

juin 78 · n° 50 · 8f. 65fb.5fs. \$1.50 (Canada)

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

moto verte

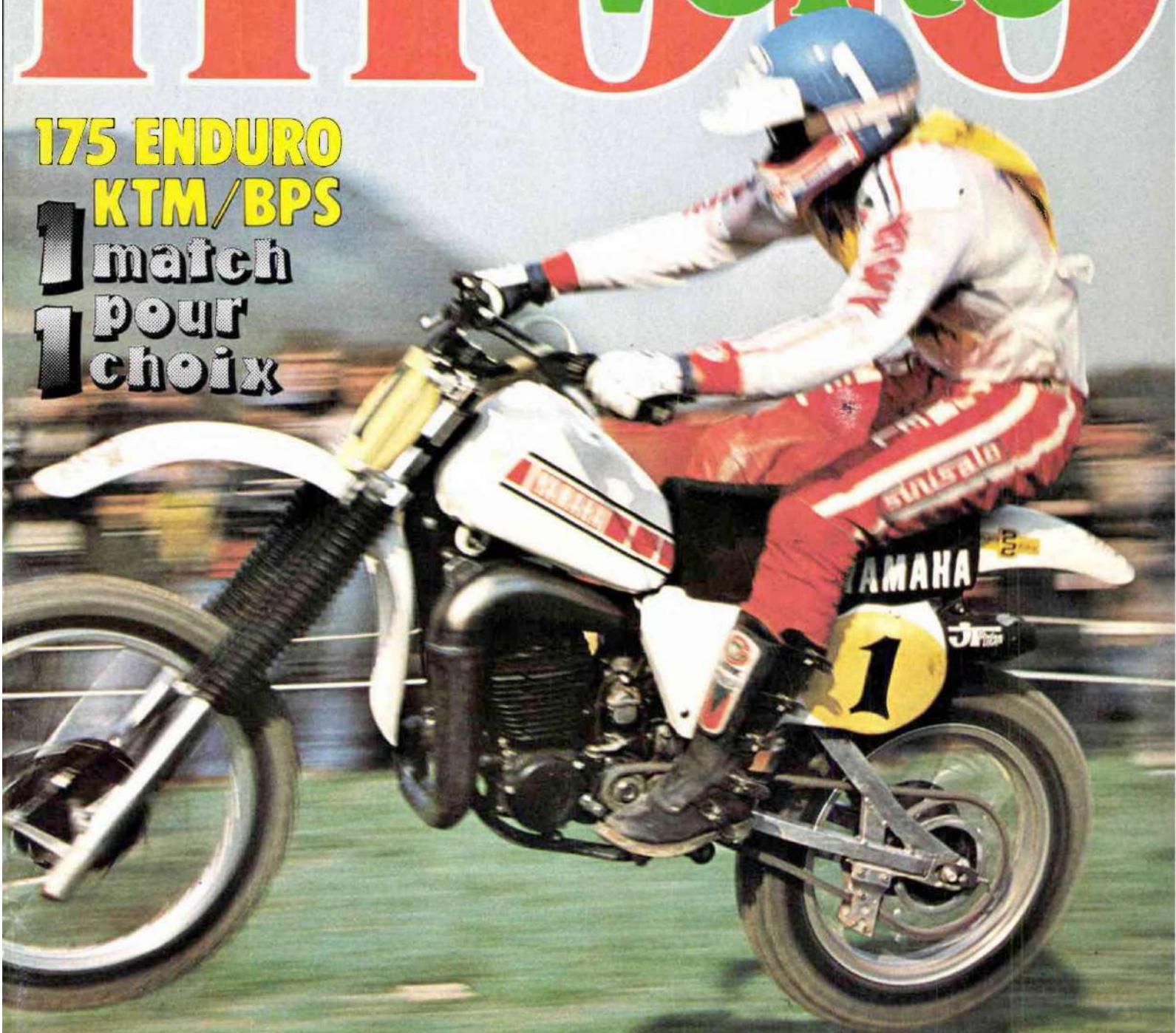
175 ENDURO

KTM/BPS

1 match

1 pour

1 choix



MICK ANDREWS SUPER STAR

L'ART DU TRIAL (2^e partie)

SCOTTISH SIX DAYS

**1 match
1 pour
1 choix**

175 BPS CONTRE

Voici quatre mois, Moto Verte vous présentait un « match pour un choix au sommet », entre la 240 KTM/GS et la 240 BPS/RS. On s'est dit que refaire le truc avec les 175 cm³ de la même marque ne serait pas forcément idiot. Ça serait même assez futé, approfondîmes-nous la question au cours d'un rédactionnel meeting, vu et attendu qu'en 175 cm³, le choix est beaucoup moins vaste qu'en 250, et que donc le match au sommet serait encore plus au sommet.

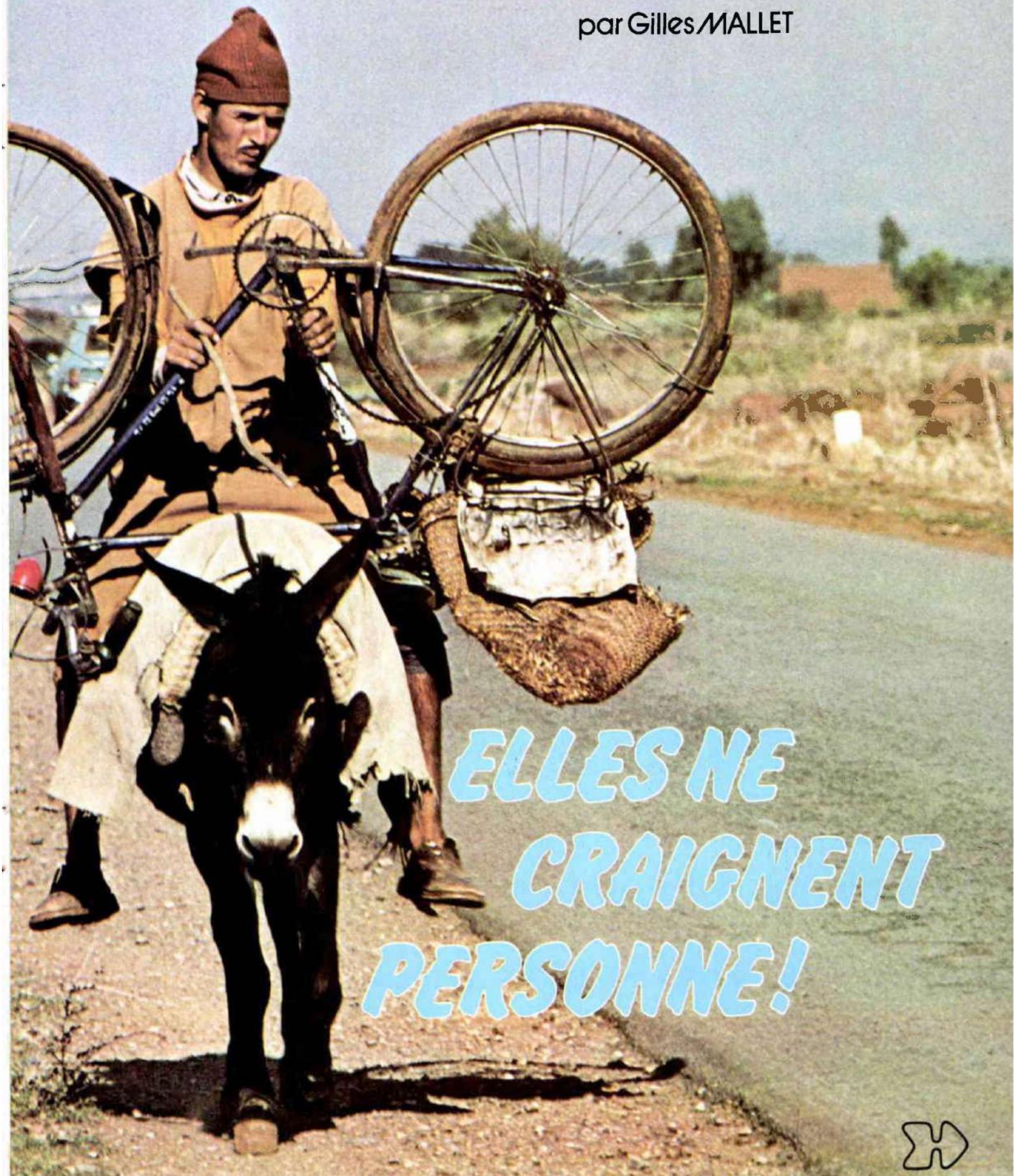
En plus de ça, mon ami Pujol et moi-même partions au Maroc randonner quelque peu et, étant deux, nous avions assez de deux motos, raison qui se suffisait à elle-même et que je ne vous livre, avec cette franchise pataude qui fait le charme de Moto Verte, que dans le souci de ne rien vous céler des motivations secrètes cachées derrière les essais des journaux.

Enfin, vaut-il la peine de répondre au ringard qui vient de s'esclaffer : « Ah ben, ils se fatiguent pas, à M.V., ils zessayent deux fois les mêmes motos », vaut-il la peine, me réinterrogé-je, de répondre à cette estrasse, à ce misérable vert en culotte courte, que les 175, sur le terrain, ça n'a rien à voir avec les 250 cm³ ? Que je vous encourage même fortement à les essayer avec nous, parce que vous allez être surpris. Et derechef, je le prouve.

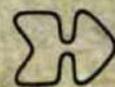


175 KTM ENDURO

par Gilles MALLET



*ELLES NE
CRAIGNENT
PERSONNE!*



acte 1 abrégé

Je vous propose, dans un souci d'allègement, de ne pas nous apesantir, une fois encore, sur la description technique de ces deux motos. Elles ressemblent effectivement beaucoup aux 250 cm³ essayées dans M.V. n° 46 et, plutôt que de vous les redisséquer, peut-être vaut-il mieux établir une comparaison supplémentaire (c'est ma marotte) et voir ce qui différencie les 175 BPS et KTM de leurs sœurs de 240 cm³. C'est pas une bonne idée, ça? Tu vas voir que si, parce que c'est vite fait, donc pas fatigant pour moi ni pour toi, donc idée respectable.

Côté BPS, très simple : rien ne différencie la 175 de la 240, à part la cylindrée du moteur. Voyez, ça démarre bien?

Sur la KTM, petites différences ; la couleur d'abord : la 175 cm³ est restée bleue. En fait, c'est toujours la 175 cm³ de 77, à la fourche et au carbu près. La Cériani classique de 200 mm de débattement a été remplacée par une Cériani à axe déporté de 240 mm de débattement, celle qui équipait notre 250 cm³ d'essai. Depuis, la 240 a adopté, elle, une Marzocchi à axe déporté.

Ce changement de fourche, d'après les chiffres donnés par le constructeur (60°5 d'angle et 120 mm de chasse) n'a pas modifié la géométrie de la moto, ce qui est un peu surprenant, d'autant que sur son prospectus, il annonce le contraire. Bof! A l'arrière, les Marzocchi à gaz sont les mêmes que sur la 240, mais avec des ressorts un peu plus doux.

Quant au carbu Lectron, il ne s'est pas révélé, comme chacun sait, être la merveille escomptée. Le carbu Bing de Ø 36 mm a donc repris du service sur la 175 cm³ KTM. Même diamètre que sur la 240! Mais on sait qu'après avoir essayé un moteur plus calme en 76, KTM était revenu sur la 175 cm³ de 77, à un engin qui poussait vélu : celui-là même qui équipe toujours le modèle 78. Un détail enfin : la nouvelle selle, style manche de pioche, qui équipe la 240 78 n'a pas été montée sur la 175. Merci, Petit Jésus, pour le postérieur du pauvre pêcheur!

Bon, pour le reste de la description de chaque bécane, je vous renvoie à M.V. n° 46. La répétition, ça n'a du bon que quand c'est instructif. Là, c'est pas le cas. Tout au plus vous résumerai-je rapidement les grandes lignes : plus grand débattement à l'avant qu'à l'arrière (240/180 mm) sur la KTM, l'inverse (curieux!) sur la BPS (220/250 mm), échappements relevés, moteurs de haut niveau technique, utilisant des matériaux nobles (magnésium), présentation luxueuse et finition soignée, les deux motos, sur le papier, sont d'un niveau voisin : le top niveau. Allez, hop, on ne perd pas de temps en verbiage, et on attaque par...

le choix statique

C'est comme d'habitude, hein? Ici, à l'arrêt, on compare, on chiffre et on teste ainsi ce que nous appelons l'agrément de conduite : les petits trucs qui vous facilitent la vie, mais n'ont rien à voir avec les performances, ou très peu.

Mise en route

Facile, très facile sur les deux motos. Le coup de jarret est nettement moins nerveux qu'avec les 240. La manette de starter, sur le carbu de la BPS, n'est pas

très accessible mais, sauf par temps très froid, elle ne sert à rien. Cette moto démarre extraordinairement bien et, autre atout décisif, sur s'importe quel rapport.

La KTM démarre bien aussi, mais il faut parfois plusieurs coups de kick à froid, et le point mort est obligatoire.

	1	2
BPS		
KTM		

Position assise

Une selle 5 cm plus basse, moelleuse sans excès, un guidon très bien dessiné, une position d'attaque », la KTM est

sécurisante. Haute du cul, avec sur notre 175 d'essai, une selle qui vous repoussait en avant, la BPS ne met pas particulièrement à l'aise, du moins les premiers temps, son cavalier. Faut s'y habituer. D'où classement.

	1	2
KTM		
BPS		

Position debout

C'est (presque) toujours vrai : on est mal debout sur une moto qui procure une bonne position assise. Repose-pieds hauts et guidon incurvé en arrière, on est cas-



sé en deux, debout sur la KTM, à moins d'être petit. Repose-pieds bas, guidon plus plat, la BPS se contrôle plus facilement debout qu'assis.

	1	2
BPS		
KTM		

Agrément des commandes

Avec les 240, on avait accordé un léger avantage à la BPS. Ici, tout baigne dans le beurre sur les deux motos. Toujours des freins un peu brutaux chez BPS, un peu mous chez KTM, toujours des embrayages qui se tassent un peu à chaud, mais pas plus chez l'un que chez l'autre.

Des vitesses qui passent avec précision, sans débrayer, des commandes douces et bien placées, c'est presque du niveau japonais. Excellent, et ex-aequo.

	1	2
BPS		
KTM		

Poids en ordre de marche

Là, facile, la bascule parle, et bien sûr en faveur de la légère BPS, la KTM n'ayant jamais été un modèle de légèreté. Elle n'est pourtant pas lourde à la conduite, et même, nous le verrons, plus maniable. Mais là, on compare les poids bêtement statiques, quand on est bêtement tombé et qu'il faut bêtement relever la moto.

	1	2
BPS 97 kg		
KTM 105 kg		

Accessibilité

Alors là, beürk beürk beürk. Les réservoirs ? Pas commode. Les carbus ? Atrocités. Les roues ? Un peu mieux chez BPS, où elles sont à broche. La tension de chaîne ? Ecrout et contre-écrou aussi, maintenant, chez BPS : pas le pied. Les filtres à air ? Mieux chez KTM, du point de vue accès, car du point de vue efficacité, c'est excellent sur les deux. Bon, que conclure, sinon à une triste égalité ?

	1
KTM	
BPS	

Finition

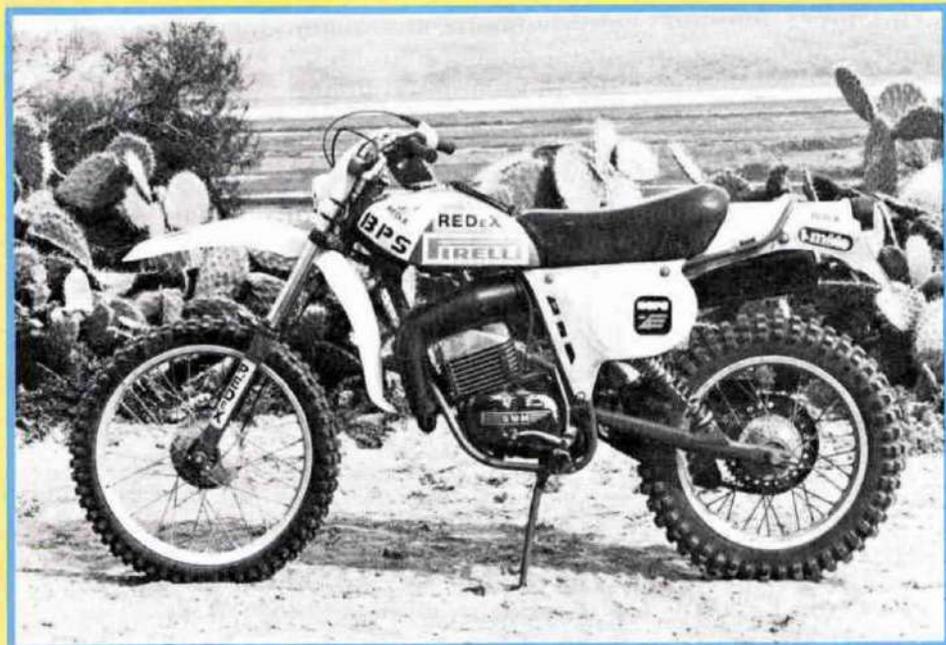
Apparemment, c'est tout bon sur les deux motos. Dans le détail utile et pratique pour l'utilisateur, c'est mieux sur la BPS. Des plastiques de meilleure qualité, une boîte à outils dans le réservoir et des crochets sur le garde-boue AR pour emmener un petit bagage, c'est très pratique. Une chaîne plus faible, mais mieux protégée (tendeur à roulette) ; une meilleure visserie, une meilleure peinture, la BPS, esthétiquement, vieillira moins vite et sera plus commode à l'usage. C'est ça, la finition.

	1	2
BPS		
KTM		

On additionne tous ces petits tableaux, et on s'aperçoit que, comme avec les 240, la BPS 175 remporte le test « agrément de conduite » sur la 175 KTM. Mais avec moins d'écart, grâce en particulier à des commandes plus douces sur la 175 KTM que sur la 240.

total statique

	BPS	KTM
Mise en route	2	1
Position assise	1	2
Position debout	2	1
Commandes	2	2
Poids	2	1
Accessibilité	1	1
Finition	2	1
TOTAL	12	9
Classement (points)	2	1



Des 175 cm³ très musclées, des caractères différents mais des performances très proches.

ELLES NE CRAIGNENT PERSONNE!

les 175, superbes batardes

Ni 125, ni 250 cm³, ça correspond à quoi, une 175 cm³? C'est bâtard, comme cylindrée. Et toi, Dugenou, t'es pas bâtard? Regarde comment t'es fait, avant de ! Trop mauvais pour maîtriser une 250, tu trouves que la 125, ça fait léger pour tes 80 kg. Alors ?

Alors, mes chéris, je vais vous dire : les 175 cm³ enduro, de nos jours, c'est devenu quelque chose de positivement génial. Je me suis convaincu de ça en prenant mon pied, durant une randonnée d'une semaine au Maroc avec ces deux bécanes et mon ami Pujol, prototype de l'enduriste moyen, qui fait de la moto pour se faire plaisir, mais qui aime que ça pousse. 600 km de plages, de collines, de montagnes, de fond la caisse sur pistes roullantes et de lacets escarpés et trialistiques sur des chemins muletiers, de traversées d'oueds, de vrai tout-terrain, en somme. Comparativement, voilà ce que ça a donné.

Accélération

Livrée avec un braquet de 14x52, la 175 KTM tire trop long. Avec 13x52 (rapport choisi pour notre essai) c'est bien, et avec 12x52, ça grimpe aux arbres.

La 240 BPS tire 14x49. C'est trop long. La 175 s'accommode bien de 13x49, braquet choisi pour l'essai.

Avec ces démultiplications respectives, les deux bécanes atteignent un bon 110-115 km/h en vitesse de pointe.

Départ côte à côte, à mi-régime en seconde. La KTM miaule rageusement, la BPS monte en régime dans le sifflement aigu de son distributeur rotatif, 3^e, 4^e, les motos restent côte à côte, 5^e, la BPS se détache légèrement, 6^e, elle s'en va, lentement mais sûrement.

Avec les 175, il se passe exactement le contraire d'avec les 240. Voyez bien, qu'elles sont différentes ? Ici, c'est la BPS qui a le plus de couple, y compris à la reprise. On change moins souvent de vitesse, on enrôle mieux. Le pilotage de la KTM est plus haché, une succession de coups de gaz rageurs, de changements de rapports. Mais contrairement à la 240, la 175, si elle est nerveuse, n'est jamais brutale et ne met pas son pilote en difficulté. La différence de tempérament entre BPS et KTM, du moins celle déterminée par le caractère des moteurs, est moins évidente sur les 175 cm³, nivelée par la cylindrée plus faible. Toujours est-il que...

	1	2
BPS	██████████	██████████
KTM	██████████	██████████

Facilité en côte

Là, on teste la souplesse, le couple, l'adhérence. Mais il y a côte et côte. Dans la longue pente à avaler tout droit, avec plein d'élan, la KTM, qui développe une bonne puissance à moyen régime et possède une adhérence exceptionnelle, est supérieure à la BPS, dont l'adhérence est moins bonne et la tendance à cabrer de l'avant parfois gênante. Par contre, dans la côte où l'élan est coupé par une ravine ou un virage, le couple et l'extraordinaire souplesse du moteur Rotax permettent à la BPS de se sortir de ralentissements importants

que le moteur KTM, creux à bas régime, supporte beaucoup moins bien. Chacune l'emporte dans sa côte préférée, et l'égalité s'impose, bien que le caractère diffère.

	1	2
KTM	██████████	██████████
BPS	██████████	██████████

Freinage

Faut pas se plaindre, ces deux motos freinent correctement. Les tambours de la KTM perdent toutefois vite l'efficacité du neuf et ne supportent pas merveilleusement bien l'immersion. Ceux de la BPS n'ont pas ces défauts mais en ont d'autres : ils sont un peu brutaux, l'arrière surtout. Par ailleurs, et cela concerne davantage la géométrie de la moto que les freins, mais on parle de freinage, la BPS rebondit de l'arrière en vous poussant très fort sur le guidon lors des freinages en descente... nettement moins angoissants avec la KTM.

Alors, là encore, égalité, chacune dans son style.

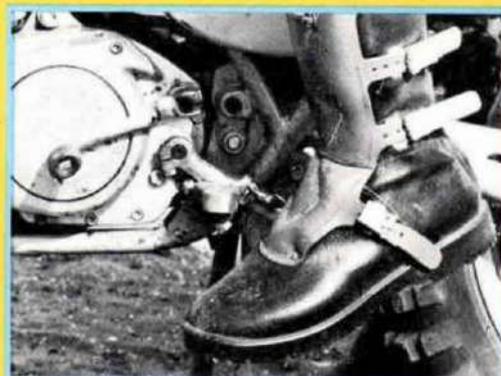
	1	2
BPS	██████████	██████████
KTM	██████████	██████████

Virages

De même qu'il y a côte et côte, il existe virage et virage. La BPS domine les deux extrêmes : plus stable, elle est prodigieuse dans les très grandes courbes rapides, du style de ces longues arabesques que l'on peut s'amuser à tracer sur les plages de sable dur. Il faut l'être, prodigieuse, pour arriver à donner au pilote un sentiment encore plus exaltant que celui qu'il éprouve, dans ce genre de jeu, au guidon de la KTM.

Ci-dessous : mise en route sur tous les rapports et course du kick plus longue : avantage à la BPS.

A droite : des plastiques de meilleure qualité chez BPS.





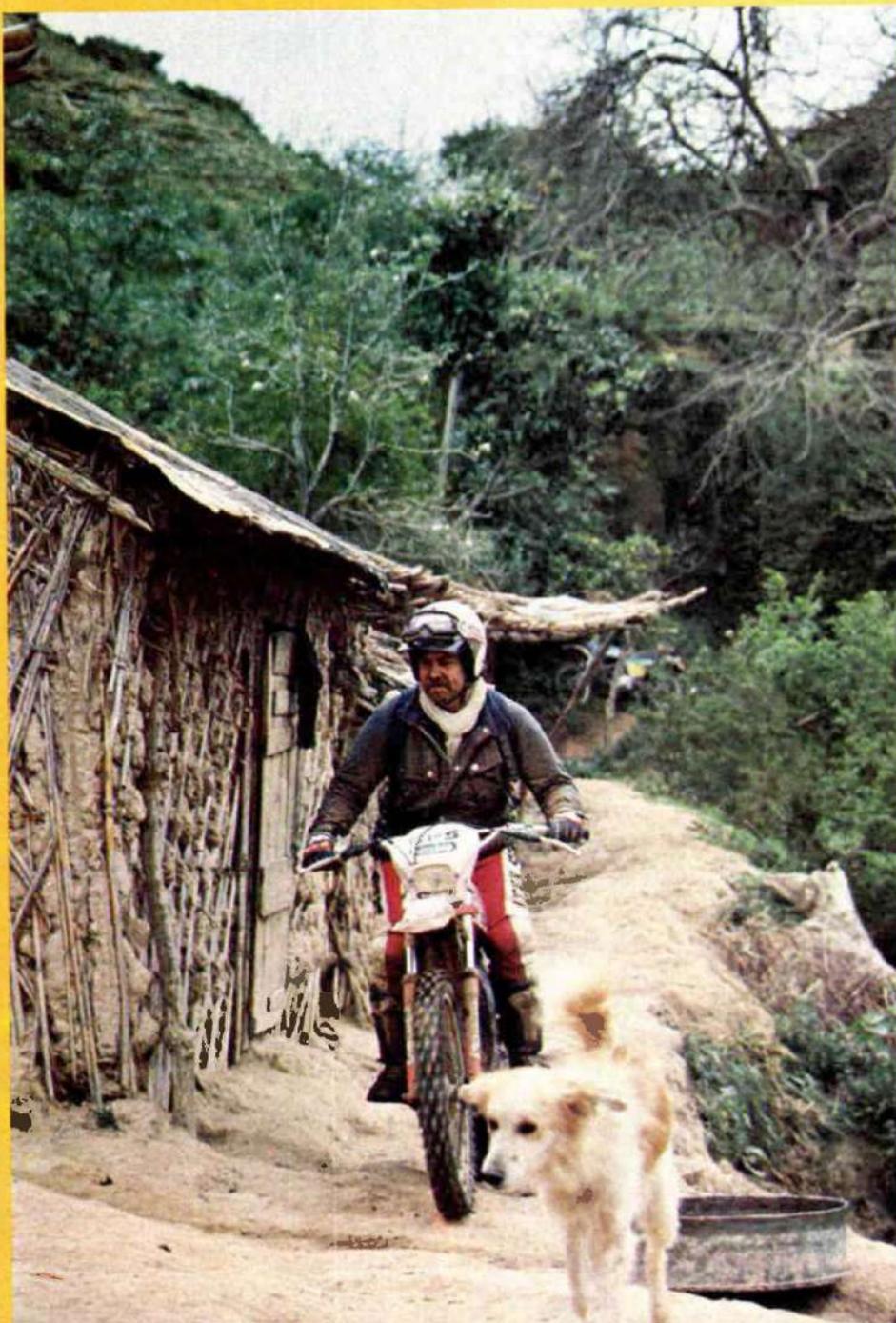
A l'autre extrême, dans les chemins muletiers très escarpés, les virages en épingles à cheveux se négocient plus facilement avec la BPS, grâce à la souplesse quasi trialistique de son moteur et à la facilité d'alléger l'avant.

Entre ces deux extrêmes, la KTM domine. Basse, précise, offrant une excellente position assise, elle se place docilement, dérape ou s'appuie à volonté,

beaucoup plus facilement encore que la 240 cm³.

Et comme en enduro, on rencontre tout de même assez rarement du sable vierge et des chemins muletiers, c'est la KTM qui, vraiment à l'aise partout où ça tourne, remporte ce test. Hop! **1 2**

KTM	1	2
BPS		



Bosses

Sa nouvelle fourche donne à la KTM un moelleux accru dans les bosses. Mais son avant léger continue de se balader, tandis que l'arrière raquette à l'occasion des chocs les plus violents. Ce n'est pas le « rail ». Il faut se cramponner et se battre un peu avec, moyennant quoi, ça bouge mais sans danger. La BPS, au contraire, c'est le « rail » : ouvrez, maintenez le cap bien droit et ça avale tout « dans un fauteuil ». Bien entendu, je schématise, et mon explication est à la nuance du terrain, ce que la caricature est au portrait, mais c'est voulu. Pour vous trancher le caractère des deux bécanes, qu'on sache bien où on va.

On va, en attendant, refiler un point de mieux à la locomotive - BPS.

	1	2
BPS		
KTM		

Maniabilité

Dans l'essai des 240 BPS et KTM, cette dernière avait écrasé dans ce test la BPS haute, lourde de l'avant, malhabile. Or, c'est là qu'intervient l'éternel miracle de la mécanique : avec exactement la même partie-cycle que la 240, la 175 BPS est beaucoup plus maniable.

Le progrès existe aussi sur la KTM, mais à un niveau moins sensible. Ainsi l'écart en maniabilité s'est-il nivelé. Mais pas au point de valoir l'égalité. Ici, la direction légère et précise de la KTM, sa hauteur de selle plus raisonnable, conservent l'avantage sur une BPS tout de même étonnante dans sa version 175.

	1	2
KTM		
BPS		

Tenue de piste

Comment mieux vous résumer l'impression générale que par cette image ? La BPS ignore les difficultés de la piste, alors que la KTM s'amuse avec. Bosses, trous, pierres, racines, la BPS méprise ces vétilles et les survole en gardant son cap. Comme la 240. Mais la 175 pré-

sente, en plus, une apparente légèreté, une facilité à changer de cap rapidement, un cocktail de stabilité et d'agilité vraiment fabuleux pour rouler vite. La KTM, elle, reste fidèle au style de la marque. Plus facile, apparemment plus légère, elle aussi, que la 240, moins fatigante, elle bondit d'une difficulté à l'autre, plutôt que de les survoler. Fus-je assez clair ?

	1	2
BPS		
KTM		

Confort

C'est marrant, parce que chez les 240, c'est la BPS qui emportait ce classement. Là, c'est le contraire. Pourtant, les parties cycle... Ben oui, pas grand chose. La 175 KTM, je l'ai dit plus haut, a conservé l'ancienne selle, bien meilleure que le fer à repasser de la 240. Et puis, j'écrivais au sujet de la 240 KTM, dans M.V. 46 : « Son principal défaut au chapitre du confort, elle le doit à son tempérament ardent et agressif qui, à la longue, la rend vraiment fatigante et de plus en plus difficile à tenir ». Or, cette critique disparaît sur la 175, maniable, facile, ardente elle aussi mais jamais brutale.

Le seul avantage de la BPS, ce sont ses super-suspensions. Mais la selle vous repousse en avant, les bras se fatiguent, on est moins bien assis, quoi. 300 km de rando au guidon de chacune de ces deux motos m'en ont amplement convaincu et, outre cet essai comparé et chiffré, un peu aride, m'ont laissé quelques souvenirs. Ça vous intéresse ?

Eh bien, quand la journée prévoyait d'être trialisante, quand on devait sinuer sur des sentiers étroits ou entre les arbres, risquer de chuter souvent à basse vitesse, donc, je choisisais la 175 BPS. J'ai roulé souvent à son guidon avec un groupe de trialistes, et jamais je ne les ai retardés... bien au contraire, malgré certaines difficultés nettement trialisantes.

La souplesse étonnante de son moteur, la faculté de redémarrer d'un coup de kick quand on se trouve arrêté, sans rechercher le point mort, c'est appréciable. Le seul handicap de cette moto en randonnée, en fait, c'est sa hauteur... et le bruit sifflant de son moteur qui, contrairement au 240, ne vibre pas.

Je choisisais encore la BPS quand il s'agissait d'emmancher à fond dans de grandes pistes de sable. Son couple et sa stabilité me rappelaient non sans émotion un certain Abidjan - Nice avec une 250 XL. Réactions combien différentes sur un terrain identique !

A l'opposé, quand la balade sinuait par monts et par vaux, comme on dit, d'une colline à l'autre, sur des crêtes ou le long d'un oued, quand la piste se faisait caillouteuse et sinueuse, je préférais la maniabilité de la KTM, sa position assise reposante mais aussi, à l'occasion, sa facilité à faire un petit coup de roue arrière, sa pêche et son adhérence, à l'assaut d'une colline raide. Son côté joueur et primesautier, en somme, opposé à celui, besogneux et appliqué, de la BPS.

Bon, ça c'est presque la conclusion de l'article et on en était seulement au chapitre confort. Je me mélange un peu mais dites, on est entre nous, vous me permettrez bien, aujourd'hui que je suis en veine de confidences, là, à épancher mon petit cœur, vous me permettez bien,

mes coquins, cette petite liberté avec la rigueur, non ? Surtout qu'on a presque fini, puisqu'il ne nous reste plus à voir que les sordides questions de sous. On va expédier ça vite fait, d'accord ?

	1	2
KTM		
BPS		

Les sous

Les BPS sont les plus chères, c'est bien connu, à part les Kramer, mais on n'en parle pas ce mois-ci. Or là, la BPS est beaucoup plus chère que la KTM, je vais vous dire pourquoi. La 175 KTM 78, je vous l'ai expliqué, c'est la 175/77 avec juste une fourche, un carbu et, j'avais oublié, une béquille centrale, comme modifications. Elle est donc vendue par l'importateur 10.584 F (clefs en mains). alors que la 125 KTM 78, elle, coûte plus cher : 10.912 F. Mais faites moi confiance, dès que le vrai modèle 175 KTM 78 va se pointer, ça va changer : de couleur surtout, et de prix. A ce moment là, on sera beaucoup moins loin des 11.867 F de la 175 BPS. Le tableau ci-dessous est donc à considérer en fonction de ces éléments, c'est-à-dire avec suspicion.

	1	2
KTM 10.584 F		
BPS 11.867 F		

Pour le prix de la casse, là, on tombe carrément dans le délire, si on compare les prix annoncés par les importateurs respectifs pour les pièces de leurs 175 cm³ avec ceux annoncés, voici seulement 4 mois, pour leurs 240 cm³.

On ne voit pas, en effet, par quel miracle la fourche de la 240 KTM (celle de l'essai était la même Cériani que celle de la 175) annoncée à 1.881,60 F est descendue, quatre mois plus tard, à 1.585 F. On ne voit pas davantage par quel autre coup du sort BPS vendait voici 4 mois 1.525,20 F la fourche de sa 240 cm³ strictement identique à celle de la 175 qui coûte 1.830,35 F aujourd'hui.

Bref, le « prix de la casse », identique à 100 balles près sur les 240, accuse 900 F d'écart, au bénéfice de la KTM, sur des motos semblables, 4 mois plus tard. Tant pis pour BPS, hein ?

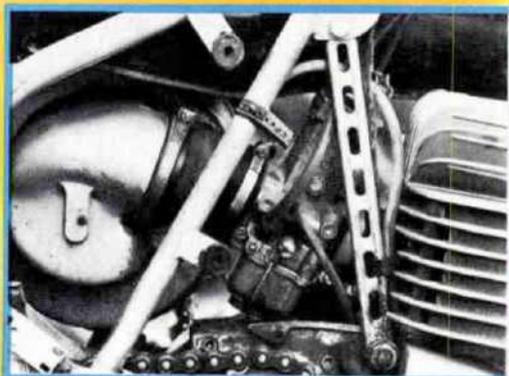
prix de la casse

	BPS	KTM
Piston complet	336,80	346,90
Sélecteur	102,30	76,45
Transmission gaz	13,65	16,45
Tube de fourche	472,50	271,65
Fourche complète	1 830,35	1 585,00
Garde-boue AR	232,25	57,15
Réservoir essence	657,40	416,00
TOTAL	3 645,25	2 769,50
Classement (points)	1	2

M'ENFIN

ATTENDEZ

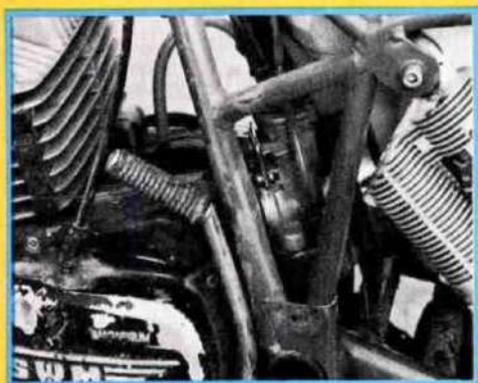
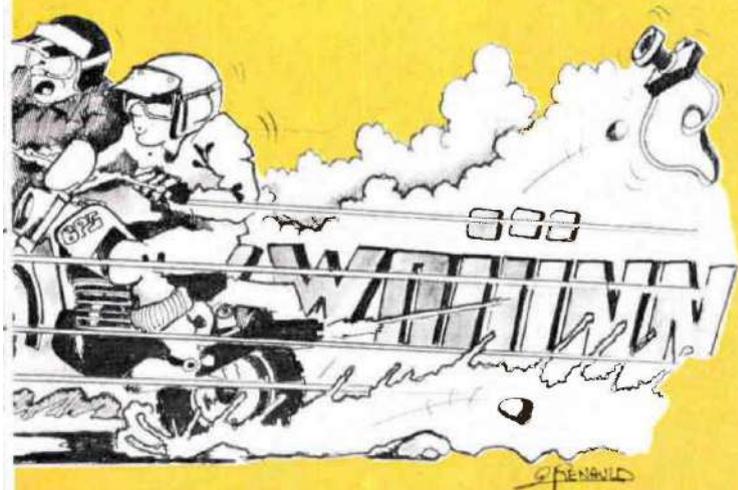
CINQ MINUTES, J'AI DES PHOTOS
À FAIRE MOI, Z'AUREZ TOUT
LE TEMPS ENSUITE DE LES
ESSAYER, DES MOTOS...



ELLES NE CRAIGNENT PERSONNE!

GRAND TOTAL

	KTM	BPS
AGREMENT DE CONDUITE	1	2
Accélérations	1	2
Côtes	2	2
Freinage	2	2
Virages	2	1
Bosses	1	2
Maniabilité	2	1
Tenue de piste	1	2
Confort	2	1
TOTAL PERFORMANCES	13	13
Prix d'achat	2	1
Prix de la casse	2	1
GRAND TOTAL	18	17



Un exemple de finition et de détail astucieux, favorable à BPS : pas de fil électrique « volant » et un emplacement et des crochets, à l'arrière de la selle, pour loger du matériel de secours. L'accessibilité aux carbus : aussi tarte sur l'une que sur l'autre.



fiches techniques

	KTM	BPS
MOTEUR		
Alésage	63,5 mm	62 mm
Course	54 mm	57,5 mm
Cylindrée	172 cm ³	173,6 cm ³
Taux de compression	13 à 1	14 à 1
Puissance maxi (constructeur)	27 ch à 7 200 tr/mn	29 ch à 9 250 tr/mn
Couple maxi (constructeur)	2,2 mkg à 6 500 tr/mn	2,27 mkg à 9 000 tr/mn
Alimentation	Carbu Bing \varnothing 36 mm	Distributeur rotatif + Bing \varnothing 32 mm
Allumage	Electronique Motoplat	Electronique Bosch
Avance	1,9 mm avant PMH	1 mm avant PMH
Lubrification		Mélange à 4 %
Mise en route	Kick, au point mort	Kick, sur tous les rapports
TRANSMISSIONS		
Primaire	Engrenages rapport 3,65 à 1	Engrenages rapport 3,28 à 1
Embrayage	Multidisque en bain d'huile	
Boîte de vitesses	6 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 : 0,88 à 1 = 85 % 6 ^e : 0,75 à 1 = 100 %	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 %
Contenance	1,2 l d'huile ATF pour boîte automatique	1,2 l d'huile SAE 80
Secondaire	Chaîne 15,9 rapport 13 x 52	Chaîne 12,7 rapport 13 x 49
PARTIE-CYCLE		
Cadre	Tubulaire double-berceau en acier au chrome-moly	Simple berceau dédoublé en acier au chrome-moly
Fourche	Téléhydraulique Ceriani, débattement 240 mm ; contenance 260 cm ³ d'huile hydraulique par bras Marzocchi à gaz, force 2, débattement 180 mm	Téléhydraulique Marzocchi, débattement 220 mm ; contenance 240 cm ³ d'huile hydraulique par bras Marzocchi à gaz, force 4, débattement 250 mm
Amortisseurs AR	Jantes Akront vertes ou Sun chaussées de Metzeler 4,50 x 18 AR et 3,00 x 21 AV	Jantes Akront vertes, chaussées de Pirelli 4,50 x 18 AR et 3,00 x 21 AV
Roues	Freins : AV, moyeu \varnothing 130 mm AR, déporté \varnothing 180 mm	Freins AV et AR : Grimeca coniques \varnothing 140 x 30 mm
Longueur	2 180 mm	2 120 mm
Largeur	900 mm	900 mm
Empattement mini	1 448 mm	1 425 mm
Garde au sol	285 mm	290 mm
Hauteur de selle	890 mm	940 mm
Chasse	120 mm	125 mm
Angle de chasse	60°5	60°
Contenance réservoir	10 litres	8,5 litres
Poids en ordre de marche, sans essence	10 584 F	97 kg
Prix, clés en mains	Moto-Distribution, 8, rue de la Croix-Rouge 10120 St-André-les-Vergers	11 867 F BPS-Z.I., B.P. 62, 12200 Villefranche-de-Rouergue



et pour finir...

Pour finir, je vous renvoie d'abord à mes réflexions du chapitre « confort ». Qu'y ajouter, sinon, une fois encore, une égalité dans les performances qui pourtant ne cache pas deux motos de caractères bien différents. Moins tranches toutefois que chez les 240. La puissance étant plus faible — ou plutôt moins violente —, les 175 sont plus faciles, fatiguent moins, permettent au pilotage de se développer en finesse. Bien des qualités, en fait, pour ces deux rivales qui ne sont pas rivales qu'entre elles. Avec la puissance des 250 cm³ d'il y a quelques années, la maniabilité et le poids des 125 cm³, ces deux 175 cm³ peuvent se permettre d'affronter, sans complexe, les 250 cm³ les plus performantes.

Et je continue à ne pas comprendre pourquoi, en France, seuls Joël Queirel et une poignée de nationaux préfèrent cette cylindrée. Les 175 ont bien changé, et je rejoins les rangs de leurs amateurs !

