

## Le moteur de l'année.

Quatre nouveaux moteurs Honda cette année! Et déjà une distinction\* pour le premier arrivé: le V.4. à refroidissement liquide. Issu des machines de vitesse (la NR 500) et d'endurance (la FWS 1000), le 1<sup>er</sup> moteur

de ce type à équiper des motos de série: les Honda VF 400, 750 et 1.000. Points forts du V.4. Honda: archi-puissant, compact, embrayage avec limiteur de couple.

4 carburateurs... Un nouveau souffle et un nouveau punch pour le Grand Tourisme et le Sport!

\*Elu "moteur de l'année" le 30.12.82 par les lecteurs de Moto Journal.



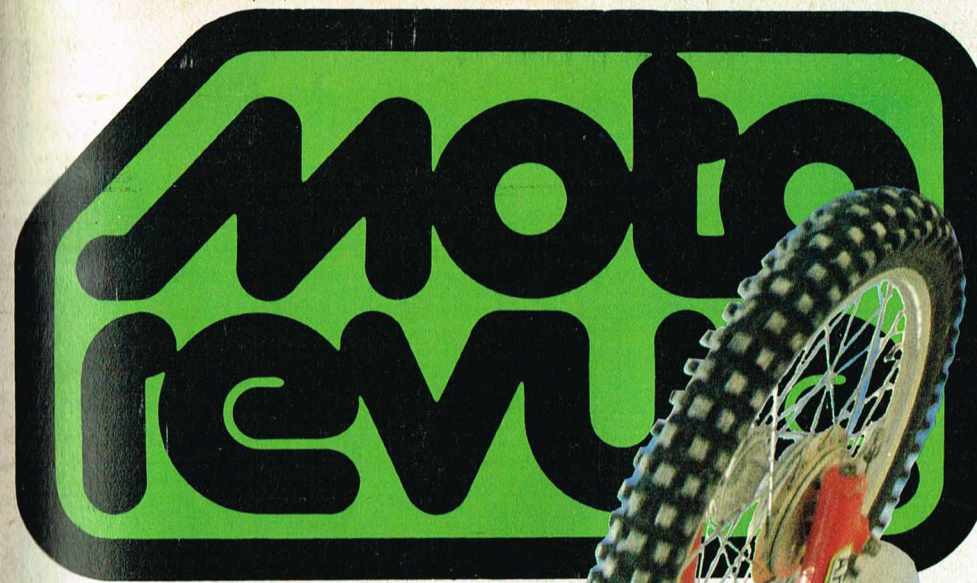
**HONDA MOTO**

LA VICTOIRE D'UNE PASSION

HAUTEFEUILLE S.A.

M 2163-597-20 F

**SPECIAL  
TOUT-TERRAIN**  
20 MOTOS ESSAYÉES  
4 COMPARATIFS CROSS,  
ENDURO, TRIAL.



Des motos et des stars :  
Malherbe, Carlqvist,  
Jobé, Sterckx, Mingels,  
Moralès, Lalay, Fred et  
Thierry Michaud,  
Coutard, Prato, Mérel...  
et les autres !  
Sommaire détaillé page  
suivante.

N°2597. Jeudi 10 mars 83. 20 F - 150 FB - 8 FS



**EXCLUSIF:**  
PREMIER ESSAI YAMAHA  
600 TENERE.





GRAND PUBLIC

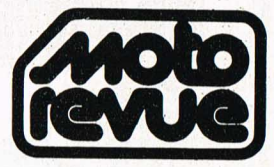
**Votre En Cas tout prêt  
tout chaud en 4 minutes.**

Hachis Parmentier, Chinoise,  
Napolitaine, Milanaise,  
Couscous, Carbonara, Brandade:  
de bons petits plats pour une personne.



**Les  
En Cas  
de Knorr**

SOMMAIRE N° 2597 - jeudi 10 mars 83 - 20 F - 8 fs - 150 fb - T.T.C.



**COUVERTURE**  
**Vive la chlorophylle !**  
Cette semaine, *Moto Revue* a vu vert. Une avalanche de comparatifs dans tous les domaines, une montagne de motos, la plus prestigieuse équipe de pilotes imaginable pour les plus sérieux essais jamais vus. En prime, un calendrier des épreuves à venir, quelques réflexions sur l'endurance et la moto au féminin, sans oublier les plus belles photos vertes de l'année. Et puis, la surprise, l'exclusivité, la Ténéré en vadrouille en plein cœur de la Bretagne. Ready ? Gooooo !

**DIRECTION**  
Directeur de la publication : Patrick Casasnovas.  
Président du comité de rédaction : Serge Pozzoli.  
**REDACTION**  
Rédacteur en chef : Eric Glain.  
Chefs de rubrique :  
Vitesse : Ph. Michel.  
Tout-terrain : X. Audouard.  
Secrétaire de rédaction : Nane L'Hostis.  
Rédacteurs :  
Philippe Amand,  
Patrick Boulland,  
Yves Belleville,  
Jean-Louis Bernardelli,  
Christian Delahaye,  
Gérard Rocroy (studio photo),  
Antoine Peyralade (documentation).  
Collaborateurs :  
Raynald Lecerf,  
Jean-Pierre Steiner,  
Jacques Vivant.  
Correction : Rémi Barroux.  
Secrétaire : Pascale David.

**CORRESPONDANTS**  
En France : C.B. Adrénani, G. Delbos,  
L. de Nadai, G. Mauget, J.-F. Meunier,  
A. Pierre, G. Pilarczyk,  
J.-M. Rieu, J.-P. Tourte,  
B. Verret, J.-C. Virfeu, J. Volland.  
A l'étranger : Das Motorrad (D),  
C. Carter et G. Spencer-  
Davidon (G.B.), M. Walter (B),  
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CDN),  
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),  
H. Van Loosenord (NL), R. Patrignani,  
M. Verrini, T. Gentiluocci et C. Canzano (I),  
P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS), G. Hochet (Brésil).

**CONCEPTION GRAPHIQUE**  
Direction : Claude Porchet.  
Adjoints : Nadine Gros, Jean-Pierre Sneuw.

**PUBLICITE**  
Au journal.  
Directeur de la publicité : Henri Guével.  
Chefs de publicité : K.E. Dussine et Ch. Huguët.  
Adjoint pour le Sud : F. Josa  
Conception publicité : Enrico Carosi.  
Adjoint : Marc Blanchard.

**ADMINISTRATION**  
Moto Revue est une publication des Editions Larivière S.A. Capital : 2 500 000 francs. R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Télex : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.  
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnement : Monique Deregard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 1<sup>er</sup> trimestre 1983. Ce numéro 20 F. Abonnements : France 375 F (48 numéros). Etranger 520 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

**Couverture**

L'invraisemblable Flying'V dans ses œuvres. Renversant ! (photo Pat Boulland).

**Randonnée en Ténéré 8**

Première sortie en exclusivité mondiale de la version définitive de la Yamaha XT 600 Ténéré. A travers la Bretagne, par monts et par vaux, nous l'avons essayée pour vous (par J.-L. Bernardelli, photos P. Massias).

**Comparatif 500 cross 16**

Un match au sommet entre les quatre japonaises version 83 : Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki. Pour essayer ces véritables F1 du tout-terrain, MM. Malherbe, Carlqvist, Jobé, Sterckx et Mingels, rien que pour vous ! (par X. Audouard, photos P. Boulland et F. Beau).

**Comparatif 250 cross 32**

Elles sont quatre, européennes, hyper compétitives et bien décidées à ne pas se laisser marcher sur les pieds par les japonaises. Gregnanin, Lemeunier, Hoestlandt et Gorni étaient à leurs guidons (par X. Audouard, photos P. Boulland).

**Calendrier vert 48**

Où, quand, comment ? Toutes les épreuves françaises 83 en cross, trial et enduro. Le guide complet de l'actualité sportive à venir (par R. Lecerf, dessins J. Vivant).

**Galerie photos 58**

Des images, des images, encore des images ! Un coup d'œil coloré (et pas triste !) sur la saison écoulée (photos Pat Boulland).

**Comparatif 250 enduro 82**

Cinq européennes, KTM, Husqvarna, SWM, Maico, Kramer, et une japonaise, Yamaha ; pour faire un tour d'horizon complet de la catégorie la plus florissante (par X. Audouard, photos P. Boulland).

**Comparatif trial 96**

Ou les motos françaises à l'honneur : JCM, Coll, Fournalès face à la grosse nouveauté italienne : la SWM Jumbo (par J.-L. Bernardelli, photos P. Boulland).

**Endurance T.T. 114**

Une enquête sur cette discipline en plein essor où les privés ont encore leur place face aux officiels (par R. Lecerf, photos P. Boulland).

**La moto au féminin 120**

S'il est une discipline dans la moto où les femmes s'illustrent, c'est bien le tout-terrain. Christine Martin était la mieux placée pour en parler (dessins J. Vivant).

**Divers**

Courrier (p. 4) ; dernière heure (p. 6) ; petites annonces (p.124 à 126).



# COMPARATIF 250 ENDURO

par X. Audouard, photos : P. Boulland

## LES VEETTES VONT-ELLES TOMBER ?

En enduro, les trouble-fête sont rares... deux marques dominant outrageusement le marché français, HVA et KTM. SWM, Yamaha, Kramer ou Maico les délogeront-ils !...



# KTM, HVA, SWM, YAMAHA, KRAMER, MAICO, avec M. Moralès, G. Lalay, F. Crespo, etc...

## Staff de luxe... et d'utilisateurs moyens

L'enduro français se « cherche » un peu ces derniers temps. Moins de sponsors, de marques réellement engagées dans la course avec des teams complets, de pilotes aidés, d'épreuves nouvelles au « top-niveau ». L'enduro coûte cher, et il rapporte finalement peu, surtout dans un marché un peu moins « porteur » qu'il ne le fut. Du coup, le dynamisme des constructeurs, qui bat son plein en motocross, est moindre en enduro. Après avoir évolué parallèlement au cross, l'enduro semble s'assagir un peu à la manière du trial traditionnel. C'est la discipline elle-même qui veut cela, une discipline terriblement exigeante et spécialisée. La seule cylindrée où nous ayons pu, dans ces conditions, rassembler un bon nombre de motos « 83 » est la 250. Une cylindrée qui tend à devenir la cylindrée majeure de l'enduro. Celle aussi où l'on devrait retrouver les deux meilleurs enduristes français, Marc Moralès (champion 250 en titre) et Gilles Lalay (champion 125 en titre). KTM, HVA, SWM, Yamaha, Kramer, Maico, Moralès, Lalay, Crespo, Calzavara, c'est parti pour le premier gros comparatif enduro de l'année, en avant-première du championnat !

## Le « pourquoi » du choix

Vous vous rappelez l'époque où les 250 enduro étaient des monstres ? Lourdes, brutales, on les

réservait aux « gros bras », à ceux qui avaient la technique... et la santé ! Moi, je m'en souviens. A l'époque, on conseillait aux gars qui débutaient une 125, « pour ne pas se faire peur ». Et pourtant, les 125 d'alors étaient certes maniables, mais souvent très pointues ! Le meilleur compromis était souvent la 275, mais on sait que cette cylindrée tombe à l'abandon... Aujourd'hui, pas de doute, les 250 ont le vent en poupe. Elles se sont incroyablement civilisées, affinées en même temps qu'elles s'affirmaient comme le compromis idéal de la spécialité. « Laisseriez-vous votre petite amie sortir avec une 250 ! » « Mais oui, bien sûr ! Je les pousserais même dans les bras l'une de l'autre... »

... Peut-être pas de n'importe quelle 250, notez bien. Car aujourd'hui, si vous êtes fidèles, vous savez qu'on n'en a essayées que trois, des 250 enduro modèle 83.

Les trois principales arrivées, soit la KTM, l'HVA et la Yamaha. Les « autres » sont-elles aussi faciles et efficaces à la fois que ces trois machines ? Mystère pour l'instant. Vous avez noté au passage l'absence d'une marque importante en enduro, SWM. En effet, la 250 SWM 83 n'est toujours pas disponible, la firme rencontrant pas mal de problèmes en Italie, d'une part avec le brevet de son futur monoschock, d'autre part avec la sous-traitance qui voit sans doute assez mal le projet de SWM consistant à fabriquer 100 % de ses produits *intra-muros*, sans faire appel à qui que ce soit. D'où le rachat par SWM de l'usine de moteurs Tau, et la fabrication d'une nouvelle et immense usine dans la zone déshéritée de l'Italie où la terre a tremblé... Projets très ambitieux donc chez SWM, mais réalité d'aujourd'hui beaucoup moins rose... les nouveaux modèles n'arrivent pas, qu'à cela ne tienne, les SWM 82 étaient de bonnes machines, que je sache ! Il en reste encore chez l'importateur, et leur prix « bradé » est très intéressant ! C'est décidé : en plus d'HVA, KTM et Yamaha, il y aura donc SWM, ce qui nous fait quatre « grands ». Chez les « petits », deux nouveautés intéressantes : la 250 Kramer, dont le nouvel importateur semble vouloir sérieusement prendre en mains les destinées, et la 250 Maico, pour la première fois depuis deux années homologuée officiellement. Pour ces deux marques, il est clair que le challenge est d'importance : se retrouver face à des machines aussi affirmées que l'HVA ou la KTM comporte des risques multiples. Bravo donc aux importateurs pour leur courage. Parmi les absents, notons Suzuki (on attend la 250 PE « Floater ») et Aprilia (on attend la 250 RX Rotax)...

Pour juger des capacités de ces motos, selon notre formule d'essai « enduro », des pilotes de niveau très varié : le « top » est représenté bien sûr par Marc Moralès et Gilles Lalay, les champions en titre (ce dernier encore tout auréolé de sa fabuleuse seconde place au Touquet sur une 250), plus François Crespo le vice-champion 125 (et troisième du « scratch » derrière les deux autres...), ces trois garçons roulant respectivement sur HVA, KTM et SWM. Patrick Calzavara qui avait débuté par l'enduro au niveau national avant de rater de peu le titre senior cross, est à même de juger l'évolution exacte des machines par rapport aux années 78-79. Dany Quillet et Thierry Sirven roulent régulièrement au niveau national moyen, depuis pas mal d'années, sur SWM et HVA. Enfin Didier Cadeilh et Lilian Génibre, qui accompagnent la Kramer, sont de très bons crossmen nationaux totalement néophytes en matière d'enduro. Tout ce petit monde a tourné pendant deux jours sans relâche, à son rythme particulier, sur deux circuits d'endurance T.T. assez longs et variés, l'un (très) boueux et l'autre (très) bosselé. Des conditions très proches de la compétition, par conséquent. Inutile de dire que cette méthode nous a permis de dégager de gros enseignements sur les caractères, les vocations et les qualités ou défauts de chaque machine. Etant donné le nombre élevé de motos essayées, nous ne reprendrons pas ici la cotation « cross » poste par poste qui serait fastidieuse. A travers quelques grandes rubriques et surtout un paragraphe détaillé sur chaque moto, la vérité sera beaucoup plus clairement cernée. Mais pour l'instant, le tour des « nouveautés 83 »...

## Ce qu'elles ont de nouveau

KTM : 83 est pour la KTM GS l'année du passage au système monoschock « Pro-lever », qui s'accompagne de l'abandon du double berceau au profit d'un simple berceau dédoublé, démontable dans sa partie arrière ! Déjà cela, pour une KTM enduro, c'est une sorte de révolution. Notons que par rapport au système cross, le débattement est réduit à 260 mm, tout comme celui de l'excellente Marzocchi à tubes de 40 mm, qui reçoit sur son fourreau gauche un très beau disque Brembo. La réduction des débattements « enduro » par la F.I.M. à 250 mm étant aujourd'hui levée, ces faibles valeurs doivent être considérées comme une mesure de sagesse envers l'utilisateur moyen, sagesse rendue possible aussi par la meilleure qualité des suspensions modernes... Toujours côté partie-cycle, l'habillage est nouveau, avec selle





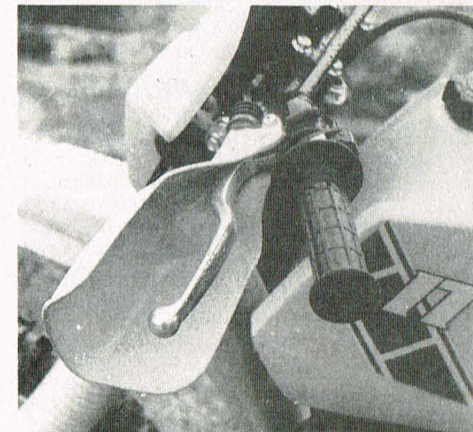
bleue montant sur le réservoir, façon cross. Pneus Metzeler, chaîne Regina « or », commandes Magura, amortisseur White Power réglable en compression-détente, béquille centrale, gros silencieux, vous avez compris que l'équipement c'est du sérieux, et du spécial « enduro ».

Côté moteur, on a encore amélioré ce grand classique, avec notamment une admission à clapets (six en tout), un pot redessiné et un nouvel embrayage (mécanisme différent, disques recouverts de cuivre). Les chiffres annoncés sont de 43 ch à 7 500 tr/mn.



La KTM est la seule moto de la bande à posséder un frein à disque sur la roue avant.

**HVA** : chez HVA, WR enduro et CR cross forment à présent deux familles bien séparées, leur évolution n'est plus décalée mais simultanée et pourtant la WR n'a jamais été aussi spécialisée qu'en 83. Côté innovations, les ingénieurs suédois se sont par exemple bien gardés d'adopter sur la WR le nouveau cylindre six transferts qui a transformé la CR (voir le comparatif cross), même s'ils ont travaillé les diagrammes et le pot. En revanche, le cadre entièrement revu, notamment côté angle de fourche et suspension arrière l'est selon les mêmes principes que sur la CR. Les débattements, évidemment, sont limités par rapport à celle-ci (270 mm à l'avant, 285 mm à l'arrière). Derrière, on retrouve la suspension ITC (« Immédiate track control ») qui par l'inclinaison des amortisseurs spéciaux Ohlins ITC et le laminage d'huile particulier à ceux-ci confère un certain effet de progressivité à l'amortissement. Autre grosse nouveauté : le frein avant double-cames de 160 mm de diamètre. La roue arrière de 18 pouces permet de revenir à une dimension classique de

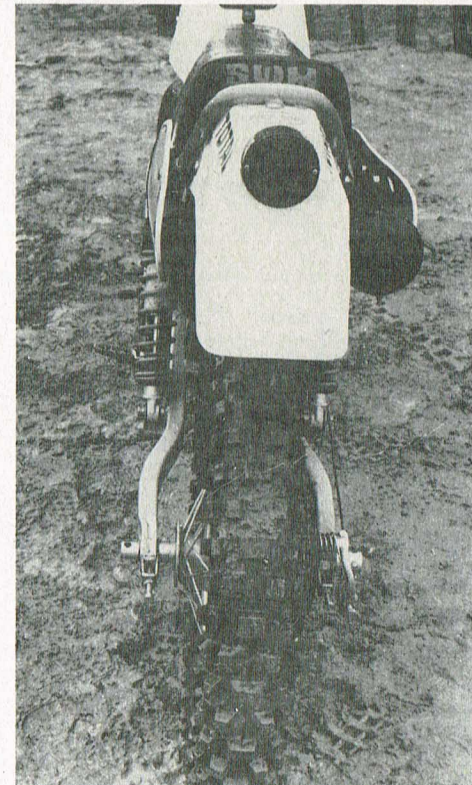


La Yamaha est la seule enduriste à disposer d'origine des protège-mains rigides d'excellente qualité.

pneus (des Trelleborg). A noter encore un nouvel habillage garde-boue, plaques latérales, plaque phare (enfin !) de couleur blanche, un pot double coque et un silencieux plus efficace, un allumage électronique suédois SEM, et on a fait le tour...

**Yamaha** : par rapport à l'IT 82, elle-même inchangée depuis l'année 81, l'IT 83 a sérieusement évolué. La grosse innovation, c'est bien sûr la suspension progressive « monocross », du type YZ 83, avec amortisseur presque vertical. L'amortisseur lui-même est réglable simultanément en compression/détente (façon Ohlins) par une molette à 26 positions, et donne à la roue un débattement de 320 mm (le plus grand de l'essai). La fourche passe de 38 à 42 mm de diamètre de tubes, elle débat sur 300 mm. Des chiffres qui dénotent une évidente influence « cross » sur ce modèle... et ça continue avec le moteur qui reprend les cotes de l'YZ 83, 68 x 68 mm. A noter que ce moteur est le seul « vrai » 250 du lot. Il est donné pour 40 ch à 7 500 tr/mn. Bien sûr, il conserve sa boîte YEIS à l'admission, et reste refroidi par air (les 250 enduro « liquides » pour 1984 ?...). Pour le reste, notons le nouvel et très anguleux habillage, des plus réussis si l'on en croit les réactions favorables qu'il suscite dans les parcs. Le mariage plastique bleu-soufflets et plaques à numéros jaunes est tape-à-l'œil à souhait. Les jantes sont des DID ultra-larges, non anodisées. A l'avant, apparition judicieuse du double-cames issu de l'YZ. La technique cross la plus moderne au service de l'enduro, tel est le défi de la 250 IT.

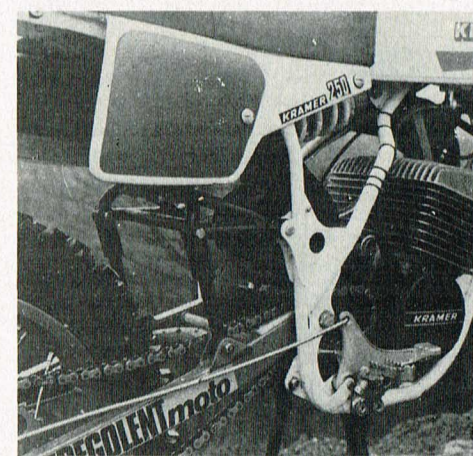
**SWM** : Encore une fois, précisons que ce modèle n'est pas la véritable SWM 83, que l'on attend (avec notamment un monoschock) d'un jour à l'autre. Mais elle reste au catalogue SWM-France (à vrai dire, elle est seule à y figurer pour l'instant !), à un prix considérablement en baisse puisqu'il s'établit à 16 600 F ! De plus, nous n'avions jamais essayé ce modèle TF4, en évolution assez modérée il est vrai depuis le modèle précédent essayé lors des ISDE de l'île d'Elbe. Sa



La nouveauté du modèle TF4 de chez SWM, c'est ce bras oscillant curieusement cintré au niveau du passage de la roue.

principale différence entre ces deux modèles provient de la géométrie arrière : le bras oscillant type banane en alu coulé, pièce probablement très compliquée et chère, est remplacé par un élément en acier rectangulaire, curieusement courbé au niveau du passage de roue. Ce bras est rallongé de 2 cm par rapport au précédent, les amortisseurs très avancés, verticaux et plutôt courts étant les M x 4 de chez Marzocchi au lieu des Corte e Cosso. L'habillage plastique « Acerbis » de cette moto vire lui aussi — décidément ! — au blanc. Dommage, le plastique orange était superbe. Le cadre conserve toutefois cette couleur. La nouvelle selle est plus longue, plus étroite, ses bords sont arrondis et son extrémité plus carrée. La fourche est inchangée, toujours la Marzocchi de 38 mm. Côté moteur, aucun changement. A noter que le Rotax est ici dans sa version à boîte six-rapports, 240 cm<sup>3</sup> mais course longue et cylindre cinq transferts, une version plus « musclée » que l'ancien 234 course courte à quatre transferts (que l'on retrouve sur la Kramer). Comme d'habitude, SWM le monte avec un carbu Dell'Orto de 34 mm.

**Kramer** : Pour bien s'y retrouver avec Kramer, il faut savoir qu'il existe deux versions importées : la vraie Kramer allemande (celle de notre essai), et la Kram-IT italienne. Quasiment rien de commun entre ces deux motos : ligne, partie-cycle, système de suspension et équipement différents. La version allemande est équipée de la suspension arrière « PDS système », sorte de cantilever (pour la position presque horizontale de l'amortisseur), mais progressif. Un treillis tubulaire articulé assez complexe fait office de basculeur entre le bras de l'amortisseur White Power (pas le même que le KTM car réglable uniquement en compression).



La suspension arrière de la nouvelle Kramer est dénommée « PDS Système ». Sortie de Cantilever progressif qui donne à l'amortisseur une position presque horizontale.

Le débattement est supérieur à 300 mm. Devant, on trouve une fourche Paioli à tubes de 42 mm et égalisateur de pression, débattant sur 300 mm. Le moteur est un Rotax 234 cm<sup>3</sup> (donc « course courte »), boîte cinq rapports, cylindre quatre transferts, alimenté par un Bing de 32 mm. Le filtre à air, en deux parties séparées par un étranglement, est d'un volume très réduit.

### Grosses différences de poids

Premier test traditionnel : les balances. Cette fois-ci, la défaillance d'une des deux balances ne nous permet pas d'affirmer que les mesures sont 100 % exactes, mais elles gardent au moins une très bonne valeur indicative, étant réalisées au même endroit, au même moment, dans les mêmes con-

ditions. Surprise : la palme de la légèreté semble revenir à l'HVA, qui a plein nous a donné 109 kg (réservoir de 10 l), soit environ 101 kg à vide, le poids de la cross ! La Yamaha vient ensuite avec 113,8 kg (rés. 13,5 l) soit 103 kg environ, puis la SWM (113 kg, 8,5 l, 107 kg), la Kramer (112 kg, 8 l, 108 kg), la KTM (117 kg, 9,6 l, 109, 5 kg) et enfin la Maico (120 kg, 9,5 l, 112 kg). Soit tout de même plus de 10 kg d'écart entre les extrêmes...

### Les côtés « mécanique-pratique »

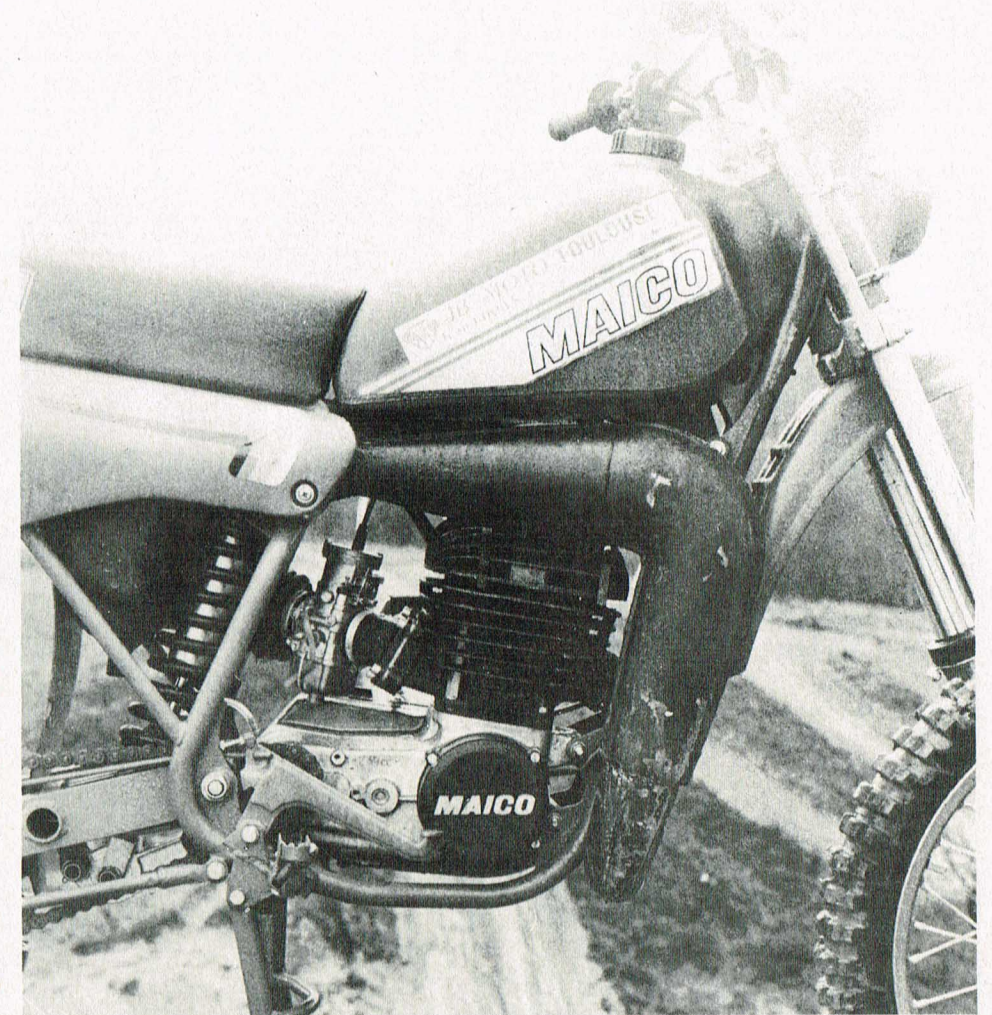
Un enduro, ça dure longtemps et c'est la seule discipline où le pilote ne peut absolument pas s'en sortir sans « bidouiller » — ne serait-ce qu'un minimum — Il est lui-même sa moto très important par conséquent de voir si les engins sont bien étudiés pour...

**KTM** : l'accessibilité au carbu, et notamment à sa cuve (gicleur) est idéale. Pour le filtre il suffit de desserrer (et non déposer) deux BTR pour soulever la selle, et accéder à la cartouche qui tient par une agrafe. Le boîtier possède un trou de vidange. La 240 GS est par ailleurs équipée d'une large et solide béquille centrale, qui facilite les opérations sur la chaîne et la roue arrière. La tension de chaîne se fait avec une seule clé (en plus de celle nécessaire à desserrer la broche). N'oublions pas que la KTM se règle par ailleurs au niveau de l'amortissement arrière en compression (molette à la bombonne d'amortisseur) et en détente (molette sur le corps de l'amortisseur), que la partie arrière de son cadre se dépose par quatre boulons, et que le changement de plaquettes du disque se fait en 30 secondes. Autant dire que cette moto est super bien fichue sur le plan « bidouille »... Seule lacune : pas de trousse à outils incorporée. Mais il existe un emplacement au-dessus du garde-boue arrière, idéal pour transporter une chambre à air par exemple.

**Yamaha** : super bien étudiée aussi, la IT ! D'abord on trouve ici une trousse en skaï derrière la selle, trousse convenablement remplie et pouvant recueillir autre chose que l'outillage d'origine... Pour le filtre, pendant la course pas même besoin de lever la selle : on accède latéralement à la cartouche, par un panneau étanchéifié et maintenu au boîtier au moyen d'une sangle. Le boîtier est muni d'une pipette de vidange R.A.S. côté carbu. Côté béquille, on se contente d'une latérale et la chaîne est située du même côté (pas facile donc de faire tourner et de graisser en même temps. La transition de chaîne par escargot cranté est pratique et ne nécessite que la clé pour la broche. Par ailleurs, la roue complète peut coulisser et se déposer par l'arrière du bras oscillant, après qu'on ait fait sauter la chaîne : astucieux. D'autant qu'on décroche en un rien de temps et sans outil la tringle de frein grâce au classique système IT de griffe et ressort. L'amortisseur se règle lui-même instantanément en compression/détente par une molette unique.

**HVA** : terminé, le génial filtre qu'on retirait en trois secondes et quelques par une trappe latérale ! Il faut à présent retirer deux boulons avec écrous pour ôter la selle, après quoi la mousse se retire en défilant une agrafe. Le boîtier est équipé d'une pipette-vidange. La chaîne se tend très facilement, par un seul nylstop. Pour le graissage, seulement une béquille latérale, mais de l'autre côté. A noter qu'une roulette-patin-tendeur vous permet de retarder l'opération en cas de bourre absolue. L'accessibilité carbu est ok... Pas d'emplacement à outils d'origine.

**SWM** : pour le filtre, démontage de la selle (deux boulons avec écrou soudé de l'autre côté), un élastique pour le couvercle du boîtier (équipé d'une pipette), et la mousse tient par trois ressorts (attention à ne pas en oublier un au fond...)



Le moteur Maico, comme on l'a dit, poussé à la manière d'un 125. C'est-à-dire à partir des moyens régimes, et très brutalement.

L'accessibilité au carbu, toujours problématique avec un Rotax, a été améliorée ici, sans bien sûr atteindre des sommets de pratique. En revanche, on tient ici la seule roue dite « à broche », permettant une dépose-crévaillon sans avoir à toucher à la chaîne. Le revers, c'est que les amortisseurs de transmission en caoutchouc, rendus obligatoires par un tel montage, s'usent assez vite. Pour tendre la chaîne, il faut deux clés (écrou-contre-écrou). La béquille centrale est plus costaud que par le passé.

**Kramer** : là, c'est moins bien. Pour le filtre, il faut déposer la selle au moyen d'un boulon qu'on attrape à l'intérieur du garde-boue (vous imaginez les jours de pluie...), après quoi on a affaire à une classique mousse avec écrou central. La pipette de vidange, paraît-il, ne tient pas facilement en place. Pour la chaîne, deux tendeurs-pousseurs agissent sur la broche ; il faut deux clés et c'est pas très pratique. L'amortisseur se règle facilement en compression par une molette située sur la bombonne séparée. Pas d'emplacement à outils. Une béquille centrale à deux embouts recourbés, moyennement pratique et l'accessibilité au carbu n'est pas trop hasardeuse.

**Maico** : Classique pour le filtre : deux boulons avec écrou pour sortir la selle. Le boîtier est percé pour l'évacuation d'eau. Côté chaîne, une béquille centrale correcte et un système écrou contre-écrou (deux clés). L'amortisseur Corte e Cosso est réglable en compression, par une molette située à la base du corps. L'accessibilité au carbu est bonne.

### Les équipements : globalement excellents

Dans l'ensemble, les constructeurs ne se fichent pas de nous côté équipements. On refait notre petit tour d'horizon...

**KTM** : Marzocchi de 40 mm, Pro-lever avec White Power « Super-Adjuster » à double réglage, jantes Nordisk, pneus Metzeler, disque et commande Brembo, poignée et guidon Magura, chaîne « Regina », tout cela est très bon, vraiment.

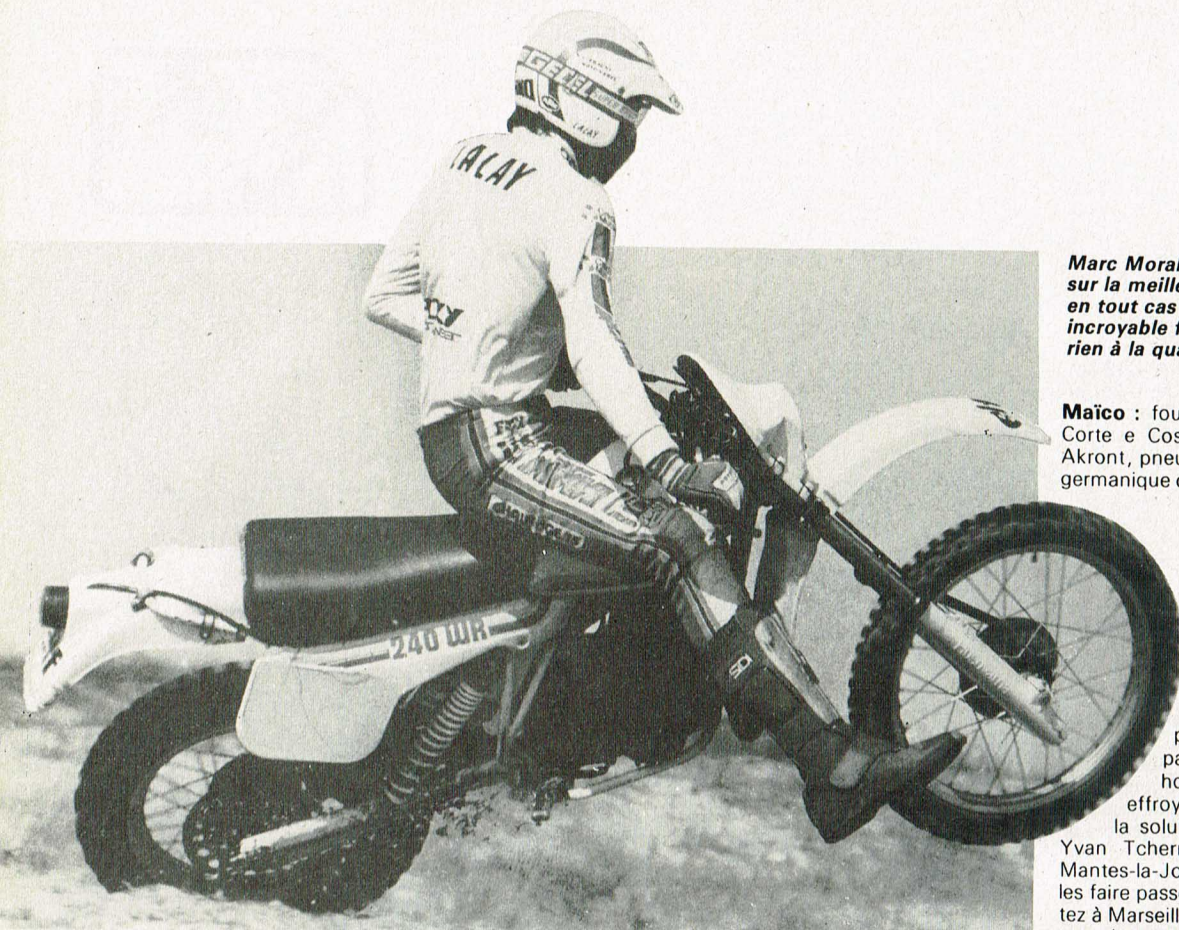
**HVA** : fourche 40 mm, amortisseur Ohlins ITC, jantes Nordisk, pneus Trelleborg, double-cames à l'avant, commandes Magura, poignée Hallman, réservoir en alu, roulette de chaîne, voilà qui est également sérieux.

**Yamaha** : là, tout ou presque est fait « maison », mais la qualité n'est pas absente pour autant ; seuls les pneus sont réellement à jeter d'urgence dès qu'il pleut. Sinon, amortisseur réglable type « cross », protège-main au guidon, frein double-cames, trousse en skaï, c'est ok... !

**SWM** : c'est la qualité, mais parfois inférieure : fourche Marzocchi de 38 mm, amortisseurs M x 4 de même provenance (qui n'ont jamais réellement convaincu), jantes Akront, pneus Pirelli MT16, freins Grimeca, commandes Magura, etc.

**Kramer** : du bon, et du moins bon. White Power derrière, mais avec réglage simple, Paioli de 42 mm devant, jantes Akront, pneus Pirelli MT16, chaîne AFAM, commandes Magura, etc.





Gilles Lalay a beaucoup aimé l'HVA de son grand rival Moralès : « C'est une super moto... Je ne lui vois pas de défaut... »



**Marc Moralès, le meilleur enduriste français, sur la meilleure moto ? La 240 WR Husqvarna a en tout cas emballé tous les essayeurs par son incroyable facilité d'utilisation, qui ne nuit en rien à la qualité des performances pures.**

**Maïco :** fourche Maïco de 42 mm, amortisseur Corte e Cosso réglable en compression, jantes Akront, pneus Metzeler, commandes Magura, du germanique classique...

### Les prix : pas forcément logiques

La SWM est « bradée », on l'a vu, à 16 600 F environ : sans contes, c'est une bonne affaire. La Yamaha 17 490 F, ce n'est pas cher (surtout pour une vraie 250!) mais ne perdons pas de vue que cette moto n'est pas homologuée (et que ses pneus sont effroyables dans le gras)! Bien sûr, il reste la solution de l'acheter chez Ouest Moto-Yvan Tcherniavsky (22, rue Roosevelt, 78200 Mantes-la-Jolie, tél. : (3) 094.09.73) qui réussit à les faire passer dans son coin... Mais si vous habitez à Marseille, ça n'est pas très simple. La Kramer est la moins chère des « non bradées-homologuées », à 18 780 F. Puis viennent la Maïco à 19 450 F, l'HVA à 19 695 F, et enfin assez loin devant la KTM à 21 800 F avec disque et fourche de 40 mm. La fourchette de prix de l'essai est donc assez vaste, voyons à présent si ces différences de prix se justifient à la conduite de chacune de ces petites bestioles...

### Les test moteur sur route

En fin d'essai, nous avons cherché à relativiser les impressions ressenties dans les chemins par des tests d'accélération, reprise et vitesse de pointe... Disons tout de suite que s'ils nous ont parfois surpris, ces tests n'ont pas modifié le jugement de valeur établi auparavant. Référence de départ, la KTM qui nous avait paru en utilisation « enduro » à la fois stupéfiante en reprises et très puissante au maxi. De fait, personne n'a mis à terre la KTM sur les reprises à bas régime, sur le second rapport : dès l'ouverture des gaz, le couple « kolossal », assorti d'une vivacité de montée en régime inattendue, propulse la « Katé » vers l'avant, irrésistiblement. Seule la Husky, et à degré moindre la Yam, s'accrochant à la KTM en reprises. Le Rotax-SWM est battu, le Rotax-Kramer enterré du fait de son creux monumental « en bas » (on y reviendra), de même que le Maïco qui, en prime, tire beaucoup trop long.

Maintenant que l'accélération est au maxi, on continue, et c'est là que les demi-reprises apparaissent. Les motos dont les courbes de puissance continuent de monter prennent le dessus sur celles qui s'avèrent (et parfois de loin) les plus efficaces en tout-terrain : c'est ainsi que la SWM, passé environ 200 m, fond sur la KTM et lui colle environ 10 km/h dans la vue. On retrouve une fois de plus la courbe étrange du Rotax (due semble-t-il au distributeurs rotatif) : une poussée franche « en bas », mais sans impression de couple comme sur la KTM, puis une stabilisation, un « plat » de puissance assez long et tout en haut, imperceptiblement, un petit « plus » par rapport aux autres. Le problème c'est qu'en T.T., on insiste rarement assez longtemps en rapport final pour que cette vitesse de pointe puisse s'exprimer ; on peut donc

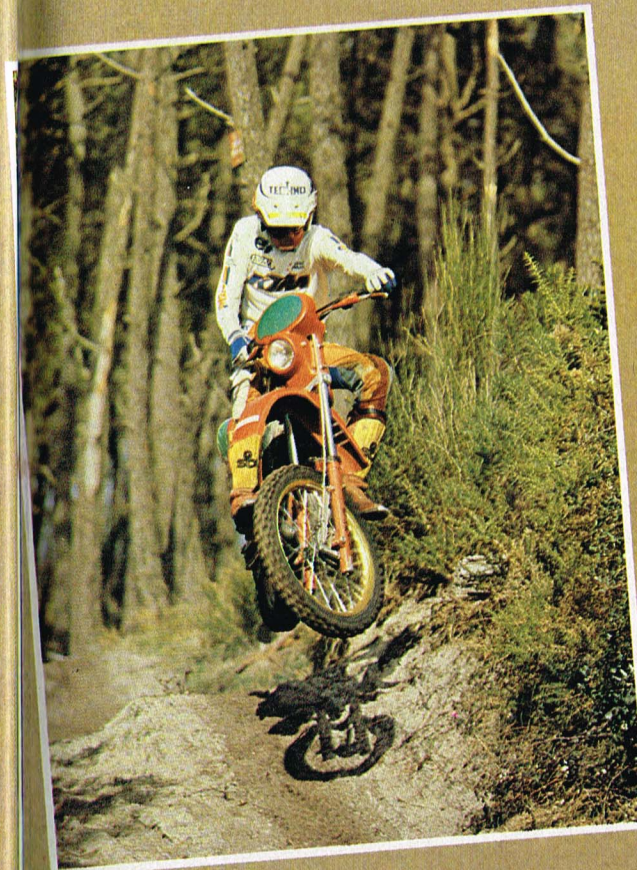
**Très stable et assez maniable, la SWM est une moto typée mais loin d'être désagréable à conduire. Moralès la classe seconde.**







Après avoir bien souffert dans la boue, nos 250 enduro ont eu droit à leur petite récréation sur la plage. En médaillon, de gauche à droite : Patrick Calzavara, Gilles Lalay et François Crespo sur la SWM, la Maïco et la Kramer. La SWM 82 reste une excellente moto spécialisée malgré quelques défauts criards, mais son prix « bradé » vaut que l'on se pose des questions au moment du choix... La Maïco, comme toujours, réclame pas mal d'aménagements et beaucoup d'habitude pour livrer ses qualités, qui sont réelles. De même, la Kramer « allemande » exige beaucoup de son pilote ; elle aime qu'on la brusque et qu'on la conduise « en force ». Moyennant quoi elle mène à de bons résultats...







**Extraordinaire 250 KTM ! Une santé, un « coffre » exceptionnels, servis par une partie-cycle d'enfer, la plus sécurisante de tous. Gilles Lalay, s'il roule sur cette moto, sera un « client » pour son copain Moralès...**

envisager pour la SWM une démultiplication plus courte, en veillant à ce qu'elle ne perde pas de cette « allonge » sur les premiers rapports, allonge qui sert beaucoup en spéciale... Pour la Maïco, le problème ne se pose pas : elle tire définitivement, irrémédiablement trop long. Et comme son moteur pousse à la façon d'un 125, très doux et régulier en bas mais sans la moindre puissance jusqu'à mi-régime, où les chevaux arrivent en masse et en nombre, inutile de préciser que la reprise est minable. Mais dès que les tours augmentent, le Maïco crée lui aussi la surprise en dépassant notre KTM-étalon. Ce moteur est donc puissant dans l'absolu, mais cette puissance ne s'exprime malheureusement pratiquement pas en T.T. L'HVA a surpris elle aussi dans ce test : ce moteur tout doux, tout gentil, tout mignon mais diaboliquement efficace en T.T., on croyait qu'il allait se faire « manger » en puissance pure. Pas du tout ! C'est plutôt en reprise que le « coffre » supérieur de la KTM, plus agressif, prend un peu le dessus sur le velouté moins « saignant » de la Husky. Mais par la suite, l'HVA tout en faisant moins d'impression monte pas mal en régime, et garde le contact avec la KTM, laquelle plafonne pas mal une fois la poignée mise à fond en sixième, car on se trouve alors au-dessus de son régime maxi. Bien que donnant l'impression de forcer, notons au passage que le moteur KTM, pourtant plus sollicité que les autres en tant qu'étalon, n'a jamais amorcé le moindre serrage alors que les deux Rotax et le Maïco ne se sont pas gênés (les deux Rotax repartant d'ailleurs quelques secondes plus tard, comme si de rien n'était). Enfin, le Rotax-Kramer, très décevant à bas régime mais ne faisant guère d'impression par la suite est finalement lui aussi rapide, à peine moins que le SWM. Mais le comportement anormal de ce moteur pendant l'essai ne permet pas qu'on en tire des enseignements intéressants. Après ces généralités importantes, voyons chaque moto dans le détail...

### HVA : universellement géniale

A tout seigneur tout honneur, commençons par la championne de France, d'Europe, la victorieuse des ISDE, la 240 HVA.

Et croyez bien qu'on parle de celle-là même que pilotaient Gualtiero Brissoni et Marc Moralès, l'époque des super-protos d'usine étant bien révolue en enduro, sauf pour la recherche des modèles futurs... Bref cette moto, là, devant nous, c'est celle de Brissoni, le meilleur enduriste du monde. De là à penser que c'est la meilleure moto du monde... il y a un pas qu'on hésite à peine à franchir à la fin de l'essai ! Disons tout de suite que cette moto a emballé tout le monde, de la vedette qu'est Lalay à l'enduriste moyen en passant par les crossmen qui n'avaient jamais piloté de moto d'enduro...

Emballante, la Husky, d'abord par sa position universelle, agréable et efficace. A l'inverse de la KTM, la Husky se présente « à plat » (selle-réservoir) avec guidon assez bas, elle est un peu large, surtout de l'arrière avec ces fichues têtes d'amortisseur au niveau des mollets, et pourtant très vite on se sent bien dessus, on bouge facilement, on n'hésite pas à se mettre debout (quoique sur ce point KTM et SWM, avec leurs quidons plus hauts, facilitent plus la chose)... En descendant de la KTM par exemple — car il est clair, d'entrée, que c'est celle-ci qui lui disputera la palme de n° 1 — l'HVA paraît toute petite, légère et maniable. Et ce sont en effet là ses qualités les plus nouvelles : l'HVA n'avait jamais réellement brillé par sa maniabilité, et bien cette « blanche » est une vireuse hors-pair, elle se balance avec une grande facilité et adhère un maximum, de l'avant comme de l'arrière. Appréciée en spéciale, ça.

Appréciée aussi la douceur impensable de ce moteur, qui se conduit *réellement* sur le ralenti aussi agréablement qu'un moteur de trial, sur un filet de gaz, sans la moindre brutalité.

Il n'existe pas mieux à l'heure actuelle pour les devers ou autres « viciosités » trialisantes, genre sous-bois gras et pente entre les arbres et les racines. La référence « Ossa Super-Pionner » que j'avais faite lors de l'essai séparé est revenue spontanément aux lèvres d'un des essayeurs. Un signe ! Mais bien sûr, la comparaison s'arrête aux qualités trialisantes de l'engin, et dès qu'on tourne la poignée plus franchement, l'HVA se comporte en vrai moteur moderne, prenant des tours sans s'essouffler, toujours en adhérence absolue... C'est là qu'intervient la partie-cycle : l'ITC fait grosse impression aux niveaux adhérence et motricité sur tous les terrains, notamment le gras (merci aussi aux excellents Trelleborg). La fourche est fantastique de douceur, de précision et de légèreté, à tel point que certain l'ont jugé un peu plus « flottante » que celle de la KTM à haute vitesse. Sans doute vrai, mais uniquement en comparaison immédiate. Dès qu'on roule depuis 10 km avec l'HVA, on ne se plaint jamais d'un quelconque défaut de tenue de piste, même si l'impression de pouvoir se permettre *n'importe quoi* n'est pas aussi précise que sur la KTM. L'HVA se ravit d'un pilotage plus soigné que la KTM, elle appelle moins que celle-ci à chercher la limite absolue. Mais si d'aventure vous allez quand même la chercher, la WR ne vous décevra pas : son comportement archi-neutre reste sain en toute circonstance. Et puis il y a un fait nouveau : le double-cames avant, qui freine réellement fort et résiste beaucoup mieux qu'auparavant à l'élément liquide, cette fois on a eu malheureusement l'occasion de le vérifier !

Confort, freinage, position, fiabilité, l'HVA 83 ne manque pas de qualités ! Mais ce qui est stupéfiant avec cette moto, c'est qu'elle arrive à être aussi efficace que les plus efficaces (la KTM par exemple) et plus facile que n'importe quelle autre. La 240 WR symbolise à merveille l'enduro moderne, qui cherche beaucoup plus à présent l'efficacité dans la facilité de conduite que dans les performances pures. L'HVA, ce sont les performances suffisantes pour Brissoni en spéciale, plus la facilité que vous et moi implorons dans les passages difficiles. Que demander de plus ? Psychologiquement, le prix qui ne dépasse pas la barrière des « deux briques » est un atout supplémentaire...

### KTM : pour devenir Superman...

S'installer au guidon d'une 240 KTM laisse tout d'abord perplexe : certes, la selle est meilleure qu'avant (comprenez : plus molle, même si elle est moins épaisse), mais plus basse, et le guidon reste très haut, à tel point que l'un des essayeurs prononcera le mot de « chopper ». Métamorphose dès que l'on roule : d'étrange, la position devient pratique, fonctionnelle, agréable même ! Vous savez, vous l'importance qu'il y a en enduro de rouler au maximum debout ; et bien de toutes nos 250, cette KTM est probablement celle qui autorise la position debout la plus naturelle. Assis, l'arrière paraît très bas, à cause de la selle creusée d'une part, du débattement réduit et de la douceur de suspension d'autre part. Et oui, vous avez bien entendu ! Une KTM *douce* de suspension ! Le Pro-lever a en effet permis d'obtenir des premiers centimètres de débattement très confortables, sans talonnage excessif dans les gros trous. Il arrive parfois cependant qu'en fin de dérapage « limite » la KTM aille un peu s'affaisser, « s'assoir » sur son arrière pour se bloquer, obli-

geant à rétrograder pour repartir...

Mais ceci reste une caractéristique très marginale, qui n'est rien à côté des qualités démentes de cette partie-cycle.

Dans les chemins, avec cette moto, vous devenez Superman. Une impression de confiance, de sécurité tout à fait exceptionnelle, à la limite dangereuse tant elle vous pousse à faire n'importe quelle excentricité. Cette moto rattrape tout, c'est une sorcière.

La marge d'improvisation qu'elle procure est supérieure à n'importe quelle autre. La Marzocchi de 40 mm est une merveille, le Pro-lever sans reproche, la géométrie plus orientée tout de même vers la stabilité que vers la maniabilité, quoique celle-ci soit très acceptable. La différence de poids et d'encombrement avec l'HVA est sensible, mais là aussi on s'habitue à balancer un peu plus fort la « Katé », voilà tout. L'avant et l'arrière tiennent par terre. Le Brembo « pique » la moto sur l'avant et l'aide à amorcer le virage. Le frein est bien sûr un atout maître, même si les tambours gardent des amateurs.

Dans la boue, il perd tout de même un peu d'efficacité et gagne un petit peu de temps de réponse, chose que nous n'avions jamais eu l'occasion de constater et qui mérite donc d'être signalée. Le bilan reste néanmoins à mon sens supérieur à un bon tambour (*a fortiori* à un tambour KTM !).

Contrairement à l'HVA et la SWM, rien ne vient gêner la position et la moto est remarquablement fine.

Pas large, pas raide, maniable, mais où est la KTM d'antan ? Eh oui, KTM aussi sait évoluer, tout en conservant ses qualités fondamentales. Le moteur par exemple, et son « coffre » estomaquant, qui se manifeste dès l'ouverture des gaz comme un souffle rauque, inexorable, et sort le pilote de situations extrêmement préoccupantes. Pas aussi doux ni régulier sur un filet de gaz que l'HVA (plus « coup de piston », en fait, mais extrêmement facile tout de même), le KTM lui est légèrement supérieur dans cette faculté qu'il a de conserver ses tours sur les rapports supérieurs, qualité intéressante qui évite tout jonglage de boîte dans les chemins. A propos de transmission, déplorons que l'embrayage colle encore légèrement, à chaud comme à froid. Ok, on peut à présent démarrer vitesse enclanchée, de surcroît la douceur de commande est totale, les progrès sont donc évidents mais ce f... embrayage n'est pas encore tout à fait libéré de son éternel défaut. D'autre part, le moteur vibre plus que l'HVA. Moderne, sécurisante à fond, spécialisée à l'extrême bien sûr, la KTM est une moto d'enduro géniale, bien dans son époque, elle peut en faire bien plus que vous et moi lui en demanderons jamais, mais elle nous permettra aussi de transcender notre pilotage, de le faire aller plus loin, sans nous handicaper dans les passages les plus vicieux des enduros trialisants... Bref, vous avez compris qu'entre cette GS et l'HVA, c'est une question de mentalité, de préférence personnelle, de concessionnaire ou de prix (21 500 F tout de même !), mais surtout pas de qualité ou de capacité à gagner n'importe quel enduro...

### Yamaha IT : l'option plaisir

Légère, très légère on l'a vu, l'IT 83 est aussi bien plus fine que l'IT 82. Pourtant, son réservoir Jumbo de 13,5 l, quoique très bien disposé, encombre un peu sur l'avant, qu'il alourdit d'ailleurs au passage. Lorsqu'on s'assoit, la selle est haute, de même que le kick d'ailleurs (le seul disposé à droite), ce qui fait qu'en cas de calage dans une difficulté, la Yam est la moins pratique à redémarrer. Le guidon, très droit et moyennement haut, est trop étroit, ce qui accentue encore une impression d'inertie, de lourdeur de l'avant, sensi-







Lalay et Crespo, respectivement sur la Kramer et la Maïco, n'ont pas été enthousiasmés par ces machines. Il faut néanmoins préciser que la Kramer n'était qu'une « cross » transformée pour l'occasion en enduro. Quant à la Maïco, elle reste une moto très typée.

ble lorsqu'on monte d'une autre moto sur l'IT. Ici encore, l'habitude efface une grande partie de la sensation initiale, et puis c'est bien pratique d'emmenner 13,5 l, d'essence avec soi, si l'on n'a qu'une petite amie pour assistance par exemple... Avec l'autonomie de la IT, on effectue un tour complet sans problème dans n'importe quel enduro. N'oublions pas non plus que beaucoup de pilotes utilisent à présent leur machine d'enduro pour des courses d'endurance TT., et qu'alors on économise autant de ravitaillements qui coûtent du temps... Bref, l'IT est tout de même un peu lourde de l'avant, et plutôt légère de l'arrière. C'est là qu'on touche son défaut majeur sur terrain (très) gras comme celui que nous avons rencontré : une tenue latérale du train arrière inférieure à celles de la KTM et l'HVA. La traction, ça va encore, mais les glissades sont plus nombreuses et plus longues avec cette moto qu'avec les « tops », ce qui peut-être préjudiciable dans une spéciale très grasse et sans appuis (je précise que nous avons changé les lamentables pneus d'origine). A côté de cela, la Yam est fantastique dans les chemins, qu'elle transforme en terrain de cross en ce sens qu'elle vous donne envie d'attaquer en permanence, d'aller chercher l'appui, la petite bosse qui délestera la suspension... L'influence « cross » de cette moto est évidente, elle donne envie de faire joujou, de travailler le « beau » passage, on ne s'ennuie jamais au guidon de cette moto pétillante, et surtout merveilleusement suspendue. Question confort, tout le monde est enfoncé, l'IT est un pullman de super-première classe. Elle adore les trous, les bosses, la recoupe des ornières (défaut majeur de l'IT 82 : « Cantilever »), cette moto est un vrai jouet. Pas un gadget, attention !

### SWM : la spécialisation... pas cher

La SWM, comme la IT, est plutôt haute, mais moins molle que celle-ci, plus raide et étroite.

Le moteur onctueux, doux en bas, raffolant des moyens et 3/4 de régime (en haut, il plafonne un peu), « tenant » aussi bien le régime dans les grandes montées qu'un KTM, n'a rien à envier à quiconque. Il a sa propre personnalité, plus vivace que les deux « grands », plus amusant à conduire (voir aussi l'embrayage « à la japonaise », idéal pour relancer les tours), mais pas moins efficace. Pour Gilles Lalay, par exemple, ce fut une révélation. Le freinage, on pouvait s'y attendre, est ce qui se fait de mieux en matière de tambour (le frein arrière a cependant l'air de s'user très vite). La tenue de piste est meilleure que la maniabilité, la boîte de vitesses un peu ferme, comme sur toutes les Yamaha.

Cependant, en utilisation purement « enduro », cette moto plaisante et bourrée de charme ne donne pas l'impression d'être autant à son affaire, aussi purement spécialisée qu'une HVA ou une KTM. Son avantage, c'est de coûter 17 500 F. Son inconvénient, c'est de ne pas être homologuée. Mais de même qu'au départ d'un enduro qui s'annonce très technique et difficile je n'hésiterais pas à choisir une Husky, au départ d'un enduro qui s'annonce juste en temps, où il faudra « allumer » dans les chemins, je prendrais la KTM, au départ d'une endurance où le circuit, par définition sera très vite défoncé, je retiens d'entrée la Yam. Et n'oublions pas qu'en endurance, on n'a pas besoin de papiers...



Etroite du moins au niveau du réservoir et des genoux, car dès que l'on tente de se mettre debout, ces effroyables têtes d'amortisseur vous restent dans les mollets, pendant que les caches latéraux s'accrochent au rebord de vos bottes ! Il n'y a que les Italiens pour concevoir des trucs pareils, alors que les anciennes TF1 étaient des modèles d'étrousses, devant comme derrière... Le défaut est plus sensible chez les « petites tailles » et Lalay, par exemple (longiligne, le gamin), s'en plaint moins.

Tout cela est quand même regrettable car la position, par ailleurs, est excellente, notamment debout grâce au guidon plutôt haut et large, « à la SWM ». Dommage que l'embrayage soit si lourd à manœuvrer (comme toujours sur les Rotax, il finit par s'améliorer). Le reste est ok. Haute, longue et ferme sur pattes, la SWM est remarquablement stable, dans les chemins on a affaire à un rail qui ne craint aucune croisée d'ornières, la direction est précise et la Marzocchi de 38 fait du bon boulot. Derrière, c'est étrange. On n'a pas affaire à une mauvaise suspension mais, comme l'ont signalé tous les pilotes, à pas de suspension ! Les Marzocchi montés très en avant sur le bras oscillant travaillent beaucoup, et sont immédiatement dépassés par les événements. Mais curieusement, la machine reste remarquablement saine, aucune réaction latérale ou verticale ne se fait sentir, alors que la suspension vient très souvent en butée. En définitive, seul le confort se ressent de cette carence de suspension, là aussi d'autant plus bizarre que la suspension de la TF1 était bonne.

Très stable donc, assez maniable aussi, la SWM est une moto typée mais loin d'être désagréable à conduire. Le Rotax possède une belle santé, sa progressivité permet une excellente adhérence de l'arrière dans le gras (les Pirelli MT 16 y sont étonnants), sa souplesse excelle dans les passages étroits et techniques, un moteur passe/partout, sans défaut notoire, mais qui possède moins de caractère que les trois précédents. Ce qui ne signifie pas qu'il soit moins efficace, Marc Moralès pense que ce pourrait être le meilleur car le plus « plat » de tous... La rumeur publique lui reproche cependant un embrayage un peu faiblard si l'on insiste vraiment (dans une « montée impossible » par exemple).

En définitive, la SWM apparaît comme moins moderne que ses concurrentes par certains aspects (suspension, freins car bien sûr les Grimeca sont plus que médiocres, surtout dans le gras), mais globalement tout à fait dans le coup grâce à une spécialisation évidente dans l'enduro. Son atout n° 1 sera donc son prix, qui tentera à coup sûr celui qui veut absolument une bonne moto d'enduro sérieuse, homologuée, neuve, pour moins de 17 000 F...

### Kramer : doit faire ses preuves

Disons tout de suite que la Kramer de notre essai, en fait une « cross » transformée in extremis en enduro, n'a pu nous donner qu'une idée approximative des possibilités réelles de cette moto, et c'est bien dommage. Côté suspensions tout d'abord, où le réglage de l'amortisseur et le tarage de son ressort ne correspondaient pas : trop dure, notre Kramer était plus haute de l'arrière que la

« vraie », ce qui modifiait son assiette et sans doute beaucoup de ses réactions. La position est bonne grâce à une finesse d'ensemble appréciable, mais le guidon trop étroit, aux bouts trop recourbés vers l'arrière, gêne tout. La selle est assez confortable. Très vite, on comprend que cette moto assez neutre, sans caractère notoire, doit être menée « à la dure », brusquée, pilotée en force pour faire ressortir une certaine personnalité (ceci était peut-être dû aussi aux suspensions ; qu'il est pénible d'en être réduit à émettre des suppositions à partir d'une moto d'essai improbable !).

Il faut reconnaître qu'alors, la Kramer reste saine, sans réactions désagréables, mais sans non plus que s'instaure (notamment sur le gras, (malgré les MT 16) une confiance comparable à celle que procurent HVA ou KTM. Le freinage n'aide pas non plus à la chose : il est lamentable avec les petits Grimeca (pire que la SWM). L'option « disque », qui existe, est un « must ». La maniabilité est gênée par la grosse fourche Paioli qui alourdit l'avant, et aussi par un réservoir un peu long (et pourtant pas très volumineux) qui empêche de s'asseoir bien en avant pour virer. En fait cette moto possède probablement beaucoup de qualités, mais telle que, et mise en face de ce qui se fait d'archi-mieux dans la spécialité, elle n'a jamais pu les imposer aux essayeurs. Le moteur a l'air de souffrir d'un étranglement au niveau du filtre à air, ou du pot d'échappement, ou des deux. Nous connaissons bien à présent le Rotax, et celui-ci ne « respire » pas normalement. Moto d'essai, défaut de conception ? On en est encore une fois réduit aux conditionnels. Dommage, car il n'est pas déplaisant qu'un peu de sang nouveau arrive dans les parcs français, l'ennui naissant souvent de l'uniformité... Avec les composants qu'elle présente, la Kramer est forcément une bonne moto, tout est une question de mise au point.

### Maïco : la plus typée

Comme la Kramer, la Maïco relevait avec ce comparatif un sacré défi, face à des machines hyper-spécialisées. Or, chacun sait que chez Maïco, on table avant tout sur le motocross. Et de ce fait, cette GS est plus qu'étroitement dérivée de la 240 MC de 82. A son guidon, on retrouve la rusticité Maïco, pas forcément désagréable (pédale de frein, sélecteur, kick, commandes)... La selle est confortable, le guidon mi-haut. Tout de suite, et l'on touche là le principal défaut, on trouve que la fourche est très « rentrée » vers le moteur.

Un angle de chasse inhabituel, qui fait que cette moto tape trop de face dans les trous, sans les avaler, tandis que lorsqu'on la balance (très facilement) sur un sol glissant sans appui, la roue se dérobe parfois violemment. Après une ou deux surprises de ce genre, il est clair que le pilotage est rendu plus méfiant, malgré les Metzeler. Sur le sec heureusement, les choses vont mieux et dans les chemins, la Maïco n'est pas désagréable. On apprécie notamment sa suspension arrière Alpha Control, trop lourde pour le cross mais qui ici fait bien son travail et contribue à un confort très honorable. La Maïco est stable, vire bien mais plutôt en appui (l'influence cross, sans doute), son problème vient plutôt du moteur qui, comme on l'a dit, pousse à la manière d'un 125, c'est-à-dire à partir des moyens régimes, et très brutalement. Sa démultiplication longue le rendait en outre désagréable dans les endroits les plus techniques, où l'embrayage ne chômait pas... Le moteur à clapets de cette Maïco souffre en fait des mêmes défauts que le cross 82 (et pour cause), à savoir principalement cette brutalité qui a été totalement éliminée sur la cross 83. Pour l'heure, la Maïco reste une moto typée, très germanique, lourde, mais avec laquelle on peut fort bien rouler si on se donne la peine de la prendre en mains...

### L'avis des pilotes

Leurs opinions, leurs classements... bien sûr sans « leur » moto.

● Marc Moralès champion 250, meilleur Français « scratch » 82, pilote HVA)

« 1. KTM : énormément de tempérament, la plus facile et la plus homogène avec l'HVA. Elle est capable tout simplement d'être championne d'Europe. Un peu brutale à mon avis pour le client moyen. La position est déportée vers l'arrière. Le disque ne m'a pas impressionné, sauf dans la boue. Cette KTM prouve qu'avec 260 mm de débattement, on peut avoir une moto saine ! Conclusion : on peut en tirer une efficacité formidable, mais il faut « s'en occuper ». L'HVA me paraît plus facile. 2. SWM : possibilités indéfinies, mais cachées. Moteur : le plus régulier, peut-être le meilleur en « spéciale ». Partie-cycle : ce que j'aime, c'est qu'à la base c'est une moto d'enduro, dans les cas extrêmes elle réagit toujours comme tu voudrais... A côté de cela, pas de suspension arrière. A mon avis, c'est réparable moyennant finances. Pour les caches latérales et les freins, bien sûr, c'est plus dur... 3. Yamaha : je la classe tout près de la SWM, mais derrière car quand tu cherches à aller à la limite, tu t'aperçois que ce n'est pas une moto d'enduro. L'avant est lourd et se dérobe si tu vas vite, et l'arrière se balade. Par contre le moteur est correct, régulier, impossible à engorger, et les freins super. En fait cette moto correspond bien au départ à sa clientèle, elle est douce, ne vibre pas, on se sent bien dessus. Mais après pour l'emmener au top, elle est peut-être très difficile. 4. Kramer et Maïco. La Kramer, c'est une moto un peu nouvelle, il faut l'apprendre, elle est dure à conduire et demande à être brusquée à coups d'embrayage, de gaz, d'appuis. Le moteur est bridé à côté de la SWM. Elle ne freine pas. Ce que j'ai aimé, c'est sa finesse. Cette moto n'a pas beaucoup de qualité, rien d'épatant, mais l'ensemble est valable. La Maïco possède une base saine, mais le moteur marche comme un 80 cm<sup>3</sup> ! pas de freins non plus, par contre la suspension est correcte. Moto un peu mastoc, mais je suis sûr qu'elle a des possibilités. En conclusion, la comparaison est tout de même difficile pour les « petits » car les motos les plus compétitives sont aussi les plus faciles à rouler, voilà le grand enseignement. »

● Gilles Lalay (champion 125, 2° Français « scratch » 82, pilote KTM).

« 1. HVA : c'est une SUPER moto, archi-facile, qui vire bien, est parfaitement suspendue, la moto est douce et à la pêche... Je ne lui vois pas de défaut... l'avant est un peu bas par rapport à l'arrière peut-être. Mais en 5 mn, tu te sens bien à son guidon. 2. Yamaha : elle m'a surpris par sa super suspension, qui te permet des tas de fantaisies. Le moteur est sympa, doux et vivace quand tu le relances. Il n'y a pas de gros truc qui te choque sur l'IT, sinon l'avant un peu lourd. Je n'ai pas noté de problème d'adhérence comme Marc. Elle déroute un peu au début, mais après tu t'amuses avec cette moto. 3. SWM : son défaut, c'est qu'elle n'a effectivement pas de suspension. Mais à mon avis, tu ne changes pas grand chose avec d'autres

### Conclusion : aussi faciles qu'efficaces

Comme on s'y attendait, les 250 sortent encore grandes de ce comparatif. Elles s'imposent comme les motos d'enduro universelles, toujours plus performantes mais aussi et surtout toujours plus faciles à piloter, pour votre joie à tous. Côté marques, les surprises sont restées au placard. HVA et KTM continuent de dominer outrageusement la spécialité. Yamaha et SWM, par des moyens très détournés (l'une vient du cross, l'autre n'a jamais su faire que de l'enduro), arrivent à tirer leur épingle du jeu tandis que Kramer et Maïco nous ont laissés sur notre faim. Un vrai fossé existe en effet entre les motos du « premier clan » et celles du dernier...

amortisseurs. Le moteur est bien, mais pas plus efficace à mon sens qu'un HVA ou un KTM. En revanche, je la connais assez pour te dire qu'il est super-fiable. J'aime aussi la position debout, la stabilité. Les freins sont mauvais si mouillés, et l'embrayage est nul car dur et pas costaud. La moto reste bonne globalement, seulement les autres ont évolué. Elle est donc à sa place. 4. Maïco et Kramer. La Kramer est une grosse déception pour moi. Suspension dure, bonne seulement dans les gros trous, freins inadmissibles, moto trop haute et peut-être même trop fine. On peut néanmoins rouler avec... Sur la Maïco, la géométrie avant n'est pas bonne, tu tapes dans les trous. Il faut se concentrer là-dessus, c'est pénible. Freinage nul. Impression de lourdeur. Le moteur peut fort, mais à l'embrayage. On peut aller vite avec cette moto, mais avec une grosse habitude. En définitive, trois catégories à mon sens : KTM-HVA c'est le « top », Yam-SWM c'est plus que potable, et loin derrière il y a Kramer et Maïco ».

● François Crespo (vice-champion 125, 3° du « scratch » 82, pilote SWM).

« 1. HVA sans hésitation, car n'importe qui progressera plus vite avec cette moto, elle permet l'erreur, tu montes dessus et tout devient facile. 2. KTM car moins facile, nécessite déjà un pilote plus averti. Suspension et freins fabuleux. Position « chopper » pas terrible. Le reste, tu peux te faire plaisir, elle est plus « cross » que l'HVA. 3. Yam : impression de lourdeur à l'avant. Mais pour faire le zouave, elle est fabuleuse ! Commandes, position sont ok. Je la vois plus « randonnée-plaisir » qu'enduro. 4. Kramer : me rappelle un peu la SWM : il faut aller chercher les appuis pour virer. Le guidon sur silent-bloc engendre un flou dans la direction. Il faut s'adapter à cette moto, c'est contraignant. 5. Maïco : carrément un 125 ! C'est celle sur laquelle j'aurais le plus de mal à rouler. En conclusion, j'ai été très impressionné par l'HVA que je n'avais jamais essayée. Si j'avais à acheter, je n'hésiterais pas une seconde. Et puis l'autre enseignement, c'est qu'aujourd'hui la moto d'enduro, c'est la 250. »

● Lilian Génibre, crossman junior, aucune expérience d'enduro).

« Pour moi, celle qui fait les trucs les plus fous, c'est la KTM. Elle dégage une impression de sécurité... Je n'ai pas remarqué dans l'ensemble de très grosses différences avec les motos de cross, sinon qu'elles sont plus basses. La Yam fait un peu camion avec son gros réservoir, mais a un bon moteur. SWM et Kramer sont sensiblement au même niveau. La Maïco, en revanche, ne me plaît pas du tout. »

● Didier Cadellhan (lui aussi crossman sans expérience de l'enduro).

« Il y a un fossé entre KTM, HVA et les autres. J'ai été surpris par la tenue de piste des meilleures. Le disque ne m'a pas emballé, j'ai préféré par exemple le tambour Yamaha. Avec la SWM déjà on trouve des commandes dures, c'est pénible. La Kramer me paraît saine, mais sa suspension est trop « cross ».

### Sans eux on n'aurait rien pu faire...

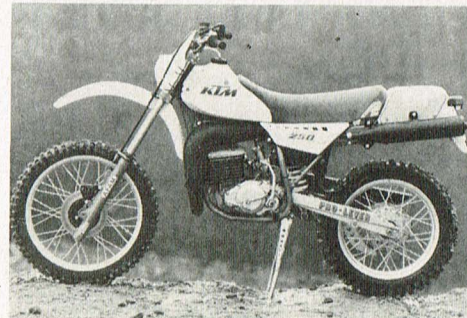
Merci donc aux pilotes, notamment Marc Moralès, Gilles Lalay, Patrick Calzavara, François Crespo qui ont trimballé les motos. Merci aussi à Bernard Fregolent et Christian Zamberlan de Fregolent-Motos (route de Villemur 31620 Cépet. Tél. : (61) 09-55-87), qui se sont donnés beaucoup de mal pour la Kramer, à Jean Birbès et Bernard Loubet pour la Maïco. Merci enfin aux dirigeants du club de Navarrenx pour leur accueil toujours aussi chaleureux, leur terrain et... leur douche.



On attendait l'outsider Yamaha... on l'a eu ! De tempérament plus « cross » que les HVA ou KTM, la IT est une moto-plaisir qui sait faire preuve d'une grande efficacité. Du charme, et de la compétence...

# Fiches techniques

	240 Kramer ER	240 Maïco GS	Yamaha 250 IT	HVA 240 WR	KTM 240 GS	SWM 240 TF4
<b>MOTEUR</b>	Rotax, mono 2 t, refroidi par air	Maïco, mono, 2 t, refroidi par air	Yamaha, mono 2 t, refroidi par air	HVA, mono, 2 t, refroidi par air	KTM, mono, 2 t, refroidi par air	Rotax, mono, 2 t, refroidi par air
<b>Alésage x course Cylindrée</b>	72 x 59 mm 234 cm <sup>3</sup>	66 x 70 mm 238 cm <sup>3</sup>	68 x 68 mm 246 cm <sup>3</sup>	68,7 x 64,5 mm 239,4 cm <sup>3</sup>	70 x 62 mm 238 cm <sup>3</sup>	72 x 60 mm 240 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance maxi (catalogue)</b>	n.c.	40 ch à 8000 tr/mn	40 ch à 7500 tr/mn	n.c.	43 ch à 7500 tr/mn	n.c.
<b>Couple maxi</b>	n.c.	n.c.	3,85 m/kg à 7000 tr/mn	n.c.	n.c.	n.c.
<b>Alimentation</b>	Bing Ø 32 mm + distri. rotatif	Bing Ø 38 mm + clapets	Mikuni Ø 36 mm + clapets et YEIS	Mikuni Ø 38 mm + clapets	Bing Ø 38 mm + clapets	Dell'Orto Ø 34 mm + distri. rotatif
<b>Allumage</b>	Bosh électronique	Motoplat électronique	électronique CDI	électronique SEM	électronique Motoplat	électronique Motoplat
<b>Boîte</b>	5 rapports	5 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
<b>PARTIE-CYCLE</b>						
<b>Cadre</b>	double berceau	double berceau	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
<b>Suspension AV</b>	fourche Paioli, Ø 42 mm, déb. 310 mm	fourche Maïco, Ø 42 mm, déb. 310 mm	tubes Ø 42 mm, déb. 300 mm	HVA tubes 40 mm, déb. 270 mm	Marzocchi tubes 40 mm, déb. 260 mm	Marzocchi tubes 38 mm, déb. 290 mm
<b>Suspension AR</b>	monoshock syst. PDS, amorti. White Power réglable compression, déb. 320 mm	monoshock Alpha Control amort. Corte e Cosso réglable compression, déb. 310 mm	monocross progressif, amortisseur réglable compr./dét., déb. 320 mm	amortisseurs Ohlins ITC, déb. 285 mm	monoshock « Prolever », amort. White Power réglable compr./dét., déb. 260 mm	amortisseurs Marzocchi MX 4, déb. 300 mm
<b>Roues (freins, pneus)</b>	jantes Akront, pneus Pirelli MT 16, Grimeca	jantes Akront, pneus Metzeler, freins Maïco	jantes DID, pneus Bridgestone, frein AV double came	jantes Nordisk, pneus Trelleborg, frein AV double came	jantes Nordisk, pneus Trelleborg, frein AV double came	jantes Akront, pneus Pirelli MT 16, freins Grimeca
<b>Long. x larg. x haut. Hauteur de selle</b>	n.c. n.c.	n.c. n.c.	2 185 x 870 x 1 295 mm 935 mm	2 190 x n.c. x 1 250 mm n.c.	2 180 x n.c. x n.c. 940 mm	2 180 x n.c. x n.c. n.c.
<b>Empattement/garde au sol</b>	n.c.	1 500 mm ; 372 mm	1 475 mm ; 325 mm	1 480 mm, 380 mm	1 470 mm, 330 mm	1 500 mm, 370 mm
<b>Contenance réservoir</b>	8 l	9,5 l	13,5 l	8,5 l	9,6 l	8,5 l
<b>Poids vérifié à sec</b>	106 kg	112 kg	103,5 kg	101 kg	109,5 kg	107 kg
<b>Prix disponibilité</b>	18 780 F TTC immédiate	19 450 F TTC immédiate	17 490 F TTC immédiate	19 695 F TTC immédiate	21 800 F TTC avec le disque, immédiate	16 600 F environ, immédiate
<b>Importateur</b>	Motos-Importation Lefebvre	Maïco-Diffusion	Sonauto	SIMH	Royal-Moto	SWM-France



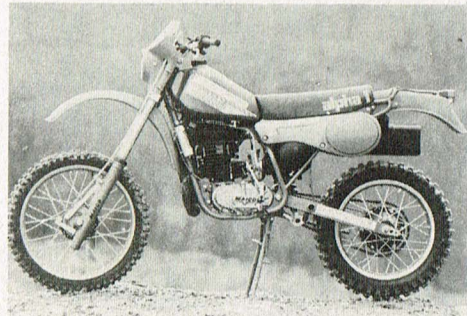
KTM GS



HVA WR



Yamaha IT



Maïco GS



SWM TF4



Kramer ER

