

mai 78 · n°49 · 8f. 65fb.5fs.\$1.50(Canada)

SR CLUB FRANCE
**SQUADRA
REGOLARITÀ**
www.srcf.fr

moto

verte

1 match
1 pour
1 choix

ENDURO 250:
KRAMER
MAÏCO
HVA



TECHNIQUE:
UN SIDE TRIAL CHAMPION DE FRANCE
PILOTAGE:
L'ART DU TRIAL

1 match
1 pour
1 choix

TROIS 250 ENDURO:



Les bombes pleuvent sur Villefranche-de-Rouergue où se tient l'usine BPS. A Troyès, dans le blockhaus souterrain de Royal Moto, Joël Queirel n'a même pas la place d'essayer sa nouvelle moto pour les Championnats d'Europe.

Bref, c'est la guerre...

Depuis cette « rencontre au sommet » où « Moto Verte » n'a pu les départager (voir n° 46), la lutte fait rage entre BPS et KTM 240 Enduro. Mais, que le temps d'un court cessez-le-feu, les deux ennemies écoutent la voix du grand Médiateur Vert : « Match au sommet, c'était bien vrai (Mallet avait donc encore raison !), vous êtes certes deux redoutables machines.

Mais prenez garde, car voici venir trois jeunes guerrières dont l'ambition est grande et qui, jalouses de votre territoire, se battront avec âpreté pour prendre votre place ! » Alors, éberluées le temps d'un court instant, les deux rivales virent se profiler dans la poussière du lointain les silhouettes étincelantes de la nouvelle Husky WR, de la Kramer Enduro et de la toute dernière Maico GS...

HVA WR - KRAMER - MAÏCO GS

Les ambitieuses



COLLECTION DE PRINTEMPS

250-Enduro (ou plutôt 240, cher ministre des Finances), KTM et BSA Rotax sont bien les deux stars de la catégorie. Cependant, en matière de motos tout-terrain comme ailleurs, le succès appelle toujours une concurrence avivée. C'est ainsi qu'apparaissent des challengers,

animés d'une vocation née d'un même révélateur : la réussite qui déjà sourit à d'autres...

Pour en revenir au cas précis de nos deux et demies, il en existait déjà chez HVA et Maico. Mais déjà anciennes et, il faut bien le dire, un peu dépassées, alors on a carrément tout changé ou presque, afin de se relancer dans la bagarre avec du matériel dernier cri.

Quant à la Kramer, c'est différent ; c'est un premier jet qui, nous le verrons, pour un coup d'essai...

Ça ne fait rien, c'est tout de même un peu dingue, ce qu'en l'espace de trois mois, un marché peut se transformer : apparition de nouveaux modèles, toujours plus évolués, allant de pair avec ce qu'il faut appeler une certaine mode (Kramer et Husky sont des motos dont on parle beaucoup ces temps-ci), et tout le monde se retrouve très excité. Remarquez, c'est chouette, non ?

Le ton est donné, je crois. L'essai comparé de ces trois nouveautés printanières aura toujours pour toile de fond celui des reines du tout début de l'année. Et puis toc, accompagné des trois belles de la « collection de printemps 78 », je suis parti vers un terrain d'essais propice à nos futurs ébats, la campagne bourguignonne qui hésitait alors encore entre grisaille hivernale et timides rayons de soleil rudement sympathiques. Aidé dans cette tâche colossale (« Moto Verte » ? Un véritable sacerdoce !) par Nicolas Samofal et Jacky Vernier, les célèbres Scorpion boys, par un amateur local — qui outre un appétit féroce, une soif intarissable et une franche gentillesse, avait pour qualité de connaître tous les chemins de la région comme sa poche — et par l'ami Cornut, j'ai pu, pendant trois jours de tests, me faire une idée précise de la valeur des engins. Trois excellentes motos, très spécialisées (la course avant tout !), très chères aussi, qui déjà prouvent leur valeur sur les circuits d'enduro de France, de Navarre et d'ailleurs...

Husqvarna 240 WR

Comment voit-on l'enduro chez HVA en 1978 ? Eh bien, il semble qu'on s'en préoccupe beaucoup plus que par le passé. Je m'explique : les modèles WR (pour Wide Ratio, c'est-à-dire rapport long) n'ont toujours été que des machines de cross avec une boîte de vitesses modifiée — premiers rapports serrés et les autres rallongés —, un réservoir plus grand et un équipement électrique « street legal ». Recette très simple, qui a donné des motos puissantes et stables, mais beaucoup plus à l'aise dans les courses de désert et autres enduros américains, que dans les épreuves que nous connaissons dans nos contrées européennes. Le manque de spécialisation se faisait sentir. Les Suédois s'en sont aperçus et ils ont travaillé, au moment de la mise au point de la 240 WR que voici, dans une direction spécifiquement enduro.

N'allez pas croire cependant que cette Husky n'est pas une héritière de la 250 Cross, car c'est bien de là qu'elle vient, et elle en reste même très proche. Le cadre et toute la partie cycle sont semblables à ce qui équipe la CR. Le moteur aussi et, à première vue on se dit que, bon, comme d'habitude, seuls le réservoir, le phare et le feu rouge font la différence. Mais non. Un nouveau cylindre, à quatre transferts, associé à la boîte WR, 6 vitesses, font de cette enduro une moto conçue pour la spécialité, tant elle diffère du modèle cross, on le verra.

Ce moteur HVA est, comme les deux autres, un 240, un 238 cc pour être exact (69 × 64,5 mm). Comprimé à 13,8 à 1, une valeur importante. Il est donné pour 34 CV, bien que l'usine HVA n'aime pas trop communiquer de puissance, ce à 7 500 tr/mn. En alliage d'aluminium avec carters magnésium, il est entièrement peint noir mat. L'alimentation se fait par l'intermédiaire de clapets et le carburateur, comme sur toutes les HVA 250 et 390 cc 78,

cross et enduro, est d'origine japonaise. C'est un Mikuni de 38 mm de passage des gaz, à starter. L'allumage est électronique avec un boîtier Motoplatt.

Côté transmissions, on a affaire à une boîte 6 vitesses. L'échappement est celui, bien sûr, de la Cross, auquel on a ajouté un silencieux. Le filtre à air, classique HVA, est du type « boîte à camembert » avec cartouche de mousse imbibée d'huile.

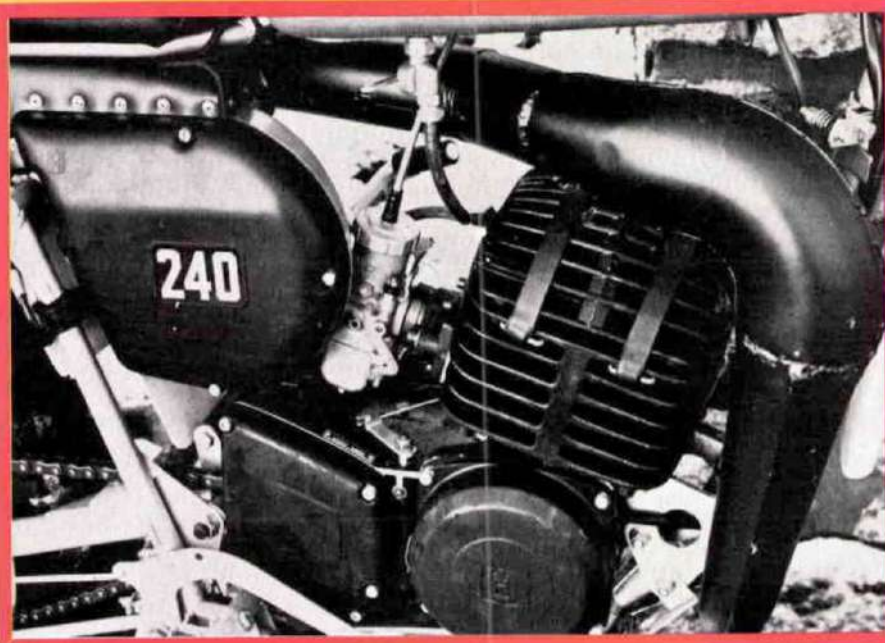
Le cadre, simple berceau dédoublé sous le moteur, est construit en acier (suédois !) au chrome molybdène comme c'est maintenant la règle. Le bras oscillant s'est raccourci par rapport au modèle cross. Y sont fixés des amortisseurs Girling à gaz à double ressort, pas mal inclinés. La fourche Husky à axe de roue déporté et bras noir mat assure la suspension AV. Les débattements ? 242 mm devant et 225 derrière, sont des valeurs respectables quoique désormais courantes. Les roues bénéficient des nouvelles jantes alu Nordisk fabriquées en Norvège, adoptées sur toutes les Husqvarna et facilement reconnaissables à leur couleur or. Trelleborg assure l'équipement pneumatique avec des 300 × 21 et 500 × 17.

Réservoir en tôle, longue selle, garde-boue en plastique incassable, l'équipement est des plus traditionnels et l'Husky, presque dépouillée, n'est pas une moto couverte de fioritures. Simple, sobre même, mais de bon goût et en tous cas de qualité, cette suédoise !

Kramer

Kramer. Peut-être ce vocable aux consonances éminemment germaniques vous est-il encore inconnu ? C'est possible, et même excusable, car Kramer, ce n'est pas Honda ! Quoique si vous lisez « Moto Verte »... Enfin, Kramer c'est le nom d'un artisan allemand, passionné de motocross, qui réalise depuis quelques années des cadres spéciaux pour Maico avec suspension arrière du type cantilever, mais avec deux amortisseurs classiques à la différence du « monocross » Yamaha. Depuis l'année dernière, ce Teuton génial construit ses propres machines : moteur Rotax plus le fameux cadre cantilever. Disponibles jusque là en 125 et 250 Cross, les Kramer viennent d'avoir, sous la perfide insistance de l'importateur en France 1 ter Cross et ses deux duettistes de





Les moteurs : des carters anatomiques en magnésium, beaucoup de noir mat et des échappements en haut. Sur l'PHVA, notez le carbu Mikuni made in Japan et les languettes caoutchouc antivibratoires sur la culasse.

Le moteur Rotax de la Kramer est installé au plus juste dans le double berceau du cadre, « coincé » en haut et derrière par l'échappement, le filtre à air et les bombonnes des amortisseurs.

Le nouveau bloc Maïco et son bas moteur caractéristique : voyez le pignon de sortie, tout à l'arrière, protégé mais accessible.



choc de patrons, deux petites sœurs : une 125 et une 250 cc Enduro. Hé, quand on dispose d'une machine de cross, pourquoi ne pas s'attaquer à l'enduro ?...

Ainsi, la première « GS » a-t-elle été mise au point en France en étroite collaboration avec l'usine allemande (l'atelier allemand ?). C'est cette moto que nous avons essayée, celle de J.-F. Saffray, pilote officiel Kramer. Et déjà, la production suit, forte de tous les enseignements recueillis depuis le début de l'année. L'artisanat, y'a pas à dire, ça a du bon, non ?

La Kramer est une moto super soignée : on sent la passion qui anime cette petite production. Le moteur Rotax, vous le con-

naissez pour l'avoir déjà rencontré sur la BPS ou la Portal. Mais chez Kramer, on ne l'a pas accommodé comme chez SWM : taux de compression moins élevé mais régime maxi accéléré, échappement bien entendu différent, etc. On retrouve ainsi le même caractère certes, mais pas tout à fait. Chacun à sa sauce...

Le cadre est superbe : acier plein de chrome moly, beau dessin, et puis ce cantilever parfaitement réalisé avec ses deux amortisseurs Bielstein à gaz, avec leurs réservoirs séparés. Du chouette boulot, Herr Kramer. La fourche AV est à la hauteur : une Cériani magnésium à axe de roue déporté, la même que celle

qui équipait les premières KTM 78. Rien à redire côté roues avec des moyeux coniques Grimeca en alliage, des jantes Akront vertes et des pneus Metzeler, tout du sehr gut. Les garde-boue en plastique rouge sont des Falk. Le réservoir, de forme ovoïde très particulière et il faut le dire un peu vieillotte, est en tôle d'alu.

Ce qui différencie l'Enduro de la Cross : le phare, le feu rouge et le garde-boue arrière, le boîtier de filtre à air et le silencieux style Super-Trapp. Côté moteur, une boîte 6 vitesses (5 sur la cross). C'est tout.

Un détail amusant : les 240 Kramer en-

duro sont disponibles en deux versions : haute, comme celle de l'essai, c'est-à-dire avec des débattements identiques au modèle cross 78 — 250 mm à l'avant et 270 à l'arrière — ou basses, comme les cross 77 : 225 et 250 mm respectivement. Les joies de l'artisanat, en fait, et une moto à la carte, selon votre taille. Au niveau stabilité et amortissement, on ne sent la différence que sur un terrain de cross (disons-le tout de suite). La 125 cc Enduro, qui vient d'arriver, n'est disponible qu'en version « basse ».

Extra, donc, cette Kramer. Mais l'artisanat, en 1978, ça coûte : 14 800 francs (comme la cross) ! Bang ! Artisanat + deutsch marks en plus !

Maico GS 240

Encore une Allemande ! Maico, encore des gens qui sont venus à l'enduro par le biais du cross. Alors, forcément, après avoir sorti fin 1977 une nouvelle machine de cross, voici une nouvelle enduro. Toute nouvelle, même : c'est le bloc moteur 1978, entièrement différent du précédent, qui équipe cette 240 GS dont la partie cycle a été, elle aussi, modernisée.

Le moteur new-look a pour caractéristique d'être extraordinairement compact dans sa partie basse. Le pignon de sortie de boîte est situé très en arrière, afin d'être le plus près possible de l'axe de bras oscillant, ce pour obtenir une tension

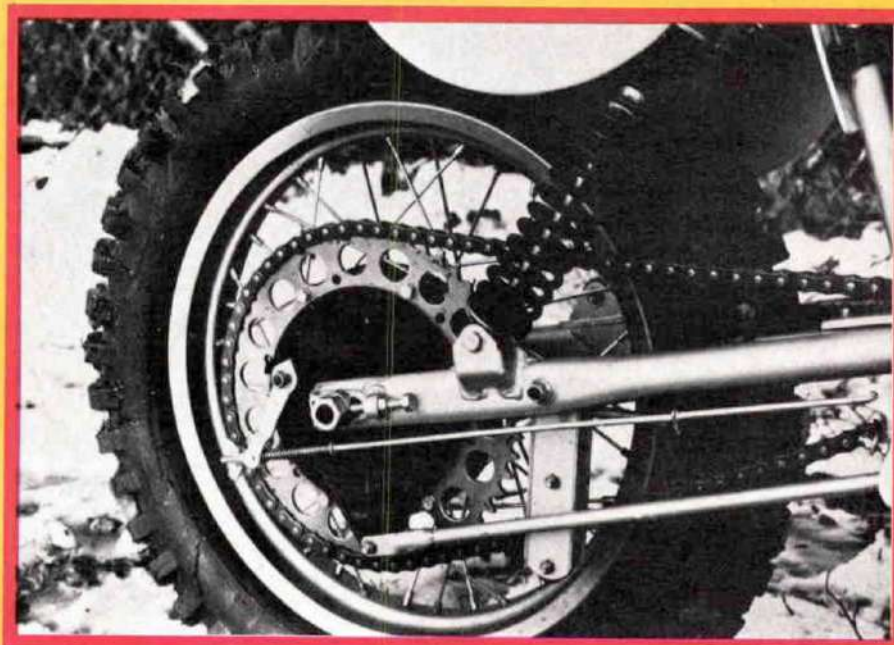
de chaîne quasi constante malgré le fort débattement. A l'intérieur des carters très anatomiques, se logent une boîte cinq et un allumage électronique. Le cylindre, largement aileté en éventail et peint noir mat, est abreuvé par un carburateur Bing de diamètre 36 millimètres à titillateur.

L'échappement provient du modèle cross (il passe donc enfin en haut !), avec un silencieux nettement plus volumineux. Avec tout cela, ce 238 cc est donné pour 36 ch à 7 600 tr/mn.

La partie cycle est classique Maico, dirait-on : cadre double berceau tout rouge, renforcé et torturé dans sa partie arrière, bras oscillant incurvé un peu comme sur



Suspensions arrière : simplicité chez Husky, cantilever sur la Kramer mais avec deux amortisseurs, et cadre et bras très renforcés chez Maico pour le montage spécial des éléments Corte e Cosso à gaz. En tous cas, excellent résultat partout : KTM, BPS ou ces trois là semblent prouver que les machines d'enduro « instables » n'existent plus !





1 2 3

Kramer			
HVA			
Maïco			

Position assise

Trois machines pour les grands, est-il besoin de le préciser ? Au fait, existe-t-il encore des motos d'enduro pour les petits ? C'est encore la Kramer qui remporte ce test : très bonne selle, commandes bien placées, bon guidon, tout va bien et l'on est tout de suite à l'aise. Assez curieusement (est-ce une preuve de perfection ?), les grands pilotes comme les petits se sentent aussitôt chez eux dès qu'ils enfourchent la machine.

Sur l'Husky, la position est sénatoriale : le corps bien droit, à cause du guidon haut. Mais la selle manque un peu de rembourrage : si la roue arrière de 17 pouces est une excellente solution pour rabaisser la hauteur de la machine en dépit de l'augmentation du débattement de suspension, l'aplatissement de la selle est une moins bonne idée.

La Maïco offre une très bonne selle, confortable à souhait. C'est le guidon qui va moins bien : trop étroit et un peu haut, l'impression est bizarre.

Trois points de plus pour la Kramer, donc, et égalité pour les deux autres.

1 2 3

Kramer			
HVA			
Maïco			

Position debout

La position debout sur l'Husky est favorisée par le guidon haut. On n'est pas du tout mal à l'aise sur la Kramer. Sur la Maïco, c'est plutôt bien, surtout pour les pilotes les plus petits, à cause des repose-pieds un peu trop en avant pour un grand.

En fait, les trois machines incitent plutôt à la position assise. Eh quoi, c'est plus naturel d'être assis, non ? Debout, y'a qu'à voir ce qu'on se fatigue ! Ce serait même couché qu'on serait le mieux d'ailleurs... Allez, égalité !

A noter, qu'assis comme debout, aucun échappement, pourtant tous en haut (la seule position logique en tout terrain), ne gêne le pilote. Bravo !

1 2 3

HVA			
Kramer			
Maïco			

Agrément des commandes

L'une est toute douceur. Une autre n'est qu'une vraie brute. La troisième se situe entre les deux.

La première, c'est la Kramer : embrayage merveilleux, sélecteur et pédale de frein bien placés, tout est all right.

La deuxième, c'est la Maïco. Une moto d'hommes ! Le levier d'embrayage demande une véritable poigne de fer, et le reste est à l'avenant. Rachitiques ou paresseux, s'abstenir !

Moins douce que la Kramer, mais aussi beaucoup plus agréable que la Maïco,

les KTM, amortisseurs Corte e Cosso (un point pour les accessoiristes italiens dans cette chasse gardée allemande !) à bonnes de gaz séparées, et la célèbre fourche Maïco à moyeu déporté, à air cette année. Quand je vous aurai dit moyeux coniques magnésium fabriqués chez Maïco + jantes Akront + pneus Metzeler cross, vous me répondrez roues de qualité et vous aurez raison. Partie cycle cross, donc, et irréprochable.

Garde-boue, plaque-phare et caches latéraux, de marque Falk, sont en plastique rouge, rouge comme le réservoir (lui aussi !), désormais en alu. A l'instar de ses deux rivales (et de la KTM et de la BPS !), la Maïco est équipée en Magura pour ce qui est des commandes au guidon. Bon. Si on comparait un peu, pour voir ?

A L'ARRET

Match pour un choix HVA/Kramer/Maïco 240, première ! Comme c'est maintenant la coutume, on va commencer par les tests statiques. Le total de ces quelques comparaisons va nous donner un premier

classement qui viendra s'ajouter au total performances. Dans ce premier chapitre baptisé « à l'arrêt » (quelle imagination débordante !), huit points différents. Right on, boys !

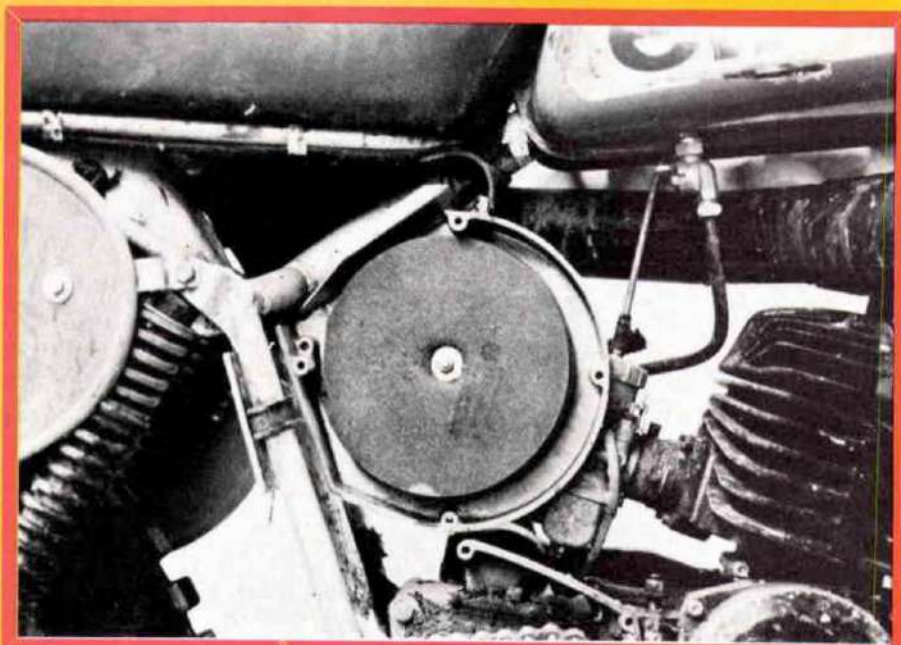
Mise en route

Démarrer une HVA a longtemps fait figure de drame. S... de m... de kick pourri ! Et puis, à force d'essayer des insultes, les Suédois ont finalement étudié un levier correct. Ce qui fait qu'avec le Mikuni à starter la 240 WR démarre très facilement.

Tout comme la Maïco qu'il suffit de noyer d'un coup de titillateur.

Cependant les deux sont écrabouillées dans ce domaine par la Kramer dont le kick est super, le Bing équipé d'un starter et la boîte en prise constante. A chaud comme à froid, sur n'importe quel rapport, ça démarre toujours au premier coup.

Seul point noir : le starter, faut aller le trouver, derrière le cache latéral ! A cause du distributeur rotatif, l'accessibilité au carbu n'est pas évidente du tout..., mais c'est une autre histoire.



Les filtres à air : type « camembert » classique Husky, bien réalisé mais placé un peu bas ?; belle facture chez Kramer également avec prise d'air sous la selle (la forme du boîtier est torturée à cause des amortisseurs); très cross sur la Maïco et plus difficile d'accès puisqu'il faut démonter la selle.

l'Husky est intelligemment conçue, et cela se sent au niveau des commandes. Tout se passe bien et sans effort : un poil seulement derrière, l'HVA !

	1	2	3
Kramer			
HVA			
Maïco			

Poids

Les constructeurs et importateurs sont des menteurs ! Ouh que c'est vilain ! Sur la balance, en ordre de marche, c'est-à-dire avec huile mais sans essence, nos engins pèsent plus que ce qui est annoncé sur les prospectus. La Kramer est la plus légère avec 105 kg (49 AV, 56 AR), suivent l'HVA et la Maïco 110 (respectivement 49-61 et 51-59).

Des chiffres à comparer avec ceux de la BPS (100 kg) et de la KTM (108). Ça tourne dans les mêmes eaux, tout ça, entre 100 et 110 kg, ce qui est, somme toute, raisonnable pour des 250 cc.

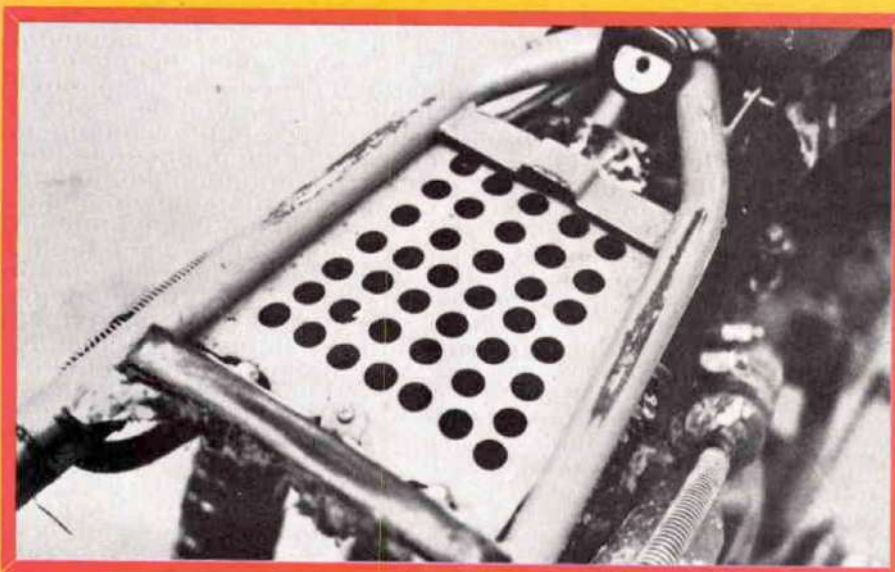
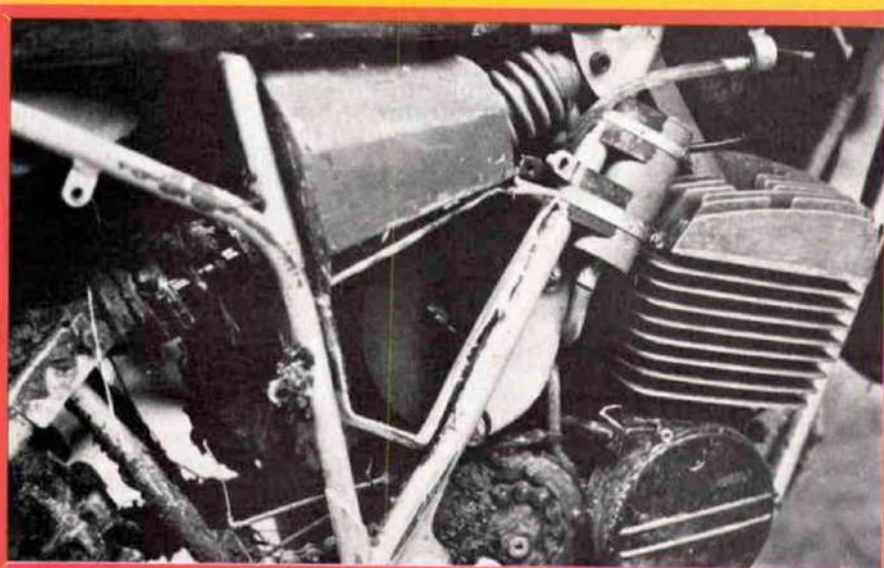
	1	2	3
Kramer 105 kg			
HVA 110 kg			
Maïco 110 kg			

Accessibilité

Les filtres à air, tout d'abord : rien d'ultra-rapide. C'est plus long partout que sur la KTM, par exemple. Sur l'HVA, quatre vis seulement et on y est, mais il faut un vrai tournevis. Kramer : d'abord trois vis BTR, puis encore deux BTR. La Maïco, c'est sous la selle : deux écrous, et pas très accessibles.

Pour ce qui est des carbus, c'est encore l'Husky la meilleure. Favorisée par son dépouillement, il en a toujours été de même. Sur la Maïco, il y a deux tubes antivibratoires qui viennent de l'arrière du cadre sur la culasse, c'est un peu gênant pour faire tourner le carbu. Le carbu de la Kramer, trouvez-le ! Caché là-bas au fond, pour y arriver...

Les roues sont toutes les mêmes : pas de broche et tension de chaîne par écrou-contre-écrou. Des progrès à faire partout. L'Husky l'emporte donc, devant la Kramer



et la Maïco, peu favorisée par son accès au filtre sous la selle

	1	2	3
HVA			
Kramer			
Maïco			

Finition - Equipement Esthétique

Regroupées sous un même titre, ces trois valeurs, pour accorder un magnifique ex-aequo. La finition est dans l'ensemble satisfaisante, sans être extraordinaire. On a affaire à trois bêtes de course et le superflu a été volontairement évité. On est loin des japonaises... Même chose pour l'équipement. Rien ne manque et l'on sent l'expérience de la compétition, mais, là encore, rien de trop non plus. Quant à l'esthétique, il serait osé de dire que ces motos sont des splendeurs. De beaux engins, tout simplement, plus séduisants par l'agressivité qui s'en dégage que par la pureté de leurs lignes...

	1	2	3
HVA			
Kramer			
Maïco			

Bruit

Devant les problèmes qui, de plus en plus, frappent les motos de tout terrain en général et celles d'enduro en particulier, il est sans doute bon de parler de bruit.

Pour dire que l'Husqvarna est étonnamment silencieuse et qu'il faut applaudir les ingénieurs de la marque qui ont fait un bel effort : moins de bruit qu'une trial !

Par contre, si l'HVA est très au-dessous des normes, la Maïco et surtout la Kramer sont, elles, très au-dessus. La Kramer est à proscrire absolument dans les rues : une vraie machine de cross. Espérons que les modèles « de série » seront un peu plus calmes question décibels, car dans l'état actuel, c'est tout à fait inacceptable.

La Maïco, dont le volume d'échappement est déjà élevé, est de plus affligée de bruits mécaniques. Mais c'est toujours

mieux que la Kramer, décidément impossible !

	1	2	3
HVA			
Maïco			
Kramer			

total statique

	Kramer	HVA	Maïco
Mise en route	3	2	2
Position assise	3	2	2
Position debout	3	3	3
Commandes	3	2	1
Poids	3	2	2
Accessibilité	2	3	1
Finition	3	3	3
Bruit	1	3	2
TOTAL	21	20	16
Classement (points)	3	2	1

EN MARCHÉ

Maintenant que vous les connaissez mieux, ces trois motos, et que vous commencez à vous faire une idée à leur sujet, on va attaquer. Et l'on s'aperçoit que, pour très différentes qu'elles soient, ces trois deux et demie sont finalement très proches sur le plan des performances, chacune traduisant seulement selon son caractère des possibilités sensiblement équivalentes. Et c'est parti !

Accélérations

Vous vous souvenez de l'essai KTM-BPS ? Oui ? Tandis que l'Autrichienne, rageuse, vous propulse tel un boulet, la BPS, quoique presque aussi vite, démontrait un tempérament bien particulier : chevaux très bas, puis comme un creux à moyen régime et tac, enfin, la turbine, ce moteur Rotax. Eh bien, on retrouve ce caractère sur la Kramer, puisque le moulin est le même, mais à la sauce allemande, le processus s'est simplifié. En bas, très souple mais quasiment pas de chevaux.

Puis au fil des tours, un léger creux avant que la cavalerie n'arrive en force. Le Rotax-Kramer, un peu plus pointu que le Rotax-SWM est, ce qui pourrait paraître contradictoire, plus agréable aussi. A la condition d'être un petit peu plus généreux avec la poignée de gaz, on dispose là d'un moteur super vif, très comparable finalement à un KTM : aussi puissant, presque aussi nerveux, un peu plus souple.

Tout ceci pour vous dire que la Kramer est celle des trois qui accélère le plus fort : sur notre piste d'accélération improvisée sur un bout de route (un peu moins de 200 m), elle réalise 8"5 contre 8"8 à la Maïco et 9" à l'HVA.

La Maïco, ça accélère fort aussi : les chevaux viennent tout de suite, et tous. Dès que vous tournez la poignée de gaz, ils sont là. Il faut alors passer très rapidement les rapports car la puissance tombe très vite, pas besoin de pousser les régimes.

L'Husky, elle, ne donne pas du tout l'impression d'une moto très puissante : les chevaux viennent progressivement, sans brutalité, et le bruit très discret vous fait croire que vous n'avancez pas. Il n'en est



rien : pas du tout ridicule par rapport aux autres, l'HVA accélère fort, mais en douceur.

	1	2	3
Kramer	■	■	■
Maïco	■	■	■
HVA	■	■	■

Transmissions

Là, l'Husky s'impose : boîte très douce, j'ai envie de dire « japonaise », bon étagement des vitesses et embrayage OK. Sur la Kramer, la boîte du Rotax se comporte très bien, mais l'étagement est peut-être un peu long et l'embrayage, excellent à froid, chauffe assez vite. Bonne boîte également sur la Maïco, plus dure de maniement, avec un point mort difficile à trouver. Là aussi, ça tire long, avec en particulier un trou entre quatrième et cinquième (les deux autres ont six vitesses). Quant à l'embrayage, mieux vaut l'oublier, il durcit encore en chauffant ! Des crampes au poignet gauche, je ne vous dis que ça !...

Sur les trois machines, les vitesses passent d'ailleurs très bien, et dans les deux sens, sans se servir de l'embrayage. Les transmissions secondaires ne sont pas très gâtées : un robuste guide-chaîne chacune, et ça s'arrête là.

	1	2	3
HVA	■	■	■
Kramer	■	■	■
Maïco	■	■	■

Souplesse couple

Voici venir l'heure de gloire de la Maïco. J'ai entendu dire que le nouveau moteur, ce n'est plus ce que c'était, « où est le couple fabuleux d'antan ? », etc. Ben les gars, si avec ce qui reste vous n'êtes pas contents ! On l'a vu à l'heure des accélérations, les chevaux sont là tout de suite. Ce moteur Maïco a certes peu d'inertie, mais la souplesse permet d'évoluer à bas régime en toute quiétude et si vous ouvriez, « das gross kouple » se met en route et vous êtes aussitôt dans les tours. Impeccable, pour reprendre au bas d'une côte. Avec ce caractère et son empattement, la Maïco est la reine des grandes côtes. Mais l'Husky n'est pas mal non plus : la souplesse est fabuleuse et le couple plus qu'honnête, ceci conjugué à une douceur d'ensemble tout à fait surprenante. Ce 240 WR est un « vrai » moteur enduro, rappelant souvent les Ossa Désert. Toujours facile à utiliser, il fait parfois penser à celui d'une trial tant il est agréable, ce, avec la puissance d'un 250 cc enduro. Très bien.

Là, la Kramer est battue : souple comme sait l'être un Rotax grâce au distributeur rotatif, son moteur est cependant un peu creux. Rien à voir avec le Maïco, quoi. Mais, tout en étant plus cross, il reste cependant très facile d'emploi et surtout carrément amusant, dès qu'on s'en occupe un peu. On est là pour ça, non ?

	1	2	3
Maïco	■	■	■
HVA	■	■	■
Kramer	■	■	■

Stabilité

Dès qu'on se penche sur les suspensions de ces motos, on nage dans le bonheur. En quelques années, les suspensions sont devenues le point crucial des machines

de tout-terrain et les constructeurs se sont lancés dans une escalade incroyable, cherchant à faire sans cesse plus sophistiqué... et toujours plus haut ! Ainsi, connaissez-vous une machine de cross ou d'enduro qui, à l'heure actuelle, n'ait pas été l'objet de soins particuliers côté suspension ? C'est dur à trouver, hein ?...

C'est Maïco qui a déclenché ce processus, voici quelques années en cross, augmentant le débattement à l'arrière en rapprochant les amortisseurs sur le bras oscillant et en les inclinant. Bonne tactique, que Maïco a conservée depuis. Eléments Corte e Cosso à gaz (réservoirs séparés) et fourche Maïco, rien à redire ; Cantilever plus amortisseurs Bielstein à gaz (réservoirs séparés) et fourche Ceriani magnésium pour la Kramer, c'est largement aussi bien ; amortisseurs Girling à gaz et fourche HVA équipant les modèles cross sur l'Husky, c'est pas mal non plus.

Excellent amortissement et géométries (cross) conçues de main de maître, vous donnent trois machines dont la stabilité est exemplaire. Si bien qu'il est très difficile de les départager et, magnanime, j'accorderais bien l'égalité ici. La Maïco semble irréprochable, ze rail, tandis que l'HVA flotte parfois très légèrement de l'avant et que la Kramer, un peu comme une KTM, aime à dérapier de l'arrière à l'accélération. Un léger avantage à la Maïco, quand même, pas de problème. Mais je le répète, c'est tout du super, tout à fait comparable au duo KTM/BPS. Pas mal, ces grandes suspensions dans les chemins !

	1	2	3
Maïco	■	■	■
HVA	■	■	■
Kramer	■	■	■



Maniabilité

Grandes suspensions ? Au niveau de la maniabilité, c'est souvent moins évident, surtout lorsqu'il s'agit de poser les pieds par terre...

Aucune des trois n'a l'âme d'une moto de trial, faite pour tourner autour des arbres et se faufiler entre des rochers escarpés. Mais dans ce test de virages serrés, c'est la Kramer, décidément sacrément bien conçue, qui s'en tire le mieux, une fois encore « à la KTM ». Plus légère, dotée d'une fourche d'une précision extraordinaire, c'est un régal, question direction. Très facile à placer en courbe, la Kramer vire sans problème, d'autant que si vous jouez avec les chevaux, c'est la reine du dérapage. Quand je vous parlais de KTM...

L'Husky, c'est déjà moins bien : l'empattement géant (1 455 mm) et le faible angle de braquage ne vous facilitent pas la vie dans les petits coins. Rien de « camionnesque » cependant, juste une habitude à prendre, alors que la Maico, elle, est franchement plus « raide ». Longue et haute, la Maico n'est pas un bout de bois, mais elle demande plus de santé à son pilote : ne pas hésiter à la maltraiter, je veux dire à la « jeter » dans les virages, c'est le mot d'ordre. Dans les passages vicieux, elle demande une certaine accoutumance, paraissant alors plus imposante que les autres. Pas du tout trial, la Teutonne ! Et le guidon pas assez large, n'arrange certainement rien, alourdissant la direction, en dépit de l'excellente fourche.

	1	2	3
Kramer	██████████	██████████	██████████
HVA	██████████	██████████	██████████
Maico	██████████	██████████	██████████

Freinage

L'Husky est désormais équipée des moyeux coniques des modèles cross et les progrès sont considérables : à l'arrière, et surtout à l'avant, la puissance de ces tambours est remarquable et les décélérations franches et rapides. Pas de problème pour s'arrêter donc, après une légère adaptation, car on voit rarement des freins aussi efficaces en enduro : attention à ne pas tout bloquer par mégarde !

Kramer et Maico offrent un freinage correct, mais sans plus. Un tambour avant un peu léger et un frein arrière presque brutal, tout deux assez longs à sécher après passage dans l'eau, c'est ce qu'on retrouve sur nos deux allemandes.

A noter que les trois motos sont équipées de pneus d'excellente qualité, qu'il s'agisse des Trelleborg de l'Husky ou des Metzeler des deux autres.

	1	2	3
HVA	██████████	██████████	██████████
Kramer	██████████	██████████	██████████
Maico	██████████	██████████	██████████

Confort

On a sa réputation, ou non ? A « Moto Verte », le confort, on y tient. Même en enduro. Et puis ceux qui me diront qu'ils s'en foutent, je ne les croirai pas. Non, Car ils n'ont qu'à faire une journée de course sur un parcours rapide, quelque chose comme 250 km dans la matinée, avec une planche de bois à la place de la selle et on en reparlera. Je les attends dans mon hamac, OK ?

Bon, pour ce qui est de nos moutons, ou de nos motos plutôt, c'est simple : de bonnes selles épaisses et moelleuses sur

les produits germaniques, associées à des suspensions irréprochables, vous donnent deux machines confortables (un autre reproche, au passage, au guidon Maico?). L'HVA reste en retrait avec une selle trop fine et des amortisseurs plus secs. Les Suédois ont-ils le postérieur moins fragile que les Allemands ? Le froid, peut-être...

	1	2	3
Kramer	██████████	██████████	██████████
Maico	██████████	██████████	██████████
HVA	██████████	██████████	██████████

Prix

Toujours important, ça. Et là, plus que dans les performances, les écarts sont importants. L'HVA prend ici la première place avec 11 600 francs, ce qui est déjà cher, d'ailleurs, c'est le prix de la KTM (11 613). Vient ensuite la Maico, victime du mark en folie, à 13 000 francs (ce qu'on peut comparer aux 13 100 francs que vaut la BPS), ça commence à faire mal. Quant à la Kramer, monnaie forte plus artisanat et petite production, on atteint le délire : 14 800 francs ! Pour une 250 cc, y'a pas de quoi s'en priver ! A combien la 400 cc, attendue pour bientôt ?...

	1	2	3
HVA 11 600 F	██████████	██████████	██████████
Maico 13 000 F	██████████	██████████	██████████
Kramer 14 800 F	██████████	██████████	██████████

Les ambitieuses



Le prix de la casse

L'habituel tableau du prix de la casse rapproche très nettement les machines. Et la Kramer est même ici la plus « éco-

nomique ». Il est bon de signaler toutefois que le prix ici indiqué de la fourche Maïco est celui de la fourche standard. Le prix du modèle à air (équipant d'origine la 240 GS) n'est pas encore fixé. Egalité, donc.

prix de la casse

	HVA	Kramer	Maïco
Piston complet	264,60	372,00	353,85
Sélecteur	69,85	62,00	50,50
Transmission gaz	19,40	17,00	30,00
Tube de fourche	289,30	300,00	277,06
Fourche complète	2 294,38	2 071,00	1 792,90
Garde-boue AR	97,02	80,00	83,90
Réservoir essence	776,57	600,00	1 200,00
TOTAL	3 811,12	3 502,00	3 788,21
Classement (points)	3	3	3

CINQ POUR UN CHOIX

En fait, c'est bien ça. Face aux valeurs établies que sont les KTM et BPS, la Kramer, l'HVA et la Maïco sont de sérieux challengers. Et chers lecteurs enduristes qui avez porté votre dévolu sur une 250 cc, vous n'avez que l'embarras du choix.

Une Kramer ? Pourquoi pas, si vous en avez les moyens ! Pleine de punch, cette moto quasi « sur mesures » se place d'entrée au top niveau. Seul son prix peut rebuter.

Une Maïco ? Battue, la machine rouge ne l'est qu'à cause de sa rudesse et de sa finition. C'est aux athlètes qu'elle



Les ambitieuses

GRAND TOTAL

	HVA	Kramer	Maico
TOTAL A L'ARRET	2	3	1
Accélération	1	3	2
Transmissions	3	2	1
Souplesse - couple	2	1	3
Stabilité	2	2	3
Maniabilité	2	3	1
Freinage	3	2	2
Confort	2	3	3
TOTAL PERFORMANCES	15	16	15
PRIX	3	1	2
PRIX DE LA CASSE	3	3	3
GRAND TOTAL	23	23	21

s'adresse et ceux-ci l'aimeront. Car c'est une personnalité bien attachante, avec son moteur bourré de couple (et de chevaux!) et sa stabilité légendaire.

Une Husqvarna? Outre son prix plus raisonnable, c'est elle la plus à la portée de tous. Elle est la plus facile à conduire, très douce, ce qui ne veut pas dire molle, loin de là. Efficace, quoi. Sans aucun doute, c'est celle avec laquelle le pilote moyen fera les meilleurs résultats. Et s'il est bon... regardez G. Francru à Oléron! Alors Kramer, Husky ou Maico, ne vous lamentez pas, chers frères, si la BPS ou la KTM ne sont pas à votre goût. Il y a là sûrement de quoi vous satisfaire!

fiches techniques

KRAMER

MOTEUR : Rotax Kramer.

Type : 240 GS.

Alésage : 72 mm.

Course : 57,5 mm.

Cylindrée : 234 cc.

Taux de compression : 12,5 à 1.

Puissance max : 41 ch à 9 000 tr/mn (modèle cross).

Couple max : non communiqué.

Alimentation : carburateur Bing diamètre 32 mm plus distributeur rotatif.

Allumage : électronique Bosch.

Mise en route : par kick.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : 6 rapports.

1^{re} : 3,4 à 1 = 26,5 %

2^e : 2,3 à 1 = 39,1 %

3^e : 1,7 à 1 = 52,9 %

4^e : 1,3 à 1 = 69,2 %

5^e : 1,1 à 1 = 81,8 %

6^e : 0,9 à 1 = 100,0 %

Secondaire : par chaîne 15/48 = 3,20.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire au chrome molybdène.

Suspension AV : fourche téléhydraulique Cériani magnésium à axe déporté débattement 250 mm.

Suspension AR : Cantilever deux amortisseurs Blstein à réservoir de gaz séparé, débattement 270 mm.

Roues : jantes alu Akront, pneus Metzeler cross, AV 300 x 21, AR 4,50 x 18

Freins : tambours moyeux coniques Ø AV 140 mm, AR 180 mm.

Longueur : 2 120 mm.

Hauteur : 1 170 mm.

Largeur : 820 mm.

Empattement : 1 410 mm.

Hauteur de selle : 920 mm.

Garde au sol : 320 mm.

Chasse : non communiquée.

Capacité du réservoir d'essence : 9 l.

Poids : 105 kg en ordre de marche.

Prix : 14 800 francs.

Importateur : 1 Ter Cross, 1 ter, rue Pierre-Curie, 94 Ivry.

HVA

MOTEUR

Type : 240 WR.

Alésage : 68,75 mm.

Course : 64,50 mm.

Cylindrée : 239 cc.

Taux de compression : 13,8 à 1.

Puissance max : non communiquée.

Couple max : non communiqué.

Alimentation : carburateur Mikuni Ø 38 mm.

Allumage électronique Motoplat.

Mise en route par kick.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages, rapport 29/70 = 2,41.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : 6 rapports.

1^{re} : 2,32 à 1 = 33,1 %

2^e : 1,68 à 1 = 45,8 %

3^e : 1,23 à 1 = 60,1 %

4^e : 1,03 à 1 = 74,7 %

5^e : 0,87 à 1 = 88,5 %

6^e : 0,77 à 1 = 100 %

Secondaire : par chaîne, rapport 13/53 = 4,07.

PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur.

Suspension AV : fourche téléhydraulique débattement 242 mm.

Suspension AR : amortisseurs Girling Gas, débattement 225 mm.

Roues : jantes alu, pneus Trelleborg cross, AV 300 x 21, AR 500 x 17.

Freins : tambours, moyeux coniques Ø 160 mm.

Longueur : 2 155 mm.

Hauteur : 1 200 mm.

Largeur : 850 mm.

Empattement : 1 455 mm.

Hauteur de selle : 927 mm.

Garde au sol : 325 mm.

Chasse : non communiquée.

Capacité du réservoir d'essence : 12 litres.

Poids : 110 kg en ordre de marche.

Prix : 11 600 francs.

Importateur : S.I.M.H., Zone industrielle, Beaune-Savigny 21200 Beaune.

MAICO

MOTEUR : Maico.

Type : 240 GS.

Alésage : 66 mm.

Course : 70 mm.

Cylindrée : 238 cc.

Taux de compression : 12 à 1.

Puissance max : 37 ch à 7 600 tr/mn.

Couple max : non communiqué.

Alimentation : carburateur Bing diamètre 36 mm.

Allumage : électronique Motoplat.

Mise en route : kick.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages.

Embrayage : multidisques en bain d'huile.

Boîte de vitesses : 5 rapports.

1^{re} : 2,71 à 1 = 36,90 %

2^e : 1,97 à 1 = 50,76 %

3^e : 1,50 à 1 = 66,60 %

4^e : 1,20 à 1 = 83,30 %

5^e : 1,00 à 1 = 100,00 %

Secondaire : par chaîne, rapport 2,28.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire en acier au chrome molybdène.

Suspension AV : fourche téléhydraulique pneumatique Maico à axe déporté, débattement 254 mm.

Suspension AR : amortisseurs Corte e Cosso à gaz (réservoirs séparés), débattement 254 mm.

Roues : jantes alu Akront, pneus Metzeler cross, AV 300 x 21, AR 4,50 x 18.

Freins : à tambours, moyeux coniques Ø AV 136 mm, AR 160 mm.

Longueur : 2 120 mm.

Hauteur : 1 170 mm.

Largeur : 850 mm.

Empattement : 1 430 mm.

Hauteur de selle : non communiquée

Garde au sol : 300 mm.

Chasse : non communiquée.

Capacité réservoir d'essence : 9,3 l.

Poids : 110 kg en ordre de marche.

Prix : 13 000 francs.

Importateur : Hubert Soullignac, route de Tarascon, 13200 Arles.