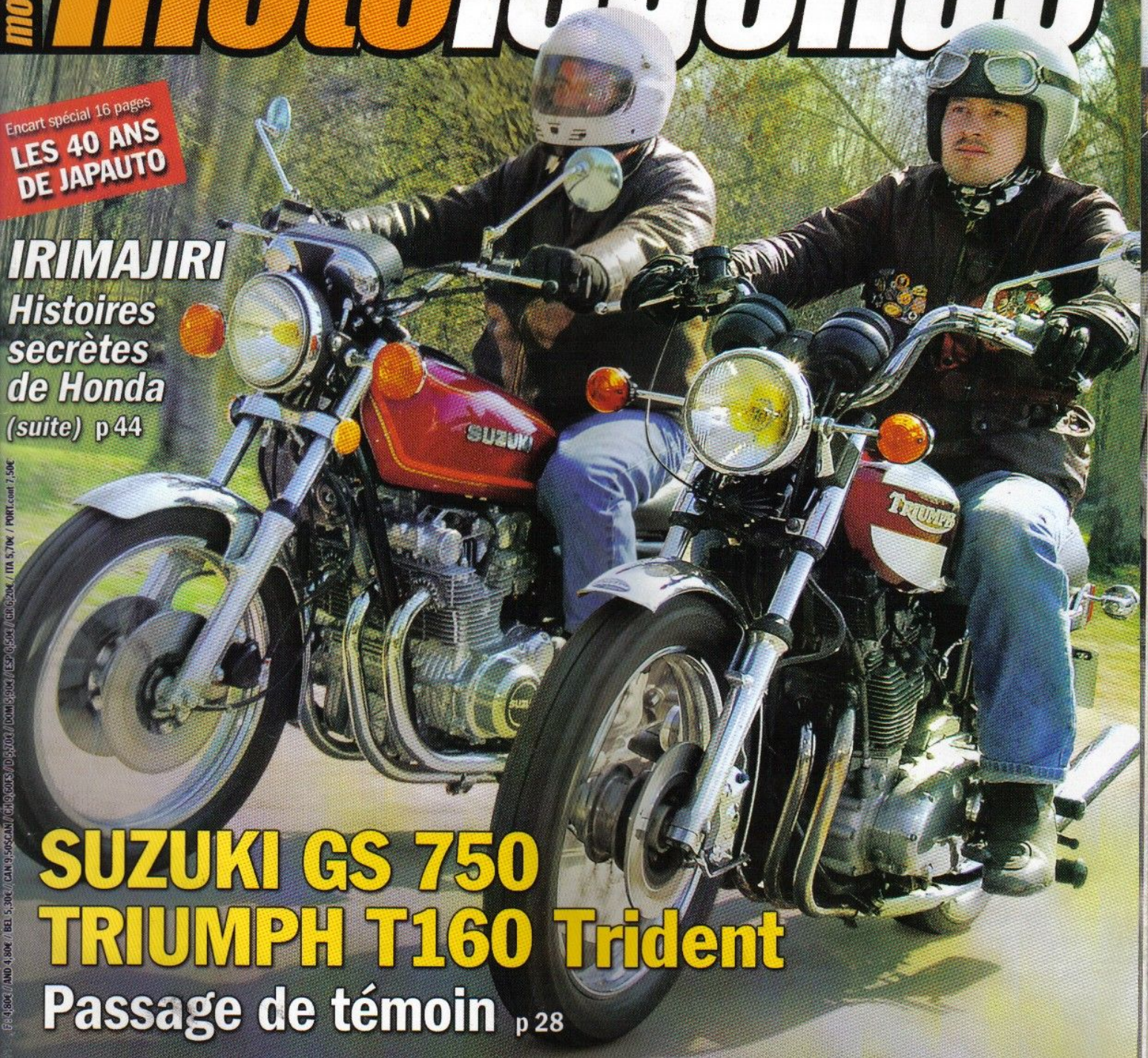


# motolégende

Encart spécial 16 pages  
**LES 40 ANS  
DE JAPAUTO**

**IRIMAJIRI**  
Histoires  
secrètes  
de Honda  
(suite) p 44

FR 4,80€ / AND 4,80€ / BEL 5,20€ / CAN 9,50\$CAN / CH 9,90€ / COL 9,90€ / DOM 9,90€ / ESP 9,90€ / GR 9,90€ / ITA 5,70€ / POK 7,50€



**SUZUKI GS 750**  
**TRIUMPH T160 Trident**  
Passage de témoin p 28



**MONTGOMERY**  
**1000 V-Twin**  
L'anti Brough Superior  
à moteur Anzani p 60

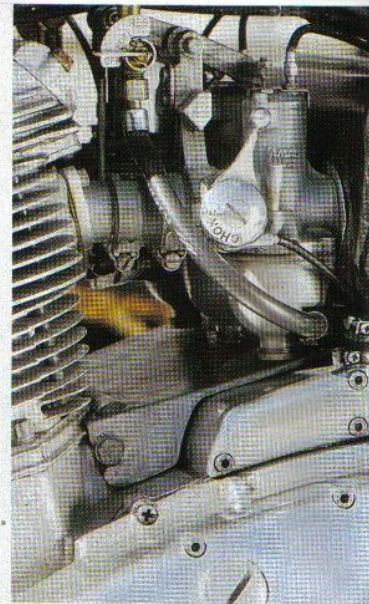
ÉDITIONS  
**LF**  
L 19655 - 169 - F: 4,80 €



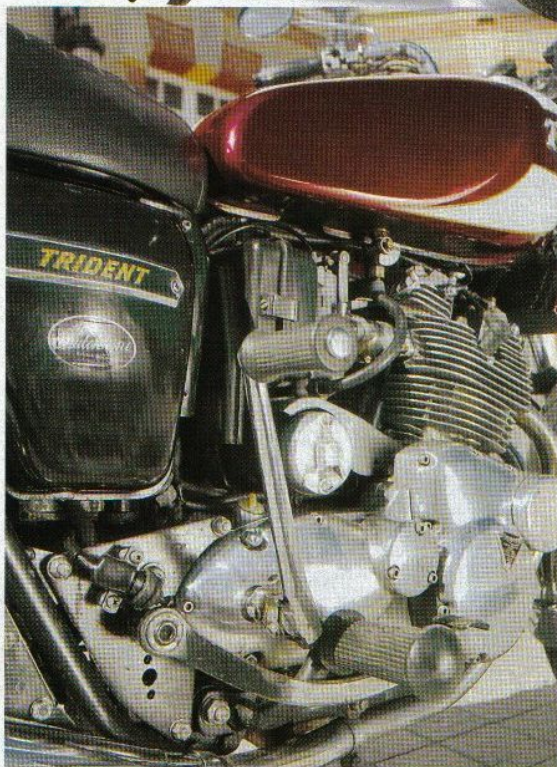
*Sur la Trident,  
Franck Chatokhine,  
fils de son père  
et spécialiste des anglaises.  
Debout, Sauveur Camilleri  
amoureux des Suzuki GS  
et en toile de fond le château  
de Spoir qui nous accueillait  
pour l'occasion.*



► **Titiller les trois carbus avec les deux mains, actionner l'enrichisseur et ensuite seulement faire rugir le trois-pattes.**



▲ **A la selle près, cette Trident est complètement dans son jus et remarquablement conservée. La ligne demeure superbe.**



► **Le démarreur fut ajouté au cours de la carrière de la T160 ce qui engendra des modifications de la transmission primaire.**



◀ **Le tableau de bord est complet mais ça fait moins sérieux que sur sa concurrente.**

## LES BONS CONSEILS DE FRANCK

Franck Chatokhine est tout jeune, mais il connaît particulièrement bien les anglaises même si la Trident n'est pas ce qu'il entretient le plus souvent.

Selon lui, il faut surveiller soigneusement le point d'avance (si la machine n'a pas été équipée d'un allumage électronique), la carburation et la consommation d'huile. Il est préférable de rouler au SP 95 avec un additif augmentant l'indice d'octane. Côté lubrification, le constructeur préconisait une vidange d'huile moteur tous les 1 500 miles, autrement dit autour des 2 000 km avec de l'huile 20 W 50 minérale (style Castrol Classic). La vidange de boîte est nécessaire toutes les deux vidanges moteur, soit autour des 4 000 km et il faut bien tout vérifier tous les 5 000 km.

Certaines pièces sont quasi introuvables aujourd'hui comme le capotage de démarreur ou le gros boîtier de filtre à air. Autre souci, la chaîne de transmission primaire duplex spécifique aux T160 (à cause du démarreur) ne court pas les rues. En revanche, presque toutes les autres pièces d'usure sont reconstruites même s'il faut parfois adapter, les carburateurs Amal de 27 pouvant par exemple être reproduits à partir des 26 toujours disponibles. Autre exemple, tout ce qui concerne l'hydraulique Lookheed est refabriquée. A ce propos, les disques chromés ont tendance à se piquer avec l'âge et il est conseillé de retirer tout le chrome résiduel pour améliorer l'efficacité du freinage !

Sinon, tous les conseils concernant la plupart des machines anciennes sont toujours valables. Il faut bien faire chauffer la mécanique avant de monter les régimes et être attentif à tous les symptômes révélant des débuts de problèmes. La conduite est spécifique au trois-cylindres, la Trident n'aime pas les longs trajets à vitesse constante, le cylindre du milieu ayant tendance à chauffer. Si le bas-moteur est plutôt costaud, le haut-moteur dépasse rarement les 50 000 km.

Enfin, la Trident réclame tout de même pas mal de savoir-faire si l'on veut en effectuer l'entretien soi-même.

La Trident en photo est à vendre, Franck Chatokhine, tél. 02 37 32 92 58.

exclusivement constituée. Le virage pris en direction du moteur rotatif est une impasse et c'est en dernier recours que les ingénieurs de Suzuki se tournent vers le quatre-temps. Ils s'inspirent alors de ce qui est considéré comme la réussite de l'époque, la Kawasaki Z 900, quatre-cylindres à double-arbre à cames en tête, arrivée sur le marché en 1973. Ils ne prennent pas trop de risques et profitent aussi de l'espace laissé vacant par la CB 750 Honda qui commence à faire vieillotte en 1976 (elle n'a presque pas évolué depuis sa sortie en 1969).

Rendez-vous est pris sur un parking d'une grande surface en ce frais matin d'avril. Sauveur nous y attend avec sa Suzuki GS 750 "raide de neuve", la même qui avait déjà servi lors du

dossier Suzuki GS paru dans le n° 115 (juillet-août 2001).

Les belles GS 750 ne courent pas les rues et comme le malheureux Sauveur Camilleri figure dans notre carnet d'adresses, il a une fois de plus été victime du harcèlement de *Moto Légende*. Qu'on vous le précise tout de suite, si la GS 750 a 30 ans cette année, le top-modèle en photo est un millésime 77, reconnaissable notamment à son double-disque avant. Même si les designers de Suzuki

**Le triple Triumph, c'est du bonheur dès qu'on l'a démarré, du bruit et des sensations d'une autre époque.**

figure dans notre carnet d'adresses, il a une fois de plus été victime du harcèlement de *Moto Légende*. Qu'on vous le précise tout de suite, si la GS 750 a 30 ans cette année, le top-modèle en photo est un millésime 77, reconnaissable notamment à son double-disque avant. Même si les designers de Suzuki

