

décembre 76/n°32/7f. fb.70.fs.450-\$.130

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

moto

**UN MATCH
POUR UN CHOIX:
LES 175 ENDURO**

**MOTOBECANE
D 55 TT**

**CATALOGUE:
TOUTES LES TRAIL 77**



UN MATCH POUR UN CHOIX

Par Gilles MALLET

Moto Verte n'a pas encore tout essayé en matière de bécanes d'enduro. Mais, après les 250 cc (M.V. 11) et les 125 cc (M.V. 22 et 25), la principale lacune dans nos essais comparés concernait les 175 cc.

Cylindrée bâtarde, maugréent d'aucuns, qui ne sont pourtant pas quiconque. Billevesées, qu'on leur répond, avec ce sens du raccourci que les Français ont hérité de Louis XVI.

Demandez à Queirel, par exemple, ce qu'il pense des 175 cc. Après avoir été champion de France avec une 125 cc, puis s'être essayé, avec peu de succès, à la 250 cc, il a choisi la cylindrée 175 cc. C'est tout de même une référence.

Quant aux constructeurs, ils s'intéressent de plus en plus, eux aussi, à cette « bâtarde » cylindrée. Sachs y est venu, et équipe de nombreuses marques, dont Monark, BPS, Hercules, etc. KTM avait déjà un 175 cc depuis quelque temps. Ossa est la première marque espagnole à se lancer, depuis moins d'un an, dans cette cylindrée.

Enfin, la classe 175 cc existe depuis longtemps aux 6 Jours et aux championnats d'Europe, et il est probable qu'elle apparaîtra au prochain championnat de France d'enduro.

Autant de bonnes raisons pour faire s'affronter, en un de nos désormais renommés « match pour un choix », les 175 cc d'enduro.

Nous avons volontairement éliminé de ce match les marques mal distribuées ou qui ne font aucun effort commercial, parce qu'à notre avis, l'après-vente, c'est très important. Voici donc, réunies dans la même arène, la KTM, la BPS, la Hercules et la Ossa. L'arène, ce sont le terrain de cross et le parcours de l'enduro d'Iffendic, sur les lieux desquels s'est réalisé, en septembre dernier,



LES 175

cet essai comparé.

Trois de ces motos étaient neuves, à peine rodées. La BPS, au contraire, avait déjà bien roulé sa bosse, et sortait d'une bonne cure de remise en état. Les essayeurs, comme d'habitude, ont été choisis parmi des pilotes connus et expérimentés, quoique de niveaux différents.

Permettez-moi de vous les présenter : Eric Grossier, 4^e national à Iffendic sur 50 BPS. Jean-Pierre Richard, 1^{er} national à Iffendic sur 175 Hercules (pas celui de l'essai). Yves Bataille, moniteur et animateur de l'école supérieure d'enduro et Gilles Mallet, c'est-à-dire moi qui vous cause, mais on se connaît déjà.





ENDURO

Trois plus une

Les 175 d'enduro, c'est un peu comme les 3 mousquetaires. D'abord, ils — et elles — sont quatre. Ensuite, y'en a un — et une — qui ne ressemble pas aux autres. Dans le roman, c'est d'Artagnan. Ici, c'est la Ossa.

Elle hérite bien sûr de l'école espagnole, portée depuis toujours sur la simplicité, l'ingéniosité et un zeste de rusticité. Avec son cylindre à deux transferts, sa boîte 5 vitesses, son allure de trail sportive, la Ossa diffère très sensiblement, d'aspect et de conception, de ses trois concurrentes.

Boîtes 6 et 7 rapports, cylindres comme des gruyères, très sophistiqués, la BPS,

la Hercules et la KTM relèvent, en fait, de l'école allemande. Trois motos assez semblables, une autre très différente. Avant de les confronter sur le terrain, voyons, sur le plan construction, quelles sont ces différences.

BPS

La partie cycle de la Silver Vase 175 est la même que celle de la 125 cc, à quelques détails près. Un cadre double berceau fortement renforcé par des goussets, un long bras oscillant de section carrée recevant les nouveaux Marzocchi à gaz à réservoir long, une fourche Marzocchi de \varnothing 35 et de 200 mm de débattement, composent la charpente de

cette partie cycle, assez longue, avec 144 cm d'empattement.

Les nouvelles jantes Akront vertes (plus plates et plus larges) sont chaussées de pneus Pirelli cross, 4,50 x 18" à l'arrière, et 3,00 x 21" à l'avant. Les freins sont les excellents Grimeca coniques de \varnothing 140 mm, montés sur des broches permettant un démontage rapide et facile des deux roues, sans aucune entretoise, et sans démontage de la chaîne. De vraies roues à broche, quoi !

Le réservoir, en tôle d'acier, contient 8,5 litres de mélange. Bien dessiné, il fait, en outre, office de coffre à outils. Dessous, un porte-bouteille d'air comprimé atteste, entre autres, de la finition

de cette moto vraiment pensée pour la course.

L'excellente visserie, presque tout en nylstop et BTR, le bon dessin du guidon, équipé de Magura (poignée de gaz alu, leviers « Eurostyle »), la tension de la chaîne commode, confiée à un seul écrou de chaque côté, le filtre à air remarquablement étanche, quoique d'un accès un peu longuet, confirment cette impression : la BPS est bien pensée et bien finie. Quelques lacunes, bien sûr, comme les garde-boue trop fragiles et trop étroits, l'échappement peu protégé sous le bloc-moteur, un sélecteur fragile (et très cher, 10 sacs le bout, comme celui de la Hercules), existent sur cette moto.

La pédale de frein, par contre, est bien conçue et commande une robuste tringle. La béquille centrale est stable et permet un béquillage facile.

mn. En réalité, c'est une puissance approximative, puisqu'elle dépend beaucoup de l'échappement utilisé. Et nous verrons que le BPS est à la fois plus souple et un peu plus puissant que le Hercules. Dernière précision : la chaîne est une 15,9 étroite, contre une 12,7 sur la 125 cc.

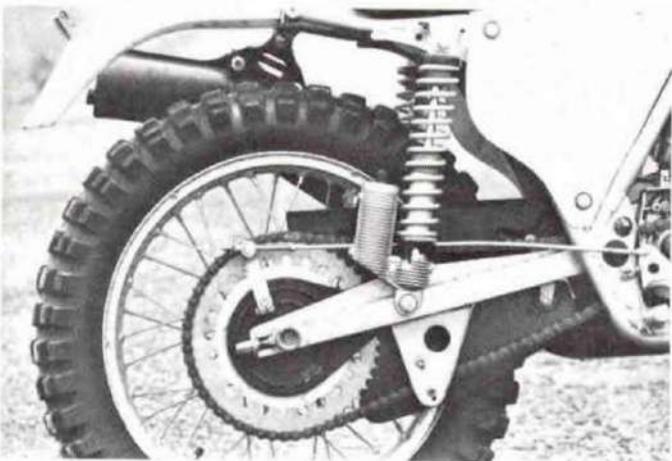
Hercules

Nous ne reviendrons pas sur le moteur, identique à celui de la BPS, sauf pour signaler qu'il est maintenu en deux points sous le bloc, et deux autres sur la culasse. Ce qui explique peut-être qu'il ne vibre pas, contrairement au BPS. La différence, nous l'avons vu, réside dans l'échappement. Moins « puissant », celui de la Hercules est par contre mieux dessiné puisque, comme celui de la KTM, il passe sous réservoir et selle pour sortir, volumineux mais bien protégé et pas gênant,

un méchant casse-tête ! La même solution (avec 6 positions d'ancrage « seulement ») se retrouve d'ailleurs sur la KTM, équipée elle aussi de Marzocchi à gaz à réservoir long. Les similitudes ne manquent donc pas sur ces trois motos. A l'avant, la suspension est confiée sur les nouveaux modèles à la nouvelle fourche Ceriani à fourreaux en magnésium, de \varnothing 35 mm et de 220 mm de débattement, avec l'axe de roue déporté sur l'avant, ce qui augmente l'empattement en diminuant la chasse.

Notre machine d'essai, vous le constaterez sur les photos, était encore équipée de la Ceriani classique, et l'on peut penser que son comportement est quelque peu différent.

Les jantes, les nouvelles Akront « vertes », sont chaussées de Metzeler cross 4 x 18 et 3 x 21 ; très classique, ainsi que les excellents Grimeca coniques montés à



1. Longue, puissante, harmonieuse, la BPS est une bonne bête d'enduro.

Elle a peu de défauts : l'échappement « en-dessous » et un moteur qui a tendance à vibrer.

2. Coffre à outils incorporé dans le réservoir et porte-bombe à air sont des équipements d'origine sur la BPS.

3. Roue à broche, frein par tringle bien conçu, nouveaux Marzocchi à gaz chez BPS

4. Un filtre à air remarquable sur la BPS.

Dans cette excellente partie cycle, est monté le Sachs 175 cc 7 vitesses. Astuce, son montage simple permet de le déposer très rapidement. Autre astuce, la boîte à prise constante permet le kickage avec un rapport engagé. Alimenté par un Bing de \varnothing 34 mm, ce moteur est donné par Sachs pour 26 ch à 8 500 tr/

du côté gauche. En outre, cet échappement, constitué en 3 parties, est facilement démontable, ce qui n'est pas le cas, en revanche, du réservoir.

Le cadre double-berceau en acier au chrome-moly ressemble un peu, tout au moins dans sa partie avant, au BPS et au KTM. C'est la même école. Le bras oscillant, par contre, est de section circulaire, avec un renfort sur lequel se fixent les Marzocchi à gaz, également des nouveaux modèles, à réservoir plus long. Mais si, sur la BPS, il n'y a qu'une position d'ancrage, on en trouve cinq sur le bras oscillant et trois autres sur le cadre, pour l'Hercules. Ainsi peut-on positionner ces Marzocchi de 9 façons différentes, et régler la tension des ressorts de 5 manières. C'est pratique, tout en l'étant, et sans l'être. Parce que si cela permet effectivement à un bon metteur au point de trouver le réglage idéal, cela constitue

l'avant et à l'arrière, ce dernier étant commandé par tringle, petite biellette bien foutue à un bout, petite pédale simple et classique à l'autre bout. Roue à broche, démontable en quelques secondes et tension de chaîne par un seul écrou. Technique italienne et tchèque, c'est bien fait, impec, rien à dire comme sur la BPS. La grosse selle épaisse cache un filtre Twin Air bien emballé dans une chambre de tranquillisation en plastique qui respire par deux ouïes tout en haut. L'accessibilité à l'élément filtrant est excellente : trois vis à retirer sur le panneau latéral droit. L'étanchéité semble également remarquable, ainsi que le silence de l'admission.

Au guidon, bien sûr, on trouve la désormais classique panoplie de Magura, ici sous forme de leviers « eurostyle », plus un bouton de masse étanche au pouce



gauche. A n'utiliser qu'en cas d'extrême nécessité, les allumages électroniques Motoplatt supportant très mal ce genre d'instrument; utile toutefois si le boisseau se bloque, devant l'impossibilité de monter un décompresseur.

Les garde-boue sont ces larges Falk allemands, pas gracieux mais fonctionnels et pratiquement incassables. Ça demeure assez rare, en pièces d'origine, pour être signalé.

Un nouveau réservoir en tôle d'acier, de 8 litres, remplace sur les nouveaux modèles le gros « bidon » de 10 litres précédent, ce qui permet de mieux tenir la moto entre les genoux, et augmente donc sa maniabilité.

Quant à la selle, elle est la plus confortable des quatre, et son dessin est excellent. Les repose-pieds, également bien conçus, sont un peu bas, ce qui limite une garde au sol tout juste correcte, surtout avec les nouveaux modèles équipés d'une béquille centrale.

La transmission secondaire est confiée à une chaîne 15,9, et la finition d'ensemble est excellente, plus soignée encore que sur la BPS.

KTM

Cadre double-berceau aussi sur la KTM, commun avec les 250 et 400 cc, en acier au chrome-moly, avec une partie arrière, constituée de deux très forts tubes de section ovale, particulièrement balaise et rigide. Nous avons déjà parlé des amortisseurs arrière, fixés sur un bras oscillant très renforcé par des plaques de tôle en L soudées par point (comme d'ailleurs toutes les soudures sur cette moto). Un détail important : avec 146 cm d'empattement, la KTM est la plus longue de nos quatre 175 cc.

La fourche est une Ceriani de \varnothing 35 mm et 180 mm de débattement, avec des fourreaux renforcés par une nervure.

Selon les livraisons, les jantes sont des Akront « vertes » ou des Sun américaines, équipées de pneus Metzeller 4,50 x 18 et 3,00 x 21".

Le freinage est confié à un moyeu de \varnothing 130 mm à l'avant, et un moyeu déporté de \varnothing 180 mm à l'arrière. Les roues, ici, ne sont pas de vraies roues à broche, et le démontage de la roue arrière, en particulier, n'est pas très commode. Il partage ce point avec la Ossa, pas mieux lotie à cet égard.

Au guidon — un guidon typique, sensiblement incurvé vers l'arrière —, on retrouve les Magura « Eurostyle » montées sur la BPS et la Hercules. La commande de frein arrière se fait ici aussi par tringle, et les repose-pieds sont bien dessinés. Le réservoir est en polyester. Il contient 10 litres de mélange, est pourvu d'un bouchon intelligemment prolongé par une chaînette qui l'empêche de tomber lors d'un ravitaillement, et (le réservoir...) se démonte en quelques instants grâce à une intelligente fixation par une large sangle.

La selle, à peine moins confortable que celle de la Hercules, est haute et étroite, d'un dessin excellent pour bien contrôler la moto. Les garde-boue sont du même style que ceux de la BPS : ni très robustes, ni très enveloppants. A l'arrêt, la KTM repose sur une béquille latérale, comme la Ossa.

Le cylindre de 175 cc est monté sur le bas-moteur de la nouvelle 125 cc. Seul le rapport de transmission primaire est différent. Le cylindre, curieusement, est alimenté par un carbu de \varnothing 30 mm, donc plus petit que celui de la 125 cc, un Bing de \varnothing 32 mm ! Le pot d'échappement

étant également moins volumineux sur la 175 que sur la 125, on en conclut facilement que ce 175 cc respire moins bien que le 125 cc. C'est en fait le moteur le plus « tranquille » de la gamme KTM, souple, pas violent, et relativement peu puissant par rapport à la concurrence. Une exception chez KTM ! Le moteur, comme celui du Hercules, reçoit deux fixations supplémentaires au niveau de la culasse. L'échappement, bien sûr, passe intelligemment sous le réservoir et la selle, et, comme celui de la Hercules, est donc bien abrité des chocs, sans gêner le pilote.

La transmission finale se fait par une chaîne 15,9, que l'on retend par un sys-

dèle est donc déjà bien connu, et largement éprouvé.

Le cadre est un double berceau noir, curieusement prolongé par un bras oscillant gris (celui des anciennes 250 cc ?). Des « oreilles » à l'avant du cadre protègent les carters-moteur et une large boucle à l'arrière de la selle forme une poignée de levage bien pratique quand il s'agit de manipuler la moto. La fourche Betor débat sur 170 mm, tandis que les amortisseurs arrière de la même marque, montés classiquement, offrent une course de 90 mm à la roue. Au choix, et pour le même prix, on peut avoir des De Carbon (à gaz, comme tous les De Carbon), et ce sont ces modèles qui



tème d'écrou-contre-écrou un peu fastidieux et longuet.

La finition d'ensemble, comme celle des deux motos précédentes, est excellente. L'accessibilité à certains éléments (sauf réservoir et filtre à air, excellent) est en revanche plus délicate, notamment au niveau des roues.

Ossa

La 175 cc est nouvelle dans la gamme Ossa. Mais en fait, seul le cylindre est nouveau, puisque la partie cycle est celle des 125 cc et 250 cc Pioneer, ainsi que le bas-moteur. Bien que nouveau, ce mo-

équipaient notre machine d'essai. Je m'empresse de préciser que, s'ils sont plutôt moins bien amortis à froid, ils sont plus durants à chaud que les Betor. Mais la différence n'est pas considérable.

Les jantes Akront nouveau profil sont chaussées de Pirelli cross de 3,00 x 21" AV et 4,00 x 18" AR. Les freins sont ceux de toutes les Ossa cross et enduro : un petit moyeu de \varnothing 122 mm à l'avant, un moyeu conique de \varnothing 150 mm à l'arrière. Alors que le garde-boue arrière est correct, on a tout intérêt à changer son homologue avant, aussi fragile que mal dessiné.

Le réservoir en polyester, fixé par simple emboîtement, contient 7,5 litres de mélange. L'excellente selle, haute et confortable, est maintenue intelligemment par un écrou molleté à l'arrière.

Le guidon cross en acier au chrome-moly est équipé de matériel espagnol de bonne qualité : leviers alu avec caches, poignée de gaz en plastique.

Les mini repose-pieds Ossa, qui plient mais ne rompent pas, sont satisfaisants, ainsi que les commandes de sélecteur et de frein arrière, excellentes et très robustes, et reliées au cadre par des filins en acier qui évitent les branchages coincés entre pédale et carter : un gadget Ossa. La chaîne 15,9 étroite passe par un guide

faiblard qui se tord facilement. Tension par un seul écrou de chaque côté comme sur la BPS et la Hercules.

Les roues sont montées sur de fausses broches, d'où démontage fastidieux. La moto tient bien debout sur une béquille latérale balaise, mais un poil longue.

Enfin, le bas-moteur est rigoureusement le même que celui de la 125 et de la 250 Super-Pioneer, boîte 5 vitesses incluse. Le cylindre 175 cc, très classique, bien espagnol, est alimenté par un Amal de Ø 32 mm, et développe, selon l'usine, 27,5 ch à 8 200 tr/mn.

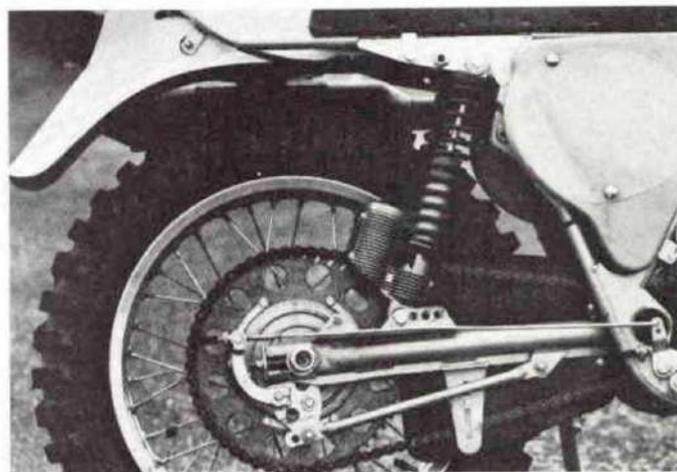
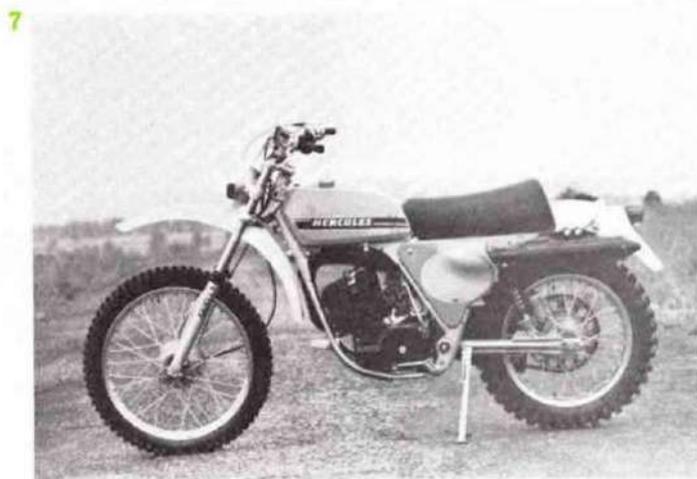
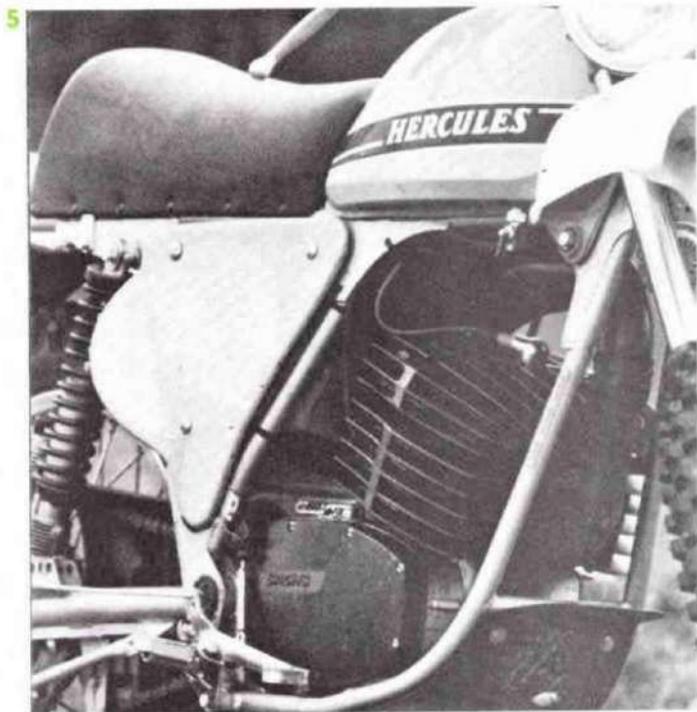
L'échappement, le plus silencieux de nos quatre protagonistes, passe sur le côté de la moto, et se trouve donc peu exposé

quatre 175 cc qui puisse être utilisée comme une « trail », trajet boulot inclus, sans problème de bruit excessif et sans avoir l'air trop ridicule. Une moto de fauché, en quelque sorte, du moins à l'examen statique.

Maintenant, trêve de blabla, on roule !

LES ESSAIS SYSTEMATIQUES

Comme c'est désormais l'usage, nos essais comparatifs chiffrés commencent par l'examen de certaines notions qui n'ont pas grand chose à voir avec les performances, mais dont l'importance est suffisante pour que leurs avantages et inconvénients accumulés soient regroupés



5. Hercules : un moteur assez pointu monté dans un bon cadre, un échappement bien dessiné, une garde au sol un peu faible.

6. Magura partout, et fixation d'une sacoche à outils prévue sur le réservoir de la Hercules.

7. La Hercules. Sur le papier, rien à lui reprocher. Tout est fonctionnel et robuste

8. Moyeu à broche, frein par tringle, Marzocchi new model sur la Hercules.

aux chocs. Quant à l'admission, si l'accès au filtre est très rapide, son étanchéité est plus que douteuse, lacune que l'on peut combler de deux manières : façon bricolo (mais c'est assez efficace quand même), à grand renfort de gros scotch large ; ou façon « pro », en adaptant le nouveau boîtier de filtre à air de la Désert, beaucoup mieux conçu.

Plus rustique, moins bien finie que ses trois concurrentes, la Ossa se rattrape sur le plan accessibilité mécanique (sauf pour les roues) et sur un poids et un prix qui défient sérieusement la concurrence. J'ajoute que c'est la seule de nos

en un seul secteur de classement, que nous baptisons « agrément de conduite ». Ce paragraphe concerne la position assise, la position debout, l'agrément des différentes commandes et enfin, le poids des motos, qui participe indirectement à l'agrément de conduite... notamment quand ladite conduite a été interrompue par une gamelle et qu'il s'agit d'extraire la moto d'un buisson touffu.

D'habitude, nous ajoutons à ce paragraphe un classement « mise en route à froid ». Dans le cas de nos quatre 175 cc, elles partent toutes, selon l'humeur du jour, après quelques secondes. En tout cas en

moins d'une minute, limite accordée par les règlements de l'enduro pour mettre sa moto en route au départ. Pas de problème donc de ce côté, et l'égalité n'impose pas de tableau chiffré, encore que l'on doit considérer l'avantage de la Hercules et de la BPS dont le moteur Sachs peut être démarré avec un rapport engage.

Position assise

Sa selle bien dessinée, son guidon incurvé en arrière, ses bonnes suspensions, l'absence de tout élément qui vienne gêner en butant sur les jambes, un ensemble de paramètres, de petites influences, concourent à procurer au pilote d'une KTM une position assise à la fois relax, confortable et permettant un excellent contrôle de la moto. Elle l'emporte donc de peu ici devant la Hercules, tout aussi confortable, mais sur laquelle la position

Position debout

Sur la Hercules, la KTM et la Ossa, on est bien. Le contrôle des 3 motos est excellent, les positions, bien que sensiblement différentes, ne sont pas trop fatigantes. Mais sur la BPS, question de rapport guidon - repose-pieds un peu plus favorable, on est mieux. Donc, BPS en tête ici devant ses trois concurrentes à égalité.

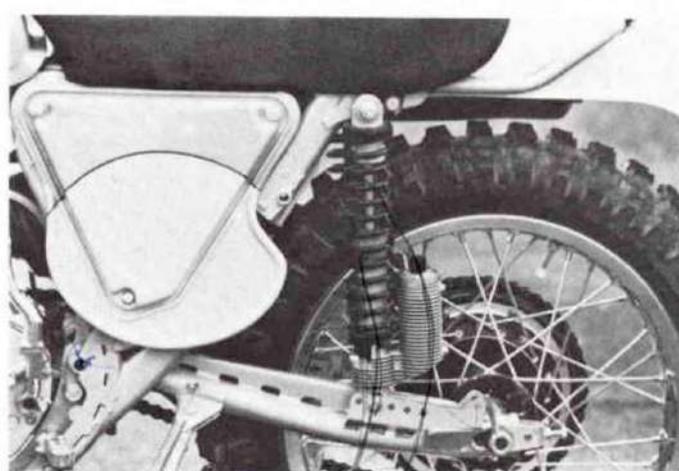
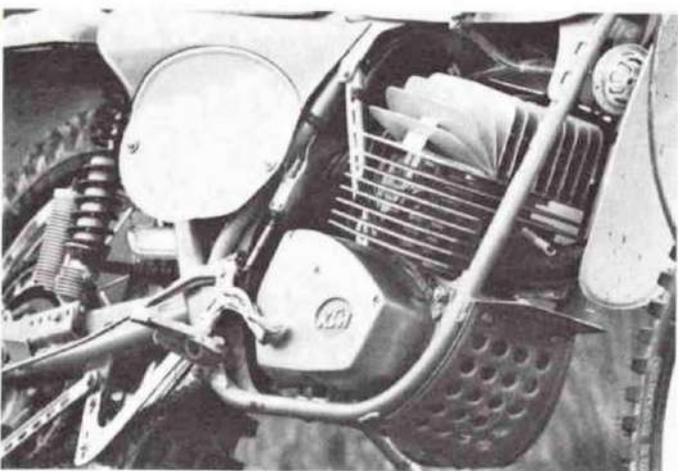
	1	2	3	4
BPS				
Hercules				
KTM				
Ossa				

que celui de la Hercules, certes, mais son montage dans le cadre est différent, ceci expliquant cela.

	1	2	3	4
Ossa				
Hercules				
KTM				
BPS				

Poids en ordre de marche

En ordre de marche, ça veut dire la moto prête à partir, mais sans essence, because les réservoirs sont de contenances différentes, ce qui est fâcheux pour une comparaison des poids. Là, c'est la bascule



de conduite est moins agréable : pieds un peu bas et guidon différent. La BPS n'est pas désagréable, mais moins pullman, et on a tendance à glisser sur la selle au freinage. Enfin, la Ossa est très confortable, malheureusement un pot qui touche le genou droit et un axe de kick en butée sur la cheville gauche nuisent quelque peu à l'agrément de la position assise.

Agrément des commandes

Une moto aux commandes douces, précises, qui ne demandent aucun effort, c'est agréable. Dans un enduro, c'est plus que cela. C'est important. A cet égard, la Ossa surprend. Tout est douceur, précision. Seule une sélection un poil ferme voile ce tableau idyllique d'une ombre légère. Les leviers au guidon de la Hercules sont précis, la sélection remarquable, l'accélérateur doux comme une carresse de fleur (un peu de poésie ne messied pas à un article technique, bande de rustres).

Ossa et Hercules se retrouvent ainsi tendrement unies en tête de ce chapitre, devant la KTM à l'embrayage dur et aux repose-pieds pas géniaux, elle-même précédant la BPS affligée du même défaut, d'un sélecteur qui finit par blesser le dessus du pied et, en outre, d'un moteur qui vibre désagréablement. C'est le même

qui parle (vous ne saviez pas que les bascules parlent, maintenant ? Faut sortir, les gars !). La Ossa est de loin la plus légère, avec 94 kg. Ce qui me fait penser qu'il n'y avait pas que le réservoir qui était plein, si vous voyez ce que je veux dire, lorsqu'un de mes honorables confrères a écrit que la Pioneer (même poids que la 175, à 1 kg près) pesait 108 kg à vide. C'est pas une perfidie gratuite, c'est pour vous dire qu'en lisant Moto Verte, vous éviterez de lire des conneries, entre autres sur les catalogues, qui annoncent 103 kg pour la Hercules. Bref, 94 kg pour la Ossa, 103 kg pour la BPS, l'écart est déjà coquet, et il le devient plus encore avec la KTM (105 kg) et la Hercules (évidemment, avec un nom pareil !) qui pulvérise le record, et quasiment la bascule dans la foulée, avec 111 kg. Bof, le poids, c'est pas fondamental lors de l'achat d'une moto, ni même

	1	2	3	4
KTM				
Hercules				
BPS				
Ossa				

dans sa conduite. Et on peut toujours se dire que plus c'est lourd, plus c'est costaud. Pourtant, à la longue, en enduro, une moto lourde vous fatiguera, c'est évident, plus vite qu'une moto légère. Et comme le principe majeur de tout vert conscient et organisé doit être une éviction systématique de toute fatigue superflue... vous m'avez compris. Dont acte, et tableau ci-dessous.

Moyenne teste divers : agrément de conduite

Bon, on fait les totos — pardon, les totaux — des précédents tableaux, et on s'aperçoit avec stupeur que nos quatre 175 cc sont presque à égalité. La Ossa et la KTM l'emportent d'un poil, ce qui leur vaut 4 points, devant la BPS et la Hercules, ex-aequo avec 3 points. Question

	1	2	3	4
Ossa 94 kg				
BPS 103 kg				
KTM 105 kg				
Hercules 111 kg				

	Ossa	KTM	BPS	Hercules
1. Position assise	1	4	2	3
2. Position debout	3	3	4	3
3. Agrément commandes	4	3	3	4
4. Poids	4	2	2	1
Total	12	12	11	11
Classement (points)	4	4	3	3

13



9. Avec sa partie-cycle de 250 cc, la 175 KTM est la plus longue des quatre motos. Et, malgré un moteur tranquille, une des plus performantes quand il s'agit d'aller vite.

10. Fourreau de fourche nervuré « antichoc » et ensemble plaque de phare sur la KTM.

11. KTM 175 : le moteur le plus tranquille de la gamme, dans une partie-cycle réputée.

12. Six positions d'amortisseurs arrière sur la KTM, mais pas de roue à broches.

13. La Ossa, la moins à l'aise sur les bosses, permet quand même de s'amuser...

agrément de conduite, aucune ne décevra son futur propriétaire. Mais on passe maintenant aux choses sérieuses, attendues avec des convulsions dans le gros orteil par une foule de verts anxieux, maniaques et prostatiques.

ESSAIS DYNAMIQUES

Accélération

Le test d'accélération a surpris du monde : quatre essayeurs, tous enduristes, pour être exact. Notre base chronométrée d'accélération mesurait environ 130 mètres, longueur choisie pour permettre aux motos d'atteindre le rapport supérieur, encore en pleine accélération. En d'autres termes, les motos passaient devant le chrono 10 à 20 km/h en-dessous de leur vitesse maxi, qui oscille entre 102 km/h pour la Ossa, la plus lente, et 112 km/h pour la BPS, la plus rapide.

Surprise des essayeurs, parce que la Ossa, avec seulement 5 vitesses (contre 6 et 7 sur ses concurrentes), un moteur espagnol tout simple, avec 2 transferts, contre les Sachs et KTM pleins de trous, eh bien la Ossa a proprement « déposé » ses concurrentes dans le test d'accélération. Son moteur pousse fort, il est facile à utiliser, et se contente grâce à son couple à bas et moyens régimes d'une boîte 5 vitesses.

Ajoutées que nos quatre motos ont été essayées avec leur « braquet » d'origine, telles qu'elles sont vendues. La Ossa, qui tirait plus court, a donc été avantagée. Chaque moto a été chronométrée deux fois, avec deux essayeurs différents.

La Ossa l'emporte donc, en 8". La BPS, avec son moteur brutal, puissant et sa boîte 7 vitesses, est difficile à contrôler au départ. Elle couvrira la distance en 8,3", de même que la Hercules, au moteur assez pointu, et naturellement handicapée ici par son poids, supérieur de 17 kg à celui de la Ossa.

Enfin, seconde surprise, mais surprise inverse, avec la KTM. La marque est célèbre pour la puissance et le brio de ses moteurs, et pour ses accélérations ciabologiques.

Or, la 175 est l'exception de la gamme. Son moteur est souple, et pas très nerveux. Il y gagne en agrément et en facilité, mais y perd en « pêche », ce qui va placer la KTM en queue de ce chapitre, avec 9" sur notre base d'accélération.

	1	2	3	4
Ossa 8"				
BPS 8,3"				
Hercules 8,3"				
KTM 9"				

Facilité en côte

Un des gros problèmes des débutants, et même des pilotes expérimentés qui n'ont pas encore — ou n'ont plus — une totale maîtrise de leur moto, c'est l'escalade des côtes difficiles, bosselées, caillouteuses, raides. Bref, de ces côtes dans lesquelles on se trouve réellement en difficulté si on se « loupe », si on casse l'élan.

La facilité avec laquelle une bécane vous permet d'escalader une pente raide est donc un critère important, et qui dépend à au moins 70 % du moteur, c'est-à-dire de sa souplesse.

Celui de la Ossa, décidément bien réussi, est de loin le plus « facile ». Puissant, nerveux, il accélère vite (on l'a vu), donc permet un élan rapide, mais il est aussi celui des quatre qui accepte le mieux de reprendre, avec souplesse et puissance, à bas régimes... justement au moment où, en déséquilibre après une rupture d'élan, on a besoin que ça reparte en douceur, sur le couple. Bien souple, mais à la fois moins nerveux et moins « tracteur », le KTM vient en seconde position, ex-aequo

	1	2	3	4
Ossa				
BPS				
KTM				
Hercules				

avec le BPS qui ne brille pas par sa souplesse à très bas régime, mais possède une pêche et un couple à moyen régime très sympathiques. Enfin, le Hercules, le plus pointu des quatre moteurs, accepte bien les hauts régimes, mais se trouve vraiment mal à l'aise « en bas ». Et en cas de perte dans une côte, les grands coups d'embrayage pour reprendre des tours arrangent rarement les choses !

Freinage

On quitte maintenant les moteurs pour s'intéresser aux parties cycle, en commençant par le freinage. Nos quatre 175 cc ont fait preuve d'homogénéité dans ce test où elles sont excellentes. Rien à dire sur les freins arrière, parfaitement efficaces, et des réactions un peu différentes sur les freins avant, dont la commande est plus ou moins ferme, mais qui tous sont progressifs et suffisamment puissants en tout-terrain, bien qu'ils ne parviennent pas à bloquer la roue sur du bitume sec. Et si nous avons classé la Ossa derrière les trois autres, c'est parce que ses freins sont les moins étanches, donc les moins efficaces après un passage dans l'eau.

	1	2	3	4
BPS				
Hercules				
KTM				
Ossa				

Virage

Quand on sait accélérer, freiner et monter des côtes, la quatrième chose importante à apprendre est de négocier les virages. Là encore, votre habileté ne sera pas le seul critère de réussite. Certaines motos virent mieux que d'autres. La KTM excelle dans cet exercice. On vire assis, généralement, et nous avons vu que la position assise est la meilleure sur la KTM, ce qui aide déjà à bien la contrôler. En outre, sa géométrie la rend neutre, sa direction est légère et précise, l'adhérence est remarquable.

La BPS est un peu longue pour être aussi agréable que la KTM en virage. On peut la comparer à une Maico. Elle reste neutre à condition de la balancer avec énergie. Nous la classerons derrière la KTM, et à égalité avec la Hercules, un poil sous-vireuse, c'est-à-dire avec une tendance à partir de l'avant. Enfin, la Ossa va exactement à l'inverse de la Hercules. Nettement sur-vireuse, assez courte, légère, elle est difficile à maintenir sur une trajectoire précise, et nettement la moins stable en virage.

	1	2	3	4
KTM				
BPS				
Hercules				
Ossa				

Bosses

Les bosses, c'est un terrain qui fait des grosses vagues assez éloignées les unes des autres, et qui secoue les motos



comme les vagues de la mer chahutent les navires.

Bref, les bosses, c'est très désagréable, ça vous jette par terre facilement, et il faut être un bon pilote pour aller vite là-dessus. Mais il faut aussi une bonne moto. Les motos longues, avec des suspensions à grand débattement, mais assez fermes, sont les plus à l'aise sur ce type de difficulté. C'est pourquoi il n'est pas

de l'avant, et une Hercules lourde tout court.

	1	2	3	4
Ossa				
KTM				
BPS				
Hercules				

Tenue de piste

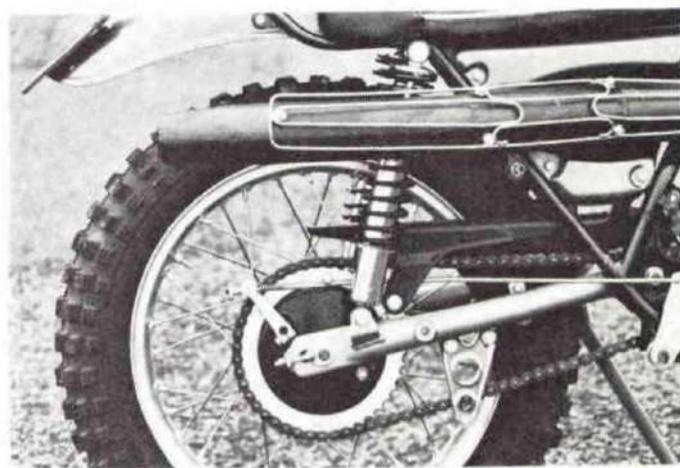
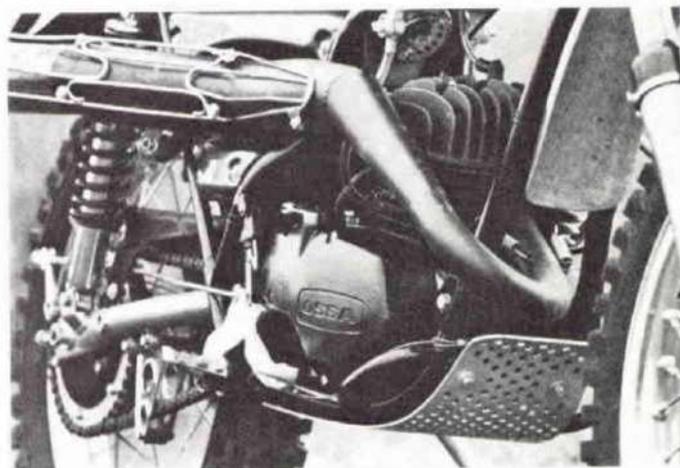
Ce que nous appelons la « tenue de piste » regroupe pratiquement tous les critères que nous avons vus précédemment, puisque tous les éléments de la moto participent à sa stabilité, à sa précision, à la sécurité qu'elle procure.

virage, stable à haute vitesse, est également à son aise, et vaut la BPS. La Ossa n'est pas fatigante mais elle est la moins stable à vitesse élevée, et demande une attention soutenue pour prévenir et éviter les écarts provoqués par une pierre, une souche ou, pire encore, une ornière.

Epreuve spéciale

Ce dernier test « dynamique » se doit, d'ordinaire, d'être la minute de vérité. En spéciale, tout compte, tout participe, surtout dans une spéciale comme celle que nous avons tracée, technique et variée, avec montées, descentes, pierres roulantes, terre tantôt sèche et grasse, bouts droits bosselés et enchaînements de petits virolots, le tout long de 1 100 mètres. Eh bien, cette « minute de vérité » a duré 2 minutes et 8 secondes pour la KTM, ce qui lui a permis de remporter, de très

	1	2	3	4
BPS				
KTM				
Hercules				
Ossa				



surprenant d'y constater une supériorité sensible de la BPS, longue et plutôt ferme, devant la KTM excellente mais dont la direction légère demande à être maintenue fermement et la Hercules stable, mais un peu trop souple de suspensions. Enfin, la Ossa, courte, et qui dispose des moins bonnes suspensions, est difficile à tenir, et rebondit volontiers en crabe, ce qui n'a rien de réjouissant.

La tenue de piste, c'est l'aptitude d'une moto à se tenir le plus près du terrain, en roulant vite, et en tout-terrain, bien sûr.

La KTM, qui permet de passer partout très vite et avec un minimum d'efforts, le dispute à une BPS remarquable de stabilité, mais plus fatigante, plus brutale dans ses réactions. Quand on « bombarde », la Hercules, confortable, bonne en

14. La KTM, excellente en virage malgré son empattement long.

15. La Hercules engage un peu de l'avant en virage. Il faut la placer avec énergie.

16. La plus « trail » et la moins « figulée », la Ossa réserve à l'usage certaines surprises, notamment un moteur remarquable, et un poids ultra-léger.

17. L'échappement de la Ossa peut gêner certains gabarits en position assise. Les carters moteurs sont très bien protégés par le sabot et les « oreilles » soudées sur le cadre.

18. Sur la Ossa, un filtre à air rapidement accessible, mais peu évolué. L'usage judicieux de « scotch » large s'impose.

19. Pas de roues à broches et des amortisseurs pas géniaux sur la Ossa.

Maniabilité

La maniabilité, comme son nom l'indique, c'est la facilité avec laquelle vous manipulez votre moto à basse vitesse, dans les passages tortueux, dans les petits virages très courts, dans les ziguiguis entre les arbres.

A ce jeu, la Ossa, légère, courte, est particulièrement à l'aise. La KTM n'est pas maladroite non plus, et toutes deux devançant sans conteste une BPS lourde

	1	2	3	4
KTM				
BPS				
Hercules				
Ossa				

peu, une spéciale où ses trois rivales se sont montrées excellentes... et n'ont pu se départager avec un chrono identique : 2'10".

	1	2	3	4
KTM				
BPS				
Hercules				
Ossa				

Les prix

Dans ce domaine, les tableaux parlent d'eux-mêmes. On peut toutefois s'étonner devant la différence qui existe entre le prix d'achat d'une Ossa (8 100 F) et celui d'une KTM : 9 880 F, soit un écart de 1 800 F. Evidemment, la finition n'est pas la même. Mais, surtout, le cours du Deutsch Mark et celui de la Peseta sont les facteurs influents qui déterminent cette différence de prix. A tel point qu'il est bien possible que tonton Marcel gagne plus de fric en vendant une Ossa 8 100 balles que tonton Yvon en empochant 9 900 balles sur la vente d'une KTM. Y'a pas d'moralité, positivement. Entre ces deux extrêmes, nous avons placé Hercules et BPS à égalité (mais tout de même à 1 200 F de plus qu'une Ossa), un écart de moins de 100 F entre ces deux machines étant négligeable.

	1	2	3	4
Ossa : 8 100 F				
Hercules : 9 276 F				
BPS : 9 335 F				
KTM : 9 880 F				

Quant au prix des pièces détachées, il est encore une fois favorable à Ossa, surtout si l'on considère que personne ne commettra jamais l'aberration d'acheter un garde-boue arrière d'origine à 234 F ! BPS et KTM se différencient dans le détail, mais se retrouvent avec un total pratiquement identique. Enfin, la Hercules est terrassée par le prix exorbitant de la grosse fourche Ceriani magnésium qui

LE PRIX DE LA CASSE (T.T.C.)

	Hercules	KTM	BPS	Ossa
Piston complet	270,00	247,00	270,00	170,00
Sélecteur	93,00	44,00	103,00	33,00
Transmission gaz	18,00	11,70	9,00	19,00
Tube de fourche	370,00	254,18	284,00	199,00
Fourche complète	2243,00	1740,30	1200,00	1250,00
Garde-boue AR	45,35	75,00	100,00	234,00
Réservoir	282,50	291,13	332,00	334,00
Total	3373,95	2987,83	2638,72	2534,00
Classement	2	3	3	4

équipe les nouveaux modèles. Il est vrai que cette pièce ne doit pas casser fréquemment, mais quand même !

L'heure du choix

Dans notre tableau final, nous avons ajouté un nouvel élément, baptisé « Total performances ».

Car s'il est vrai qu'au moment du choix, le prix de la moto est important pour la plupart d'entre nous, il est non moins vrai que d'autres s'en battent l'œil avec conviction. Enfin, on peut également se dire qu'un essai, fût-il comparé, c'est d'abord une analyse des performances, le prix n'ayant rien à y voir.

Le résultat de ces limpides cogitations est donc l'introduction du total partiel « performances » dans le tableau « Grand Total ». Il ne manque pas d'intérêt, puisque, si l'on juge par les seules performances, la KTM emporte le match devant BPS, Ossa et Hercules.

Par contre, en tenant compte des prix, Ossa prend la tête du total brut de peu devant KTM et BPS. La Hercules, qui ne perd qu'un seul test, celui de la maniabilité, est moyenne, voire bonne, partout ailleurs. Mais jamais brillante, ce qui ne lui vaut aucune victoire dans nos tests. Sa dernière place dans cet essai ne signifie donc pas qu'il s'agisse d'une mauvaise moto. C'est une moto dont les performances et les prix se situent dans une honnête moyenne, et dont on peut penser qu'elle s'appuie sur un réseau commercial sérieux, ce qui n'est déjà pas mal.

Enfin, mes bons amis, je vous rappelle que nos classements différenciés pour les « bons » et les « mauvais », s'appuient sur nos tests chiffrés, mais aussi sur des coefficients qui nous semblent logiques. Mais notre logique n'est pas forcément la vôtre. Ainsi, vous pouvez n'attacher aucune importance au prix, si votre compte en banque est copieusement garni. Auquel cas, vos coefficients seront différents des nôtres, et votre classement également bien entendu. C'est ce que nous appelons le classement personnalisé. Nos essais comparés qui, soit dit en passant, sont « pompés », tant bien que mal, par toute la presse spécialisée, ont précisément pour but de vous aider à faire un choix vous-mêmes. Nous n'avons pas la prétention de le faire pour vous. Alors, au boulot, paresseux. Et un mot, tiens, pour finir. A mon avis personnel, 175 cc, c'est une excellente cylindrée, pour les bons comme pour les mauvais. C'est pas tout le temps en train de mouliner à 10 000 tours et pointu comme une 125 cc, ça pèse à peine plus, et c'est pas brutal et méchant comme un 250 cc, tout en étant assez souple et assez puissant pour passer devant sur la plupart des terrains de pilotage.

Une bonne cylindrée, vous dis-je.

Grand Total

CLASSEMENT FINAL, AVEC LES COEFFICIENTS SUGGERES

Pour les bons pilotes :

1. KTM, 56 pts ;
2. BPS, 52 pts ;
3. Ossa, 49 pts ;
4. Hercules, 44 pts.

Pour les moins bons :

1. Ossa, 56 pts ;
2. KTM, 51 pts ;
3. BPS, 49 pts ;
4. Hercules, 40 pts.

	Ossa	KTM	BPS	Herc	Coeff. suggér. bons/mauv. (1)	
Agrement de conduite	4	4	3	3	1	2
Accélération	4	1	3	3	2	1
Facilité en côte	4	3	3	2	1	3
Freinage	3	4	4	4	1	1
Virage	2	4	3	3	1	1
Bosses	2	3	4	3	2	1
Maniabilité	4	3	2	1	1	2
Tenue de piste	1	4	3	2	3	2
Spéciale	3	4	3	3	3	1
TOTAL PERFORMANCES	27	30	28	25		
Prix d'achat	4	1	2	2	1	2
Prix pièces détachées	4	3	3	2	1	1
GRAND TOTAL	35	34	33	29		

(1) = bons pilotes + et = mauvais pilotes =

fiches tech

HERCULES 175 GS

Moteur :

Monocylindre 2 temps Sachs type 1752/7A.
 Alésage : 60 mm.
 Course : 61 mm.
 Cylindrée : 172 cc.
 Taux de compression : 11,5 à 1.
 Puissance maxi (catalogue) : 26 ch à 8 500 tr/mn.
 Couple maxi (catalogue) : 2,25 mkg à 7 500 tr/mn.
 Alimentation : carburateur Bing Ø 34 mm.
 Allumage : Motoplatt électronique.
 Avance : 1,2 à 1,5 mm avant PMH.
 Bougie : indice thermique 310.
 Mise en route : kick, sur tous les rapports.
 Graissage : mélange à 4 %.



Transmissions :

Primaire par engrenages à taille héli-coïdale, rapport 2,6 à 1.
 Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.
 Boîte de vitesses à 7 rapports, contenance 600 cc d'huile SAE 80.
 1. 3,17 à 1 : 26,4 %
 2. 2,12 à 1 : 38,3 %
 3. 1,64 à 1 : 50,8 %
 4. 1,29 à 1 : 64,6 %
 5. 1,11 à 1 : 75,1 %
 6. 0,966 à 1 : 86,3 %
 7. 0,834 à 1 : 100 %
 Secondaire par chaîne 15,9, rapport 14 x 55.

Partie cycle :

Cadre tubulaire double-berceau en acier au chrome-moly-vanadium.
 Suspension avant : fourche Ceriani magnésium Ø 35 mm, débattement 220 mm, contenance 220 cc d'huile par bras.
 Amortisseurs arrière Marzocchi à gaz, tensions des ressorts réglable en 5 positions, débattement jusqu'à 185 mm.
 Jantes : Akront chaussées de pneus Metzeler cross 3,00 x 21" AV et 4,00 x 18" AR.
 Freins AV et AR Grimeca coniques Ø 140 mm.
 Longueur : 2 120 mm.
 Largeur : 830 mm.
 Empattement : 1 400 mm.
 Hauteur de selle : 900 mm.
 Garde au sol : 260 mm.
 Réservoir en acier, contenance 9,5 l.
 Poids en ordre de marche, sans essence : 111 kg.
 Prix, clefs en mains : 9 276,00 F.
 Importateur : Sté NAUDER, Bât. 13, cellule N. Garonor, B.P. 265, 93608 Aulnay sous Bois.

niques

BPS 175 SILVER VASE

Moteur :
 Monocylindre 2 temps refroidi par air.
 Type : Sachs 1752/7A.
 Alésage : 60 mm.
 Course : 61 mm.
 Cylindrée : 172 cc.
 Taux de compression : 11,5 à 1.
 Puissance maxi : 26 ch à 8 500 tr/mn.
 Couple maxi : 2,25 mkg à 7 500 tr/mn.
 Alimentation : carburateur Bing Ø 34 mm.
 Allumage : électronique Motoplat.
 Avance : 1,2 à 1,5 mm avant PMH.
 Bougie : indice thermique 310.
 Lubrification : mélange à 4 %.
 Mise en route : kick, sur tous les rapports.
Transmissions :
 Primaire par engrenages à taille oblique.



Rapport : 2,6 à 1.
 Embayage à disques multiples travaillant dans l'huile.
 Boîte de vitesses à 7 rapports.
 Contenance : 600 cc d'huile SAE 80.
 1^{re} 3,17 à 1 = 26,4 %
 2^e 2,18 à 1 = 38,3 %
 3^e 1,64 à 1 = 50,8 %
 4^e 1,29 à 1 = 64,6 %
 5^e 1,11 à 1 = 75,1 %
 6^e 0,966 à 1 = 86,3 %
 7^e 0,834 à 1 = 100 %
 Secondaire par chaîne 15,9 étroite, rapport 13 x 52.

Partie cycle :

Cadre tubulaire double-berceau.
 Fourche téléhydraulique Marzocchi Ø 35 mm, débattement 200 mm.
 Contenance : 240 cc d'huile hydraulique par bras.
 Amortisseurs arrière Marzocchi à gaz, débattement 180 mm.
 Jantes Akront nouveau profil chaussées de pneus Pirelli cross 4,50-18" AR et 3,00-21" AV.
 Freins : moyeux Grimeca coniques Ø 140 mm.
 Longueur : 2 110 mm.
 Largeur : 880 mm.
 Empattement : 1 440 mm.
 Garde au sol : 260 mm.
 Contenance réservoir : 8,5 litres.
 Poids en ordre de marche, sans essence : 103 kg.
 Accessoires d'origine : sacoche de réservoir + bombe de gonflage.

Prix : clefs en mains : 9 335 F.

Importateur :

BPS - B.P. 62, Z.I. 12200 Villefranche-de-Rouergue.

KTM 175 GS

Moteur :
 Monocylindre 2 temps refroidi par air.
 Alésage : 63,5 mm.
 Course : 54 mm.
 Cylindrée : 172 cc.
 Compression : 13 à 1.
 Couple maxi :
 Puissance maxi : 23,5 ch DIN à 7 800 tr/mn.
 Alimentation : carburateur Bing Ø 30 mm, gicleur principal : 150, position d'aiguille : 3^e cran en partant du haut.
 Allumage électronique Motoplat.
 Avance : 2,9 mm avant PMH.
 Bougie : indice thermique 310.
 Mise en route : kick.
 Graissage : mélange 4 à 5 %.
Transmissions :
 Primaire par engrenages, rapport 2,69 à 1.



Embrayage multidisque travaillant dans l'huile.

Boîte 6 vitesses, rapports :
 1^{re} 2,57 à 1 - 29 %
 2^e 1,78 à 1 - 42 %
 3^e 1,33 à 1 - 56 %
 4^e 1,04 à 1 - 72 %
 5^e 0,885 à 1 - 85 %
 6^e 0,75 à 1 - 100 %
 Contenance : 1,2 litre d'huile hydraulique.
 Secondaire : par chaîne 15,9 large, rapport 13 x 52.

Partie cycle :

Cadre double berceau en acier au chrome-molybdène.
 Fourche téléhydraulique Ceriani de Ø 35 mm, débattement : 180 mm.
 Contenance par bras : 200 cc d'huile hydraulique 30 (norme européenne).
 Amortisseurs arrière Marzocchi à gaz, inclinaison réglable en 6 positions et tension des ressorts réglable en 5 positions.
 Débattement dans la position préconisée pour l'enduro : 146 mm.
 Frein AV : moyeu Ø 130 mm.
 Frein AR : déporté Ø 180 mm.
 Jantes : Akront ou Sun, chaussées de pneus Metzeller cross 4,50-18" AR et 3,00-21" AV.
 Empattement : 1 460 mm.
 Longueur : 2 170 mm.
 Largeur guidon : 940 mm.
 Garde au sol : 255 mm.
 Hauteur de selle : 900 mm.
 Poids en ordre de marche, sans essence : 105 kg.
 Contenance réservoir : 10 litres.

Prix : clefs en mains : 9 880 F.

Importateur : Royal-Moto, 10800 Saint-Julien-les-Villas.

OSSA 175 ENDURO

Moteur :
 Monocylindre 2 temps refroidi par air.
 Alésage : 60 mm.
 Course : 60 mm.
 Cylindrée : 172 cc.
 Taux de compression : 12,5 à 1.
 Puissance maxi : 27,5 ch à 8 200 tr/mn.
 Carburateur : Amal de Ø 32 mm.
 Allumage électronique Motoplat.
 Avance : 2,5 mm.
 Lubrification : mélange 5 % Fina Motor Oil 20/50.
 Mise en route : kick.

Transmissions :

Transmission primaire par chaîne duplex.
 Rapport de démultiplication primaire : 2,668 à 1 (15 x 34).



Rapport de démultiplication secondaire 4,777 à 1 (9 x 43).

Boîte 5 vitesses.
 Rapports internes :
 1^{re} 3,12 à 1 = 32,0 %
 2^e 2,12 à 1 = 47,2 %
 3^e 1,57 à 1 = 63,7 %
 4^e 1,17 à 1 = 85,5 %
 5^e 1,00 à 1 = 100,0 %
 Secondaire : par chaîne 15,9 étroite, rapport 11 x 43.

Partie cycle :

Cadre double berceau acier chrome-moly.
 Fourche AV Betor, Ø tube 35 mm, contenance 180 cc d'huile par bras, débattement 170 mm.
 Suspension AR : amortisseurs Betor hydrauliques, débattement 90 mm, réglage ressort : 5 positions.
 Freins : moyeu conique AR Ossa aluminium, Ø 150 mm, largeur des garnitures 30 mm.
 Moyeu cylindrique AV Ossa aluminium, Ø 122 mm, largeur garnitures 30 mm.
 Roues : jantes Akront profil anti-boue.
 Pneu AV 300 X 21 Pirelli, AR 400 X 18.

Dimensions :

Longueur hors tout : 2 060 mm.
 Largeur hors tout : 880 mm.
 Hauteur de selle : 890 mm.
 Empattement : 1 383 mm.
 Garde au sol : 265 mm.
 Poids en ordre de marche, sans essence : 94 kg.

Capacités :

Réservoir d'essence : 7,5 litres.
 Boîte de vitesses : 1 litre 20/50 Fina Supergrade.

Prix : 8.100 F.

Importateur : S.M.V.S. Ossa-France - 8 rue du Docteur Leray, 95100 Argenteuil.