nouvelle destinée sur un nouveau cadre multitubulaire en acier qui n'est pas sans rappeler les cadres Martin. Le moteur est donc suspendu à un double berceau interrompu. L'habillage a été remis au goût du jour. L'ensemble confère à cette 450 un look plutôt sportif souligné par des coloris qui ne la font pas passer inaperçu. Je ne reprendrai pas en détails les grandes caractéristiques de la CBS 450 qui a fait l'objet d'un essai complet au début de l'été dernier (MR n° 2749). Pour fourbir sur le terrain une réplique à la CBS, la Yamaha SRX (essai complet n° 2745) était toute indiquée. Ce modèle, par le choix de sa motorisation comme par son style, évoque irrésistiblement l'âge d'or des deux-roues. La SRX mérite presque le titre de conservatrice. Si la CBS 450 nous rappelle la CB 450 première du nom, s'était à la fin des années 60 ; la 600 SRX puise ses origines plus avant encore. Ne croyez pas que le style des machines nous aveugle au point de comparer sans autre forme de procès une 600 et une 450 cm<sup>3</sup>. La CBS 450, et la 600 SRX sont données respectivement pour 44 ch à 9 000 tr/mn et 45 ch à 6 500 tr/mn. Seul le rapport poids/puissance est en faveur de la SRX avec 3,9 kg/ch contre 4,29 kg/ch à la CBS, soit une différence d'une dizaine de kilos. Comparons donc si vous le voulez bien.

### Esthétique

1. Yamaha.....	16
2. Honda.....	14

Il y aura au moins deux opinions. Ceux qui trouveront la SRX géniale, et la CBS 450 « à la ramasse » loin derrière. Cette interprétation s'appliquant de la même manière en sens inverse, chacun y allant de toute sa subjectivité. Alors on se calme pour considérer la chose avec un regard plein de tolérance. Yamaha a voulu doter la SRX d'une robe rétro, c'est plutôt réussi non ? En gris métal ou en bleu, la ligne générale de la SRX ne laisse apparaître aucune faute de goût. Fine, basse, étroite, compacte, la 600 est effectivement une parfaite réplique des Gold-Star et autres Norton de la belle époque. Le pot d'échappement court façon mégaphone, les bracelets, le bol chromé du gros optique sont autant de points de détails qui ne laissent aucun doute quant au résultat final. La SRX a bel et bien le look de son identité. Tout est conforme à l'esprit dont on a nimbé ce gromono tendance sportivo-virolos. La CBS 450 joue une partition différente mariant les détails anguleux de l'ensemble selle-réservoir à la cage tentaculaire que forme la structure du cadre.

L'alliance des coloris et celui du design attire l'œil, c'est particulièrement vrai pour notre machine d'essai. Le style plus heurté de la CBS est certainement le meilleur allié de son moteur, qui ne se singularise pas par sa nouveauté. Si la Honda ne mérite pas d'être enterrée, l'avantage revient à Yamaha qui a pensé une machine autour d'un moteur, en respectant une définition très précise du produit, faire sobre, chic et sportif. Songez que la CBS 450 remplace la VF 400 F, côtoie la NS 400 R et la VT 500 E. Ne souffre-t-elle pas d'un voisinage très typé, et d'un héritage difficile à assumer. Il faut que l'argument budget soit un argument massue pour que la CBS 450 emporte la décision. Si Honda n'a pas négligé les atouts de sa 450, la 600 SRX a l'immense mérite de représenter et défendre un style bien à part. Je ne voudrais pas que l'on se méprenne en disant de l'une que c'est une nouvelle machine, et de sa rivale que c'est une machine de plus. Si sens péjoratif il y a, c'est au premier degré qu'on le prendra, en précisant que l'originalité de la SRX se paie plus cher. Le choix n'est pas si simple.

### Equipement

1. Honda.....	15
2. Yamaha.....	13

J'en vois qui se frotte les mains. « Hé, hé ! Le démarreur et la béquille centrale de la SRX, oubliés, envolés... ». Il y a un peu de cela. Faut-il faire grief à Yamaha d'avoir conçu la SRX sans l'alourdir (l'enlaidir ?) d'un démarreur ? Ou se féliciter de la bonne volonté du 600 au démarrage. Quant à la béquille centrale, son existence aurait tout gâcher. C'était le pot d'échappement ultra compact, et le silencieux façon Dirt-Track, où la béquille centrale. Drame ! Les deux absences se conjuguent. Il est en effet plus aisé de démarrer un gromono sur une centrale, en lieu et place d'une latérale robuste mais dont l'inclinaison trop faible fait que l'on doit s'assurer de la stabilité de la machine à l'arrêt. Quand bien même le démarreur de la CBS refuserait tous services, la poussette est infaillible. Au fond de votre parking, seul et abandonné, avec une SRX capricieuse, j'espère pour vous qu'une rampe descendante vous tirera de ce mauvais pas. A ce propos prenez garde à la membrane du carburateur, assez exposée lors du démontage de celui-ci, si elle est endommagée se peut être la cause de désagréments certains. La CBS continue à prendre les devants, puisque l'on note la présence d'un radiateur d'huile qui n'a existé sur la SRX que sur les modèles de pré-série. La lisibilité des instruments est à la faveur de la Honda. Sur l'une ou l'autre rien ne manque (du strict minimum). Sur la SRX c'est racing, sur la CBS plutôt touring. Cela se traduit par un surdimensionnement des instruments, et autres témoins, l'agrément y gagne. Les parties cycle des deux machines répondent au même mot d'ordre ; simplicité. Le double berceau de la SRX en tubes de section carrée est démontable des deux côtés. Tandis que sur la CBS c'est la structure droite qui est amovible. Si l'entretien courant est facilité sur les deux machines, l'accessibilité mécanique est plus aisée sur la CBS. Le cadre étroit de la SRX épousant au plus près les formes du gromono. On notera pour clore ce chapitre que la SRX est dotée d'un frein à disque à l'arrière, la Honda se contentant d'un tambour simple came. Cet équipement ne permet pas à la SRX de combler un handicap, qui n'est que la résultante d'un esprit plus exclusif qu'aucune concessions n'est venu entamer.

### Finitions

1. Yamaha.....	17
2. Honda.....	15

Le vernis noir du twin de la Honda, sur notre machine d'essai, présentait quelques éclats au niveau du carter gauche. A moins que ce mal soit chronique, il faudra prendre garde aux lavages à la vapeur sous forte pression. Le treillis et les renforts qui soutiennent le bicylindre, offrent aux regards experts de bien vilaines soudures grossières et irrégulières. En revanche, les grilles ajourées que l'on aperçoit de part et d'autre du cadre derrière la colonne de direction, n'ont qu'une fonction esthétique. En comblant un vide disgracieux les faisceaux de câble y trouve un cheminement naturel. La 600 SRX s'est un peu « au malheur de la clef de 12 », tant cette machine ne semble avoir été assemblée qu'avec une visserie BTR. Super pratique et du meilleur effet, le 6 pans creux est omniprésent. Nous préférons le chrome des tubes d'échappement de la SRX, au noir mat de la CBS qui résiste moins bien aux intempéries. On remarque du même coup que les caches latéraux de la SRX sont en alu brossé, c'est très noble et inhabituel. Sans faire appel aux détails, qui tuent, de certaines sportives, la Yamaha attire davantage l'œil, sa finition colle parfaitement à son look. Elle prend le meilleur sur la Honda qui, ne l'oublions pas, n'a pas joué sur les détails pour être placée au niveau du prix de vente.

### PRESENTATION

1. Yamaha.....	15,3
2. Honda.....	14,6

Au terme de l'examen statique la SRX prend l'avantage sans vraiment distancer la Honda. La parfaite définition du produit selon Yamaha, esthétique, finition, esprit fait presque oublier l'absence du démarreur électrique et de la béquille centrale. C'est un peu l'excuse de la sportive face à la polyvalence de la CBS.

### Agrément moteur

1. Yamaha.....	16
2. Honda.....	14

Moto-boulot-dodo, c'est grosso-modo 65 bornes de capitale, de périphérie et d'autoroutes au quotidien. C'est de toutes phases quelques dizaines de kilomètres entre les caisses les yeux aux aguets, et c'est sur ce terrain que rivalisent les deux machines. Le caractère du 600 est celui qui procure le plus de plaisir. A la plus infime rotation du poignet, le gromono vous propulse en avant. Entre 3 000 et 5 000 tr/mn, sans jouer exagérément avec la boîte de vitesses, le couple est omniprésent. Avec en prime la vigueur et le caractère du monocylindre qui fait la différence dans une plage de régime assez typiquement citadine. La SRX, au strict plan de la nervosité, est plus vite en jambes que la CBS, notamment sur le second et troisième rapport. Malgré que le bicylindre soit notablement plus souple à très bas régime. Chaque cylindre bénéficiant du labeur efficace de la distribution qui commande 3 soupapes, dont 2 d'échappement. Elle reprend en silence avec une évidente bonne volonté mais aussi avec une efficacité moindre. Le twin reprend ses tours lentement selon une courbe peu marquée. Autrement dit il est dépourvu de chevaux en bas. Certes il est très élastique, et l'on peut s'abstenir de jouer avec le sélecteur, à condition de ne pas être trop pressé, il faut se souvenir que l'on a affaire à un 450 cm<sup>3</sup>. Si la plage de régime est effectivement étendue c'est assez haut dans les tours que le twin s'éveille. Non seulement le couple de la Yam est supérieur 5,2 mkg (contre 4,0 mkg) mais il est délivré de façon optimale à 5 500 tr/mn soit 1 500 tr/mn plus bas que la CBS. Le 450 ne s'éveille qu'au-delà de

6 000 tr/mn, on utilise plus souvent les rapports inférieurs. Moins de sensations et moins d'efficacité au débit de la CBS.

## Transmissions

1. Honda.....	14
2. Yamaha.....	13

Les deux boîtes de vitesses sont exemptes de gros défauts. La sélection de la CBS offrant une rapidité supérieure que l'on monte ou descende les rapports, celle de la SRX est plus ferme, la rapidité s'en ressent plus particulièrement au cours des rétrogradages rapides lors desquels il faut s'appliquer. Le plaisir que l'on prend à attaquer avec la Yam s'en ressent. La recherche du point mort sur la SRX est également problématique. Des deux embrayages mécaniques c'est celui de la Yamaha qui est le moins doux. Si le mécanisme n'est pas tendre, les qualités de l'organe sont parfaites. Progressif il est facile à doser, on lui pardonnera de demander un minimum d'effort de la main gauche. Le contraste est saisissant avec la commande d'embrayage de la CBS qui se fait totalement oublier. C'est peut être la contre partie d'une progressivité en retrait face à celle de la SRX. Mais sur la Honda aucun problème pour trouver le point mort.

## Maniabilité

1. Yamaha.....	16
2. Honda.....	15

Précision d'importance aucune de ces machines n'est équipées de roues de 16, à l'avant comme à l'arrière la SRX et la CBS sont en 18. En conduite citadine, la répartition des masses, l'architecture, la position de conduite influence beaucoup la maniabilité surtout à basses vitesses. On peut penser que dans cet exercice la SRX est handicapée et l'on peut se tromper. Les larges demi-guidon ne limitent en rien le rayon de braquage, et montés inclinés on peut sans craintes braquer outrageusement. Les premiers temps, les bras tendus on se raidit, puis l'assurance aidant on déplace son corps pour éviter de trop frôler la limite de l'équilibre. A très basses vitesses, on remarquera que la SRX à tendance à embarquer de l'avant si l'on surbraque, sans que ce phénomène ne soit gênant. Légère et basse la SRX aide bien son pilote. Plus courte d'empannement (1 385 mm contre 1 405 mm), sa chasse est inférieure de 4 mm avec 103 mm. Contre toute attente la SRX n'est pas ridicule en ville, son étroitesse la transforme presque en anguille des encombrements. Toujours à propos de la SRX, il faut signaler qu'une certaine inertie se ressent à son guidon. Cette « retenue » s'estompe rapidement sans disparaître totalement, elle contribue à parfaitement sentir la machine, littéralement rivée à l'asphalte. Tout contribue à cela, la position de conduite, la compacité de l'ensemble, un accord fourche/suspensions AR assez ferme. La SRX est effectivement une sportive précise et maniable. Malgré un poids positionné assez haut la 450 CBS conviendra mieux à certains. Elle dépayse moins que la SRX, plus conventionnelle, sa prise en mains ne posera aucune difficultés, en ville elle fait jeu égal avec la Yamaha. Plus lourde d'une dizaine de kilos, sa position de conduite a le mérite d'être moins typée, mais plus reposante. Face à la SRX la CBS est handicapée par une fourche très souple, de ce fait elle est plus sensible aux transferts de masse, tout en réagissant moins franchement lors des changements d'angle. Plus large, avec un centre de gravité placé plus haut que sur la SRX, la CBS est moins incisive, volontaire mais sans de réels points forts. Elle ne communique pas au pilote l'envie d'attaquer qui caractérise la

28

SRX. En imaginant en passant de la SRX à la CBS, on a un peu l'impression de descendre d'une 125 pour enfourcher une grosse moto.

## Aspects pratiques

1. Honda.....	14
2. Yamaha.....	12

La SRX aura du mal à ne pas rebuter l'acheteur potentiel son kick — à l'heure où tous les trails se mettent au démarreur électrique — et l'absence de béquille centrale lui attribue un lourd handicap. Contrairement à la SRX l'accès au filtre à air, et à la batterie ne nécessite pas, sur la CBS, le démontage de la selle. On retire les caches latéraux et hop ! L'accessibilité mécanique est dans l'ensemble plus favorable à la CBS. Son double berceau évitera dans bien des cas la dépose du réservoir. Le démontage des bougies est à ce titre plus commode sur la Honda parce que latéral, à chaud sur la SRX gaffe aux doigts ! Les amortisseurs réglables en pré-contrainte ne nécessitent aucune gymnastique particulière mais une simple clef. L'ancrage des bagages sera facilité sur la CBS, la selle est plus large. Outre l'arceau de maintien destiné aux passagers, la poignée de levage permet de moufler un sandow. De plus on imagine volontiers une sacoche sur le réservoir sur la Honda. Il offre une belle surface plane, la sacoche s'adapte plus facilement sur la 450, tandis que sur la SRX la position de conduite s'en ressentira.

## VILLE

1. Honda.....	14,2
2. Yamaha.....	14,2

L'agrément moteur et la maniabilité de la Yamaha SRX ne lui permettent pas d'échapper au match nul. La Honda est plus homogène — sans être la plus attachante — se portant à la hauteur de la SRX grâce à son démarreur électrique, sa béquille centrale, et une définition plus tournée vers un usage mixte route et sport.

## Agrément moteur

1. Yamaha.....	17
2. Honda.....	16

Il est drôle ce petit bicylindre, entre 1 500 et 6 000 tr/mn il ne distille aucune sensation, prenant ses tours assez lentement. A l'oreille les décibels des deux échappements n'arrangent pas les choses. On jurerait que la 450 n'a ni respiration ni souffle sensations engendré par un excès de discrétion et de timidité. Il semble tellement « coincé » que l'on hésiterait à pousser le régime moteur au-delà de 6 000 tr/mn. Et pourtant il n'y a pas d'erreur la zone rouge débute à 9 500 tr/mn, les 44 vaillants bourrins répondant tous présent à 9 000 tr/mn. Dans la pratique cela se traduit par des rotations systématiques du poignet droit, et une utilisation permanente de la boîte de vitesses. Avec toujours aux oreilles la timide musique des deux gros silencieux qui ne risquent pas une note plus haute que l'autre. L'impression de vitesse, les sensations se perdent quelque peu sur cette longue plage de régime digne de la très sportive NS 400 R (72 ch à 9 500 tr/mn). Sur une route plus tourmentée, l'agrément est laissé pour compte par la faute d'un couple moteur modeste qui impose un cravachage de la mécanique peu rationnel mais que certains apprécieront. A l'opposé de la CBS, le monocylindre de la SRX présente un tout autre visage. A puissance équivalente ou peu s'en faut, la puissance maxi de la SRX est atteinte à 6 500 tr/mn. C'est justement le régime où se réveille le twin de

la CBS. Le gromono en profite pour faire étalage de sa disponibilité, et de ce qui fait sa force, le couple. Sans être démoniaque il est le principal artisan du plaisir que l'on prend au guidon de la SRX. Il nous épargne de trop jongler avec la boîte, en fournissant plus d'impressions sans chercher à faire expirer le dernier cheval. La SRX c'est l'antithèse de la CBS. Pour ceux que le kick ne rebute pas le plaisir sera plus grand, et moins frustrant. Il ne manque à la SRX qu'un échappement plus gonflé pour que le plaisir soit plus prononcé encore.

## Confort

1. Honda.....	16
2. Yamaha.....	14

Si l'on se borne à considérer le confort procuré par les suspensions les deux machines se valent. La Honda est plus souple de l'avant, à l'arrière en adoptant un réglage de précontrainte identique, la 450 conserve la même prépondérance. La Yamaha est plus ferme, ce qui correspond tout à fait à ses aspirations de sportive, sur bon revêtement elle file sans broncher, et mérite son titre de rail. L'une et l'autre adopte une définition différente bien adaptée à la moto, dans un cas comme dans l'autre. Toutefois la Honda prend le meilleur sur la Yamaha grâce à une meilleure position de conduite moins en appui sur les poignets, les bras légèrement pliés. La selle de la SRX bien dessinée a le tort d'être la plus ferme. Plus épaisse, plus large, celle de la CBS offre un surcroît de confort d'autant plus que l'accord de ses suspensions est plus souple. Il faut également considérer que la position de conduite qu'impose la SRX est plus efficace à vitesse élevée, et c'est presque naturellement que l'on se fait tout petit derrière le tachymètre. On est effectivement un peu plus exposé sur la Honda.

## Duo

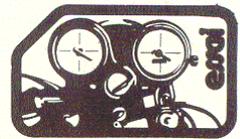
1. Yamaha.....	13
2. Honda.....	12

Le voyage à deux, c'est à la fois la puissance, la cylindrée, le confort et la position qu'adoptera le passager. Et bien je souhaite beaucoup de plaisir à celui de la Honda. Surprise, il faut avoir de toutes petites jambes pour ne pas jouer à la bascule sur la Honda. Les repose-pieds sont très hauts, de ce fait les jambes sont très écartées, c'est inconfortable et l'on a des difficultés à conserver son équilibre. Pour peu que le pilote conduise très haut dans les tours, je vous promets des aducteurs et des abdominaux d'acier à court terme. Malgré une selle plus large, au rembourrage compté, on trouve plus facilement sa place sur la SRX. Néanmoins, si les amortisseurs sont réglés au plus dur gare aux réactions sèches provoquées par les combinés arrière, les lombaires peuvent ne pas apprécier. Le gromono se prête bien à la pratique du voyage à deux. Le couple c'est l'ami du duo, tout comme le régime maxi s'il est raisonnablement situé, ce qui est le cas de la SRX. Donc c'est un bonus accordé à la Yamaha, qui l'eût cru ?

## Consommation

1. Yamaha.....	15
2. Honda.....	14

Globalement la SRX comme la CBX font dans le raisonnable. C'est encore plus vrai pour la Honda si l'on est sage avec les mouvements de la poignée de gaz, qui commande le dynamisme de l'aiguille du compte-tours. En ville par exemple sur une distance identique, sans dépasser 5 000 tr/mn, la consommation s'équilibre à quel-



ques décilitres près. Mais il y a fort à parier que les fanas de la zone rouge, consommeront beaucoup plus avec la CBS, s'ils cravachent d'un feu rouge à l'autre. A ce régime, il faut signaler que le rendement du monocylindre est bien supérieur, on évolue dans sa vraie plage d'utilisation, au contraire de celle du bicylindre. A régime de rotations égales, le tandem couple/souplesse de la SRX offrira un meilleur rendement pour une consommation inférieure. La différence se fait plus sentir encore sur autoroute. L'explication en est fournie par la démultiplication de la SRX, sur le 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rapport, elle tire long, abaissant considérablement le régime moteur. Entre 160 et 170 kilomètres/heure compte, le compte-tours de la SRX indique 6 000 tr/mn, soit à 1 000 tours de la zone rouge. A la même vitesse, le régime de la CBS se stabilise à peine au-dessus de 8 000 tr/mn, pratiquement à 1 500 tours de la zone rouge. De plus la finesse de la SRX fait qu'elle est mieux profilée, même en position assise l'aérodynamisme de l'ensemble est meilleur que celui de la CBS. L'exemple nous en a été fourni à Montlhéry lors des chronos et maxis. Affrontant sur une partie de l'anneau un violent vent de face (5 à 10 mètre/seconde), la CBS perdait entre 1 000 et 1 500 tours, soit dix bons kilomètres/heure. La SRX, malgré ses deux rapports finaux surmultipliés, perdait son élan dans une proportion inférieure de moitié à la CBS.

	SRX	CBS
Balade	5,84	5,74
Ville	6,22	6,5
Autoroute	6,7	7,1
Maxi	7,97	9,40
Moyenne	6,68	7,18

## ROUTE

1. Yamaha..... 15,25
2. Honda..... 14

En procurant un agrément de conduite plus grand, le gromono distance le twin. Meins confortable que la CBS, la SRX est plus adaptée au duo, c'est un comble ! Le gromono sportif s'en sort bien, il consomme peu, et fait oublier que la SRX est plus exclusive. Dommage que la CBS n'ait pas plus de caractère.

## Performances

1. Yamaha..... 14
2. Honda..... 14

A l'inverse d'autres comparatifs, le chapitre des performances n'est sans doute pas celui qui fera office d'excitant, on est loin de la barrière symbolique des 200 km/h que franchissent allègrement quelques 400 et 600 ultra-sportives. Mais il en faut pour tous les permis et tous les gros cœurs. Dans des conditions identiques, lors des maxi couchés, la SRX comme la CBS ont fait jeu égal en réalisant 167 km/h à 8 500 tr/mn pour la Honda et 6 200 tr/mn avec la SRX. On remarquera que la démultiplication longue de la SRX permet de passer de 159,9 km/h à 167 km/h (en position assise), en gagnant 200 tours/minute seulement. Proportionnellement la vitesse de rotation est plus élevée sur la CBS 450, entre les deux positions de conduite le bicylindre prend environ 500 tr/mn. Un peu plus lourde que la SRX, la CBS fait jeu égal avec la Yamaha. Dans des conditions plus favorables, c'est-à-dire sans un fort vent de face, il est vraisemblable que la Honda parviendrait à grignoter quelques kilomètres/heure. Au régime maximum, le compte-tours de la CBS stoppait à 1 000 tours de la zone

rouge, un manque à gagner lui permettant de franchir le cap des 170 km/h. De son côté la SRX était beaucoup plus proche de son maximum. Aux 400 D.A., la SRX réalise 14'85 d'accord c'est pas un temps canon ! Et ce n'est pas loin du temps de la CBS, 14'97. Avec la première on passe le rapport supérieur en profitant du couple, avec la seconde il est pratiquement impératif de flirter avec la zone rouge. Si l'on parle reprises, la très longue démultiplication de la SRX (en 5<sup>e</sup> rapport 0,807) inverse la tendance, elle rend une seconde à la CBS pour passer de 60 à 130 km/h en étant créditée de 14'93 contre 13'93 à la Honda (en 6<sup>e</sup> rapport 0,931). Difficile de ne pas accorder un match nul, en précisant que le gromono malgré une démultiplication adéquate n'aime pas trop les longs trajets parcourus à pleine charge.

## Tenue de route

1. Yamaha..... 15
2. Honda..... 14

Par l'architecture de leurs cadres, la SRX comme la CBS sont bien armées pour affronter les larges trajectoires autoroutières, leur rigidité ne sera pas prise en défaut. La Honda plus souple à l'avant absorbe mieux les raccords et autres inégalités, elle les filtre en souplesse. La SRX répercute un peu plus ses réactions, mais ne bronche pas. Si l'une et l'autre collent à la trajectoire, et ce à grande vitesse les comportements changent dès lors que l'on attaque un parcours plus sinueux. La CBS semble plus facile à balancer d'un virage à l'autre, par sa position de conduite d'abord. Sans efforts, naturellement on place la machine sur l'angle. Avec la 600, vous jetez dans le virage la machine et vous avec. Le tandem pilote/machine ne fait qu'un, vous êtes en prise directe avec le bitume qui défile à portée de mains, la SRX incite au viol. La CBS pourtant assez sportive y met plus de formes, la SRX se pilote davantage et c'est bien là le secret du plaisir qu'elle peut délivrer. Dans l'ensemble la SRX est plus rigide, l'accord de ses suspensions plus ferme donnant une excellente tenue de route sur bon revêtement. Si le celui-ci se dégrade, les amortisseurs AR réagissent sèchement, provoquant alors des guidonnages de faible amplitude qui, s'ils ne sont pas dangereux, suffisent pour faire rendre la main. De son côté la CBS pêche par la faute d'une fourche trop souple, qui à sa manière modifie la tenue de cap en virage, l'avant n'étant pas aussi précis que celui de la SRX. Un peu plus flou, moins neutre mais plus confortable, c'est un choix. La SRX est une sportive sans faux semblant, la CBS est moins enivrante tout en étant plus « facile » lors du premier contact. A noter que la SRX bénéficie en première monte à l'arrière de pneumatiques plus honorables que la CBS ; Metzeler 120/80-19 contre Dunlop Arrow-Max 110/90-18, pour la Honda c'est à la fois plus haut et moins large. Les épaulements de Metzeler de la SRX effaçant toutes arrières pensées.

## Freinage

1. Yamaha..... 16
2. Honda..... 15

Sur le papier, la 600 SRX est la mieux armée, Honda ayant préféré doter la CBS d'un tambour en lieu et place d'un frein à disque (simple piston sur la Yam). Les deux machines freinent parfaitement, la plus grosse différence vient de leurs utilisations. Conformément à l'habitude, le double disque de la CBS est un modèle de méchanceté. Quelle violence, méfiance lors des freinages réflexes ou imparfaitement dosés. Que la route soit sèche ou mouillée, de surnois blocages vous guettent sans crier gare, plus difficile à doser que

celui de la Yam, sa mise en action provoque invariablement l'enfoncement de la fourche. Compte tenu du manque de progressivité du double disque, cela n'arrange pas le pilote qui devra compenser avec le frein arrière qui fait montre de plus de docilité. En conséquence, et afin de préserver son rôle actif, on évitera de planter la fourche à chaque freinage, ce qui a pour effet de déléster l'arrière. Sur la Honda, c'est violent, chez Yamaha c'est puissant. Facile à doser. La fourche travaille dans de parfaites conditions, seul l'effort exercé sur le levier est plus important, la progressivité est à ce prix. Le freinage de la SRX est proprement stupéfiant, ne vous privez pas d'utiliser le disque arrière en cas d'urgence, il raccourcit plus encore les distances de freinage sans esquiver la moindre amorce de blocage. Si par son architecture la SRX minimise naturellement le transfert de masse de l'AR vers l'AV, l'utilisation du disque arrière préserve l'équilibre de la SRX, qui donne alors l'impression de se river sur sa trajectoire. Est-il nécessaire de rappeler les vertus du frein moteur dont dispose la SRX ? Il contribue pour une large part au plaisir que donne la 600.

## SPORT

1. Yamaha..... 15
2. Honda..... 14,3

La SRX est une sportive née, il est donc normal qu'elle l'emporte. La définition de la CBS est moins pointue, sans être loin derrière, elle est plus sage, bien armée, mais moins typée. Sa polyvalence la sauve d'un écart plus important.

## COÛT

1. Honda..... 15
2. Yamaha..... 13

Logique, la CBS réalise une belle performance. Si la monnaie japonaise n'affichait une aussi belle santé, Honda-France aurait pu tenir le pari d'un prix de vente à 20 000 F. Il est en fait de 23 547 F TTC. La différence est de 3 400 F par rapport à la SRX qui est facturée 26 991 F TTC. Et l'on ne peut pas dire que la CBS soit moins attractive, bien au contraire au niveau des équipements, elle fait toute la différence. Ce qui se traduit par un écart capable d'emporter la décision.

## Prix des pièces

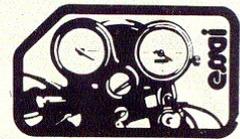
PRIX T.T.C.	600 SRX	450 CBS
Act	792,55	968,89
Vilbrequin	1250,48	3372,61
Culasse nue	5486,04	3261,12
Piston complet	562,49	385,61
Jeu de disques d'embrayage	225,71	47,16
Pot d'échappement	4965,92	1353,70
Silencieux d'échappement	—	1301,01
Radiateur d'huile	—	397,90
Réservoir d'essence	1875,73	2144,69
Cadre nu	7955,33	4943,37
Selle	978,72	1379,04
Guidon ou demi-guidon	393,39	407,09
Garde boue avant	474,82	428,99
Route avant nue	2471,58	1581,76
Fourche complète	4041,10	1212,88
Amortisseur arrière	658,94	451,72
Maitre cylindre avant	455,43	411,88
1 jeu de plaquettes avant	78,57	118,62
Optique avant	557,82	181,76
Clignotant avant complet	164,73	202,37
Boîtier d'allumage électronique	—	802,85
Compteur	—	965,80
Compte tours	—	965,80
2 1/2 carters moteurs	3715,14	3514,16
Carénage	—	2848,29
Spoller	—	—
Sélecteur	—	93,49
Levier de frein	51,30	41,88

# CONCLUSION

## Ça se tient !

Et oui cela se tient ; pour un dixième de point la SRX devance la CBS, il n'y a pas de quoi fouetter un chat. L'exclusivité, et la tendance très sportive, qu'adopte la SRX fait le jeu de la CBS. La 450 a pourtant sur le papier moins de mérite que la SRX, en s'attaquant au marché des moyennes cylindrées dites économiques. Moins originale et plus passe-partout, mais très bien placée par son prix de vente. « Entre les deux mon cœur balance », il y a de quoi et l'on aurait tort de s'en tenir aux stricts résultats chiffrés. Avec la SRX il y a impérativement du coup de cœur dans l'air, c'est la machine d'initiation par excellence dès lors que l'on souhaite se faire plaisir, en attaquant sur un terrain taillé à sa mesure, la SRX se pilote plus qu'elle ne se conduit. Freinant très fort, tenant très bien la route, on se prend vite au jeu, encore faut-il aimer le caractère du monocylindre. Si vous sortez d'une longue période 4-cylindres, vous vous trompez de moto, ce mono est un rien caractériel, je vous conseille de l'essayer avant de l'adopter. La CBS est à mon avis moins attachante, je serais tenté de dire plus grand public, tout à fait dans la lignée de la gamme Honda. Elle force le respect par son prix, mais ne fait pas vibrer la corde sentimentale comme la SRX. Si aucune des deux n'impose ou ne recèle de « trucs » technologiques de pointe, nous avons affaire à deux machines très différentes. Il n'est pas certain, à ce propos, que ces différences permettent à la SRX de devenir un succès commercial. Au sein de la même marque, la 350 RD/LCF est à peine plus onéreuse et la 600 Ténéris (démarreur électrique) vendue 28 957 F, risquent de faire réfléchir l'acheteur potentiel au moment du choix. Cruel dilemme qui dépasse le cadre du comparatif. L'un des reproches que l'on peut faire à la polyvalence de la CBS, c'est son inaptitude au duo, dommage c'est une carte que la 450 aurait pu jouer, le paradoxe c'est que la SRX est plus adaptée à cet exercice. On retiendra également de ces deux machines, qu'elles symbolisent le retour vers une certaine simplicité, qui en outre a le mérite de nécessiter un minimum d'entretien de la part du pilote. Si le prix de vente est calculé au plus juste ce n'est pas au détriment de la fiabilité et de la sécurité. Vous l'avez compris et contrairement au célèbre « qui se ressemble s'assemble », la SRX et la CBS donnent deux versions très différentes de la moto de tourisme de moyenne cylindrée. Le plus gros problème vient du fait qu'aujourd'hui la démarche de l'acheteur mettra plus volontiers en concurrence une routière et un trail, et non plus deux routières. Si, comme la tendance le confirme, les trails de la nouvelle génération sont plus tournés vers un usage routier. Et l'on peut craindre pour l'avenir de cette catégorie à l'exception des ultrasportives façon Gamma, NSR ou RDLC. Cette concurrence est pratiquement inévitable, aptitude au duo, usage mixte route/TT, tarifs d'assurance, sont autant de facteurs qui interviendront lors du choix. Ce comparatif est-il le dernier du genre ? La réponse vous appartient.

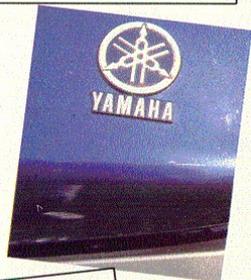
Fiche technique		
	Yamaha 600 SRX	Honda CBS 450
<b>Moteur</b>		
Type	Monocylindre 4 temps, refroidi par air	Bicylindre en ligne 4 temps, refroidi par air
Distribution	Simple arbre à cames en tête, 4 soupapes	Simple A.C.T. entraîné par chaîne, 3 soupapes par cylindre ; réglage de jeu par vis et contre-écrou
Cylindrée	608 cm <sup>3</sup>	447 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	96 x 84 mm	75 x 50,6 mm
Rapport volumétrique	8,5 à 1	9,3 à 1
Puissance maxi.	45 ch à 6 500 tr/mn	44 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi.	5,2 mkg à 5 500 tr/mn	4 mkg à 7 000 tr/mn
Régime maxi.	7 000 tr/mn	9 500 tr/mn
Alimentation	2 Mikuni Ø 27 mm	2 carburateurs à dépression constante, Ø 34 mm
Lubrification	à sec, avec réservoir d'huile séparé	sous pression, carter humide
Mise en route	kick	électrique
<b>Transmission</b>		
Transmission primaire	par engrenage ; rapport : 2,387 (74/31)	par engrenage à taille droite ; rapport : 2,960 (74/25)
Embrayage	multidisque à bain d'huile ; commande mécanique	multidisque à bain d'huile
Boîte de vitesses	à 5 rapports ; 1 <sup>re</sup> : 2,307 : 35 % 2 <sup>e</sup> : 1,588 : 50,8 % 3 <sup>e</sup> : 1,200 : 67,2 % 4 <sup>e</sup> : 0,954 : 84,6 % 5 <sup>e</sup> : 0,807 : 100 %	à 6 rapports ; 1 <sup>re</sup> : 2,769 : 33,6 % 2 <sup>e</sup> : 1,947 : 47,8 % 3 <sup>e</sup> : 1,545 : 60,3 % 4 <sup>e</sup> : 1,280 : 72,7 % 5 <sup>e</sup> : 1,074 : 86,7 % 6 <sup>e</sup> : 0,931 : 100 %
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques ; rapport : 2,446 (37/15)	par chaîne à joints toriques ; rapport : 2,250 (16/36)
<b>Équipement électrique</b>		
Générateur	140 W	161 W
Batterie	12 V, 12 Ah	12 V, 12 Ah
Allumage	CDI à commande électronique asservie	électronique CDI
Eclairage	H4	60/55 W
<b>Partie-cycle</b>		
Cadre	double berceau démontable en tubes de section carrée	Multitubulaire ouvert en acier, structures latérales, moteur suspendu
Direction	à billes	sur roulements coniques
Chasse	103 mm ; angle : 26°	107 mm ; angle : 27°
Suspension AV	fourche télescopique hydraulique	fourche télescopique Ø 35 mm ; pas d'anti-blocage ; débattement : 140 mm
Suspension AR	2 amortisseurs réglables en 5 positions de pré-contrainte du ressort	bras oscillant en acier ; 2 combinés ressort/amortisseur hydrauliques ; 5 positions de pré-contrainte ; débattement : 110 mm
Frein AV	double disque, Ø 267 mm	double disque hydraulique, Ø 256 mm, étriers double piston
Frein AR	simple disque, Ø 245 mm	tambour simple came, Ø 140 mm
Roues	jantes en alliage coulé	jantes en alliage coulé
Pneumatiques	AV : 100/80-18 ; AR : 120/80-18	AV : 100/90-18 ; AR : 110/90-18
<b>Capacités</b>		
Essence	15 litres	17 litres dont 3 de réserve
Carter moteur	2,4 litres	3 litres
<b>Dimensions et poids</b>		
Longueur	2 085 mm	2 110 mm
Largeur	705 mm	700 mm
Empattement	770 mm	795 mm
Hauteur de selle	1 385 mm	1 405 mm
Garde au sol	145 mm	160 mm
Poids à sec	149 kg	169 kg
Poids en ordre de marche	176 kg	189 kg
Répartition des masses	A : 47,7% ; AR : 52,3 %	AV : 48,1% ; AR : 51,9 %
Rapport poids/puissance	3,9 kg/ch	4,29 kg/ch



**600 SRX**  
**26 991 F**  
**T.T.C clés en main**  
 Coloris : gris métal ou bleu  
 Garantie : 1 an pièces et main  
 d'œuvre ; kilométrage illimité  
 Importateur : Sonauto, 1 av du Fief,  
 Z.A. les Béthunes, St Ouen l'Aumône,  
 95 005 Cergy-Pontoise cedex.  
 Tel. : (1) 30.36.91.23.

**1<sup>er</sup>**

**14.5**



**CBS 450**  
**23 547 F**  
**T.T.C clés en main**  
 Coloris : rouge cadre gris, noir cadre  
 rouge.  
 Garantie : 1 an pièces et main  
 d'œuvre ; 2 ans sur moteur et  
 transmission.  
 Importateur : Honda-France,  
 P.A. Paris-Est B.P. 46,  
 77312 Marne la Vallée cedex 02.  
 Tel. : (1) 60.05.90.12.

**2<sup>e</sup>**

**14.4**



**Les performances**

	SRX	CBS
Maxi couché (1)	167	167
Lecture compteur	165 à 6 200 tr/mn	180 à 8 100 tr/mn
Maxi Assis	159,9	159,4
Lecteur compteur	160 à 6 000 tr/mn	170 à 8 100 tr/mn
400m D.A.	14'85	14'97
200m D.A.	9'35	9'52
Reprise (2), 60-90	6'9	5'50
90-110	11'93	9'47
110-130	14'93	13'93

1) fort vent défavorable de 5 à 10m/s  
 2) SRX en 5°, CBS en 6°

**Les notes de Moto-Revue**

	SRX	CBS		
<b>Présentation</b>	<b>15,3</b>	<b>14,6</b>	<b>Route</b>	<b>15,25</b> <b>14</b>
Esthétique	16	14	Agrément moteur	17   16
Equipement	13	15	Confort	14   16
Finition	17	15	Duo	13   12
<b>Ville</b>	<b>14,2</b>	<b>14,2</b>	Consommation	15   14
Agrément moteur	16	14	<b>Sport</b>	<b>15</b> <b>14,3</b>
Transmissions	13	14	Performances	14   14
Maniabilité	16	15	Tenue de route	15   14
Aspects pratiques	12	14	Freinage	16   15
			<b>Coût</b>	<b>13</b> <b>15</b>