

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

moto

SOMMAIRE

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 Derégard

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

L'Echo des Tétines **44**

Actualités — Nouvelles du Monde

Et 3 posters ! **88**

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



J.-J. Bruno
Super-
champion
de France

ESSAI

MONTESA 349

1983

UN COMPROMIS SPECIALISÉ

par Gilles Mallet
photos Renaud Marchand

349 Montesa trial 83 : voici le (magistral) essai (merci) de la dernière née d'un des plus anciens constructeurs espagnols. Depuis un mois à peine, vous pouvez la trouver chez les concessionnaires de la marque. Et bientôt, sous d'autres couleurs et avec un autre sigle (M-H, pour Montesa-Honda), vous la trouverez également chez les concessionnaires Honda. Une moto quasiment historique, à cet égard. Cet essai vient donc compléter le match des nouvelles 350 trial : Armstrong - Merlin - Italjet, publié dans le dernier numéro. Mais peut-on parler de « nouvelle » en ce qui concerne la Montesa ? J'ai essayé : on peut.

CE QUI CHANGE ET CE QUI RESTE

La Montesa 349 version 83, en effet, n'est pas un simple replâtrage de la version 82. D'abondantes modifications techniques ont complètement modifié son caractère. Si les finances de Honda ont permis à Montesa de ne pas connaître le sort affligeant qui s'est abattu sur ses concurrents espagnols, ne nous en plaignons pas trop.

De l'autre côté des Pyrénées, on n'a pas oublié les grandes traditions. La moto de trial espagnole n'est pas morte. Viva Montesa !

Grâce à la complicité de Gilles Burgat, Nicolas Desnoyers, Claude Peugeot, Moto Greg, concessionnaire Montesa à Annecy, et de quelques autres amateurs de tétines alpines, voici, dans ce style concis et enlevé destiné à laisser large place à l'illustration commentée chère aux lecteurs connaisseurs et pressés de tout savoir, l'essai de la Cota 349/4, version 1983, réalisé dans le cadre majestueux des Alpes de Savoie et des contrées avoisinantes.

Vous avez votre bloc-notes ?

On envoie.

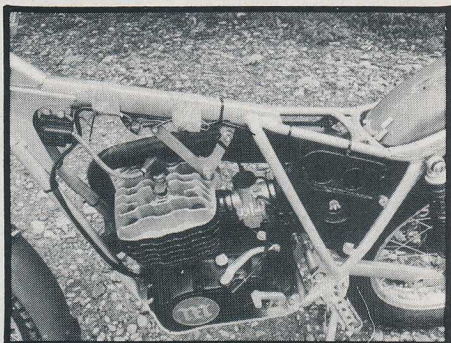
La frime, d'abord. Pas terrible. Le rouge et le blanc allait bien à la 349. Le rouge est resté, le blanc a été remplacé par un gris anthracite qui tire sur le « feldgrau ». On se demande si Montesa n'a pas écoulé sur ce modèle un vieux stock militaire. Au point que certains concessionnaires envisagent de changer, d'emblée, ces garde-boue pour des modèles plus pim-pants.

L'ossature : cadre, fourche et suspension arrière témoignent d'une recherche évidente





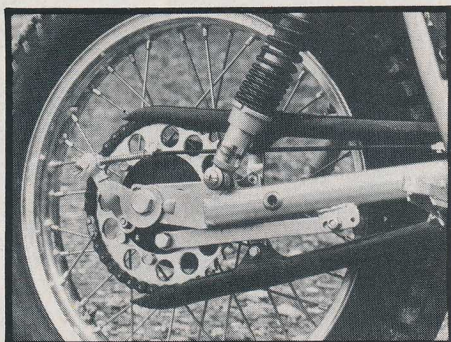
Cadre renforcé, nouvel échappement, nouveau bras oscillant, fourche plus large, et nombreuses modifications de détail. Principal regret : la couleur des garde-boue.



On peut parler d'un nouveau cadre : épine dorsale ovale, renforts à la colonne de direction, au niveau des supports d'amortisseurs et à l'avant du garde-boue AR, tirants boulonnés remplacés par une véritable triangulation de l'arrière.



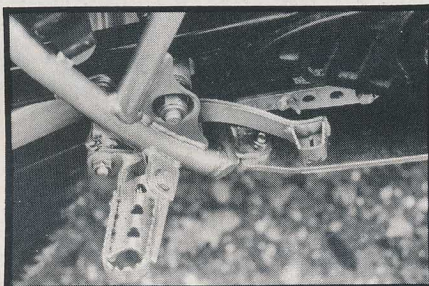
Modifications internes sur le moteur pour obtenir une meilleure régularité à bas régime, nouveaux réglages de carbu et nouvel échappement, plus long et plus volumineux, sans être gênant.



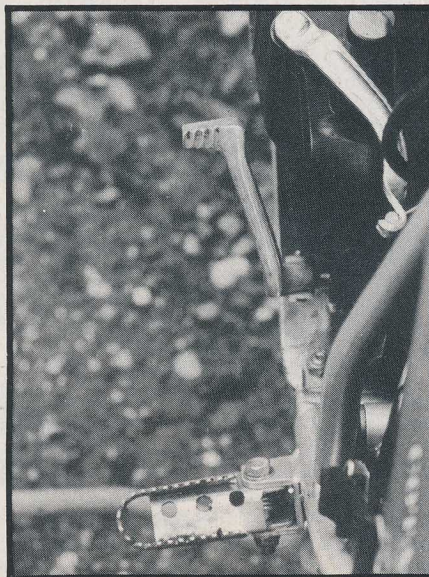
Nouveau bras oscillant rectangulaire et pneus Michelin d'origine.



Tés de fourche plus larges, chasse diminuée et culasse toujours boulonnée au cadre.



Repose-pieds rehaussés et reculés, et nouvelle pédale de frein.



Nouveau dessin, pas probant, du sélecteur en alu.

de rigidité. Le cadre est carrément nouveau : une poutre ovale, des renforts à la colonne de direction, à l'avant de la selle, et une véritable triangulation dans la partie arrière, qui remplace les tirants latéraux boulonnés à la culasse. La fourche garde les mêmes éléments, mais montés sur des tés plus larges. Quant au bras oscillant en acier, il adopte une section rectangulaire, plus rigide, et une courbure légèrement en « banane », afin d'abaisser l'ancrage des Betor. Longueur du bras et empattement ne changent pas ; par contre, la chasse est légèrement diminuée.

- Parler de nouveauté pour cette Montesa ? J'ai essayé : on peut !

Rigidité, maniabilité, voilà donc les grandes lignes qui ont présidé à l'évolution de la 349. Dans la même optique, on a également joué sur la position des repose-pieds, reculés de 1 cm - allègement de l'avant - et rehaussés de 3 cm - pour faciliter l'efficacité des changements d'appuis.

En revanche, la selle, d'un dessin nouveau, est 1 cm plus haute (79 contre 78), alors que la garde au sol, sous le beau sabot alu, ne bouge pas (33 cm).

Si vous avez lu quelque part dans la presse spécialisée que la selle est plus basse de 9,5 cm, rectifiez. Faut pas rêver, mais plutôt penser à une « coquille » d'imprimerie.

Le réservoir qui - tradition chez Montesa - fait aussi support de selle, n'est plus en poly, mais en plastique moins cassant. En revanche, il est plus large de 2 cm au niveau des genoux.

Côté partie-cycle, encore quelques modifications appréciables : un nouveau coude des rayons de roue AV qui devrait permettre au moyeu en magnésium de ne plus se fendre inconsidérément, des pneus Michelin d'origine, des repose-pieds plus larges, de nouvelles pédales de sélecteur et de frein mieux dessinées, une béquille plus stable et dotée d'une butée sur le bras qui l'empêchera désormais d'aller se balader dans les rayons à la suite d'un choc malencontreux.

- La moto de trial espagnole n'est pas morte.

La finition est correcte, même si l'on déplore certains détails comme cette multitude de rondelles qui s'éparpillent au démontage de la roue AR ; cette dureté d'essence qui, passant sous l'épine dorsale du cadre, transforme la dépose du réservoir en un pernicieux arrosage de précieux liquide ; ou la disparition du boîtier de trousse à outils sous la selle.

Rien de bien grave au regard des nombreuses modifications, lesquelles, faut-il le dire, ne s'arrêtent pas à la partie-cycle. Oui, il faut le dire. Le moteur, sous une allure extérieure fort peu changée - culasse couleur alu et sigle Montesa rouge - a subi lui aussi un traitement qui témoigne du réel effort de recherche du constructeur, grâce aux remarques des pilotes d'usine : Karlsson, Gorgot et surtout Soler.

Côté couple et puissance, il y avait ce qu'il fallait. On a donc recherché surtout de l'élasticité à très bas régime, en jouant sur les diagrammes d'une part, sur l'admission et l'échappement d'autre part, et sur l'inertie moteur.

C'est vite fait à énoncer, mais ça représente du

boulot. Jugez : culasse, cylindre, chemise, piston, vilebrequin et volant d'inertie sont modifiés.

L'échappement est plus long, présente un coude plus favorable en sortant du cylindre sur le côté du cadre, et adopte un nouveau pot.

Le carbu Amal de Ø 26 mm n'a pas l'air d'avoir changé ; pourtant, il est monté sur une pipe différente et ses réglages sont profondément modifiés. En passant, on a monté des ressorts d'embrayage plus fermes et un nouveau kick. Et toc. Ça vous sidère, hein ?

Au niveau transmission, rien n'a changé : chaîne 15,9 étroite avec tendeur très près du pignon moteur, escargots crantés et tunnels caoutchouc classiques Montesa en guise de carter de chaîne.

Et voilà le bébé. 92 kg à vide, sans essence et sans éclairage. Montesa annonce 94 kg avec l'éclairage. Correct, mais pas vraiment léger.

Pas vraiment beau non plus, on l'a dit. Mais nouveau, sans doute. La liste des modifications est longue. Ça donne quoi sur le terrain ?

MOTRICITE ET MANIABILITE

Notre grand champion, Gilles Burgat, dont on oublie qu'avant SWM et Fantic il a fait tous ses débuts sur Montesa, était évidemment l'essayeur rêvé pour cette Cota version 83.

Mais nous ne sommes pas tous des virtuoses. Ca se saurait. Charles Miellin, concessionnaire de la marque depuis toujours et vieux trialiste converti à la SWM, et moi-même, amateur invétéré de grandes randonnées trialistiques en montagne, avons pondéré le jugement du champion par celui des humbles amateurs que nous sommes.

C'est un panaché de ces jugements que vous trouverez ici, sur un terrain idéal : les Alpes.

- On a surtout recherché de l'élasticité à très bas régime.

Le nouveau kick, articulé en deux parties, permet un effort mieux démultiplié, bien que rien ne soit changé au niveau de la transmission.

Démarrage très facile, une fois passé l'effort initial. Par contre, nécessité de passer au point mort. Ça commence à faire vétuste.

La position debout est familière, ne déconcerte nullement. Le nouveau dessin du guidon, les larges repose-pieds légèrement reculés et remontés, assurent un équilibre spontané, logique.

L'étroitesse au niveau du réservoir et des fixations supérieures d'amortis permet une mobilité parfaite. En position assise, le petit dossier de la selle cale bien l'« assise » du pilote lorsqu'il doit pédaler dans une difficulté.

- Un équilibre spontané, logique.

Accélérateur doux, embrayage souple et progressif, qui ne colle pas, bon dessin de la pédale de frein, la seule critique vient de la sélection. Le nouveau sélecteur n'a toujours pas trouvé un dessin idéal et la boîte demande à être fermement verrouillée. Boîte 6 vitesses,

avec 5 points morts, c'est la loi des intervalles, mais on s'en passerait sur une B.V.

Donc, si on a le temps de rembrayer en maintenant une pression ferme sur le sélecteur, ça va. Au contraire, passer une vitesse en catastrophe dans une difficulté ne peut guère conduire qu'à... la catastrophe, justement.

- Les suspensions secouent dur dans les pierres. Que faire ?

La 349 « blanche », le modèle précédent, était plus nerveuse, avait plus de pêche. La nouvelle est plus régulière tout en bas, tourne plus rond. C'est un gros moteur, pas très vif, mais qui monte bien en régime, sans réguler. Plus vif quand même qu'un SWM par exemple, surtout que le braquet d'origine tire assez court.

Pas de problème face à une marche, et une inertie camionnesque dans le gras, où on enroule en douceur, en 3^e alors que l'on croit être en 2^e. Un excellent compromis.

Peu de progrès, voire pas du tout, au niveau des suspensions. La fourche Montesa reste ferme, mais on peut toujours travailler sur une fourche, l'assouplir. A l'arrière, c'est plus difficile d'améliorer, surtout quand on dispose à l'origine de ce qui se fait de mieux : une paire de Betor. Pourtant, on arrive à talonner, et ça secoue dur dans les pierres. Que faire ?

- Une merveille de motricité : moteur et pneus Michelin obligent.

Tant que le terrain ne sollicite pas la suspension arrière, la Montesa est une merveille de motricité. De très fortes pentes, très grasses, dans les Alpes, sont avalées avec une surprenante aisance : moteur et pneus Michelin obligent. Par contre, dans les grimpettes pierreuses, la suspension rebondit parfois, provoquant des pertes d'adhérence. Charger l'arrière. Bien équilibrée, la moto ne se met pas debout inconsidérément.

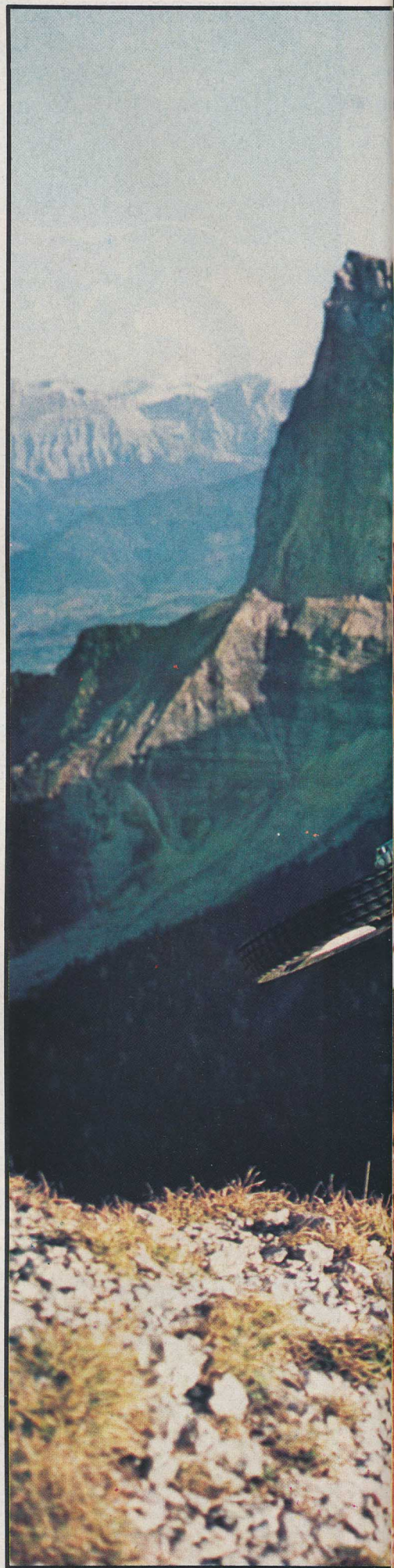
Burgat professionnel

Gilles Burgat, par goût du trial et par amitié pour nous, a bien voulu nous aider pour cet essai de Montesa, avec une gentillesse, une objectivité et un talent qu'il est rare de rencontrer. Mais il a refusé de poser sur nos photos sans sa tenue Fantic. Il est payé - cher - pour porter les couleurs de la marque qui l'emploie. Alors ne lui en veuillez pas, et ne vous étonnez pas de voir, sur les remarquables images du professeur Marchand, du Fantic sur le pilote pour un essai Montesa. C'était ça, ou pas de Burgat. Vous auriez fait comme nous.

Sur chemins roulants, pas de problème de stabilité. On sent quand même que l'avant est léger, à la suite de petits guidonnages.

Dans les pierres, ça ne va pas bien du tout. La chasse faible, probablement, demande de réels efforts pour diriger une roue avant très peu guidée. Ça rappelle la 348, disent les connaisseurs. Ce tempérament volage se retrouve, à un degré moindre cependant, à la roue arrière, qui a une fâcheuse tendance à ne pas rebondir en ligne.

Dans les virages à plat, la 349 83, contrairement à son aînée, vire assez court, et sans





engager de l'avant. Le rayon de braquage, amélioré, reste toutefois un peu « short ». Pour les virages en appui, spécialité burgatesque, aucun problème. Le maître commente :

- Nous, on est des poireaux devant ces murs de roches.

« Bonne position, on peut bien s'appuyer sur la roue arrière et l'avant n'est pas lourd. Ça tourne tout seul. »

Et les marches ? Le maître, toujours, parle. Nous, ne sommes que des poireaux devant ces murs de roches sur lesquels il s'envole d'un coup de gaz et d'une pulsion du buste.

« - C'est bien. Le moteur est suffisamment vif, il tire court et la géométrie de l'arrière aide bien à la propulser. »

Pas de problème de freinage. Des commandes agréables, d'une efficacité qui ne se dément pas, même après les passages humides ou les lavages au jet.

L'accord Honda-Montesa

On n'attend plus, sur les marchés mondiaux, que les homologations pour lancer la gamme Honda-Montesa. Quelles seront ces motos ? Des Montesa, tout simplement : Cota 123, 200 et 349 ; seule la présentation fera la différence : cadre et réservoir rouges, garde-boue blancs, le sigle Montesa, sur les réservoirs, étant remplacé par le nouveau sigle de la gamme : MH (Montesa-Honda).

En quoi consiste l'accord entre les deux constructeurs ? Très simple. Aucune injection directe, en tout cas, de finances japonaises dans la société Montesa qui conserve son autonomie.

Honda a simplement créé en Espagne une société d'import-export qui importera des Honda et exportera les Montesa pourvues du sigle MH, par l'intermédiaire de son énorme réseau de distribution mondial. Les MH seront achetées par Honda à l'usine Montesa, qui les fabriquera entièrement.

Montesa, par ailleurs, continuera à diffuser ses modèles, comme par le passé, sous sa propre marque, et son propre réseau.

But de l'opération ? Intéressant pour Montesa, qui, grâce au réseau Honda, devrait voir sa production sensiblement augmentée ; et intéressant pour Honda, qui pénètre sur le marché espagnol et se crée une partie de sa gamme trial pour le marché mondial.

- Pas de problème dans les marches : le moteur est vif, et la géométrie de l'arrière aide bien à propulser.



Le moteur, assez silencieux, vibre un petit peu, comme tous les gros moteurs. Mais la gêne ne vient pas de là. La gêne vient d'un peu au-dessus et en arrière : la selle, véritable - passez-moi la trivialité de l'expression - casse-noix. Confort du marbre, couleur du marbre, apparence du marbre, mais ce n'est pas du marbre : c'est une selle, et de l'espèce perverse ; non contente d'être dure, elle rebique de l'arrière pour vous meurtrir ce groupe de petites vertèbres atrophiées que les scientifiques appellent coccyx et que ma grand-mère, par ignorance ou malice, appelait « os qui pue », confondant sans doute avec occiput ; ce qui n'a rien à voir, je vous l'accorde, avec le confort de la Montesa.

L'inconfort plutôt, puisque en tout-terrain, debout, on est aux prises avec des suspensions fermes et une stabilité délicate.

Bonne nouvelle pour les pauvres et les chômeurs : à 16 900 F, clefs en mains, chez votre marchand habituel, ça situe la Montesa parmi les moins chères des grosses trial.

Le prix de la casse

Piston complet	571,00 F
Pignon de sortie de boîte	134,40 F
Couronne arrière	150,00 F
Transmission de gaz	40,60 F
1 paire de machoires avant	91,50 F
Joint spi de fourche, la paire	29,00 F
Sélecteur	198,30 F
Garde-boue arrière	107,00 F

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre 2 temps refroidi par air	
Alésage :	83,4 mm
Course :	64 mm
Cylindrée :	349,6 cm ³
Taux de compression :	8,5 à 1
Puissance maxi :	13 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi :	2,3 m/kg à 3 000 tr/mn
Carburateur :	Amal Ø 26 mm
Allumage :	volant magnétique
Lubrification :	par mélange
Mise en route :	kick, au point mort

TRANSMISSION

Primaire :	par engrenages, rapport 3,20 à 1
Embrayage :	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses :	à 6 rapports
1 ^{re} :	3,0 à 1 = 20,0 %
2 ^e :	2,41 à 1 = 24,9 %
3 ^e :	1,73 à 1 = 34,7 %
4 ^e :	1,277 à 1 = 47,0 %
5 ^e :	0,863 à 1 = 69,5 %
6 ^e :	0,60 à 1 = 100,0 %
Secondaire :	par chaîne 15,9, rapport : 40/10

PARTIE-CYCLE

Cadre :	tubulaire double-berceau interrompu
Suspension AV :	fourche téléhydraulique Montesa, débattement 170 mm
Suspension AR :	bras oscillant et amortisseurs
Betor, débattement	145 mm
Pneu AV :	Michelin 2,75 x 21"
Pneu AR :	Michelin 4,00 x 18"
Frein AV :	moyeu déporté magnésium Ø 130 mm
Frein AR :	moyeu conique Ø 110 mm
Longueur :	2,020 mm
Empattement :	1 330 mm
Largeur guidon :	820 mm
Hauteur de selle :	790 mm
Garde au sol :	330 mm
Poids en ordre de marche, sans essence :	94 kg
Contenance huile boîte :	450 cm ³
Contenance huile embrayage :	600 cm ³
Contenance réservoir :	5 l
Contenance fourche :	210 cm ³
Prix, clefs en mains :	16 900 F
Importateur :	Ets G. Ravel, 51, av. du Gal. de Gaulle, 66000 Perpignan.



ET ALORS ?

Alors bon. C'est pas beau, mais il suffit de changer les garde-boue pour que ça change. C'est pas trop cher. C'est pas stable et pas confortable. C'est maniable, ça grimpe bien partout, ça adhère, ça accélère, ça freine. Conclusion ? Je vous propose celle-là, T.T.C. et sans emballage. La 349 83 est une bonne évolution du modèle 82, réputé camionesque sans pour autant être stable à cause d'un cadre mou. C'est une moto dont les défauts (confort, stabilité, suspensions) sont surtout gênants pour le randonneur. Maniable, excellent moteur, bonne grimpeuse, motricité remarquable, elle est en revanche à l'aise dans la plupart des types de zone. Bien qu'un peu lourde, un peu fatigante, c'est une moto de compétition parfaitement évoluée et spécialisée.

Il faut savoir ce qu'on achète.

Merci

...A Greg-Motos, concessionnaire Montesa à Annecy, une très bonne adresse. Situé face au lac, dans un cadre splendide, ce magasin est celui des passionnés. Seul spécialiste trial en Haute-Savoie, il a préparé notre moto d'essai et Jacquot, le pilote maison, est allé la roder. Sympa.

L'adresse : 4, rue de Verdun, dans Annecy-le-Vieux, et le téléphone : (50) 23.22.25.

MONTESA 349

1983