

*Nouveau : deux Cardel sont désormais disponibles sur le marché français de l'enduro, une 125 à refroidissement liquide et une 80 dotée d'un Minarelli classique. En fait, ces motos sont des TM, marque discrète d'Italie, mises aux couleurs nationales par la contraction des deux noms : Caro et Delavault. Ainsi elles sont plus facilement homologuées. Pilotées en course par Crespo (125), Miroir et Agulhon (80), nous les avons essayées en Auvergne avec le meilleur guide du coin : Denis Comte.*



**PREMIERE SORTIE, PREMIERE VICTOIRE**

**Il est suffisamment rare de voir une nouvelle moto gagner sa première course pour qu'il vaille la peine que l'on s'intéresse à la 125 Cardel de Crespo : meilleure 125 à Mazan, troisième scratch sur deux jours.**



# ESSAI 125 « CAR-DEL »

## Deux gens bons d'Auvergne

C'est à Paulhaguet que s'est déroulée la finale du championnat 1981, « dans mon Auvergne jolie », où naquit l'enduro dix ans plus tôt. C'est aussi à Paulhaguet, près de Brioude, que nous avons rencontré la famille Cardel. Elle était représentée par deux Italiens de l'usine TM, véritable nom d'origine de la moto, et par les deux Français qui ont contracté leurs noms : Caro et Delavault, pour donner à leur nouvelle moto une consonance française : Cardel. En fait, pour l'instant, il existe deux Cardel d'enduro ; une 80 cm<sup>3</sup> dotée d'un classique moteur Minarelli, et une 125 cm<sup>3</sup>, 100 % TM. Côté partie-cycle, sauf fourches et freins avant, les deux Cardel sont rigoureusement identiques.

### Dans l'élan d'un déménagement

A peu de chose près, tous les grands importateurs de motos sont installés près de Paris. C'est tellement plus facile, la capitale, pour traiter des affaires... Mais les importateurs de machines d'enduro, eux, tous partie prenante dans la compétition, sont établis sur le terrain. Les Husqvarna sont à Beaune, les KTM sont à Troyes. Gérard Caro, importateur des SWM, était le seul jusqu'à présent à travailler près de Paris (à Garonor II), jusqu'à ce que la bonne idée lui prenne de venir s'installer sur une vraie terre d'enduro, en Auvergne. Il déménage, donc, investit dans la construction de nouveaux locaux, spacieux et confortables, pour accueillir en nombre les SWM 83. Les mois passent, quelques SWM de trial sont stockées, mais pas l'ombre d'une seule enduro à moteur Tau — les nouveaux modèles attendus — n'est pointée à l'horizon. L'importateur multiplie ses voyages en Italie, râle, mais en vain. Afin de

sauver les meubles, il se met à chercher un autre produit. Pas longtemps, car en Italie les motos d'enduro, les marques marginales non importées en France, ce n'est pas ce qui manque. Il passe un accord avec Frigerio, pour qui il importera les Puch d'enduro et de cross (tandis que la SICEM continuera pour Puch l'importation des cyclos). Et dans la foulée, il s'arrête bouche bée devant une belle moto, comme on les aime, bien finies et tout, la 125 TM. Comme chez Villa qui fabrique ses propres moteurs, les TM sont entièrement originales. Et Caro de se les importer aussi, histoire d'être lui aussi importateur de plusieurs marques. Il n'y a qu'un pas qu'il franchit sous une condition fûtée : celle de baptiser la TM d'un nom plus commercial, plus « homologable », plus français.

La 125 Cardel que nous avons essayée est donc auvergnate, d'une certaine façon. Et nous l'avons essayée en Auvergne, bien sûr ! D'ailleurs, existe-t-il en France un meilleur endroit où parler d'enduro avec des enduristes ? C'est pourtant à Mazan que la nouvelle moto rouge, pilotée par François Crespo, s'est donnée en spectacle pour la première fois. C'était la deuxième épreuve du championnat de France — souvenez-vous — et la première sortie de la Cardel en 125 cm<sup>3</sup>. Le couple « Cresping-Cardel » y a obtenu le pole d'intérêt, en gagnant.

### Y'a pas d'miracle

La double victoire de Crespo à Mazan, sa double troisième place scratch, son meilleur temps absolu sur une spéciale du dimanche, tout cela n'a rien de magique. Nous, à *Moto Revue*, on ne croit pas aux miracles. On connaît bien Cresping, c'est un pilote rapide, d'un poids idéal pour la cylindrée qu'il a choisie. Mais un bon pilote sans une bonne moto ne peut rien faire. Donc sa Cardel marche bien, c'est sûr !

Facile à comprendre, il suffit d'éplucher la moto des yeux, dans le détail ; la finition de chaque pièce, l'étude détaillée de sa fonction, la recherche systématique d'un gain de poids pour chaque usinage, tout cela crève les yeux.

Le technicien français de la Cardel, Bernard Delavault, raconte à quel point, en assistant chez TM à des assemblages de moteurs, il fut estomaqué de voir des bielles ou des carters moteurs partir directement à la poubelle, sans hésitation : « Les Italiens, chez TM, ils ne plaisaient pas ! Toutes les

pièces, une à une, sont pesées et testées avant d'être assemblées, avec des tolérances très serrées. Et si un piston, ou n'importe quelle pièce a un aspect douteux, il se retrouve à la poubelle sans aucune alternative possible. Il sont fous ces Italiens ! Un moteur, disent-ils, ça tient dix cross sans démontage. Ils veulent même nous le garantir ! Moi, j'ai encore jamais vu ça... »

### Deux parties-cycles identiques

Pour le 80 comme pour le 125, les cadres sont les mêmes : tubulaires et de conception classique. Les tubes employés sont de forte section, 14 et 16 mm, mais peu nombreux. D'où, théoriquement, une bonne rigidité pour un poids raisonnable. Le réservoir en aluminium est du plus bel effet. Petit, haut, galbé pour épouser l'emplacement du réservoir à eau, il rappelle un peu la forme de celui des célèbres AIM. La selle cross, bleue, qui invite bien à s'asseoir sur le réservoir pour virer court, estampillée « Cardel », « myam » ! La fourche est une FI (Ceriani) de Ø 40 (ou une Marzocchi) et de 310 mm de débattement. L'amortisseur arrière est un long Corte Cosso à bonbonne de gaz séparée. Il est fixé en tête sous le réservoir, très incliné, sur la base de la colonne de freinage du cadre, et actionné par le bras oscillant grâce à quelques pièces articulées comme des biellettes... Complexe ! Même chose exactement pour le 80, bien sûr, sauf que la fourche est toujours une Marzocchi de Ø 35, et de 280 mm de débattement. Deux paires de jantes Akron bleues, chaussées de Metzeler à la livraison. Et, détail au passage, un moyeu arrière tourné dans la masse pour être sûr qu'il tournera rond, avec une fret acier montée à l'azote, s'il-vous-plait. Plus on la regarde de près, cette partie-cycle, plus on passe de temps à l'admirer. La 125 Cardel dispose d'un frein avant Rimoldi double came et, à l'arrière, dans ce moyeu tout rond, un Grimeca simple de 140 mm. Tandis qu'à l'avant comme à l'arrière, le 80 se contente de Grimeca 125.

Belle pièce, comme partie-cycle...

### Observée à la loupe

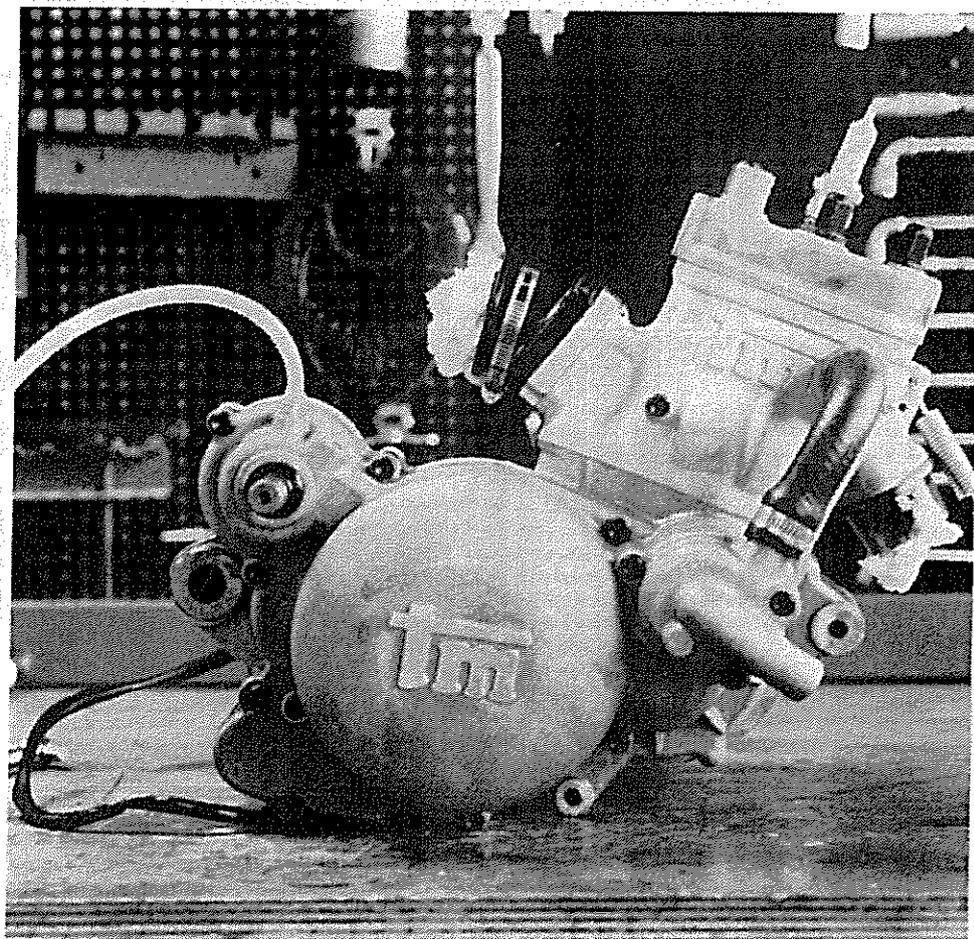
Souvent, en donnant un puissant coup de zoom-macro sur la soudure du cadre, on n'est pas incité à regarder plus loin. C'est pas terrible. Mais là, le

travail soigné se voit. Partout. Allez regarder de près une Cardel exposée dans une boutique, et vous verrez : à l'intérieur du bras oscillant (c'est de l'aluminium), deux petits ergots soudés, qui serviront de guides pour le passage coulissant du protège-amortisseur ; tout près du pignon de sortie de boîte, entre celui-ci et le carter moteur, vous verrez un petit patin quelques millimètres au-dessus de la chaîne. Grâce à lui la chaîne ne peut plus sauter de là ! La bonbonne séparée du Corte Cosso est fixée sur le cadre, sous le radiateur. Vous verrez qu'elle est reçue par un support spécial soudé sur le cadre. En observant les « gros » basculeurs de la suspension arrière, vous vous apercevrez qu'ils sont en tôle, et en plusieurs morceaux. Toutes les broches moteur (sur la 125 seulement) sont creuses, ainsi que tous les autres axes. Le pot d'échappement est démontable en deux parties, et son silencieux est tout alu. Filtre à air et selle sont déposés sur une boucle arrière démontable du cadre. C'est très fonctionnel, comme le démontage simple du filtre à air lui-même. Vous verrez surtout que « à la TM » — *dixit* en Italie — on ne badine pas avec la qualité du travail fini.

## Sur un vieux tronçon des 6 Jours

On essaie toujours d'effectuer un test de moto dans les meilleures conditions, et pour les enduros, l'idéal est de les mettre à l'épreuve dans une vraie course. Comme il fallait faire vite et essayer cette 125 Cardel correctement, nous sommes allés sur place, à Paulhaquet, chercher une Cardel, puis à Langeac, chez le concessionnaire Ford, un copain, Denis Comte. Avec lui, en deux jours de balades folles dans ses montagnes, la Cardel n'aura plus de secret pour nous. Denis connaît tous les chemins du coin. Ici, c'est chez lui ; chemins rapides de tracteurs, avec ou sans ornières, au choix, du sable à gogo, dans une ancienne carrière (super pour construire un terrain de cross), des sentiers de mulattiers, des vrais qui servent encore, avec les grosses pierres roulantes et tout ce qu'il faut. Racines, feuilles mortes, dévers, corniches, et super-grimpette pour finir. On a tout eu. Et la Cardel marche encore, rassurez-vous.

Les suspensions de la moto sont dures, et la Cardel est toute petite. C'est l'impression forte du premier abord. La moto est courte ! Sur la route, parfois, son comportement surprend un peu à cause de cela. Mais avec l'habitude on fait attention, et de toute façon ce n'est pas là que la machine demande à rouler. Il faut la conduire sur toute la puissance du moteur, en chemin, pour que la Cardel reste parfaitement en ligne. Mais elle y reste ! Le « gros » cadre rouge a la rigidité qu'il inspire à sa simple vue. Quant aux suspensions dures, encore une fois, elles appellent la brutalité et encaissent très bien les grands chocs. Vous avez deviné, il s'agit là d'une moto de course. Pas question de s'amuser trop pépère avec elle, ce n'est vraiment pas son truc. Dans le même ordre d'idées, son frein avant double came est très puissant (sur la route aussi), mais surtout il est progressif. Pilotes de taille moyenne, voilà une 125 faite pour vous. La hauteur de selle est très accessible ; et la position de conduite qu'offre la Cardel est vraiment faite pour des spécialistes du pilotage 125. A ce propos, si s'asseoir sur le réservoir et lever la jambe bien haut, pour virer court, est une figure qu'il vous est familier d'imiter au guidon d'une 125, vous ne serez pas dépayés. Toutefois, n'oubliez pas de « mettre gaz » et de tirer bien fort sur le guidon, si vous voulez que ça tourne. Pour protéger le radiateur des coups de braquage, « la TM » a soudé des butées de direction sur le cadre... je vous laisse la surprise. Juste pour rester critique un instant frarissime genre d'instant dans cet essai, dommage que la pompe à eau et sa



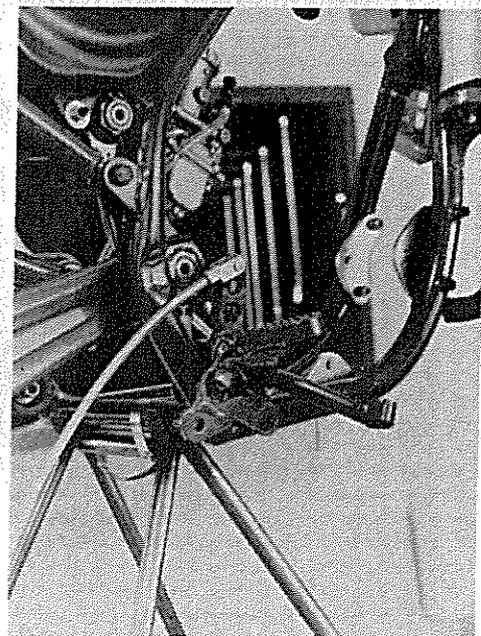
grosse durit soient si mal placées, mal protégées.

Le moteur TM respire bien parce qu'il est minutieusement assemblé, jusqu'au carburateur (Mikuni O 34) dont la concordance des trous est réajustée à l'usine TM avant le montage... Jusqu'où va-t-on, vraiment ? Pour la petite histoire, c'est un cylindre en Nicasil doté d'une admission mixte : directe au premier tiers du cylindre, et par clapets à son embase, les lames rasant cette dernière. Dans la boîte, six rapports dont les deux premiers sont très courts et le dernier long. La Cardel démarre vitesse enclenchée... ça va de soi ! Dernier détail : l'intérieur de la cloche d'embrayage est cranté, l'extérieur des disques aussi, ce qui empêche considérablement l'usure de l'embrayage. Fallait y penser, c'est si simple ! Bref, le moteur va bien. Sans qu'il soit exagérément plus puissant que les autres, ni vraiment plus souple d'ailleurs, il a l'avantage d'avoir un rendement constant, et à ceci trois raisons essentielles : un, il est refroidi par eau ; deux, l'attaque de son embrayage ne change pas en chauffant ; trois, les deux premières vitesses de la boîte permettent d'avoir toujours (ou presque) un rapport à rétrograder, en cas de « loupé » dans une grimpette chère.

Dans tous les pièges du tracé improvisé par Denis, la Cardel est peut-être la 125 d'enduro la mieux armée pour faire amende honorable entre les mains de n'importe qui. Saut pour les lourds, éventuellement, car en descente, la moto étant courte d'empannement, il faut savoir conduire... Ceci dit, Crespo descend très vite et tout droit, mais il a l'habitude...

Que dire encore de la 125 Cardel ? On a envie de l'acheter, bien sûr ! Mais vous savez combien ? 21 605 F — je dis « vingt-et-un-milles-six-cent-cinq » francs ! Mais le 80 ne coûte que 18 365 F...

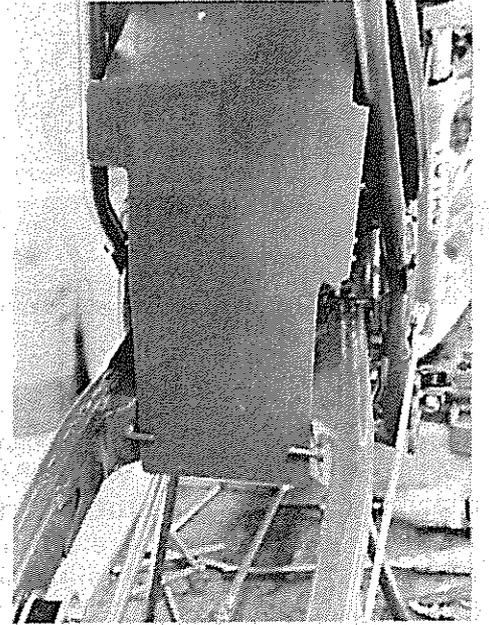
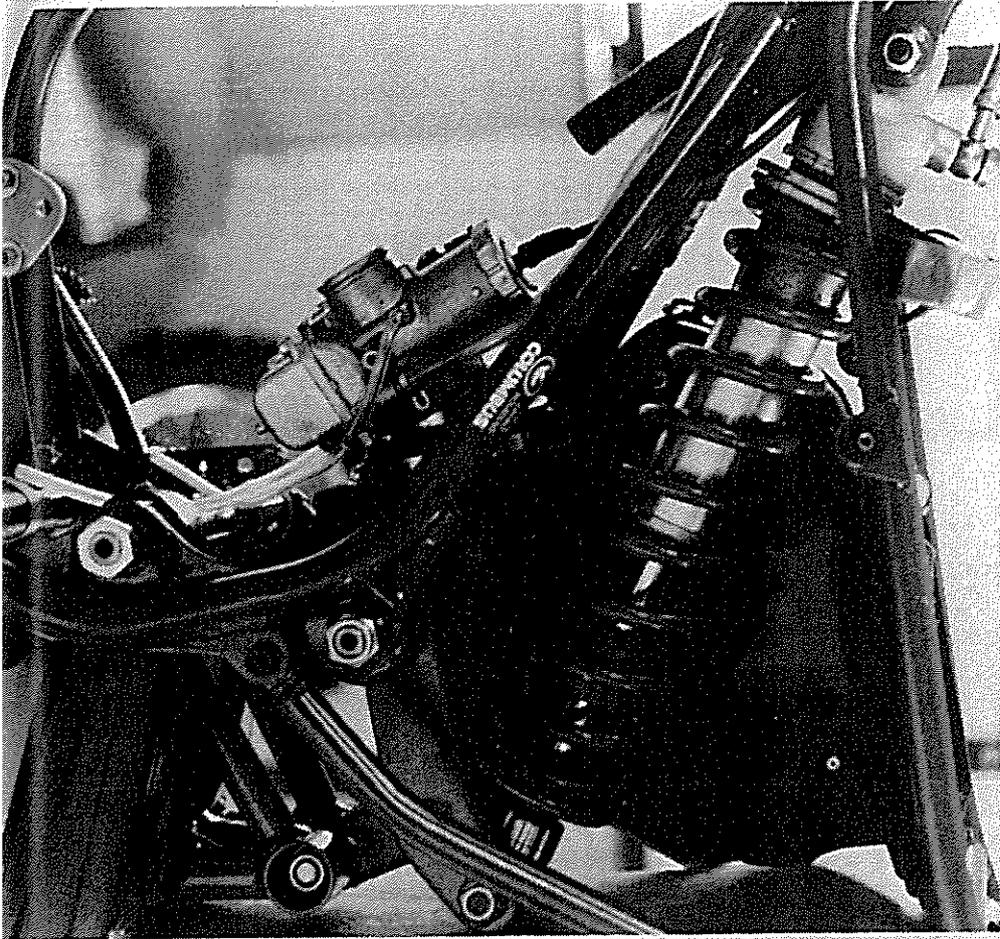
Sur ce profil du moteur TM, notez l'emplacement mal agencé de la pompe à eau. Elle est vulnérable.



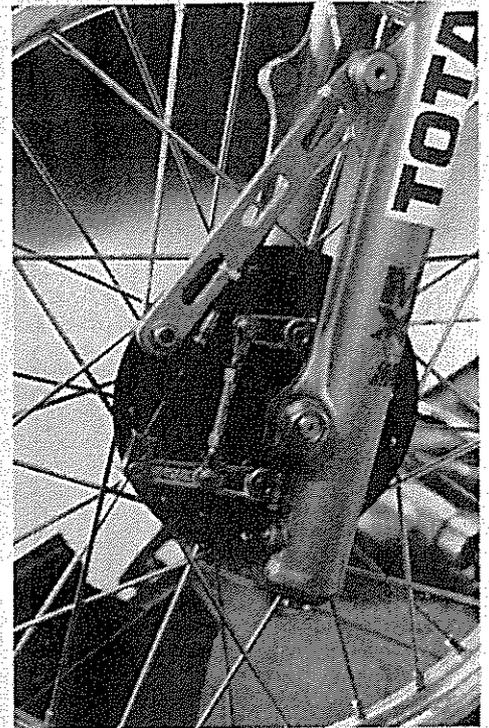
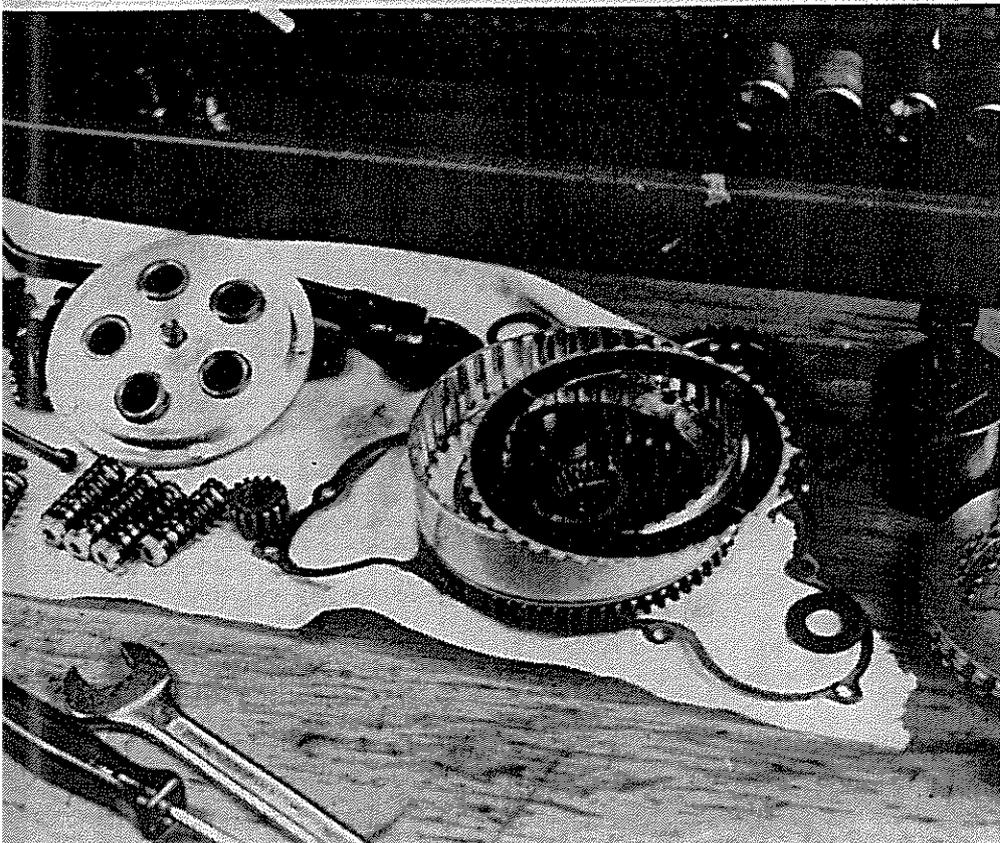
Admirables ! Notez ces deux détails : le petit support qui reçoit la bonbonne de gaz de l'amortisseur, et cet ensemble repose-pied/pédale de frein.



*Très incliné, l'amortisseur Corte Cosso est « immense » et contient beaucoup d'huile, pour une meilleure endurance à l'effort. Les basculeurs, en bas, sont en tôle emboutie et en plusieurs morceaux.*



*Soudés sur le bras oscillant, deux ergots guident le coulisement de la plaque protectrice de l'amortisseur.*



*Le frein à tambour double came de la 125, un Rimoldi. C'est l'avenir que l'on souhaite à toutes les motos d'enduro.*

*L'intérieur de la cloche d'embrayage est cranté, et les disques s'y engrainent. Finie l'usure intertempestive dans les grimpettes trop chères...*