

par Philippe Bora

125 et 250 Kramer

LE CANTILEVER A LA SAUCE ALLEMANDE

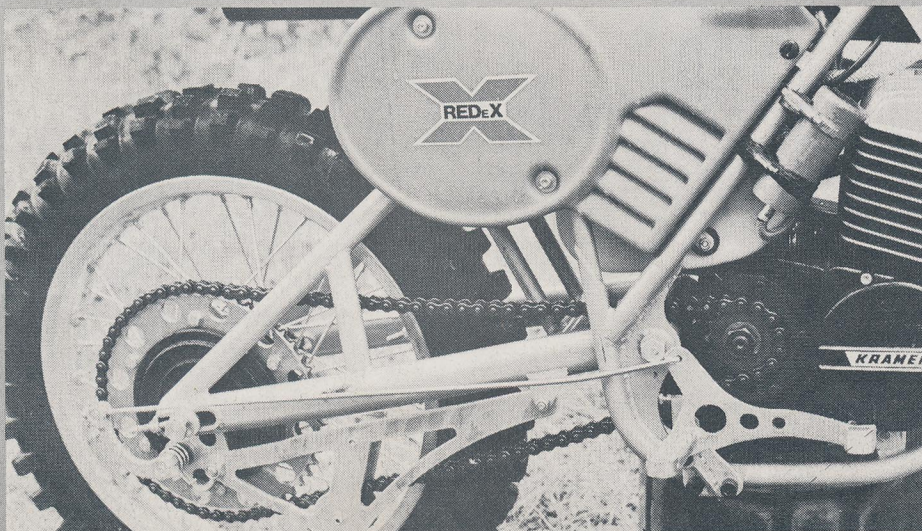
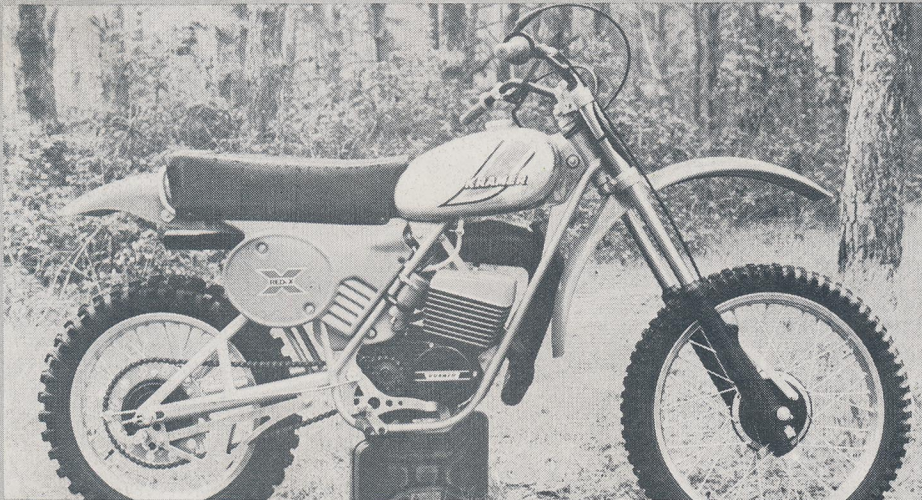
Kramer, petit artisan allemand, s'est acquis une certaine notoriété outre-Rhin d'abord, puis en France ensuite, cela en réalisant dans un premier temps des cadres spéciaux pour Maïco. Ces cadres se signalaient par l'emploi d'un tube très léger mais aussi par leur architecture arrière « cantilever ». Mais un cantilever original, car si le treillis tubulaire évoquait celui des Yamaha, la suspension proprement dite faisait appel à deux amortisseurs conventionnels logés sous la selle. Aujourd'hui, Kramer vient de franchir une nouvelle étape en devenant constructeur à part entière. C'est-à-dire en livrant des machines prêtes à rouler. Des motos de cross, lesquelles sont — c'est logique — importées depuis peu en France par 1 Ter Cross, une officine bien connue des amateurs.

Ci-dessous : un nouveau prétendant sérieux dans le « cross-business ».

En bas : le Cantilever « à la Kramer » :

quand l'artisan rejoint les grandes usines.

En haut : le moteur Rotax, un nouveau venu sur le marché qui va faire très mal.



Rotax

Kramer a décidé d'équiper ses châssis de moteurs Rotax. Deux cylindrées sont disponibles : 125 cm³ et 250 cm³. Dans un second temps devrait apparaître une gamme enduro, également disponible dans ces cylindrées.

Le passage du bloc Maïco au moteur Rotax a naturellement exigé le changement complet du dessin du cadre. Cependant la partie postérieure cantilever a été conservée, de même que les deux amortisseurs logés sous la selle. Ce cadre est un double berceau tubulaire réalisé en acier spécial du type aviation. On obtient ainsi une partie-cycle très légère. Conséquence, la 250 cm³ cross ne pèse que 93 kg à vide et la 125 cm³ 91 kg.

Les débattements de suspension sont très importants comme c'est la loi en cross : 250 mm. A l'arrière, nous trouvons 2 amortisseurs Bielstein à gaz tandis qu'à l'avant la Kramer est équipée d'une toute nouvelle fourche Cériani magnésium, avec axe déporté naturellement.

La finition est très sérieuse, avec des astuces particulières, telles l'axe de bras oscillant situé dans le même plan que celui de sortie de boîte de vitesses. Cela permet d'avoir une tension de chaîne constante quel que soit le mouvement du train arrière. Les roues reçoivent des jantes Akront « vertes » chaussées de pneus Metzeler 450 x 18 à l'arrière (400 x 18 sur la 125 cm³) et 300 x 21.

Les garde-boue et les flancs latéraux sont en plastique tandis que le réservoir est en tôle d'aluminium.

Côté mécanique, nous trouvons les blocs Rotax qui connaissent un succès grandissant dans la construction moto européenne. Très moderne de conception, ce moteur se caractérise par ses carters en magnésium injecté et son admission par distributeur rotatif. Précisons que la boîte de vitesses est en prise constante, ce qui autorise le démarrage vitesse enclenchée. En version cross elle possède cinq rapports. L'allumage est confié à un volant électronique Bosch. Notons que la 125 cm³ comme la 250 cm³ sont alimentées par un carburateur Bing de 32 mm. Avec une cylindrée de 123,7 cm³ obtenue par un alésage-course de 54 x 54 cm³, la 125 cm³ délivre 24 ch à 9.500 tr/mn. La 250 cm³ (alésage-course 74 x 57,5 cm³) délivre 38 ch à 9.500.

Du beau matériel donc, dépouillé certes mais sportif à l'extrême. Hélas c'est aussi très cher : 14.000 F pour la 250 cm³ et 12.500 F pour la 125 cm³. Dommage, tout le monde ne pourra pas rouler en Kramer !