

Baja et retour sur une Honda !

Jusqu'à quel point peut-on éprouver une machine sur la route ?

Il y a plus de 1 500 km par la route entre les villes mexicaines de Tijuana, à la frontière des E.-U. et La Paz, près de l'extrémité de la presqu'île de Baja California. Sur ce trajet il y a près de 400 km de bonne route asphaltée à double voie. Mais les 1 200 km qui restent sont tout juste carrossables, à la condition d'être sportif.

Il ne s'agit pas de routes, mais de pistes où il faut souvent rouler dans les traces, avec des côtes très raides, atteignant quelquefois 20 %, des parties sableuses où l'on s'enlise facilement, de grands galets, des cailloux pointus, des plateaux rocheux, et toutes sortes de combinaisons de ces éléments.

L'un des meilleurs coureurs motocyclistes du pays, parcourant ce trajet sans arrêt sur une machine légère, a réussi le parcours en un peu plus de 49 heures — un record qui réalise une moyenne seulement légèrement supérieure à 30 km/h. Je n'ai pas fait le trajet aller sans arrêt, préférant dormir la nuit. Mais j'ai passé à peu près 50 heures sur la selle, en roulant durement pendant la journée. Ensuite, j'ai fait le trajet retour !

Ma machine est un « tous terrains de circulation en ville » — une espèce spéciale de motocyclette. C'est avant tout un véhicule de ville que le constructeur a équipé de pneus semi tous terrains, de pots d'échappement relevés, d'une plaque de protection et de quelques autres accessoires pour les gens qui aiment faire du « tous terrains » de temps en temps, mais qui ne le font pas assez souvent pour justifier l'achat d'une machine spécialisée « tous terrains ». C'est le genre de la Honda CL 160 Scrambler de 161 cm³ avec laquelle j'ai fait mon raid en Basse Californie.

Par définition, un « tous terrains de ville » doit être solidement bâti. Ce n'est pas une plaisanterie de se retrouver en panne dans un pays désertique et raviné. Beaucoup de conducteurs de motos à double usage ne savent pas ménager leur machine au bon moment, et les novices ont tendance à faire tourner leur moto trop fort.

Malheureusement, beaucoup de constructeurs ne savent pas encore que ces machines de sport doivent être très solidement bâties, de sorte que lorsque je débarquai avec la petite Honda CL 160 à Tijuana, à la frontière mexicaine, je ne savais pas du tout si mon engin pourrait tenir le coup dans une



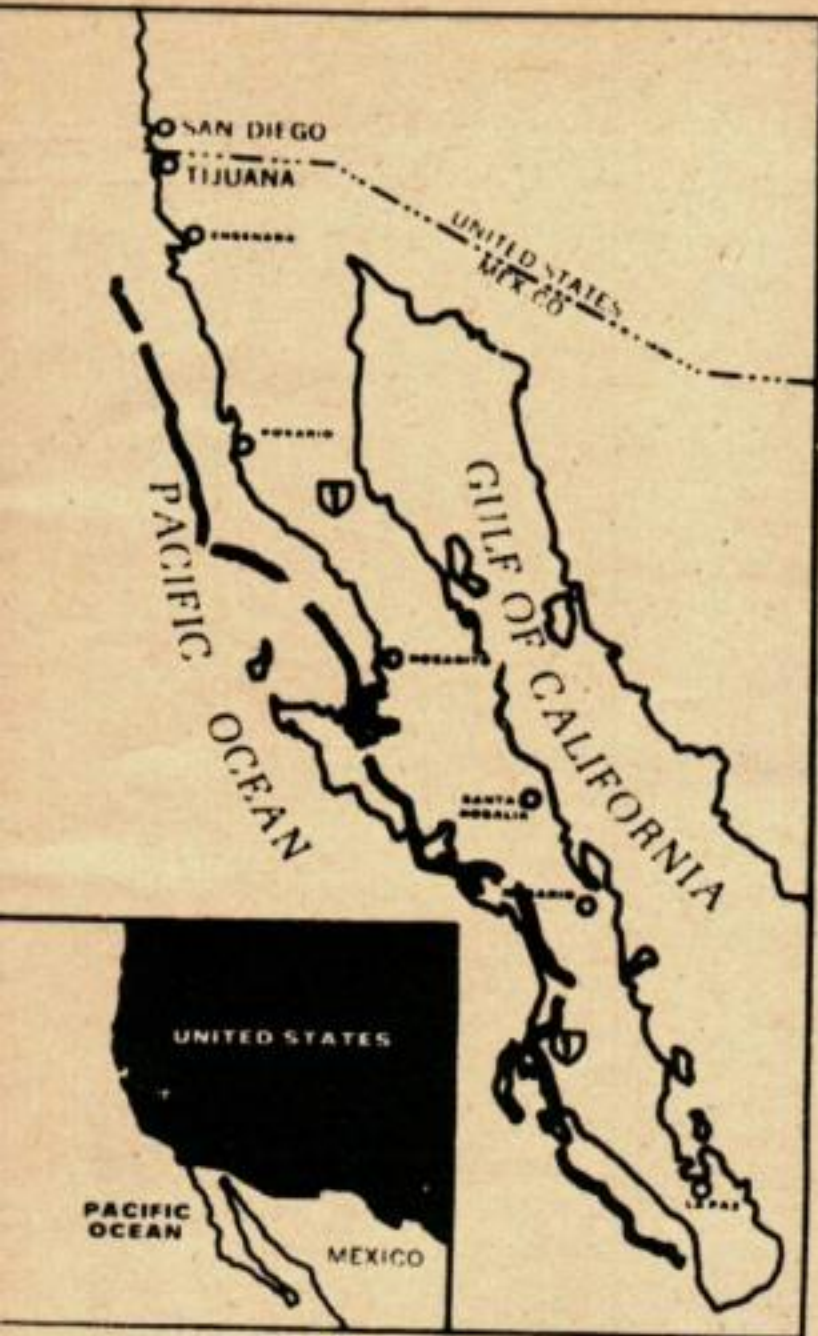
ESSAYER D'EVITER LES PIERRES sur cette piste à deux traces de la Californie mexicaine est vaine. Si on en évite une, on tombe sur une autre et si on ne sait pas garder son équilibre, ce n'est pas la peine de continuer.

pareille épreuve. Il y a eu une publicité énorme pour les motos et les camions qui ont fait une seule fois ce trajet jusqu'au bout, et je me proposai, avec cet engin que je ne connaissais pas encore, de faire le trajet Baja et retour.

Comme pièces détachées, j'avais des leviers d'embrayage de rechange, un embrayage, une commande de gaz et des câbles de frein pour la roue avant, deux bougies et quelques maillons de rechange pour la chaîne. Comme outillage, en plus de l'outillage normal de la moto, une clé à molette, des pinces pour caler les comes et une pompe à air.

La moto a déjà plus de 1 200 km de rodage et elle est équipée de pneus neufs Dunlop K 70 à l'avant et Trials Universal à l'arrière. Ces pneus, à l'épreuve des cactus, conviennent à ce pays.

Je me suis également équipé d'un porte-bagages, mais il n'a pas tenu jusqu'au bout (on en reparlera). A part ça, les vis platinées furent calées, les bougies calibrées d'écarte-



LA BASSE CALIFORNIE n'est pas une presqu'île comme une autre. C'est un véritable terrain d'épreuve pour les virtuoses de la moto.

ment et tous les écrous et boulons furent serrés.

Si l'on considère la cylindrée, la CL 160 est une moto légère, mais elle pèse 126 kg, en état de marche, autant à peu près que certaines motos avec une cylindrée plus que double. Avec le conducteur et ses bagages, le petit moteur de 161 cm³ devra hisser plus de 220 kg sur les côtes.

Sur la route, je ne tardai pas à découvrir que tant que la vitesse restait supérieure à 12 ou 13 km/h le petit moteur tire très bien sa lourde charge. Lorsque la piste est si mauvaise que la vitesse tombait en dessous de cette valeur, ou sur une forte côte, ou lorsque j'étais obligé de stopper pour dégager la piste pour laisser passer un convoi de mulets, il suffirait pour prendre de l'élan, de mettre les gaz au moteur, d'utiliser l'embrayage comme convertisseur de couple, de pousser un peu avec le pied, et me voilà parti.

Je n'ai pas fait cela trop souvent, mais j'étais quand même étonné de constater que

l'embrayage n'avait jamais besoin d'être recalé et ne montrait aucune tendance à glisser. Il lui arrivait au contraire de faire de temps en temps exactement le contraire. Une fois bien chaud, il a tendance à traîner un peu.

Sur les parties très accidentées, les fourches cognaient de temps en temps, avec un bruit effrayant. Mais des gens qui ont fait des courses sur Honda m'ont dit que c'est tout à fait normal et qu'il n'y a pas lieu de s'en inquiéter, les fourches étant à peu près indestructibles. Quand même, ce bruit infernal m'a donné du souci pendant les premiers 1 500 kilomètres.

Le manuel précise que la suspension arrière réglable doit être mise en seconde ou en troisième position pour l'utilisation avec de lourdes charges ou sur de mauvaises routes. Arrivé au bout de la grande route au sud d'Ensenada, j'ai donc consciencieusement réglé la suspension.

140 km sur une route de plus en plus mauvaise, et c'est Rosario — la première de deux villes portant le même nom — sans que les amortisseurs aient cogné une seule fois. J'étais un peu courbaturé avec une suspension aussi dure. Me disant que les amortisseurs doivent être aussi robustes que les fourches télescopiques, je les ai remis en position confortable avant de reprendre la piste le lendemain. Après cela, ils ont bien cogné de temps en temps, mais n'ont donné aucun signe de fatigue ou de dégradation pendant toute l'épreuve infernale.

A l'aller, j'ai passé la nuit à Maleje et j'ai été réveillé en pleine nuit par le bruit d'une averse tropicale. Elle ne dura pas très longtemps et le lendemain, je pouvais voir un ciel clair et une mer de boue grasse. J'ai

LE PLEIN DE LA MOTO avec une bouteille de détergent en plastic. Si le filtre à essence n'est pas de première qualité, on risque de ne pas aller bien loin.





VOICI LA MONTAGNE D'ENFER, c'est un endroit où il faut vérifier fréquemment le serrage des écrous et autres fixations si on ne veut pas tomber en panne en pays désertique.

attendu jusqu'à 10 heures pour prendre la piste en direction de Comondu, mais la piste était encore une suite de parties sableuses, rocheuses ou boueuses. Je n'ai pas honte de dire que je suis tombé de ma moto à chaque partie boueuse de la piste pendant 15 km, avant d'y renoncer pour rouler à la manière cross sur les parties plates.

Le moteur avait toutes les raisons de s'échauffer lorsque je quittais la route boueuse en bordure de la Bahia pour escalader les fortes côtes qui me séparent encore de Comondu. La partie avant des cylindres et les pots d'échappement étaient couverts de plusieurs centimètres de boue durcie que j'aurais dû racler. Mais même avec cette gaine isolante, le moteur ne surchauffait pas. Et le chrome sur les pots d'échappement ne devenait même pas bleu !

Avec 16 chutes bien comptées, d'une manière ou d'une autre, je n'ai eu aucun levier d'embrayage cassé et je n'ai eu que le levier de changement de vitesse coudé. Il était coudé chaque fois que la moto tombait sur le côté gauche. Ce levier est fabriqué en aluminium malléable mais résistant, et chaque fois qu'il était coudé je n'avais qu'à le redresser.

La béquille de cette moto porte une saillie sur le côté gauche, sans doute pour descendre plus facilement la béquille. Mais chaque fois que la moto tombait lourdement sur le côté gauche, la saillie enfonçait la branche gauche de la béquille vers l'intérieur et celle-ci accrochait la chaîne quand la moto était redressée. Quelques bons coups avec une pierre — l'outil universel du Mexique — suffisaient pour redonner à la béquille sa



L'EPREUVE A ETE DURE, chaque trait sur le réservoir, c'est une chute.

forme originale. Il y a peut-être intérêt à se débarrasser de cette saillie gênante.

La CL 160 a un pot d'échappement relevé qui se termine par un silencieux très efficace. Beaucoup de gens aiment un échappement bruyant, mais ce n'est pas du tout mon cas. Je préfère le gargouillement de la CL 160. Son échappement est aussi doux que celui d'une BMW qu'on ferait tourner bien au-delà du régime normal !

Bénie soit la garde du pot d'échappement !

Heureusement, le pot d'échappement est également bien protégé — ce dont je peux particulièrement me féliciter quand j'ai, par exemple, la jambe gauche prise sous la ma-

(Suite page 121)

Baja et retour sur une Honda !

(Suite de la page 36)

chine après avoir heurté une pierre enterrée dans le sable. Ma jambe n'était séparée du pot d'échappement que par le garde-pot et mon pantalon de toile forte, mais je n'ai même pas eu la peau rougie, bien que le moteur tournait à plein régime.

Après cela, le moteur est reparti au premier coup du kick, une fois que j'ai eu l'assurance d'être moi-même indemne.

Il faut dire en passant que c'est là un grand avantage pour une moto. Certaines motos sont difficiles à démarrer quand le moteur est trop chaud, d'autres quand le moteur est trop froid. De temps en temps, on tombe sur une moto qui refuse de démarrer quand le moteur est trop chaud ou trop froid. Que le diable les emporte.

La CL 160 part toujours au premier coup de kick, à la rigueur au second. Même si elle est restée couchée sur le côté pendant 10 bonnes minutes, même si on l'a laissée toute une nuit sous la pluie ou par un froid de canard. Elle part quand même du premier coup.

La maniabilité est excellente, sur route ou en terrain varié. Il y a sur cette moto un frein de direction par frottement, mais je n'ai jamais senti le besoin de m'en servir. La seule critique que je peux faire est probablement injuste. J'aurais aimé un jeu de guidon plus limité, mais il faut reconnaître que la CL 160 n'a pas été conçue pour rouler à tout casser.

MÉCANICIENS

GAGNEZ



comme DIESELISTE hautement qualifié
grâce à la méthode E.T.N. ★

ESSAI SANS FRAIS - RESULTAT FINAL GARANTI PAR CONTRAT

Les dieselistes sont les plus recherchés des mécaniciens auto... et les mieux payés.

Vous pouvez être bientôt parmi eux, dans les transports, l'agriculture, l'industrie. Véritable encyclopédie du Diesel mise au point avec l'aide des grands constructeurs, la méthode E.T.N. comprend 660 pages de texte clair et 1000 illustrations, notions immédiatement utilisables. Moteurs, pompes d'injection, électricité, tous les organes sont décrits. Selon vos loisirs, fixez vous-même la durée de vos études. Même après celles-ci, les professeurs E.T.N. continueront à vous suivre : documentation tous véhicules, consultations techniques,

mise à jour permanente font partie des avantages réservés aux anciens élèves. Lisez ce que l'un d'eux nous écrit : "... grâce à vos cours, j'ai pu m'initier et me parfaire dans ce métier qui me passionne... j'ai doublé mon salaire et ma situation..." (Lettre de M.C. à Nauphary, Tarn-&Garonne).
Postez aujourd'hui le coupon ci-dessous; dans 48 heures, vous serez renseigné.



GRATUIT ★ ECOLE DES TECHNIQUES NOUVELLES - 20, rue de l'Espérance - Paris 13^e

Veillez m'envoyer sans frais ni engagement votre documentation n° 2807 sur votre méthode de Technicien Diesel.

Monsieur
Profession
Adresse complète

Une autre chose qui m'a plu : les réglages « tiennent ». On n'a pas besoin de retoucher constamment le mécanisme. Pendant tout le raid, le seul réglage qu'il a fallu vraiment refaire, c'est la chaîne arrière.

Des « pompes » à essence qui sortent de l'ordinaire

Tant que je maintenais le régime au-dessus de 3 000 tr/mn la moto roulait parfaitement avec l'essence ordinaire mexicaine qu'on siphonne des fûts métalliques et qu'on mesure avec des seaux ou des bouteilles de détergent en plastic. C'est tout à l'honneur du système de filtrage qu'aucun des deux carburateurs n'a eu besoin de nettoyage.

Sur le plan mécanique, on peut considérer mon raid comme sans incident, compte tenu des servitudes d'une pareille épreuve. J'ai attrapé un caillou dans la chaîne et j'ai cassé le maillon de jonction exactement au bon endroit pour aller atterrir sur un tas de cailloux. Dans cet accident, le porte-bagages qui était fixé d'une part sur la monture de selle et d'autre part sur le garde-boue arrière, tordit ce dernier, en déchirant le métal. Il fallut démonter, et le porte-bagages et le garde-boue arrière. Un autre incident mécanique survint lorsque je laissai par mégarde un maillot tomber dans la roue arrière, ce qui cassa encore une fois un maillon de jonction. A part cela, j'ai fatigué un câble de commande de gaz à force de mettre plein gaz et ralenti et j'ai brûlé deux bougies.

Après avoir fait le raid Bahia et retour, il faisait si beau que j'ai décidé d'aller jusqu'à San Francisco sur la moto. Le beau temps ne dura pas, mais je continuai à rouler, sous une pluie battante, dans des tempêtes de sable et de véritables blizzards dans les cols de Cajon et de Tehachapi.

J'avais constamment le vent contre moi et je roulai plein gaz, mais le moteur n'a jamais bronché.

C'est peut-être une vantardise, mais je dirais volontiers qu'une épreuve de ce genre équivaut à cinq années d'usage normal pour le conducteur moyen ne participant à aucune compétition. La CL 160 s'en est tirée brillamment. Pour ma part, je tire un peu la langue.



**CONSTRUISEZ VOUS-MÊME
PISCINES ET BASSINS**

EN POLYESTER selon la méthode VOSS

Résistance au gel - Grande facilité d'exécution - Prix de revient le plus bas
Brochure technique 120 p. en couleurs. 6,80 (+ 0,70 F port) ou C. Rt.
Tel. (76) 88-43-29

SOLOPLAST - 6 - Avenue La Monta, 38 SAINT-ÉGRÈVE - GRENOBLE