

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^{er} 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

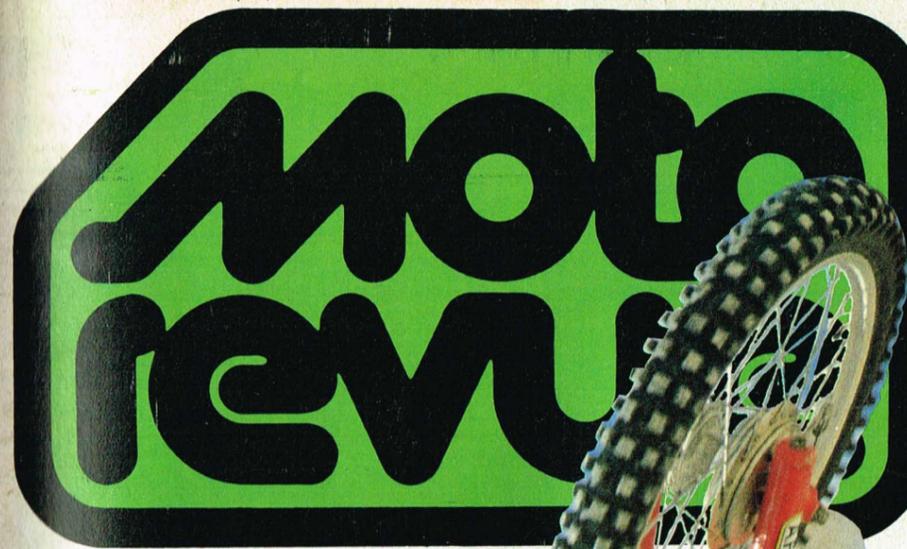
HAUTEFEUILLE S.A.

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



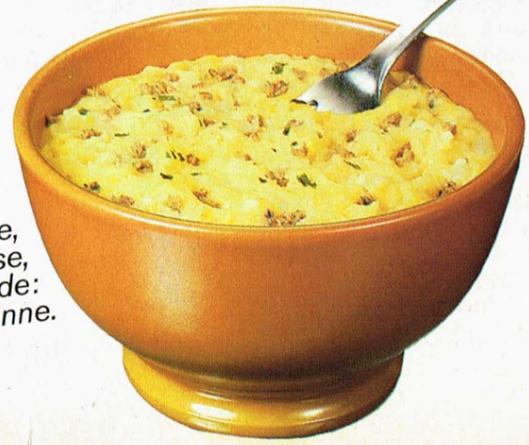
EXCLUSIF:
PREMIER ESSAI YAMAHA
600 TENERE.



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. Adrèani, 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.
À 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. Gentilucci 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^{er} 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).

EH OUI, ON A OSE

Les motos de trial françaises, j'y croyais dès le début. Ça faisait des années que j'attendais le jour où l'on pourrait dire : « Elles existent, elles marchent ».

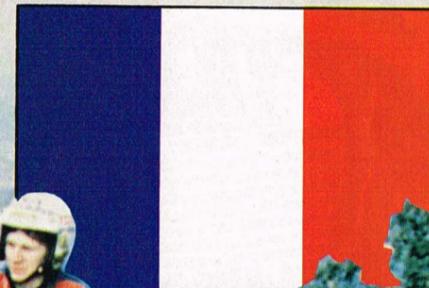
COMPARATIF TRIAL

LE DEFI FRANÇAIS!

SWM 350 JUMBO



**FOURNALES
320**



JGM 350

COLL ALPHA 240

AVEC: FRED ET THIERRY MICHAUD, ADRIEN PRATO, CHARLE COUTARD, PIERRE CAUQUIL ET JEAN LUC BALANÇA





Paradoxalement, c'est Mick Andrews qui m'a mis sur la voie. Comme tout mec branché dans le trial, j'ai cru que l'Espagne puis l'Italie étaient et resteraient les citadelles de la moto zonarde. Et Mick a fait, de façon artisanale, la Majesty qui était à sa sortie l'une des meilleures motos du marché. Faire mieux que les usines était donc possible.

C'est encore avec Mick Andrews que j'ai fait, il y a un an, le premier essai de la moto de Fournalès. Je voulais l'avis du grand maître. Pensez donc : multiple champion du monde et gigantesque metteur au point ! Le verdict tomba. Excellente réalisation. Mick passa la soirée à discuter technique avec le pilote Pierre Cauquil et l'ingénieur J.-P. Fournalès.

Pour moi, la naissance de la moto française remonte à ce jour. L'un des deux monstres sacrés du trial (l'autre était Vesterinen) l'avait reconnue.

Et puis, l'histoire continue.

Joël Corroy a toujours été l'homme des défis. Il a un jour décidé de faire une moto de trial française. Il l'a faite. D'abord tout seul, puis avec l'aide de toute sa boîte (tous ses collaborateurs sont associés économiquement et juridiquement au projet), puis avec l'aide de Charles Coutard, le monstre sacré du trial français. Cette année, la JCM (qui va s'appeler Défi !) courra le mondial, le français, les Six Jours d'Ecosse. Consécration...

L'histoire encore et toujours. Vous la connaissez. On vous l'a racontée il y a trois semaines. Celle de Coll. Artisan, artiste ? Génial, obstiné, ça c'est sûr. De la bonne, de la vraie école française... Lui, il veut faire une 4T française de trial. Et là aussi, grande réussite...

Alors, *Moto Revue* a décidé de frapper un grand coup. De participer à l'histoire. En amenant ces motos sur un terrain d'essai près de Toulon, en les faisant tester ensemble par les meilleurs pilotes français.

Mais j'ai voulu aussi donner le coup d'envoi face aux autres pays producteurs et actuellement maîtres du marché. De l'audace ! Alors, on a fait venir à l'essai la SWM 350 « Jumbo ». La plus prestigieuse des motos de trial actuelles. A son guidon, à l'heure où ces lignes sont écrites, Schreiber a gagné la 1^{re} manche du mondial 83 en Espagne. On ne peut trouver meilleur (ou pire !) adversaire aux motos « cocorico »...

L'école française

Ces trois motos françaises ont déjà été essayées séparément dans *Moto Revue*. On ne va donc pas vous ressortir tout le baratin technique les concernant. Seulement les grandes lignes. D'autant plus qu'il y a (déjà !) des constantes de la moto française. La suspension arrière monoshock d'abord. Il est évident que c'est la solution d'avenir. Celle de la progressivité. La JCM est équipée d'un système à biellettes, Fournalès et Coll sont en prise directe sur le bras oscillant. Aucune usine italienne ou espagnole ne sort encore de monoshock

en trial. En revanche, on croit savoir que la future Yamaha, actuellement testée par Birkett au Japon, serait monoshock. Andrews avait testé le système au GP d'Irlande il y a six ans ; à l'époque, le projet fut abandonné.

Le cadre démontable est très prisé chez les « zonardes » hexagonales. Pratique, il permet de faire la partie « qui travaille » en matériau de prestige, léger et rigide, et de laisser la partie arrière en métal moins cher. En plus, cela est super commode pour « mécaniquer ».

L'astuce est partout sur ces motos. Normal. Quand on crée un proto de A à Z, on peut y réaliser ses fantômes ! Quelques exemples : pas de tés de fourche sur la Fournalès et le réservoir sous la selle, comme sur la Coll, qui a aussi un système de refroidissement du circuit d'huile additionnel particulièrement pensé et discret. JCM a mis au point un kit « repose-pied » à la demande, et,

comme les autres, présente un circuit d'air très protégé avec une prise très longue, gage de souplesse du moteur. On vous a largement décrit la liste des astuces de chacune d'entre elles dans les essais individuels. C'est du bonheur à l'état pur ! Autre constante : la légèreté. La Fournalès pèse 77 kg, la Coll, 81, la JCM, plus classique peut-être, ne pèse encore que 90 kg. C'est la tendance absolue des trials modernes, ce que j'appellerai la « fantication » par référence à cette autre marque qui a autant fait avancer la technique trial que Moïse le peuple hébreu !

Enfin, dernier point commun : les moteurs sont étrangers. Mais tellement travaillés, au moins sur la Coll et la JCM, que l'on peut se demander qui a le plus apporté, la base ou la conception ! Hiro pour la Fournalès, Tau pour la JCM. On reste en Europe. Honda pour la Coll : japonais, mais il n'en reste d'origine que les carters !

Ci-contre, Thierry Michaud et sa Jumbo SWM. Ci-dessous, le cadre démontable de la JCM est... démonté !



Les détails sur la SWM. Cadre aplati, échappement très travaillé, gros moteur, finition exemplaire...

L'école italienne

En Italie, on reste plus classique qu'en France. Cela dit, cette 350 Jumbo n'a rien à voir avec la 280 (dite 320) mise au point par Coutard et menée par Burgat sur le chemin du grandiose.

Le moteur est un Rotax, vrai 350, mais à admission et distribution classique. Pas de rotatif sur ce modèle. J'avais surpris les premiers travaux du service course SWM il y a deux ans. Voilà l'aboutissement logique.

Le bras oscillant incurvé était déjà apparu sur les dernières 320. Le cadre est, en revanche, tout à fait nouveau. Très étroit, très aplati en largeur (les plaques remplacent peu à peu les tubes !), très léger, très rapide.

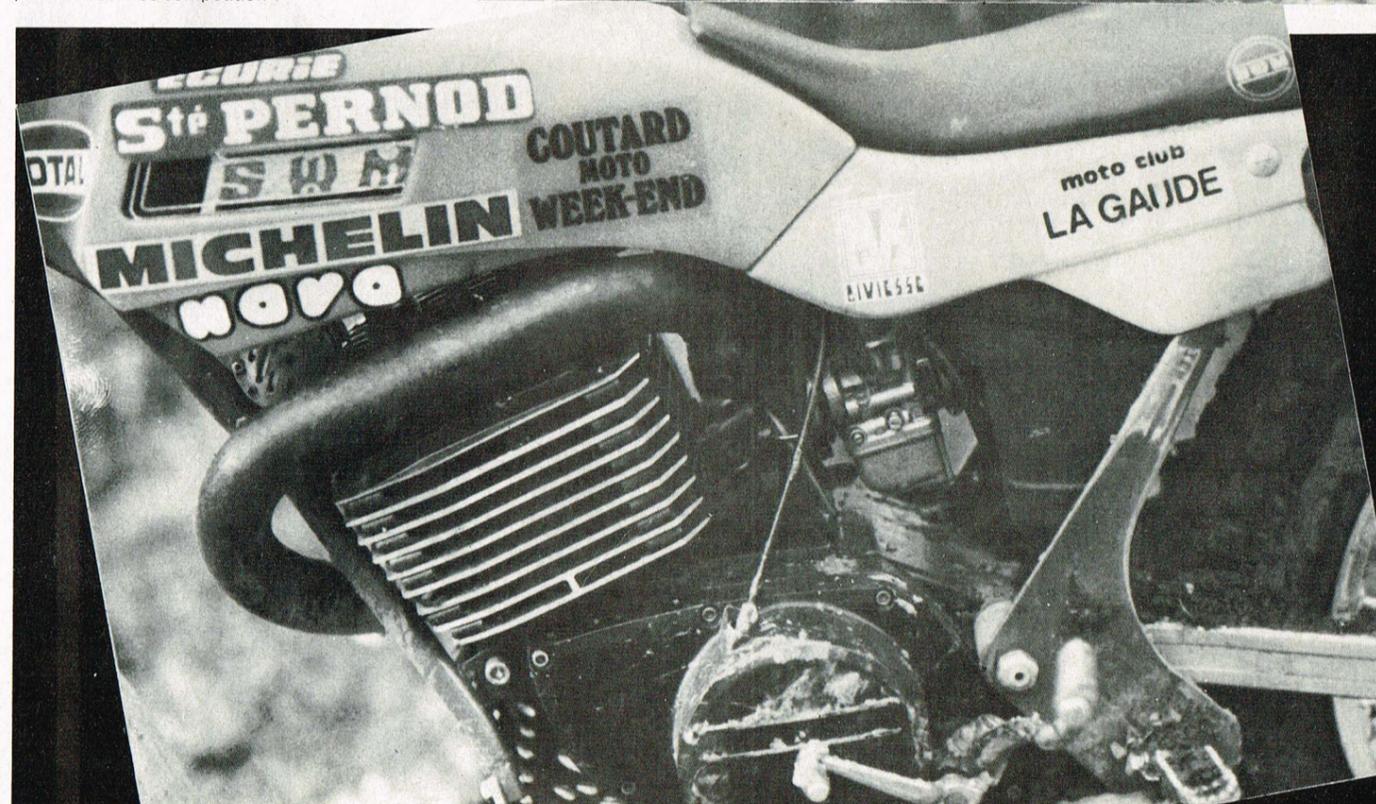
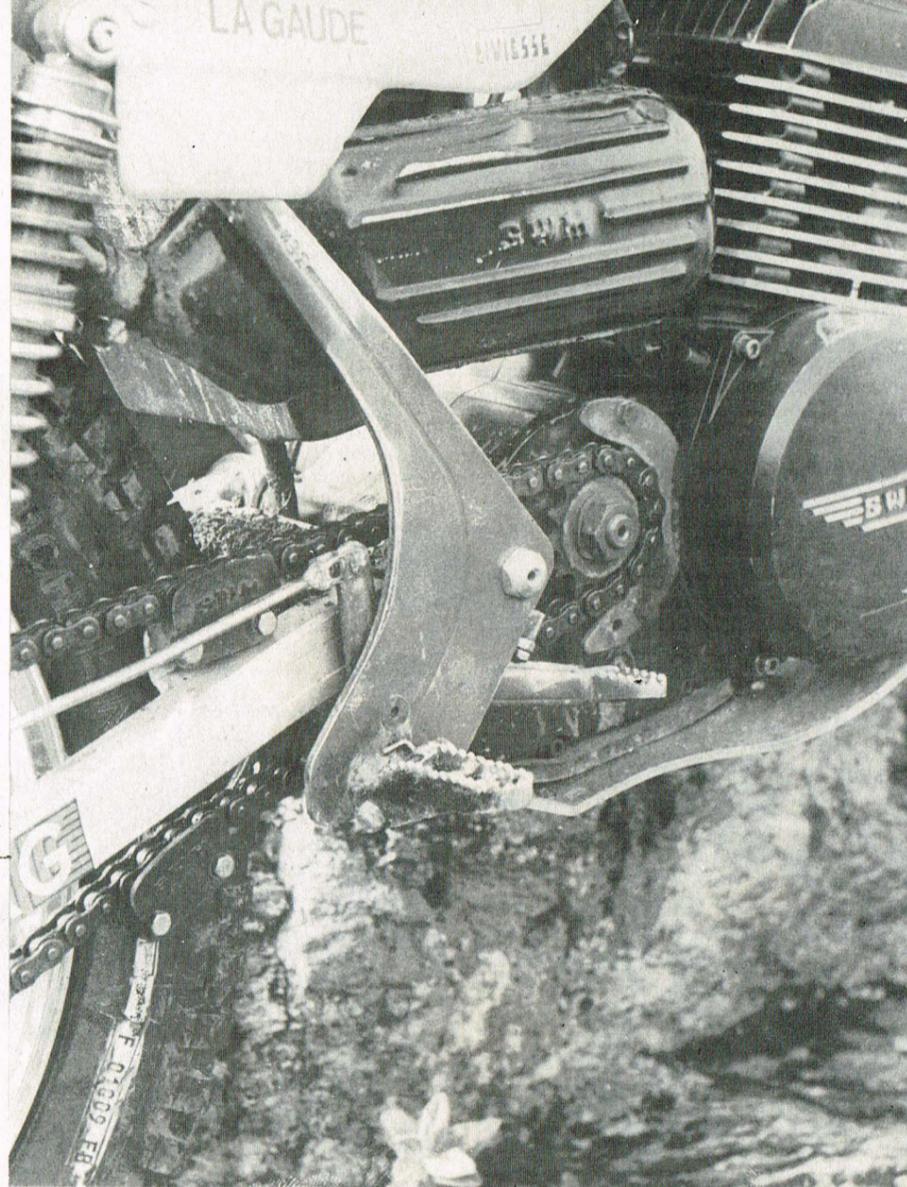
La fourche est de diamètre plus important que sur la 320. Encore du nouveau avec le plastique translucide du réservoir. Et surtout un grand alléluiah ! Le système d'embrayage est changé : il est plus souple et ne colle plus à froid. Si ça avait été comme ça au début, je n'aurais pas enfoncé la porte du garage de maman à la campagne. (Burgat a fait encore mieux, il a cassé la belle voiture de son papa en passant la 1^{re} à froid : eh ben ça c'est fini !).

Fourche Betor et amortisseurs classiques (par opposition aux monoshocks français s'entend) Girling.

Du super beau. Du super pensé. L'arme absolue de SWM. Et l'on sait que cette marque aime bien gagner les guerres.

Précision

Toutes ces motos étaient équipées de pneus Michelin pendant l'essai. Mais la Coll-Alpha était chaussée de pneus clients, les autres de ces fabuleux « compétition ». Il faudra s'en souvenir au moment du test d'adhérence. Le Michelin « client » est peut-être ce qui se fait de mieux, mais il y a encore un monde entre la série et les pneus du service compétition !



I. Les arguments « à l'arrêt »

Deux précisions qui n'en sont pas, avant d'attaquer. Des quatre, SWM est la seule qui soit pour l'instant une moto de série. Les motos françaises essayées sont des protos qui préfigurent les séries qui viendront dans les mois à venir. Une série est souvent moins parfaitement réussie qu'un proto. Mais « on the other end », d'autre part, il y aura sur les séries françaises des améliorations qui manquent sur les protos...

Je rappelle aussi qu'à *Moto Revue*, le staff trial est trial jusqu'au bout. Une moto qui gagne un test fait zéro !

● Esthétique-finition

La Fournalès perd ce test. Parce que le modèle essayé a deux ans d'essai dans les reins. En série, elle sera aussi belle et finie que les autres. Et matez un peu le design futur de l'engin pondé par l'ami Blanc-Tailleur ! Parce que le cadre chromé, le réservoir (« le faux ! ») en alu poli, ça jette un max !

La SWM, en esthétique pure, est la plus réussie. Faut dire que les trials ont le beau dans le sang depuis Jésus Christ et que nos ingénieurs français n'ont guère eu le temps de fignoler le design !

Il faudra du temps pour se faire au dessin révolutionnaire de Fournalès ! Cela dit, dans le genre classique, la JCM est bien réussie. En plus, tout y est planqué, super protégé : BTR, vis à têtes fraisées... super finition. La Coll est super étroite, élancée. Egalité avec la JCM.

0. SWM - 1. Coll, JCM - 2. Fournalès

● Position assise

Fournalès a une selle à deux positions. Une plus haute pour l'interzone. Victoire au génie simple !

0. Fournalès - 1. Coll, JCM, SWM

● Position debout

Rien à redire. Chaque moto a son originalité. La Fournalès est haute de repose-pied, et pour poser le pied par terre, on a l'impression d'être loin, loin... Mais quelle garde au sol ! JCM et SWM sont bien neutres. La Coll est haute de l'avant et rappelle un peu la Béta. Priorité au classique ou au novateur ? Je ne juge pas. Je laisse ça à votre goût. Tout marche bien...

0. SWM, Coll, JCM, Fournalès

● Démarrage

Elles partent toutes avec une vitesse enclenchée, sauf la JCM. Ce détail sera changé d'ici peu (comme le design de la Fournalès). La compression sur la SWM est très forte. La Coll démarre bien dès que l'on a le coup ; mais le kick reste parfois bloqué sous le repose-pied. La Fournalès est extra...

0. Fournalès - 1. Coll, SWM - 2. JCM

● Poids

Bon. Là, les chiffres parlent tout seuls. Fournalès, 77 kg (avec 5 l d'essence). Coll, 81 kg (avec 3 l). JCM, 90 kg (avec 4 l). SWM, 93 kg (avec 6 l). Gros coup de chapeau à Coll qui fait mentir la croyance en un 4T lourd.

0. Fournalès - 1. Coll - 2. JCM - 3. SWM

● Commandes

La Coll et la Fournalès sont les moins bien loties. Sur la Fournalès, le frein arrière est introuvable et le sélecteur se replie trop facilement. Kif-kif pour le frein arrière de la Coll, dont par ailleurs l'embrayage est tout doux mais a trop peu de course. JCM et SWM n'ont rien à se reprocher. Et c'est vrai que le nouvel embrayage de la SWM est d'une douceur qui confine à la tendresse.

0. SWM, JCM - 1. Coll - 2. Fournalès

● Accessibilité

Il faut être prestidigitateur pour attraper le carbu de la SWM. La roue arrière se vire classiquement « axe, écrou, entretoises » ; pour le filtre, il y a deux vis. Signalons que la coque fait office de boîtier de filtre à air.

Sur la Fournalès, on atteint le carbu sans histoire. Un boulon pour la roue arrière, une vis pour le filtre ! Difficile de faire mieux.

Sur la Coll, roue arrière classique ; un caoutchouc, on soulève la coque. Et l'on a le carbu et le filtre sous la main. Caoutchouc également sur la JCM dont le carbu est hyper accessible et dont la roue arrière n'a pas de patte d'ancrage. Avantage léger à Fournalès et JCM.

0. JCM, Fournalès - 1. SWM, Coll

Le point à mi-course

C'est terminé pour les essais à l'arrêt. Vous pouvez faire le compte si cela vous amuse. Un total, dans un essai, ne dit finalement pas grand-chose. Toujours est-il que sur les arguments « à l'arrêt », les françaises tiennent bon. Avec un léger avantage à la Fournalès. Ce bon résultat est normal. Encore une fois, sur un proto, on fait ce qu'on veut. C'est donc à la limite tout à l'honneur de SWM d'être à la hauteur des motos « cocorico » ! Mais ceci n'était que hors-d'œuvre : voici venir les zones !

II. Les performances

Nous y voilà ! Alors ? Ça vient, ça vient.

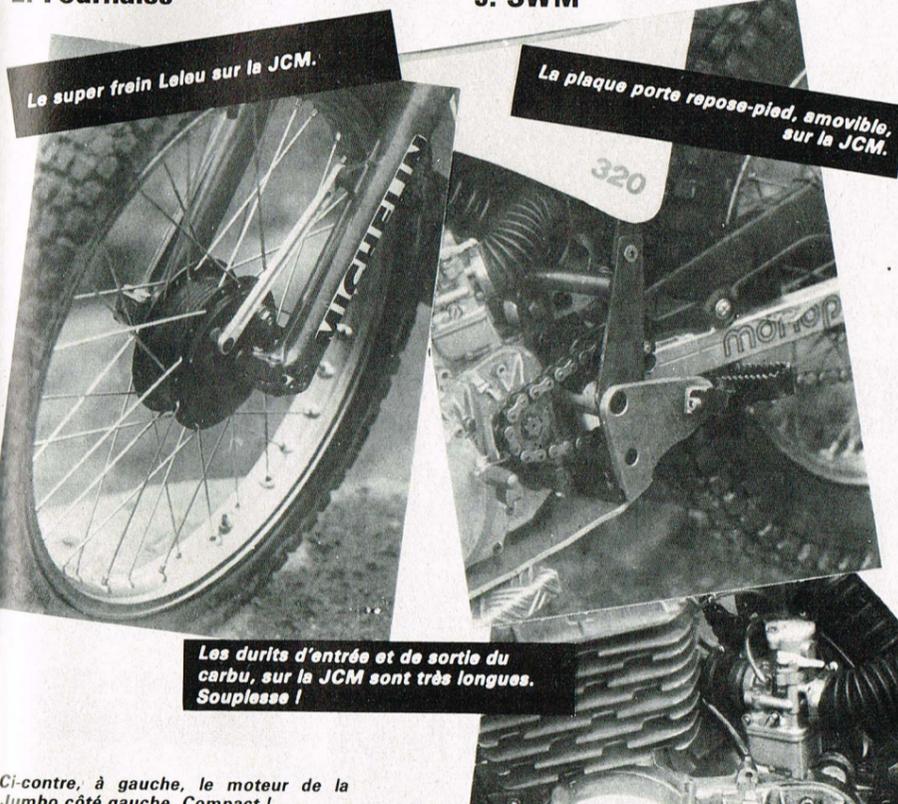
● Stabilité

Il est vrai que le Scottish n'est qu'une épreuve sur l'année. Il est vrai aussi que les zones de stabilité ne sont plus majoritaires.

Il y a, en dehors des remontées dans les cailloux, (et d'une façon générale de tous les problèmes inhérents à la randonnée)... un autre domaine où la stabilité est importante... C'est la sortie de marche... On verra cela à la rubrique « marche » !

La Coll et la SWM sont relativement instables. J'ai vraiment vu les meilleurs pilotes français (seul Burgat manquant pour parfaire le plateau de cet essai) guider fort pour placer la moto face à la difficulté. Cela dit, il est connu que chez SWM, on a toujours chiadé la légèreté de l'avant... gage de maniabilité !

0. JCM, Fournalès - 1. Coll, SWM



Ci-contre, à gauche, le moteur de la Jumbo côté gauche. Compact !

● Maniabilité

Qu'est-ce qui fait une moto maniable ? La légèreté et la précision du guidage. La réponse rapide du moteur. Le bon réglage des amortisseurs. La SWM pourrait être considérée comme la meilleure... à condition de s'appeler Fred Michaud ou Bernie Schreiber. C'est vraiment la moto d'élite. Elle se met comme l'on veut sur la roue arrière... trop facilement parfois ! Pour un bon ou un super bon c'est un régal... Encore que son instabilité débouche sur quelques difficultés de placement. Alors qui ?

Il semble que la JCM offre le meilleur compromis. C'est important, quand on sait à quel point le trial moderne, zones et motos, s'immole sur l'autel de la maniabilité !

Dans une de nos zones tortillonnées du genre infernal, où j'ai commencé par mettre 10 minutes à piger comment cela pouvait passer (et pourtant j'en ai vu, en six ans de trial mondial, de la zone démente !), chaque pilote a en gros fait zéro avec sa moto. Mais la JCM est aussi passée à zéro avec d'autres pilotes. Il semble que le moteur y fasse beaucoup, car en fait la moto est un peu lourde de l'avant. Corroy a vraiment fait du superbe boulot sur le moteur Tau. Cela dit, en virage à plat, la JCM glisse un peu de l'avant.

La Fournalès manque un peu de rayon de braquage ; en virage à plat, le guidon est parfois dur à redresser, on force. Elle paraît lourde. Je dis bien, elle paraît. Car dès que l'on s'y est habitué (ça prend au moins une heure), on fait ce qu'on veut. Et la Coll ? Ultra légère, c'est peut-être celle qui nous a le plus épatés. Aussi parce que l'on ne s'attendait peut-être pas à d'aussi bonnes performances ! Cela dit, elle manque un peu de précision. En tenant compte du fait que la majorité d'entre nous ne s'appelle pas Schreiber, le classement serait donc le suivant.

0. JCM - 1. Fournalès, SWM - 2. Coll

● Puissance

Les cylindrées des motos sont différentes, et cela se ressent dans ce test. La SWM a le plus de chevaux ; c'est évident (350 cm³). Mais cette puissance est parfois difficile à utiliser, car le moteur manque dramatiquement d'inertie. En fait, c'est encore la JCM, avec une courbe plus aplatie, qui est la plus chouette.

La Fournalès paie encore une fois ses deux années d'essai. Le moteur commence à en avoir marre ! Le 4T c'est connu, surtout sur les Honda, ça monte très haut en régime. Mais on a été un peu déçu par la Coll. Est-ce dû seulement à la cylindrée ? (240 cm³). Toujours est-il qu'on aurait aimé que ça monte encore plus haut.

0. SWM, JCM - 1. Fournalès, Coll

● Souplesse

C'est un test que l'on fait à plat. Au ralenti, ou presque. Et l'on voit si le rythme moteur est régulier, sans à-coups. Aucun problème. Zéro partout. Sur la Coll, il faut régler le ralenti un peu plus haut. Mais pour vous dire, Lejeune, sur sa Honda d'usine, a le même problème. Sur un 4T, faut du ralenti, c'est connu et c'est tout. Suffit de le savoir.

0. JCM, SWM, Fournalès, Coll

● Couple

C'est le pouvoir de traction à bas régime. En côte, en 3^e ou 4^e, on laisse tomber le régime petit à petit, pour voir jusqu'où ça va sans caler.

Dire qu'il y en a sur un 4T, c'est évident. Cela dit, sur cette Alpha-Coll il est un peu brutal, faut faire gaffe au coup de piston !

La SWM est ultra connue pour son fabuleux couple : le Rotax est un délice. Mais, encore une fois, la puissance est si brutale qu'il faut vraiment doser pour ne pas perdre le coup.

JCM et Fournalès ont un couple très respectable.

0. SWM, Coll - 1. JCM, Fournalès

● Freins

Bien sûr, sur la 4T, il y a le frein moteur. Tempéré par le fait que l'on est forcé de mettre beaucoup de ralenti pour gagner en souplesse. Les moyeux Magesti (comme sur la Merlin) sont satisfaisants. Les freins Laleu de la JCM font merveille, y compris sous l'eau. Les Grimeca de la SWM sont connus depuis longtemps : ça marche ! Fournalès... c'est un secret. C'est du Bultaco trafiqué et ça va très bien. Bref, pas de problèmes de freinage sur ces motos. Léger avantage à Coll et JCM.

0. Coll, JCM - 1. Fournalès, SWM

● Boîte de vitesses

Pas de problème particulier sur la JCM. La SWM tire trop long en seconde. La Fournalès n'a pas de problème non plus. La Coll ? C'est un régal...

0. Coll - 1. JCM, Fournalès, SWM

● Amortissement avant

Côté fourche, il semble que ce soit JCM qui ait le moins travaillé la question. A tel point que l'on ne sait pas encore quelle marque sera montée sur la série !

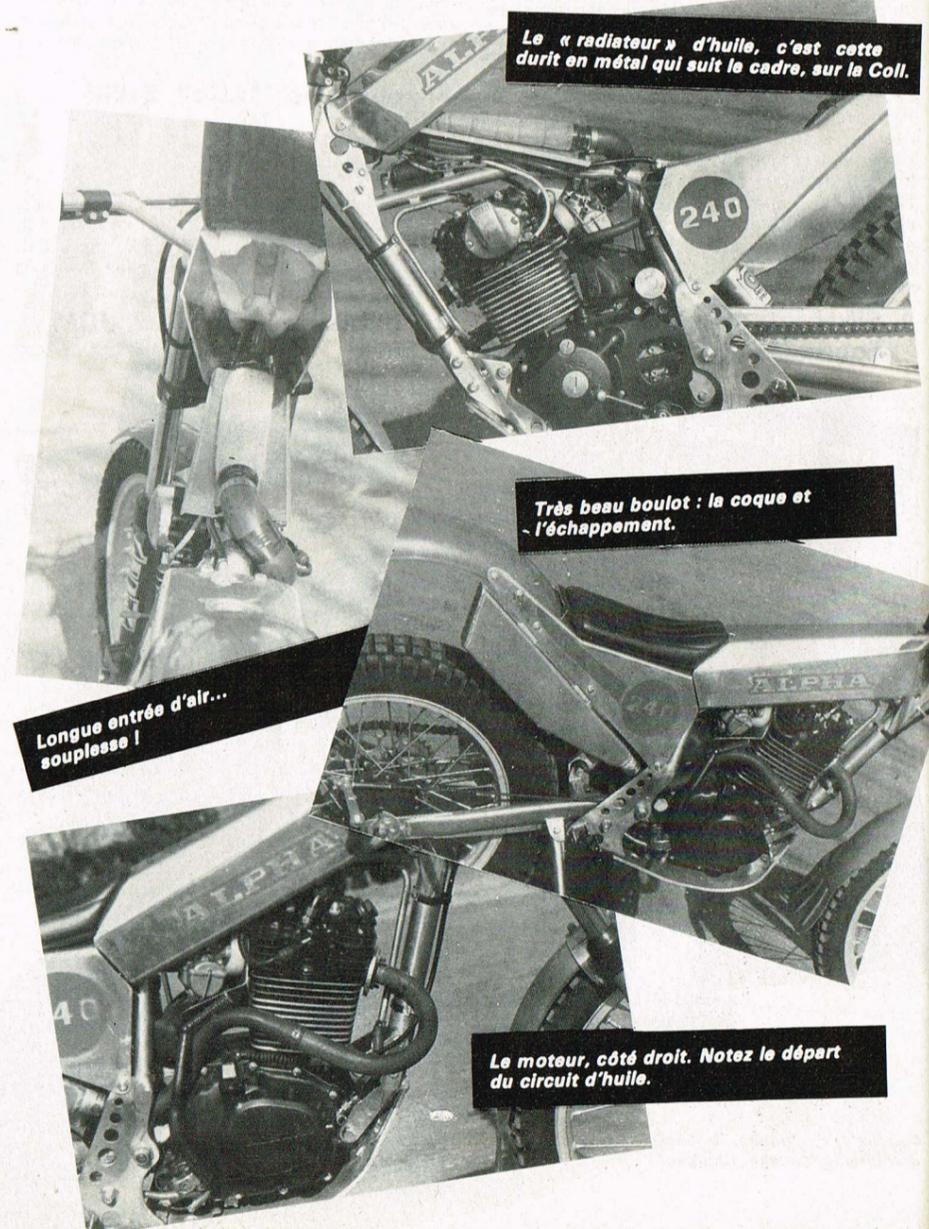
SWM (Betor) et Fournalès (Betor amélioré) vont super bien. Coll, bien sans plus.

0. SWM, Fournalès - 1. Coll - 2. JCM

● Amortissement arrière

C'est, avec la maniabilité, le test le plus important. Surtout parce que l'école française apporte une solution nouvelle.

L'analyse de la crème des trialistes français est la

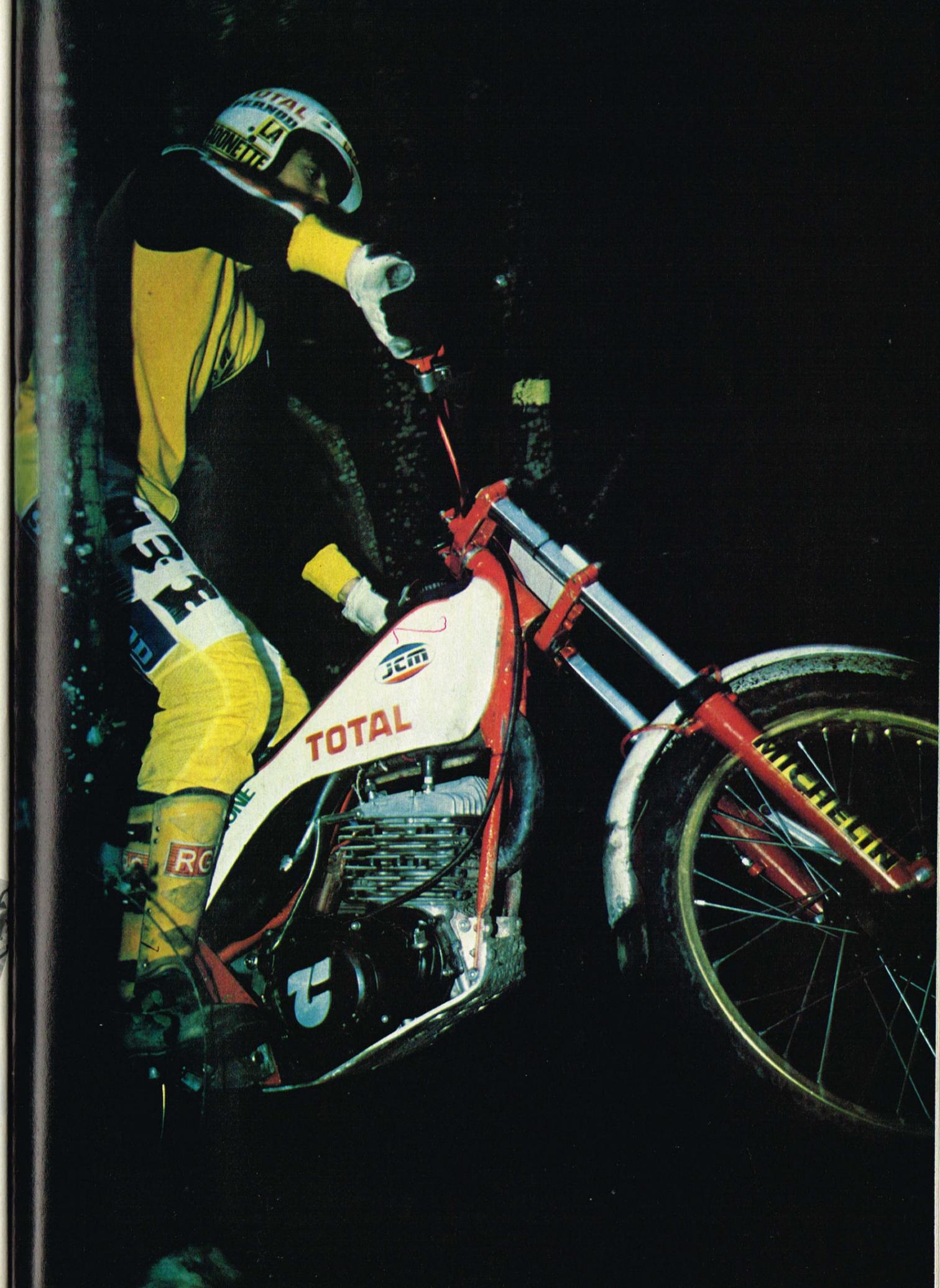


Le « radiateur » d'huile, c'est cette durit en métal qui suit le cadre, sur la Coll.

Très beau boulot : le coque et l'échappement.

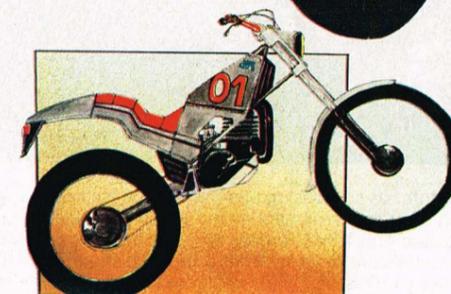
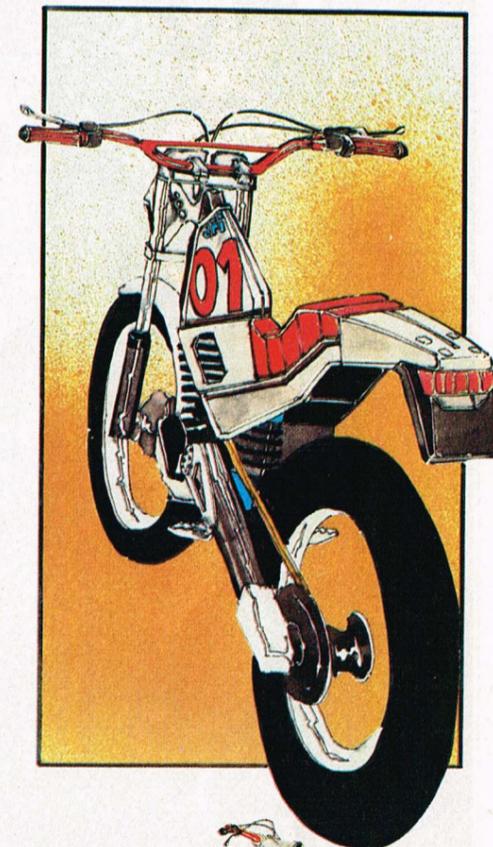
Longue entrée d'air... souplesse !

Le moteur, côté droit. Notez le départ du circuit d'huile.





A gauche, pleine page, Fred sur l'Alpha-Coll. Une moto étonnante par bien des aspects, juste un peu limitée en puissance. Ci-contre, Adrien vous présente la Fournalès. On fait ce qu'on veut avec mais... on ne le sais pas au départ !



Ci-dessous, la future Fournalès dessinée par Blanc-Tailleur. Toujours révolutionnaire ! Elle gardera ses chromes, l'acier poli, la selle bi-position.



La moto de trial française ? Ça marche !
Cauquil et sa Fournalès, Coutard et sa JCM,
Balança et sa Coll.

Fantic. Là aussi dans les marches, il y aura à l'avenir une technique monoshock... plus efficace, plus facile.

En attendant, un super bon point à la Fournalès. La garde au sol énorme fait qu'on ne tape jamais. En plus, les essayeurs ont tous admis que ça monte toujours, même quand on croit que ça ne va pas monter. Pierre Cauquil, l'officiel Fournalès, ne cesse de les écœurer toute l'année.

0. Fournalès - 1. SWM, JCM, Coll

● Adhérence

Le test ultime. Celui qui regroupe tout ! Accord de suspensions, moteur, pneus, etc.

La Coll est fabuleuse dans la terre et la boue. Moins sur les pierres. Je rappelle qu'elle était équipée de Michelin clients et ça y fait beaucoup.

Sur la Fournalès, il y a problème si l'on pose le pied à terre. Vu sa légèreté, elle patine si on l'allège encore ! Mais d'un autre côté, l'effort à déployer pour pousser est minime. La SWM a une bonne adhérence. Mais on la perd facilement vu la brutalité des gaz. Il faudra donc y aller avec doigté et délicatesse.

La JCM ne pose aucun problème. Le moteur y est pour beaucoup.

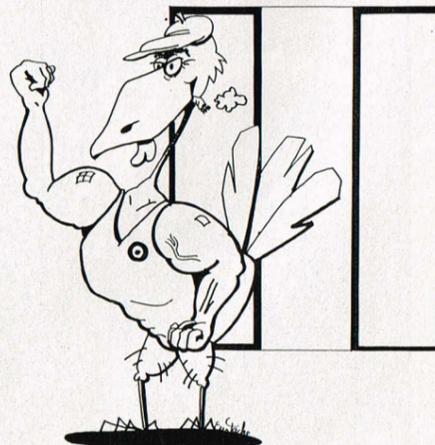
0. JCM - 1. SWM, Coll, Fournalès

Conclusion : elles existent vraiment !

L'objectif de cet essai était clair dès le départ. Voir si les motos françaises étaient compétitives, en les opposant à la plus prestigieuse des trials étrangères du moment.

Que voit-on sur ces tests de performance ? Qu'elles s'en sortent haut la main. Là aussi vous pouvez faire le total, qui ne sera de toute façon qu'indicatif. Je ne veux pas choisir votre moto pour vous. A vous de voir ce qui vous botte en fonction de vos compétences et de vos fantasmes ! Quatre super motos, c'est sûr. Quatre conceptions différentes du trial, c'est sûr aussi. Ajoutons que les prix des motos françaises sont ceux de la concurrence, ce qui veut dire que les trials françaises existent aussi sur le plan économique. En plus, elles créent une révolution technique qui existera partout dans deux ou trois ans. Le monoshock dans le trial, c'est le turbo en bagnole !

Seul problème : les séries devront valoir les modèles de mise au point. Messieurs les concepteurs, encore un peu de génie SVP. Et encore bravo !... et encore merci !



● Marches

Bien sûr, on retrouve le dilemme du monoshock. La roue arrière ne décolle jamais. Même dans la marche. Sur une grosse marche prise vite, c'est extra. Sur une extension, c'est moins performant qu'avec une suspension classique, le principe d'une extension consistant justement à faire décoller la roue arrière !

Disons tout de suite que rapport à la 320 TL, qui était une médiocre « marcheuse », la SWM 350 a fait de réels progrès. Super moto en marches...

Les autres ? Dans la marche, c'est mieux. Mais en haut ? Comment savoir qu'on est en haut ? Adrien Prato nous a dit que pour l'instant, il préfère le « bing ! » qui signale que l'arrière rebondit et le 2^e choc qui signale qu'on est en haut. Mais on sait qu'Adrien est tout à fait attaché à la technique

suivante. La suspension monoshock épouse super bien le terrain. Tellement qu'on ne sait plus ce qui se passe sous la roue arrière. Or, avec une suspension classique, c'est peut-être moins élaboré, ça saute, ça tressaute, mais ça donne de précieuses indications au pilote. En fait, on accuserait presque le monoshock d'être trop parfait ! Faire un classement est d'autant plus difficile que la SWM, classique, amortit super bien. Ce qui est sûr, c'est que le monoshock inaugurerait un type de pilotage nouveau, révolutionnaire, auquel personne, sauf peut-être Pierre Cauquil, ne s'est encore fait. En tout cas, ce que l'on peut affirmer, c'est que les monoshocks français marchent très bien. Tous les essayeurs m'ont dit être vraiment épatés. Egalité dans ce test. Ce qui équivaut à un superbe certificat de naissance pour nos « zonardes » hexagonales !



Fiches techniques

	Coll Alpha 240	Fournalès	SWM 350 Jumbo	JCM 320
Moteur				
Type	4T refroidi par air et huile (additionnel)	2T refroidi par air	monocylindre 2T refroidi par air	2 temps refroidi par air,
Alésage	70,5	80	82	82
Course	61,5	64	66	60
Cylindrée	240 cm ³	320 cm ³	348,5 cm ³	315 cm ³
Taux de compression	8,2 à 1	n.c.	9 à 1	7,5 à 1
Puissance maxi	15 ch	17 ch à 3 400 tr	20,5 ch à 6 000 tr	19,6 à 5 800 tr/mn
Couple maxi	2,5 mkg à 4 500 tr	2,48 mkg à 3 400 tr	2,95 mkg à 3 500 tr	n.c.
Alimentation	Keihin Ø22 mm	Carbu Dell'Orto Ø27	Dell'Orto Ø28 mm	carbu Dell'Orto Ø27
Allumage	électronique Honda	électronique	classique	électronique Densi, réglage de l'avant PMH
Avance	automatique	automatique		
Lubrification		2 %	2 %	mélange 2 %
Mise en route	kick, starter, vitesse enclenchée	kick, starter, vitesse enclenchée	kick, starter, vitesse enclenchée	kick, starter
Transmissions				
Primaire	pignons à taille droite : rapport 3,33	pignons à taille droite : rapport 3,588	pignons à taille hélicoïdale rapport 3,684	pignons à taille hélicoïdale rapport 3,30
Embrayage	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses				
1 ^{re} :	3,083	3,588	3,40	
2 ^e :	2,333	2,769	2,666	
3 ^e :	1,833	2,133	1,933	
4 ^e :	1,450	1,058	1,389	
5 ^e :	0,923	1	1,095	
6 ^e :	0,785		0,760	
Secondaire	chaîne 11 x 46	chaîne 13 x 39	chaîne 13 x 38	11 x 40
Partie-cycle				
Cadre	simple berceau interrompu inox, alu	treillis tubulaire	simple berceau interrompu	simple berceau interrompu
Suspension AV	Betor 170 mm	Betor trafiquée 160 mm	Betor 35 mm	Marzocchi 180 mm
Suspension AR	monoshock Fournalès 190 mm	monoshock Fournalès 180 mm	Girling	Monopro 190 mm
Frein AV	Nagesti Ø 110	Bultaco	Grimeca Ø 125	Leleu Ø 120
Frein AR	Nagesti Ø 110	Bultaco	Grimeca Ø 125	Leleu Ø 140
Longueur	n.c.	1 985 mm	n.c.	1 980 mm
Largeur guidon	820 mm	770 mm	850 mm	n.c.
Empattement	1 305 mm	1 305 mm	n.c.	1 310 mm
Chasse	26°	27°	n.c.	n.c.
Hauteur de selle	780 mm	835 mm	n.c.	800 mm
Garde au sol	345 mm	360 mm	290 mm	325 mm
Capacités essence	3,2 l	6 l	6 l	5 l
boîte de vitesses	1,1 l	1 l	1,2 l	1 l
fourche	200 cm ³	300 cm ³ par bras	220 cm ³	180 cm ³ par bras
Poids en ordre de marche avec les pleins	82 kg	78 kg	98 kg	90 kg
Prix clés en main	19 500 F	16 000 F	19 990 F	environ 19 500 F
Importateur (ou constructeur)	Jacques Coll 7, rue du Ribéral ZI St-Estèphe 66840 St-Estèphe	Fournalès 20 route de Bazièges 31320 Castaure-Tolosan	SWM France Le Marcet Salzuit 43230 Paulaghet	J.C.M. route de Paris 70000 Vesoul Tél. : (84) 75.83.34.

Coll Alpha 240



Fournalès



SWM 350 Jumbo



JCM 320

