

août-septembre 1974/n°5/5f

SR SQUADRA
CLUB FRANCE RÉGOLARITÀ
www.srcf.fr

moto



**ET UN
POSTER
VERT!**

**ESSAI
125 BPS ELAN**

**comment piloter en
tout-terrain?**

les motos italiennes d'enduro.

125 BPS EN



UN BON ELAN

La concurrence dans le collimateur, BPS a pris un bon élan. Les récents succès de cette jeune marque française dans les championnats de France d'enduro nous ont tout naturellement suggéré cet essai d'actua-

lité : celui de la 125 cc BPS Elan. C'est le modèle le plus sophistiqué de la gamme. Celui qui est conçu pour les compétitions d'enduro. Celui qui s'attaque, sans complexe, aux Monark, KTM et autres Ossa.



DURO

par
Alex
Fontane



BPS

est la première marque française de motos tout-terrain, un fruit de la passion muri en plein Rouergue. C'est en effet à Villefranche de Rouergue que sont fabriquées les BPS. L'aventure a commencé comme un pari. Les frères Portal, Gilles et Denis, des crossmen chevronnés et bourrés d'idées, se sont jurés de faire une moto tout terrain bien de chez nous et qui pourrait rivaliser en France avec les Monark et autres KTM. La gageure était de taille car s'il est relativement facile de faire un prototype dans le coup, le stade de la commercialisation pose d'autres problèmes d'ordres technique et financier. Les Portal se sont alors associés avec Boudet, l'homme d'affaires de... l'affaire, et ont carrément vendu la ferme familiale pour se consacrer entièrement à la fabrication des Boudet-Portal-Spécial. Primitivement le S désignait le nom de Seurat qui fit partie de la petite équipe durant un temps. Début 1973 sort la première BPS. Ce n'était pas la gloire. Certes, elle était plus petite et plus légère que ses rivales célèbres, mais on lui reprocha un manque de puissance, une tenue de route douteuse, une garde au sol insuffisante... et j'en passe. Sans se décourager l'équipe se remit au travail pour soigner radicalement toutes ces maladies de jeunesse. La BPS Elan 1974 est donc avant tout une moto de compétition enduro, fonctionnelle, sans fioriture. Elle s'adresse d'abord au sportif et très occasionnellement aux promeneurs, car c'est à fond de sixième, à plus de 90 km/h dans les chemins, qu'elle procure le maximum de plaisir.

On travaille vite chez BPS. Entre le modèle essayé voilà maintenant près de 3 mois, et le modèle actuel, la fixation des amortisseurs sur le bras oscillant a été avancée, d'où un débattement plus important.

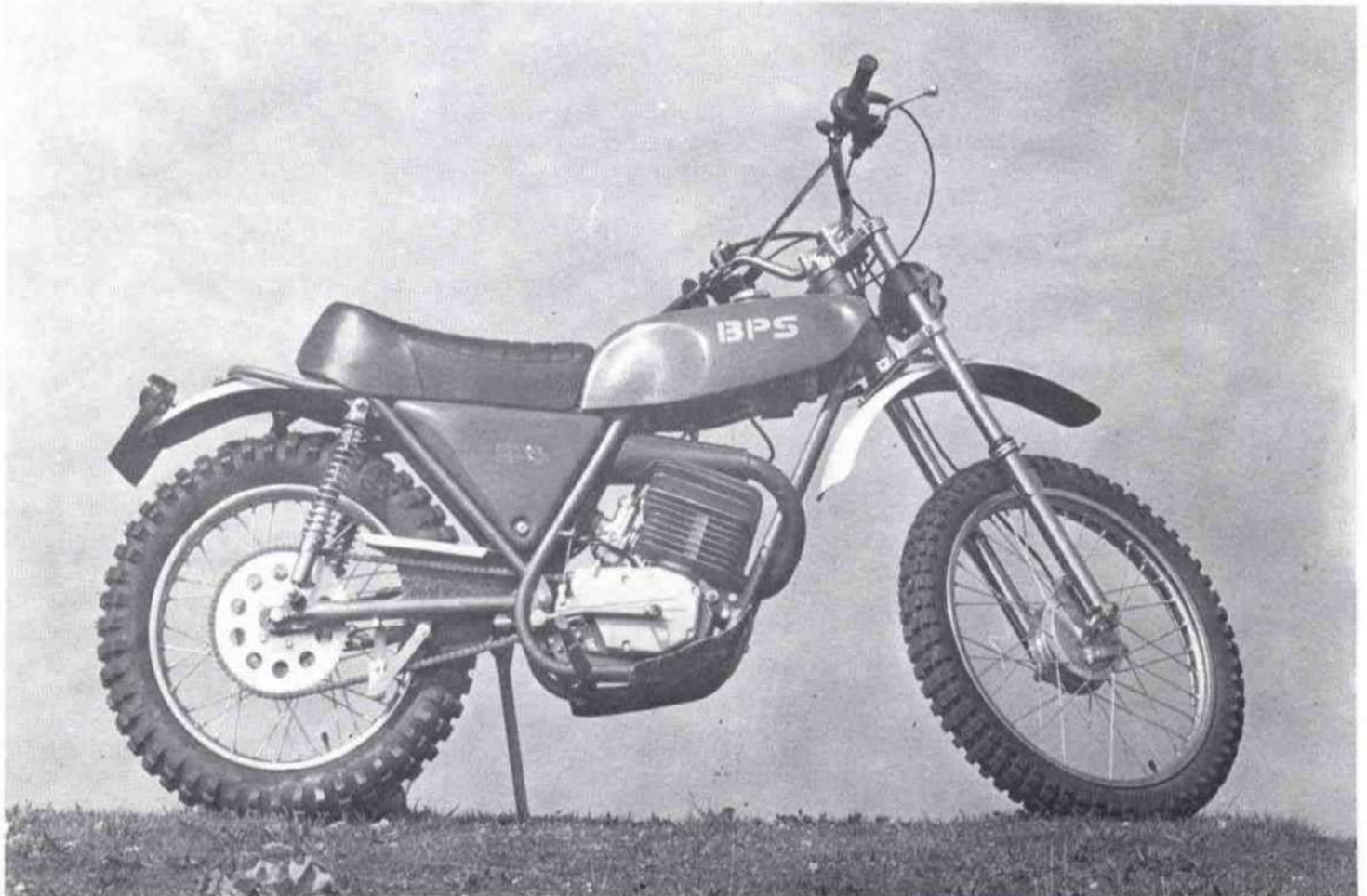


LA DODUE

Esthétiquement elle se discute, sans enthousiasme. Le dessin des différents accessoires : selle, garde-boue, réservoir, ne colle pas très bien ensemble, le silencieux façon boîte de Coca Cola n'arrange pas les choses et pour finir les couleurs vert et jaune ne sont pas du meilleur ton. Vous direz qu'en compétition l'esthétique on s'en fout. Par rapport au modèle précédent, cette BP paraît dodue, cela provient certainement du pneu arrière à plus grosse section, de la selle plus épaisse et du réservoir plus grand.

SELLE DE CROSS

Le réservoir d'une contenance de 8 litres est en plastique. C'est bien, mais pour résister au choc mieux vaudrait qu'il soit en ferraille. Un réservoir métallique se bosselle mais ne crève pas. Il coûte aussi plus cher à réaliser et nécessite l'achat d'une presse hydraulique... pour bientôt nous ont affirmé les Portal. Le robinet d'essence est à bille, vous savez ce tube de caoutchouc avec des étranglements et dans lequel vous faites circuler une bille sur les positions ouvert, fermé et réserve. C'est au toucher qu'on reconnaît le positionnement du robinet, moins pratique tout de même que de visu. La selle, faite en Italie, est formidable, une vraie selle de cross, bien épaisse, moelleuse et bien-sûr monoplace. Deux petits fessiers y tiendront presque confortablement pour quelques kilomètres.



COULEUR INTERNATIONALE

Le guidon d'un dessin purement cross est une fabrication maison. Il reçoit des poignées et des leviers Magura à réglage rapide, d'une excellente qualité. La forme curieuse des leviers est des plus fonctionnelle, elle permet toujours de garder dans le creux du V deux doigts sur le frein et l'embrayage et offre un important bras de levier au moment des freinages et débrayages. De plus ces commandes sont parfaitement protégées de la boue et de l'eau. Ces leviers ont cependant deux inconvénients. La mollette de réglage en plastique n'est pas fendue pour permettre de sortir le câble, au niveau du guidon. Ensuite, son diamètre intérieur est insuffisant pour recevoir les gros câbles japonais. Le contacteur d'éclairage Aprila, Made in Italia, est à l'origine pourvu d'un coupe-contact qui coupait invariablement au moment où on le désirait le moins. Voilà pourquoi la BP est équipée d'un coupe-contact Made in Germany (comme les Magura) indépendant du contacteur. Le compteur kilométrique de marque Huret n'est point un modèle de précision et encore moins de solidité, de plus il ne possède pas de totalisateur journalier. Le phare grillagé est monté souple. Il signale plus qu'il n'éclaire. Le système de fixation du garde-boue avant n'est pas sans rappeler celui des premières Monark et Bultaco. C'est un montage souple qui ne retarde que d'un temps le moment de rupture du garde-boue plastique. Il eût été préférable de directement monter à l'avant et à l'arrière de vrais garde-boue incassables comme les Preston & Petty américains, ce qui aurait par ailleurs complété la couleur internationale de cette moto.

L'EQUIPEMENT ENDURO SE PARFAIT

Les suspensions avant et arrière sont des Telesco espagnoles. La fourche avant de type cross a un débattement de 180 mm. Les amortisseurs arrière sont réglables en 5 positions. Sur les tout derniers modèles BPS l'ancrage du bas de l'amortisseur est avancé vers l'axe du bras oscillant, ce qui a fait passer le débattement des amortisseurs de 8 à 15 cm. C'est considérable, le confort et la tenue de route y ont gagné. Sous les caches latéraux triangulaires, à droite, l'accès au filtre à air, une boîte en plastique, relativement étanche dont la prise d'air se fait sous la selle. Il faut déjà un sacré gué pour que le moteur avale de l'eau. Sous le cache gauche, une trousse à outils bien maigrichonne qui devrait sans tarder être remplacée par une sacoche fixée sur le réservoir. De même les caches latéraux changeront de forme pour incorporer un emplacement réservé à la pose des numéros de course, ainsi l'esthétique d'ensemble s'améliorera. Les freins sont des moyeux Grimeca simple came de 125 mm de diamètre depuis peu renforcés par une frette acier. Comme les freins, les jantes proviennent d'Italie, ce sont des Radaelli en acier dépourvues des grappe-pneus classiques, mais dont les bords intérieurs sont hérissés de petits tétons qui font avantageusement office de gripsters.

Sans aucune fioriture, et même assez austère, la BPS Elan est destinée exclusivement à la compétition d'enduro. Elle est étroite, compacte et, dans les grandes lignes, bien conçue.

ON NE L'APPELLERA PLUS RASE MOTTE

Le cadre est un double berceau en acier qui pèse 8,5 kg. Sa particularité est d'être cadmié puis bichromaté, il est ainsi mieux protégé de la corrosion que par une ou plusieurs couches de peinture. Par rapport au modèle précédent on note d'importantes modifications sur le cadre. Il a été renforcé au niveau de la colonne de direction par l'adjonction d'un troisième tube supérieur.

L'angle de chasse de la fourche avant a été augmenté, de même que la garde au sol qui passe à 25 cm. Le guidage du tube dans la colonne de direction se fait au moyen de deux roulements à bille étanchéifiés.

Les repose-pieds sont repliables et celui de gauche est démontable pour permettre de sortir facilement le carter d'embrayage... Le dessous du moteur est protégé par un sabot plastique bien enveloppant genre Yamaha TY ou Ossa trial. En augmentant de section, le pneu arrière, un Pirelli de 400 x 18, a amélioré l'adhérence et la garde au sol.

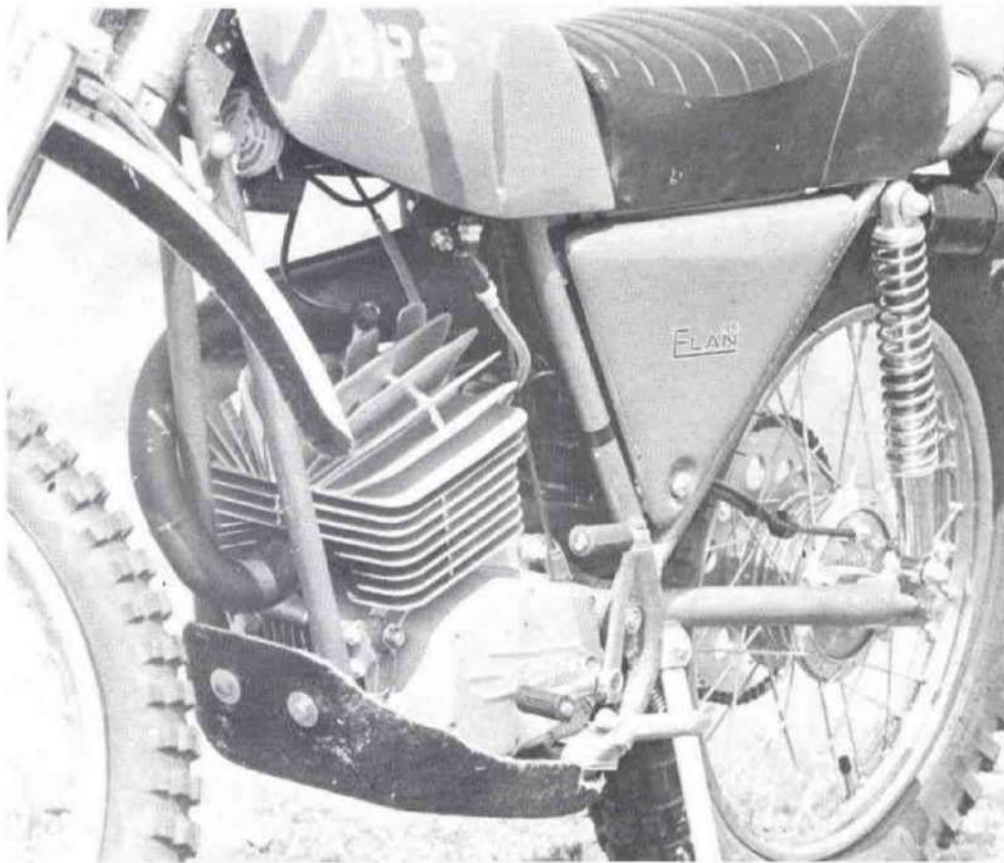
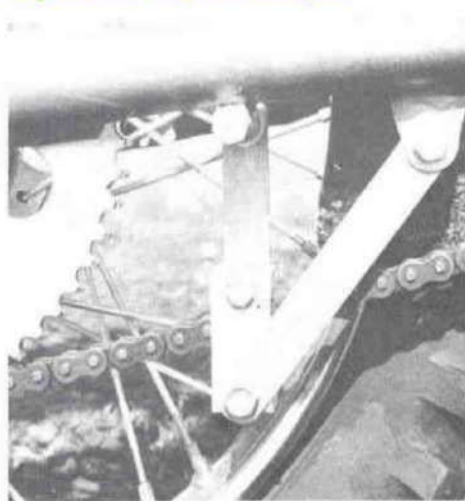
LA CHASSE AUX VIBRATIONS

Le moteur est le bien connu 125 monocylindre Sachs type 1251 6B qui développe environ 18 cv. Il n'est absolument pas retouché par les frères Portal. Seul l'échappement est fabriqué à Villefranche. Il se compose d'un vrai pot de détente prolongé par un silencieux cylindrique soudé au tube de fuite. L'ensemble du système d'échappe-

ment, récemment renforcé, ne casse plus.

Autre grande nouveauté du modèle 1974, le moteur est fixé au cadre par des silent blocs, qui filtrent grandement les vibrations pernicieuses. En grande partie seulement, car il en reste. D'ailleurs, pour plus de sécurité la boulonnerie serrée à 80 kg se compose en grande partie de Nylstop.

Le guide-chaîne, simple et de bon goût.



Notez le dessin intelligent de l'échappement, qui disparaît sous le réservoir et la selle, ainsi que la découpe généreuse du sabot-moteur.

LA POSITION IDEALE

Jadis on ventait la faible hauteur de selle de la BPS. Il ne pourra plus en être de même aujourd'hui, elle s'aligne sur la concurrence qui a depuis quelques temps opté pour la position de conduite moto-cross. Les avantages sont d'abord d'assurer une bonne garde au sol, puis un excellent confort par une selle épaisse. Il sera aussi plus facile de se mettre debout sur les repose-pieds et, dans les virages, la jambe qui sort fléchira moins. Le revers de la médaille, il faut de grandes jambes pour pousser dans les bourbiers et autres passages difficiles. Toujours au sujet de la position de conduite, l'avantage de la BPS sur ses rivales est que le pot d'échappement ne gêne nullement, il passe sous la selle. Au niveau des genoux la machine est étroite et c'est bien.

UNE BOITE DE VITESSES SUSCEPTIBLE

La mise en route du moteur Sachs à allumage électronique Motoplat est un jeu. Bien dommage seulement que le kick se trouve à gauche, on est plus habitué à kicker à droite. L'embrayage n'est pas très doux pour une 125 cc et la sélection des rapports demande une sacrée habitude. La boîte de vitesses du Sachs n'est pas un joyau mécanique, il ne faut pas la brusquer sinon les vitesses refusent tout net de s'enclancher et plus on s'énerve, moins elles passent bien. La souplesse de ce moteur est bonne sans plus. Pour sortir tous les chevaux de ce petit moteur il faut savoir jongler avec la boîte. Ne vous découragez pas, le résultat en vaut la peine, un petit racer tout terrain bien piloté est autrement plus intéressant et vivant qu'une grosse cylindrée qui vous tirera toujours d'affaire avec ses perchérons.

LE PRIX DE LA CASSE

Piston complet : 173,23 F ; réservoir : 264,00 F ; amortisseur AR : 150,00 F ; Couronne AR : 69,60 F ; transmission de gaz : 6,00 F ; transmission d'embrayage : 6,30 F.



LE PARI GAGNE

Le moteur de la BPS est un peu moins puissant que celui du Monark ISDT, autrement dit même si la tenue de route est égale, et c'est le cas, la BPS subit toujours un handicap de puissance... à moins que vous ne commandiez, sur option, un moteur Sachs GS. Une bonne « tenue de route » en tout terrain se juge d'abord dans les ornières. Il vous arrive bien souvent de mettre la roue avant dans une ornière, il faut alors que la roue arrière suive sans protester. C'est le cas avec la BPS, croyez bien que ce n'est pas évident avec toutes les motos tout terrain. Ensuite dans les chemins caillouteux les suspensions doivent « gommer » les inégalités sans que la machine rue en tout sens. Là aussi la BPS est à la fête, bien que la fourche avant soit encore perfectible. Plus vous roulez vite mieux elle tient le cap. C'est réellement à fond de sixième dans les chemins que l'on appréciera à sa juste mesure la BPS. La maniabilité est supérieure à celle de la Monark qui accuse quelque 10 kg de plus. Dernier point fort de la machine française, son confort. Une bonne position, de bonnes suspensions, une selle moelleuse, sont des atouts maîtres qui vous permettent de vous « taper » 300 km de tout terrain dans une journée sans être épuisé. Le point faible de la BPS est un freinage insuffisamment efficace. Les Grimera ne sont pas à la hauteur, pas plus qu'ils ne sont étanches. Dans un avenir proche, les moyeux actuels seront remplacés par les nouveaux Grimeca coniques, plus légers et plus efficaces. On songe aussi au frein à disque.

DES PROGRES RAPIDES

Ainsi, la BPS 1974 est déjà une machine évoluée, bien dans le coup au niveau des enduros français. Elle l'a prouvé. Certes, elle présente encore quelques défauts dans sa version actuelle : de mauvais freins, un moteur qui vibre pas mal, pas de moyeux à broche, des garde-boue fragiles, un réservoir difficile à démonter.

Mais toutes les motos enduro actuelles ont leurs petits défauts. Avant de prendre le départ pour une compétition, toute moto doit être sérieusement préparée par son propriétaire. Ce qui est remarquable avec la BPS, c'est la rapidité avec laquelle ses constructeurs l'améliorent. Déjà, les derniers modèles disposent d'amortisseurs arrière avancés pour les rendre plus efficaces. Bientôt, les nouveaux freins Grimeca à broche seront montés ; on travaille encore sur les échappements, sur les carburateurs, sur l'équipement plastique, etc.

Il suffit de voir le nombre de protos qui traînent dans les cours de la petite usine de Villefranche pour en déduire que la BPS n'a pas fini d'évoluer... rapidement, et dans le bon sens, bien-sûr !

125 BPS

fiches techniques

MOTEUR

125 Sachs type 1251/6B.
Alésage : 54 mm. Course : 54 mm.
Cylindrée : 123 cc.
Puissance maxi : 18 ch à 7 500 tr/mn.
Allumage : électronique Motoplat.
Carburateur Bing : \varnothing 28 mm.
Lubrification : mélange à 4 %.
Mise en route : kick.

TRANSMISSIONS

Primaire par engrenages.
Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.
Boîte de vitesses à 6 rapports.
1^e : 4,60/1 ; 2^e : 2,93/1 ; 3^e : 2,165/1 ;
4^e : 1,715/1 ; 5^e : 1,434/1 ; 6^e : 1,24/1.
Secondaire par chaîne.

PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire double-berceau.

Susp. avant : fourche télescopique hydraulique Telesco, \varnothing 35 mm.

Susp. arrière : amortisseurs hydrauliques Telesco réglables en 5 positions.

Freins Grimeca.

Jantes acier.

Pneu AV : 2,50 x 21 cross.

Pneu AR : 400 x 18.

Empattement : 1 380 mm.

Hauteur de selle : 760 mm.

Hauteur de guidon : 1 050 mm.

Hauteur repose-pieds : 285 mm.

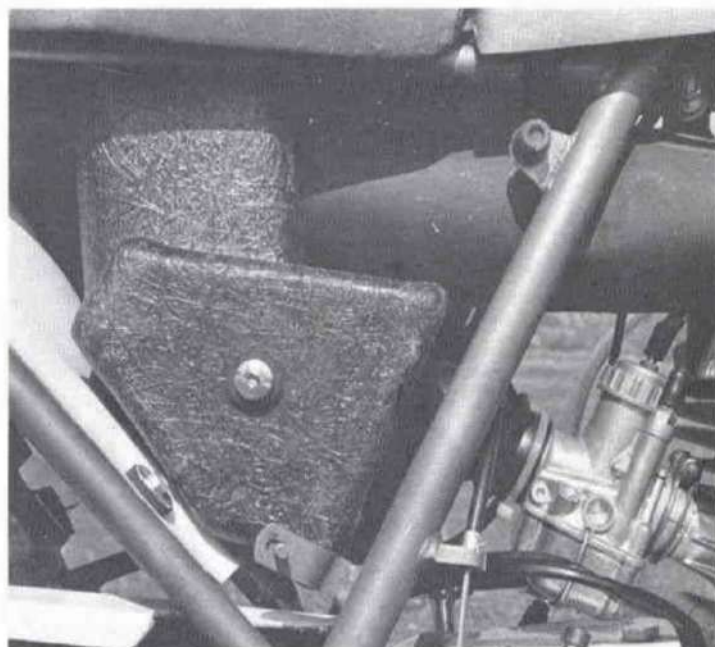
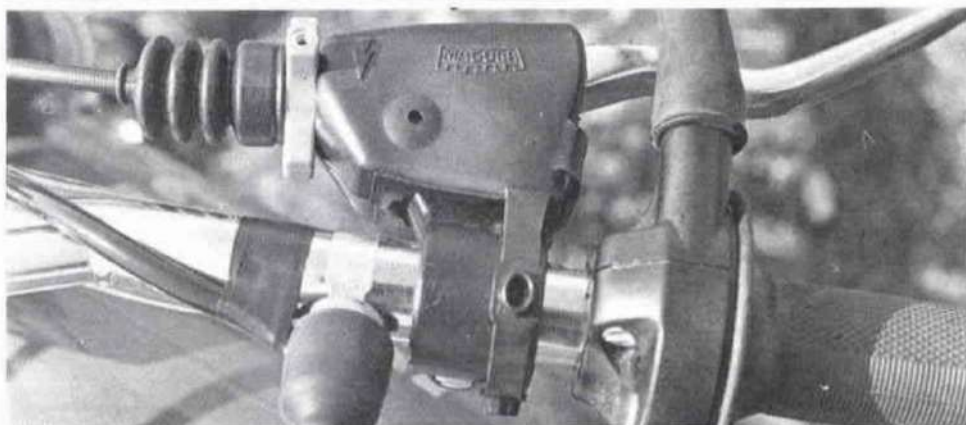
Garde au sol : 260 mm.

Contenance réservoir : 8 litres.

Poids à vide : 82 kg.

Prix : 6 790 F.

Constructeur : Motos Boudet-Portal,
Route de Toulonjac, 12200 Villefranche-
de-Rouergue.



Leviers et poignées Magura. Excellente qualité. Coupe-circuit étanche, à n'utiliser cependant qu'en cas d'extrême urgence, sous peine de « tuer » l'allumage électronique Motoplat.

Le boîtier de filtre à air se trouve sous le panneau latéral droit. La prise d'air est tout en haut, sous la selle. Mais la trappe d'accès à l'élément filtrant, maintenue par une vis moletée, n'est pas réellement étanche.

Bien que monté sur silent-blocs, le moteur laisse filtrer de sévères vibrations à certains régimes.

ENDURO