

octobre 77/n°42/8f./70fb.5fs.\$1.30

SR SQUADRA
REGOLARITÀ
www.srcf.fr

moto

verte

UN MATCH
POUR
UN CHOIX

**LES 125
DE
TRIAL**



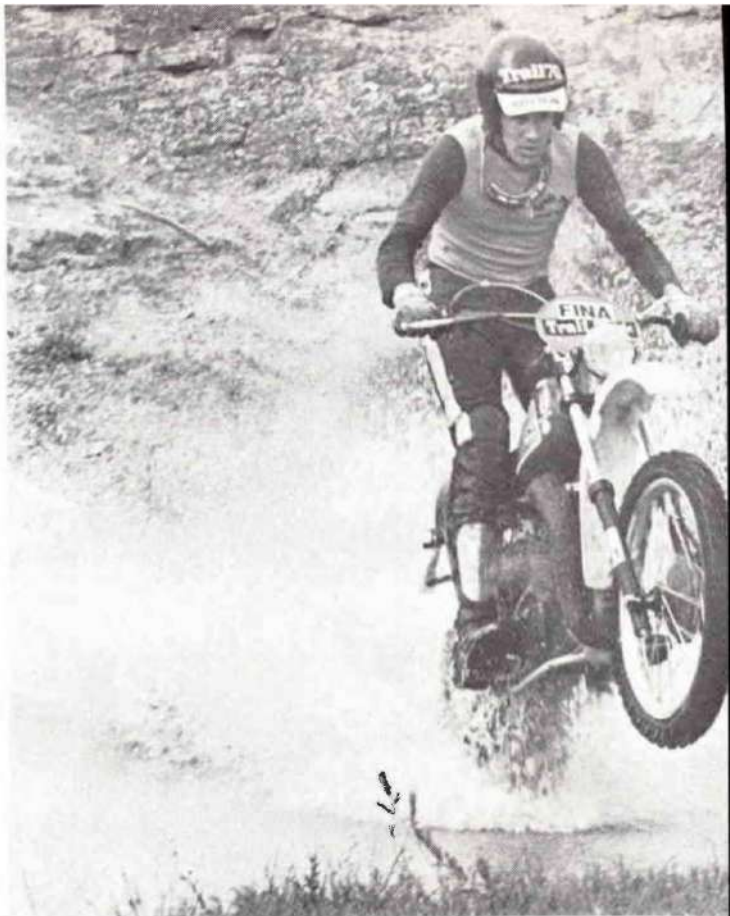
NUMBER ONE:
JAY *STORY*
SPRINGSTEEN

**FAITES-LE
VOUS-MÊME:**
**PREPARATION
DT 125 MX**

ESSAI:
350 SHERPA T

par Eric Alesund

DEUX² NOUVELLES SUEDOISES POUR SEDUIRE LES LATINS VERTS



390 enduro automatique

L'automatisme, c'est un truc dont la vitale nécessité en tout-terrain ne saute pas immédiatement à la gueule du vert moyen. En fait, Husqvarna l'a fait pour l'armée suédoise, puis pour les Américains, qui, comme chacun sait, sont des grands faîneurs des doigts de la main gauche. La 360 automatique, annoncée depuis 2 ans, ayant fait de bons résultats dans les « Desert races » américaines, on a donc pondu outre-Kategat (on dit bien outre-Manche, outre-Atlantique, outre à Vodka (ça c'est spécial à Moto Verte), alors comme le bras de mer qui sépare la Suède du Danemark s'appelle le Kategat, on n'a pas raté une occasion de sortir une autre de nos bêtises hilarantes, tellement hilarantes, eût dit Mallet entre deux rôts, que lesdites bêtises me font cambrer de rire mais on arrête parce qu'il faut bien parler motos de temps en temps) donc on a pondu une 390 dont la différence de 30 cm³ avec l'autre est loin d'être la seule.

Tradition oblige : une enduro rustique

En Suède, on aime ce qui est fonctionnel : une voiture, c'est fait pour rouler, une maison pour faire dodo, une nana... pour faire dodo aussi et une enduro pour faire de l'enduro ! Donc on a joué le costaud, le « qui pousse » et le design, on laisse ça aux autres. Ceci dit, le coup d'œil est acceptable, faut pas pousser, et en tout cas, si c'est simple, ce n'est pas lourdingue.

La partie cycle est celle des 390 cross de la marque : cadre simple berceau dédoublé, poutre centrale imposante, bras oscillant tubulaire. La fourche, à axe de roue déporté, donne 240 mm de débattement : fourreaux en alliage de magnésium, tubes de Ø 35, ça doit tenir le choc !

A l'arrière, des amortisseurs Girling à gaz, inclinés, donnent 250 mm de débattement. Cela, ajouté aux roues de 300-21 à l'avant et 450-18 à l'arrière, vous colle

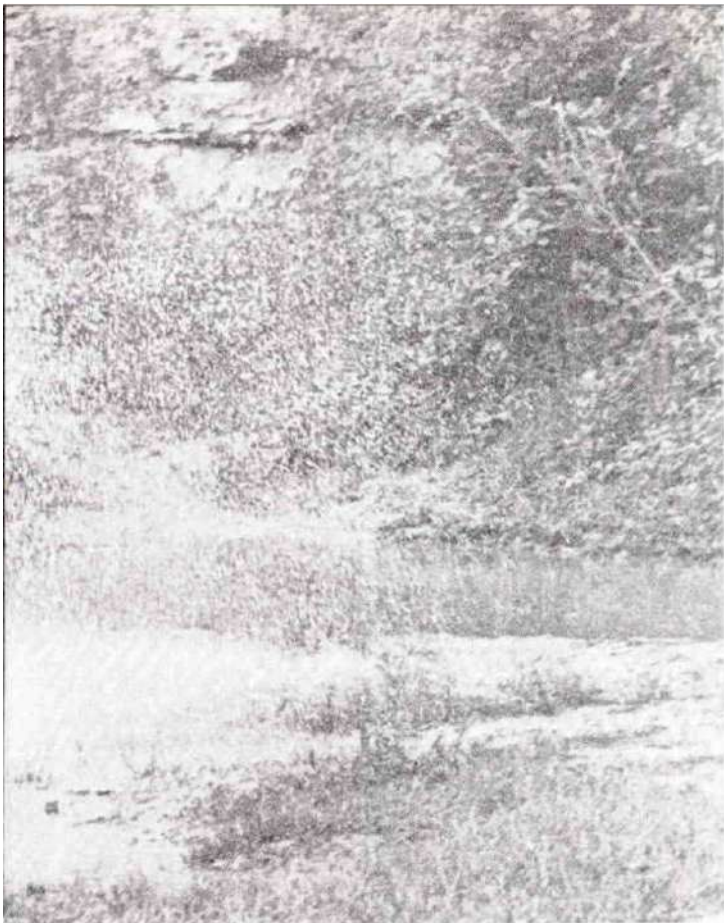
la selle à 940 mm du sol : que voulez-vous, ces Scandinaves ont de grandes guiboles !

Pour le freinage, rien de ridicule non plus : tambours de Ø 160 mm, dans des moyeux coniques.

Enfin, les accessoires : réservoir en acier de 11 litres, phare monté souple, garde-boue en plastique, levier Magura.

Le berlingue : les détails, vous les avez dans la fiche technique. Signalons simplement que ça respire par un carbu de Ø 38 (ça doit souffler autant que Moby Dick !) et qu'il y a une admission à clapets. La puissance est estimée à trente chevaux, le secret étant bien gardé par l'usine. Ce qu'il y a de marrant, c'est la boîte de vitesses : ce n'est pas le classique convertisseur de couple mais un groupe d'embrayages, déclenchés par la vitesse de rotation du moteur et qui passent l'une des 4 vitesses prévues. Et bien sûr, il n'y a plus ni sélecteur ni

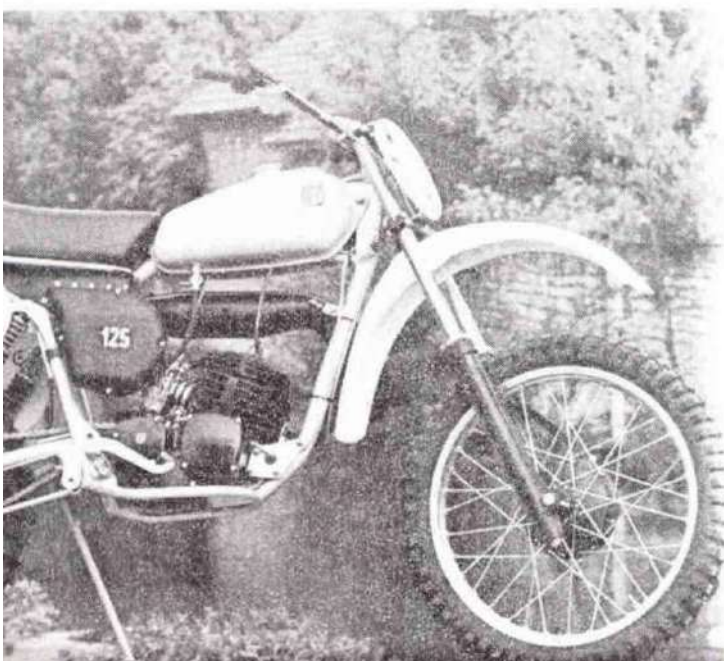




1. Plein de métal partout,
ça ne respire pas la légèreté
mais la ligne agressive
est intéressante.

2. Dans les difficultés viriles,
le 390 automatique
se comporte bien.

3. La grande sauterelle.
Pas pour les courts en pattes
comme Loulou.



**STAR
CROSS**

606/33/59 - 23 rue Damremont 18^e



**LES ACCESSOIRES
LES MOINS CHERS DE
PARIS: - 15%**

LAVAGE MOTO: 5 F

- Mise au point moteur
sur banc électronique

GRATUIT: EXPOSITION VENTE

ENTRE PARTICULIERS

YAMAHA SUZUKI KTM OSSA



LA 1^{ère} ASSURANCE SPECIALE

TRIAL S'ETEND A UNE AUTRE
FORME DE TOUT-TERRAIN

L'ENDURO

un tarif extraordinaire
unique pour toute la France
MOTOS DE TRIAL ET D'ENDURO

125cc.....	298 f par an ttc
de 126 à 300cc.....	486 f par an ttc
+ de 300cc.....	640 f par an ttc

LLOYD-CONTINENTAL

N'oubliez pas: l'assurance est obligatoire même en tout-terrain

une garantie valable 24 heures sur 24, semaine et week-end,
en tout-terrain, sur route et en ville.

Nous sommes passionnés par le tout-terrain, vous aussi,
alors dans votre intérêt, téléphonez ou venez nous voir à:



courtier en assurances
66, boulevard Pasteur
75015 Paris (567-98-00)

ou renvoyez-nous le bon ci-dessous avec une enveloppe
timbrée à votre nom pour la réponse.

Je désire recevoir, sans aucun engagement, la documentation
gratuite sur l'assurance spéciale trial et enduro

Nom Prénom

Rue

Code postal Ville

Marque, type et cylindrée de votre moto

**4. Simplicité = efficacité,
formule simple
quand elle est, comme ici,
bien comprise.**

levier d'embrayage ! Le pot d'échappement, comme le pot de cross, passe au-dessus du moteur, à gauche, et gênera peu le pilote.

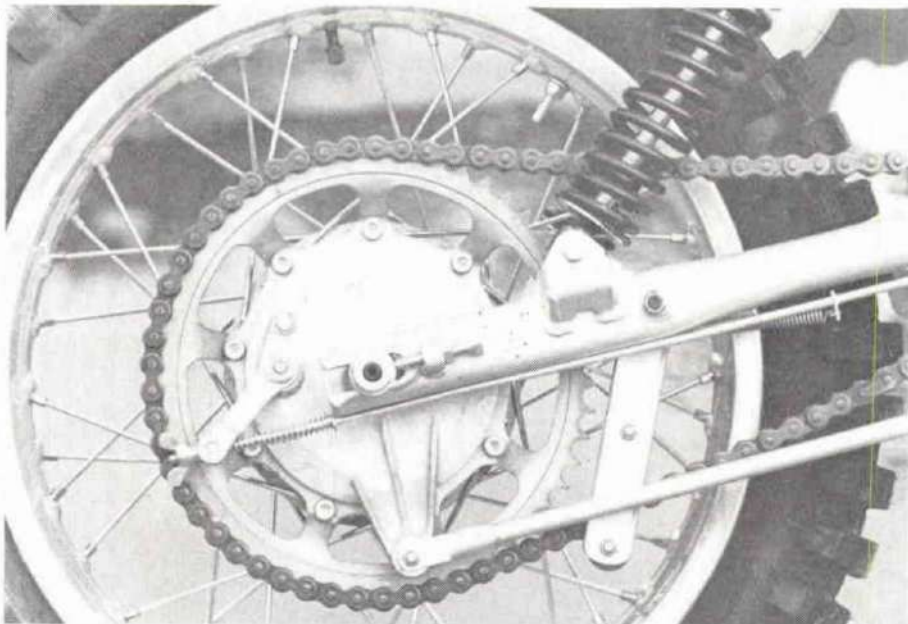
Sur le guidon, on trouve la manette de point mort : une fois le moteur démarré, on « embraye », au ralenti, on accélère et c'est parti ! En fait, le seul problème sera au freinage, car le rétrogradage est paraît-il lent, donc pas de frein moteur ; et dans une descente ardue, possibilité de débrayage total si l'on n'a pas assez de tours ! On vous dira tout ça dans le détail, lors d'un futur essai. Mais, a priori, la belle est bien montée, et les subtilités du pilotage automatique, c'est comme le reste, ça s'apprend !

**125 cross CR 78 :
l'argument**

En cross, il y a une bagarre terrible, sur les 125, entre les constructeurs. L'YZ de Yamaha à cantilever a, s'emble-t-il, les honneurs du marché. La CR 78 est l'arme d'Husqvarna dans ce débat. On a fait peu de choses sur le moteur, dont

la puissance était déjà énorme. On a joué en revanche une bonne carte sur la partie cycle : cette moto, toute 125 qu'elle est, possède la partie cycle des 250 et 390, c'est-à-dire la même que celle, décrite plus haut, qui équipe la 390 enduro automatique. L'incroyable fourche à axe déporté, le débattement de 250 mm à l'arrière et 240 mm à l'avant, l'effroyable hauteur de selle, tout y est, faisant de cette machine quelque chose de franchement

impressionnant à l'œil et dont on ne voit pas ce qui pourrait l'empêcher d'être une redoutable avaleuse de trous et bosses. L'esthétique, encore assez rustique, est même rattrapée par l'agressivité visuelle de l'engin. Dingue, il n'y a pas d'autre mot. Ce coup-là, en Suède, ils ont vraiment fait très fort : « Gävla mashin ! » (prononcer à peu près YEVLA MARFOU-NE ou bien sacré engin ce qui en est la traduction fidèle).



fiches techniques

**390 Husqvarna
Automatic**

Moteur : H.V.A.
Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 83 mm.
Course : 71 mm.
Cylindrée : 384 cm³.
Taux de compression : 11,5 à 1.
Puissance : non communiquée.
Couple maxi : non communiqué.
Allumage : volant électronique Moto-
plat.
Lubrification : par mélange 5 %.
Carburateur : Mikuni.
Diamètre de passage des gaz : 38
mm.
Démarrage : par kick.

Transmissions
Type : bloc moteur automatique à 4
rapports contrôlé par embrayage
centrifuge.
Transmission primaire : 37 - 63.
Transmission secondaire : par chaîne.
Rapport de démultiplication : 12 : 53.
Rapports internes de boîte :
1^{re} 2,3
2^e 1,71
3^e 1,36
4^e 1,13

Partie-cycle
Cadre : simple berceau tubulaire dé-
doublé sous le moteur.
Angle de la colonne de direction : 29°.
Angle de braquage : non communi-
qué.
Chasse : 152 mm.
Suspension avant : téléhydraulique.
Débattement : 240 mm.
Suspension arrière : bras oscillant,

amortisseurs Girling gaz.
Débattement : 250 mm.
Réglage de dureté : 3 positions.
Freins
A tambour.
Avant : simple came commandé par
câble.
Diamètre du tambour.
Arrière : simple came commandé par
tringle.
Diamètre du tambour : 160 mm.
Largeur des garnitures : 30 mm.

Roues
Jantes : Akront vertes.
Pneu avant : 300-21.
Pneu arrière : 450-18.
Dimensions principales
Longueur hors tout : 2 155 mm.
Largeur hors tout : 900 mm.
Hauteur hors tout : 1 200 mm.
Hauteur de selle : 940 mm.
Empattement : 1 455 mm.
Garde au sol : 325 mm.
Poids à sec : 102 kg.

Capacités
Réservoir essence : 11 litres.
Carter moteur : 1 litre.
Bras de fourche : 240 cm³ - SAE 10
W 30.

Importateur
S.I.M.H. - Boîte Postale 146 - 21
Beaune Cédex. Tél. (80) 22-06-13.

Prix
13 500 F.

125 Cross CR 78

Moteur
Alésage x course : 55 x 52.
Cylindrée : 124 cm³.
Taux de compression : 13,5 à 1.

Puissance : non communiquée.
Couple maxi : non communiqué.
Allumage : électronique Moto-
plat.
Graissage : mélange 4 %.
Carburateur : Bing Ø 32.
Réservoir : acier, 7,8 litres.
Transmissions
Primaire : 18 - 70.
Secondaire : par chaîne, rapport 13
x 53.
Boîte 6 vitesses, rapports :
1^{re} 2,06 - 37,4 %
2^e 1,55 - 49,7 %
3^e 1,24 - 62,1 %
4^e 1,04 - 74,0 %
5^e 0,88 - 87,5 %
6^e 0,77 - 100,0 %

Partie cycle
Cadre : simple berceau dédoublé.
Chasse : 152 mm.
Fourche : télescopique, débat-
tement 240 mm.
Amortisseurs : Girling à gaz, débat-
tement 250 mm.

Freins
Tambours, Ø 160 mm AV, 140 mm AR.
Largeur des garnitures : 30 mm.
Pneus : Trelleborg cross, AV 300-21,
AR 400-18.

Dimensions
Longueur : 2 155 mm.
Hauteur : 1 200 mm.
Largeur : 900 mm.
Hauteur de selle : 940 mm.
Garde au sol : 325 mm.
Empattement : 1 455 mm.
Poids : 90 kg.

Importateur
S.I.M.H., BP 146, 21-Beaune Cédex.
Tél. (80) 22-06-13.

Prix
9 400 F.
Disponibilité : immédiate.