décembre 75/n°20/6fr. fb 57_fs 4,50_$ 1,00

moto verte

EXCLUSIVITE MONDIALE: ESSAI JAWA SIX DAYS USINE

ISDT 75 - ILE DE MAN
ESSAI DT 400 YAMAHA
LES MEILLEURS TRIALISTES DU MONDE

décembre 1975 n° 20

moto verte

Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas

Rédacteur en chef :
Gilles Mallet

Rédaction :
Renaud Marchand,
Alain Kuligowski
Georges Gori
Philippe Bora
Marc Maréchal,

Correspondants :
U.S.A. : Philippe Debarle
Italie : Michele Verrini
Angleterre :
Peter Howdle, Brian Bonny
Espagne : Jaime Alguersuari

Conception graphique :
Claude Porchet
Adjoints :
P. Turini
et C. Blanchard

Publicité :
Henri Guével

Ventes :
G. Turon - Lagau

Secrétariat :
Nathalie

Petites annonces :
Arlette

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

Prix : 6 F

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus

Imprimé par la S.N.I.L., Paris

sommaire

Couverture — Photo P. Cornut
Martin Lampkin, champion du Monde de trial

Essais

Exclusivité mondiale : Jawa Six-Jours d'usine	G. Mallet	14
DT 400 Yamaha	G. Mallet	34
Un kit 350 pour XL 250	R. Marchand	40

OPERATION MOTO-VERTE PROMOTION TRIAL

Dernière épreuve 1975 au Mans	G. Gori	47
L'école de trial Coutard-Moto-Verte	G. Gori	47

Sport

Tout sur les I.S.D.T. 75 à l'Ile de Man	G. Mallet	4
Les meilleurs trialistes du Monde (portraits)	R. Marchand	48
Enduro : le match Queirel-Vernier à Troyes	G. Gori	52
Initiation à Locunolé	G. Gori	53

Nouveaux produits 20

Actualités - Nouvelles du Monde 44

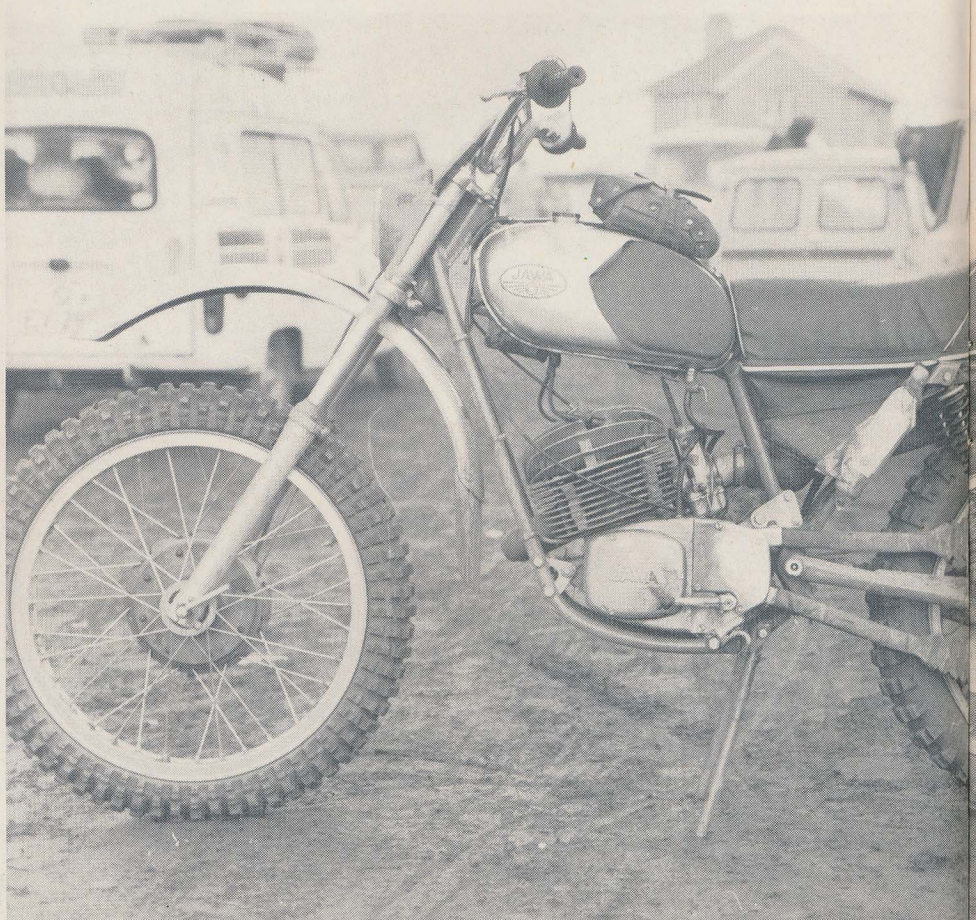
Courrier des lecteurs 43

Poster couleurs — Joël Queirel — Photo P. Cornut 28

par Gilles Mallet

J'AI PILOTÉ UNE JAWA D'USINE AUX SIX JOURS

Le mythe Jawa n'existe plus.
Pour la première fois à ma connaissance, j'ai — un journaliste occidental — piloté une de ces célèbres et mystérieuses Jawa d'usine qui, depuis des décennies, ont apporté tant de médailles d'or aux pilotes tchèques et remporté tant de victoires au Trophée et au Vase dans les ISDT.
Tant de succès, en fait, que ces Jawa ont acquis, au moins autant que leurs prestigieux pilotes Stodulka, Masita, Kremel et autres Toman, une réputation auréolée de gloire... et de mystère.
Mystère, car jusqu'alors, à part les ingénieurs, mécaniciens et pilotes de l'usine tchèque, personne n'était monté sur une de ces Jawa constuites en toute petite série au service course, à l'usage exclusif des officiels maison. Celles qui ont quitté la Tchécoslovaquie pour équiper, notamment, les équipes britanniques, étaient vieilles de deux ans, et pesaient... 20 kg de plus, entre autres différences.
Grâce à la confiance qu'a bien voulu m'accorder Monsieur Mosna, grand patron des équipes tchèques aux ISDT à l'Ile de Man, j'ai donc eu la grande joie de piloter pour vous, mes p'tits lecteurs verts et curieux, la première Jawa d'usine confiée à un journaliste. Il s'agissait d'une 175 cc strictement identique aux machines pilotées par Jedlika et Valek, de l'équipe de Vase.

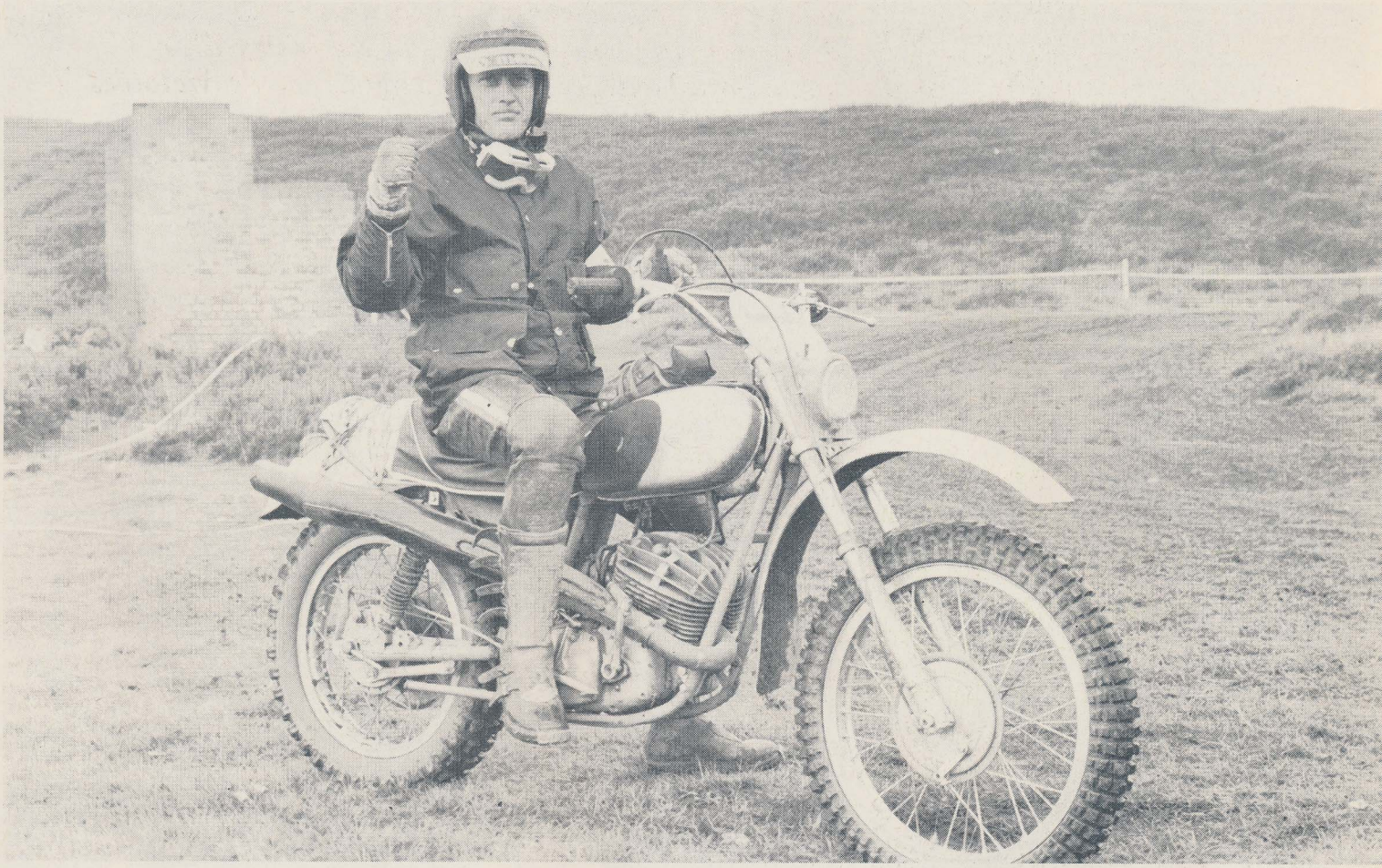


efficacité, simplicité robustesse

Une Jawa, ce n'est pas tape-à-l'œil, mais c'est beau dans sa sobriété, dictée par une recherche constante d'efficacité. Les solutions adoptées sont simples, éprouvées, ce qui n'empêche pas ces machines d'utiliser dans certains de leurs composants une technologie avancée.
Cadre rouge avec de nombreuses parties en alu poli (réservoir, garde-boue avant), la machine, solidement plantée sur sa béquille centrale, compacte, homogène, respire la robustesse.
En dépit de solutions onéreuses pour gagner du poids (cadre double-berceau et guidon en acier au chrome-molybdène, carters moteur en magnésium, ainsi que la partie métallique du carter de chaîne étanche), la 175 cc Jawa pèse 108 kg à vide. Ce n'est pas très lourd, mais pas très léger non plus. L'effort technologique pour gagner du poids ne s'est donc pas fait au détriment de la robustesse, car tout est largement dimensionné.

EXCLUSIVITE MONDIALE

1



2

1. La Jawa c'est ça qui m'va ! (air connu).

2. Une moto compacte, équilibrée, utilisant des solutions simples et éprouvées, parallèlement à quelques solutions plus sophistiquées.

3. Une bonne machine pour la roue arrière.

Les jantes alu ancien profil sont montées sur des moyeux à broches, conique à l'avant, déporté à l'arrière, pas particulièrement légers mais éprouvés puisqu'ils équipent depuis longtemps les CZ de cross. Les pneus sont des Barum Six-Days, de 3,00 x 21" AV et 4,00 x 18" AR. La robuste fourche télescopique, fixée sur des Tés en alu, est munie d'un long système à vis permettant de régler sans aucun démontage la tension des ressorts. Cette année, les Jawa recevaient de nouveaux amortisseurs arrière Koni à double ressort, plus longs que les précédents modèles.
Le réservoir en alu poli contient 12 litres de mélange, de quoi assurer sur la 175 cc une autonomie de plus de 100 km, même dans les circonstances les plus dures. Bouchon à ouverture rapide, robinet d'essence unique, très classique, fixation par courroie de caoutchouc, au-dessus du réservoir, sur laquelle s'enfile une sacoche à outils en cuir. La confortable selle est maintenue par un seul écrou à l'arrière. Selle et réservoir se déposent en 30 secondes. Sous la selle, bien protégé, un

3

coffrage étanche abrite le filtre Twin Air. Le moteur — dont tous les carters, je le rappelle, sont en magnésium — est un monocylindre 2 temps classique, alimenté par un carbu Bing concentrique, le carbu qui, à ma connaissance, offre le meilleur compromis efficacité - simplicité - fiabilité. On change le câble de gaz et le gicleur en une minute.

Le bas moteur est étroit, avec un cylindre largement ailetté et une culasse à ailettes radiales. Toutes les ailettes sont reliées entre elles par des pastilles de caoutchouc. Le bloc cylindre-culasse est volumineux, digne d'un 250 cc. Il est d'ailleurs impossible, sauf peut-être pour un Tchèque, de reconnaître une 175 d'une 250 cc Jawa d'usine.

La culasse est montée avec deux bougies, reliées à deux bobines séparées. Une seule est en service. Deux interrupteurs logés sous le réservoir, permettent de brancher le système d'allumage de secours en cas de défaillance du premier. Un troisième alésage sur la culasse reçoit un décompresseur. L'allumage par rupteurs est classique. Il est logé sur le côté gauche du moteur, sous un petit carter facilement démontable. D'ailleurs on a vu des pilotes tchèques changer de rupteurs au parc de travail.

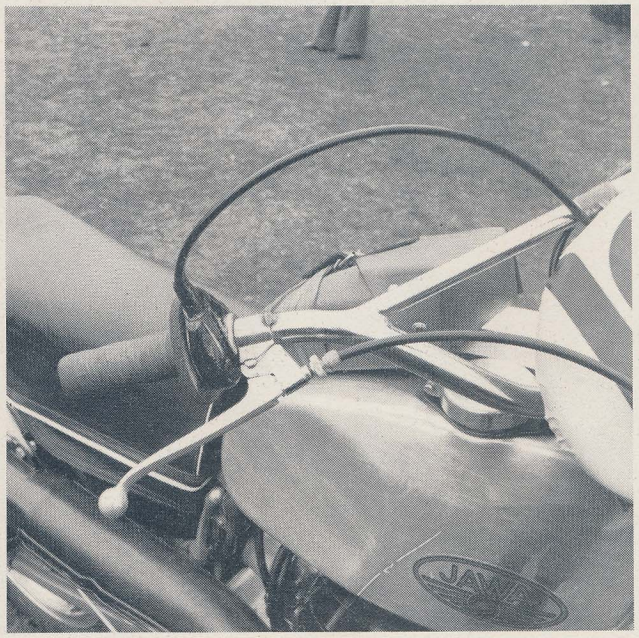
La boîte, sur les machines d'usine de 175 à 360 cc, est à six rapports. Le kick curieusement actionné vers l'avant, entraîne le moteur en débrayant, sur n'importe quel rapport. Il n'y a pas de sabot-moteur, les tubes du cadre en font office. L'échappement longe au plus près le côté droit de la moto. Il est très silencieux. Participent également pour une bonne part au silence de l'ensemble, la chaîne sous carter étanche, les pastilles de caoutchouc entre les ailettes de cylindre et de culasse, et le bon « camouflage » du filtre à air.

Alors que le garde-boue arrière est en polyester, le garde-boue avant, curieusement, est en alu malléable, prolongé par une bavette. Le petit phare est logé dans un carénage en poly qui fait office de plaque à numéro, style Preston. A l'arrière, on trouve un petit feu robuste, et un mini porte-bagages.

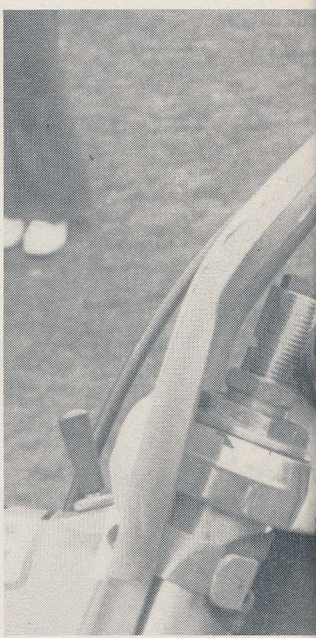
Au niveau des commandes, le guidon cross surprend par sa relative étroitesse (80 cm). Les poignées sont du caoutchouc mousse entouré de chatterton. Très confortable. La poignée de gaz ouvre le carbu en un quart de tour, sans aucun effort. Son étanchéité est assurée par une sorte de résine quelque peu poisseuse. Quant à l'accès du câble, il est loin d'être aussi simple que sur une honnête Magura. Autre constatation surprenante, les leviers de frein et d'embrayage sans aucune protection anti-boue, sont à colliers, mais en outre, un petit point de soudure rapporté les empêche de tourner sur le guidon. En cas de chute ? Peut-être le point de soudure se rompt-il avant le levier ? La commande de décompresseur se trouve au pouce gauche. Les Tchèques ne s'en servent jamais. Le décompresseur est un instrument réservé aux cas d'urgence : moteur emballé ou frein arrière out. Au pied droit, une robuste pédale de frein, petite et passant au ras du carter, tombe bien sous le pied, ainsi qu'à gauche, le court sélecteur.

Pour terminer cette description, disons encore que le moteur est classiquement vissé en trois points, sur des pattes boulonnées au cadre. La visserie de l'ensemble, vis à têtes plates, peu d'écrous-freins, pas de nylstops, est très ordinaire, mais réalisée dans de bons aciers. En outre, comme le moteur ne vibre pas, rien ne se desserre.

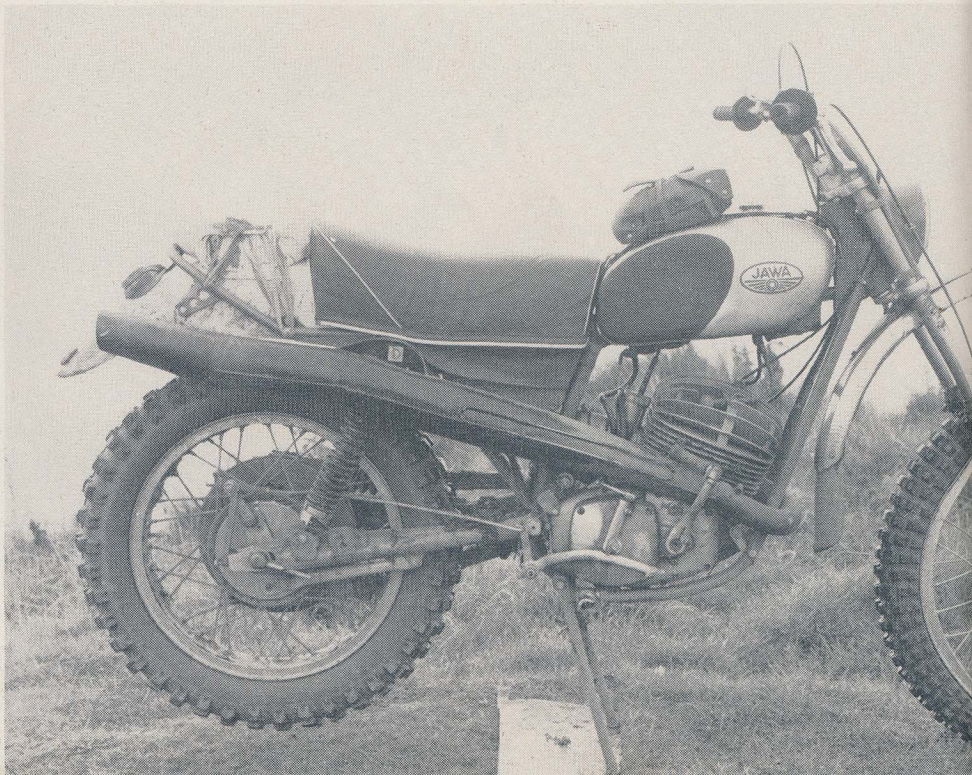
4



6



7



J'AI PILOTÉ UNE JAWA D'USINE AUX SIX JOURS

5

6 bis

Après ce tour d'horizon, il est très surprenant pour un habitué des enduros de chez nous et des machines occidentales les plus évoluées, de constater l'apparente absence de toute préparation « spéciale course » sur une Jawa d'usine. Aucun câble n'est doublé, on ne voit nulle trace de rubson ou autre élément rapporté. A part la petite soudure qui maintient les cocottes de frein et d'embrayage au guidon, tout est donc prévu, d'origine, pour que la moto soit fiable. Eléments peu communs, voire inexistants sur nos motos : le carter de chaîne étanche, le double allumage de secours, la béquille centrale, le réglage extérieur de tension des ressorts de fourche, la conception simple des systèmes à broches pour le démontage des roues, la mise en route avec une vitesse engagée, par un kick actionné vers l'avant.

Eléments critiquables : le garde-boue avant en alu, la poignée de gaz au démontage pas très rapide, la visserie peu évoluée, l'absence d'allumage électronique. Mais, sur ce dernier point, les Tchèques, prudents, ont sans doute préféré une solution techniquement dépassée, mais qui offre une possibilité de dépannage rapide. Et une bonne efficacité tout de même, puisque la moto démarre avec une facilité déconcertante, après quelques coups de kick à froid, du premier coup à chaud...

sur le parcours des I.S.D.T. 75

J'ai disposé de la 175 Jawa d'usine le dernier jour des ISDT à l'île de Man. J'ai parcouru à son guidon environ 60 km de routes sinueuses, 30 km d'un chemin glissant, de la boue sur des pierres, sinueux et étroit, et trois tours de l'épreuve spéciale, une sorte de circuit de cross improvisé sur des collines, parcours rapide long d'environ 5 km. De quoi se rendre compte des possibilités essentielles de cette machine.

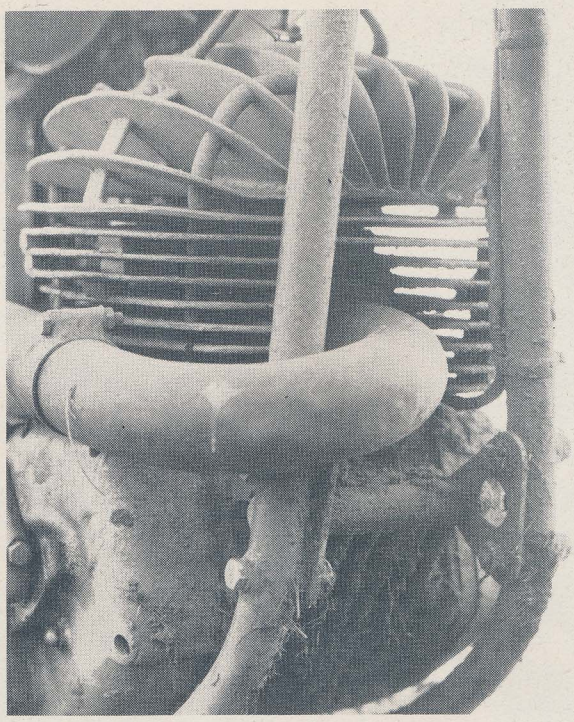
La position en selle est excellente, siège bas et confortable, bien dessiné, quidon assez étroit, bien positionné, que l'on a bien en mains grâce aux poignées confortables. Les repose-pieds robustes et assez longs, offrent un appui excellent pour les semelles et la position debout n'est troublée par aucun élément débordant, échappement inclus.

Toutes les commandes sont bien placées, malgré le sélecteur un peu haut pour mon goût. La mise en route par un kick actionné vers l'avant, et avec un rapport engagé, est une trouvaille géniale. En sucette dans une montée, il suffit d'avancer la jambe, de débrayer et d'appuyer, sans effort et sans avoir besoin de plier la jambe très haut, comme c'est le cas avec un kick classique. La commande est bien démultipliée, et le moteur démarre toujours bien. L'économie d'effort est appréciable.

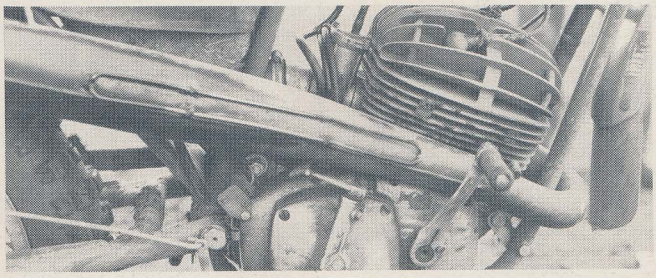
4. Le kick s'actionne vers l'avant, sans aucun effort, et démarre le moteur sur n'importe quel rapport.
5. Une culasse utilisée au maximum : décompresseur au centre, deux bougies et deux bobines séparées. Un interrupteur sous le réservoir permet de brancher l'allumage de rechange.
6. Le guidon en acier au chrome moly, bien dessiné. Poignée de gaz confortable, pas facile à démonter et cocottes de frein et d'embrayage soudées au guidon.
6 bis. Au sommet de la fourche, les longues vis de réglage de tension des ressorts.
7. Fiabilité avant tout.

J'AI PILOTÉ UNE JAWA D'USINE AUX SIX JOURS

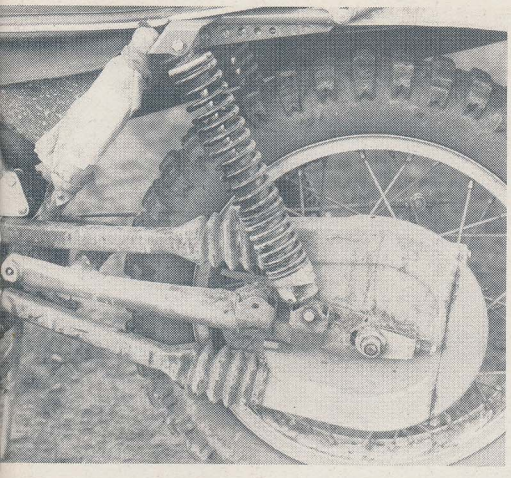
8

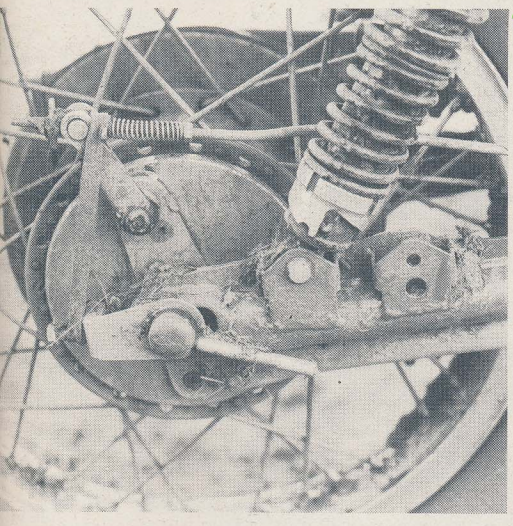


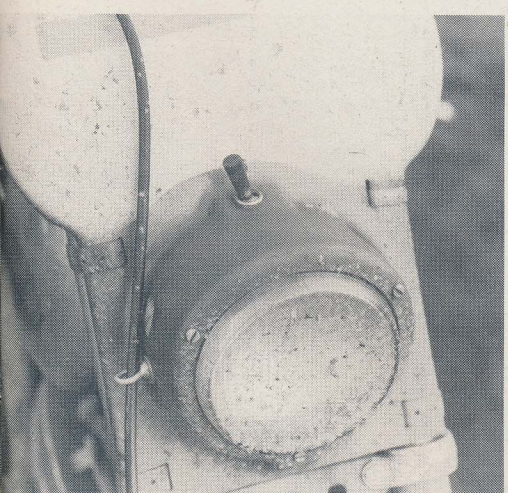
10



12







9 Appréciable également, le remarquable silence de fonctionnement de l'ensemble. Le moteur monte en régime avec un léger sifflement de turbine, sans aucune vibration, en répondant rapidement à une commande douce. La première s'engage vers le bas, les cinq autres rapports en haut, classiquement. Malgré une course assez longue et une certaine fermeté, la sélection est très précise. Je n'ai jamais loupé de vitesse, malgré ma maladresse légendaire, c'est vous dire !

Si pour vous, « Jawa d'usine » est synonyme de puissance bestiale, versez un sanglot, mes frères, sur vos illusions perdues. Cette 175 cc pousse doucement en bas, et prend ses chevaux avec les tours, comme tout honnête 2 temps à haut rendement. Il y a beaucoup moins de chevaux que dans un Zündapp d'usine, et à peine autant que dans un 175 cc KTM. Par contre, par rapport au KTM, le

11 moteur accepte mieux les bas régimes, sans être pour autant un modèle de souplesse. Mais, au risque de me répéter, on apprécie vraiment le silence (relatif, bien sûr) et l'absence de vibrations, ce petit côté turbine très sympathique.

Equipée d'un braquet adapté au parcours (beaucoup de routes et un relief assez peu accidenté), la 175 cc Jawa tirait assez long et ne prenait sa vitesse maxi sur le 6e rapport que bien lancée sur la route. Dans les chemins, sauf exceptionnellement roulants, seuls les 4 premiers rapports pouvaient être utilisés. Pour négocier une courte grimpette accidentée sans élan, un petit coup d'embrayage (très progressif et résistant) n'était pas inutile. Le moteur accroche tout de suite, souplement et prend rapidement ses tours. En jouant de la boîte de vitesses, sans même se donner la peine de débrayer, la moto s'avère extrêmement agréable à piloter, et on est tout de suite bien à l'aise dessus. Elle est sans

13 traîtrise, si l'on excepte un freinage que je qualifierai d'un peu trop efficace. Les commandes de freins sont trop douces et trop précises. Il faut s'habituer à les caresser, sinon on bloque les roues facilement. Dans le cas de la roue avant, elle se dérobe immédiatement, conséquence probable d'un empattement assez court. La chasse, par contre, doit être assez importante, car la Jawa, pourtant légère et maniable de l'avant, garde bien sa trace dans les ornières.

Sa maniabilité est remarquable. Cette moto relativement lourde semble très légère à la conduite. Très précise, elle s'inscrit merveilleusement dans les courbes, où les travers se contrôlent, se récupèrent même quand on a, parfois, l'impression d'avoir dépassé le point de non-retour. De même, un médiocre amateur de « wheelies » a l'impression au guidon de cette Jawa d'avoir réalisé de gros progrès. Les Tchèques, d'ailleurs, ne se privent pas du plaisir de fréquentes séances de « roue arrière », même quand le temps presse.

Très bien équilibrée, maniable, stable à haute vitesse et à l'aise dans les petits coins, la Jawa offre en outre un confort de suspensions rarement égalé. On peut piloter presque tout le temps assis sans souffrir. Dans ces conditions, il est très curieux, au passage de bosses pernicieuses, de recevoir à l'improviste des coups de raquette dont la violence est fonction du profil de la bosse.

Souple, confortable, bien amortie, la suspension arrière « raquette » parfois, si l'on ne prend garde à certaines protubérances traîtresses. C'est très surprenant, mais le remède est simple. Anticiper et soulager la moto d'un coup de gaz, en tirant sur le guidon, au passage des bosses génératrices de ruades, que l'on apprend rapidement à reconnaître. Cela n'empêche pas les Tchèques, comme me l'a fait remarquer Brunet, de « sauter du cul » de temps en temps, sans paraître d'ailleurs s'en soucier.

une bonne moto et d'excellents pilotes

Sur le terrain, la Jawa d'usine confirme donc en partie ce que tout le monde supposait. C'est, effectivement une excellente moto d'enduro. Mais à la conduite, elle n'offre pas les qualités miraculeuses que beaucoup lui prêtent, impressionnés par son palmarès exceptionnel.

En fait, le secret du succès des Jawa se situe davantage au niveau de leur conception très intelligente, de leur fiabilité et de leur robustesse, que des prouesses dont elles sont capables sur le terrain. Sur le plan des seules performances, quelques motos lui sont égales, voire supérieures. Les prouesses, ce sont les pilotes tchèques qui les réalisent quand ils parviennent à battre des « avions » comme les Zündapp d'usine dans les spéciales !

Malgré la chance que j'ai eue de pouvoir vous faire profiter, en exclusivité mondiale, de cette expérience exceptionnelle, je suis convaincu que le « mythe Jawa » persistera longtemps encore dans les esprits. Car, même si elles viennent de perdre un peu de leur mystère, les Jawa d'usine demeurent, par la somme d'expérience technique accumulée au cours de décennies de compétitions internationales, un des plus remarquables exemples de la perfection que peut approcher une équipe enthousiaste, avec des solutions techniques simples. Un rare exemple d'intelligence...

16 **8. Pas de sabot moteur.**

9. Le carter de chaîne étanche (caoutchouc et magnésium). Silencieux et efficace... sauf quand la chaîne, cassée, reste coincée !

10. Un moteur pas impressionnant par ses performances, mais tellement efficace !

11. Tension de chaîne par écrous et contre-écrous, deux positions sur le bras pour les amortisseurs.

12. Mini porte-bagages arrière pratique, feu simple, étanche et d'accès facile.

13. Phare-plaque avant d'une seule pièce, propre et simple.

16. Exceptionnelle plus par sa conception que par ses performances.