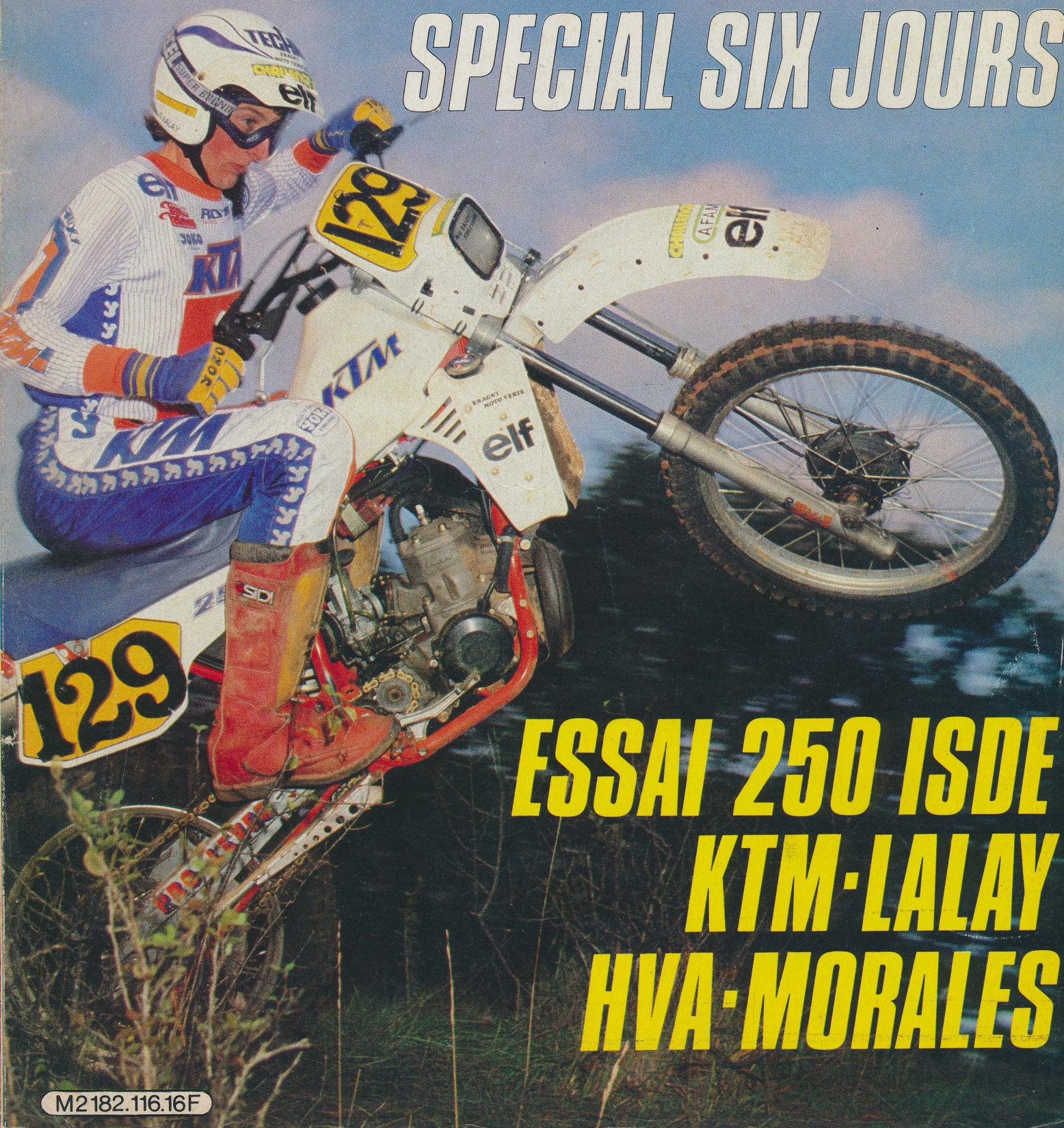


N°116 Décembre 83

16F 130fb.7fs.\$2,25(Canada)

moto

SPECIAL SIX JOURS



**ESSAI 250 ISDE
KTM-LALAY
HVA-MORALES**

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Patrick Casasnovas

REDACTEUR EN CHEF :

Gilles Mallet

REDACTION :

Eric Breton, Didier Coste,
Xavier Audouard, Philippe Horville,
Patrick Massias, Reynald Lecerf,
Alain Kuligowski, Georges Gori,
Philippe Bora, Eric Alesund, Le Viking.

U.S.A. : François Bourret.

Italie : Michèle Verrini.

Angleterre : Peter Howdle

DIRECTEUR ARTISTIQUE :

Claude Porchet

CONCEPTION GRAPHIQUE :

Hélène Bernard

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :

E. A. Bahman

CHEF DE PUBLICITE

Stéphane Khong

ASSISTANTE :

Yasmina Challal

CONCEPTION PUBLICITE :

Enrico Carosi, Marc Blanchard

PROMOTION :

Jean-Louis Dronne

SECRETARIAT :

Patricia

Les manuscrits et documents non insérés
ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

2, rue Chapal, Aulnay-sous-Bois, Z.I.

MOTO VERTE

est une publication des

Editions Larivière.

S.A. au capital de 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 21 11678 F

C.C.P. : 115915 Paris

PRESIDENT :

Patrick Casasnovas

DIRECTEUR GENERAL :

Serge Pozzoli

DIRECTEUR :

Georges-Alain Mahé

DIRECTEUR DES VENTES :

Robert Schomann

ABONNEMENTS :

Monique Derégard

PETITES ANNONCES :

Véronique

Abonnement 1 an ou 12 numéros : 160 F
(étranger 225 F)

Commission paritaire : n° 55.453

Dépôt légal : 4^e trimestre 1983

Couverture

Gilles Lalay, l'homme des 6 Jours. Photo P. Massias

Essai

Sur les 250 des ISDE : KTM et HVA avec le concours de leurs pilotes,
par Eric Breton. Photos P. Massias

82

Nouveautés

Yamaha 250 TY, par Didier Coste

68

Les nouvelles Honda et Yamaha cross, par Eric Breton. Photos P. Boulland

58

Salon

Accessoires : les nouvelles collections, par Patrick Massias

35

Technique

Préparation des Yamaha IT : les conseils de Bruno Faure recueillis par Alain Lecorre.
Photos T. Lavau

92

Sport

Championnat de France d'endurance TT, par Reynald Lecerf

10

La Ronde des Sables, par Patrick Massias

16

Le deuxième Rallye des Pharaons, par Didier Coste

74

ISDE 83 : Six jours au Pays de Galles, par Gilles Mallet

18

Cross français : le Super-championnat, par Xavier Audouard

95

Championnat de France d'endurance T.T., par Reynald Lecerf

10

L'écho des Tétines

5

Courrier des lecteurs

64

Actualités - Nouvelles du monde

42

Et trois posters !



Cross
Français :
Jacky
Vimond
Super-
champion !

Sur les meilleures 250 des ISDE: la KTM de Lalay et l'HVA de Morales

par Eric Breton ; photos P. Massias

LE SEPTIEME JOUR



Le premier jour, Dieu fit la lumière. Le second il créa les eaux et le ciel. Puis la terre et la nature. Ensuite, la lune, le soleil et les étoiles. Les animaux des eaux, ceux des airs. Le sixième jour, les animaux sur la terre et enfin l'homme. Alors, le septième jour Dieu prit un repos bien mérité.

Repos bien mérité le septième jour... Comment ne pas respecter cet exemple suprême ? Surtout au terme d'une épreuve comme... les ISDE ! Eh bien ! sachez qu'il en est qui ne

manquent pas d'audace : ainsi deux fils du Seigneur n'ont pas hésité, en pareille circonstance, à se détourner du droit chemin. Deux âmes pourtant reconnues pour leur haute valeur (et qui s'y connaissent, en matière de chemins !).

Dès leur sortie du parc fermé gallois, ils sont passés outre la prescription divine, comme poussés par une force maligne vers le péché, et ont à nouveau empoigné leurs guidons, les vaniteux. Oui, même le septième jour !

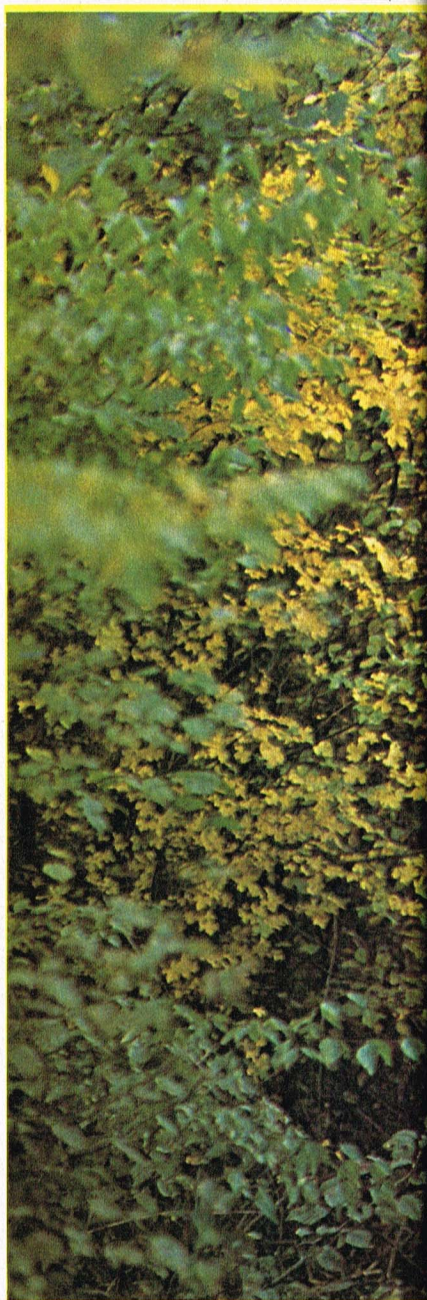
En effet, pour *Moto Verte*, Gilles Lalay et Marc Moralès ont prolongé leurs Six Jours. Le premier nommé est rentré du Royaume-Uni, auréolé d'un joli titre de « champion du monde » d'enduro 250 cc, avec une seconde place au scratch en prime. Sa KTM à refroidissement liquide, aujourd'hui produite en série, s'est donc imposée comme la deux et demie de l'année, à l'étranger comme en France. Mais, bien entendu, sa rivale la plus coriace, tant en championnat de France qu'aux ISDE, aura été l'HVA. Avec au guidon un certain Moralès en particulier. Et si ce dernier n'est « que » quatrième en 250 cc aux Six Jours (et huitième au scratch), il faut invoquer deux chutes en spéciale... et préciser que les sieurs Brissoni et Gronberg qui le précèdent, se classant juste derrière Lalay, pilotent eux aussi des Husky WR !

Bref, z'avez pigé. Voici l'essai des deux meilleures 250 enduro du moment. Mais celles des ISDE, après six jours de course, et en compagnie de leurs pilotes, nos super-Frenchie. Chouette plan !

Motos de série

Les meilleures 250 des Six Jours ? Des super-protos d'usine !... Non. Stop. Fausse route, petits. La KTM de Lalay et l'Husky de Moralès sont des machines de série. Absolument. Des mo-

dèles 84 tels ceux qui trônent dans la vitrine de votre motociste préféré. A savoir : une KTM 240 GS à refroidissement liquide... « Lalay Replica », justement ! Eh oui, il fut un temps — jusqu'au Salon — où l'engin était effectivement réservé à un pilote et à lui seul, en l'occurrence le père Gilou. Souvenez-vous : il avait surpris son monde, le pilote KTM, en mars dernier à Apt, lors de la première épreuve du championnat, débarquant avec une superbe « liquide ». Une cross, « endurisée », réalisée à Troyes chez l'importateur, tout simplement. Dès Mazan, la seconde course, cette machine recevait de l'usine une boîte GS mieux adaptée à la spécialité. Ainsi, sans autre changement notoire, voilà la bécane devenue championne de France inter. On apprenait alors qu'elle devait être enfin vendue au public deux mois plus tard, remplaçant la GS « à air », dont plus personne n'aurait voulu, c'te bonne blague. Les Français avaient inventé la recette : voici comment les Autrichiens l'ont réalisée en production. Vous prenez une 240 MC millésimée 83 (depuis est apparu un modèle 84 sensiblement modifié) dont vous raccourcissez d'une pincée les suspensions (280 mm AV-AR). Vous remplacez la boîte cross par une autre étagée enduro. Vous changez l'échappement pour un pot doublé prolongé d'un méga silencieux tôle. Vous donnez au cadre une solide boucle arrière. Vous installez quelques accessoires typiquement GS, tels



qu'un garde-boue AR et son feu rouge, une plaque-phare, une béquille centrale, un compteur et un faisceau électrique. Et enfin vous saupoudrez de menus détails « KTM 84 » : nouveaux repose-pieds plus légers et plus fins, pédale de frein alu, selle raccourcie à l'avant et plaques latérales au dessin anguleux. Zou, c'est fait. Vous suivez ?

Rappel pour les non-branchés : le cadre est donc un simple berceau dédoublé démontable dans sa partie arrière. La suspension AR, monoscock Pro-lever 83, c'est bras alu et amortisseur White-Power à bonbonne séparée réglable en compression plus détente. A l'avant, fourche Marzocchi, de 40. Pneus Metzeler, jantes Nordisk et freins zatambour tous deux double-came, oui AV-AR, Ø 135 mm. Là dessus, habillage plastique Acerbis (réservoir 9 litres) et habillage guidon Magura. Pour le moteur, 238 cm³ (70 x 62), refroidissement liquide, boîte cinq en prise constante, allumage électronique, carbu Bing Ø 40 mm (!) + clapets. Un moulin léger, compact, moderne, et puissant. KTM annonce 44 chevaux dans cette GS 84 !

Et l'Husky dernier cru ? Ce qui change par

rapport à la 240 WR 83 : l'habillage, avec un ensemble réservoir plastique (enfin !) 10,5 litres — plaques latérales plus selle bicolore, une nouvelle fourche (toujours Ø 40 mm), des amortisseurs (Ohlins ITC) modifiés, et un cylindre dérivé de la 240 CR. Hop là !

C'est-à-dire une moto toute blanche : du cadre simple-berceau dédoublé, en passant par le bras oscillant acier classique, les ressorts des deux amorotos (déb. 300 mm), les bras de fourche (made at Husqvarna — 270 mm de déb.) jusqu'à l'habillage, blanc de blanc. Pneus Trelleborg, jantes Nordisk et moyeux-freins tambours Ø 160 mm, double-came à l'avant. Moteur traditionnel, refroidi par air : 239,4 cm³ (68,7 x 64,5), boîte 6 vitesses en prise constante, allumage électronique SEM, carburateur Mikuni Ø 38 mm. C'était notre second rappel pour non-branchés.

Maintenant vous connaissez mieux les données du problème, KTM GS « liquide » et HVA WR clients. Mais il ne suffit tout de même pas de déballer ces petites merveilles de leur caisse pour aller taxer tout ce qui roule aux ISDE...

Préparation Six Days

Ce serait trop facile !

Je ne retire pas ce que j'ai dit, les motos des Six Jours essayées sont bien des motos de série. Prises dans la série. Sans aucune pièce « d'usine ». Préparées en France dans les services-courses des importateurs, elles représentent quand même quelques heures de travail. Rien d'affolant toutefois. Z'allez voir...

Honneur au champion, Gilles présente sa KTM. « Le gros de la préparation concerne la partie-cycle, car le moteur reste standard. Seul l'échappement est particulier : c'est un pot cross non doublé sur lequel est fixé un silencieux alu.

Au niveau de l'électricité, le faisceau est simplifié au maximum, et il n'y a plus de commodo au guidon, juste un bouton-poussoir pour la lumière sur la plaque-phare. Tu peux aussi noter une seconde bobine, de secours. On parlait du guidon, la poignée Magura 312 n'est pas d'origine ; personnellement je préfère. Le câble de frein AV est entièrement gainé sous durit plastique, par protection. A l'arrière, les biellettes du frein double-came sont inversées et le mécanisme

est ainsi protégé par l'axe de roue. L'axe de roue AR, justement, est bloqué par une tige soudée qui l'empêche de tourner.

Pour la tension de chaîne, une seule clé suffit : grâce à un nylstop, plus d'écrou-contre-écrou. On a aussi percé les moyeux pour évacuer l'eau : six trous de Ø 4. Efficace !

Le garde-boue AR est hérissé de rivets-tétons pour fixer une chambre à air de secours. Quant au garde-boue AV, il est muni d'un élargisseur et, pour rigidification, est fixé sur une plaque alu.

Quoi d'autre ? Ah oui, un compteur pour les Six Jours, monté sur un bras de fourche. C'est tout.

Et puis des détails sur les réglages : braquet 14 x 54, mais le 13 x 52 d'origine représente l'idéal. Carbu ? Gicleur 182 par temps chaud, 190 quand il fait froid ou humide, comme aux ISDE ! »

Après la KT, l'Husky de Marc : « La principale différence entre ma moto et une WR sortie de caisse, c'est le débattement des suspensions. AV 300, AR 310 mm, ce sont les éléments cross. Question de taille, et de goût personnels. Tous les autres pilotes de l'écurie roulent avec les « petites » suspensions.



plastique latéral droit, car Gilles en a perdu deux ou trois pendant ces ISDE !

Franchement, on reste épaté devant ces motos qui ont couvert plus de 1 500 bornes de course dans la boue, souvent poussées au maximum, en ne bénéficiant chaque jour que de l'entretien courant accordé par le pilote lui-même ! Mais le pire, c'est que non, seulement elles sont restées belles, mais de plus elles marchent toujours à la perfection, malgré le traitement infligé. Bravo.

Starter à froid (on titille, le Bing de la KTM), au premier coup de kick, ça tourne. Les kicks en question sont sans histoire (minuscule et haut perché, celui de la KT est en fait agréable). Bruits d'échappement raisonnables, bruits mécaniques provenant de l'HVA seulement (merci, le refroidissement liquide de l'autre).

En selle se marquent les différences. Guidon plat, bas sur la suédoise, haut et large sur l'autrichienne ; réservoir assez large et plastiques latéraux protubérants (surtout le gauche, because le pot) sur l'Husky, grande finesse d'ensemble (le monoshock gagne des points) pour la KTM ; selle plate et confortable, enfin, d'un côté, contre bout de bois certes étroit mais bien « pointu » de l'autre (les selles changent, chez KTM, mais elles conservent cette détestable habitude de vous démolir le fessier !). Hauteurs de selle OK. Question position de conduite, c'est donc au choix. On s'habitue aux deux styles... Aucun problème de commandes, tout fonc-

tionne comme au premier jour, c'est-à-dire en douceur. Leviers, pédales, poignées et repose-pieds sont à leur (bonne) place, rien à dire.

Sur la bascule, l'écart se creuse. Tout plein fait, prêtes à courir, elles accusent 114 kg la KTM, 124 l'HVA.

La première emmène 9 litres de carburant, la seconde 12, remarquez (Moralès a choisi le gros bidon d'une 500 WR), mais la différence est tout de même sensible, 10 kg sur la ligne de départ.

En action, deux caractères bien distincts s'affirment dès les premiers tours de roue. Rageuse, ultra-vive, la KTM ne peut renier ses origines cross. Le moteur est super puissant mais surtout « trimbale » très peu d'inertie, et monte donc en régime comme un fou. On ne s'ennuie pas sur cette 240, dont les réactions sont instantanées. Incontestablement, ce moteur liquide est plus proche « tracteur » 250 YZ que d'un KTM GS refroidi par air ! La souplesse, la douceur et la facilité d'utilisation à bas régime sont excellentes mais, en matière de couple, ce n'est plus le KTM enduro d'antan et son côté « tracteur ». Dans l'ensemble plus agréable car plus onctueux, ce KTM liquide demande toutefois davantage de précision de pilotage, que ce soit au niveau poignée de gaz ou boîte de vitesses, qu'un modèle 83. L'embrayage est régulièrement sollicité, par conséquent. Au total, un moteur « de spéciale », ultra-performant, qui sait aussi se montrer fort civilisé dans les chemins mais requiert un certain pilotage pour être exploité comme il se doit.

En face, le 240 Husky, même s'il a gagné en puissance par rapport à l'an dernier, est rapidement distancé au petit jeu des accélérations. Assez nettement moins puissant, il est surtout moins brillant, moins VIF. En revanche, il possède un couple intéressant, qui en fait un moteur plus accessible, et tout à fait aussi efficace en terrain difficile, quand les conditions d'adhérence sont précaires. A ne pas négliger. La tenue de parquet de l'Husqvarna est comme d'habitude irréprochable, même si en suspension arrière, elle est moins moelleuse que la KTM. KTM qui ne donne plus cette impression d'être un rail, caractéristique première des anciennes enduro de la marque. Elle paraît parfois plus floue, et cela à cause d'une légèreté inhabituelle. Poids plume, finesse et répartition des masses font de la GS « Lalay », un incroyable vélo qui autorise toutes les fantaisies. Comme le moteur, la partie-cycle jouit d'une vivacité de réactions exceptionnelle. Vivacité, c'est la particularité n° 1 de la KTM. A côté, l'Husky paraît bien sûr plus pataude. Plus lourde et plus « rigide », elle est donc très stable mais moins évidente à manier. Normal.

Freinage, pour terminer. Les deux motos semblent à égalité, avec leurs tambours double-came AV assez délicats à régler mais plutôt efficaces. Quant à l'intérêt du double-came AR de la KTM, bof...

A l'heure du bilan, deux constatations : la KTM s'avère être une véritable machine de course, une bête à gagner, super performante mais, même si le modèle « client » et son pot « enduro » est sans doute plus docile, délicate à emmener vite sur terrain difficile (gras, boue, ornières, fortes pentes, pierres roulantes, partout où l'adhérence est incertaine). Un engin explosif, pour bons pilotes. La moto de Lalay, quoi !

L'Husqvarna, elle, reste la machine d'enduro par excellence, dont l'homogénéité à toute épreuve a fait un succès commercial dans le monde entier et en France en particulier. Juste « retouchée » en 84, la 240 WR, c'est la valeur sûre, la moto-client parfaite. Pour tous, de M. Dugenou à Marc Moralès, en enduro initiation ou aux Six Jours. Même si le brio de la KTM l'inquiète, au top-niveau. Mais, dites donc, et si l'an prochain voyait Husky nous faire le coup d'une WR liquide dérivée de la CR 84 ?...

C'est là l'essentiel. Le reste est une série de détails. Garde-boue AV StilMotor plus bavette, le tout fixé sur une plaque alu pour rigidifier. Poignées de guidon StilMotor également, hérissées de petites pointes, là aussi en prévision de la boue. Le levier de frein « court » d'origine est remplacé par un « long », plus agréable, je trouve. Le commodo électrique est déplacé au milieu du guidon pour être moins vulnérable, tandis que le faisceau est simplifié (plus de stop, une seule position phare...). Comme sur la KTM, compteur sur un bras de fourche. Sur le garde-boue AR, un petit bricolage à base d'élastiques pour trimbaler une chambre à air.

Je conserve la béquille latérale d'origine, c'est plus simple. La couronne arrière est en acier, spécialement pour les Six Jours. Sur le guide-chaîne, le patin d'origine laisse place à une roulette Nylon.

Ensuite, on a travaillé les accessibilités. Les roues se démontent facilement : à l'arrière, c'est d'origine, avec un fil Nylon pour tenir l'entretoise et éviter qu'elle ne roule dans l'herbe ou dans la boue. A l'avant, une patte soudée sur l'axe permet de le tirer plus facile-

ment en dévissant un seul écrou. Dans le même esprit, les gripsters sont bricolés : écrou et contre écrou soudés, du rapide. Dernier détail, la fixation de selle : de chaque côté, un axe percé et une goupille, chaque pièce reliée au cadre par du fil Nylon de pêche pour éviter de la poser par terre et de l'égarer.

La démultiplication est d'origine, 12 x 52. Réglages de carburation : je roule très pauvre. « Spécial Moralès ! » Je ne voudrais pas conseiller quoi que ce soit, ça dépend du pilotage. D'ailleurs, Brissoni roule encore plus pauvre que moi !

Comment, je n'ai pas parlé moteur ? Mais il est parfaitement d'origine. Démonté, inspecté... et remonté, sans rien bidouiller ».

After Six

Intéressant, tout ça. Et efficace. D'abord nos deux lascars sont allés au bout des Six Jours — et sans se traîner, pas vrai ? — mais de plus ils n'ont connu aucun ennui. Comme quoi : 1. Leurs motos sont solides ; 2. Elles sont bien préparées (et bien conduites !).

En six jours de course, la KTM de Lalay a usé :

- un pneu arrière tous les soirs ;
- un pneu AV le jeudi matin ;
- une mousse de filtre tous les soirs ;
- un « complet » pignon-chaîne-couronne ;
- un câble d'embrayage (« il avait durci ») ;
- un guide-chaîne (« une rencontre malheureuse avec un « barnum » ; au dernier contrôle, chance »).

Pour l'Husky de Moralès :

- même quantité de pneus ;
- une mousse de filtre (une fois) ;
- un pignon, une couronne et deux chaînes (« une par nécessité, une par précaution ») ;
- le moteur à resserrer (« tout qui se barrait »).

Réduit, l'entretien, trouvez pas, en championnat du monde ?

A l'arrivée, une fois lavées, les motos sont comme neuves. Vrai. Même les pneus sont impeccables, ils ont été montés avant le cross final (sur herbe) ! L'Husky est impressionnante de fraîcheur ; pourtant, la révision après-Six Jours a été bien sommaire : virdange de la fourche, nettoyage du filtre à air, graissage de la chaîne ! Sur la KTM, chaîne, plaquettes de frein AV, bougie, élément filtre ont été changés. De même que le cache

Sur les meilleures 250 des ISDE: la KTM de Lalay et l'HVA de Morales



FICHES TECHNIQUES

HVA 240 WR

KTM 240 GS

Moteur

Type :	monocylindre 2-temps refroidi par air	monocylindre 2-temps refroidi par eau
Alésage :	68,75 mm	70 mm
Course :	64,50 mm	62 mm
Cylindrée :	239,4 cm ³	238,6 cm ³
Taux de compression :	12,3 à 1	14 à 1
Puissance maxi :	n.c.	44 ch
Couple maxi :		
Alimentation :	carbu Mikuni Ø 38 mm + clapets électronique SEM	carbu Bing Ø 40 mm + clapets électronique Motoplat
Allumage :		
Lubrification :	mélange	
Mise en route :	kick sur tous les rapports	

Transmissions

Primaires :	par engrenages	
Rapport :	2,410 à 1	2,413 à 1
Embrayage :	multidisque en bain d'huile	
Boîte de vitesses :	6 rapports	5 rapports
1 ^{re} :	2,357 à 1	—
2 ^e :	1,705 à 1	—
3 ^e :	1,300 à 1	—
4 ^e :	1,043 à 1	—
5 ^e :	0,880 à 1	—
6 ^e :	0,740 à 1	—
Secondaires :	par chaîne	
Rapport :	3,250 à 1	3,857 à 1

Partie-cycle

Cadre :	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé (partie arrière démontable)
Suspension AV :	fourche HVA Ø 40 mm déb. 270 mm	fourche Marzocchi Ø 40 mm déb. 280 mm
Suspension AR :	deux amortisseurs Ohlins ITC déb. 300 mm	Monoshock Pro-Lever amortisseur WP déb. 280 mm
Roue AV :	jante alu Nordisk	jante alu Nordisk
Pneu AV :	Trelleborg 3.00 x 21	Metzeler 3.00 x 21
Roue AR :	jante alu Nordisk	jante alu Nordisk
Pneu AR :	Trelleborg 5.00 x 18	Metzeler 5.00 x 18
Frein AV :	tambour double came Ø 160 mm	tambour double came Ø 135 mm
Frein AR :	tambour simple came Ø 160 mm	tambour double came Ø 135 mm
Longueur :	2.190 mm	2.175 mm
Empattement :	1.480 mm	1.485 mm
Hauteur de selle :	960 mm	950 mm
Garde au sol :	320 mm	350 mm
Capacité essence :	12 litres	9 litres
Boîte de vitesses :	1,6 litre	0,5 litre
Huile fourche (par bras) :	430 cm ³	n.c.
POIDS (en ordre de marche avec plein) :	124 kg	114 kg
PRIX :	22 180 F (transp. et prép. en sus)	22 800 F
IMPORTATEUR :	SIMA BP 146 21204 Beaune Cedex Tél. : (80) 22.06.13	KTM France Route de Saint-Germain 10800 Saint-Julien-les-Villas Tél. : (25) 82.01.12

DETAILS « SIX JOURS »
La selle de l'HVA 113 et ses fixations rapides. Notez le fil de pêche Nylon qui « tient » chaque pièce.

Sur la KTM 129, silencieux alu et rivets-tétons fixe-chambre à air sur le garde-boue.

Les guidons : poignée de gaz Magura 312 sur la KT et poignées caoutchouc « boue » Stilmotor sur l'Husky. A part cela, difficile de faire plus sobre !

Bavardages...

Même si Vimond, Bruno ou Fura n'ont pas encore exactement atteint le firmament du motocross mondial, le grand spectacle du tout-terrain international réserve aujourd'hui une belle place à l'école française : tandis qu'en trial Burgat, Michaud et Berlatier crèvent l'écran, en enduro, et c'est ce qui nous intéresse ici, Lalay et Morales viennent de réussir une prestation digne des plus grands. Gilles et Marc, on ne les présente plus aux lecteurs de *Moto Verte* (voir n° 105), tant ils font désormais « partie du paysage ». On leur donne la parole. Leur moto, « celle de l'autre », et bien sûr ces Six Jours...



Gilles Lalay et sa KTM

J'étais content d'être là... J'voudrais aussi dire bonjour à ma maman... Euh ! ma KTM ? Par rapport à la 125 SWM de l'an dernier ? Non. Ah bon... ! Allez, sérieux. Cette moto est avant tout hyper-maniable. Mais elle possède aussi un fabuleux moteur, qui a du coffre, et des chevaux. Tout en bas, dans les tours, c'est vrai, il s'assoit un peu et je dois parfois reprendre à l'embrayage, mais ce n'est pas un problème (NDLR : vu le pilotage de monsieur, on avait compris !). Le freinage, rien à dire, c'est bon. Et je me suis très bien fait à la position en selle, super. En particulier, cette 240 présente l'avantage d'être extrêmement fine, étroite. Quant à la fiabilité, pas un pépin de la saison, c'est dire : championnat de France, Touquet, endurances, Six Jours, rien, OK. Voilà pour le plus. Le moins ? Parfois des problèmes d'adhérence, sur des pierres humides par exemple. C'est le caractère du moteur qui veut ça. Faut doser ! Mais quand l'adhérence est bonne, genre terrain « souple-dur », super ! En gros, une machine extra dont le tempérament, je crois, est parfaitement adapté au pilote que je suis...

Marc Morales et son Husqvarna

La 240 HVA est une moto saine. Je veux dire jamais traître, tu vois. Elle est aussi solide, très solide, même si l'on tombe. Ce sont là de grosses qualités, les qualités primordiales des Husky. Évidemment, elle manque un poil de brio — surtout sur terrain sec — par rapport à la KTM. Indéniable. Mais ce n'est pas une catastrophe ! Et le bonhomme a son importance en enduro, au moins autant que la moto à mon avis, non ? D'autre part, toujours par rapport à la KTM, l'excédent de poids est évident. Dix kilos ! Mais, dans l'ensemble, c'est une moto très homogène. Rien de démentiel, mais surtout rien de pourri. Voilà une grosse qualité pour l'enduro. On se sent toujours à l'aise, c'est important. On part confiant. Le premier coup de kick des 6 Jours, je l'ai donné l'esprit libre, sachant que la moto ne me poserait aucun problème. Il y a déjà assez du terrain !

Gilles et l'HVA

L'Husky est confortable, mais j'apprécie peu la position de conduite, genoux écartés au niveau du réservoir. Et debout, c'est encore plus large ! En tout cas, effectivement, cette moto n'est jamais vicieuse. Son moteur est souple, très agréable, mais manque un peu de piquant. Juste en chevaux ? Juste en caractère, plutôt, à mon goût. Elle tient bien le parquet, aussi. KTM et Husky sont équivalentes à ce propos, non ?

Gilles sur l'HVA ?

Sans doute aurais-je un temps des problèmes d'adaptation. Mais une fois ceux-ci résolus, j'irais certainement aussi vite sur une HVA. Cependant, je pense tenir actuellement l'avantage avec ma KTM. Disons, sauf sur le gras...

Marc et la KTM

Parce que les pilotes, regarde Tirard, pardon, impressionnant !

un inconvenant comme un avantage... Le moteur, plus ventru que l'Husky, est « tout ce qu'il y a de plus correct » ! Beaucoup de caractère ! C'est un engin fantastique, mais attention ! Pour Gilles, OK. Pour le clamping moyen, euh... Avec son échappement « enduro », la machine de série est paraît-il plus douce, faut voir ; mais celle-ci, c'est vraiment la moto de course. Compétition, c'est tout. Attention à l'erreur ! Maintenant, peut-être la HVA est-elle trop la moto de monsieur-tout-le-monde ? Dernier point, la position : bizarre pour moi. Sur ce point, KTM et Husqvarna sont totalement opposées.

Marc sur la KTM ?

Courir sur cette moto, aucun problème ! Un peu d'entraînement, et hop ! C'est un tel « outil » pour qui a déjà un certain bagage en pilotage ! Une très bonne moto pour pilotes déjà confirmés, c'est la tradition KTM, dit-on.

Gilles et les ISDE 83

Humide ! Et des gonzzesses même pas belles... ! Des contrôles complets sur la route, un quart d'heure d'avance. À côté, des contrôles incroyablement serrés. N'importe quoi ! Mais, évidemment, vu le résultat, ces Six Jours resteront un formidable souvenir !

Marc

On a vu mieux ! L'organisation était naze. Des erreurs grossières, comme le test d'accélération du premier jour juste après un contrôle : Carbi (Charbonnier) a fait un quart d'heure de queue ! Le terrain, on s'y attendait, à la boue. Et il y avait tout de même de beaux passages. Et deux ou trois contrôles impossibles... Comme Gilles, c'étaient mes troisièmes Six Jours. Je n'ai jamais très bien fait, aux Six Jours, ce n'est pas ma course...

Gilles et la course des équipes de France

Au niveau pilotes, tout le monde s'est donné ! Les équipes, il était difficile de faire mieux en France, et chacun y a mis du sien. Dommage seulement que les 500 en aient tant bavé. On manquait d'assistance volante.

Marc

L'équipe de Trophée était homogène. Nous, on a fait notre boulot de pilotes. Mais l'organisation autour des équipes était parfaite. Nous aurions eu besoin de « pousseurs » dans les bourières et il n'y avait personne pour les 500 et Albar'. « Barette » (Albaret) s'est sorti les tripes ! Carbi et Popaul (Charles) aussi !

Gilles

Ouais, problème. En ce qui concerne l'encadrement fédéral, le responsable FFM se donne du mal, je dois le reconnaître, mais je lui reprocherai son côté « fonctionnaire », parfois trop éloigné de la réalité des pilotes...

Marc

Parce que les pilotes, regarde Tirard, pardon, impressionnant !

Gilles

Oui. « Super Pimpin » a fait fort. Il s'est mis en vrac dans une ornière, et n'a pu éviter poteaux et barbelés. Veste arrachée, dos « en pizza », il a continué avec une épaule démise ! Albaret non plus, comme d'habitude, ne s'est pas ménagé.

Gilles et « ses » Six Jours

Très bien ! J'ai morflé le premier Jour, je n'avais pas fait de moto depuis ma chute aux 24 Heures de Bretagne ! Et le lundi le circuit était très creusé et j'ai eu très mal aux mains. Pas au poignet, totalement remis, mais aux mains, par manque de pratique. Le soir, Delestrée (le kiné de l'équipe) m'a remis tout ça en ordre. Je suis parti doucement, pour l'équipe. À tel point qu'au premier contrôle de la course, j'ai pris une minute dans les dents, d'entrée ! Et puis c'est venu petit à petit. Le troisième jour, je fais le scratch de la journée ! Ensuite, deux ou trois scratch en spéciale... Le cross final restera un bon souvenir : un beau circuit, et je suis parti devant ; j'avais Hansson au cul mais j'ai pu le contenir sur 20 minutes. Autre chose, j'avais le n° 129, mon ange gardien Tirard, le 130 : merci le tirage au sort ! Pratique. Une fois, il m'a sorti d'un boubier où j'étais ensqué à cause d'un marshall... !

Marc et ses Six Jours

Pas ou peu d'histoires. Normal. Bien. Juste quelques gamelles. Bonhomme dans l'eau en pleine spéciale le troisième jour ! Mon épaule ne m'a pas handicapé, c'est oublié aujourd'hui. Disons que j'étais à 95 % de mes moyens. Une anecdote : Masita, l'ex-grand champion tchèque, « suiveur » au pays de Galles, m'a montré, par gestes, comment passer un boubier devant lequel je m'étais arrêté, perplexe. En courant à côté de la moto ! Efficace ! J'ai retenu la leçon, c'est bon à savoir.

L'an prochain, Gilles ?

En France, une 250 KTM, idem. En championnat d'Europe ? Il y aura à nouveau un team KTM d'usine, avec, normalement, deux Allemands, deux Italiens et deux Français. Alors, peut-être encore une saison en 125 cm³, sur la nouvelle « bastos »...

Marc ?

Moi, j'essaierai de faire mieux qu'en 83 ! En France, 250. En Europe, peut-être une 500. Je me sens prêt. Quant aux Six Jours, ça ira mieux dans deux ans, en Espagne. L'an prochain en Hollande, arg !

Gilles

J'aime bien, le sable...

Marc

En 84, faudra essayer de faire premiers des « non-sablonneux »...

Gilles

1. Hollande ; 2. Suède. On sera trois !