

3 POSTERS! ... **moto**verte

175 SUZUKI PE CONTRE YAMAHA IT

**UN MATCH
POUR
UN CHOIX**



ESSAIS

KTM 500 TRAIL 4T MONTESA COTA 349

M2182.104.15F

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Patrick Casasnovas

REDACTEUR EN CHEF :

Gilles Mallet

REDACTION :

Eric Breton, Didier Coste,
Xavier Audouard, Philippe Horville, Patrick
Massias

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

PUBLICITE :

E.A. Bahman

S. Khong

ADJOINT POUR LE SUD :

François Josa

ASSISTANTE :

Yasmina Challal

CONCEPTION PUBLICITE :

Enrico Carosi, Marc Blanchard

SECRETARIAT :

Patricia

Les manuscrits et documents non insérés
ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

2, rue Chaptal, 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

SECRETARE GENERAL :

Grégoire Perrin

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :

Henri Guével

DIRECTEUR DES VENTES :

Jacques Houlmann

ABONNEMENTS :

Monique Deregard

PETITES ANNONCES :

Véronique

Abonnement 1 an ou 12 numéros : 150 F

(étranger : 210 F)

Commission paritaire : n°55.453

Dépôt légal : 4^e trimestre 1982

Couverture

Balade montagnarde. Photo G. Mallet

Essais

Un Match pour un Choix : Suzuki PE contre Yamaha IT 175. Par Eric Breton. Photos P. Massias **16**

Montesa Cota 349, par Gilles Mallet. Photos R. Marchand **28**

KTM 500 Scrambler, par Eric Breton. Photos P. Massias **74**

Présentation : les Honda cross 83, par Eric Breton **90**

Voyages

70 000 km autour du monde, par P. Magrin **34**

L'Hexagonale Total, par Ch. Delhaye **64**

Les verts en cravate

Franck Allard, un assureur vert, par Gilles Mallet **12**

Guide de l'utilisateur

Le paradis aux 2-Alpes, par Didier Coste **40**

Sport

3-roues aux U.S.A., par J.-M. Vincent. Photos Ph. Cornut **68**

Ronde des Sables à Fort Mahon, par P. Massias **84**

Superchampionnat de France de cross, par X. Audouard **94**

Le coin des artistes

Bravo le jeune auteur ! **6**

Courrier des lecteurs

46

L'Echo des Tétines

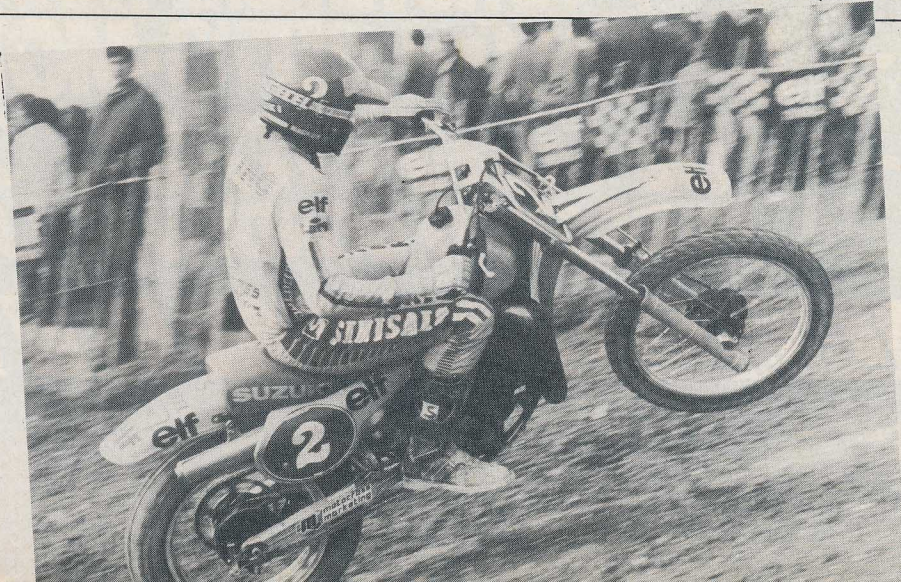
44

Actualités — Nouvelles du Monde

88

Et 3 posters !

Daniel Péan (photo P. Boulland) - Mario Milani (photo P. Massias) - Steve Wise (photo P. Behar)



**J.-J. Bruno
Super-
champion
de France**

VOGUE



essayez-les
chez votre
concessionnaire

MOTOS LACAVE

128, avenue P.-Brossolette
02100 ST-QUENTIN
TÉL : (23) 62.58.85

STEPHAN LACH

7, rue de La Bannière
02200 SOISSONS
TÉL : (23) 53.30.03

MICK MOTO

77, avenue F.-Tonner
06150 CANNES-LA-BOCCA
TÉL : (93) 47.19.85

MOTOS DESCHAMPS

39, avenue Desambois
06000 NICE
TÉL : (93) 85.76.10

TOUT TERRAIN 06

30, avenue St-Jean-Baptiste
06000 NICE
TÉL : (93) 85.47.86

DELTA MOTO

30, rue des Carrières
07300 TOURNON
TÉL : (75) 08.56.74

ETS CASTEX

30, route Minervoise
11000 CARCASSONNE
TÉL : (68) 25.06.86

CARDINAL MOTO

4, avenue Malherbe
13100 AIX-EN-PROVENCE
TÉL : (42) 27.67.80

MOTO SERVICE

14, cours Gouffé
13006 MARSEILLE
TÉL : (91) 78.08.58

PROVENCE MOTO VERTE

Z.I. Martigues Sud
13500 MARTIGUES
TÉL : (42) 06.62.21

HÉROUVILLETTE MOTO

Rue d'Escoville
14850 HÉROUVILLETTE
TÉL : (31) 78.84.81

SPORT MOTO VERTE

199, route de Paris
16160 GOND-PONTOUVRE
TÉL : (45) 69.06.46

ÉCLAIR MOTO

158, avenue d'Antioche
17480 CHÂTEAU-D'OLÉRON
TÉL : (46) 47.62.50

HERRY MOTO

18140 HERRY
TÉL : (48) 79.51.58

MOTOR STYL

10, rue C. Gobert
19000 BRIVE
TÉL : (55) 23.04.77

MOTO HALL

8, rue Maglioli
20000 AJACCIO
TÉL : (95) 23.15.03

CROSSMEN 21

67, avenue J.-Jaurès
21000 DIJON
TÉL : (80) 45.27.10

RICHARD MOTOS

120, rue Lafayette
22000 ST-BRIEUC
TÉL : (96) 61.63.53

ETS CUENIN

26, rue de Belfort
25400 AUDINCOURT
TÉL : (81) 35.54.41

PERRIN MOTO

17, rue Jacquard
27000 EVREUX
TÉL : (32) 39.35.04

LA MOTOCYCLETTE

13, rue Fg-Guillaume
28000 CHARTRES
TÉL : (37) 21.63.21

STRAKKEL 2000

116, rue de Pont l'Abbé
2900 QUIMPER
TÉL : (98) 55.49.64

AMOR MOTO

100, rue de Brest
29210 MORLAIX
TÉL : (98) 88.35.39

SHOP MOTO

12, avenue du Gal-Vincent
30700 UZÈS
TÉL : (66) 22.53.56

SPORT MOTO

25, rue St-Rémy
30000 NIMES
TÉL : (66) 67.29.71

ÉCHAPPEMENT

144, avenue des Etats-Unis
31000 TOULOUSE
TÉL : (61) 21.36.50

SPEED MOTO CYCLES

4, avenue des Pyrénées
32000 AUCH
TÉL : (62) 05.69.30

STAND 33

218, cours de l'Argonne
33000 BORDEAUX
TÉL : (56) 92.54.85

SCRATCH MOTO

18, rue St-Louis
34000 MONTPELLIER
TÉL : (67) 92.76.76

TEAM CROSS 35

16, quai St-Cast
35000 RENNES
TÉL : (99) 79.24.55

KER MOTO VERTE

8, rue de Dol
35960 LE VIVIER-SUR-MER
TÉL : (99) 48.92.18

MOTO CONTACT

22, bd Foch
38000 GRENOBLE
TÉL : (76) 87.11.83

MOTO CHU

14, avenue de Gray
39100 DOLE
TÉL : (84) 82.28.88

STAND MOTO

27 bis, rue Paul-Bert
42300 ROANNE
TÉL : (77) 71.45.79

W.B. MOTO

Z.A. des Bruneaux N. 88
42700 FIRMINY
TÉL : (77) 56.23.73

T.T. IMPORT

43390 AUZON
TÉL : (71) 76.12.88

ETS MALARTRE

39, avenue du Puy
43000 LE PUY
TÉL : (71) 09.61.95

MOTO REP

189, rue Paul-Bellamy
44000 NANTES
TÉL : (40) 40.00.82

TECHNIC MOTO

96, Fg-St-Vincent
45000 ORLÉANS
TÉL : (38) 62.69.16

BRIARE MOTO LOISIRS

Route d'Ousson
45250 BRIARE
TÉL : (38) 37.04.54

MAXI CROSS

50610 JULLOUVILLE
TÉL : (33) 61.80.17

MOTO CENTER 51

Z.I. Moulin de l'Ecaillé
51430 TINQUEUX
TÉL : (26) 08.03.71

MOTO POP

12, rue de Lorraine
54130 ST-MAX
TÉL : (8) 337.08.32

CARNEL MOTO

18, rue de Carnel
56100 LORIENT
TÉL : (97) 21.61.87

S.E.H.

60/62, avenue des Plantières
57050 METZ
TÉL : (87) 76.00.31

MOTO SPORT

33, avenue Poincaré
57400 SARREBOURG
TÉL : (8) 703.46.06

MOTO SHOP 58

La Baratte
58000 NEVERS
TÉL : (86) 61.15.29

MOTO BLANCKAERT

33, rue A.-Bultot
59300 VALENCIENNES
TÉL : (27) 33.11.41

LILLE MOTO DUCROO

23, rue Inkermann
59000 LILLE
TÉL : (20) 57.27.19

MOTO BOUTIQUE

130, rue Gaspard-Neuts
59240 DUNKERQUE
TÉL : (28) 69.11.70

B.P. MOTOS

Avenue de l'Europe
60100 NOGENT-SUR-OISE-CREIL
TÉL : (4) 425.69.40

BRAME SPORT

178, bd Lafayette
62100 CALAIS
TÉL : (21) 34.55.48

LA BÉCANE

7, rue Henri-Alquier
62600 BERCK
TÉL : (21) 09.71.44

ETS AUTHEYRAT

5, place du Vigheat
63160 BILLOM
TÉL : (73) 70.41.11

INTER MOTOS

63110 BEAUMONT
TÉL : (73) 26.66.65

LA MOTAC

40, avenue de la Reine Victoria
64200 BIARRITZ
TÉL : (59) 24.07.23

MOTO ENDURO

22, rue de la 1^{re} Armée
67000 STRASBOURG
TÉL : (88) 35.55.96

MOTOS DILLMANN

85, Route de Strasbourg
68200 MULHOUSE
TÉL : (89) 53.30.87

ROUSSILLON MOTOS

161, rue Vendôme
69003 LYON
TÉL : (78) 62.37.83

TRAIL 70

R.N. 19
70000 VESOUL
TÉL : (84) 75.83.34

TELEX KART-POLYSHOP

Rue de Tours
72000 LE MANS
TÉL : (43) 84.12.70

ETS THIÉVOZ

Cusy
74540 ALBY-SUR-CHÉРАН
TÉL : (50) 68.13.54

CHALLENGE 75

21, avenue Parmentier
75011 PARIS
TÉL : (1) 355.25.34

MOTO STARTER

37, quai Cavelier-de-la-Salle
76100 ROUEN
TÉL : (35) 73.34.09

KING MOTO

39, rue Jacques-Fauquet
76210 BOLBEC
TÉL : (35) 31.11.83

GILLON MOTO

Avenue de Sens
77250 MORET-SUR-LOING
TÉL : (1) 070.11.77

ST-RÉMY MOTO

2, route de Limours
78470 ST-RÉMY-LES-CHEVREUSE
TÉL : (3) 052.12.82

FOURGEAUD MOTO

187, rue St-Leu
80000 AMIENS
TÉL : (22) 92.52.70

MOTOS CROSS CENTER

81700 PUY-LAURENS
TÉL : (63) 75.04.88

MOTO STOP FANTUZ

107, avenue P.-Semard
84000 AVIGNON
TÉL : (90) 88.05.52

MOTO START

9, rue du Pont Neuf
86000 POITIERS
TÉL : (49) 61.08.95

MOTO MOVE

185, avenue Baudin
87000 LIMOGES
TÉL : (55) 33.44.61

MATHIEU MOTOS

19, rue St-Michel
88000 ÉPINAL
TÉL : (29) 34.32.14

TARDIEU MOTOS

49, route de Chartres
91440 BURES-SUR-YVETTE
TÉL : (6) 907.48.29

ARCUEIL MOTOR

91, avenue Marius-Sidobre
94110 ARCUEIL
TÉL : (1) 547.19.20

ORLY CROSS

37, avenue de l'Aérodrome
94310 ORLY
TÉL : (1) 853.42.19

H.F. MOTOS

2, rue George-V
95600 EAUBONNE
TÉL : (3) 479.71.76

KTM FRANCE

B.P. 11 - 10800 SAINT-JULIEN-LES-VILLAS - TÉL(25) 82.01.12

ON MOTO



**SCRAMBLER
500-4 Temps**

ENDURO



**A PEINE SORTIE...
DÉJÀ CHAMPIONNE DU MONDE...
(I.S.D.E 1982 - Schalber - R.F.A.)**



ESSAI

**KTM 500
SCRAMBLER**

KTM DESCEND DANS LA RUE

*Par Eric Breton
Photos P. Massias*

Nouveau ! Une KTM qui roule dans Paris, pour vous promener ou vous conduire au boulot, qui se gare sur les trottoirs, qui parcourt les avenues, file sur l'autoroute ou se balade au gré des départementales, sans, bien sûr, oublier tout à fait les chemins creux...

Une KTM « civilisée », une KTM à tout faire, une KTM trail ! La première du nom, la 500 Scrambler à moteur Rotax 4-temps, dérivée du modèle enduro. Un nouveau style.

On a vu des 80, des 125 cm³, on connaît les twins BMW ou Morini. Grâce au moteur Rotax, voici les trails européens 500 mono, KTM, et aussi SWM. Ah ! les Japonais s'attaquent de plus en plus au tout-terrain, cross et enduro... Eh bien ! les Européens tentent une percée sur le marché des trails !

Avec des machines imprégnées d'un fort parfum sportif, s'entend. Image de marque oblige, bien sûr. Et puis le moteur Rotax n'est-il pas, au départ, un engin de course ?

La KTM 4-temps, on en parle depuis des siècles. Enfin, j'exagère à peine. Dès qu'on a entendu causer du 504 cm³, on a su que KTM, qui a toujours entretenu des rapports privilégiés avec Rotax, serait client. Et à la fin de l'année dernière apparaissait (dans la cour de l'usine) un magnifique proto enduro destiné à M. Augusto Taiocchi. Sans une idiotie d'épaulé démise, l'homme eût été champion d'Europe à l'aise, sur sa nouvelle moto, au passage. Puis ce fut l'été, et le Salon à la rentrée : sur le stand autrichien trônait non seulement la bête dans sa version client définitive, dite tout bêtement 500 GS 4-temps, mais aussi une petite sœur, plus basse, équipée d'un gros phare et de clignotants, la Scrambler. Celle qui nous intéresse ici.

Moteur compétition

Reviendrons-nous sur la description de ce valeureux monocylindre quatre-temps refroidi par air, simple arbre commandé par courroie crantée, quatre soupapes ? Sans doute n'est-ce pas nécessaire (voir MV 94). Chacun connaît ce 504 cm³ (89 x 81), moderne, conçu pour la compétition, et donc généreusement dimensionné, au risque d'être un peu lourd (38 kg) ou encombrant. Une bien belle pièce de mécanique en tout cas, dont, de plus, la fiabilité est aujourd'hui prouvée et reconnue.

En revanche, il importe de savoir que KTM 500 GS et Scrambler se voient propulsées par des mécaniques absolument semblables, même en ce qui concerne les accessoires. Moteurs identiques au boulon près, même carbus Bing Ø 36 mm (chacun nourrit le Rotax à sa façon : après Can Am et Mikuni, Puch et Dell'Orto, KTM reste fidèle à son fournisseur habituel), mêmes échappements et silencieux, mêmes allumages électroniques et mêmes alternateurs (190 W !), mêmes boîtes de vitesses cinq rapports. Seule change la démultiplication secondaire, plus « longue » avec 20 dents à l'avant et 48 à l'arrière pour la Scrambler (27 x 52 sur l'Enduro).

Autre chose : si l'on découvre une minuscule batterie 12V hermétique (sans entretien) commune aux deux modèles, on comprend fort bien toutefois que le faisceau électrique de la version trail soit plus sophistiqué afin d'alimenter les divers équipements routiers.

La lubrification par carter sec appelant un réservoir externe, KTM, comme Can Am, a choisi la solution « à la XT », transformant les tubes du cadre en bidon d'huile, avec bouchon de remplissage sur la poutre dorsale en avant du réservoir. Avec son carbu Bing et son échappement respectueux des lois, ce Rotax « marqué » KTM (vu les carters ?) revendique l'estimable puissance de 38 ch à 7 600 tr/mn. Un poil plus que les Yamaha XT 550 ou Honda 500 XLR...

Partie-cycle : histoire d'une « civilisation »

Autour de ce moteur commun, donc, on conserve le cadre... de la GS. Un solide simple berceau dédoublé. En fait deux grosses poutres, l'une dorsale, l'autre frontale, faisant office, on l'a vu, de réservoir d'huile (2,8 l), sur lesquelles se greffent des tubes de section inférieure pour former un double berceau. L'arrière du cadre, comme sur les autres KTM Pro-lever, est démontable.

Le bras oscillant est celui du modèle enduro, un bel objet en aluminium, comme on les aime chez KTM. Mais, première modif' par rapport à « l'autre » 4-temps, l'amortisseur n'est « qu'un » Marzocchi d'origine ordinaire, sans bonbonne, offrant 210 mm de débattement (en place du super White Power et des 270 mm). Même type d'aménagement à l'avant, où la fourche, une Marzocchi Ø 40 à axe déporté, use de tubes « courts ». Débattement 200 mm. Son bras gauche porte cependant le même frein à disque Brembo Ø 230 mm à commande hydraulique.

Jantes Nordisk alu AV 21"-AR 18" se retrouvent également sur les deux modèles, ainsi que le frein AR à tambour déporté Ø 180 mm commandé par tringle. Mais, en place des profils cross habituels, le trail se pare de Metzeler improprement baptisés « Enduro », en fait des pneus mixtes (et même plus route que T.T.), ceux adoptés également par BMW sur sa 80 GS.

Garde-boue AV et AR plastique blanc style enduro, caches latéraux décorés de bandes bleu et orange typiques KTM (le gauche dissimule un filtre à air cartouche papier K et N), sabot de protection moteur, béquille centrale sont encore des caractéristiques communes aux deux 500 4-temps autrichiennes.

Mais ensuite, la civilisation a frappé : le réservoir plastique passe de 10 à 14 litres de contenance, la selle (bleue) se pare d'une sangle passager et offre deux « étages » distincts. Elle se prolonge d'un petit porte-paquets bien pensé et même

équipé d'un sandow d'origine. Dans le même esprit, les repose-pieds métal crantés ont laissé place à des « marche-pieds » caoutchoutés, et des repose-pieds passager suspendus — mazette ! — ont poussé comme par enchantement. Au guidon un commodo éclairage klaxon - coupe contact s'est installé à gauche au-dessus du levier de décompresseur, tandis que le tableau de bord s'est nettement étoffé : derrière un large capotage de phare (une optique H4 iode rectangulaire), compteur (sans totalisateur journalier) et compte-tours VDO encadrent quatre voyants sur une plaque polyester : clignos, huile, plein phare, ainsi que le contacteur à clé quatre positions. Les clignotants sont montés souples, of course.

Et hop ! Des suspensions plus basses, une démultiplication secondaire plus longue, un réservoir plus gros et quelques équipements électro-routiers et vous avez le trail KTM. Une nouvelle recette !

L'ensemble sur la bascule avoue 137 kg sans essence. Soit à peu près le même poids que les « concurrents » japonais.

D'abord la patate !

Cette KTM, même si elle ne séduit pas par des lignes particulièrement affriolantes, avec son réservoir « gonflé », son tableau de bord mastoc et ses p'tites pattes (je veux dire ses débattements de suspension raccourcis) « tape » dans l'œil. Baladez-vous à son guidon et vous verrez, on ne passe pas inaperçu auprès des amateurs de moto et des autres. Garanti. Eh ! une KTM dans la rue, jusqu'à présent, c'était plutôt rare ! Et puis, quelle gueule, ce moteur Rotax, un monument !

En selle, dont la hauteur est raisonnable (1,75 m, je pose les deux pieds à plat par terre), la position n'appelle aucun commentaire particulier. Le pilote domine la situation, face à un guidon large et plutôt bas. Outre une certaine fermeté, le siège se fait remarquer par sa fameuse sangle, sur laquelle on a tendance naturellement à s'asseoir, ce qui n'est pas l'idéal. Rien à dire des commandes pédestres ; en revanche, le levier d'embrayage est malheureusement du genre durable.

On se tourne vers le kick, haut, bien démultiplié. Pour mettre en route, essence ouverte, contact, starter (au carbu), on amène, aidé du décompresseur manuel, le voyant jaune face à la « fenêtre » de la culasse (piston en position), et l'on pousse du mollet, fermement, sans plus. Ça part sans problème, au premier coup ou au second, facile. A froid, il est nécessaire de conserver le starter 3-4 minutes, le Rotax prenant doucement sa température. Le bruit, assez fort, caverneux, sourd, n'a rien d'excessif cependant. Pas de problème de vibrations, très limitées.

Et zou ! Ça pousse, mes enfants ! Pas de coup de pied au cul façon XT 500, non, une accélération toute progressive, jamais brutale, mais les chevaux sont là, et si l'on excite les régimes, le paysage a tôt fait de défilier.

Ainsi la Scrambler abat le 400 m départ arrêté en 14"3, un chiffre impressionnant pour un 500 mono, une bonne seconde plus vite qu'une Honda XLR ou une XT 550. En vitesse de pointe, on file à plus de 150 chrono assis, et l'on atteint, couché, 162 km/h. Vite !

Il faut dire que cette KTM tire long. Ce qui par ailleurs nuit aux reprises sur le rapport final, en 5°. Si la vitesse tombe en dessous de 90 km/h, mieux vaut alors rentrer la quatre. Pourtant ce moulin à du couple, et repart franchement sans se faire prier. Mais à très bas régime, il manque de souplesse, et a une petite tendance à « cogner » qui fait craindre le coup de piston caleur. Il est vrai qu'il faut descendre très bas dans les tours pour réussir à le faire « mourir », mais force est de reconnaître que le Rotax est moins onctueux qu'un Honda par exemple... même s'il est plus efficace ensuite.

La boîte de vitesses, elle, n'a rien à envier aux productions extrême-orientales. Un régal de douceur. Et l'embrayage supporte les pires traitements. Seule la main gauche fatigue un peu... Bref, une réussite, ce « moteur de course » pour

Qu'on aille à la Bourse (page précédente), à la plage, ou à la pêche (page suivante), 500 Scrambler, la première KTM tous usages.



une utilisation de tous les jours. Facile à démarrer, puissant, efficace, bien servi par sa boîte, fiable... et économique : la consommation moyenne sur l'essai s'établit à 6,79 litres aux 100 (ce qui doit représenter un maximum). Un chiffre tout à fait comparable à ce que demandent les 500 trails japonais, une fois encore.

Rallye-raide

La tenue de route est excellente, et l'on prend un réel plaisir à balancer la machine dans les virages, fort de la très bonne adhérence des pneus sur le bitume sec. La fourche amortit à merveille, et le Pro-lever et son amortisseur Marzocchi font leur boulot avec constance, mais fermeté.

Ainsi, sur mauvais revêtement l'arrière sautille-t-il un poil. Rien de méchant. A très grande vitesse sur autoroute (à fond), en revanche, c'est l'avant qui a tendance à bouger en sortie de grandes courbes, mais là encore rien de grave.

Quoique très agréable, pour une machine à vocation mixte, sur autoroute ou nationale, grâce à sa bonne vitesse de croisière genre 140, la KTM préfère évidemment les petites routes sinueuses. Là on s'amuse vraiment : la puissance toute en progressivité du moteur, la tenue de cap sans faille et le bon freinage (disque extra, facile à doser, efficace et endurant, dommage seulement qu'il fasse tant plonger l'avant de la moto) permettant une attaque maximum et des moyennes diaboliques. Je ne vous dis pas l'engin, pour des rallyes « routiers » style Tour de Corse !...

Seule ombre au tableau, un certain manque de confort : la suspension arrière assez sèche, et surtout une selle qui ne fait que peu de cas du fessier de l'occupant (s), confère un petit côté spartiate, à la dure, à cette KTM. Cette « raideur », associée à d'autres petits défauts comme la fermeté du levier d'embrayage, rend la Scrambler, à côté des pullmans japonais, moins agréable en ville, en particulier. Pourtant la maniabilité est largement équivalente, et lorsqu'il s'agit de se faufiler entre les voitures l'Européenne, mince malgré son poids respectable, est une cham-







pienne. Oui, mais le confort, ça compte aussi ! Et en tout-terrain ? Les suspensions, malgré leur débattement limité, se tirent à merveille d'un usage « balade sportive ». Vraiment une bonne fourche, et une suspension arrière plus qu'honnête pour un trail. Bref, la tenue de piste satisfera le vert. Attention seulement sur terrain gras : aïe les pneus ! Le guidage et même la motricité sont alors aléatoires... Au point de vue maniabilité, on retrouve les possibilités d'un trail 500, lourd et encombrant, et pas toujours apte à permettre n'importe quelle figure. Mais, hé, les amis, il existe aussi un modèle enduro plus léger, plus fin, mieux suspendu et mieux chaussé, pour le vrai tout-terrain, non ?...

Anticonformistes, à vos ché- quiers !

Dernier point, le prix : 25 490 F. Toc ! 7 ou 8 mille francs de différence avec une Japonaise, ça compte tout de même. Pour choisir une KTM, faut déjà avoir les moyens. Première chose. Ensuite, préférer une moto plus rustre, moins raffinée..., mais plus performante, dont le charme réside avant tout dans une forte personnalité. De quoi faire succomber certains, me semble-t-il !

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : Rotax 506 GSA, monocylindre, 4 temps, refroidi par air, 4 soupapes. Distribution par courroie crantée.

Alésage : 89 mm

Course : 81 mm

Cylindrée : 504 cm³

Taux de compression : 9,8 : 1

Puissance maxi : 38 ch à 7 600 tr/mn

Couple maxi : n.c.

Alimentation : Carburateur Bing Ø 36 mm

Allumage : Electronique

Lubrification : Carter sec

Mise en route : Kick

TRANSMISSIONS

Primaire : Par engrenages

Rapport : 32 x 76 = 2,375

Embrayage : Multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesses : 5 rapports

1^e : 2,909

2^e : 2,000

3^e : 1,400

4^e : 1,117

5^e : 0,913

Secondaire : Par chaîne

Rapport : 20 x 48 = 2,400

PARTIE-CYCLE

Cadre : Simple berceau dédoublé

Suspension AV : Fourche Marzocchi Ø 40 mm,

débattement 200 mm

Suspension AR : Monoshock Pro-lever, amortis-

seur Marzocchi, débattement 210 mm

Roue AV : Jante alu Nordisk

Pneu AV : Metzeler « Enduro » 3,00 x 21

Roue AR : Jante alu Nordisk

Pneu AR : Metzeler « Enduro » 4,00 x 18

Frein AV : Disque Brembo Ø 230 mm

Frein AR : Tambour déporté Ø 180 mm

Longueur : 2 190 mm

Largeur guidon : 850 mm

Empattement : 1 480 mm

Hauteur de selle : 890 mm

Garde au sol : 300 mm

CAPACITES

Essence : 14 litres

Huile : 2,8 litres

Poids en ordre de marche sans essence : 137 kg

Prix clef en main : 25 490 F

Importateur : KTM France

BP 11

10800 Saint-Julien-les-Villas

Tél. : (25) 82.01.12.