

# noooverte



UN MATCH  
POUR  
UN CHOIX  
**LES 350  
DE  
TRIAL**

**BEAUCOUP D'ESSAIS:**  
HVA AUTOMATIQUE  
SIDE-TRIAL OSSA  
50 PUCHFRIGERIO

**PORTRAIT:**  
SAMMY MILLER

*Une moto de tout-terrain automatique ?  
Une moto-plaisir, moto-loisir, avec laquelle on ne peut  
même pas s'amuser à jongler adroitement du sélecteur ?*

*A quoi ça sert ?*

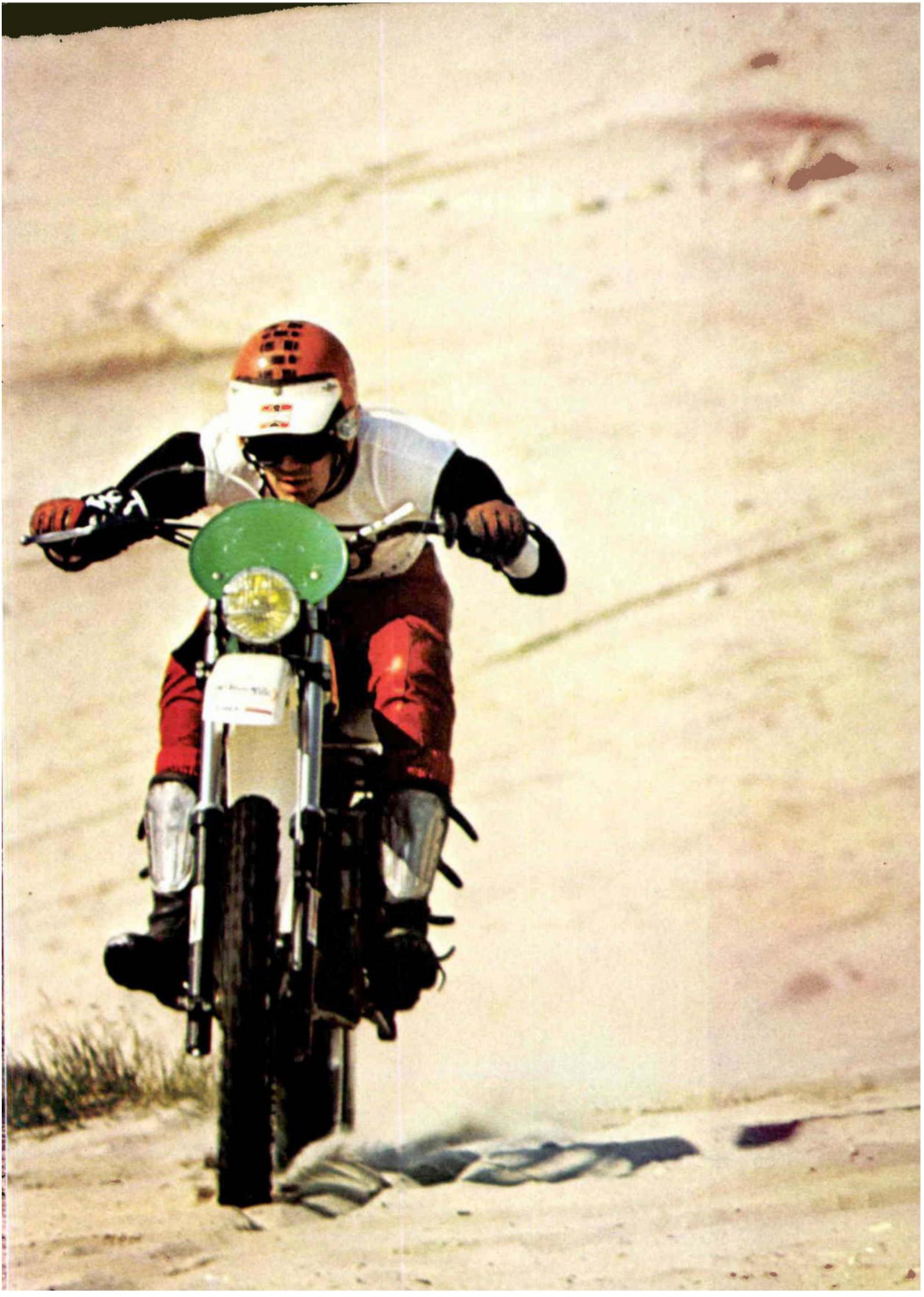
*La question se pose, et un peu là. Elle se pose sous la  
forme imposante et décidée de la toute nouvelle  
390 Husqvana automatique.*

*Et puisqu'il y a question, Moto Verte, toujours  
stimulé par les difficultés, a cherché la réponse.  
Comment ? En essayant la 390 Husky, bien sûr !*

# 390 HUSKY AUTOMATIQUE

par Gilles Mallet

**pour faire  
son marché  
ou gagner  
une course  
de désert...**





## Army-replica

C'est à l'armée suédoise que l'on doit la naissance de cette moto. Les militaires ont parfois des idées originales, quoique rarement hilarantes. Cette idée-là était du style utilitaire. L'armée voulait une moto qui puisse rouler à 100 km/h avec deux bidasses en tenue de campagne à bord, et deux bidasses qui ne soient pas nécessairement les cousins germains d'Heikki Mikkola. La moto devait pouvoir être conduite sans encombre par le premier imbécile venu — et ils sont légion dans toutes les armées du monde, même les état-majors, la preuve, en sont conscients. Donc et bref, fallait que cette moto à usage militaire soit à boîte automatique. Pas de vitesse à changer. Une grosse mobylette tout bêtement.

Je vous passe la suite de l'historique, les démêlés entre les différents constructeurs suédois concernés par l'appel d'offre et leur armée nationale étant d'un intérêt mitigé, voire nettement affligeant, pour le vert Français moyen, pratique et rigolard. Qu'il sache seulement, le susdit lecteur, que la 390 Husky est la dernière et la plus élaborée des versions civiles de cette moto qui fut militaire à l'origine.



pets à travers un Mikuni à starter de Ø 38 mm, allumage électronique Motoplatt, ce gros 390 cm<sup>3</sup> (83 × 71 mm d'alésage-course) développe vraisemblablement une coquette puissance que, fidèle à ses principes, l'usine ne communique pas. Faudrait un banc pour la mesurer, mais Moto Verte n'a pas encore pu s'offrir cet intéressant gadget. Ça viendra sûrement. En attendant, la puissance, comme d'habitude chez Husky, est « suffisante ». Faudra vous contenter de ça, les gars, et voir un peu plus loin ce qu'on en pense.

Sous ce haut-moteur déjà pas triste, s'installe THE particularité de l'engin : la boîte automatique à 4 rapports.

Si mon estimé collègue technicien est de bonne humeur, les curieux et les maniaques trouveront en encadré ses explications sur le comment du pourquoi du fonctionnement du truc. Je n'allais tout de même pas, crac, juste en début d'article, vous refiler en pâture un truc aussi indigeste que les mystères dévoilés du fonctionnement d'une boîte automatique. Après tout, l'essentiel, pour l'usager moyen, c'est que ça fonctionne, et on verra plus loin que voui, pas de problèmes. Ce moteur passionnant, donc, respire par

cieux ajouté au bout. Mieux dessiné, il donne des chevaux et gêne moins le pilote, tout en étant bien à l'abri des chocs. Quant à la partie cycle, c'est rigoureusement, dans les détails les plus imperceptibles, celle des modèles cross 77.

Le cadre en acier au chrome-moly est toujours le simple-berceau à gros tube frontal dédoublé sous le moteur et tout carré-anguleux à l'arrière. Les suspensions sont nouvelles. La fourche Husky à axe déporté a gagné en débattement (240 mm) tout en perdant en angle (29° contre 30° 1/2 sur le précédent modèle). Elle contient deux ressorts, de même que les amortisseurs Girling à gaz montés à l'arrière, et qui procurent à la roue un débattement coquet de 254 mm.

Les jantes Akront « label vert » sont équipées de gripsters sur les deux roues, lesquels grips s'accrochent à des pneus cross qui, sur notre machine d'essai, étaient un Trelleborg 3,00 × 21" à l'avant et un Metzeller 4,50 × 18" à l'arrière. Un meilleur cocktail que la paire de Barum montée normalement d'origine. Au centre de ces roues, une paire de splendides moyeux coniques de Ø 160 mm, en magnésium siou plaît !

Les garde-boues montés sur caoutchouc, sont larges, blancs, enveloppants et du genre incassables. Le petit réservoir cross en tôle d'aluminium — encore du matériau de grande qualité — contient 8 l d'essence sur notre moto. Sur la moto commercialisée, il contiendra 11 litres. Il est prolongé par la longue selle Husky, ferme sans excès. Le guidon en alu anodisé noir est monté sur caoutchouc, pour le confort du pilote. Poignée de gaz Magura alu, levier de frein « eurostyle » avec cache-poussière à droite et, à gauche... remarquable absence de son pendant habituel, le levier d'embrayage, remplacé par un petit levier à cliquet dont on verra plus tard à quoi qu'y sert. Vachement excitant, comme suspense, hein ? On est comme ça, nous. Des vrais petits Hitchcock !

Côté commandes pédestres, même troublante absence à gauche, où ne se trouve pas l'habituel sélecteur. À droite, pédale de frein en tôle épaisse, juste fonctionnelle, tandis que les pieds reposent sur des repose-pieds style petites mâchoires de requins, avec des dents aiguës sur un grand vide : légers et accrocheurs.

La transmission finale est bien sûr assurée par une chaîne qui, bien que dépourvue de tendeur et malgré le débattement himalayesque de la postérieure suspension, travaille dans des conditions correctes. Bien guidée, sa flexion en outre n'est pas trop prononcée, l'axe de pignon de sortie de boîte étant proche de l'axe de bras oscillant : 9 cm. Enfin, filtrée par le miracle de l'automatisme, la coquette puissance du moteur secoue beaucoup moins la chaîne que dans le cas d'une boîte mécanique.

L'examen en détail de cette moto conduit peu à peu à une conclusion inverse au sentiment ressenti après un simple coup d'œil. Premier coup d'œil, on se dit : Oh là là, c'est vachement haut, ces lignes anguleuses donnent la fâcheuse impression d'une moto montée à la va-comme-je-te-pousse, bref, bien que moins laide qu'avant grâce à une ligne un peu changée et des coloris différents, l'Husky n'inspire pas l'esthète, et n'engendre pas davantage de vibrations d'enthousiasme chez le technologue... au premier coup d'œil.

Or, ce qui, une fois de plus, démontre l'inanité d'un emportement soudain, bestial et non fondé sur les bases saines du raisonnement, or, donc, la moto une fois auscultée, le connaisseur apprécie

*Pour une moto d'origine militaire, la 390 ne manque pas de gueule... ni d'efficacité.*

*Allure rustique et technologie avancée : carters magnésium, clapets et Mikuni, allumage électronique et... boîte automatique à 4 rapports.*

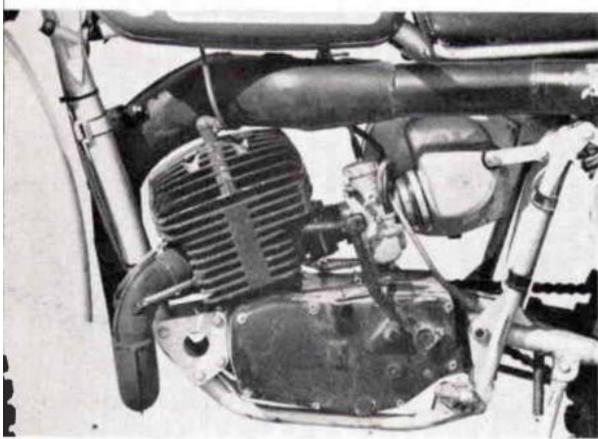
## Conception simple et technologie avancée

Le moteur, d'allure, est typiquement un Husky. Il faut avoir l'œil pour repérer son côté automatique. Un carter gauche différent, un reniflard supplémentaire sur le carter droit, et, bien sûr, la curieuse absence de sélecteur, constituent les seuls signes extérieurs identifiables. Entièrement émaillé noir, massif et fin à la fois, ce moteur d'allure rustique est une petite merveille de technologie avancée. Carters en magnésium, admission à cla-

l'intermédiaire du très classique filtre-cambert Husqvarna, toujours aussi disgracieux sur le flanc droit de la moto, équipé d'une nouvelle mousse filtrante alvéolée et respirant par une ouïe juste sous la selle, le gros des éléments indésirables susceptibles de s'élever jusqu'à ce niveau étant écarté par une astucieuse bavette en caoutchouc. En bref, un bon filtre, qui pourrait être encore mieux s'il se trouvait placé sous la selle, avec des chicanes pour le rendre vraiment étanche. L'échappement, nouveau, est celui des derniers modèles cross, avec un petit silen-

*Comment reconnaître le moteur automatique ? Un carter gauche différent et... l'absence de sélecteur.*

*Ces Girling à gaz et double ressort procurent un coquet débattement : 250 mm.*



Motoplat - carbu Mikuni facilite bien les choses. Sur le précédent modèle de 360 cm<sup>3</sup>, avec carbu Bing, c'était moins évident.

Le moteur tourne sur un ralenti relativement élevé, au point mort. Pour mettre la boîte en service, suffit ensuite d'appuyer sur le cliquet de blocage de ce fameux petit levier qui remplace, à main gauche, le levier d'embrayage.

Le régime de ralenti diminue un peu, et vous êtes prêt à partir. Vous êtes assis plus haut que sur une mobylette, et avec le fric que coûte votre moto, vous pouvez acheter une douzaine d'icelles mais à part ça, c'est pas plus compliqué. Vous tournez la poignée de gaz doucement, ça part doucement, vous tournez fort, ça part fort. Très fort ! Sur un revêtement accrocheur, si vous mettez la poignée dans le coin au démarrage sans bien charger l'avant, ça vous jette en l'air. Eh, y'a des chevaux ! Une fois parti, ça pousse régulièrement, sans le moindre à-coup, sans grosses variations apparentes de régime, et sans rien d'autre à faire que de maintenir ouverte la poignée de gaz. Il faut vraiment être attentif au bruit du moteur pour distinguer, à peine perceptible, le passage des 4 rapports. C'est vraiment d'une douceur et d'une rapidité fantastiques, le fonctionnement de cette boîte.

une foule de choses. La technicité du moteur, d'abord, que l'on soit a priori pour ou contre l'automatisme. La qualité des matériaux, ensuite. Le remarquable cocktail de simplicité — le mot rusticité effleure même l'esprit —, de soin et d'efficacité qui président au montage, et que l'on retrouve dans maints détails. La boulonnerie, par exemple, BTR et nylstop presque partout, le montage sur caoutchouc du guidon, des garde-boues, de l'échappement, du phare et du feu arrière, l'emplacement particulièrement choisi et protégé des leviers de cames des deux freins, les graisseurs sur tous les câbles, par ailleurs protégés par des gaines solides et bien guidées, et l'accessibilité générale rendue évidente par le grand dépouillement de la machine. Seules réserves : le filtre à air, on a vu pourquoi, et la roue arrière, qui n'est pas à broche.

A ces menues exceptions près, l'Husky est une moto remarquable, où il n'y a rien d'inutile, mais où tout ce qu'il y a est bien fait. C'est tout de même, sur ce plan, une rareté. Résultat, une moto ultralégère ; malgré sa cylindrée et sa boîte automatique aux multiples embrayages, la 390 automatique pèse seulement 102 kg, sans essence.

### L'apprentissage

Botté, ganté, parcouru de frémissements d'impatience, ne mettez tout de même pas votre casque avant de démarrer l'Husky automatique. En cas d'effort, on sue sous ce truc-là, et pour mettre cette moto en route à froid, on a vite fait de se loucher. Sauf si vous respectez à la lettre le rituel suivant : ouvrir l'essence, appuyer sur le starter ; ne surtout pas toucher à la poignée de gaz ; prendre un bon élan, en levant la jambe le plus haut possible ; le kick, plus long et articulé plus bas que sur l'ancien modèle cross, est beaucoup plus commode et, en principe, au troisième ou quatrième coup, ça part. Vaut mieux, parce qu'après, ça devient très problématique, d'autant que, du fait de la boîte automatique, on ne peut démarrer à la poussette.

A chaud, ça part bien. Suffit d'un bon coup de jarret, parce qu'il y a quand même une grosse gamelle à remuer dans le cylindre, et une compression sensible. Mais l'association allumage électronique



Ouvert à fond, on sent que ça pousse, mais sans plus. Ça n'a pas l'air bestial. Fourberie et efficacité de l'automatisme ! Car en effectuant un essai comparé avec une bonne 250 cm<sup>3</sup> d'enduro à boîte mécanique, côte à côte à 30 km/h, on ouvre, pan ! la Husky est automatiquement (c'est le mot qui convient) au bon régime, ce qui n'est pas forcément le cas de sa rivale, et elle part irrésistiblement, à tous les coups.

Son pouvoir d'accélération, son efficacité et sa motricité sont encore plus évidents lors d'un essai départ arrêté.

Avec une moto à boîte mécanique, faut faire judicieusement cirer l'embrayage, faire en même temps très gaffe à ne pas se prendre la moto sur les reins à la suite d'un looping intempestif. Quand la première est courte, changer de vitesse très vite et juste au bon régime. Bref, un départ arrêté parfaitement réussi est un boulot de spécialiste. Avec la 390 automatique, c'est un boulot d'imbécile. Se vautrer sur l'avant, ouvrir les gaz comme une brute au signal, et le projectile vous catapulte en avant sans autre souci, et en laissant littéralement sur place la moto concurrente à boîte mécanique. C'est là qu'on s'aperçoit que ça pousse vraiment fort, et l'efficacité de la boîte automatique devient évidente. C'est même, osons le

mot, sidérant. Un point pour l'automatique, un !

Après avoir accéléré, on freine, en général. Vu le braquet d'origine de la moto, qui l'emmène à un bon 120 km/h chrono en pointe, vaut même mieux pouvoir freiner sec. Sur un terrain facile, avec une bonne adhérence, aucun problème, grâce aux freins remarquables et doux, progressifs et suffisamment puissants pour bloquer les deux roues sur le bitume.

En terrain varié, notamment en descente et sur un sol glissant, c'est beaucoup moins évident parce que, autre particularité de l'automatisme, dès que l'on coupe les gaz, ça débraye et on se trouve en roue libre : aucun frein moteur. Un dosage scientifique sur les deux freins devient alors essentiel, chose qui demande une accoutumance certaine. Autre détail essentiel, la présence d'un bouton de masse au pouce gauche. Si, pour une raison quelconque, le moteur s'emballé (boisseau bloqué), le coupe-circuit est en effet la seule solution pour l'arrêter.

Par contre, nouvel avantage de la boîte automatique qui se débraye dès que l'on cesse d'accélérer, en cas de gamelle, le moteur tourne tranquillement au ralenti, la moto attend sagement que vous la redressiez et, au premier coup de gaz, vous êtes de nouveau en route, efficace

et conquérant. Situation à confronter avec celle de votre copain qui, étalé au même endroit, a vu son moteur à boîte mécanique caler, en prise sur il ne sait plus quel rapport, avec la perte de temps qui s'ensuit.

Si, tout de même, il vous arrive de caler le moteur, ce qui peut se produire quand le ralenti s'est un peu dérégulé, suffit de tirer sur le petit levier à main gauche pour remettre au « point mort », kicker, « rencliqueter » l'automatisme avec le même petit levier, et c'est reparti.

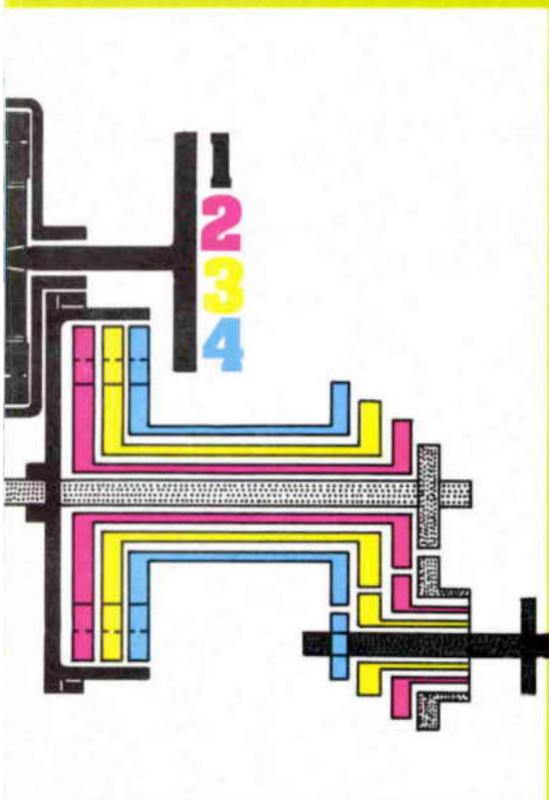
On commence donc à s'apercevoir que l'automatisme de cette Husky, outre les tous premiers temps où le pied gauche cherche encore parfois vainement un inutile sélecteur, impose une conduite, des habitudes et des réflexes un peu différents.

### Une conduite différente

Tiens, je vous emmène faire un petit tour d'enduro. Départ sur un large chemin de terre sèche, avec une excellente adhérence. Moteur sur le ralenti, je caresse le cliquet d' « embrayage ». 5-4-3-2-1, j'ouvre les gaz, léger, et la bécane part en souplesse. Quelques mètres plus loin, j'ouvre en grand et, sans aucun à-coup, sans avoir le sentiment que le régime moteur fluctue beaucoup, la vitesse aug-

## la boîte automatique HVA

par J.-C. Bargetzi



Contrairement aux transmissions semi-automatiques utilisées sur certaines machines routières qui comportent une partie hydraulique — le convertisseur de couple — et une partie mécanique — la boîte à deux gammes — avec sélection de la gamme Low ou Drive commandée par le pilote au moyen d'un classique sélecteur, la transmission de la 390 HVA est entièrement mécanique et son automatisme est intégral : aucune intervention du pilote n'est requise pour les fonctions embrayage-débrayage ou pour la montée et la descente des différentes rapports. De plus, il s'agit d'une boîte à quatre vitesses.

Pour cette transmission, HVA a repris une solution éponymée depuis de nombreuses années sur les cyclomoteurs à savoir l'embrayage automatique centrifuge. L'entraînement de la boîte en première s'effectue donc par un embrayage de ce type. Et les trois autres rapports ? Eh bien c'est tout simple, il suffisait d'y penser : il y a autant d'embrayages que de rapports dans la boîte. En fait, c'est un peu plus compliqué que cela, suivez le guide : le vilebrequin attaque directement l'embrayage principal que nous appelons embrayage I.

Cet embrayage se compose d'une cloche classique et d'un moyeu comportant trois masselottes.

L'ensemble tourne sur deux roulements et comporte une zone libre. A bas régime — au ralenti — le moyeu tourne dans la cloche sans l'entraîner, les masselottes étant plaquées contre le moyeu par des ressorts de rappel. Quand le régime moteur augmente, les

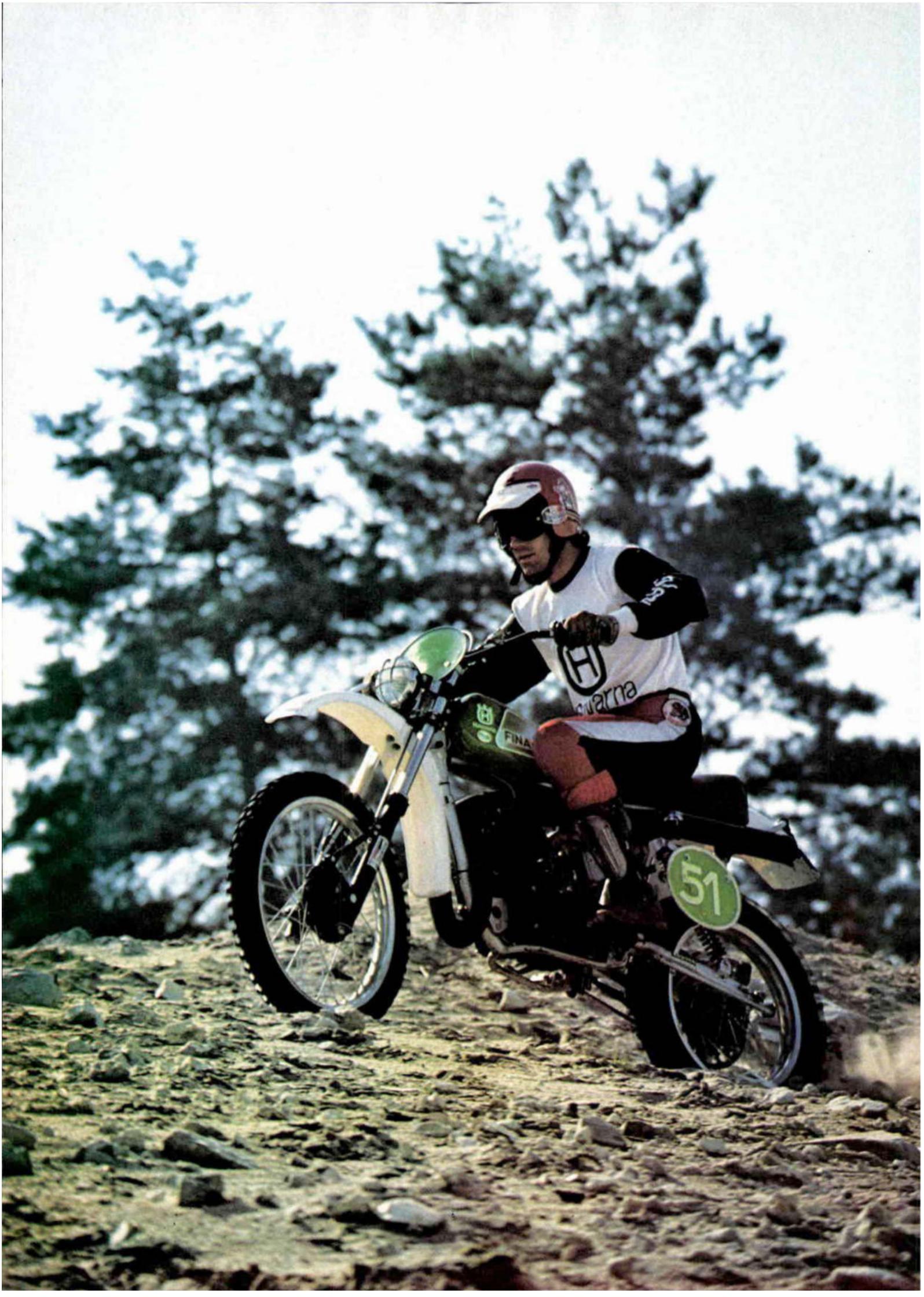
masselottes s'écartent sous l'action de la force centrifuge. Quand cette dernière est supérieure à l'action antagoniste des ressorts de rappel, les masselottes entraînent la cloche d'embrayage et solidarisent le moteur et la transmission.

Cet embrayage I entraîne un second embrayage II au moyen d'un train de pignons à taille hélicoïdale.

L'embrayage II est également du type centrifuge, seule particularité : la cloche retenirne trois jeux de masselottes solidarisant tour à tour selon le même principe les trois rapports supérieurs : le rapport de première étant constitué par la solidarisation de l'embrayage principal. Les quatre pignons à taille droite montés sur l'arbre principal engrenent ainsi les quatre pignons correspondants montés sur l'arbre de sortie de boîte. En ce qui concerne ce dernier, le pignon de première est monté sur un roulement à rouleaux (il s'a en une série de moyeux ou il s'a deux roulements à rouleaux) et comporte également une roue libre.

Deux roulements à aiguilles et deux zones libres pour le pignon de troisième.

Le pignon de quatrième est solidaire de l'arbre de sortie de boîte. La transmission HVA comporte une commande manuelle permettant de désolidariser la transmission lors de la mise en route par exemple on peut toute autre (à son réglage moteur). L'ensemble est très compact et peut être démonté en quatre minutes sans qu'il soit nécessaire de sortir le moteur du cadre.



mente très rapidement. Sur cet excellent chemin de terre, bien assis sur une selle ferme, je n'ai rien d'autre à faire que de régler ma vitesse d'un imperceptible mouvement du poignet droit. Un virage arrive, je coupe et freine simultanément. La moto s'écrase à peine sur ses suspensions, la vitesse décroît rapidement, je rouvre à l'entrée du virage et le moteur, assez sèchement et instantanément, réaccélère, juste au régime et sur le rapport optimum compte tenu de la vitesse de la bécane.

Sur ce bon revêtement, ce virage facile a été négocié sans aucune perte de temps, et avec une remarquable économie de manœuvres. Le chemin devient bosselé, et le grand débattement des suspensions, dont l'inconvénient est de me percher un peu haut, montre son utilité. La partie cycle cross, dont les suspensions sont beaucoup plus souples que sur le précédent modèle, fait merveille, et la motricité de la roue arrière est parfaite.

Les vibrations, faibles, sont bien amorties par le guidon monté sur caoutchouc, et je commence à vraiment prendre mon pied sur cette « super mobylette » puissante et docile. Peu à peu, la terre fait place à du sable, de plus en plus mou,

copain qui, parti en 4<sup>e</sup>, a loupé son rétrogradage en 3<sup>e</sup> et un autre qui mouline en seconde, perd de l'adhérence et se plante à mi-pente, tandis que j'atteins le sommet avec une facilité déconcertante. L'adhérence est fantastique, l'absence d'à-coup, le bon régime et le bon rapport en permanence, pas de tendance fâcheuse de délestage de l'avant, quelle facilité ! A la montée tout droit succède une descente assez rapide, sur un chemin gras en sous-bois. Je touche aux freins pour me ralentir (toujours pas de frein moteur !), un peu brutaux sur le mouillé, les deux roues se bloquent, aïe, aïe, aïe, je passe la courbe en catastrophe, en roue libre qui plus est, impuissant : pas de rétrogradage possible, décompresseur inutile... Super dans les côtes, délicat dans les descentes, l'automatisme ! De plus en plus sinueux et de plus en plus gras, le chemin cesse manifestement d'être à l'avantage de la grosse Husky. Les décélérations sur les seuls freins manquent de coulé et le gros moteur, malgré la boîte automatique, renvoie parfois, à la réaccélération, des coups de sauce secs qui provoquent des travers de la roue arrière. Sur ma moto habituelle, j'enroulerais ça en 3<sup>e</sup>, en sous-régime. Ici,



*La nouvelle fourche HVA à axe déporté : 240 mm de débattement.*

*A main gauche, pas de levier d'embrayage mais un bouton de masse et le petit levier à cliquet qui désaccouple la transmission*

qui bouffe un paquet de puissance. Gaz en grand, j'apprécie particulièrement le parfait travail de la boîte automatique lié à celui du gros moteur souple. Rien d'autre à faire qu'à bien tenir le guidon, car l'avant flotte un peu. Très longue, la fourche n'est pas très rigide, et la précision de la direction, dans un sol meuble, s'en ressent, bien que sans angoisse. Un virage serré, toujours dans le sable mou, je coupe, le sable freine, et quand je rouvre, à vitesse trop lente, vlan, je me plante. La roue avant, légèrement braquée, a continué tout droit quand j'ai renvoyé la sauce. Beaucoup de chasse, moto haute, fallait s'y attendre. Dans les virages délicats, apparemment, et plus encore qu'avec une autre moto, faut freiner avant, et réaccélérer juste au début du virage, en passant assez vite.

De nouveau des bosses, des pierres, le tout absorbé impeccablement en accélération, bonne position debout sur les repose-pieds accrocheurs, avec un échappement qui se fait oublier.

Un passage délicat, de plus en plus bosselé, impose un pilotage debout, assez lent, à coups de gaz successifs. L'absence complète de frein moteur est un peu gênante, il faut toucher aux freins, ce qui fait perdre de la stabilité à la moto en chargeant la roue avant, réaccélérer, etc. Je pense que je passerais plus facilement avec une boîte mécanique et son frein moteur.

Le temps s'est couvert, quelques gouttes de pluie précèdent une bonne averse et le terrain devient glissant, juste au moment où se présente une méchante grimpette, raide dans une prairie humide. J'ouvre, et je double sans aucun effort un

je subis l'intransigeance de l'automatisme, qui se règle toujours sur la plus grande puissance en fonction de la vitesse.

Les deux gars que j'avais doublé dans la grande côte me repassent, sans effort. Je les retrouve dans un goulet grim pant, plein de grosses pierres glissantes, en train de se battre avec leurs roues arrière qui patinent, à grands coups de gaz et d'embrayages qui fument.

J'enroule tout doux et, cahin caha mais sans faiblir, ma brave automatique se fraie son chemin dans le chaos. Plus loin, mes deux compères me rejoignent dans un devers sinueux où l'avant qui engage et la hauteur de la machine ne me facilitent pas la tâche. En « ramant », ma cuisse gauche vient toucher l'échappement et je me brûle : faudrait prévoir une grille anticalorique. Tant qu'on est sur la moto, tout va bien, mais là, rien ne va plus !

100 mètres plus loin, encore essoufflé, j'arrive trop vite dans un virage gras, coupe, point mort, les freins, et regamelle. Je me relève, furieux après ce foutu machin de moteur qui ne freine pas, mais je me calme en l'entendant tourner au ralenti. En selle, accélération souple, hop, reprenons notre sang-froid, la piste sèche après l'averse, la motricité de l'Husky retrouve tous ses avantages, le métier rentre, ça fonce sans effort, simplement, ça y est, de nouveau, c'est le pied... et l'arrivée au contrôle, où je découvre un grand vide dans le réservoir d'essence.

Ça pompe, ce gros machin automatique, le réservoir de 11 litres ne sera pas de trop !

## En résumé

Cette balade enduriste permet de faire un tour assez complet des possibilités de cette moto d'enduro pas comme les autres. De toute évidence, elle sera à son affaire dans les grands espaces. Les Californiens la choisissent souvent pour les courses de désert. Puissance, souplesse et motricité sont ses atouts maîtres, ainsi que la possibilité offerte de se concentrer sur le pilotage, en oubliant les problèmes parfois délicats d'une transmission convenable de la puissance à la roue arrière. Ici, on a toujours une traction maximale et dans toutes les difficultés en côte, la 390 automatique vous facilite singulièrement la tâche. Revers de la médaille, les descentes, les décélérations en général et la maniabilité.

A part ça, si vous l'achetez sans penser à la compétition, vous pourrez toujours aller faire votre marché avec votre grosse Husky. Très pratique pour porter votre sac à provisions, puisque la main gauche ne sert pas au pilotage.

Polyvalente, cette super-mobylette !

## fiche technique

Monocylindre 2 temps.

Refroidi par air.

Alésage : 83 mm.

Course : 71 mm.

Cylindrée : 384 cm<sup>3</sup>.

Taux de compression : 11,5 à 1.

Puissance et couple non communiqués.

Allumage : électronique Motoplat.

Alimentation : carbu Mikuni : 38 mm et clapets.

Lubrification : mélange à 5 %.

Mise en route : kick.

### TRANSMISSIONS

Primitive par engrenages, rapport 1,7 à 1.

Boîte automatique à 4 rapports et embrayages centrifuges.

Rapports :

1<sup>er</sup> : 2,3 à 1 = 49 %

2<sup>e</sup> : 1,71 à 1 = 66 %

3<sup>e</sup> : 1,38 à 1 = 83 %

4<sup>e</sup> : 1,13 à 1 = 100 %

Contenance boîte : 1 litre d'huile.

Secondaire par chaîne, rapport 12 x 53.

### PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire simple berceau double.

Fourche télehydraulique, débattement 240 mm, contenance 240 cm<sup>3</sup> d'huile SAE 10 par bras.

Amortisseurs AR Girling à gaz, 3 positions de ressort, débattement 254 mm.

Freins : moyeux coniques > 160 mm AV et AR.

Jantes Akronit chaussées de pneus cross 3,00 x 18" AV, 4,50 x 18" AR.

Longueur : 2 155 mm.

Largeur : 900 mm.

Hauteur de selle : 940 mm.

Empattement : 1 435 mm + 32 mm

(en fonction de la tension de chaîne).

Garde au sol : 310 mm.

Angle de fourche : 29°.

Châssis : 152 mm.

Contenance réservoir : 11 litres.

Poids en ordre de marche, sans essence : 102 kg.

Importateur : SIMH, B.P. 146, 21-Beaune Cedex.

Prix : 13 500 F.