

Moto revue

4f. le jeudi

n° 2247-18 déc. 75

pst.60 · fb.39 · fs.3,70 · \$ 0,80

PONS QUATRE ANS APRES



TROIS ESSAIS

125 KTM EN EXCLUSIVITE

350 JAWA

370 SUZUKI CROSS

Moto revue

la plus forte vente de la presse moto

sommaire n° 2247

COUVERTURE

Patrick Pons

photo J.-P. Boulmé

LES RUBRIQUES DE MOTO-REVUE

Moto-Mag (M. Drouhiole)	8 à 10
Moto Pratique (R. Marchand)	23
Courrier (E. Glain)	36
C.Q.E.P.	50
Cote de l'occasion	54

ESSAIS

KTM 125 cc de route (Ch. Bourgeois)	15 à 19
350 Jawa (E. Glain)	37 à 40
370 Suzuki cross (A. Kuligowski)	43 à 46

INTERVIEW

Patrick Pons (S. Favero)	24 à 26
--------------------------	---------

NOUVEAUTÉS

Nouvelles machines aux U.S.A. (A. Kuligowski)	20 à 22
---	---------

SPORT

Technique aux I.S.D.T. (P. Husak)	34 et 35
-----------------------------------	----------

TECHNIQUE

Quelques réflexions sur la métallurgie méconnue (R. Marchand)	11 à 14
---	---------

INFORMATIONS

Festival Mumm du film sportif (B. Nardini)	47
Coupe Kawa-Moto-Revue : les récompenses (E. Glain)	48
Vitesse - Cross - Trial - Clubs - Régionales	51 à 53

64^e année - 18 décembre 1975

chaque jeudi

N° de Commission Paritaire : 34 112

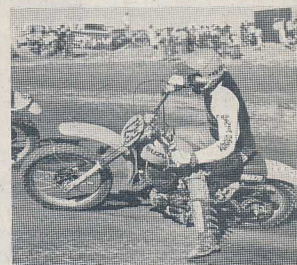
Directeur de la Publication :
M. Patrick Casanovas
Président du Comité
de Rédaction :
Serge Pozzoli
Rédacteur en chef :
Bruno Nardini
Rédaction - Photographie :
J.-C. Bargetzi
Ch. Bourgeois
Ph. Debarle
Eric Glain
A. Kuligowski
Renaud Marchand
Grégoire Perrin
Collaborateur :
M. Drouhiole

Conception graphique
Direction : Claude Porchet
Adjoints : P. Turini et C. Blanchard
Photo : Gérard Rocroy
Correspondants en France :
J. Corcuff (Bretagne)
Christian Natali (Corse)
Jean-Marie Rieu (Languedoc-Roussillon)
Georges Delbos (Poitou-Vendée)
Philippe Berthier (Rhône-Alpes)
Max Mauget (Centre-Ouest)
André Pierre (Nord-Est)
Eric Boissière (Normandie)
J.-L. Comard (Sud-Ouest)
P. Ruetsch (Alsace)
B. Verret (Limousin)

Correspondants à l'étranger :
Angleterre : M. Woollett
Belgique : M. Walter
Espagne : J. Alguersuari
Hollande : C. Verburg
Italie : R. Patrignani, M. Verrini,
T. Gentilucci
Suède : H. Stenberg
Suisse : F. Marchand
Tchécoslovaquie : P. Husak
Etats-Unis : Philippe Dacier.
Publicité : Directeur Henri Guével
Assistante : Thérèse
Vente : G. Turon-Lagau.
Petites annonces : Arlette Mitrani

Trois essais dans ce numéro

Les prochaines fêtes de Noël n'ont pas ralenti l'ardeur de nos essayeurs qui vous présentent cette semaine trois essais bien différents. En avant-première, Christian Bourgeois vous parle de la 125 KTM ; mais pas une tout-terrain comme on pourrait le croire au seul énoncé de la marque : une véritable machine de route !... Pour sa part Eric Glain s'est intéressé à l'une des machines les moins chères dans sa cylindrée : la 350 cc Jawa, une moto dont les ambitions sont bien différentes de celles de ses concurrentes directes. Enfin, Alain Kuligowski n'abandonne pas sa spécialité, même en période hivernale et vous propose l'essai de la nouvelle 370 cc Suzuki de moto-cross Et vous retrouverez aussi, dans ce numéro, un Patrick Pons qui a beaucoup changé en quelques années !...



Moto revue
fondé en 1913

Administration - Rédaction - Publicité
MOTO-REVUE,
103, rue La Fayette, Paris 10^e.
Tél. : 878-99-26
C.C.P. : 1 159-15 Paris

Ce numéro : 4 F
Abonnement France
48 numéros : 160 F
Belgique, 48 numéros : 185 FB
Etranger, 48 numéros : 220 F

Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.

Photogravure couleur :
Elysée Colorotype Paris
A.M.G. Paris

IL ETAIT UNE FOIS...

essai

Oui, il était une fois... mais ne croyez pas qu'il s'agisse là d'une entrée en matière ironique. Je me garderais bien de manifester, à l'égard de la 350 Jawa et de ce qu'elle représente, la moindre désoboligean- ce. Seulement, après avoir roulé en sa compagnie pendant près de quinze jours, dans les conditions les plus diverses, en ville comme sur la route, c'est la première réflexion qui m'est venue à l'esprit lorsqu'il s'est agi de donner un titre à cet essai. Car, à mon humble avis, la 350 Jawa échappe au temps, au marché, à la concurrence, à l'utilisateur aussi parfois, ce qui est plus grave. Survivance du passé remise au goût du jour (lequel ?), cette moto ressemble un peu à un conte qui commencerait, comme chacun sait, par ces mots : il était une fois...

Comme tous les contes, elle possède ce qu'il faut d'irréel, de surprenant pour séduire un public assez « particulier ». Si beaucoup de choses en elle sont « inattendues », elle n'en a pas moins des qualités qu'il serait sot de nier.

Un essai déroutant d'une machine ni bonne ni mauvaise dont les atouts sont immédiatement opposés aux canons actuels de sélection dans le milieu du deux roues.

Car, il faut bien le reconnaître, la Jawa ne ressemble à rien. Non pas qu'elle n'ait pas une allure, une silhouette propre. Elle n'a seulement rien de commun avec tout ce qui peut se faire ou se voir çà et là au hasard des rencontres motocyclistes.

Bien qu'un exposé sur ce qu'est censée être l'objectivité n'ait pas sa place ici, j'aimerais, avant de vous présenter cette moto, préciser un point. Il est bien difficile de juger en toute honnêteté une telle machine. J'emploie ce terme volontairement car je pense qu'il est le seul à pouvoir définir de façon précise l'état d'esprit qui est le mien au moment où j'écris ces lignes.

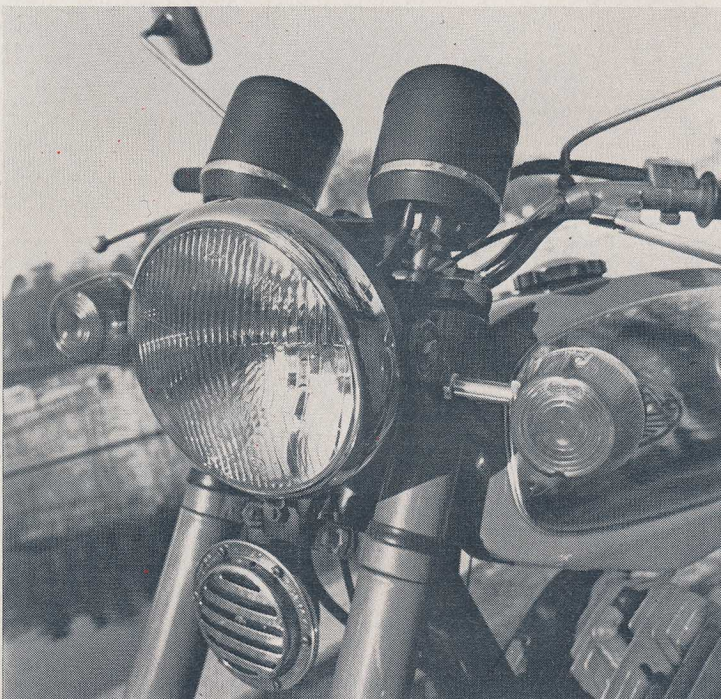
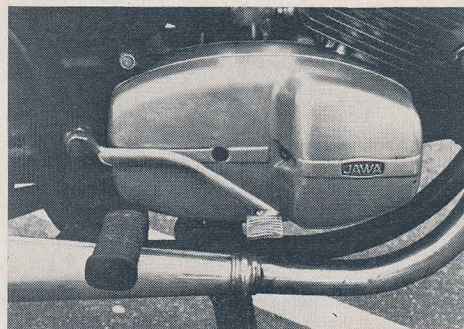
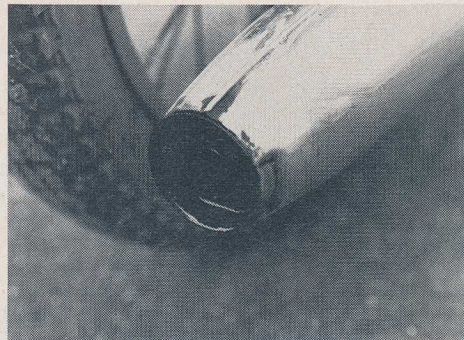
Certains professionnels disent, ou ont dit, ou bien encore se retiennent de dire (ce qui est pire) que la 350 Jawa est un engin assez peu recommandable, pour ne pas dire pire. Non, non et non une telle attitude est profondément malhonnête. C'est ce point que je voulais soulever. Si, à la rigueur, j'ai pu ne pas aimer la 350 Jawa, ce n'est pas pour elle-même, mais pour ce qu'elle est par rapport à l'ensemble de ses concurrentes. Isolée au milieu d'un marché, la 350 Jawa redevient elle-même, c'est-à-dire autre. Mais comparée à telle bicylindre deux temps ou, à plus forte raison, quatre cylindres quatre temps, il n'est plus possible de dire en toute sincérité que la 350 Jawa est une machine séduisante. Pourtant, elle a des qualités certaines, dont la plus convaincante est le prix incroyablement bas pour une machine de cette cylindrée. C'est son plus fort argument de vente, avec un autre qui serait : simplicité, robustesse, fiabilité. La 350 Jawa, c'est une moto taillée à la serpe, rugueuse, épaisse, mais une moto propre, nette, et pas vicieuse pour deux sous.

Mais cessons d'épiloguer...

Prendre en main la 350 Jawa est chose un peu surprenante. Surtout lorsque l'on sort de quelque chose d'infiniment plus sophistiquée. Ici, pas de chromes étincelants (bien qu'il y en ait), pas de tape à l'œil, pas d'échappements torturés, pas de bip-bip, pas de voyants, ni de jauge, ni de frein à disque, ni de grand guidon à l'américaine. Rien, enfin rien qui puisse plaire, si l'on en croit le qu'en dira-t-on. Et pourtant cette moto a une « gueule », pardonnez-moi l'expression, indéniable. Elle ne peut pas passer inaperçue. On aime ou on n'aime pas. La 350 Jawa aurait pu se vendre il y a

350 JAWA

par Eric Glain



Pas de starter sur le carburateur Jikov, mais simplement un titilleur.

Le « pot baveux », légèrement « fumeux » mais pas bruyant du tout.

Les carters moteur de forme ovoïde ont disparu au profit d'une ligne plus angulaire.

Effort de modernisation avec l'ensemble compteur compte-tours et les clignotants.

dix ans dans les mêmes conditions, un peu « hors catégorie ». Elle appartient à cette race respectable des exceptions, des numéros à part, des pièces de collection, ou de musée, au choix.

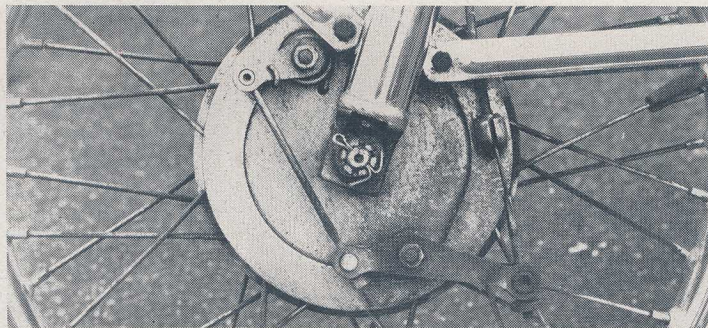
Son apparence robuste et trapue, solide, ne peut qu'inspirer confiance. Le superflu, qui est devenu bien agréable, est ici... superflu. La ligne est dépouillée, sobre, rude. Ce n'est pas un engin de luxe pour minets frimeurs. C'est une utilitaire dont la mission doit être avant tout de vous mener à bon port par tous les temps, dans toutes les conditions. C'est un moyen de locomotion

qui ne doit pas faillir à sa tâche, à aucun prix, et démarrer au premier coup de kick par moins 15°, car il n'est pas question à ce moment là de s'amuser à faire de la poussette ! Mais cela ne veut pas dire que les Tchèques n'aient pas fait un effort de modernisation. Il existe et, incontestablement, il est d'importance pour cette production, car il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit là d'un modèle destiné à l'exportation. Clignotants, compteur et compte-tours, autant de signes d'embourgeoisement. Ce modèle a reçu un bloc moto-propulseur entièrement nouveau, les carters moteur ovoï-

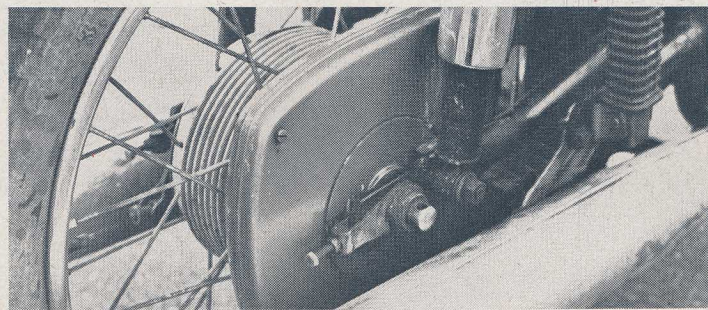
des ont disparu. De même l'ensemble cylindre-culasse a été entièrement redessiné. Pour le reste, la machine n'a pas subi de modifications esthétiques importantes depuis la California, si ce n'est des pots d'échappement plus bas. Les opérations de mise en route ne sont pas simplifiées par la position du kick et l'absence de starter. Le kick est en fait le sélecteur que l'on retourne pour cette occasion. Il suffit pour cela de le pousser vers la boîte, et de le retourner. Il se trouve alors en position kick. L'absence de starter est compensée par la présence d'un « titilleur » sur le carburateur, ce qui n'est pas très pratique mais tout aussi efficace. Je dois reconnaître que jamais cette moto ne m'a laissé en rade après le second coup de kick. Même dans des conditions climatiques des plus difficiles, la 350 Jawa démarre à la première ou à la seconde sollicitation, c'est un détail appréciable. Bien sûr, il n'est pas question ici de démarreur électrique, avais-je besoin de le préciser ?

En fonctionnant, le moteur de la Jawa émet un bruit assez sec, un peu métallique,

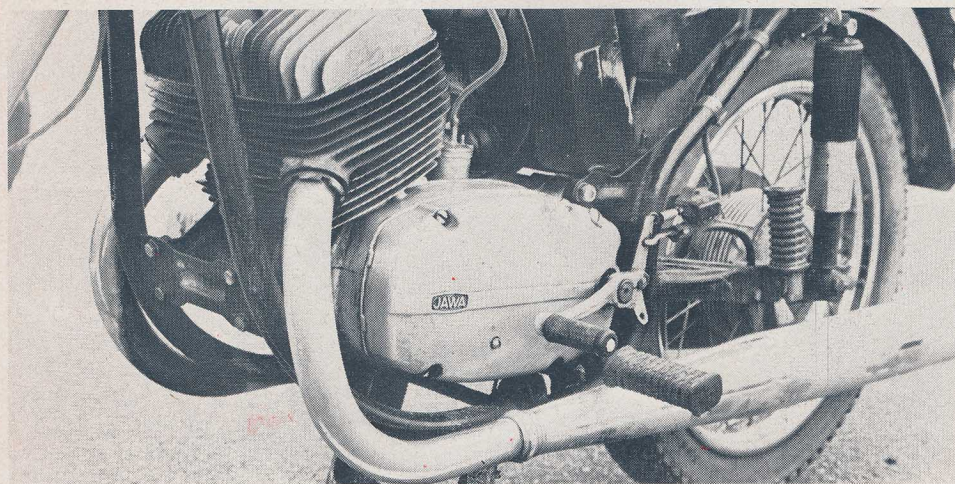
Le frein avant double came d'un diamètre de 160 mm n'est pas extraordinairement efficace.



Gros avantage de cette machine, le carter de chaîne parfaitement étanche.



Le sélecteur de vitesses fait également office de kick : il suffit de le retourner.



mais faible. Le niveau sonore, du moins pour l'échappement, est parfaitement satisfaisant. En revanche, les vibrations moteur sont assez importantes, mais ne se répercutent pas trop sur le confort du pilote.

La seconde source d'étonnement vient de la boîte de vitesses. Car ce n'est pas le tout de démarrer, il faut ensuite s'élaner sur le bitume ! Pour ce faire, si vous êtes un pilote peu familier de cette moto, vous exécutez le geste qui serait commun à la plupart des motocyclistes de notre géné-

ration (disons 18-25 ans !) : vous attrapez la première en bas. Et bien niet, pas question. Avec la Jawa il y a deux choses dont il faudra que vous vous rappeliez tout le temps : la première est en haut, les trois autres vitesses en bas, et cette bête marche au mélange à 5 % ! J'ai appris par hasard, mais c'est entre nous, qu'un petit futé lui avait fait ingurgiter du super, ce qui a causé inévitablement un « certain » dommage mécanique, vous voyez ce que je veux dire...

Une fois cette particularité technique « assumée », rien ne vous empêche plus de vous élaner. Première constatation, l'embrayage est d'une très grande souplesse, mais la boîte « claque » d'une façon assez désagréable. Il faut s'y habituer, car c'est, renseignement pris auprès des services techniques de l'importateur, un bruit normal. Second point, le sélecteur, placé très haut, et qui possède une course extrêmement longue, ce qui nécessite de lever le pied gauche du repose-pied pour l'actionner.

Dès les premiers mètres franchis, il appa-

CONSUMMATION

Sur une quinzaine de jours d'utilisation intensive, à des températures différentes et dans des conditions de circulation diverses (ville, route et circuit), j'ai pu relever une consommation moyenne d'environ 7,5 litres de mélange à 5 % aux 100 kilomètres. Certes, cette consommation s'est avérée nettement plus importante en ville, passant parfois à 9 litres. La capacité du réservoir qui est de 16 litres, dont 2,5 de réserve, permet donc une autonomie d'environ 200 km. Mais attention, car vous savez fort bien que les stations proposant du mélange ne sont pas légion !

par minute, ce n'est pas étonnant ! Ce ne sont pas seulement des chiffres, mais une réalité flagrante. L'utilisation en ville s'en trouve rendue très agréable. De plus l'étalement des vitesses, avec une première toutefois un peu longue, sert très bien ce moteur qui sait se montrer puissant lorsque nécessaire ou docile, selon votre désir du moment.

L'utilisation en zone urbaine n'est pas désagréable. Les vibrations moteur, qui paraissent à bas régime, doivent importuner le pilote, se stabilisent à régime plus élevé pour finalement se faire totalement oublier et n'être plus qu'un ronronnement de twin assez plaisant.

Le poids relativement faible (155 kg) permet de compenser le léger inconvénient d'un centre de gravité un peu haut. De plus, la chasse très faible donne une conduite particulière. La direction est très molle, mais la moto ondule véritablement s'il vous prend l'envie de vous faufiler. Plus la vitesse augmente, plus la machine semble se « stabiliser » pour gagner en rigidité, en fermeté de direction, en précision de tra-

ce. Si c'est en ville qu'apparaissent certaines qualités de cette machine (couple à bas régime impressionnant, embrayage très doux), c'est également sur ce terrain que se remarquent ses premiers défauts. Le premier est d'importance, puisqu'il s'agit du freinage. Le second l'est moins, il concerne les équipements.

Mais commençons par le freinage. Si ce n'est pas une catastrophe, ça n'en est pas éloigné. Une chance que la moto ne pèse que quelque 150 kg ! Le tambour double came avant, d'un diamètre de 160 mm, joue son rôle efficacement. Sans être d'une puissance redoutable, il est néanmoins efficace. En revanche, le simple came arrière est une consternation. A tel point que je me suis parfois demandé s'il fonctionnait. Vérification faite, y compris celle du réglage de la came, force m'a été de conclure que ce frein ne freinait pas, du moins pas normalement. Il faut appuyer comme une brute sur la pédale pour constater qu'il ne se passe pas grand-chose. Et d'un seul coup, sans prévenir, la roue bloque. Très désagréable ! On passe d'un ralentissement voisin de zéro au blocage complet, charmant.

Second défaut, la disposition du comodo des clignotants. Placé à main droite, il nécessite que le pilote décolle la main de la poignée pour l'actionner, à moins d'avoir vraiment un très long pouce. De plus, l'absence de tout témoin, point mort et clignotants surtout, ne simplifie guère les choses. Avec les tableaux de bord de plus en plus remarquables que nous propose la concurrence, il n'est pas facile de revenir à

PERFORMANCES

Nous nous sommes rendus sur l'anneau de Montlhéry, comme nous le faisons pour chaque machine, afin de tester les performances de la 350 Jawa. Le temps étant ce jour-là désastreux (trombes d'eau, vent et visibilité proche de zéro), Christian Bourgeois n'a pu réaliser de chronos en rapport avec les aptitudes réelles de ce modèle. Nous avons néanmoins relevé une vitesse de pointe assis de 119 km/h, ce qui, dans des conditions normales, devrait devenir environ 130.

D'autre part, compte tenu des conditions atmosphériques, nous avons relevé un 400 DA en 19".



ce dépouillement. D'autre part, les leviers d'embrayage et de frein avant sont placés, très écartés des poignées, ce qui nécessite vraiment d'aller les chercher pour les actionner. Enfin dernier détail qui a son importance en ville : il n'y a pas de béquille latérale et la manœuvre de béquillage sur la centrale n'est pas facile, cette dernière étant très haute.

La position générale de conduite est bonne. Les repose-pieds ne sont ni trop hauts ni trop en arrière, le réservoir ne procure aucune gêne, le guidon assez relevé permet une bonne manipulation de la direction. La selle, rustique, n'en est pas moins confortable. Quant à la suspension, elle ne m'a donné aucun souci vertébral ! Bien que les amortisseurs arrière ne soient pas réglables, leur tarage correspond bien à un

bouge pas, garde bien son cap, ne vibre pas de façon désagréable. Sur un parcours sinueux ou accidenté, elle retrouve cependant son petit penchant au tortillement, que j'avais déjà constaté en ville.

Les 18 chevaux, ce qui est peu pour une 350 (mais là n'était pas le but de Jawa), sont suffisants. Certes, ce n'est pas une bombe. Vous aurez du mal à taper une 900 Kawa ! Mais vous ne serez néanmoins pas ridicule. A défaut de vitesse de pointe impressionnante, vous trouverez d'excellentes reprises, et des montées en régime nettes et franches. Lorsque vous tournez la poignée des gaz, la moto semble, dans un premier temps, se ramasser sur elle-même, se concentrer presque. Puis, les tours montant, elle va se libérer vers 4.500-5.000 tours, le moteur délivrant à ce moment là,

plier en commençant cet article, la 350 Jawa, c'est autre chose. Ce n'est pas comme certains se plaisent à le dire, un « tréteau ». Ce n'est pas non plus un foudre de guerre. Mais c'est une moto simple, saine et homogène. Et qui a par-dessus tout la grande qualité de ne coûter que 5.990 Francs, ce qui est un argument de poids. Si son esthétique et le niveau de sophistication de ses équipements peuvent être discutables, en revanche ses qualités mécaniques, à l'intérieur du créneau qui est le sien, sont indéniables. Le seul vrai reproche que l'on puisse faire à cette moto, et il est malheureusement de taille, c'est de fonctionner au mélange. Le graissage séparé, c'est tout de même autre chose.



pilote de ma taille. Toutefois, en duo, la machine aurait un peu tendance à talonner. La fourche avant, qui possède un débattement moyen de 150 mm, est assez dure. Mais cela cadre bien avec l'ensemble de la machine. Sa rigidité ne paraît pas devoir être mise en doute.

Sur route, la 350 Jawa est un peu une autre machine. Elle gagne en homogénéité, en fiabilité. J'ai préféré personnellement cette utilisation. A 130 compteur, la moto ne

le maximum de sa puissance.

Seul point noir, et nous l'avons déjà constaté, le freinage. Pas question avec la Jawa de jouer à chat avec les pare-chocs des automobiles qui vous précèdent. Au moindre coup de frein, vous atterrissez sur la lunette arrière, si ce n'est pas dans la boîte à gants. Non, la Jawa se conduit un peu comme une jeune fillè : prudemment, avec délicatesse, sans brusquerie.

fiche technique

JAWA S 350 TYPE 634

Moteur :

Type et nombre de cylindres : bicylindre.

Cycle : deux temps.

Refroidissement : par air.

Alésage : 58 mm.

Course : 65 mm.

Cylindrée : 343,47 cc.

Taux de compression : 9,2 à 1.

Puissance : 28 ch SAE.

Régime : 5.250 tr/mn.

Couple maximum : 3,4 kg/m.

Régime de couple maximum : 4.750 tr/mn.

Allumage : dynamo-batterie.

Batterie : 8 AMP/H 6 volts.

Lubrification : par mélange à 5 %.

Carburateurs : 29-26 SBD Jikov.

Diamètre de passage des gaz : 26 mm.

Démarrage : par kick.

Transmissions :

Type bloc moteur, embrayage multidisque en bain d'huile.

Transmission primaire : par chaîne.

Rapport de démultiplication primaire : 1,62.

Transmission secondaire : par chaîne.

Rapport de démultiplication secondaire : 2,89.

Rapports internes de boîte :

	Rapports internes	Rapports finals
I.	3,16	14,82
II.	1,88	8,8
III.	1,33	6,24
IV.	1,—	4,68

Partie cycle :

Suspension avant : fourche télescopique.

Débattement : 150 mm.

Suspension arrière : oscillante avec amortisseurs hydrauliques.

Débattement : 90 mm.

Freins :

Avant : tambour double came.

Diamètre du tambour : 160 mm.

Arrière : tambour simple came.

Diamètre du tambour : 160 mm.

Largeur des garnitures : 35 mm.

Roues :

Jantes : 18".

Pneu avant : 3,25-18".

Pneu arrière : 3,50-18".

Dimensions principales :

Longueur hors tout : 2.080 mm.

Largeur hors tout : 710 mm.

Hauteur hors tout : 1.065 mm.

Poids à sec : 155 kg.

Capacités :

Réservoir d'essence : 16 l dont 2,5 de réserve.

Importateur :

Ets Jacques Poch, 5 rue Jean-Jaurès, 95870 Bezons.

Prix : 5.990 F TTC.