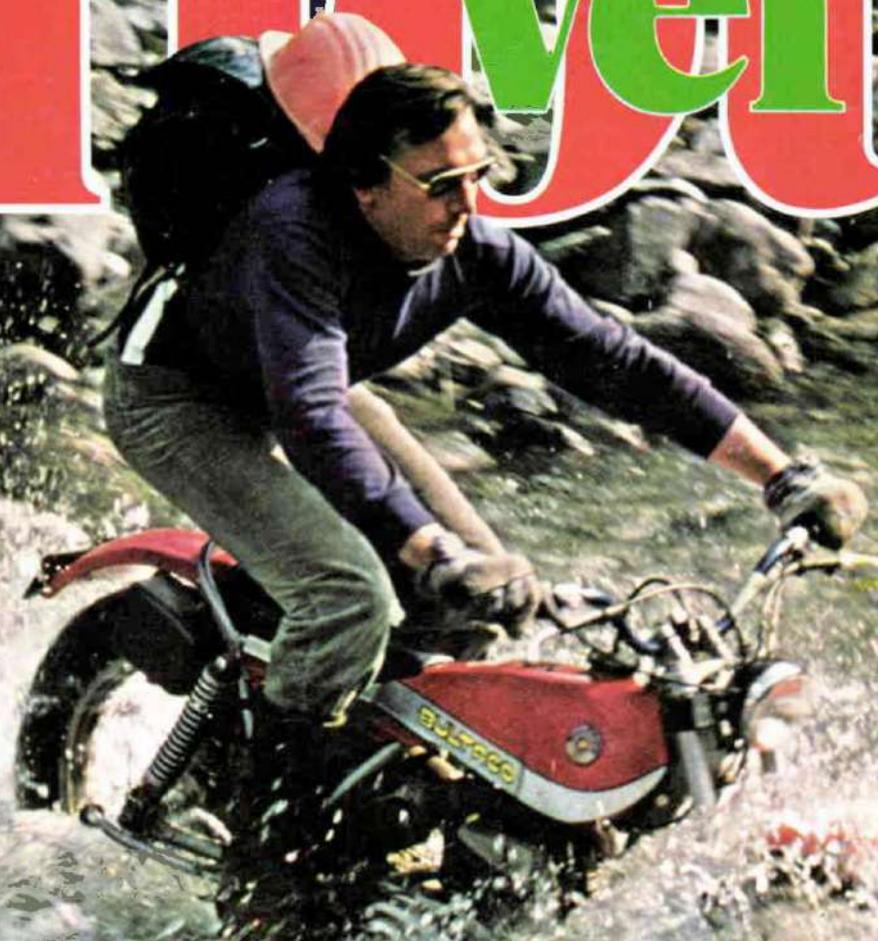


Février 77/ n° 34 / 7f. fb.64-frs.450-\$1.30

SR SQUADRA
CLUB FRANCE RÉGOLARITÀ
www.srcf.fr

moto verte



ESSAIS
125 et 250
PORTAL
250 HVA
ENDURO

**MOTO VERTE ET RANDONNÉE
COMMENT PILOTER EN T.T.**

par
Gilles
Mallet



ESSAI

**portal
rotax
enduro
un
mariage
pimenté
et
réussi**

« Patron, remettez-nous une bouteille de Tarn ! ».
Le vieux, sec et ridé comme les sarments qui ont produit ce petit rouge plein d'esprit, cligne de l'œil, l'air de dire : « pas mauvais, hein ? » et s'éloigne sous les grosses poutres du plafond de l'auberge, où pendent jambons, chapelets de saucisses et guirlandes blanches de gousses d'ail. Dans la cheminée, un feu pétillant dégage une bonne odeur de bois et de viande grillée.

« Mmm, pas triste, ces écrevisses à l'armoricaine, laisse-moi " saucer " un peu le plat ».

Les commissures quelque peu barbouillées de la sauce délicieuse, mon voisin et compagnon d'agapes s'anime d'un seul coup, avec un bel accent du midi.

« Tu as vu cette pêche, la deux et demie ?

Qu'est-ce que tu en dis ? »

J'en dis le plus grand bien. Dégageant ses brumes glacées des jours précédents, l'hiver nous a ménagé une splendide journée. Le soleil, sur les collines, a percé ce matin au-dessus des nuages amassés dans la vallée, tout doré sur le blanc du givre qui s'accroche aux prairies.

Nous avons roulé pendant des heures, heureux de jouer, de bondir, de glisser sur les pentes, ivres de ce froid vif qui fait pleurer et de cette lumière ocre qui gonfle le cœur devant tant de beauté.

Dans une grande forêt, nous avons dérangé trois chevreuils qui se sont réfugiés de quelques bonds dans les taillis, leurs petits euls blancs en l'air. Grâce à nous, ils ont sans doute échappé aux balles cyniques d'une armée de chasseurs, alignés plus loin sur un sentier, vêtus comme des commandos de paras. Tuer par une si belle journée, quelle dérision !

Maintenant, les muscles chauds, l'estomac et le palais en fête, nous pouvons dans la chaleur de cette auberge, évoquer notre matinée de moto, avant de repartir, tout à l'heure, jusqu'au coucher du soleil.

De cette deux et demie, oui, j'en dis le plus grand bien. Les frères Portal et moi, nous sommes en train d'essayer les nouvelles 125 et 250 Portal enduro.





Nous les avons remarquées au Salon, en octobre, porte de Versailles. Elles étaient parmi les plus belles et les plus prometteuses motos vertes de cette exposition pourtant riche en nouveautés. Depuis les premières motos Portal, sorties en avril 1975, avec des moteurs Sachs, que de progrès ! Constructeurs inventifs, courageux, infatigables, les frères Portal, dans leur petit atelier des environs de Toulouse, ont réussi à créer des motos qui, maintenant, n'ont plus rien à envier, sur les plans qualité et esthétique, aux meilleures productions des grandes usines. Depuis le Salon, donc, je casse les pieds aux

pionnats du Monde de vitesse. Gunther Schier, l'homme qui a créé les Maïco de cross actuelles, est un ingénieur qui a fait ses « classes » chez Rotax. Enfin, les moteurs de cette firme équipent depuis quelques années les motos canadiennes Canam, qui, au Canada et aux USA, sont considérées comme parmi les meilleures machines actuelles en cross et en enduro.

Les moteurs Rotax sont assez sophistiqués. Le haut (cylindre, culasse) est en alu, le bas (carters) en magnésium. L'embrayage est en alu, le cylindre à 5 transferts est alimenté par un disque distributeur rotatif, du côté gauche. Cette solution permet, selon la découpe du disque et son calage sur l'arbre de sortie de vilebrequin, de modifier rapidement le diagramme d'admission, sans intervenir sur les lumières. C'est un atout intéressant, sans même parler du remplissage et du rendement, théoriquement meilleurs avec ce système.

L'admission, sur tous les modèles Rotax (du 125 au 250 cc, cross ou enduro) se fait par le même carbu Bing de Ø 32 mm. Seuls les gicleurs et les réglages intérieurs (aiguille, boisseau, etc.) changent selon la cylindrée et le modèle. Le carbu prend place derrière le cylindre, du côté gauche. Il est donc bien abrité.

Une boîte 6 vitesses en prise constante, qui permet de kicker avec un rapport engagé, transmet les puissances — coquettes — de ces

pendu n'entre pas dans la rigidité du cadre, contrairement à ce qui se passe dans le cas d'un classique simple ou double-berceau. Il est fixé en trois points, avec un tirant avant démontable. Le 250 cc reçoit en outre deux barrettes de maintien boulonnées sur la culasse, ce qui permet d'éliminer les vibrations. Plus léger, le 125 cc vibre moins et ne nécessite pas l'emploi de ces renforts. Le bras oscillant est un solide caisson en tôle d'acier. Il résiste à une flexion de 12 tonnes et s'articule sur silent-blocs. Son débattement (24 cm à la roue arrière) est contrôlé par une paire de De Carbon construits suivant les spécifications de Denis Portal, et inclinés à 40° sur le bras. A l'avant, une fourche Marzocchi de Ø 35 et de 20 cm de débattement, montée dans des T en alu, assure direction précise et suspension moelleuse (ça on le vérifiera plus tard).

Les jantes Akront vertes (le nouveau profil) sont rayonnées sur des moyeux Grimeca coniques, Ø 25 à l'avant, 40 à l'arrière. Un gripster devant, un gripster derrière, et une paire de nouveaux Pirelli italiens enduro dans les dimensions classiques achèvent de constituer un équipement mobile de qualité, ainsi qu'un poids suspendu raisonnable.

La transmission, elle aussi, est particulièrement soignée. La chaîne 15,9 étroite est bien guidée dans un robuste guide en acier doublé intérieurement de caoutchouc. Un tendeur à roulette espagnol (on vous a déjà présenté



deux frangins, régulièrement, pour essayer leurs motos. Le beau jour est enfin arrivé et, comme vous l'avez déjà compris, ce fut un vrai beau jour.

On remarque d'abord, sur les nouvelles Portal, deux choses : leurs motos, redessinées, ont maintenant ce qu'on appelle une « gueule ». Cadres treillis chromés, plus étroits que les précédents, réservoir orange sur la 250 cc, emploi généreux du noir mat pour l'ensemble mécanique et suspensions, elles ont acquis du caractère.

Second point, les moteurs. Les Portal ont abandonné les Sachs 7 vitesses, qu'ils estimaient trop lourds et difficiles à exploiter (moteurs « pointus », disent-ils), au profit de moteurs autrichiens Rotax.

Rotax, faut-il vous le rappeler, construit des moteurs 2 temps à hautes performances depuis longtemps. Dans les années 60, un 125 cc de leur crû marchait très fort en cham-

moteurs : 21 ch DIN pour la 125 cc et 33 ch DIN pour la 250 cc. Des vrais chevaux, pas des inventions de catalogue. L'allumage est confié à un boîtier électronique Bosch. Bougie Bosch également, à culot long, un modèle tout ce qu'il y a d'ordinaire, que l'on trouve pour 4 F dans le commerce.

Pas besoin de monter des bougies « course » à 30 balles et plus, ça marche très bien comme ça.

Constitués de matériaux de haute qualité, puissants et fiables (l'expérience de Canam l'a démontré), ces moteurs sont en outre étroits, compacts, légers (6 kg de moins que le Sachs 7 vitesses pour la 125 cc) et beaux : entièrement émaillés en noir mat — un noir de qualité, qui ne part pas au premier coup de jet — avec les bords des ailettes de cylindre couleur alu, comme sur les Yam.

La partie-cycle Portal est une création originale qui s'articule autour d'un cadre treillis tubulaire, en acier chromé. Le moteur sus-

ça dans M.V.) assure une tension constante et une plaque de caoutchouc sur le dessus du bras oscillant, empêche la chaîne de frotter sur le métal. C'est soigné, non ? Deux reproches toutefois : la tension par écrou et contre-écrou, un poil languette en enduro, et un moyeu qui n'est pas à broche (nécessité de faire sauter la chaîne — mais le flasque reste en place — pour déposer la roue arrière).

Le réservoir (8 l sur la 125 cc, 10 l sur la 250 cc) n'a pas un dessin splendide, et il est affublé d'un sigle Portal auto-collant qui sera remplacé par de la peinture sur les modèles de production. En revanche, il est en plastique souple incassable, moulé d'une pièce et teint dans la masse, et il se démonte en quelques secondes (emboîtement sur deux blocs caoutchouc à l'avant, élastique à l'arrière, et une seule durite d'essence). Le bouchon de réservoir (1/4 de tour) est retenu par une chaînette pour éviter qu'il ne choie malencontreusement dans les miasmes consé-

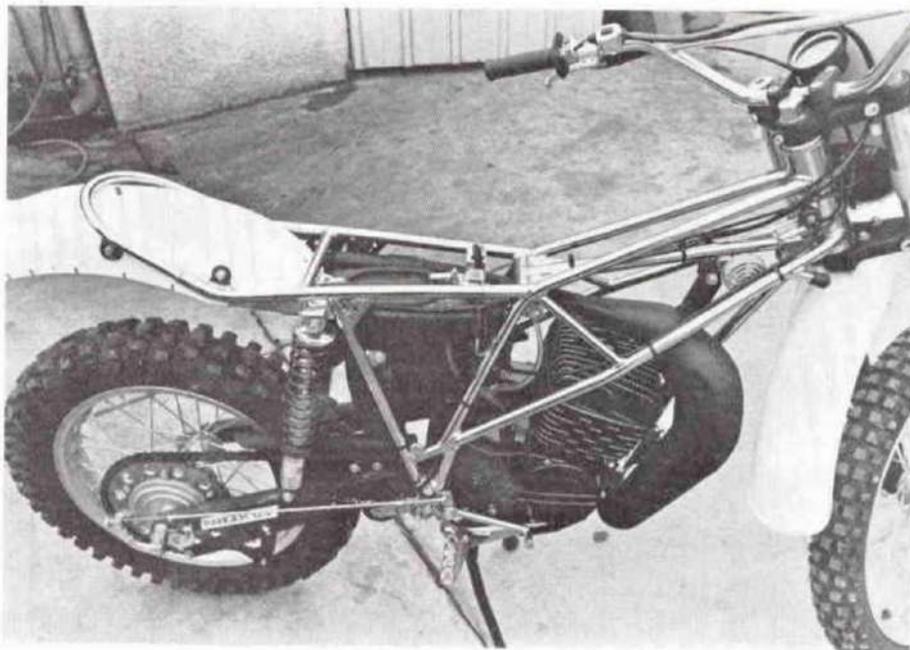
cutivement à une manipulation fiévreuse ou parkinsonesque.

La selle — courte, pas mal dessinée mais sans plus — se dépose d'un coup de clef de 12 pour laisser accès à un filtre à air impeccable : vaste chambre de tranquillisation étanche, l'air pénétrant par une chicane pour alimenter le carbu via un filtre en mousse imbibé d'huile.

Les garde-boue sont en plastique incassable — ou du moins difficilement. Le guidon en acier, dont le dessin est identique à celui de la KTM — un excellent profil, donc — est équipé de leviers Magura avec cache-poussière et d'une poignée de gaz alu de la même marque, plus un coupe-circuit dont on peut se servir en cas de pépin, les allu-

A. On voit ici le cadre-trellis chromé sur cuivre, et le dessin intelligent de l'échappement, dont les deux parties se raccordent au niveau du filtre à air.

B. Au premier plan, la 125 cc. Derrière, la 250 cc est rigoureusement identique quant à la partie cycle. Deux très belles motos.



mages Bosch ne craignent pas comme les Motoplats l'utilisation de cet instrument.

Les repose-pieds Verlicchi, ajourés, crantés, pliants, semblent sans défaut, ainsi que la mini pédale de frein chromée, qui commande le Griméca par une tige également chromée. L'éclairage est confié à un phare grillagé monté souple, identique à celui des Ossa, et un feu arrière rigide dont l'existence paraît devoir être éphémère si l'on se met « sur le toit ». Mais il est réglementaire.

L'échappement, fait maison d'après les cotes données par Rotax, est en deux parties : le pot proprement dit, commun aux modèles enduro et cross ; et le silencieux, qui s'emboîte dessus, sous la selle. Cet échappement, réalisé en tôle épaisse, est bien abrité des chocs, ne gêne en rien le pilote puisqu'il passe sous réservoir et selle, et il remplit assez bien son rôle de silencieux. Il est monté solidement sur des silent-blocs.

De même que le moteur, le bras oscillant, les

fourreaux et les tés de fourche, il est peint en noir mat.

Enfin, un mot sur la finition, vraiment excellente. Toute la boulonnerie est en B.T.R. ou nylstop, et un emploi abondant et judicieux du caoutchouc traduit le souci des constructeurs en matière de fiabilité : butées de braquage, de béquille, pot et garde-boue sur silent-blocs, écran isolant bien le carburateur des projections de boue arrière, etc. Et un détail, parmi d'autres : un filtre à essence se trouve entre réservoir et carbu. 125 cc et 250 cc ont une partie cycle rigoureusement identique, à la section du pneu arrière près : 4,50 sur la 250, 4,00 sur la 125.

Le bilan de cet examen, comme dit le toubib qui vient de vous faire un « check up » de P.D.G. à 200 sacs, est très positif. La première impression, favorable, se confirme amplement quand on inquisitionne dans les entrailles de la bête. Le matériel est de qualité, montage et finition sont soignés, à quelques bricoles près : feu arrière fragile et compteur

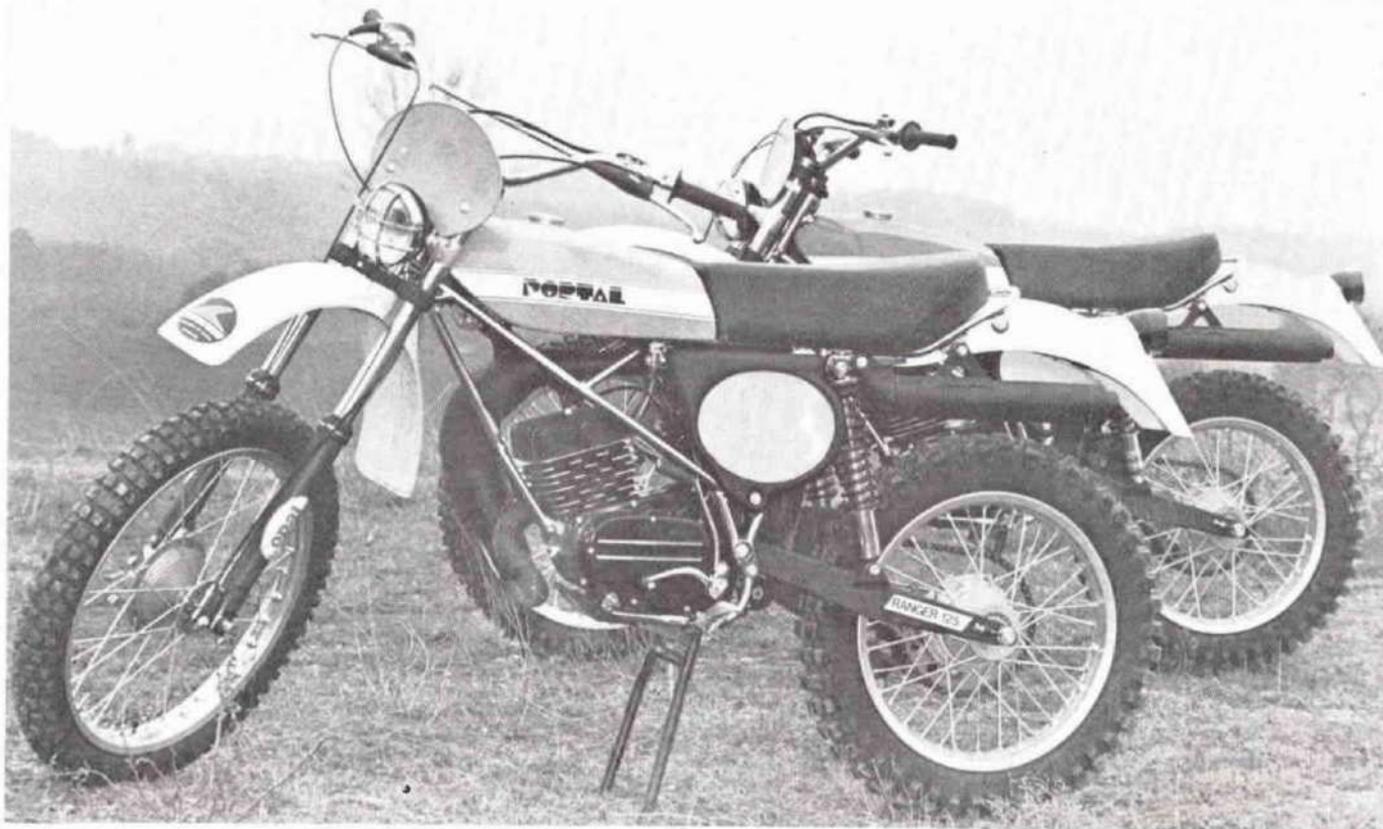
minable, à peine digne d'un cyclo. On ne va pas en faire une maladie, vous êtes d'accord ?

Enfin, un détail qui ne manque pas d'importance et renforce la confiance naissante que l'on éprouve auprès de ces Portal : Denis Portal, le metteur au point, a terminé second en 76 du championnat de France de cross 125 inter, derrière Hypolite et sa Kawa d'usine. Il utilisait une partie cycle rigoureusement identique à celle qui équipe les motos de série, mais avec un moteur Sachs 7 vitesses.

Et lors de la finale à Cassel, il avait reçu le premier 125 cc Rotax... et il a gagné la course.

Si les moteurs ont fait leur preuve, on voit que les parties cycle Portal new model ne manquent pas non plus d'expérimentation, de mise au point et... de référence, tout au moins en cross.

Or, de nos jours, une moto d'enduro, c'est de plus en plus, quoiqu'en disent certains, une moto de cross « aménagée ».









L'essai a commencé comme ça. Arrivés dans les collines, on a descendu les motos du 17. Roue arrière, ploc, roue avant, ploc, elles tombent de la hauteur du plancher sans un rebond, sans un bruit de ferraille. Béquillage, une traction en arrière, sans effort, et la bécane est bien plantée sur la béquille centrale. On souhaiterait toutefois une poignée de levage, qui permettrait une prise meilleure — et moins salissante quand la moto est pleine de gadoue — que sous le garde-boue.

Cela faciliterait en outre le sanglage de l'arrière sur une remorque, actuellement pas pratique, faute de point d'attache.

J'ai à peine le temps de m'en ouvrir auprès de Denis Portal : « Dis donc, ça serait pas plus con si... » qu'il me coupe le sifflet par un bref : « C'est prévu, on va souder une petite poignée de levage ». Plus rien à dire, hein ?

Starter sur le carbu (il fait quelque chose autour de zéro degré), un coup de kick, pan !

Le moteur pète tout de suite. L'effort sur le kick est négligeable, on ne se cogne pas le pied sur le repose-pied, bref, j'ai une pensée émue, accompagnée d'un juron rentré à l'égard du kick de la Husqvarna que j'ai essayée y'a pas bien longtemps. Comme quoi on peut faire un bon kick. Lequel, en outre, vous démarre la Portal sur n'importe quel rapport.

Portal part faire quelques centaines de mètres avec les deux motos — 125 et 250 cc — pour les dégorger pendant que je finis de m'équiper, en plein brouillard glacial. C'est pas faire, risquer une si belle santé pour vous raconter à longueur d'année des histoires de motos. Vous êtes des insatiables, les gars ! Quelques instants après, on filoche dans les collines. J'ai commencé par la 250 cc, pour me mettre en jambes.

La selle est très haute : 92 cm du sol. Quand je me suis assis dessus, j'ai été surpris que mes deux pieds reposent par terre normalement. Les suspensions s'étaient enfoncées de quelques centimètres : quatre, pour être exact, on a mesuré après, ce qui fait que la selle n'était plus si haute.

Toujours enclin à poser des questions perfides, j'ai dit : « A quoi ça sert d'avoir 24 cm de débattement, si on en perd déjà 4 à vide, rien qu'en se posant sur la bécane ? » Denis m'a expliqué. Cette souplesse au départ s'appelle le « temps mort ». Cela permet d'avaler toutes les petites bosses, cailloux et autres menues inégalités du sol, « dans le beurre ».

Ainsi, la roue n'est jamais en détente complète, elle ne rebondit pas en butée, mais se maintient par terre. Meilleur confort, et meilleure adhérence. Les grands principes de Denis, c'est : souplesse et débattement ; souplesse pour les petits trous, débattement pour les grands.

Eh bien, c'est toujours bon d'apprendre quelque chose. On a conscience de ne pas perdre son temps.

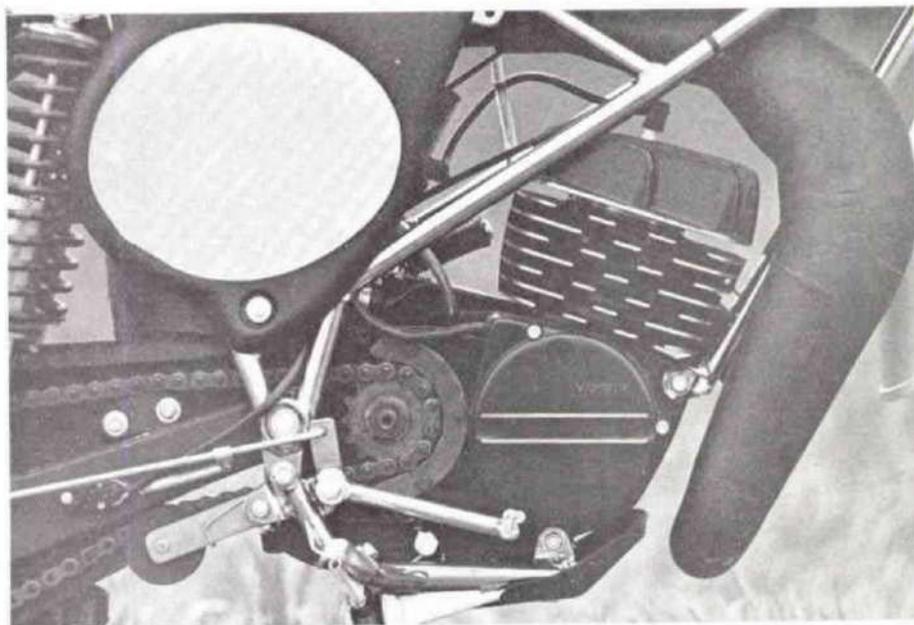
Cette 250 cc, on a tout de suite fait bon ménage, elle et moi. Mise en route facile, embrayage aussi doux que le sein d'une femme, sélection remarquable, précise et sans effort, position de conduite parfaite, avec des

repose-pieds assez bas et un guidon bien dessiné, moteur doux et silencieux, qui prend ses tours sans effort, sans vibration, dans un léger sifflement de transmission. Grande impression de confort, en prime. Rien de bestial, au départ. A mettre entre toutes les mains.

Après quelques centaines de mètres sur le plat, pendant lesquels ces toutes premières impressions se bousculent dans la quête attentive de la découverte, nous plongeons dans une descente. En bas, je freine pour découvrir encore quelque chose que je ne connaissais pas. Le frein avant est doux : réglé avec pas mal de course, il ralentit la moto sans crainte de bloquer la roue. L'arrière, réglé avec peu de course, attaque tout de suite, avec une précision et une douceur étonnante. Il bloque la roue facilement, mais à la demande, on

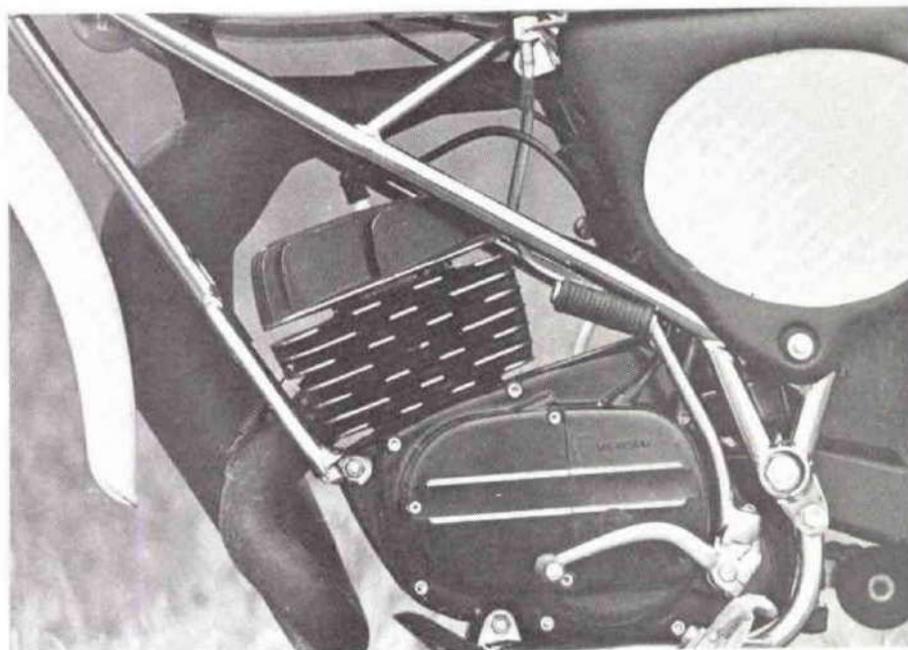
ment, comme quand on déclenche un dérapage à ski. Elle glisse en travers, l'avant légèrement contrebraqué d'instinct. Je ne sais pas quelle caractéristique lui confère cette particularité, mais le fait est. Denis me confirme mon impression. C'est comme ça.

Extra pour se faire plaisir, mais surtout pour se placer au freinage dans un virage. Si c'est gras, et que l'arrière part un peu trop, il suffit de rouvrir tout de suite les gaz pour arrêter le dérapage, voire reprendre son contrôle à l'accélération, dans la foulée. Ça demande un peu d'expérience et d'habitude de la moto, mais c'est vraiment marrant. Et efficace, quand on a maîtrisé le gag, ce qui n'est pas très compliqué. D'autant moins que, comme on y prend plaisir, on s'y applique. C'est bien connu : un truc qui vous emmerde,



C. Le moteur de la 125 cc, comme celui de la 250 cc, est un modèle de netteté. Notez la plaque de protection du carter en cas de bris de chaîne.

D. Ne cherchez pas le carbu. Il est caché derrière le panneau porte-numéro. Pourtant, il reste assez accessible, une fois ce panneau déposé.



sent bien ce qu'il fait, il suffit de doser la pression sur la pédale.

Donc, en bas de cette descente, je freine normalement et j'ai la surprise de sentir l'arrière entériner une glissade en léger travers. Tout le contraire du blocage qui vous met brutalement en tête à queue. Je me fais bien comprendre ? La moto part douce-

vous le faites mal. Un truc qui vous plaît, vous l'assimilez rapidement.

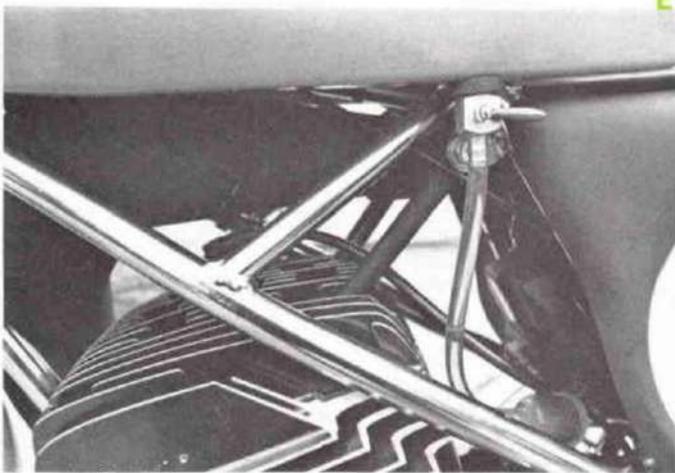
La descente est suivie d'une belle montée, au cœur d'une colline. Denis s'éloigne, pendant que je gamberge toutes mes découvertes — passionnant de découvrir une nouvelle moto — et je réalise que si je m'endors, je risque

d'errer là dedans pendant longtemps avant de m'y retrouver. Qu'est-ce que vous feriez à ma place ? Appeler votre mère ? Mais non, z'avez passé l'âge. J'ouvre. Et alors, bang ! la roue avant gerbe en l'air, holà, Bijou, tout doux, je passe la vitesse supérieure d'une légère pression de la botte sur le sélecteur, sans même débrayer — c'est inutile avec le Rotax —, les gaz restent ouverts, la bécane bondit vers le sommet de la colline, les roues bien collées au sol et youppii, ça repart ! En pleine accélération, la roue avant redécolle. En 4° sur la pente, ça tire assez long pour contrôler le wheelie sans angoisse.

Quel pied ! La pente s'adoucit, le sommet de la colline est là, et s'arrête. Curieux ! j'arrête aussi, j'infléchis la courbe, la roue avant se repose par terre, et je remercie, une fois de plus, mon ange gardien.

Un poil plus, et je débarquais « à fond de 4 », roue avant en l'air, dans un profond ravin. Parce que la colline, elle se termine en falaise ! T'as l'air malin dans ces cas là.

La balade va se poursuivre plus calmement, mais pas calmement longtemps. Parce qu'une moto avec une santé comme ça, ça serait vraiment dommage de lui bercer la bielle dans le ronron des bas régimes. Non qu'elle n'aime pas. Attendez, je réfléchis bien, pas affirmer n'importe quoi sur un coup d'enthousiasme. Oui, c'est correct. Pas d'erreur : tout en bas, aux allures trialisantes, la 250 Portal marche nettement sur les brisées de la Ossa Pioneer, c'est-à-dire ce qu'il y a de plus souple en matière de 250 enduro. Que je vous explique la courbe de puissance de ce moteur, telle qu'on la ressent à la conduite. A partir du ralenti, rien jusqu'à, disons, 2 000 tours. Très très bas, ça meurt. Et puis, à 100 tours près, d'un seul coup, crac, le moteur pousse, souple, puissant, silencieux, sans avoir à peiner le moins du monde. Avec le rapport court de la 1^{re}, ça signifie que les chevaux arrivent à 6-7 km/h : la vitesse d'un piéton pressé. Il est rare que l'on soit amené à rouler moins vite, vous en conviendrez. Si cela se produisait, pas de problème : un petit coup d'embrayage, si doux qu'il ne faut pas hésiter à l'utiliser, et on regagne en une fraction de seconde les quelques centaines de tours qui manquent pour retrouver la traction.



Le moteur pousse gaillardement à bas régime, comme ça, jusqu'à, en gros, 4 000 tours. Ensuite, c'est curieux, vous avez beau ouvrir en grand, le régime n'augmente que lentement. La puissance cesse d'augmenter. Et puis, vers 6 000 tours, c'est le deuxième souffle, qui arrive en tornade. Le son de l'échappement devient plus plein, et soudain la montée en régime s'accélère. Les chevaux arrivent, au grand galop. C'est là que la roue avant, jusqu'en 4°, se met à décoller facile, il suffit de tirer un peu sur le guidon. Et le régime monte, comme une turbine, sans vibration, avec l'impression que ça ne va plus s'arrêter.

On ne peut comparer cette puissance, et l'allègement de l'avant qui s'ensuit qu'avec la K.T.M.

Aussi souple qu'une Pioneer, aussi puissante qu'une K.T.M., cette Portal, sur le plan moteur, a de quoi enthousiasmer l'amateur. Bien

servi par sa boîte 6 vitesses, parfaitement étagée, ce moteur, malgré une curieuse plage de régime « creux » (tout est relatif, bien sûr) est une réussite remarquable.

Tiens, on ouvre une parenthèse. Je viens de dégouter une courbe de puissance de la 250 Canam, qui utilise le même moteur Rotax. Les chiffres confirment la sensation sur le terrain : entre 4 000 et 6 000 tr/mn, la puissance passe de 10 à 18 ch, soit 8 ch pour 2 000 tours. Puis, de 6 000 à 6 800, elle passe de 18 à 24 ch : 6 ch en 800 tours ! C'est bien là que ça commence à pousser, pas d'erreur.

Au cours de notre balade en pleine nature, un peu à l'aventure, nous serons plusieurs fois enfermés dans des culs de sac, ce qui me permettra d'apprécier d'autres atouts de la 250 Portal, et une faiblesse. Quand il faut faire demi-tour « dans un mouchoir », chemin étroit et encaissé ou autre piège du même genre, on apprécie la légèreté de la machine,

E. Le moteur 250 cc reçoit deux fixations supplémentaires au niveau de la culasse, pour absorber les vibrations.

F. Un train arrière de qualité. Bras-cassisson incassable, 24 cm de débattement à la roue, tendeur à roulette, patin anti-friction et solide guide pour la chaîne.

G. La trappe étanche qui ferme le filtre à air, et la fixation simple du réservoir.

H. Voilà la chicane par laquelle respire le filtre : impeccable.

la douceur de l'embrayage et la facilité avec laquelle la moto repart d'un coup de kick sur la 1^{re}, lors d'une manœuvre au cours de laquelle on a calé le moteur. Par contre, le même embrayage a tendance à se « tasser » rapidement s'il est sollicité,

ment bonne, bien que rarement indispensable grâce à la qualité des suspensions.

Lors de cet essai, nous allons souvent filer à flanc de colline, monter et redescendre en dehors de tout sentier, fond la caisse sur de la pierraille et un sol parfois inégal. Les suspensions, je l'ai dit, sont extra. Confort, agrément et sécurité sont les impressions dominantes, avec en prime le grand frisson quand on envoie les chevaux. Un peu trop de frissons même, à vrai dire, dans les fortes pentes. A mon goût, la moto cabre un peu trop facilement. Moins qu'une Kateumeu, mais trop quand même. Et au freinage, en descente notamment, si l'on s'amuse des travers contrôlés évoqués plus haut, on souhaiterait en même temps une meilleure adhérence de l'arrière.

Notre vagabondage nous a même amenés dans des sentiers d'exploitation forestière, aux profondes ornières creusées par les énormes pneus des bulls et des tracteurs. Là, faut le reconnaître, c'est moins le pied. Je regrette vraiment de ne pas avoir eu dans ces ornières atroces une autre moto qui me serve de référence. J'aurais ainsi pu vous dire sans erreur si la Portal est particulièrement mal à l'aise là-dessus, où si au contraire ces chemins étaient néfastes à toutes les motos.

Reste que d'autres expériences, sur d'autres chemins, semblent confirmer l'impression générale d'un des rares défauts de cette moto : un guidage peut-être un peu insuffisant de la roue avant. Aller très vite en descente, ou sur des chemins d'ornières, ne m'a guère tenté avec la Portal. Il est vrai que ce genre d'expérience m'enthousiasme toujours assez peu... de même, puisqu'on en est aux choses qui m'ont déplu, eussé-je souhaité des repose-pieds un peu plus hauts. La position de conduite et le guidage de la moto n'en eussent guère pâti, tandis qu'eût diminué le risque de s'accrocher un pied sur une souche, au creux d'une ornière, ou contre une pierre cachée. Là encore, il est vrai que, depuis une vieille fracture d'orteil, la hauteur des repose-pieds est une de mes phobies.

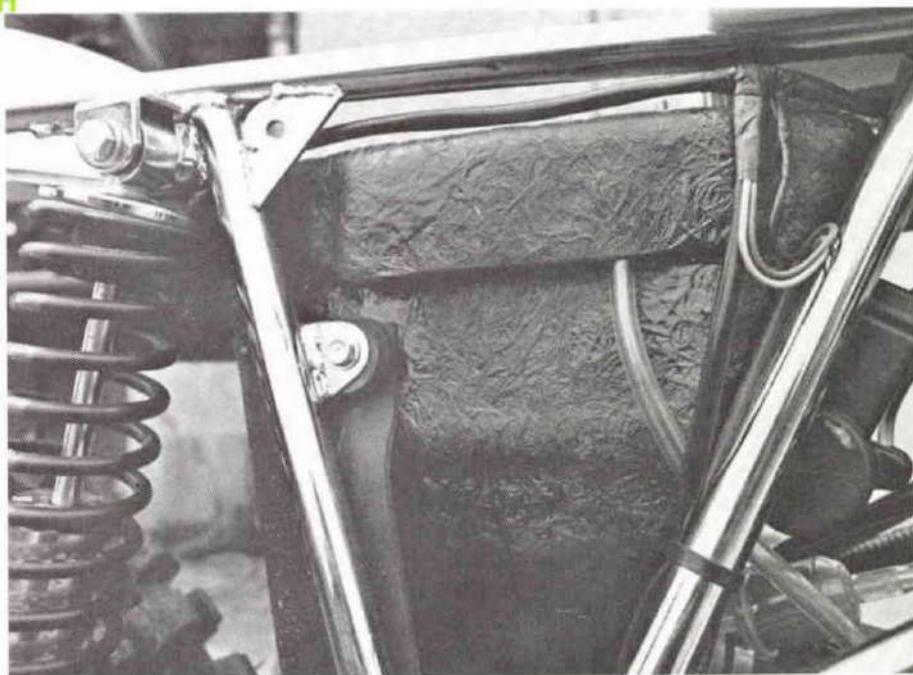
Finalement, c'est dans les hauts espaces, dans les trucs « vite », genre grande montée dans de la pierraille défoncée, que la Portal



Bon, assez parlé du moteur. La partie cycle n'est pas sale non plus. Et d'abord, les suspensions. Denis Portal n'est pas un ingénieur.

Les calculs et les chiffres, il ne connaît pas, ou peu : juste ce qu'il faut. Par contre, il connaît bien les motos, et il les essaie et les modifie jusqu'à ce que ça lui convienne. L'expérience venant avec le temps, il commence à bien connaître son sujet, et se « loupe » de plus en plus rarement. Sur les suspensions, il a eu la main particulièrement heureuse avec ses derniers modèles. De Carbon a une très grande expérience en automobile, mais débute en moto. Les problèmes étant très différents, il est arrivé souvent qu'un quidam se fasse construire des amortisseurs de motos par De Carbon : 9 fois sur 10, ils étaient trop durs. Non que De Carbon ne sache pas faire des amortisseurs, loin de là. Mais ses clients ne lui fournissaient pas assez d'éléments pour bien les calculer. Denis Portal, lui, a fourni les spécifications nécessaires à De Carbon, et leur travail commun a donné sur les Portal un résultat remarquable. Leur suspension arrière s'illustre par un confort rarement atteint et, grâce à un heureux accord avec la fourche Marzocchi lié à de grands débattements, par une tenue de piste extrêmement saine sur mauvais terrain, et en particulier dans les ondulations, bosses et autres nids de poules. La roue arrière ne quitte pratiquement jamais le sol, conservant

G H



une adhérence maxi, ce qui permet, en outre grâce à la puissance du moteur, de rester toujours en traction pour alléger l'avant et avaler d'autant mieux les difficultés. L'excellente position de conduite, la précision des commandes, la bonne assiette sur les repose-pieds ajoutent à l'aisance du binôme moto-pilote sur mauvais terrains.

A condition de placer le guidon plus en avant que les « canons » du cross ne tendent à l'imposer, la position debout est égale-

s'exprime le mieux, et révèle le meilleur de ses possibilités. Mais je vous parle de « la Portal », en parlant toujours, cré nom de nom, de la 250 cc. Or cet essai porte également sur la 125 cc ; contrairement aux apparences, je ne l'oublie pas. D'ailleurs on en a déjà beaucoup parlé, de cette 125 cc, puisque tout ce qui concerne la partie cycle et ce qui lui est lié (suspensions, confort, position de conduite, tenue en virage, ornières, etc.) est exactement, et réagit exactement comme la 250 cc.

perdant alors de la garde et de l'efficacité. En outre, et à cause de cela, le point mort est pratiquement impossible à trouver, moteur en route, à l'arrêt. Ce n'est heureusement pas gênant, grâce à la « mise en route-miracle » évoquée plus haut.



**une 125 cc
de course**

Reste le moteur. Là, la différence est très sensible, bien entendu. Il démarre comme le 250 cc, absolument sans problème, et tourne jusqu'à plus de 9 000 tours sans la moindre vibration. Très agréable... et très pointu. Là encore, la comparaison avec K.T.M. s'impose.

Ce moteur Rotax est aussi pointu et aussi puissant qu'un 125 K.T.M. Les chevaux n'arrivent que vers 6 500 tours, au-dessous, il n'y a rien. Mais quand ils arrivent, pardon !

Ça déménage, les gars. On a fait un petit essai comparé avec une Portal ancien modèle équipée d'un Sachs 6 vitesses particulièrement souple et en bonne santé. En accélération, c'est le « trou ». La Portal-Rotax oublie la Portal-Sachs, loin derrière. Dans des passages rapides en légère montée, il n'est pas rare de sentir la roue avant décoller à l'accélération, jusqu'en 3°. Par contre, en virages, dans les enchaînements sinueux, il faut jouer du sélecteur, sinon, on se fait larguer à la sortie, en restant à moyen régime, par des bécans équipées de moteurs moins puissants, mais plus souples.

Et dans les zigouigous trialistiques, il est déconseillé, bien sûr, de perdre de l'élan. La 125 Portal acceptera, mieux que la 125 K.T.M., de perdre du régime sans engorger... mais avec aussi peu de puissance que sa rivale. Oui, sa rivale...



**étonnantes
rivales**

Car c'est bien en rivales des meilleures et des plus puissantes motos d'enduro actuelles que se posent ces étonnantes nouvelles Portal. Sur le plan prix, la 125 cc aborde ses concurrentes sans handicap. Sa qualité, ses performances, valent aujourd'hui 8 600 F. La 250 cc est moins à l'aise dans ce domaine prix, à cause de sa cylindrée : c'est une vraie 250 cc, et 55 % de T.V.A. lui tombent dessus. Bientôt, les frères Portal disposeront d'une 240 cc qui coûtera sensiblement moins cher pour des performances équivalentes.

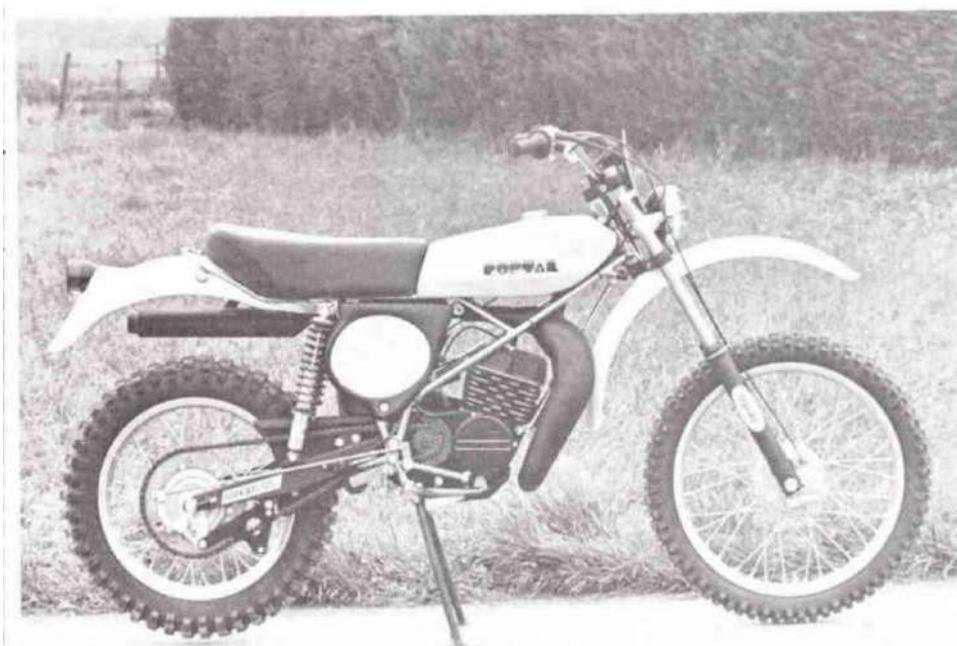
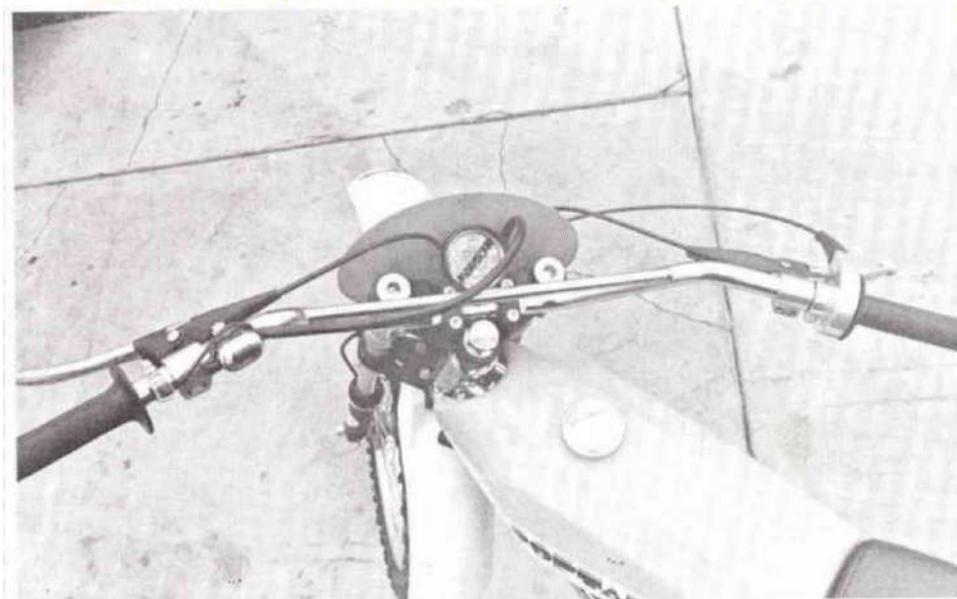
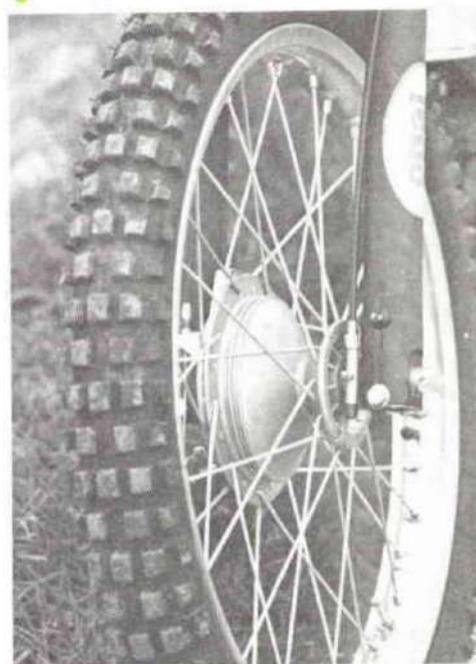
En attendant, même en 250 cc et à 10 500 balles, la 250 Portal-Rotax, faut mettre les fesses dessus pour y croire. Étonnant, vous dis-je !





I. - J. Moyeux Grimeca avant et arrière : impeccable, mais pas de roue à broche.

K. Guidon style KTM, Magura et petit compteur de cyclo.



fiche technique

125 ET 250 PORTAL ENDURO

Moteur	125 cc	250 cc
	monocylindre 2 temps refroidi par air	
Alésage :	54 mm	74 mm
Course :	54 mm	57,5 mm
Cylindrée :	123,7 cc	247 cc
Taux de compression :	15 à 1	14 à 1
Puissance maxi :	21 ch DIN	33 ch DIN
	à 9 000 tr/min à 8 600 tr/min	
Alimentation :	disque distributeur rotatif, carbu Bing de Ø 32 mm	
Allumage :	électronique Bosch	
Bougie :	Bosch MZ2 indice thermique 300	
Lubrification :	mélange à 4 %	
Mise en route, kick, sur tous les rapports		
Transmissions	125	250
Primaire :	par engrenages à taille droite	
Rapport :	3,28 à 1	2,91 à 1
Embrayage :	multidisque travaillant dans l'huile	
Boîte de vitesses :	à 6 rapports :	
1 ^{re} :	2,66 à 1	
2 ^e :	2,07 à 1	
3 ^e :	1,58 à 1	
4 ^e :	1,31 à 1	
5 ^e :	1,09 à 1	
6 ^e :	0,96 à 1	
Secondaire par chaîne 15,9 étroite,		
Rapport :	14/48	15/48

Partie cycle

Cadre tubulaire - treillis porteur
 Fourche télehydraulique Marzocchi Ø 35 mm, débattement 200 mm, contenance : 200 cc d'huile hydraulique par bras
 Bras oscillant, caisson en acier, amortisseurs De Carbon, débattement 240 mm
 Jantes Akront Vertes, chaussures de Pirelli enduro :
 3,00 x 21 et 4,00 x 18 sur 125 cc
 3,00 x 21 et 4,50 x 18 sur 250 cc
 Freins : moyeux Grimeca coniques Ø 125 mm à l'avant, 140 mm à l'arrière
 Largeur : 850 mm
 Empattement : 1 450 mm
 Garde au sol : 290 mm
 Hauteur de selle : 920 mm
 Contenance réservoirs :
 125 cc : 8 litres 250 cc : 10 litres
 Poids en ordre de marche, sans essence :
 125 cc : 95 kg
 250 cc : 98 kg
 Prix : 125 cc : 8 600 F
 250 cc : 10 500 F
 Constructeur : Motos Portal - Reyniès - 82370
 La Bastide-Saint-Pierre