

Le moteur de l'année.

Quatre nouveaux moteurs Honda cette année! Et déjà une distinction* pour le premier arrivé: le V.4. à refroidissement liquide. Issu des machines de vitesse (la NR 500) et d'endurance (la FWS 1000), le 1^{er} moteur

de ce type à équiper des motos de série: les Honda VF 400, 750 et 1.000. Points forts du V.4. Honda: archi-puissant, compact, embrayage avec limiteur de couple.

4 carburateurs... Un nouveau souffle et un nouveau punch pour le Grand Tourisme et le Sport!

*Elu "moteur de l'année" le 30.12.82 par les lecteurs de Moto Journal.



HONDA MOTO
LA VICTOIRE D'UNE PASSION

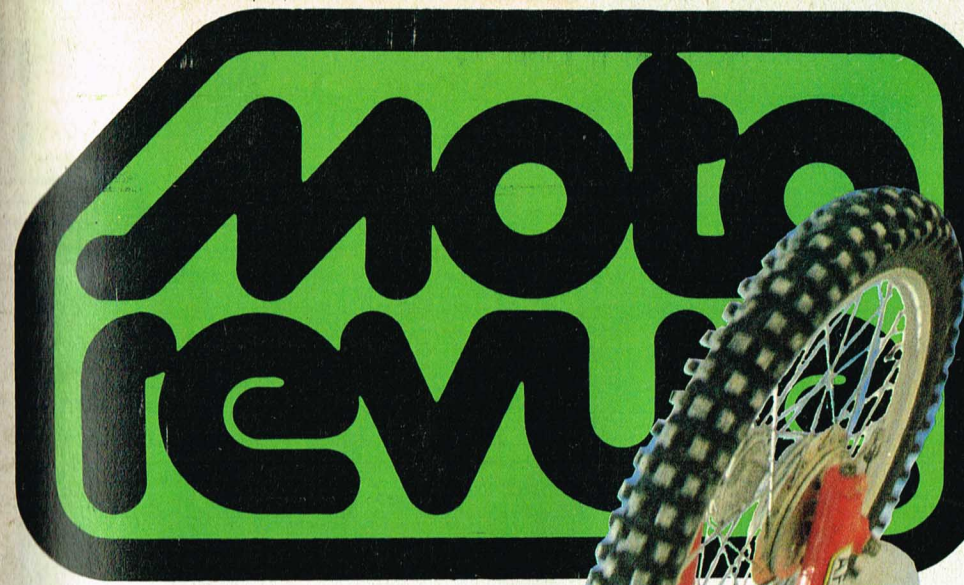
HAUTEFEUILLE S.A.

M 2163-597-20 F

**SPECIAL
TOUT-TERRAIN**
20 MOTOS ESSAYÉES
4 COMPARATIFS CROSS,
ENDURO, TRIAL.

Des motos et des stars :
Malherbe, Carlqvist,
Jobé, Sterckx, Mingels,
Moralès, Lalay, Fred et
Thierry Michaud,
Coutard, Prato, Mérel...
et les autres !
Sommaire détaillé page
suivante.

N°2597. Jeudi 10 mars 83. 20 F - 150 FB - 8 FS



EXCLUSIF:
PREMIER ESSAI YAMAHA
600 TENERE.



GRAND PUBLIC

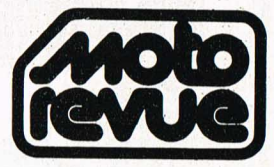
**Votre En Cas tout prêt
tout chaud en 4 minutes.**

Hachis Parmentier, Chinoise,
Napolitaine, Milanaise,
Couscous, Carbonara, Brandade:
de bons petits plats pour une personne.



**Les
En Cas
de Knorr**

SOMMAIRE N° 2597 - jeudi 10 mars 83 - 20 F - 8 fs - 150 fb - T.T.C.



COUVERTURE
Vive la chlorophylle !
Cette semaine, *Moto Revue* a vu vert. Une avalanche de comparatifs dans tous les domaines, une montagne de motos, la plus prestigieuse équipe de pilotes imaginable pour les plus sérieux essais jamais vus. En prime, un calendrier des épreuves à venir, quelques réflexions sur l'endurance et la moto au féminin, sans oublier les plus belles photos vertes de l'année. Et puis, la surprise, l'exclusivité, la Ténéré en vadrouille en plein cœur de la Bretagne. Ready ? Gooooo !

DIRECTION
Directeur de la publication : Patrick Casasnovas.
Président du comité de rédaction : Serge Pozzoli.
REDACTION
Rédacteur en chef : Eric Glain.
Chefs de rubrique :
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction : Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand,
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Jean-Louis Bernardelli,
Christian Delahaye,
Gérard Rocroy (studio photo),
Antoine Peyralade (documentation).
Collaborateurs :
Raynald Lecerf,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Correction : Rémi Barroux.
Secrétaire : Pascale David.

CORRESPONDANTS
En France : C.B. Adrèani, G. Delbos,
L. de Nadai, G. Mauget, J.-F. Meunier,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.-M. Rieu, J.-P. Tourte,
B. Verret, J.-C. Virfeu, J. Volland.
À l'étranger : Das Motorrad (D),
C. Carter et G. Spencer-
Davidon (G.B.), M. Walter (B),
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CDN),
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Loosenord (NL), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentiluocci et C. Canzano (I),
P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS), G. Hochet (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE
Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Nadine Gros, Jean-Pierre Sneuw.

PUBLICITE
Au journal.
Directeur de la publicité : Henri Guével.
Chefs de publicité : K.E. Dussine et Ch. Huguët.
Adjoint pour le Sud : F. Josa
Conception publicité : Enrico Carosi.
Adjoint : Marc Blanchard.

ADMINISTRATION
Moto Revue est une publication des Editions Larivière S.A. Capital : 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 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnement : Monique Deregard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1983. Ce numéro 20 F. Abonnements : France 375 F (48 numéros). Etranger 520 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Couverture

L'invraisemblable Flying'V dans ses œuvres. Renversant ! (photo Pat Boulland).

Randonnée en Ténéré 8

Première sortie en exclusivité mondiale de la version définitive de la Yamaha XT 600 Ténéré. A travers la Bretagne, par monts et par vaux, nous l'avons essayée pour vous (par J.-L. Bernardelli, photos P. Massias).

Comparatif 500 cross 16

Un match au sommet entre les quatre japonaises version 83 : Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki. Pour essayer ces véritables F1 du tout-terrain, MM. Malherbe, Carlqvist, Jobé, Sterckx et Mingels, rien que pour vous ! (par X. Audouard, photos P. Boulland et F. Beau).

Comparatif 250 cross 32

Elles sont quatre, européennes, hyper compétitives et bien décidées à ne pas se laisser marcher sur les pieds par les japonaises. Gregnanin, Lemeunier, Hoestlandt et Gorni étaient à leurs guidons (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Calendrier vert 48

Où, quand, comment ? Toutes les épreuves françaises 83 en cross, trial et enduro. Le guide complet de l'actualité sportive à venir (par R. Lecerf, dessins J. Vivant).

Galerie photos 58

Des images, des images, encore des images ! Un coup d'œil coloré (et pas triste !) sur la saison écoulée (photos Pat Boulland).

Comparatif 250 enduro 82

Cinq européennes, KTM, Husqvarna, SWM, Maico, Kramer, et une japonaise, Yamaha ; pour faire un tour d'horizon complet de la catégorie la plus florissante (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Comparatif trial 96

Ou les motos françaises à l'honneur : JCM, Coll, Fournalès face à la grosse nouveauté italienne : la SWM Jumbo (par J.-L. Bernardelli, photos P. Boulland).

Endurance T.T. 114

Une enquête sur cette discipline en plein essor où les privés ont encore leur place face aux officiels (par R. Lecerf, photos P. Boulland).

La moto au féminin 120

S'il est une discipline dans la moto où les femmes s'illustrent, c'est bien le tout-terrain. Christine Martin était la mieux placée pour en parler (dessins J. Vivant).

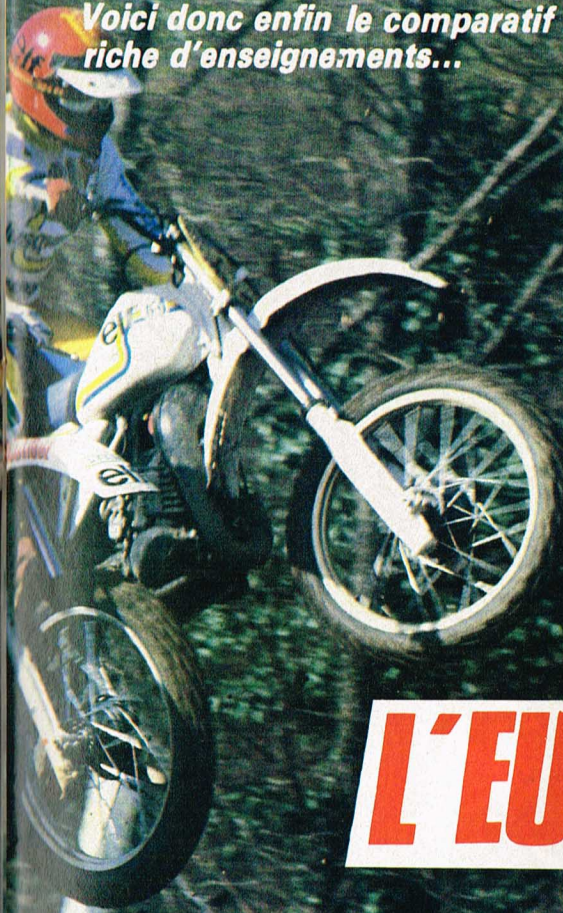
Divers

Courrier (p. 4) ; dernière heure (p. 6) ; petites annonces (p.124 à 126).

par X. Audouard, photos P. Boulland.

EUROPE PAS MORTE !

Cette année, l'Europe est légèrement en retard de livraison sur le Japon...
Voici donc enfin le comparatif 250 « européennes » ; un essai tout à fait riche d'enseignements...



250 CROSS:

L'EUROPE DES QUATRE

Avec: Frédéric Lemeunier, Christophe Hoestlandt, Philippe Gregnanin, Frédéric Gorni.



KTM PL LC



MAICO MC



HUSQVARNA CR



APRILIA MX



Frédéric Lemeunier sur le 250 PL LC : une KTM « japonisée », sans défaut majeur, qui a finalement beaucoup progressé sur le plan partie-cycle, le moteur conservant ses qualités de couple et de puissance.

Les Japonais n'ont jamais cherché à nier s'être largement « inspirés » des meilleures machines de cross européennes à l'époque où eux-mêmes n'étaient encore que des néophytes en la matière... Aujourd'hui — juste retour des choses ? — la majeure partie des constructeurs européens s'est engouffré à la remorque des techniques et innovations japonaises les plus modernes... La 250 Aprilia, voire la 250 KTM que nous essayons aujourd'hui ne cachent même pas leur jeu : il s'agit de séduire une partie de la clientèle « japonaise » grâce à des arguments techniques similaires, sans effrayer les « traditionalistes » grâce à la fabrication « européenne »...

Cela dit, comme on a déjà eu l'occasion de l'évoquer lors du comparatif « Japonaises », les deux grandes « familles » du cross mondial sont à l'heure actuelle très difficiles... à comparer. Les Européens arguent d'une plus grande longévité mécanique, d'équipements de qualité plus « durable », de mécaniques plus adaptées « en profondeur » aux réalités du cross français, de réseaux de vente plus spécialisés et mieux approvisionnés en pièces détachées (du fait de changements moins radicaux d'une année sur l'autre), là où les Japonais parlent prix d'achat, facilité de prise en main et performances pures... les arguments des uns sont difficilement évaluables, *a fortiori* lors d'un essai forcément limité dans l'espace et dans le temps, ceux des autres étant immédiatement palpables, évidents. Il est ridicule de chercher à nier la qualité des productions japonaises... et tout aussi ridicule d'enterrer du même coup tout ce qui ne vient pas du Soleil Levant... Voici pourquoi aujourd'hui on ne va parler que d'Europe.

Le pourquoi du choix

Même en se restreignant à l'Europe, on conserve notre habitude pour les comparatifs cross : l'élite, rien que l'élite, et si possible toute l'élite. A partir de là, deux marques s'imposent : HVA et KTM, qui n'ont jamais quitté les sommets et qui, de plus, ont sérieusement remanié leurs modèles cette année. La 250 Maïco 82 ne nous avait pas réellement convaincu, mais un essai individuel du modèle 83 (MR 2576) s'était avéré très positif : rien de plus normal que de la retrouver dans notre « premier choix »... Enfin la florissante industrie italienne se devait d'être représentée dans cet essai : la 250 Aprilia « Rotax » tombe à pic ! Une vraie nouveauté, un moteur bénéficiant d'une excellente réputation, enfin une très belle moto qui de surcroît est régulièrement distribuée en France. Dommage pour la nouvelle 200 Cagiva monoshock, pas encore disponible à la date de l'essai (elle l'est depuis)... Inutile de pousser plus loin les recherches, le compte est bon. Husqvarna, KTM, Aprilia, Maïco, voilà notre sélection « européenne »...

Comme à l'accoutumée, les motos sont accompagnées par des pilotes, cette fois-ci en majorité de jeunes espoirs qui devraient faire parler d'eux dès 83 : Philippe Grégnanin bien sûr, inter confirmé mais stoppé en 82 par plusieurs blessures assez graves (pilote HVA) ; Frédéric Lemeunier,

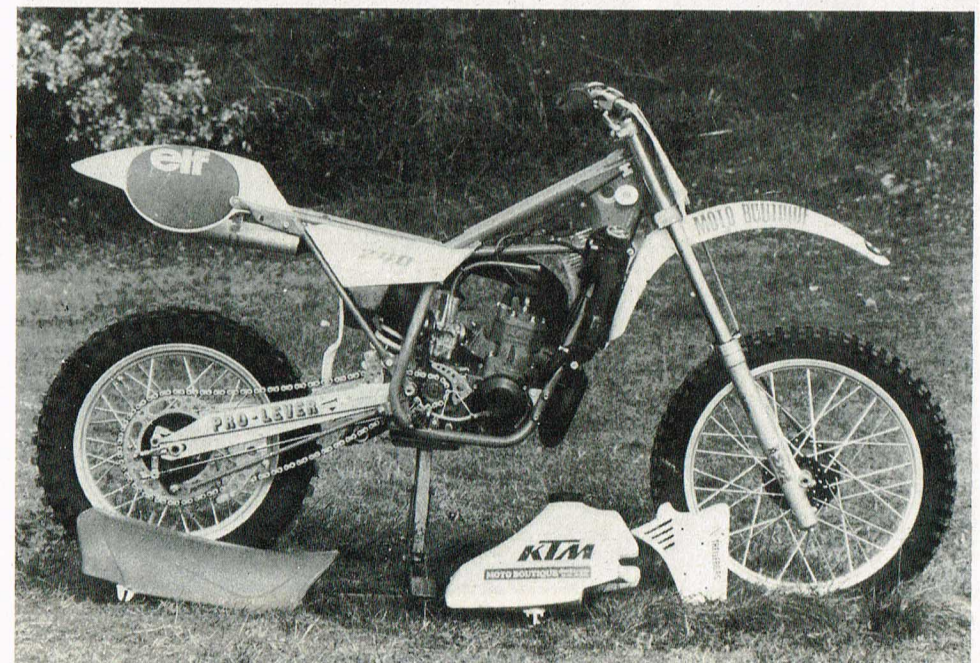
champion des Flandres 250 sur Yamaha, aujourd'hui pilote KTM ; Christophe Hoestlandt, un des bons juniors 82, vainqueur du Touquet 83 en National sur KTM ; enfin Frédéric Gorni, lui aussi bon inter 250 qui roulera en 83 pour Aprilia. Côté environnement, on a été gâté avec deux très beaux circuits : Alairac (près de Carcassonne), rapide, sec, très « sud », assez pentu et truffé de sauts, et Gaillac-Toulza (près de Toulouse), très pentu, beaucoup plus bosselé et technique, sur une terre plus noire, meuble et même grasse par endroits. Deux circuits très différents, complémentaires, qui nous ont permis de tester très précisément les caractéristiques des motos. Et ce d'autant plus facilement que les équipes des clubs locaux, avec à leur tête respective les présidents Carrié et Sanchez, ont réellement tout fait pour nous simplifier les choses. Merci à eux.

Ce qu'elles ont de nouveau

KTM : c'est bien sûr la nouveauté la plus attendue, celle sur laquelle le constructeur autrichien et son importateur français Royal Moto comptent énormément, si l'on en juge par leurs politiques sportives : Van Der Ven en GP, Patrick Boniface et Yannig Kervella en championnat de France (autant dire les valeurs sûres de la marque) rouleront sur cette moto. Pourquoi une telle confiance ? Apparemment KTM est fier de présenter une moto de conception très moderne : moteur à refroidissement liquide, suspension monoshock, cadre démontable. Le frein avant est un double came KTM, préféré au disque pour une question de poids. Côté suspensions, on reste confiant à Marzocchi (la dernière 40 mm) et White Power (le « Super Adjuster », réglable en compression et détente). Beaucoup d'alu sur cette moto (bras oscillant, jantes, silencieux...) et un souci général de gagner du poids (cadre simplifié, tube plus gros mais plus fin, en CRM, axes de roue percés — pas forcément une bonne chose — etc.).

Résultat : pas mal de kilos gagnés, assez pour descendre pratiquement au poids-limite FIM, bravo. Toujours dans la cure d'amincissement, le

Nouveauté « number one » de l'essai : la 240 KTM LC. Une machine moderne, qui marque un très gros pas et une nouvelle orientation de l'usine autrichienne. Le poids a été particulièrement surveillé, comme le montre la finesse d'ensemble de la ligne.



réservoir passe à 8,5 l (au lieu de 9,6 l). La selle, bleue et plutôt courte, n'enjambe plus le réservoir, comme sur le proto présenté au salon (autre différence : le bras oscillant présenté était rectangulaire et plus fin, mais des essais l'ont montré moins rigide que l'ancien). Le radiateur est positionné sous le réservoir, en hauteur plus qu'en largeur, un peu comme sur la 125 Kawa (mais des deux côtés, contrairement à celle-ci). Le bloc-moteur est entièrement nouveau, hyper-compact, très court, les carters épousant de près les organes mécaniques. Malgré le liquide de refroidissement, l'essentiel du gain de poids se situe au niveau de ce moteur. KTM l'annonce pour 43 ch. Côté partie-cycle, à noter que le frein arrière est un double came de même diamètre qu'à l'avant, soit 130 mm.

Aprilia : la seconde grosse nouveauté de cet essai, la voici. Une page est tournée pour la firme Aprilia : fini le Hiro, à présent on monte du Rotax. Personne ne s'en plaindra, si cela peut améliorer la régularité de livraison des belles Italiennes qui avaient l'habitude d'arriver toujours à cheval sur la saison... De plus la réputation du Rotax est supérieure à celle de son homologue italien, et les Autrichiens ont l'avantage de proposer dès aujourd'hui un 250 « liquide » éprouvé, ce qui n'est pas le cas de Hiro.

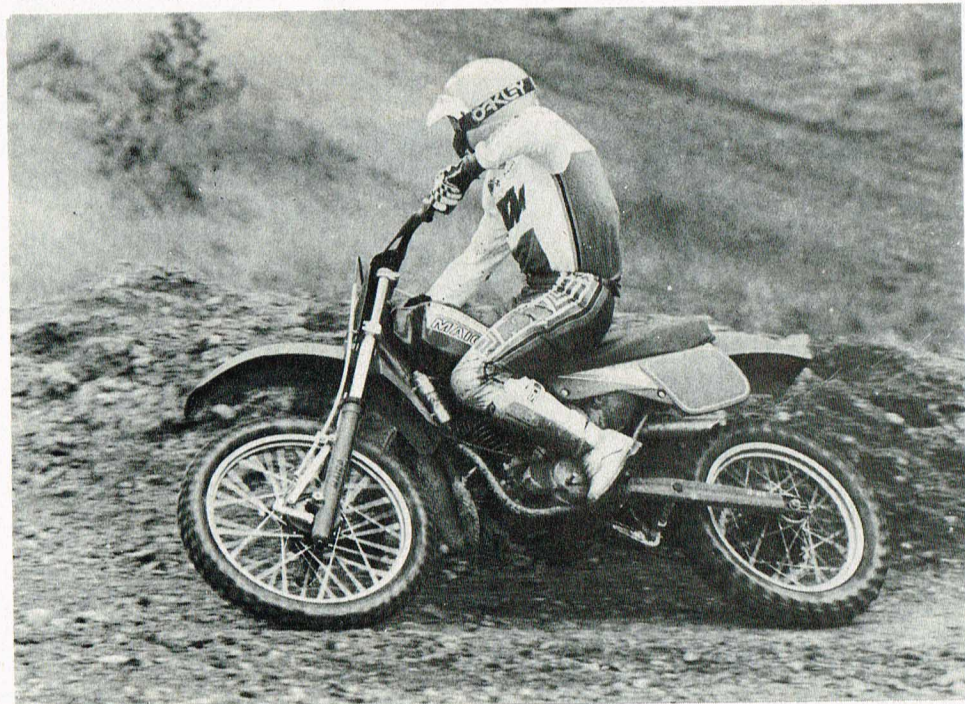
Ce 250 Rotax, qui s'est tout de même fait attendre, reprend le bas-moteur de l'époque « pompe à huile », mais avec... la pompe à eau à la place. Sa clarté mécanique est remarquable : un minimum de durits jusqu'aux deux demi-radiateurs montés classiquement de part et d'autre du cadre, sous le réservoir. Le distributeur rotatif est conservé, et le carbu adopté est un Dell'Orto de 36 mm. Aprilia annonce 45 ch à 8 000 tr/mn pour ce moteur. Côté partie-cycle, on retrouve le cadre avec monoshock APS (Aprilia Progressive System) vu sur la 125 l'an passé. L'amortisseur est un White Power « Super Adjuster » identique à celui de la KTM, et le frein avant un disque Brembo identique à celui des KTM enduro. Il existe aussi une version « économique » avec amortisseur Corte e Cosso et frein Grimca simple came, pour 1 000 F de moins. Une somme non négligeable, mais la question ne se pose même pas : l'option « chère » est absolument in-dis-pen-sable, tant pour le frein que



pour l'amortisseur. Pas le choix côté fourche : Marzocchi 40 mm (encore la même que la KTM, décidément !) et personne ne s'en plaindra. Le simple berceau est dédoublé très haut, il remonte aussi très brutalement, presque à angle droit derrière les repose-pieds. Le frein arrière est un Grimeca classique, actionné par une tige coudeuse assez peu mécanique. Notons encore les commandes Tomaselli, le très beau bras oscillant alu, les Pirelli Sandcross, les jantes Akront (ou Nordisk), et on aura terminé le tour...

HVA : ici, moins de détails, on connaît déjà pour l'avoir essayé séparément (MR 2572). Le plus visible, c'est bien sûr le « replâtrage » ou plutôt le rhabillage intégral de cette moto en blanc (cadre, réservoir, panneaux, garde-boue, fourreaux de fourche). Mais derrière ce coup de pinceau se cache du très sérieux : nouveau cadre avec suspension Immediate Track Control (ITC) donnant un effet de progressivité, couplée avec deux Ohlins ITC eux aussi à amortissements progressifs (de plus en plus ferme grâce à un laminage spécial), frein avant HVA double came, diagrammes (cylindre six transferts) et pot redessinés, etc. Pour une HVA, c'est presque la révolution.

Maïco : chez Maïco aussi, c'est la révolution avec la sortie d'un nouveau bloc compact, nettement plus court, ce qui laisse assez de place pour un monoshock aux leviers bien plus démultipliés, dénommé « twin-Lin » (« l'Alpha Control » n'aura donc duré qu'un an). Pour en revenir à ce bloc, notons qu'il utilise pour la première fois une transmission primaire par engrenages, un embrayage à ressorts, et une admission par trois clapets avec deux transferts latéraux à la lumière principale. Maïco revendique 42 ch à 8 000 tr/mn. Côté suspensions, toujours la fourche Maïco (tubes de 42 mm), modifiée en hydraulique. L'amortisseur est un Ohlins à réglage couplé compression détente. Autre innovation : pour la première fois, Maïco a conçu un simple berceau dédoublé. Le bras oscillant reste en acier, mais d'un dessin très affiné. Jantes Nordisk, Pirelli Sandcross, commandes Magura, le tour est joué...



La Maïco vire particulièrement bien dans les épingles serrées, grâce à un angle de chasse assez réduit. Attention toutefois à quelques pertes d'adhérence, de l'avant comme de l'arrière.

I. Laquelle vous tente ?

● Gueule et frime

1. Aprilia — 2. HVA-KTM — 3. Maïco

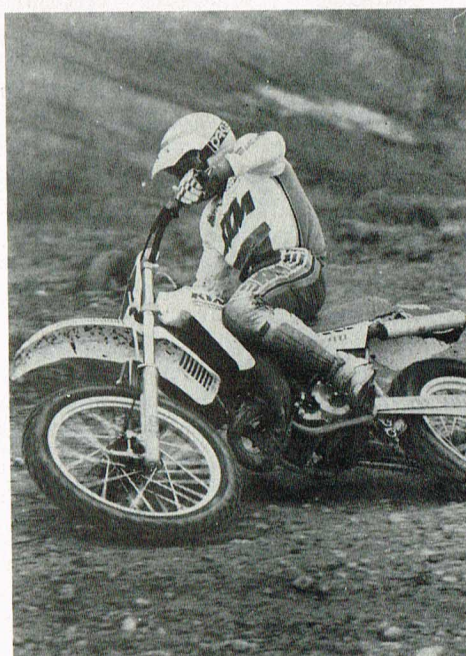
Les Italiens savent encore aujourd'hui faire de belles motos. L'Aprilia est superbe, l'alliance de couleurs blanc-rouge-vert est très réussie, les motifs et formes originaux (quoique nettement inspirés, au départ, de la Yamaha YZ). De plus le moteur liquide et le frein à disque sont deux atouts non négligeables côté « frime ». L'HVA a fait de gros progrès cette année, côté présentation. La couleur blanche n'a pas que des avantages (remarque valable aussi pour KTM et Aprilia), mais il faut reconnaître qu'elle donne une autre allure à notre « chère bonne vieille » Husky. Selle, corps d'amortisseurs et filet de réservoir bleus témoignent avec bonheur de l'effort des Suédois dans un domaine qu'ils négligeaient jusqu'ici. Cela étant, le côté « frime » n'est pas l'argument massue d'HVA. Ni de KTM, d'ailleurs. Là aussi on trouve une selle bleue assez fine, mais le reste conserve une certaine prestance « germanique », pas aussi fine que l'Italienne en tous cas. Enfin la Maïco, malgré son rouge sang intégral (selle comprise), n'a pas évolué beaucoup et sa ligne date pas mal. Dommage, car elle est loin d'être moche, même si elle non plus ne peut renier le fait d'avoir été conçue Outre-Rhin...

● Le sérieux

1. HVA — KTM — Maïco, Aprilia

Pas de « moto-gadget » dans notre sélection européenne, voyons ! Rien que du sérieux. De ce côté, l'Italienne Aprilia a fait bien des progrès avec l'arrivée du moteur Rotax autrichien, gage de fiabilité et de technicité supérieurs au Hiro. Côté suspensions, l'Aprilia fait jeu égal avec la KTM : Marzocchi de 40 mm à l'avant, White Power « Super

Fini la 250 KTM qui vire mal ! Les progrès dans ce domaine sont manifestes, et en prime la moto reste très stable.



Adjuster » à l'arrière. Le système « APS » est sérieusement conçu. Le disque Brembo, les Pirelli « Sandcross », tout cela plaide en faveur de l'Italienne. Leviers et surtout guidon Tomaselli sont en revanche moins emballants. Bilan très positif néanmoins. On a déjà vu que la KTM côté suspensions, c'était de l'éprouvé. Le reste aussi : pneus Trelleborg ou Metzeler, jantes Nordisk, commandes Magura, tout cela inspire confiance. Même remarque pour la Maïco, chez qui on retrouve des « Sandcross », du Magura, et un amortisseur Ohlins ITC, ses Trelleborg, sa poignée Hallman et ses Magura. A noter que tout le monde utilise des tubes de fourche de 40 mm de diamètre (sauf Maïco, 42 mm), tandis que côté bras oscillant on fait confiance à l'acier chez Maïco et HVA, à l'aluminium chez KTM et Aprilia. Dans l'ensemble, un maximum de garanties tout de même, et des motos parfaitement sérieuses. D'où l'égalité.

● La « bidouille »

1. KTM — 2. Aprilia, Maïco — 3. HVA

La KTM est un peu la « Honda des Européennes », en ce sens qu'elle est bien conçue pour qui veut la bidouiller : cadre démontable avec écrous encastrés, amortisseur doublement réglable, silencieux rechargeable, etc. Il faut encourager cette technique du cadre démontable, elle va dans le sens d'une plus grande facilité d'entretien et de nettoyage de la moto pour l'utilisateur moyen. Les autres motos de ce comparatif ne sont hélas pas encore pourvues de ce raffinement. La Husky est même pénalisée un peu plus en ce sens que pour ajuster rapidement sa suspension, on ne peut jouer que sur la précompression des ressorts, et encore par l'intermédiaire de deux circlips peu pratiques. Sur l'Aprilia (kif-kif KTM, deux molettes) et la Maïco (une seule molette agissant dans les deux sens, très efficace), c'est tout de même plus simple et cela mérite d'être noté. La Husky a perdu également son ancien atout du « filtre le plus rapide du monde ». Le nouveau dessin du cadre fait qu'à présent, « comme tout le monde », le Huskiste doit déposer la selle pour accéder à sa cartouche. Notons que là aussi, la KTM qui se contente de deux BTR à desserrer (et non à retirer) prend l'avantage.

● La bonne affaire

1. HVA — 2. Maïco — 3. KTM, Aprilia

Là, seuls les chiffres parlent. La Husky a baissé (et oui, vous entendez bien, baissé) depuis son arrivée sur le marché. A 18 790 F elle devance la Maïco (19 925 F), KTM (20 500 F) et Aprilia (20 700 F) fermant la marche. Tout cela est cher, et l'on sait que c'est un des principaux handicaps face aux Japonais qui produisent des quantités bien plus importantes de chaque modèle et donc amortissent plus...

Laquelle vous tente ?	KTM	HVA	Aprilia	Maïco
• Gueule - frime	2	2	1	3
• Le sérieux	1	1	1	1
• La « bidouille »	1	3	2	2
• La bonne affaire	3	1	3	2
• Total	7	7	7	8

Commentaire : Peu d'écart pour l'instant. Nos quatre Européennes présentent toutes les garanties de sérieux, mais les plus belles ne sont pas nécessairement les plus pratiques à l'entretien, ou les moins chères. Tout cela se tient donc de fort près, et si votre opinion personnelle par exemple est que la Maïco a la plus jolie ligne, le classement s'inverse. On constate donc que rien n'est joué, et on poursuit avec les moteurs...

II. Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, en somme)

- Le premier coup de kick : 1. Aprilia, KTM. 2. Maïco, HVA

Quelle impression donnent le démarrage, le maniement du moteur à la poignée de gaz, les vibrations, le bruit, tout cela donne-t-il envie de rouler ? Avantage ici à Aprilia et à la KTM. Pas de doute, les moteurs liquides sont plus doux, plus veloutés, plus réguliers et plus rageux. Les bruits mécaniques et les vibrations sont étouffés, c'est vraiment un plaisir de jouer avec leurs poignées de gaz. Non pas que cela soit désagréable avec l'HVA et la Maïco ! Mais l'impression est différente, voilà tout. Notons au passage qu'aucun kick ne gêne particulièrement (le KTM pour son dessin et le Maïco pour son mécanisme ayant fait de gros progrès), et qu'ils sont tous situés côté gauche, dans l'ensemble moins haut que sur les Japonaises.

- Le premier frisson : 1. HVA. 2. KTM, Aprilia, Maïco

Dès les premières accélérations « dans le parc », on est surpris par la façon dont le nouveau Husky respire. Les tests de puissance pure, sur la route (qui possèdent l'inconvénient de ne pas mettre en évidence l'adhérence ni la façon dont arrive la puissance), ces tests l'ont confirmé : deux petits transferts supplémentaires (et le pot en rapport) ont suffi à changer assez radicalement le compor-

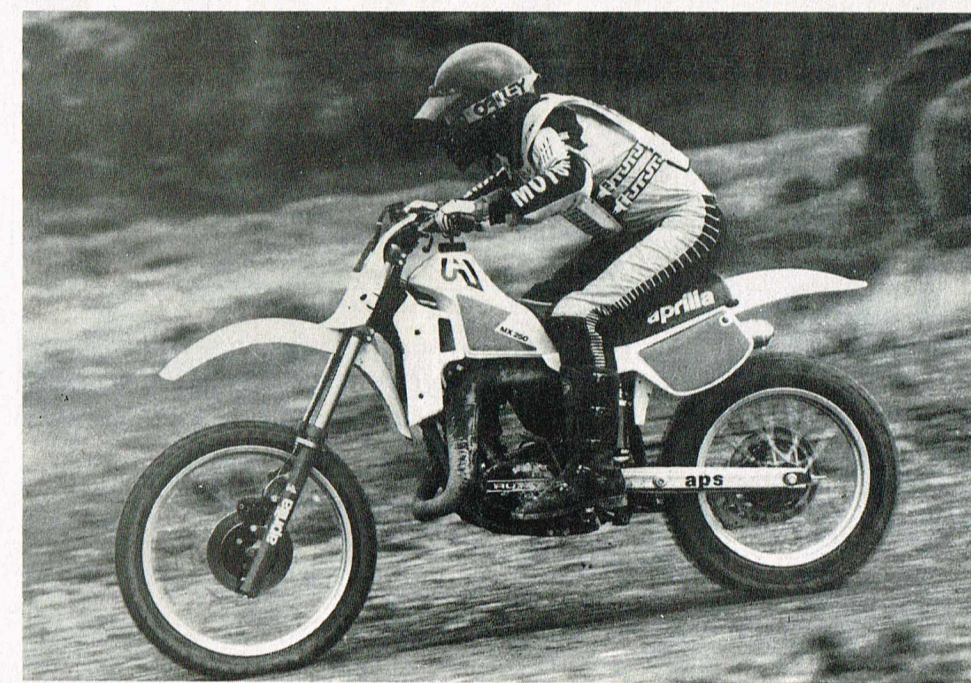
tement de l'HVA. En puissance maxi, à la surprise générale, c'est elle qui l'emporte. Elle prend des tours, des tours à n'en plus finir, et manifestement elle aime ça. Elle n'aime même que ça ! En fait, ce moteur délivre sa puissance à la manière d'un bon 125 : régulier en bas, avec même un peu de couple. Puis très net palier vers le mi-régime, avec arrivée soudaine et brutale d'un flot de puissance qui se poursuit très haut, et d'un rapport sur l'autre si l'on retombe dans le bon régime. Question brio, l'HVA est supérieure aux « liquides », et c'est une surprise. Celles-ci (KTM et Aprilia) se ressemblent finalement pas mal : des courbes de puissance beaucoup plus régulières, plus plates. Un peu plus de « coffre » sur la KTM en début de reprise, mais un peu plus de tours maxi sur l'Aprilia (la KTM « plafonne » légèrement à fond) voilà ce qui ressort des tests « routiers ». Sur le terrain, on sent effectivement le couple KTM, plus que la faculté de l'Aprilia à prendre des tours. Mais tout cela est très, très voisin. Troisième type de moteur avec la Maïco : lui, l'essentiel de sa puissance est obtenu dès l'ouverture des gaz ! Une « pêche » épouvante, vraiment intéressante en sortie de virage ou sur un petit circuit. Et — chose moins prévisible — le Maïco ne s'arrête pas en chemin : il continue de pousser « dans les tours », même si sur le bitume il plafonne avant les autres. A la reprise « tout en bas » en seconde ou troisième, il ne craint personne. Son inertie supérieure lui confère un avantage sensible en régularité et en couple à bas régimes. Mais dans le même temps, il « emmène » plus que par le passé. Du bon boulot chez Maïco, par conséquent, qui ne mérite pas de perdre un point sur la KTM et l'Aprilia ici. En revanche la « patate » de l'HVA mérite d'être mise en évidence car elle satisfera les amateurs de moteurs violents, qui donnent des sensations à leur pilote. Aprilia et KTM restent finalement « sages » pour les moteurs liquides, et manifestement ne tombent pas dans le piège de la course à la puissance. Il est toujours difficile d'établir des comparaisons à distance, mais il semble que ces moteurs soient légèrement plus « plats » que des Japonais, qu'ils n'aient pas un remplissage aussi parfait à moyens régimes, et qu'ils prennent un

peu moins de tours qu'un Yamaha par exemple, qui reste la référence la plus connue sur nos terrains. D'un autre côté ces moteurs sont les premiers d'une série qui durera probablement, et ils évolueront sans doute vers un caractère plus affirmé à l'avenir. Pour l'heure, ils sont dans le coup en puissance pure c'est évident, l'objectif est donc atteint.

● L'efficacité réelle :

1. KTM, Aprilia, Maïco. 2. HVA

Comme on pouvait s'en douter, l'HVA reperd aussitôt ici le point gagné au test précédent. Visiblement les motoristes suédois ont réagi aux jugements qu'ils ont entendus pendant plusieurs années sur leur 250 CR : « très bon moteur, avec du couple, de l'efficacité mais pas de réelle puissance maxi ». Leur « six transferts » est à présent dans le coup au départ ou en ligne droite, mais dans les endroits plus vicieux il faut carrément savoir s'en servir. Il est clair qu'un garçon comme Grégnanin, avec une santé impressionnante et un pilotage très au-dessus de la moyenne, arrive à exploiter ce surcroît de puissance même s'il s'accompagne d'une chute vertigineuse de couple. Mais le pilote moyen ? Saura-t-il garder en toute circonstance deux doigts sur l'embrayage, prêts à relancer les tours et la puissance ? Pas évident. Une montée avec deux sauts-cassure à Alairac illustre bien le problème : à la réception du second saut, pour terminer la côte, il fallait rétrograder impérativement avec l'HVA là où les autres repartaient sur le couple tant bien que mal. Très bien pour la Maïco bien sûr, qui dispose toujours et à tous les régimes — jusqu'aux 3/4 — d'une réserve de puissance instantanée qui sort le pilote moyen de tous les mauvais pas ou presque. Bien aussi pour la KTM et l'Aprilia, décidément franchement cousins (n'oublions pas qu'ils viennent tous deux d'Autriche) qui grâce à leur régularité et leur couple à tous régimes (surtout le KTM) se montrent d'une efficacité redoutable. A propos



L'Aprilia est très saine et stable de partie-cycle. La suspension APS, associée à l'amortisseur White Power, est au meilleur niveau, de même que le disque Brembo. L'ensemble demande toutefois une bonne habitude avant d'être bien exploité.

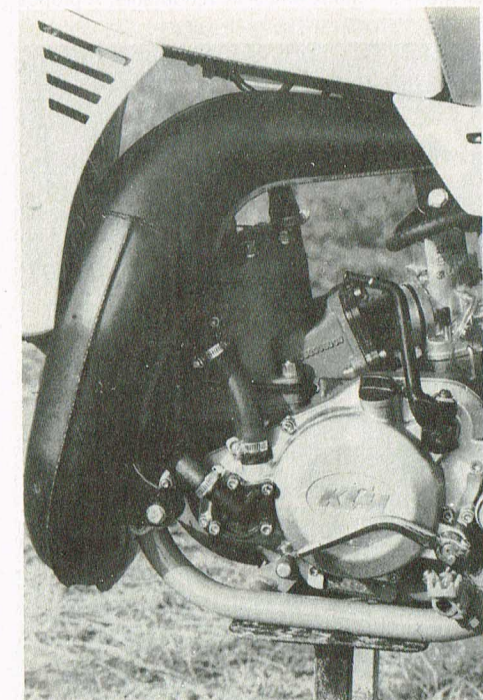


du KTM, un moteur très attendu, il ne faut pas s'attendre à un changement radical de caractère par rapport au moteur « à air » : le « liquide » s'arrache de la même manière, il émet le même bruit très rauque et plein à l'accélération ; simplement il gagne en onctuosité, en agrément d'utilisation, c'est là que se situe sa « japonisation » et non sur son comportement propre. L'Aprilia, qui n'était peut-être pas au sommet de sa forme lors de l'essai (déballée la vieille de la première caisse arrivée d'Italie, réglages encore approximatifs...), ne m'a pas donné la même impression que le Portal : celle-ci partait incroyablement fort à bas régimes, dans un jappement très rageur, avec un couple dément, sans doute supérieur au Maïco. Le filtre et le pot d'échappement peuvent expliquer beaucoup de choses. Cela dit, le comportement plus « plat » de l'Aprilia possède ses avantages...

● Ça baigne dans l'huile ?

1. KTM, Maïco, HVA.
2. Aprilia

L'HVA a toujours eu une bonne transmission. Elle n'a pas changé, elle reste donc bonne. KTM a réalisé en 83 des progrès considérables en douceur d'embrayage. Sur l'une des deux motos identiques dont nous disposons, la boîte était légèrement dure et imprécise. Mais l'autre étant bonne, on peut en déduire que la boîte KTM ne pose pas de problème particulier. Celle de la Maïco non plus. En revanche l'embrayage de notre moto d'essai patinait beaucoup. La douceur exceptionnelle de la commande faisait que la simple inertie du levier suffisait à débrayer accidentellement ! Un élastique de rappel a atténué le problème, que je n'avais pas rencontré dans l'essai individuel. Au bénéfice du doute, Maïco reste donc en compagnie de KTM et HVA. En revanche l'Aprilia — vieux défaut du Rotax — souffre d'un embrayage ferme et désagréable, ainsi que d'une boîte précise mais dure : Rotax aurait pu se fouler un peu et profiter de la modernisation du haut moteur pour travailler un peu sur le bas...



Vous avez dit compact ? Rien que sur ce moteur, KTM a gagné un poids impressionnant par rapport à l'ancien modèle. Notez le tout petit kick, et la mini-pompe à eau.

● Et dans le gras ?

1. KTM, Maïco, Aprilia.
2. HVA

Pas besoin d'être devin pour deviner qu'avec les qualités exprimées dans les rubriques précédentes, tous ces moteurs sont très à l'aise dans le gras... Sauf le Husky, qui demandera des mains plus expertes pour s'imposer. Quand il s'agira « d'enrouler », son creux à bas régime le handicapera. En revanche sa santé et la vitesse avec laquelle il prend des tours peuvent être autant d'atouts pour bien « débousser » la roue arrière à l'attaque d'une très forte pente... mais seul le pilote confirmé peut apprécier une telle qualité. Dans l'ensemble, donc, égalité sauf pour la Husky trop élitiste.

Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, en somme)	1. KTM	2. Maïco	2. Aprilia	3. HVA
• Le premier coup de kick	1	2	1	2
• Le premier frisson	2	2	2	1
• L'efficacité réelle	1	1	1	2
• Ça baigne dans l'huile ?	1	1	2	1
• Et dans le gras ?	1	1	1	2
• Total	6	7	7	8

Commentaire : Quelle bourre ! Tout reste serré ici aussi. La KTM s'impose grâce à un moteur sérieux, complet, sans faille notable. Mais sans grande personnalité non plus, il faut le préciser. N'attendez pas un moteur explosif, une bête à plaisir, ce n'est pas ça. Mais quel que soit votre niveau de pilotage, ce KTM vous satisfera. Mêmes remarques pour l'Aprilia, un léger ton en-dessous en ce qui concerne le « coffre », toutefois. Mais le rotax est aussi une valeur sûre, un bon produit. Le Maïco se maintient en très belle compagnie, et c'est une surprise ! Lui possède une forte personnalité, du couple et de la « pêche » à revendre... enfin l'HVA n'est surtout pas un mauvais moteur. C'est le plus « enfant terrible », le plus puissant, peut-être celui qui a le plus gros potentiel. Il sait aussi procurer beaucoup de plaisir. C'est un « gros 125 », qui se conduit comme un 125 mais avec la puissance et aussi le couple d'un 250. Donc moins pénible « en bas » mais plus difficile à maîtriser quand arrivent les chevaux. L'élitisme ne paie pas dans notre grille d'essai, mais votre choix personnel peut être différent...

III. Comment ça passe (bref, la partie-cycle)

● On est bien dessus ?

1. KTM, Maïco.
2. HVA, Aprilia

Là, il faut dissocier. D'une part les motos qui ne posent aucun problème de position, de l'autre celles qui en posent, même des légères. Comme toutes les KTM, la 250 LC dispose d'un guidon plus haut que la moyenne, mais l'adaptation est quasi-immédiate. La finesse d'ensemble est remarquable, tout comme celle de la Maïco (sur laquelle on est mieux grâce à une selle très molle). Le guidon et l'avant de l'HVA sont super, mais incontestablement

Philippe Grégnanin, un pilote agressif et puissant, trouve la Husky à son goût et cela n'a rien d'étonnant : la nouvelle 240 CR est nettement plus brillante, quoique plus difficile à piloter...

blement il existe une gêne au niveau de l'ancrage des amortisseurs, la moto est trop large. Bien sûr on s'habitue très vite au point de ne plus y penser, mais quand on monte sur une autre... c'est tout de même mieux. Il serait donc normal que le classement ne reflète pas cette évidence. Sur l'Aprilia, un détail exaspérant : les carter latéraux accrochent le dessus de la botte à chaque descente de la suspension ! Il doit y avoir moyen d'y remédier (en découpant les carter par exemple), car par ailleurs la moto est très fine. Mais reste la position du guidon, « à l'italienne », c'est-à-dire très déplaisante, les embouts revenant vers l'arrière et même un peu vers le bas, position que personne n'a appréciée. Et puis la qualité des commandes Tomaselli n'est pas l'égale des autres. Tout ceci mis bout à bout... donne le classement que vous avez vu.

● C'est lourd ?

1. KTM, Maïco, HVA.
2. Aprilia

Voyons ce que dit la balance (en l'occurrence le poids public de la commune d'Alairac, abandonné depuis longtemps mais assez précis semble-t-il), motos avec réservoirs pleins : KTM : 108 kg, (réservoir : 8,5 l), HVA : 109 kg, (rés. : 10 l), Maïco : 110 kg, (rés. : 9,5 l), Aprilia : 111 kg, (rés. : 8,5 l). Soit environ 101 kg pour la KTM et l'HVA, 102,5 pour la Maïco, 104 pour l'Aprilia. A la conduite, on retrouve à peu près des sensations correspondant aux chiffres : tout se tient d'assez près, mais si l'une paraît plus lourde, il s'agit en effet de l'Aprilia, dont la répartition des masses semble davantage portée sur l'avant, et vers le haut.

● Ça vire bien ?

1. Maïco.
2. KTM, HVA, Aprilia

Curieusement, la Maïco qui possède le plus long empattement (1 500 mm) paraît la plus courte, et vire réellement dans un mouchoir, « autour » d'un angle de fourche assez fermé. On verra plus loin que le compromis choisi par les autres est meilleur : KTM, HVA et Aprilia ne sont pas en effet autant « petits recoins », mais peuvent néanmoins être considérées comme très maniables. Gros progrès évidemment pour la KTM, dont le côté « camion » en rebutait beaucoup, mais aussi pour la Husky, sur laquelle certains n'arrivaient jamais à prendre confiance. Aujourd'hui, l'une comme l'autre rentrent dans le rang, pour le bien de tous. L'Aprilia, pour les raisons évoquées au test précédent, demande à être un peu plus brusquée pour s'inscrire dans sa trajectoire (le guidon n'y aide pas beaucoup non plus). Mais sa maniabilité est réelle, et elle ne mériterait pas de perdre à nouveau un point ici.

● Ça tient le parquet ?

1. HVA, Aprilia, KTM.
2. Maïco

Ce test est le pendant du précédent, et il me permet de faire ressortir les nuances entre les motos. Ainsi, de même qu'elle ne virait pas vraiment mieux que les autres (uniquement dans les épingle), la Maïco ne tient pas véritablement moins bien le parquet. Mais elle le tient plutôt moins. Elle gigote. On s'y habitue. Ce n'est jamais dangereux. Mais tout de même. Les autres, elles, ne gigotent pas, ni en courbe, ni en ligne droite. Excellente rigidité d'ensemble chez les trois vainqueurs. Rien à redire.





Frédéric Gorni a découvert en même temps que nous la 250 Aprilia Rotax, fruit d'une nouvelle coopération Italie-Autriche qui s'annonce fructueuse. En effet, cette 240 MX se situe d'entrée au top niveau européen...



Essayez voir un jour d'effectuer une belle roue arrière à quatre de front ! C'est pourtant ce que l'infâme Pat Boulland a réclamé d'autorité à nos quatre jeunes pilotes lesquels, impressionnés, ont obtempéré. Avec le résultat qu'on pouvait prévoir : Frédéric Gorni, tourné vers la Mecque, implorant les dieux du cross...

● **C'est bien suspendu ?**
1. Aprilia, Maïco, HVA, KTM

Ici encore, l'égalité masque des différences de comportement. L'HVA par exemple, avec sa suspension semi-classique, est impériale en traction, dans les accélérations en sortie de virage, dans les bosses. Là, l'ITC plaque la roue au sol, sans rémis-

sion. En revanche dans une descente, si une bosse prend la moto en extension, elle provoque un rebond supérieur avec cette suspension. Devant, la fourche HVA arrive à être légère, rigide et parfaitement efficace. Les Marzocchi KTM et Aprilia sont plus lourdes, mais leur amortissement est vraiment impeccable. Derrière, Pro-Lever et APS

se comportent en monoshocks classiques équipés d'un bon amortisseur, c'est-à-dire bien, tout en progressivité. A noter que les deux KTM que nous avons sous la main, l'une neuve, l'autre quasiment, ne réagissaient pas de la même façon dans les mêmes difficultés, au même moment... Ceci pour dire qu'avec les multiples possibilités de réglage des amortisseurs modernes, on peut obtenir... de multiples résultats. Et en particulier celui qu'on recherche, selon son poids, le circuit, et... à condition de savoir jouer de ces diaboliques molettes. Cette parenthèse refermée, sachez que la fourche Maïco a fort heureusement évolué depuis deux ans, et que son association avec le « twin-link » la met au même niveau que ses copines.



Christophe Høstlandt a rapidement adopté la Maïco, au point de la mettre en tête de son classement personnel. Une moto facile, maniable, dont le moteur a fait d'énormes progrès cette année. La meilleure surprise de l'essai.

- **Les « tremplinesuses » :**
- 1. KTM, HVA.**
- 2. Maïco, Aprilia**

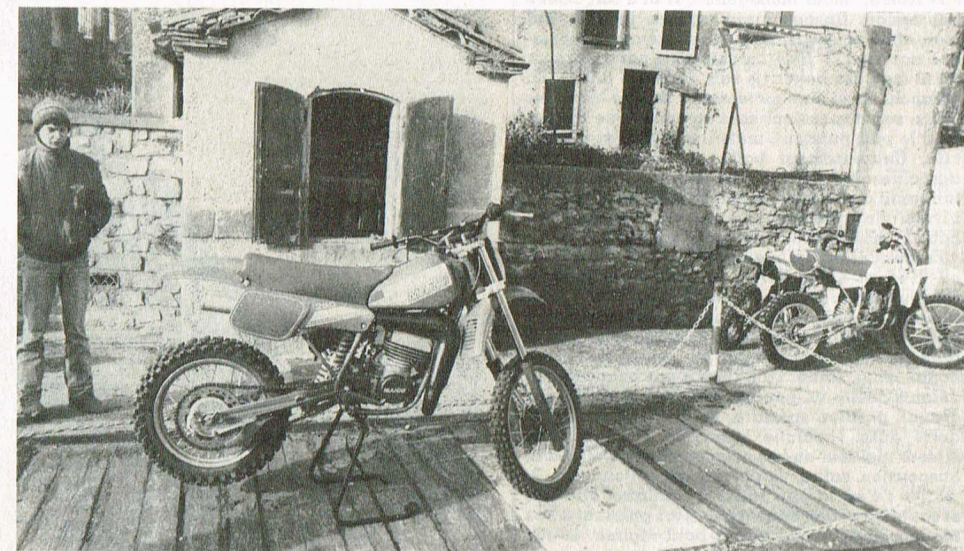
Avec lesquelles peut-on réellement se faire plaisir en sauts ? Avec la KTM et l'HVA, assurément. Des motos saines, légères, qui mettent totalement en confiance. Même la largeur de l'HVA sait se faire oublier en la circonstance. La Maïco, pour les raisons évoquées plus haut (moins « rail », moins sécurisante), et l'Aprilia (plus lourde, poids placé un peu haut, guidon étrange) donnent moins envie de faire des fantaisies, ou permettent moins d'en faire.

- **Ça freine ?**
- 1. Aprilia.**
- 2. KTM, Maïco, HVA**

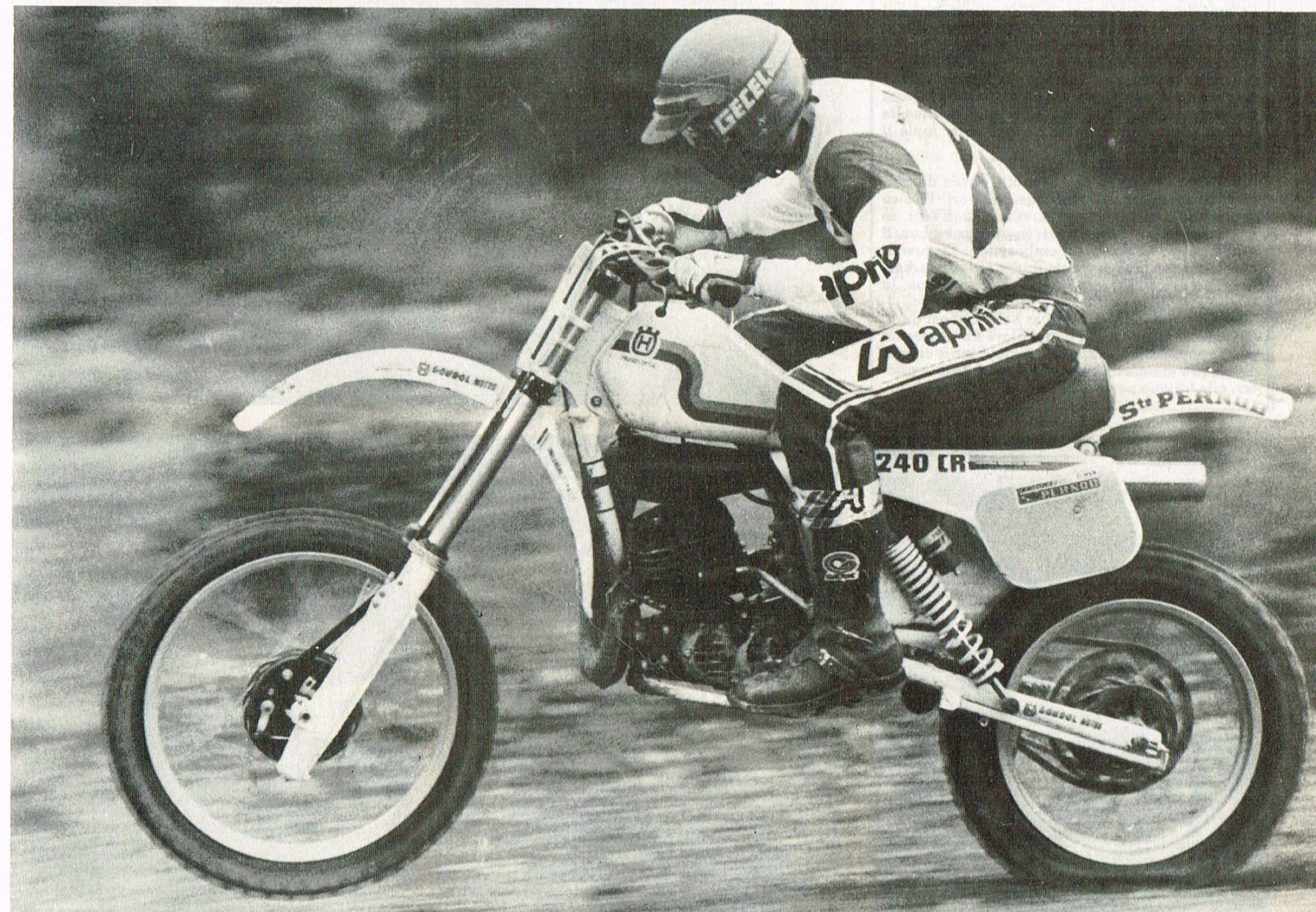
Agréable surprise : ce test, d'habitude « piège à Européennes », n'est pas catastrophique comme souvent. Même la Maïco, avec des moyeux identiques mais à présent ajustés à l'usine, freine très fort de l'avant ! L'HVA est surprenante, c'est la plus agréable et efficace des tambours. Mais on sait qu'elle est assez régulière : celle que j'ai essayée en Belgique par exemple ne freinait pas. Un réglage est souvent nécessaire, n'hésitez pas à le faire réaliser si votre frein HVA 83 ne vous donne pas satisfaction : ce double came est capa-

ble de freiner très fort, il nous l'a prouvé. Le double came KTM m'a paru moins agréable car demandant une pression plus forte pour produire un freinage équivalent. Cela dit, si l'on tire dessus,

il freine, et bien. Inutile de départager donc ces trois marques qui ont fait des efforts dans le bon sens d'autant que la météo ne nous a pas forcé à comparer leurs aptitudes dans l'élément liquide...



Les 250 européennes ne sont pas encore tout à fait au poids-limite FIM, si l'on en croit ce magnifique poids-public d'Alairac (la pesée se fait à l'intérieur de la cahutte)... KTM et HVA sont les plus légères, avec 101 kg



Frédéric Gorni, tête baissée avec la 250 Husky, la meilleure « avaleuse de ligne droite ».



KTM a adopté un montage classique « à la Honda » pour ses deux demi-radiateurs. Durits et seriflex sont bien protégés. Le cadre est réalisé en tubes de plus grosse section, mais plus fins.

Les deux demi-radiateurs du Rotax-Aprilia sont disposés plus haut que ceux de la KTM. Notez le volume important du pot d'échappement, intéressant pour la douceur des reprises.

L'avis des pilotes

• Frédéric Lemeunier (pilote KTM)

« 1- Maïco : moto homogène qui m'a fait bonne impression. Un peu large, comme la HVA. J'ai bien aimé sa suspension. L'embrayage est presque trop mou. 2- HVA : je suis gêné par sa largeur au niveau des bottes (je suis de petite taille). En revanche c'est une moto saine, bonne dans les sauts, ses suspensions sont en accord. Le moteur c'est le plus puissant, mais il n'est pas souple du tout. Heureusement boîte et embrayage sont agréables. 3- Aprilia : je lui reproche d'être assez fatigante à conduire, même si elle est étroite au niveau du réservoir. Le moteur possède une bonne puissance, mais sa boîte est dure. »

• Frédéric Gorni (pilote Aprilia)

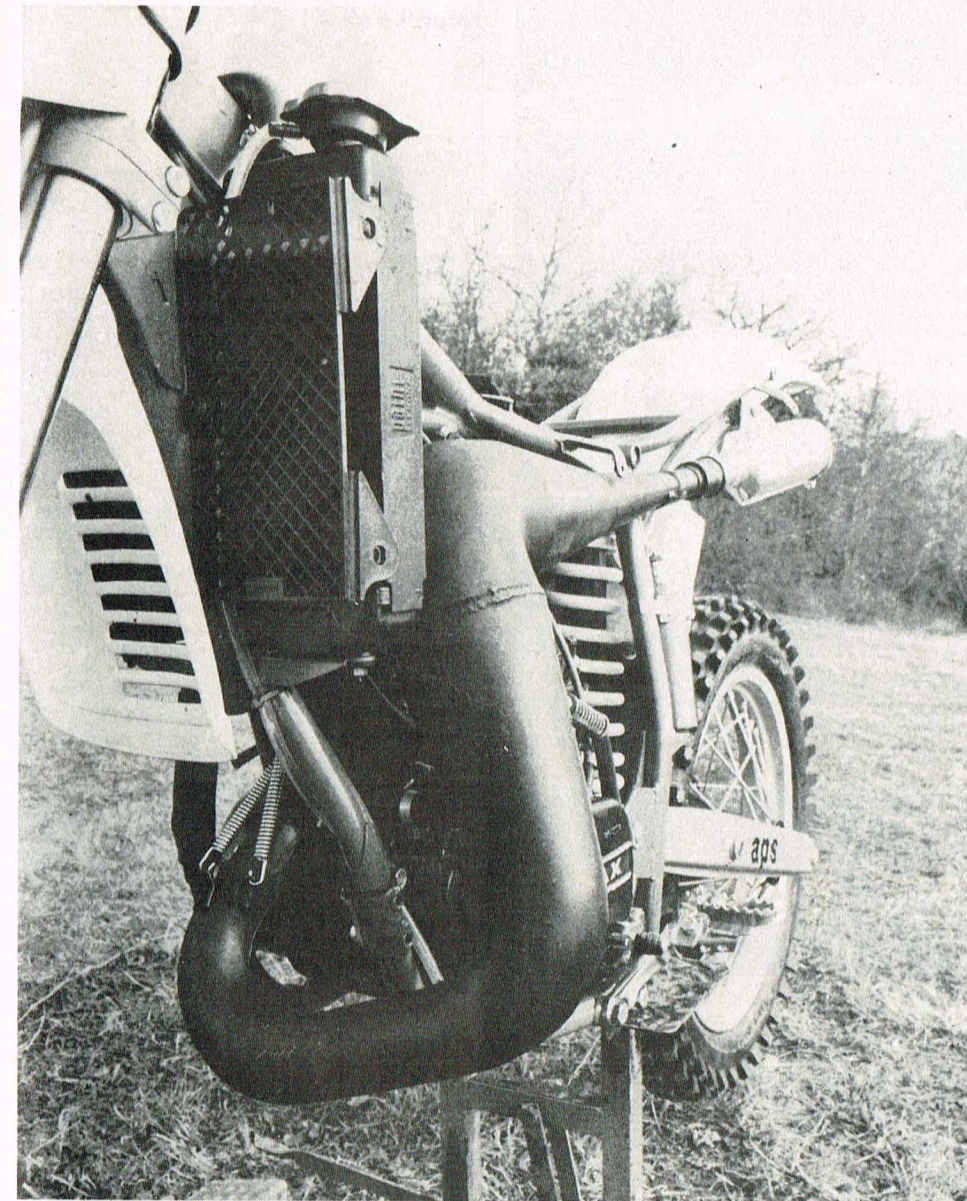
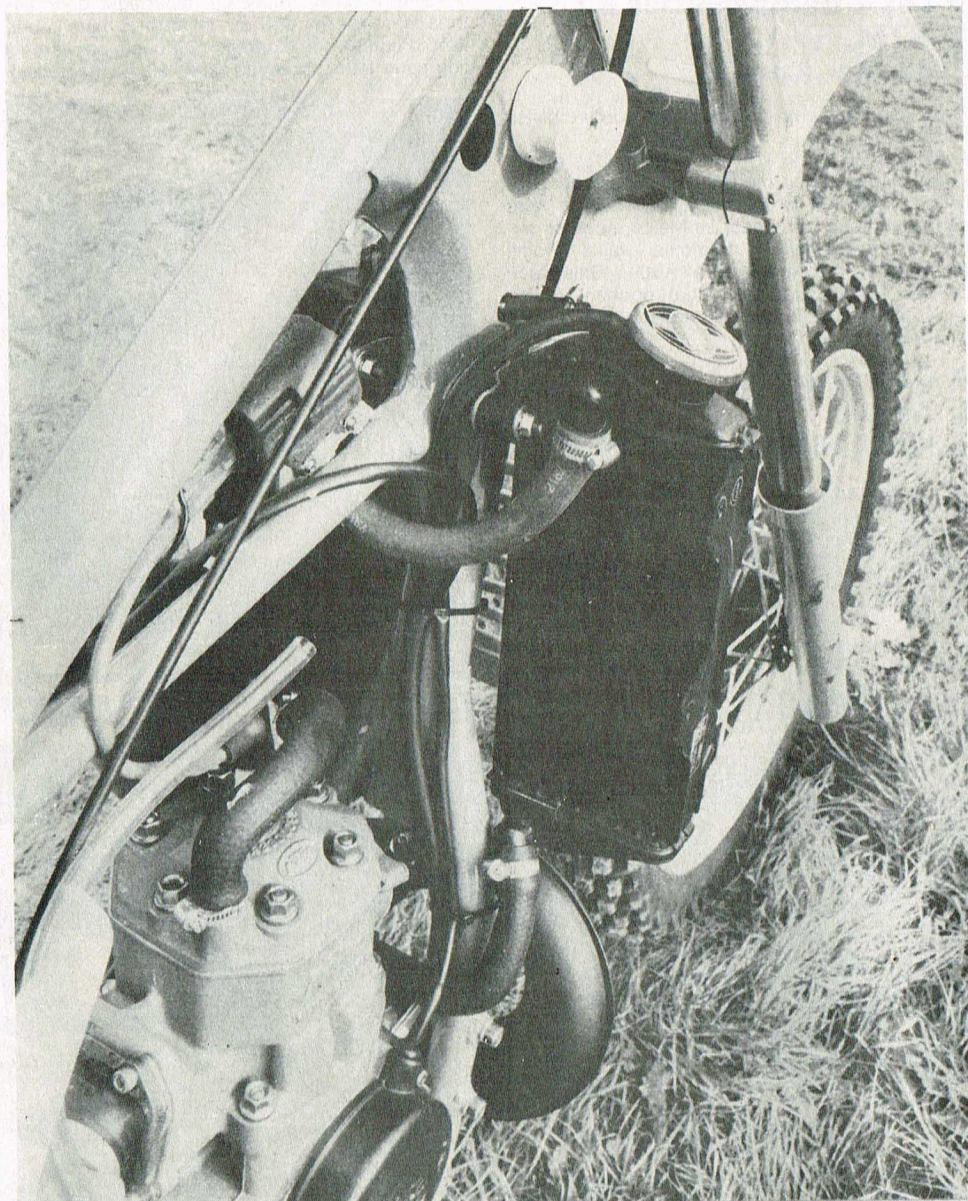
« 1- HVA et KTM. Certes le moteur de la HVA manque de souplesse, mais il est super à haut régime. Sa boîte est bien étagée, sa suspension bien accordée, malgré une certaine tendance à faire « roue avant » dans les sauts. C'est une bonne moto, saine. La KTM n'a pas beaucoup de défauts : selle un peu basse à mon goût (je suis grand), position spéciale. Un peu lourde à conduire aussi, quoique maniable en définitive. Moteur meilleur en bas et en reprises qu'au maxi. Suspension saine, mais pas exceptionnelle. 3- Maïco : c'est la plus facile à conduire, elle vire et saute bien. Son moteur est assez puissant à bas régime, mais sature vite à haut régime, et son embrayage a tendance à patiner. »

• Philippe Grégnanin (pilote HVA)

« 1- Maïco : c'est celle qui me rappelle le plus la HVA. Un moteur très correct, servi par une bonne boîte. J'ai aimé la suspension, mais elle glisse de l'avant dans les virages. 2- KTM : pour moi qui suis grand, elle est presque un peu basse. Elle a peu de défauts, j'aime sa puissance, sa boîte, sa suspension. Le freinage ne m'a pas emballé, en revanche, surtout de l'arrière. 3- Aprilia : moto saine, bonne puissance, un peu faible de l'avant toutefois et dribblage de l'arrière. J'ai aimé le disque. Toutes ces motos, sont bonnes, mais il faut bien faire un classement... »

• Christophe Hoestlandt (pilote KTM)

« 1- Maïco : c'est une bonne moto, douce de partout (commandes, suspensions, moteur). Elle se conduit « cool ». J'ai bien aimé. 2- HVA : le moteur n'est pas à mon goût, trop creux en bas. Il faut toujours ressortir à l'embrayage. En revanche, dans les grands bouts droits et les courbes, la tenue de cap est impeccable. Côté position, la moto est toute plate, il faut s'habituer. 3- Aprilia : moteur bien, sauf la boîte qui est dure. Cette moto tient bien le cap malgré un arrière un peu ferme. Mais l'avant est un peu dur à emmener. Cette moto est finalement assez dure à piloter, elle fatigue pas mal. »



Comment ça passe ? (bref, la partie-cycle)	1. KTM	2. Maïco	2. HVA	3. Aprilia
• On est bien dessus ?	1	1	2	2
• C'est lourd ?	1	1	1	2
• Ça vire bien ?	2	1	2	2
• Ça tient le parquet ?	1	2	1	1
• C'est bien suspendu ?	1	1	1	1
• Les « tremplinesuses »	1	2	1	2
• Ça freine ?	2	2	2	1
• total	9	10	10	11

Commentaire : Ici encore tout se joue sur des détails finalement peu importants : ces quatre motos disposent d'une excellente partie-cycle, à vous de choisir celle qui convient le mieux à votre morphologie, aux terrains sur lesquels vous roulez, etc.

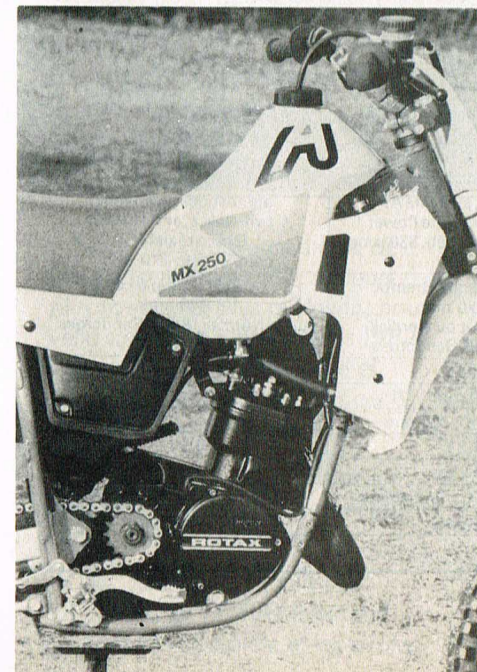
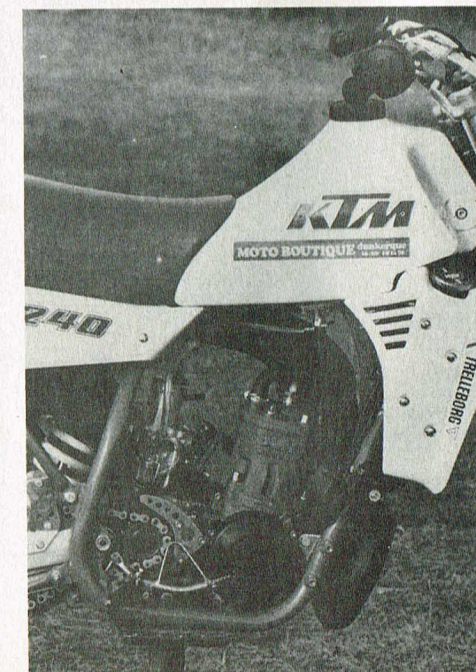
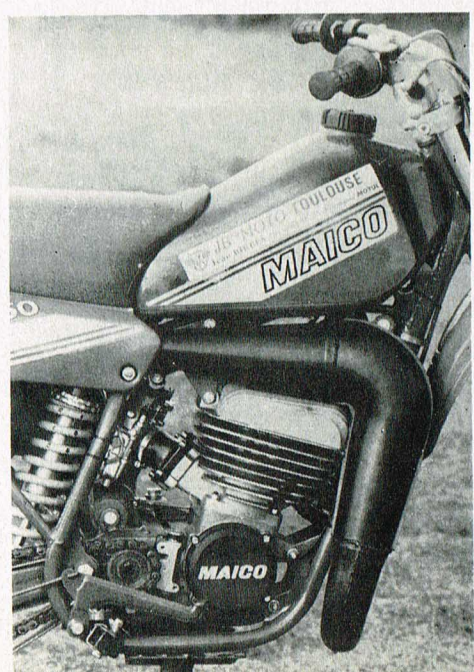
La KTM tire profit de son absence quasi « japonaise » de défauts.

Elle a progressé énormément en maniabilité, sans perdre sa stabilité. Que demander de plus ? La Maïco est plus spéciale, mais finalement plaisante : relativement floue, imprécise, elle ne fait pas peur pour autant et déploie de bonnes qualités de maniabilité. L'HVA reste au top-niveau, grâce à une maniabilité accrue, une suspension très agréable et un freinage enfin à la hauteur. Dommage que cette largeur de l'arrière la pénalise en position.

Enfin l'Aprilia est directement au contact de ces motos-références, et c'est déjà un succès en soi : cela montre que l'adaptation du Rotax à la partie-cycle a été réussie. L'Aprilia demande juste un peu plus d'habitude et de détermination du pilote pour s'exprimer. Son freinage reste un atout majeur.

Conclusion : l'Europe pas larguée
 Comme on l'espérait au début de ce comparatif, après avoir excusé assez nettement le coup des Japonais ces deux dernières années, l'Europe semble sur la bonne voie. Le comparatif « Europe » est pratiquement aussi relevé et surtout aussi homogène que le fut le « japonais » ! Des motos très performantes mais aussi très difficiles à partager, on en avait perdu l'habitude ! Les personnalités trop fortes s'estompent (ex : KTM), les motos ont sans doute perdu un peu de leur caractère, mais elles conservent une spécificité « européenne » en utilisant (dans leur majorité) des méthodes ou techniques « japonaises ».

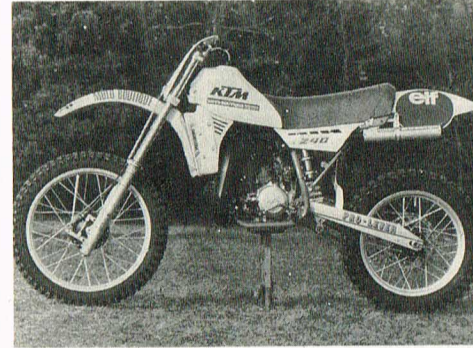
Si l'on ajoute tous les points — ce qui, je le répète une nouvelle fois n'a qu'une valeur purement mathématique — on trouve donc la KTM (22 pts) à la tête d'un groupe d'Européennes très proches les unes des autres. A tel point qu'HVA, Maïco et Aprilia, quoique toutes différentes, ne se départagent pas par les chiffres (25 pts). Preuve que notre choix de départ, se concentrant sur l'élite présumée, s'est vérifié comme étant le bon.



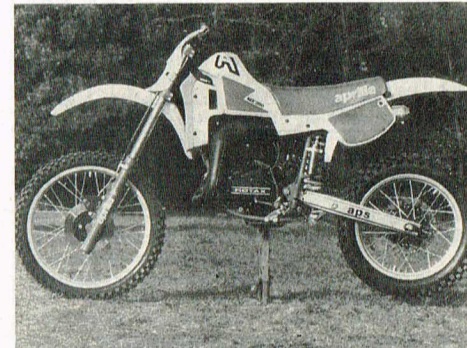
LES PRIVÉS A LA FÊTE.



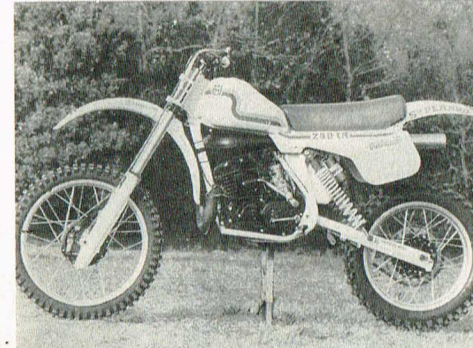
La 240 Maïco MC



La 240 KTM PL LC



La 240 Aprilia MX Rotax



L'HVA 240 CR

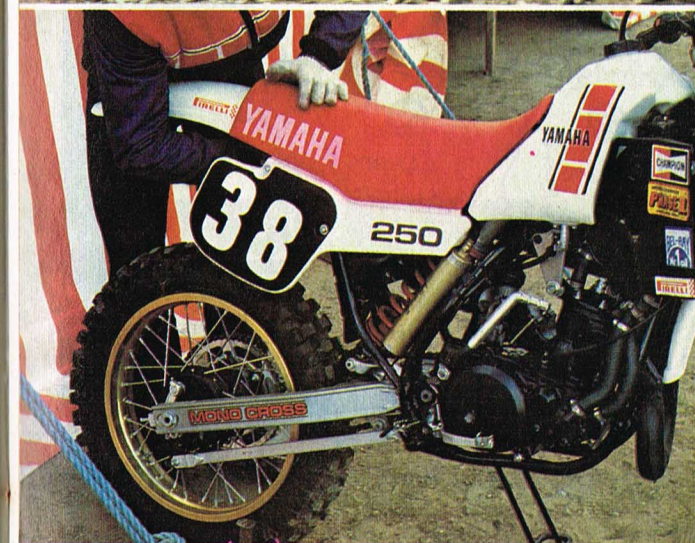
Merci à tous !

L'accueil du Midi n'est pas un vain mot. Nous voulions venir à tout prix dans cette région qui « bouge » très fort au niveau du cross, avec beaucoup de circuits, de pilotes, de concessionnaires dynamiques... on n'a pas été déçu. D'abord par les circuits d'Alairac et Gaillac-Toulza, aussi différente et beaux que possible. Les présidents Carrié et Sanchez tiennent là de superbes outils de travail. Quant aux concessionnaires, ils furent trois dont un particulièrement méritant : Moto Boutique et son boss Michel Carrié n'ont pas hésité à venir de... Dunkerque pour bichonner la KTM dont ils sont concessionnaires exclusifs et hyper-compétents (l'adresse : 130, rue Gaspard Neuts, 59240 Dunkerque. (28) 69.11.70). Jean-Pierre Goudol n'est venu « que » de Toulouse où il tient boutique (Goudol Motos, 89, av. J. Julien, 31100 Toulouse. Tél. : (61) 52.38.08), mais sa science de l'HVA nous fut précieuse. Tout comme celle que possède l'inévitable Jean Birbès au sujet de la Maïco (JB'S Motos Giroussens, 81500 Lavaur. (63) 40.61.69). Merci enfin aux pilotes, aux accompagnateurs et aux importateurs pour leur confiance.



Fiches techniques

	KTM 240 PL LC	HVA 240 CR	Aprilia 240 MX	Maïco 240 MC
MOTEUR	mono 2 T refroidi par eau	mono 2 T refroidi par air	mono 2 T refroidi par air ; Rotax	mono 2T, refroidi par air
Alésage x course ; cylindrée	70 x 62 mm ; 238,6 cm ³	68,7 x 64,5 mm ; 239 cm ³	70,5 x 61 mm ; 238 cm ³	66 x 70 mm ; 238 cm ³
Puissance maxi (catalogue)	43 ch	n.c.	45 ch à 8 000 tr/mn	42 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Alimentation	carbu Bing 38 mm + clapets	carbu Mikuni 38 mm + clapets	Dell'Orto 36 mm + clapets	Bing 38 mm + clapets
Allumage	électronique Motoplat	électronique Motoplat	électronique Bosh	électronique Motoplat
Boîte	5 rapports	6 rapports	5 rapports	5 rapports
PARTIE-CYCLE				
Cadre	simple berceau dédoublé arrière démontable	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
Suspension AV	fourche Marzocchi Ø 40 mm déb. 300 mm	fourche HVA Ø 40 mm, déb. 300 mm	fourche Marzocchi Ø 40 mm déb. 305 mm	fourche Maïco Ø 42 mm, déb. 310 mm
Suspension AR	monoshock, système « Pro-lever », amortisseur White Power double réglage, déb. 310 mm	système ITC, deux amortisseurs ohlins ITC, déb. 330 mm	monoshock, système APS, amortisseur White Power double réglage, déb. 330 mm	monoshock, système « twin-link », amortisseur Ohlins réglable couplé, déb. 310 mm
Roues (frein, pneus)	freins double came Ø 130 mm, jantes Nordisk, pneus Metzeler ou Trelleborg	frein AV double-came, Ø 160 mm jantes Nordisk, pneus Trelleborg	frein AV disque Brembo Ø 220 mm jantes Akront ou Nordisk, pneus Pirelli Sandcross	freins Maïco simple came, Ø 136 mm jantes Nordisk, Pirelli Sandcross
Longueur x largeur x hauteur	2 175 x n.c. x n.c.	2 180 x 950 x 1 240 mm	n.c.	n.c.
Hauteur de selle	950 mm	n.c.	960 mm	n.c.
Empattement/garde au sol	1 485 mm ; 350 mm	1 480 mm ; 360 mm	1 490 mm ; 365 mm	1 500 mm ; 327 mm
Contenance réservoir	8,5 l	10 l	8,5 l	9,5 l
Poids vérifié à sec	101 kg	101 kg	104 kg	102,5 kg
Prix - disponibilité	20 490 F TTC ; immédiate	18 790 F TTC ; immédiate	20 700 F TTC ; immédiate	19 925 F TTC ; immédiate
Importateur	Royal Moto	S.I.M.H.	Micmo	Maïco-diffusion



Nouveaux cadres, système de refroidissement modifié, moteurs plus souples et plus puissants, nouvelle suspension mono-cross 1983, admission plus performante et induction énergétique, bras oscillant et réservoir redessiné.

Que de nouveautés et d'améliorations techniques dans la conception des nouvelles YAMAHA !

YZ 50, YZ 80 LC, YZ 125 LC, YZ 250 LC et YZ 490. C'est une gamme très complète et les pilotes

YAMAHA vont se trouver à la fête dans tous les championnats de la saison prochaine.

Après une telle moisson de victoires en 1982, 18 titres de champions dans 22 ligues, 3 titres de champion de France sur 5 en motocross, le succès n'endort pas YAMAHA.

Avec de telles armes pour courir, il sera bien difficile de barrer la route à nos pilotes pour qui la course aux diapasons YAMAHA est grande ouverte en 1983.



32 titres de Champion du Monde.
Champion du monde motocross 250cc 81.82.