par R. Lecerf

SERVICE NATIONAL

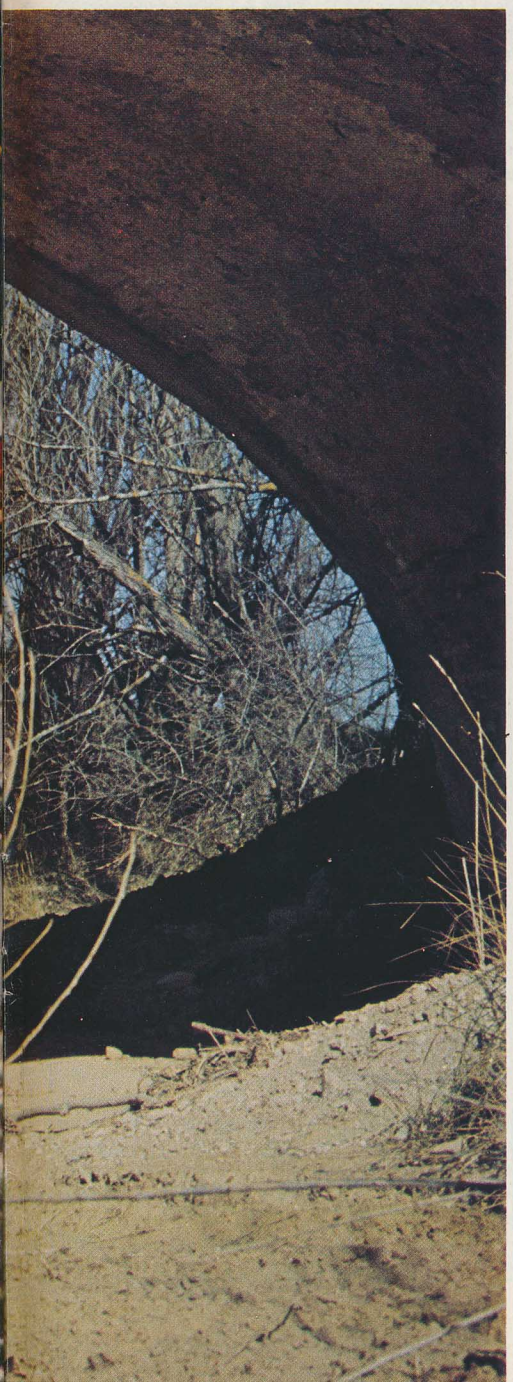
« SN » signifie Sachs-Nauder, une association franco-allemande au service, non pas vraiment de la nation, mais des pilotes français. Encore une entreprise nationale, artisanale au service de la moto... Merci !

PRISE DE CONTACT AVEC LA 250 SN ENDURO

Bien sûr que non, ce n'est pas comme une japonaise parfaitement finie, belle et douce comme une déesse... ! La SN est parfois gauche, souvent moquée. Cela ne l'empêche pas de rouler et, en fait, voilà le seul véritable but que s'était fixé Nauder au départ : faire rouler ses motos dans les plus rudes conditions, soit en course. Le travail ainsi réalisé en une saison, par toute l'équipe de compétition, porte enfin ses premiers fruits : leur SN s'apprête à imposer le respect que l'on doit aux vainqueurs. En endurance, les 250 bien assistées nous ont déjà montré ce qu'elles pouvaient faire, et en championnat de France d'enduro on peut s'attendre à voir bientôt gagner Frédéric Merle sur sa 125 !

Encourageant le résultat à Apt de Frédéric Merle. En dépit d'une concurrence égale à elle même, Frédéric a signé une seconde place très appréciée, inattendue il faut bien le dire, qui redonne à la marque française « SN » toute l'énergie dont elle a besoin pour continuer sa percée timide.
Au guidon de la 250, j'ai bouclé un tour complet du circuit d'Apt. Un contact en 100 kilomètres de tout-terrain, c'est suffisant pour se faire une idée bonne ou mauvaise d'une moto d'enduro. Aidé par Yannig Kervella, qui roule cette année en 250, en enduro bien sûr, je retiendrai de cette expérience que la SN est une moto méconnue, en progrès constant, qui mérite au moins d'être essayée. Le jeune Kervella en a dit : *« Mince, ça a l'air d'être pas mal... pour l'enduro ! »*

mauvais souvenir, révolu depuis 10 ans. A l'époque, les boîtes Sachs, c'était un poème ! Des points morts partout, par lesquels on passait obligatoirement selon une certaine technique, jusqu'à ce que les meilleurs pilotes s'en fatiguent et décident de conduire des motos plus modernes. Le moteur Sachs disparaissait du marché français sur cette mauvaise image de marque. La boîte 81-82 est différente. Rien à voir avec celles de certaines BPS ou Herculès. Elle est douce et précise.
Le contenu est bon, mais le contenant est plus critiquable. Outre ce superbe cylindre, aux ailettes de refroidissement largement dimensionnées, chapeauté d'une culasse non moins aérée, observez les vilains carters... Leur vulnérabilité est évidente, les utilisateurs doivent le savoir et le prévoir en adjoignant au bas moteur un large sabot de protection. Rien à dire par contre du reste des composants moteurs, le pot d'échappement de forme classique n'est pas



Yannig Kervella, après avoir effectué un galop d'essai au guidon de la moto française, en a dit : « Mince ça a l'air pas mal... pour l'enduro ! Si ma KTM était aussi souple... »

Moteur souple

La souplesse du moteur Sachs, le 250 en tout cas, c'est une chose tout à fait exceptionnelle, comme le confirme le tout premier commentaire réflexe de Yannig : *« Si ma KTM était aussi souple... »* Le 250 Sachs peut entraîner le poids d'un pilote et d'une moto à très basse vitesse, jusqu'à accepter un régime inférieur à celui du ralenti. Par contre il ne s'agit bel et bien que de souplesse, pas de couple ! En effet, si la puissance maxi enregistrée par le constructeur est de 38 chevaux, c'est dans les hauts régimes moteur qu'on les trouve et pas ailleurs. En bas, il n'y a rien, pas de puissance, seulement du souffle à revendre pour enrouler sans jamais reprendre sa respiration.
Les 7 vitesses de la boîte Sachs, c'est un régal à utiliser. D'abord à cause du nombre, qui permet en toutes circonstances d'être sur le bon braquet, mais aussi grâce au système de sélection, dont les connaisseurs ont tort de garder un

encombrant, ne gêne pas l'accessibilité mécanique, et le carburateur Bing est imperturbable.

Et le reste... en action

Cadre double berceau, en chrome molybdène-vanadium, tubulaire bien sûr, flanqué d'une Marzochi de Ø 38 et d'amortisseurs hydrocross... c'est une partie-cycle presqu'entièrement française.
Une fois de plus, car tous les constructeurs ont fait de même, la moto est haute de selle. Mon mètre quatre-vingt n'est pourtant pas un réel handicap pour ce genre de problème, mais que voulez-vous, 300 mm de débattement à l'avant comme à l'arrière, il faut que ça encombre quelque part... Tant que la moto ne roule pas, elle est lourde... à retenir sur une seule jambe. Ouvrir l'essence, « titiller » jusqu'à ce que la cuve du carbu déborde, kicker une première fois sans mettre de gaz, puis une seconde en soutenant à la poignée une légère ouverture du boisseau. A

Elle est parfois gauche et souvent moquée, mais elle roule. La 250 SN mérite plus de considération qu'elle n'en a, même si sa finition et son esthétique ne sont pas assez nippones.

froid la SN n'est pas plus exigeante que cela pour démarrer, un peu démodée peut-être, mais ça marche bien. D'autant que par la suite, lorsque la mécanique est à température, le moteur repart sans problème, et même débrayé en prise. Poignées et leviers, tous les accessoires Magura sont de première qualité. Dans cette prise de contact les seuls couacs déroutants sont les commandes à pied : la pédale de frein est longue et moche, son levier permet une force de pression importante et néanmoins insuffisante (il en incombe au moyeu HVA, sans doute mal adapté) ; et côté gauche le sélecteur de vitesses fait lui aussi « pacotille ». Les deux commandes à pied laissent à désirer par leur qualité précaire.

En route le moteur confirme de suite son aptitude particulière à une utilisation en souplesse, et surtout les suspensions annoncent d'entrée leur caractère : priorité au confort. Une fois assis dessus, la hauteur de selle diminue de 10 centimètres. Et à l'attaque, comme sait si bien la pratiquer le jeune Kervella, *« c'est comme un coussin d'air »*. Trous et bosses s'effacent sous la roue arrière, notamment à haute vitesse, dans un chemin par exemple. La longue Marzocchi, à axe déporté et de bon diamètre, est irréprochable. Mais l'angle de chasse qui lui est confié, surtout aux freinages, lui inculquent une réaction très plongeante à laquelle il faut quelques temps pour s'habituer. Car le moyeu Grimeca monté sur la roue avant, lui, il freine ! Le Breton a bien aimé cela, car il sait utiliser des freins, mais il admet que l'arrière n'est pas aussi efficace que l'avant. A part la souplesse moteur, qui semble l'avoir vraiment beaucoup étonné, Yannig a su reconnaître en la SN une partie-cycle cross rigide comme il les aime. La moto ne bronche pas en grandes courbes ! Pas de renvois violents des amortisseurs au sortir du creux, pas d'hésitation en compression violente des hydrocross à l'entrée d'une bosse. *« En cross les contraintes d'une moto sont particulières, plus violentes, et là, les hydrocross déjà testés n'ont pas pleinement satisfait. Par contre, en enduro, ils ont vraiment leur place, à condition qu'ils ne se dégonflent pas en route, car leur progressivité constante est à la fois confortable, et surtout sans traîtrise. »*

La SN d'enduro n'aime pas les virages courts par contre. Dans les pif-paf elle se fait assez « lourde », elle demande à être quelque peu brutalisée pour virer sur place (important rayon de braquage).

Il faut l'essayer

En quelques lignes, nous avons évoqué pas mal de points faibles et pas mal de points forts, mais on ne s'est pas fait l'idée définitive que l'on peut ressentir après avoir longuement essayé une SN. « Il faut l'essayer » pour comprendre parce que la SN a la prétention d'être une moto particulière, qui peut être préparée d'une façon spéciale, de sorte que chaque pilote la façonne à sa manière, la personnalise. Laurent Cania et Dominique Lambin, deux responsables de leur élaboration sur les terrains, disent et répètent : *« La seule chose qui manque encore à nos motos, ce sont des kilomètres de course. A l'arrivée de chaque épreuve d'endurance et de chaque enduro ; elles font un progrès technique. Nous l'avons constaté chaque fois, pendant la saison 81. »* Mais aujourd'hui les SN sont bien armées. Il reste encore à adapter à la production en série toutes les innovations apportées peu à peu l'an dernier à travers la compétition, et les SN gagneront.

Fiche technique

SN 250 GS

Moteur

Sachs.
Type : monocylindre 2 temps.
Alésage : 70,5 mm.
Course : 61 mm.
Cylindrée : 238 cm³.
Taux de compression : 12,5.
Puissance maxi : 38 ch.
Allumage : électronique Motoplat.
Avance : 1,7 à 2,2 avant PMH.
Lubrification : huile 2 temps 1/25.
Mise en route : par kick starter.
Transmissions : par chaîne.
Primaire : pignons hélicoïdaux.
Rapport : 2,6.
Embrayage : multidisque à bain d'huile.
Boîte de vitesses : rapports.
1re : 3,17 ; **2e :** 2,18 ; **3e :** 1,64 ; **4e :** 1,29 ; **5e :** 1,11 ; **6e :** 0,966 ; **7e :** 0,834.

Secondaire :
Rapport : 14 × 52.

Partie-cycle

Cadre : double berceau.
Suspension AV : Marzzochi à flûte ∅ 38/300 mm (option 400 F).
Suspension AR : hydrocross.
Roue AV : moyeu Grimeca ∅ 160, jante Akront point vert.
Pneu AV : Metzeler 300 × 21.
Roue AR : moyeu HVA, jante Akront point vert.
Pneu AR : Metzeler 450 × 18.
Frein AV : Grimeca ∅ 160.
Frein AR : HVA ∅ 160.

Dimensions

Largeur guidon : 855 mm.
Empattement : 1 480 mm.
Chasse : 145 mm.
Hauteur de selle : 995 mm.
Garde au sol : 395 mm.
C28Capacités
Essence : 9,5 litres.
Boîte de vitesses : 600 cm³.
Huile : 80 à 90.
Poids : 105 kg en ordre de marche avec plein.
Prix : clé en main 16 840 F.
Constructeur : Nauder, 10, place des Etats-Unis, 75116 Paris Cedex 16.