

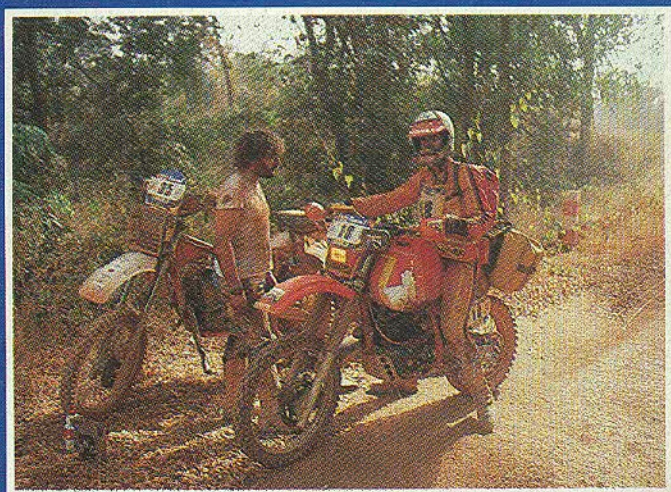
MOTO

JOURNAL 9,70 F
N 638

**SUPER
CONCOURS**

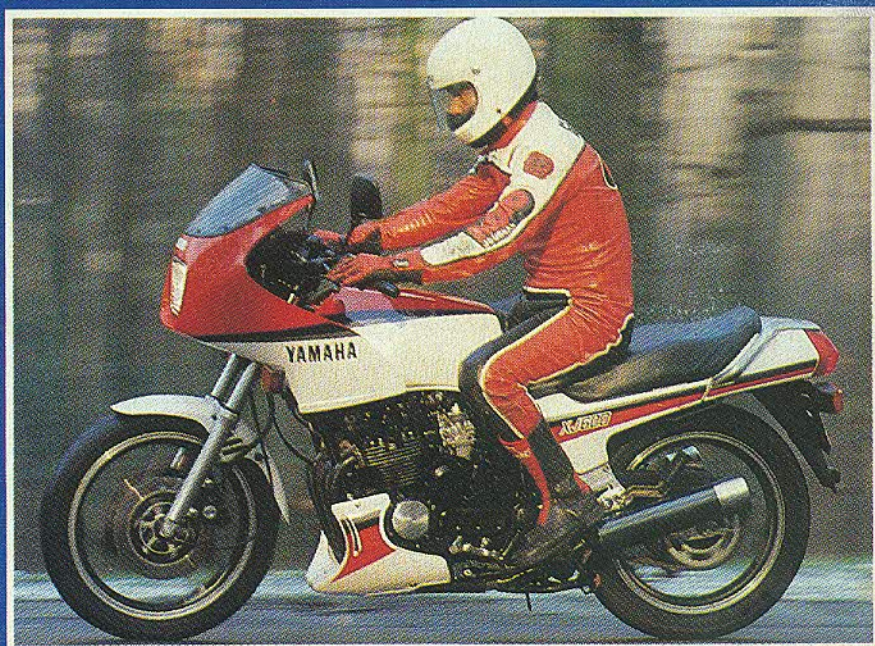
4^e QUESTION

PARIS DAKAR LE BILAN



EXCLUSIF

**ESSAI
YAMAHA
XJ 600**



**LA NOUVELLE
500
CHEVALLIER-ELF**



2 FEVRIER 1984 : Suisse 3,30 F S

M 2042 638 9,70 F

ESSAI 400 HUSQVARNA ENDURO, UNE GROSSE 250.

Nous avons pu essayer pour vous la 400 Husqvarna, enfin passée devant le service des mines, telle qu'elle sera livrée dans le commerce dès le courant du mois de mars.

Toujours aussi curieux, on s'était tous attroupés devant la moto du Suédois Jonsson lors de l'ouverture du championnat d'Europe d'enduro en Espagne. C'était la première « 500 » à eau qui avait posé sa béquille dans un parc fermé, alors quoi de plus normal. Après un championnat d'Europe régulier, Jonsson est aujourd'hui vice-champion d'Europe en classe 500 2 temps. Mais son plus beau résultat, c'est sa victoire scratch aux derniers Six Jours au Pays de Galles. La 400 Husqvarna est championne du monde, une carte de visite intéressante pour une moto qui fera son entrée commerciale en France dans deux mois.

Entre la 390 et la 430

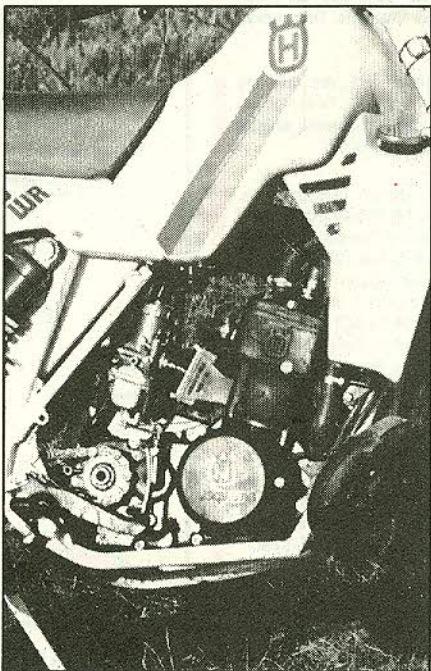
Sven Erik Jonsson, le champion du monde d'enduro en titre est ingénieur chez Husqvarna et c'est donc lui qui a conçu sa moto. Pour l'enduro, ce qu'il voulait, c'est en fait une grosse 250 cm³ pour battre les vraies 250 cm³ sur les spéciales rapides et ne pas être gêné par un gros moteur dans les endroits trialisants. En travaillant sur la question, Jonsson a choisi, après de multiples essais (400, 420, 440), un cylindre de 395,6 cm³ de cylindrée exacte. Son moteur est refroidi par eau, sa base est la même que les autres modèles de la gamme. La pompe à eau a pris place sur le carter embrayage et les deux durites partent derrière le pot pour se diriger vers l'un des deux radiateurs et vers le cylindre. Une énorme boîte à clapets assure l'admission avec un carburateur Mikuni de trente-six millimètres de diamètre. Quant à la partie-cycle, Husqvarna n'a pas fait d'exception à la règle, la 400 a donc la même partie-cycle que ses petites et grandes sœurs, si vous ne la connaissez pas, référez-vous à un des essais d'Husqvarna faits dans nos pages.

Une grosse sans ses défauts habituels

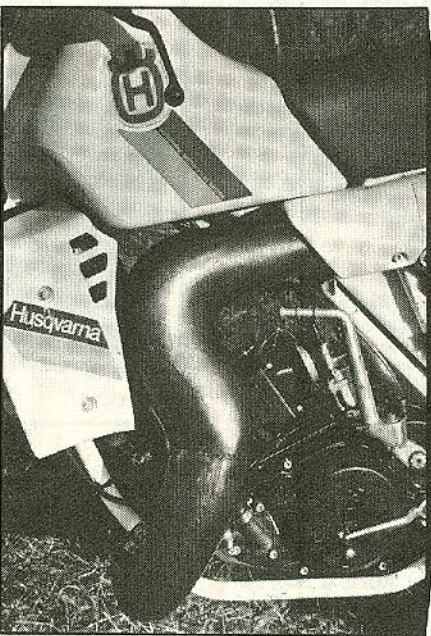
Premier point intéressant, la 400 WR se démarre sans peine, en descendant doucement le kick, elle craque facilement. Je peux partir l'esprit tranquille.

Après un grand bout de chemin, un petit tracé d'enduro m'amène dans une montée truffée de pierres glissantes. Je rentre tout de suite un rapport et je m'étonne que la moto n'ait pas voulu caler sur un coup de piston car j'ai laissé très vite chuter le régime. La 400 accepte de tourner au ralenti sans donner d'à-coups. En virant tout doucement sur de l'herbe glissante, on n'a pas besoin de débrayer ou de surveiller la

Texte de photos et Thierry Vinh Mau



395,6 cm³ de cylindrée exacte, la 400 Husqvarna WR est la championne du monde d'enduro.



poignée de gaz sous peine d'entendre le moteur se bloquer d'un seul coup. Quand on accélère en sortant d'une difficulté, le moteur n'a plus rien à voir avec un 250 cm³ qui n'a pas son couple et sa puissance. Finalement, Marcel Seurat n'avait pas tort quand il disait qu'il avait une grosse 250 cm³. La 400 se

pilote comme une 250 cm³ mais la poignée de gaz a plus de répondant. Avec cette WR, vous n'aurez pas de mal à abandonner votre 240 si vous en avez les moyens, quant aux anciens possesseurs de grosses, ils pourront regretter de s'être reconverti à la moyenne cylindrée.

Maintenant, on comprend pourquoi Sven-Erik Jonsson prenait tant de plaisir aux Six Jours, la 400 WR est une moto-plaisir avant tout. Chez l'importateur Husqvarna, on sent déjà que la majorité des pilotes vont tomber amoureux d'elle, qu'il sera difficile de les faire rouler dans une autre cylindrée. D'ailleurs, en essayant la moto, j'ai tout de suite pensé qu'elle serait très bien adaptée à Marc Moralès dont le pilotage est fin et coulé. Une séance de tests me dira si j'ai raison mais en attendant, vous qui aimez les moteurs avec un gros cœur, vous devez poser vos fesses sur une 400 Husqvarna pour vous prouver qu'elle a réussi à réunir les avantages d'une 250 et d'une 500, à vous de jouer...

D'après l'usine Husqvarna, Marcel Seurat ne sera pas livré avant la fin du mois de février et ce n'est que dans le courant du mois de mars que votre concessionnaire recevra les premières 400 WR. Son prix ne sera pas modeste puisqu'il oscillera autour des 27 000 francs.

UN POT MAGIQUE...

Monté sur une 240 Husqvarna CR sortie de caisse, ce pot d'échappement Fresco est capable d'améliorer dans des proportions intéressantes, les performances de la 240 CR. Ce pot de détente a été conçu par Fresco et Marcel Seurat nous a confié qu'il va être monté bientôt en série sur les Husqvarna. Pour l'instant, on a constaté qu'il donnait une meilleure santé au moteur de la 240 CR, notamment des montées en régime plus franches, plus de chevaux et moins d'inertie moteur. Vous trouverez ce pot magique chez les concessionnaires Husqvarna pour un prix qui devrait tourner autour des mille francs.

FICHE TECHNIQUE 400 HVA

Cylindrée exacte : 395,6 cm³.
Alésage/course : 82,5 x 74.
Taux de compression : 12,5 à 1.
Carburateur : Mikuni 36 mm.
Rapports internes de boîte :
1^{er} : 2,6 à 1 ; 2^e : 1,8 à 1 ; 3^e : 1,4 à 1 ; 4^e : 1,04 à 1 ; 5^e : 0,88 à 1 ; 6^e : 0,74 à 1.
Poids vérifié : 119 kilos (57 pour l'avant et 62 pour l'arrière).

La 400 Husqvarna sera disponible en France dans le courant du mois de mars prochain.

Le prix : environ 27 000 francs.

La 400 WR, c'est une grosse 250 cm³ avec un démarrage facile, un refus de caler sur un coup de piston, capable de décoiffer une 250 cm³.



Essai

125 Cagiva

WMX 84

Par Thierry Vinh Mau
Photos : Jean-Pierre Boulmé

Moins exigeante que l'an dernier, bien que toujours dotée d'un moteur très puissant, la nouvelle 125 Cagiva WMX s'est aujourd'hui civilisée.

Sa partie-cycle a, elle aussi, fait quelques progrès avec entre autres une meilleure stabilité à haute vitesse et des freins moins médiocres.

L'hiver dernier, quand nous sommes allés en Italie essayer la première 125 Cagiva utilisant un monoshock à l'arrière, la 125 WMX nous avait impressionnés par sa puissance moteur. Disposant d'une cavalerie démoniaque, la Cagiva était également délicate à piloter car le moteur acceptait mal de tourner en-dessous de 8 000 trs/mn. Il fallait jouer de l'embrayage mais ce dernier n'était pas des plus agréables, alors mieux valait ne pas s'endormir, il fallait ouvrir en permanence.

Maintenant ce n'est plus le cas, car la WMX a été apprivoisée pour convenir aux très bons comme aux moyens.

Une ressemblance certaine

Au premier coup d'œil, il est difficile de différencier cette nouvelle 125 Cagiva de celle de l'an dernier. L'habillage est fort ressemblant, seuls les oreilles de radiateur plus fines, les caches latéraux légèrement modifiés et la selle plus montante, peuvent nous rappeler qu'il s'agit d'une nouvelle moto.

En regardant plus attentivement, on note que les freins sont maintenant des Rimoldi avec un double came à l'avant. Le bras oscillant semble plus long et la châsse paraît moins importante. Au total l'empattement a perdu quinze millimètres. C'est au niveau du moteur que l'usine Cagiva annonce les plus profondes améliorations. Bien que son aspect ne soit guère différent de celui de l'an dernier, le cylindre a un intérieur retravaillé dans le but d'accroître la souplesse. Avec ce cylindre « new-look », un pot de détente redessiné a été nécessaire. On a eu l'agréable surprise de découvrir qu'il ne gêne plus au niveau du genou.

D'autre part, le moteur reste alimenté par un gros carburateur Dell'Orto magnésium, monté sur une boîte à clapets. La pompe à eau se trouve toujours sur le carter droit, on aurait bien aimé une petite boucle vissée au cadre pour la protéger en cas de chute.

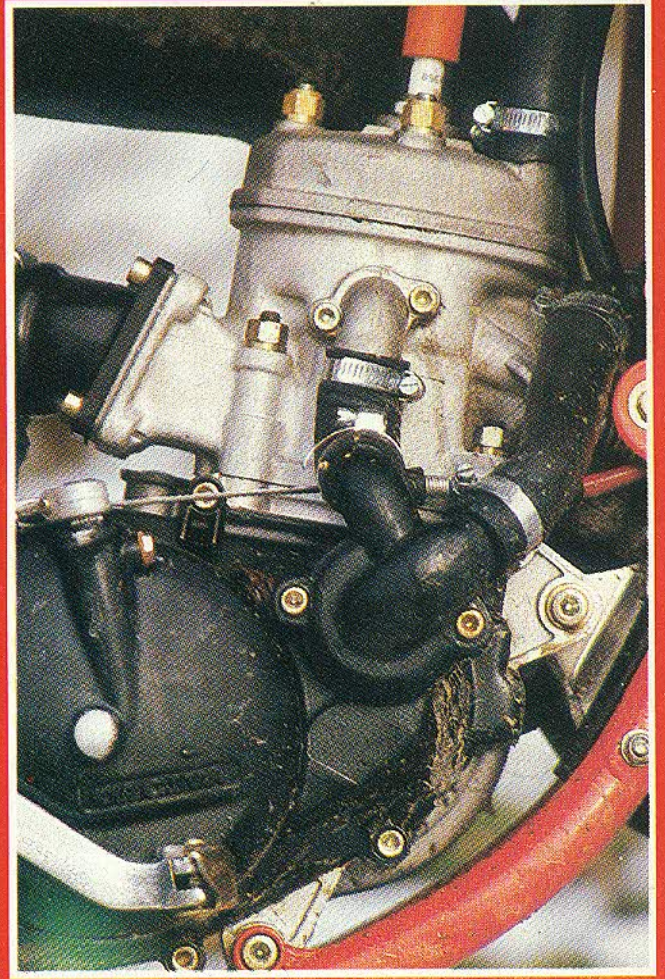
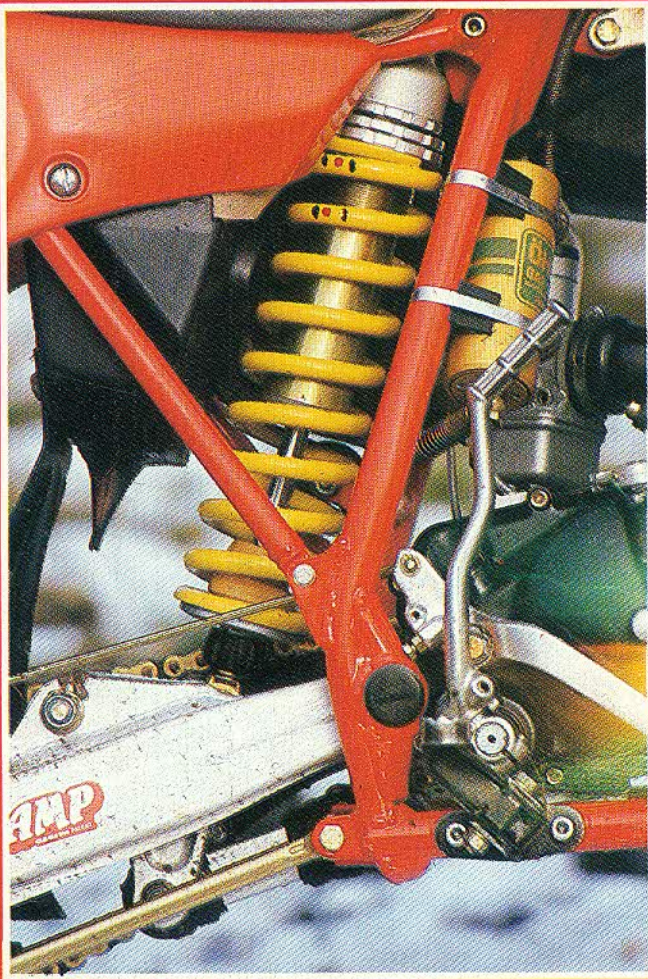
Sur le terrain rapide, la 125 Cagiva est devenu plus stable, ses suspensions sont vraiment au top niveau.

Avec une chasse réduite, la Cagiva est plus précise en virage.



LA BETE APPRIVOISEE





SUR LE TERRAIN**Plus facile**

Avant le premier coup de kick, on ne remarque pas grand chose de nouveau. On retrouve à peu près la même position que l'an dernier avec un nouveau guidon monté dans l'axe des tubes de fourche. Les commandes sont douces et le kick a toujours une course aussi peu importante. Mais deux ou trois coups de jarrets suffisent à mettre en route la belle Italienne.

Tout de suite, j'ai noté que le moteur accepte les moyens régimes sans trop se révolter. Les reprises sont beaucoup plus franches et il n'est plus nécessaire de faire appel constamment à l'embrayage. D'ailleurs ce dernier a fait quelques progrès car il a tendance à coller moins facilement à chaud.

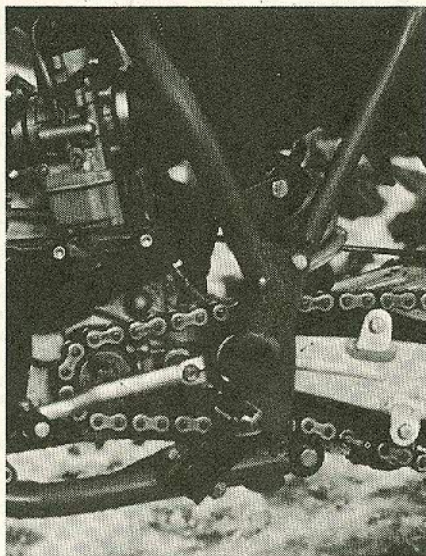
Donc grâce à une souplesse plus importante, le moteur de la nouvelle Cagiva se conduit moins brutalement, les moins expérimentés seront plus à leur aise et chaque faute de pilotage ne sera plus sanctionnée par un rétrogradage systématique d'un ou deux rapports. Dans une utilisation course, le moteur devra tout de même être soutenu de temps en temps par un petit coup d'embrayage pour lui redonner du tonus. Si l'on se réfère à notre comparatif du mois de décembre, on peut dire que la 125 Cagiva a une puissance comparable à celle de la KTM mais sa souplesse est supérieure à celle de l'Autrichienne. La Cagiva a un moteur presque aussi brillant de celui de la Kawasaki, notre référence jusqu'à présent en matière de

cela que la WMX a plus tendance à guider. Mais par contre, la maniabilité s'en ressent. Plus précise dans les virages, la Cagiva est plus à l'aise dans les parties sinueuses. Elle est moins « lourde » de l'avant, donc plus précise. En ce qui concerne la hauteur de selle, pas de grande amélioration puisqu'elle est annoncée avec seulement cinq millimètres de moins.

La Cagiva est restée toujours aussi fine au niveau des caches latéraux et du réservoir, et même si ce n'est pas la 125 du marché la plus légère, elle en donne presque l'impression.

MERCI MOD'MOTO...

Livré en petite quantité, l'importateur Cagiva n'était pas en mesure de nous prêter une 125 la semaine dernière. Alors c'est le sympathique Franck Manéa, le patron de Mod'Moto à Boissy-St-Léger (94) qui nous a dépannés. Son téléphone : 569.60.42. Son pilote, Hervé Morin, n'a pas hésité à nous prêter sa moto personnelle bien qu'il y tienne comme à la prunelle de ses yeux. Hervé Morin va tenter sa qualification au championnat de ligue d'Ile-de-France 125. Alors souhaitons-lui bonne chance au guidon de sa 125 Cagiva.



Au chapitre des défauts, toujours la même critique à propos des freins. Simple ou double came, Rimoldi ou Griméca, le freinage n'est pas encore à la hauteur des performances de la moto. Je veux bien avouer que notre essai s'est déroulé sur un circuit particulièrement détrempe mais ce n'est plus admissible de ne pouvoir compter sur un freinage correct en bout de ligne droite.

Les moyeux ne sont pas étanches et il sera préférable pour vous de vérifier que vos garnitures portent bien sur l'intégralité des moyeux. Un réglage du double came à l'avant sera judicieux.

Plus abordable

Plus abordable par son comportement comme nous l'avons vu sur le terrain mais aussi plus abordable par son prix qui est très proche de celui d'une Honda ou d'une KTM par exemple. L'usine a fait un effort et nous lui en sommes reconnaissants car son produit est de grande qualité. Alors une fois de plus, un grand bravo aux Européens qui se montrent à la hauteur des Japonais.

La 125 Cagiva 84 est en fait une 125 WMX 83 améliorée.

C'est au niveau du moteur que le gros du travail des ingénieurs de chez Cagiva s'est porté. Le cylindre a été assoupli et le pot de détente redessiné.

moteur 125 cross. En plus, ce qui ne gâche rien, la boîte de vitesses est douce et précise, les Italiens de chez Cagiva ont bien travaillé et n'ont rien négligé. Bilan des opérations, le moteur de la 125 WMX 84 a fait beaucoup de progrès pour être accepté dans le tiercé des meilleures. Il n'a pas encore la facilité d'un Yamaha ou d'un Honda mais il se rattrape sur le plan de la puissance pure. L'Italie se porte bien car après nous avoir surpris avec la 125 Aprilia, la Cagiva vient de prouver que les usines européennes ne sont pas encore mortes.

La partie-cycle de la 125 Cagiva m'a également fait plaisir. Sur un circuit rapide, j'ai pu apprécier la bonne suspension mais aussi un plus au niveau de la stabilité. Pourtant le modèle 1983 était plus long, mais peut-être que la nouvelle répartition des masses est en la cause. Dans les champs de bosses, à la réception de grands sauts ou dans les longues courbes, la Cagiva garde bien son cap. Il est vrai que la qualité des suspensions permet d'obtenir un bon comportement de l'ensemble.

Tant à l'avant qu'à l'arrière, la fourche et le monoshock assurent douceur et efficacité. On talonne rarement et pourtant une grande souplesse permet d'effacer même les plus petits chocs. Le résultat pourrait se comparer à celui d'une Yamaha YZ, car tout en douceur, la Cagiva ne se laisse pas surprendre par les grosses cassures que l'on peut rencontrer sur un terrain de cross. A l'avant, la chasse a été réduite et ce n'est pas pour

CAGIVA EN COMPETITION

En attendant la signature de Jean-Jacques Bruno avec l'usine Cagiva, l'importateur français est au moins sûr que la firme italienne sera représentée sur le sol français par Alain Fura et Gérard Descholmeister dans le championnat de France 125 inter de moto cross.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Cagiva.

Type : 125 WMX.

Prix T.T.C. au 30/1/84 : 18 000 F « clés en mains ».

Coloris : Rouge.

Commercialisation : au 30/1/84 de suite

Importateur :

Dimaco, Z.I. 57210 Hauconcourt. Tél. : (8) 780.24.22.-

MOTEUR

Type : 2 temps, 1 cylindre, admission par clapets.

Cylindre : alu chromé dur.

Alésage / Course : 56 mm / 50,6 mm.

Cylindrée exacte : 124,6 cm³.

Carburateur : marque Dell'Orto, Ø 36 mm à boisseau rond.

Filtre à air : élément mousse lavable.

Allumage : électronique / bobines, marque Motoplatt.

Lubrification : mélange à 3 %.

Mise en route : Kick utilisable avec une vitesse engagée.

TRANSMISSION

Primaire : par pignons à taille droite.

Secondaire : chaîne au pas de 15,8 « étroite ».

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte : 6 vitesses.

Rapports internes finaux : Première : 2,27 à 1 (1,44 %).

Deuxième : 1,785 à 1 (56 %).

Troisième : 1,466 à 1 (68 %).

Quatrième : 1,250 à 1 (80 %).

Cinquième : 1,105 à 1 (90 %).

Sixième : 1,000 à 1 (100 %).

Sélecteur : au pied gauche, première en bas.

PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé, en tôle, au chrome-polybdène.

Frein avant : marque Rimoldi alu tambour double came, Ø 125 mm.

Frein arrière : marque Rimoldi alu à tambour simple came, Ø 125 mm.

Commande de frein arrière : par tige.

Pneu avant : marque Pirelli, type Sand Cross, dimensions : 300 x 2.

Pneu arrière : marque Pirelli, type Sand Cross, dimensions : 425 x 18.

Jantes : alliage léger acier, marque Akront, profil normal.

Système de blocage du pneu sur les jantes :

Avant : 1 gripster.

Arrière : 2 gripsters.

Moyeu arrière : à broche avec dépose de la chaîne en cas de démontage de la roue arrière.

Suspension avant : fourche télescopique hydraulique à gaz.

Suspension arrière : oscillante.

Amorti-seurs arrière : marque Ohlins, réglables en dureté de ressort, réglables en amortissement.

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur h.t. : 2 155 mm, largeur h.t. :

845 mm ; largeur du guidon : 845 mm ;

hauteur de selle : 970 mm, empattement :

1 460 mm ; garde au sol : 375 mm.

Réservoir d'essence : 8,2 l en plastique.