

16 pages  
de plus  
dans  
Moto Verte

mars 1975/n° 11/6fr.

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

# Moto

**MATCH A QUATRE:  
les 250 d'enduro**

**EXCLUSIF:**  
essai 310 Ossa trial  
**JEU:** les réponses  
du concours



L'enduro s'est développé en France de façon foudroyante et, consécutivement, le « marché » qu'il représente pour les constructeurs et les importateurs. A tel point que si, il y a deux ans, un pilote avait le choix entre deux ou trois machines vraiment spécialisées, s'offrent aujourd'hui à ses goûts — et à son portefeuille — une bonne douzaine de modèles extrêmement compétitifs dans cette discipline.

En 1974, environ 1.000 motos d'enduro ont été vendues en France. En compétition, on en voit au maximum 300, incluant des machines vendues précédemment. Cela veut dire que paradoxalement, malgré leur prix élevé et leur haut degré de spécialisation, les motos d'enduro — comme les motos de trial — sont achetées à 80 % par des gens qui ne font pas de compétition.

Il s'agit donc d'un nouveau phénomène important dans le monde de la moto, cette moto qui, de plus en plus, s'impose comme un engin de sports et de loisirs, ou de loisirs sportifs. Et, de plus en plus également, les loisirs des motocyclistes les mènent hors des routes, par chemins et sentiers, dans la nature.

La moto d'enduro n'est qu'un nouveau moyen, extrêmement agréable et « défoulant », de satisfaire ce courant moderne d'évasion. Au début, la logique veut que l'amateur fasse ses premières armes avec des 125 cc. Et jusqu'ici, en France, les motos réellement valables en compétition se rencontraient essentiellement dans cette cylindrée. Mais les temps changent. En compétition, les parcours deviennent

---

# UN MATCH PO LES 250

---

essai réalisé  
par Gilles Mallet  
avec le concours  
de Charles Coutard  
Joël Queirel  
Jacques Vernier  
et Renaud Marchand



de plus en plus difficiles, les temps de plus en plus serrés, les meilleurs, de plus en plus souvent, se départagent à quelques secondes près dans les « spéciales ». D'où une tendance, de la part de nombreux pilotes, à s'orienter vers des motos plus puissantes, donc des cylindrées plus élevées. Nous en aurons la confirmation cette saison.

Quant aux amateurs, grisés par leurs premières aventures avec des 125 cc, un peu aguerris, plus sûrs d'eux, ils recherchent des émotions plus fortes. Et, si leurs moyens le leur permettent, ils se tournent, eux aussi, vers des motos plus puissantes. Jusque-là, seules la 250 KTM, qui a connu les ennuis de distribution que l'on sait, et la « vieille » 250 Ossa enduro pouvaient satisfaire ces amateurs de chevaux.

Mais, à l'orée de la saison 75, il y a du nouveau en 250 cc. Pour les furieux, les amateurs de folles chevauchées, les « gagners » et autres maniaques de la poignée de gaz, « Moto-Verte » a choisi de vous présenter les 250 cc d'enduro.

Fidèles à nos habitudes, nous les avons fait s'affronter en un essai comparé, réalisant ce nouveau « match pour un choix ». Un choix qu'il n'est pas trop tard d'effectuer, puisque toutes les 250 cc d'enduro sont arrivées en France très tard, souvent trop tard pour la première épreuve du championnat 75 qui a eu lieu le 9 février à Gaillfontaine. Alors, comme toujours, à vous de choisir !

# UR UN CHOIX:

# D'ENDURO



## UN CHOIX

Quelles sont donc les 250 cc d'enduro disponibles ?

KTM a homologué sa 250 cc juste à temps pour le début de saison, ainsi que les trois concurrentes espagnoles : Bultaco, Montesa et Ossa.

Bultaco et Montesa présentent des motos dérivées très étroitement de leurs machines de cross. Ossa présente deux modèles, tous deux avec la partie cycle de la 250 cross Phantom. Mais la « Super Pioneer » est équipée de l'ancien moteur enduro, un bon tracteur calme et souple, alors que la « Desert », comme son nom l'indique, est faite pour les courses de désert américaines. Inutile de vous dire qu'il y faut des chevaux, et que le moteur de cette dernière est donc très proche du moteur de cross.

Enfin, Maico prépare activement une 250 cc d'enduro, elle aussi dérivée étroitement de sa machine de cross. Mais elle en est encore au stade du proto — un très beau proto, paraît-il — et sa commercialisation n'est pas encore annoncée. Quant à la Honda-Cheney, sa livraison en France a été retardée.

Le choix a donc consisté simplement,

pour notre match, à sélectionner parmi les deux modèles Ossa le plus performant — le plus cher aussi — puisque notre objet était de faire s'affronter les 250 d'enduro disponibles d'une part, et les plus performantes d'autre part.

Face à face donc : la KTM 250 GS, championne d'Europe de tout-terrain en 250 en 1974 ; la Bultaco 250 Frontera, dérivée de l'excellente « Pur Sang » de cross ; la Montesa 250 enduro, proche parente de la « Vehkonen Replica » championne de France de cross en 250 cc ; et la 250 Ossa Désert, un nouveau modèle, en fait une version plus puissante de la machine championne de France nationale d'enduro en 1974.

Trois Espagnoles, une Autrichienne, et rien que du très beau matériel, comme peuvent le laisser supposer leurs antécédents.

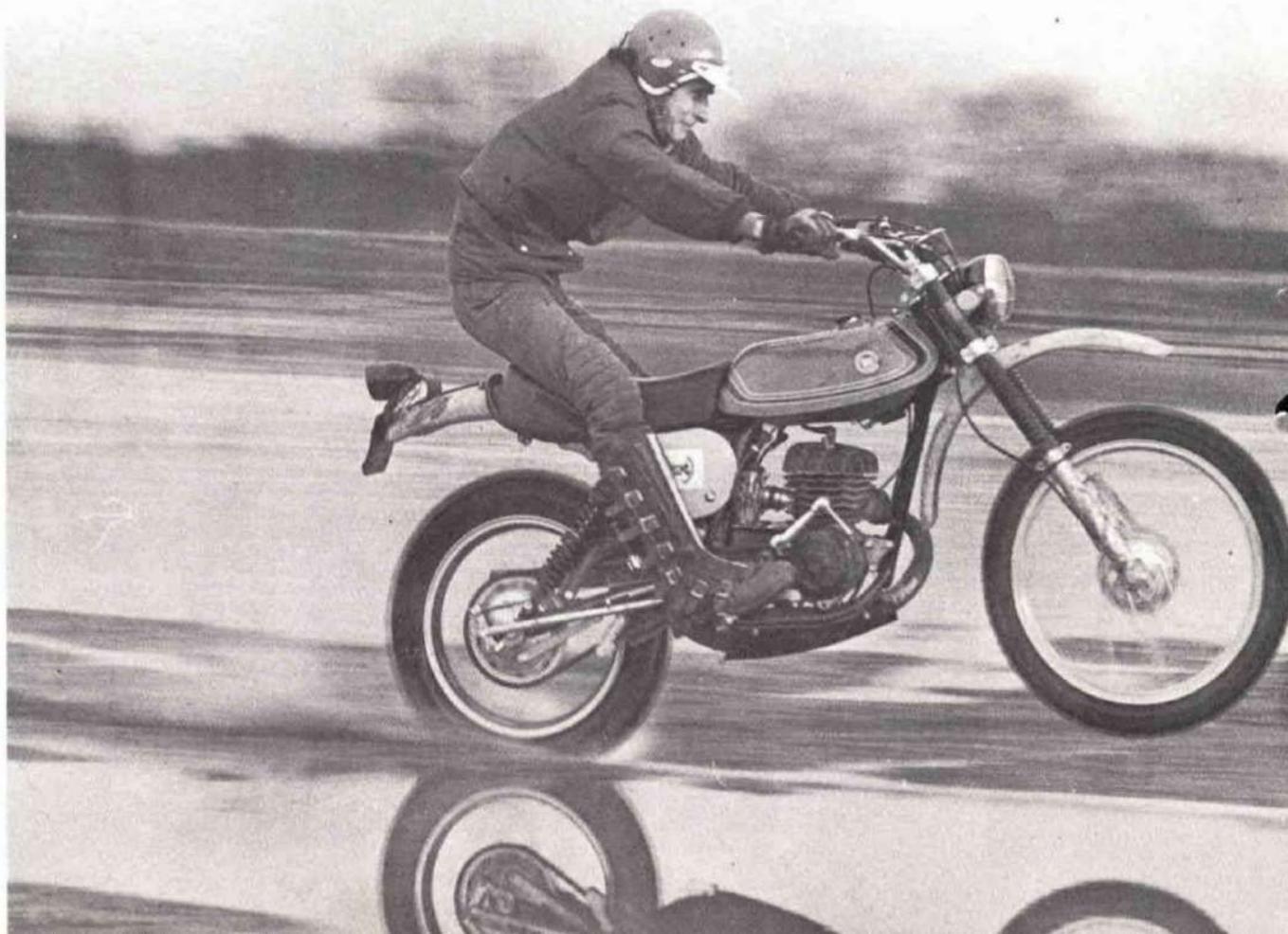
Comme il se doit aussi bien pour l'impartialité que pour la valeur d'un tel essai comparé, nous nous sommes attachés le concours de quelques-uns des meilleurs pilotes actuels de la spécialité : Joël Queirel, Charles Coutard et Jacky Vernier. A eux trois, d'innombrables victoires en cross, en trial et, bien sûr, en enduro. Plus de vingt ans d'expérience dans les

trois disciplines essentielles du tout-terrain. Pour coordonner l'ensemble, je ne me présente pas, amis lecteurs, on se connaît déjà depuis bientôt un an, par l'intermédiaire de Moto-Verte.

Les motos et l'équipe d'essayers étant réunis sur un terrain sélectif — le parcours de l'enduro de Sancerre, copieusement détrempe par quelques mois de pluie — reste à vous préciser, avant d'entrer dans le vif du sujet, notre formule d'essais comparés.

Vous le savez déjà, chacun donne son avis sur chaque moto après l'avoir essayée dans différentes difficultés. Des tests systématiques mettent l'accent sur les caractéristiques essentielles des motos essayées. Le résultat de chacun de ces tests se traduit par un tableau de classement, qui s'établit ainsi : 4 points à la moto gagnante, puis 3, 2 et 1 point. Bien entendu, si elles n'ont pu se départager, il y a des ex-aequo. Enfin, le prix, et le coût de l'entretien (pièces détachées) font également l'objet de classements.

Arrivés à ce point, nous avons modifié notre formule de classement, qui consistait simplement à totaliser en un « grand



# LES 250 D'ENDURO

total » les résultats des différents tableaux comparatifs.

Nous l'avons modifié, parce que, bien que très objectif, ce mode de classement final ne tenait pas compte d'un facteur important, sans doute le plus déterminant finalement : ce facteur, c'est la personnalité du lecteur, c'est-à-dire de l'éventuel acheteur, lorsqu'il s'agit de faire un choix. Car si notre classement est objectif, le choix final de chacun est au contraire subjectif. Il est sujet au tempérament, au niveau de pilotage, à l'expérience, aux goûts et aux moyens financiers de chacun. Il est évident que pour certains, le prix d'une moto n'a aucune importance, alors que pour d'autres, moins aisés, c'est là le facteur le plus déterminant de leur choix.

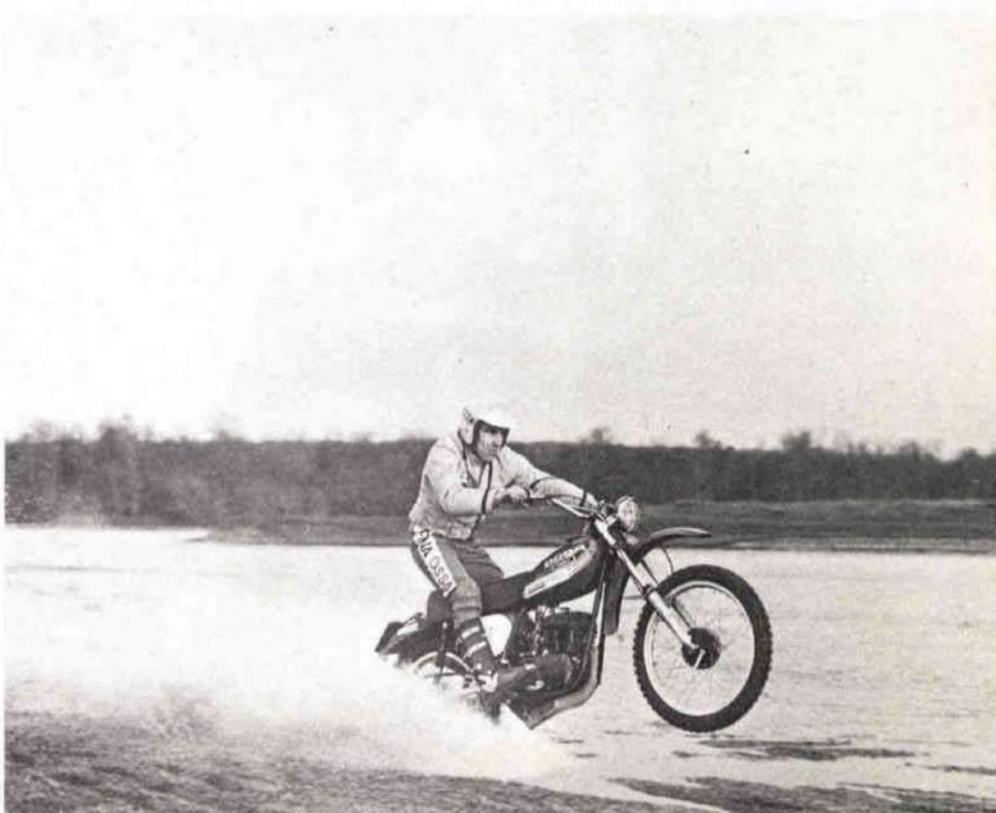
Ce classement final doit donc tenir compte de la personnalité de chacun, c'est l'évidente conclusion à laquelle nous étions déjà parvenue, mais que nous n'avions pas réussi à comptabiliser.

Alors, comment faire ?

Il y avait deux attitudes : renoncer à chiffrer sérieusement nos essais, et se contenter, comme d'autres, de tartiner sur des impressions générales. Solution de facilité que nous avons écartée. Deuxième solution, donner la possibilité à nos lecteurs, à partir de nos différents classements, d'exprimer leur choix en fonction de leur personnalité. Et nous avons trouvé la formule : les coefficients. Grâce à ces coefficients, chacun de vous, en les appliquant en fonction de sa personnalité à nos classements précis, pourra faire un choix qui se **le sien**.

En principe, ce serait à chacun d'établir ses propres coefficients. Pour vous aider, nous avons toutefois composé un tableau récapitulatif tenant compte d'exemples de coefficients qui nous semblent logiques, et vous permettront un choix facile et personnalisé. Libre à vous de modifier, selon vos propres critères, les coefficients proposés. O.K. ? Et maintenant, voyons nos quatre bêtes, elles s'impatientent, les bougresses !

**L'ÉCOLE DU CROSS**  
Cadre noir pour la Ossa et la Montesa, gris métallisé sur la KTM et la Bultaco, l'une haute et courte, l'autre longue et basse, nos quatre 250 cc d'enduro ont tout de même pas mal de points communs. Le plus évident est un choix unanime de la couleur et du matériau pour les quatre réservoirs : du polyester rouge. En re-



vanche, des divergences apparaissent au niveau du dessin et de la contenance en mélange. Le plus ventru, et sans doute le plus vulnérable, est celui de la Montesa, qui contient 13 litres. Le réservoir de la Ossa en contient autant, mais sa forme l'intègre mieux dans la ligne de la moto. Celui de la Bultaco, haut et étroit, admet 11,4 litres tandis que la KTM, qui pourtant n'est sûrement pas la moins gourmande, se contente de 10 litres. Les bouchons de réservoir sont tous bien conçus, le plus astucieux étant celui de la KTM, puisqu'une chaînette lui évitera, en cas de maladresse, de tomber dans la gadoue ou autre sanie infâme.

Pour en revenir aux points communs, le plus flagrant pour le connaisseur est la parenté avec les motos de cross des marques respectives. La Bultaco et la Montesa en sont les plus proches dérivés. Les moteurs sont ceux de la cross, à l'étagement de boîte près, les échappements également (mais avec silencieux incorporés), ainsi que les suspensions avant et arrière, les freins, etc. Bref, chez Montesa et Bultaco, on s'est contenté de mettre sur les motos de cross un éclairage, un réservoir plus gros, une béquille, une boîte de vitesses avec les premiers rapports plus courts, une selle moins haute et un tendeur de chaîne (eh oui !) sur la Montesa.

La Ossa présente un peu plus de recherche. Au niveau du moteur, la boîte bien sûr est différente, le moteur est plus souple et à peine moins puissant, le volant d'allumage plus lourd (inertie). L'échappement passe, comme sur ses deux concurrentes espagnoles, sous le moteur où il est protégé par un sabot enveloppant en polyester. Le silencieux est incorporé. La partie cycle est différente de celle de la Phantom au niveau de la suspension arrière : le bras oscillant est en acier (dural sur la cross) et les amortisseurs Telesco sont fixés classiquement alors qu'ils sont montés très inclinés sur la cross. L'ensemble vise à une plus grande robustesse.

La KTM, celle qui bénéficie de la plus longue expérience en régularité tout-terrain, s'éloigne davantage de sa sœur de cross. Le moteur est peu différent, mais la boîte comporte un rapport de plus (6 contre 5) sur l'enduro. L'échappement ne passe pas sous le moteur, endroit exposé aux chocs, mais il est astucieusement relevé pour passer sous le réservoir et la selle ; le choix de six positions d'attache pour les amortisseurs arrière permet en toutes circonstances le meilleur compromis.

Double-berceau sur la Ossa et la KTM, simple-berceau sur la Bultaco et la Montesa, les cadres de nos quatre motos ont eux aussi un solide point commun : ils sont réalisés en acier au chrome-molybdène, alliage très résistant et léger. La partie arrière du cadre de la KTM, un très fort tube de section ovale, est particulièrement balaise, et le nouveau bras oscillant a été renforcé par des plaques de tôle en L soudées par points (comme d'ailleurs toutes les soudures sur cette moto).

Sur les quatre motos, on trouve à l'avant des fourches télehydrauliques à grand débattement (minimum 180 mm), toutes de Ø 35 mm, et toutes maintenues par des Tés en alu.

La suspension arrière la plus élaborée, nous venons de le voir, est celle de la KTM. La Bultaco (amortisseurs très avancés sur le bras) et la Montesa (l'inverse, amortisseurs inclinés) offrent un débattement sensiblement équivalent (voisin de 15 cm). Restée classique, la Ossa n'offre que 10 cm de débattement à

l'arrière. Paradoxalement, elle est pourtant la plus confortable ! Certes, son excellente selle, épaisse et moelleuse, participe à ce confort. Bien dessinée aussi, celle de la KTM est un peu moins confortable. Celle de la Bultaco, très haute mais confortable, est curieuse : elle est dessinée comme une selle biplace, avec la partie arrière un peu plus haute. Enfin, la Montesa présente l'inconvénient d'une selle à la fois haute et assez dure. Les quatre motos sont chaussées d'excellents pneus cross, Pirelli sur les trois espagnoles, Metzeller sur l'autrichienne, les dimensions sont identiques : 4,50x18" à l'arrière et 3,00x21" à l'avant. Les trois motos espagnoles sont équipées de jantes Akront à nouveau profil antiboue alors que, curieusement, la KTM conserve les anciennes Akront. Toutes les jantes sont montées avec des gripsters mais celles de la Bultaco reçoivent en outre, d'origine, des vis Parker en nombre très suffisant. C'est la seule moto à notre connaissance à bénéficier, en série, de cette préparation, pourtant aussi utile que fastidieuse à réaliser.

Les freins arrière sont des moyeux déportés sur les quatre motos, alors qu'à l'avant ce sont des moyeux centraux de plus petit diamètre sauf sur la Bultaco qui conserve, comme à l'arrière, le moyeu déporté en alu chromé dur.

La Bultaco se singularise également en étant la seule à avoir la transmission secondaire du côté gauche... et le sélecteur à droite ! Sur la série, le sélecteur sera à gauche. Transmission confiée à des chaînes de 15,9 étroites, sauf sur la KTM qui bénéficie d'une 15,9 large. Les guide-chaîne sont bien réalisés, en particulier sur la Bultaco où il fait en même temps office de patte d'ancrage du frein arrière. Quant à la Montesa, elle est la seule à bénéficier d'un guidetendeur, comme les motos de trial. Accessoire pas indispensable mais sans doute utile lorsqu'on a une chaîne qui, à cause des amortisseurs inclinés, doit posséder une « flèche » (battement vertical) importante.

Les garde-boue sont en plastique souple sur les quatre motos (quand je vous disais qu'il y avait des similitudes !). Tous ne sont cependant pas, il s'en faut, de qualité équivalente. La KTM semble être la plus mal lotie, en particulier à l'avant. La Ossa est également affligée d'un garde-boue avant fragile et mal dessiné. Ceux de la Montesa, larges et enveloppants, semblent très robustes. Enfin, on ne peut se prononcer sur les garde-boue qui équiperont la Bultaco, car ceux de notre machine d'essai, la moto personnelle de Charles Coutard, étaient en alu. Sur la série, ils seront en polyester.

Les repose-pieds les plus robustes et les mieux dessinés sont ceux de la Bultaco et de la KTM. La Montesa utilise les mêmes que sur sa machine de trial, ainsi que la Ossa sur laquelle ils paraissent assez exposés à une pierre traîtresse.

Les guidons cross ont un dessin classique, et sont en acier sauf sur la Ossa où il s'agit d'un alliage léger acier-chrome-moly. Tous sont fixés par des cocottes maintenues par 4 vis 6 pans creux, sauf sur la KTM où la visserie classique est moins commode. La Montesa offre un repère de positionnement du guidon. Sur les trois espagnoles, les leviers en alu sont identiques et d'excellente qualité. Ils sont protégés par des caches, en plastique sur la Ossa, en caoutchouc sur la Bultaco, pas du tout sur la Montesa. La KTM est équipée de Magura « euro-style » avec caches. Poignée de gaz en plastique sur la Ossa et la Montesa,



## BULTACO

La Bultaco, courte et haute sur pattes. Notez : le curieux dessin de la selle relevée vers l'arrière ; les poignées de levage à l'arrière du cadre ; le guide-chaîne-ancrage de frein ; la position des amortisseurs arrière ; le réservoir bien dessiné, avec une petite sacoche à outils.

## KTM

La 250 KTM, la moins « cross » de nos quatre motos d'essai. Notez : l'échappement relevé ; la position des amortisseurs ; la fourche à long débattement ; la partie arrière du cadre et le bras oscillant renforcés ; le dessin anatomique de la selle ; le beau dessin des carters-moteur en magnésium.

## MONTESA

La 250 Montesa, très proche de la « Vehkonen Replica » de cross. Notez : la selle haute, le volumineux réservoir, la longue fourche avec soufflets de protection, les amortisseurs arrière inclinés (grand débattement), le pot d'échappement avec son sabot.

## OSSA

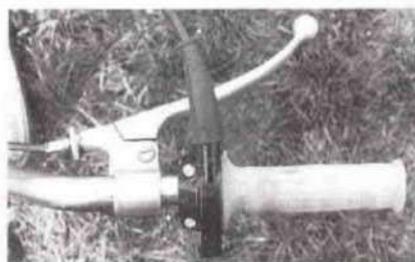
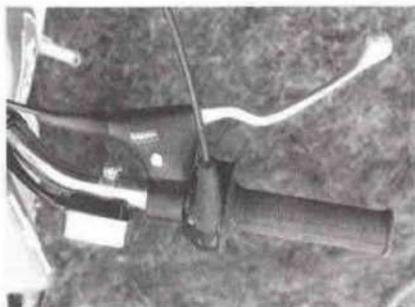
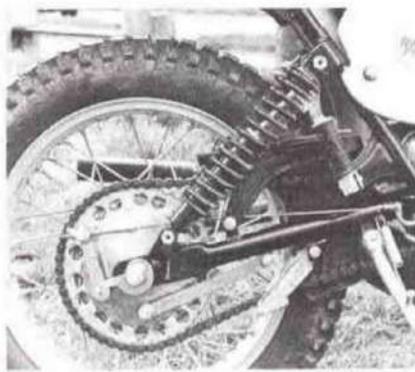
La 250 Ossa, un dérivé intelligent de la Phantom cross. Notez le volumineux silencieux, la selle haute et très moelleuse, les suspensions arrière classiques, la fourche longue et souple, l'accessibilité au groupe moteur.

avec sur cette dernière de gros câbles avec graisseurs (c'est la seule à en posséder), alors que Bultaco et KTM utilisent des poignées Magura, en alu sur la première, en plastique sur la seconde.

Question éclairage, on trouve le classique phare, grillagé ou non, et le petit feu arrière monté plus ou moins souple, ainsi qu'un contacteur de « stop » sur les quatre motos.

### ACCESSIBILITE

Pour en finir avec les parties-cycle, nous nous sommes livrés à quelques petits tests d'accessibilité sur chaque moto, notamment démontage du filtre à air, et de la roue arrière. La Bultaco sort gagnante, et de loin, de ces deux tests. On accède au filtre à air (un « win air » en mousse bien étanche) par trois vis, en 30 secondes. Quant à la roue arrière, elle « tombe » facilement aussi, l'opération étant facilitée par une béquille centrale en forme de Y très ingénieuse. La tension de chaîne se fait facilement par des « escargots » crantés. La selle est difficile à démonter, mais ce n'est jamais utile pour un entretien courant. Quant au réservoir, on l'ôte en 30".

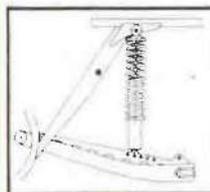


# LES 250 D'ENDURO

L'accès au filtre de la Montesa est identique à celui de la Bultaco : trois vis pour déposer le panneau latéral gauche, soit 35". Le filtre, un « twin air » également, est excellent, par contre l'étanchéité de son logement est très douteuse, et la prise d'air trop basse. L'inconvénient est toutefois mineur, car il est facile d'y remédier avec du gros adhésif et de la mousse. Le démontage de la roue arrière ne pose pas de problème. Il suffit d'ôter un axe d'un diamètre généreux, de faire sauter la chaîne (comme d'ailleurs sur les trois autres motos, qui sont toutes équipées de fausses roues à broche), et de sortir l'ancrage de frein. La tension de chaîne se fait par deux « escargots » non crantés. La béquille latérale, trop courte, se trouve sur le bras oscillant à droite. La selle se démonte en moins de deux minutes, et le réservoir n'est maintenu que par une vis à l'avant.

Le sabot qui protège l'échappement de la Bultaco est efficace. Notez l'ingénieuse béquille en forme de Y, qui allie la commodité d'une latérale à la stabilité d'une centrale.

Les six positions d'ancrage d'amortisseurs de la KTM ; ici la position préconisée en enduro.



Les amortisseurs de la Montesa, montés comme ceux de la cross pour un grand débattement. Le tendeur de chaîne est inattendu mais sûrement utile. Les repose-pieds passager le sont moins, ainsi que la boîte à outils inaccessible, pouvant contenir à la rigueur un sandwich.

Poignée de gaz Magura plastique et leviers Magura « eurostyle » avec caches sur la KTM.

La poignée de gaz en plastique de la Ossa. Les trois espagnoles sont munies des mêmes leviers en alu solides et bien conçus.



Le système de filtre à air avec chambre de détente de la KTM est sans doute le mieux réalisé et le plus étanche. On accède au filtre « twin air » (encore) en 30" (toujours) en démontant le panneau latéral gauche maintenu par trois vis (encore et toujours!).

Par contre, le démontage de la roue arrière est une opération quelque peu longue, et son remontage un jeu de patience éprouvant, car il s'agit de remettre en place les nombreux bouts de ferraille qui se sont éparpillés par terre lors du démontage : entretoises, supports des tendeurs de chaîne. Tendeurs d'une manipulation au demeurant peu commode, par écrous et contre-écrous. La béquille latérale, bien conçue, est fixée sur le bras oscillant à gauche. La selle « tombe » en 30", ainsi que le réservoir maintenu par une sangle qui permet d'accrocher facilement une sacoche de réservoir.

Enfin, l'accessibilité au filtre à air de la Ossa, tout en étant la plus longue, n'est tout de même pas une opération trop fastidieuse. Il faut en effet démonter la selle, simplement maintenue à l'arrière par deux vis, ce qui prend 1'45". Remplacer ces deux vis par une fixation plus commode (ressorts ou axes avec goupilles) serait toutefois utile. Quant au filtre lui-même, il s'agit d'un élément mixte papier et mousse, que l'on aura intérêt à remplacer par un « twin air » (publicité entièrement gratuite faite ici à Monsieur Twinair! Vous pouvez envoyer les caisses de champagne, merci...). Son logement n'est pas parfaitement étanche, ce à quoi l'on peut remédier facilement, comme sur la Montesa.

Quant à la roue arrière, elle sort paraît-il facilement quand l'axe n'est pas grippé (avec le temps qu'il fait, pauvre biquet!) ou tordu. Manque de bol, cet axe, d'un diamètre ridicule, est d'une santé fragile. Lors de notre essai, il n'a consenti à sortir de chez lui qu'à grands coups de marteau prodigués par le bras vigoureux de Vernier. Z'avouerez que c'est pas des manières et que, moi qui vous cause, je commence à en avoir (ça n'a rien à voir) sérieusement marre de ces histoires de boulons et que je voudrais bien passer à l'essai proprement dit, c'est plus passionnant mais faut encore que je vous cause un peu des moteurs après avoir, toutefois, avec ou sans votre permission, bu un coup. Ouf! Ce petit beaujolpif n'est pas mauvais, merci. Allez, réveille-toi, on rattaque.

Je pourrais encore vous dire que les pédales de frein sont comme ci ou autrement que ça, qu'elles fonctionnent en tirant un câble ou une tringle selon les modèles, etc. Sache, ô lecteur, que se perdre dans les détails de cet accabit ne t'avancerait pas à grand'chose, alors que si je te dis que c'est bien foutu sur les quatre motos, ça suffit à ta sérénité et à ton information, non?

Que sur la Bul et sur la Ossa, le cadre déborde du garde-boue à l'arrière pour faire poignée de levage, c'est toujours bon à savoir aussi, n'est-ce pas?

Allez, on en cause plus. Finies, les parties cycle. Deux mots, vite fait, sur les moteurs.

## MOTEURS

Ce sont tous des monocylindres 2 temps, en alu sur les espagnoles, en magnésium (carters et cloche d'embrayage) sur la KTM.

Celui de la Ossa Désert est fixé en trois points et très facile à déposer. La culasse, d'origine, comporte deux alésages, le se-

cond pour monter une bougie de secours ou un décompresseur. Le carbu, un Bing de Ø 36 mm, est monté souple, et son accessibilité très satisfaisante. Des pastilles de caoutchouc entre les ailettes absorbent les vibrations. Le kick, long et peu démultiplié, à l'extrémité de sa pédale recourbée et effilée, ce qui peut être dangereux.

On peut monter, au choix, trois sélecteurs de longueurs différentes, selon sa peinture. Le gros échappement est fixé au cylindre par deux ressorts et, ensuite, par trois silent blocs. Sa partie inférieure est bien protégée par un sabot en polyester enveloppant.

Le moteur de la Montesa est également fixé en trois points. La culasse est équipée d'origine d'un décompresseur. Le carbu est le nouvel Amal concentrique de Ø 32 mm avec enrichisseur. Il est monté souple, mais l'accès au gicleur n'est pas très commode. Le kick, court et bien démultiplié, est monté assez incliné sur l'avant, côté droit, afin de ne pas heurter le tibia.

L'échappement est fixé par un seul ressort à la sortie du cylindre, et maintenu plus loin par un seul silent-bloc. Comme sur les deux autres espagnoles, il est protégé sous le moteur par un sabot « anatomique » en polyester.

Sur la KTM, le moteur est fixé en trois points, plus deux tirants reliés à la boucle du cadre sous la selle, destinés à absorber les vibrations.

L'échappement est le seul des quatre qui soit bien dessiné pour l'enduro. Il est relevé, passe au-dessus du moteur sous le réservoir et ressort à droite, en un volumineux silencieux, le long de la selle. Il est fixé au cylindre par deux ressorts, puis par des silent-blocs. Le carbu, comme sur la Ossa, est un Bing de Ø 36 mm monté rigide, et offrant une bonne accessibilité. Le kick repliable est logé intelligemment du côté gauche.

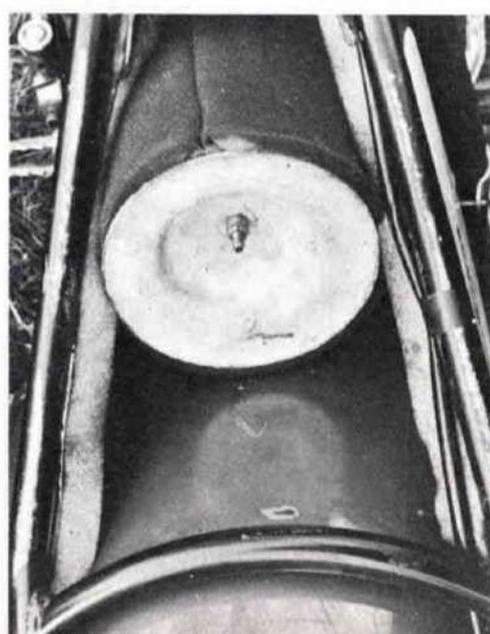
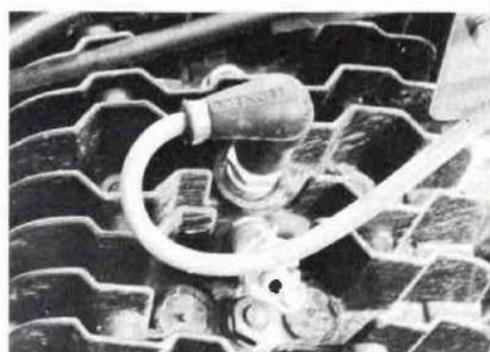
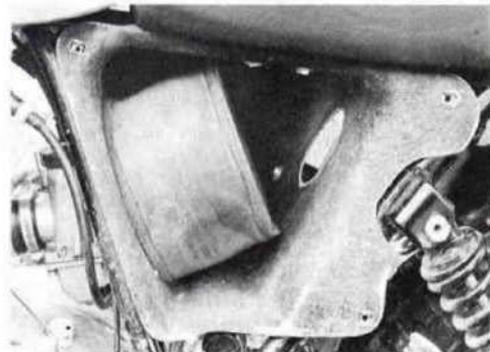
Enfin, le Bultaco, lui aussi, est fixé en trois points et deux tirants, boulonnés sur la culasse, sont chargés, comme ceux de la KTM, d'absorber les vibrations. La culasse, comme sur les deux autres espagnoles, comporte deux alésages filetés. Le carbu est le nouvel Amal de Ø 36 mm, et il est monté souple. Des barrettes relient entre elles les ailettes du cylindre pour limiter le bruit provoqué par les vibrations.

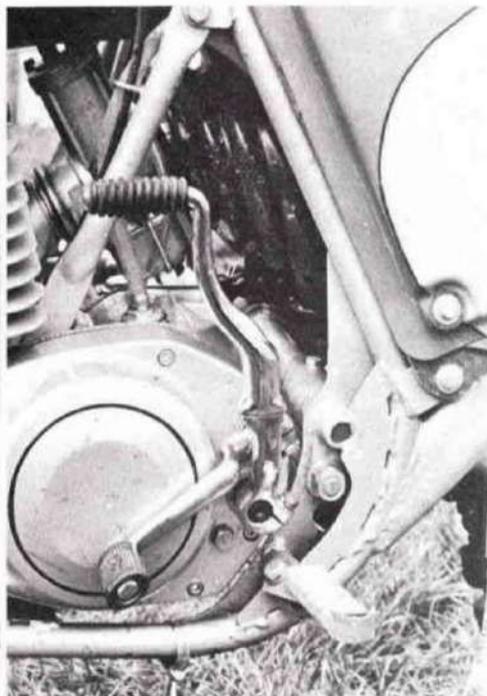
Le pot, fixé au cylindre par trois ressorts, est maintenu ensuite par un silent-bloc sous le moteur, et par une patte à l'arrière. Il est très court et débouche à gauche le long du bras oscillant. Sur la série, le pot aura la même forme, mais sera deux fois plus volumineux. Le sabot est bien enveloppant.

La Bultaco, montée avec un allumage par volant classique, est la seule à ne pas bénéficier d'un Motoplat électronique. Enfin, un mot sur les puissances.

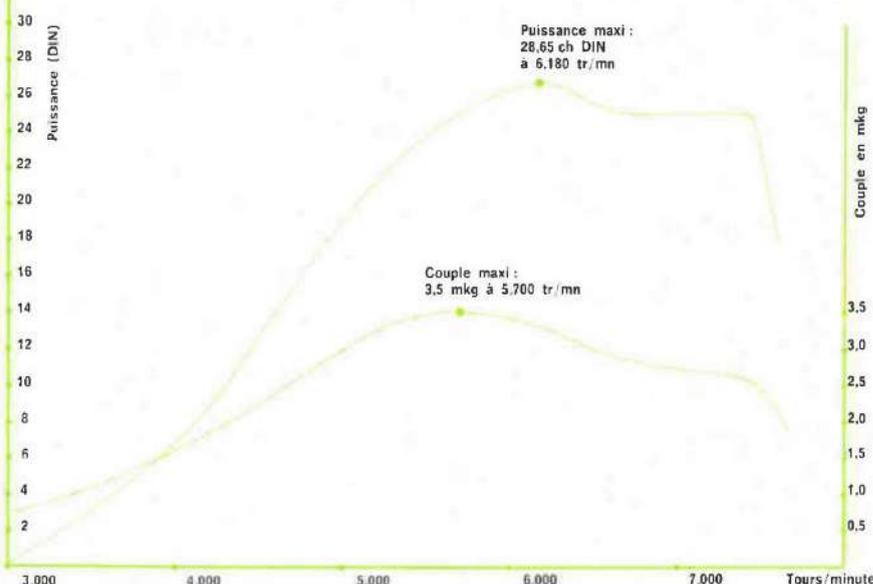
Nous avons disposé pour la KTM d'une courbe de puissance qui indique 28,5 ch DIN en sortie de boîte. Sachant que cette machine est couramment annoncée pour 32 ch, on voit qu'il faut être circonspect avec les chiffres donnés par les constructeurs. Chez Ossa, la publicité est aussi très optimiste, mais la courbe de puissance avoue 26 ch DIN. La Montesa, qui a un carbu plus petit que les trois autres (32 au lieu de 36) et un échappement plus silencieux, avoue honnêtement 24 ch. On ne connaît pas la courbe de puissance de la Bultaco.

Ben dites donc, on en est sortis quand même, de ces histoires de boulons. Vous suivez? C'est l'heure de la vérité, maintenant.





### Courbe de puissance 250 KTM GS



Le superbe moteur de la KTM, le plus puissant des quatre. La bavette à l'avant du sabot évite les projections de boue sur le cylindre. Les deux tirants inclinés boulonnés à l'arrière du cylindre et sur la boucle du cadre absorbent les vibrations.

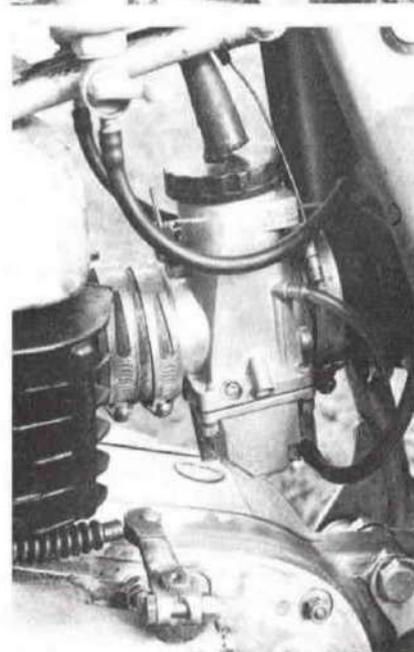
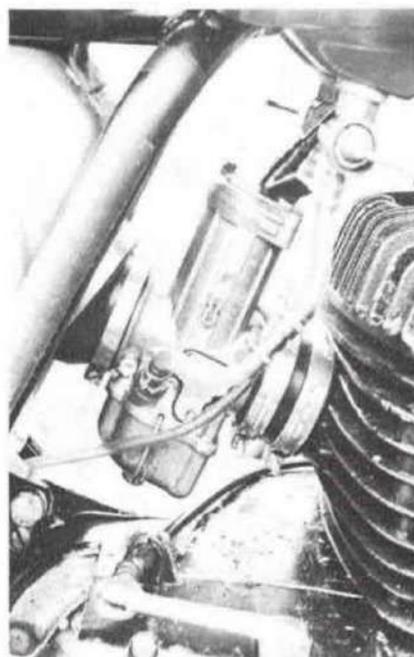
Le filtre à air Twin Air de la Montesa. Le boîtier n'est pas étanche et la prise d'air (à l'arrière) mal située, défauts faciles à réparer. L'accessibilité est excellente.

Le carburateur Bing de  $\varnothing$  36 monté souple sur la Ossa, est très accessible.

La Montesa est livrée d'origine avec un décompresseur.

On accède au filtre à air de la Ossa en déposant la selle. Il est utile de changer l'élément mixte papier-mousse par un élément uniquement en mousse, et l'étanchéité du logement est facile à assurer.

La Montesa et la Bultaco sont équipées du nouveau carbu Amal concentrique à enrichisseur (comme les Mikuni). Ici, le  $\varnothing$  36 mm de la Bultaco est monté souple. Sur la Montesa, il est de  $\varnothing$  32 mm et monté rigide. Les tirants en haut, qui relient au cadre la culasse de la Bultaco, absorbent les vibrations.



### LES ESSAIS SYSTEMATIQUES

#### 1) Mise en route à froid

Les motos ont été transportées à Sancerre par leurs importateurs respectifs, ou leurs pilotes habituels : Vernier pour Ossa, Coutard pour Bultaco, Queirel pour KTM. Seul l'importateur Montesa n'a pu déléguer un de ses pilotes de pointe, et la moto a été convoyée par Delorme, le mécano de Trial 2000. Grande surprise, elle descend du camion chaussée de pneus trial ! Grâce à Vernier (la kolossale organisation Ossa !), elle trouvera rapidement une paire de Metzeller cross plus à sa mesure. Chacun fait ses petits réglages, la première journée se passe en examens techniques et en séances de photos, et on démarre sérieusement le lendemain matin. Les motos ont passé la nuit sous une pluie battante, et le premier test va être celui de la mise en route à froid. Titillateur pour bien noyer les carbus Bing de la KTM et de la Ossa, enrichisseur sur les Amal de la Bultaco et de la Ossa, la Montesa démarre au quatrième coup de kick, les trois autres au premier coup. Test brillamment réussi pour tout le monde !

	1	2	3	4
BULTACO				
KTM				
MONTESA				
OSSA				

TABLEAU 1 : mise en route à froid

#### 2) Accélération et reprises sur base chronométrée

Notre premier test « dynamique » va se dérouler sur route. En enduro, de bonnes accélérations permettent de gagner des secondes, et ce test important devait donc être effectué très rigoureusement, avec une bonne adhérence.

Nous avons commencé par un test de



Charles Coutard dans notre test de côte.



reprise. Les quatre pilotes roulent en ligne, à 30 km/h environ, sur le rapport de leur choix. Au signal, tout le monde ouvre à fond. Une route trop étroite n'a pas permis de relever de différences convaincantes.

Nous avons donc décidé de chronométrer les motos une par une, avec départ arrêté, sur une portion de route en légère montée.

La KTM, tirant assez court et pourvue de 6 vitesses, était difficile à maîtriser sur les deux premiers rapports. Un changement de vitesse de plus que sur les autres, en outre, lui coûtait encore une fraction de seconde. Pourtant, elle a réalisé exactement le même chrono que la Ossa et la Bultaco, dont les cinq rapports et les moteurs présentant plus d'inertie permettaient de maîtriser plus facilement la puissance disponible.

La Montesa, au moteur un peu moins nerveux, à la boîte mal étagée (nous y reviendrons) et tirant un braquet assez long, a été un peu lente, 8<sup>e</sup> 4/5<sup>e</sup> pour les autres, 9<sup>e</sup> 3/5<sup>e</sup> pour elle. Dans notre tableau, nous avons toutefois classé la KTM en tête — une courte tête il est vrai — en tenant compte de tests ultérieurs faits en roulant sur le parcours de l'enduro. Ses six rapports, la puissance et la faible inertie de son moteur, lui permettent des reprises instantanées, gagnant une ou deux longueurs à chaque accélération. La Bultaco et la Ossa font jeu égal, et la Montesa est ici légèrement surclassée. Un rapport final plus court, mais aussi une boîte mieux étagée lui seraient sans doute favorables. Il existe deux « trous » assez gênants, entre 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>, puis entre 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>.

Sur notre base d'accélération, la Ossa et la Bultaco passaient le rapport supérieur environ 30 à 50 m avant la ligne d'arrivée, alors que la Montesa était encore en 4<sup>e</sup>. Quant à la KTM, elle moulina à fond de 6<sup>e</sup> depuis 80 mètres.

A ce sujet, il est intéressant de remarquer la vitesse de pointe de ces 250 cc d'enduro. Les documents techniques extrêmement complets et rigoureux fournis par l'usine KTM indiquent qu'avec le braquet utilisé (14 x 52), qui convient très bien pour l'enduro, la vitesse de pointe est de 126 km/h.

La Bultaco et la Ossa, qui tiraient un

poil plus long, devaient donc « prendre » plus de 130 km/h. Quant à la Montesa, elle devait tourner autour de 135 km/h. Coquet, pour des motos équipées d'une demultiplication « tout-terrain » !

	1	2	3	4
KTM				
BULTACO				
OSSA				
MONTESA				

TABLEAU 2 : accélérations et reprises sur base chronométrée

### 3) Freinage

Notre test de freinage, pour des raisons évidentes d'adhérence, s'est lui aussi poursuivi sur route. La Montesa, équipée de deux freins puissants, l'a emporté facilement devant la Ossa, au frein arrière efficace, mais plus molle de l'avant. La Bultaco et la KTM, avec deux freins un peu mous, font jeu égal en 3<sup>e</sup> position. En ce qui concerne l'étanchéité de ces freins, une préparation intelligente (coups de scie dans les garnitures, détalonnage soigné, nettoyage après chaque course) leur permet à tous de retrouver rapidement leur efficacité après un passage dans l'eau.

	1	2	3	4
MONTESA				
OSSA				
BULTACO				
KTM				

TABLEAU 3 : freinage

### 4) Reprises en côte

Le moteur, ce n'est pas seulement la puissance, c'est aussi la façon dont elle vient, la souplesse, la facilité qu'il permet. Dans les fortes côtes à faible ou moyenne adhérence, notamment, un moteur souple sera un avantage de poids, et le sera d'autant plus que le pilote est peu expérimenté. Un bon pilote s'accommode toujours mieux d'une puissance brutale. Notre test de reprises en côte a donc porté en même temps sur la facilité, la souplesse, l'adhérence.

L'unanimité (c'est rare) s'est faite pour désigner la Ossa comme gagnante, sans aucune hésitation. Boîte bien étagée, moteur acceptant les très bas régimes sans engorger et poussant fort partout, elle est la plus souple et la plus facile. Une moto de débutant, dira Queirel. Je trouve que c'est un compliment.

Il est difficile de départager les trois autres machines et seules les six vitesses de la KTM nous ont conduits à lui accorder une légère préférence sur la Bultaco et la Montesa. Grâce à sa boîte 6, la KTM peut monter en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> assez facilement. La Montesa et la Bultaco, moins souples que la Ossa et avec un rapport de moins que l'Autrichienne, ne posent pas de problèmes mais sont un peu défavorisées.

	1	2	3	4
OSSA				
KTM				
BULTACO				
MONTESA				

TABLEAU 4 : reprises en côte (facilité, souplesse, adhérence)

### 5) Confort

En enduro, je considère que le confort est un des éléments essentiels. D'excellents pilotes, comme les Tchèques, en sont convaincus, d'autres excellents pilotes, comme les Italiens, le sont moins,

Le test d'accélération-reprises sur route.

cédait un redoutable devers gras et plein de grosses bosses de terre, a constitué la base chronométrée de notre épreuve spéciale, d'une longueur d'environ 700 mètres. Chaque pilote y a essayé chaque moto dans un sens, puis dans l'autre. La moyenne du total aller-retour de chaque machine a été retenue pour le classement. Avec un temps de 1'52", la KTM est sortie nettement victorieuse de cette épreuve spéciale, alors que les trois machines espagnoles ont fait jeu égal en 1'56", à quelques dixièmes près. Les espagnoles ont été battues principalement dans la difficile montée en devers. Dans l'autre sens (où l'on descendait le devers), elles ont fait jeu égal avec la KTM.



et préfèrent souvent sacrifier le confort à une plus grande efficacité.

Les avis sont donc partagés. Néanmoins, un pilote moyen, qui n'a pas la grande condition physique ni de très grands talents de pilote, aura besoin d'une moto confortable pour ne pas finir épuisé. Et les pilotes moyens, n'est-ce pas, c'est 90 % de vous à qui je cause.

Là encore, ce test a été indiscutablement favorable à la Ossa, qui est un véritable pullman grâce à ses suspensions très douces et sa selle super-rembourrée.

La KTM, sans être sèche, amortit moins bien les innombrables chocs transmis au postérieur du pilote. Ses suspensions sont excellentes, un peu plus fermes, ainsi que sa selle. Comme sur la Ossa, la position assise est relativement basse, ce qui constitue un avantage. Elle se classe donc seconde... ex-aequo avec la Bultaco, qui sur ce plan s'est montrée également surprenante. Sa fourche est remarquable, ferme et douce à la fois, l'arrière est un peu plus ferme, surtout à cause de la selle, haute et à mon goût pas très bien dessinée à cause de sa partie arrière légèrement relevée.

La Montesa de notre essai, affligée de suspensions très dures (il a fallu vidanger presque toute l'huile de la fourche, qui était très épaisse), souffrait à ce niveau d'un manque évident de mise au point. Quant à sa selle, elle est la plus ferme et la plus haute des quatre.

	1	2	3	4
OSSA				
KTM				
BULTACO				
MONTESA				

TABLEAU 5 : confort (selle, suspensions)

6) Epreuve spéciale

Une portion de chemin étroit, assez roulant, comportant plusieurs virages à grand rayon, suivi d'une bosse qui pré-

	1	2	3	4
KTM 1'52"				
MONTESA 1'56"				
OSSA 1'56"				
BULTACO 1'56"				

TABLEAU 6 : épreuve spéciale (Queirel, Coutard, Vernier)

Poids réel

Comme d'habitude, nous n'avons tenu aucun compte du poids indiqué par les constructeurs, souvent aussi mensongers à cet égard que dans leur estimation des puissances de leurs machines. Nous avons pesé les motos, en état de marche mais sans essence (les contenances des réservoirs étant différentes).

La Ossa est la seule à ne pas dépasser les 100 kg (99 kg). Les trois autres se suivent de près avec en tête la Bultaco (105 kg), suivie de la Montesa (107 kg), la KTM étant, avec 109 kg, la plus lourde — ou la moins légère —, car il faut bien constater que pour des 250 cc, ces motos sont extraordinairement légères si on les compare aux 125 cc qui, toutes, tournent autour des 100 kg. Le critère poids n'étant pas fondamental en enduro, nous n'avons pas fait de tableau de classement. Toutefois, là encore, les « mauvais », ceux qui tombent souvent, trouveront en la Ossa une moto plus reposante.

TRES PERFORMANTES ET TRES PROCHES

Le sentiment général qui se dégage de ces nombreuses comparaisons est que nos 250 cc d'enduro sont toutes les quatre des motos extrêmement performantes et, dans l'ensemble, très proches les unes des autres. Parmi les 125 cc, il y a des différences beaucoup plus marquées entre les marques concurrentes. La cylindrée plus élevée, qui permet de n'être jamais à court de puissance et n'exige pas un pilotage aussi fin — sauf au niveau d'une dizaine de pilotes en France... — est sans doute le facteur qui nivelle les écarts de performances. Les impressions générales sur nos quatre machines d'essai resteront bien sûr fonction des goûts de chacun. Je vous livre toutefois les miennes, qui correspondent à celles de Queirel et de Vernier, Charles Coutard ayant été beaucoup plus évasif dans ses appréciations. Pour lui, elles se valent toutes.

La Ossa se caractérise d'abord par son moteur extraordinairement souple et puissant à la fois. Un moteur élastique, qui

# LES 250 D'ENDURO

permet de se sauver de bien des situations critiques sans avoir à rétrograder en catastrophe. C'est un élément qui facilite grandement le pilotage. Le deuxième point est son confort extraordinaire, qui permet de rouler pratiquement toujours assis, sans se défoncer la colonne vertébrale.

La tenue de piste est très satisfaisante. Dans les chemins rapides, l'avant est précis, alors que la roue arrière se dérobe parfois si l'on ne domine pas la moto avec suffisamment d'autorité.

Dans les passages étroits et sinueux, style trial, la maniabilité n'est pas extraordinaire, mais la souplesse du moteur est un avantage évident. C'est une moto, en résumé, idéale pour un pilote moyen, qui aime une moto très docile et légère sans négliger l'agrément qu'apporte la puissance.

La KTM est typée très différemment. Le confort est bon, la position excellente, mais ce n'est pas ce qui saute aux yeux. La puissance immédiatement disponible, les six rapports serrés, ici c'est le brio qui domine. On chevauche un pur sang, une bête de course grisante par ses folles accélérations, sa maniabilité qui permet beaucoup de fantaisies, sa tenue de piste fantastique dans les chemins d'ornières grasses. C'est une moto homogène qui permet de rouler très vite, mais qui ne pardonne pas au pilote fatigué ou déconcentré. La gamelle arrive aussi très vite.

La Bultaco est une réalisation très sérieuse, dont le seul vrai défaut est d'être haute pour les courts-en-pattes. En revanche, elle est très confortable. Le moteur souple et puissant, sans être le tracteur de la Ossa, ne déçoit jamais, la tenue de piste est très positive, très ferme dans les chemins rapides, et la maniabilité excellente dans les passages type trial. C'est une moto neutre, sans problème.

La Montesa ressemble beaucoup à la Bultaco, au confort près. Elle n'impressionne guère, son moteur est le moins puissant des quatre, la boîte est mal étagée, mais elle est dans tous les domaines très proche de ses concurrentes, notamment dans l'épreuve spéciale où, sans donner d'impression particulière, elle a fait jeu égal avec les autres.

En résumé, voilà quatre motos qu'il est bien difficile de départager. Leur technique, leur finition et leurs performances sont proches. Deux d'entre elles, la Ossa et la KTM, sont extrêmement typées, dans des styles très différents. Ce sont aussi, et largement, les plus chères.

La Montesa et la Bultaco font preuve de moins de caractère. Ce sont des motos homogènes, proches l'une de l'autre quant à la conception, et proches de leurs concurrentes quant aux performances. Elles s'en éloignent par contre avantageusement par leurs prix, beaucoup plus raisonnables.

C'est maintenant l'heure du choix. Un choix facile tout de même si vous savez ce que vous voulez, en appliquant pour votre classement individuel les coefficients que nous vous proposons, ou en les remplaçant par les vôtres. Et, poignée dans le coin, que le meilleur gagne, de toutes façons !

	1	2	3	4
<b>BULTACO</b> 8 500 F				
<b>MONTESA</b> 8 800 F				
<b>OSSA</b> 10 500 F				
<b>KTM</b> 10 850 F				

TABLEAU 7 : prix public

	1	2	3	4
<b>OSSA</b> 1.747,50				
<b>MONTESA</b> 2.140,60				
<b>KTM</b> 2.532,86				
<b>BULTACO</b> 2.737,89				

TABLEAU 8 : prix pieces detachees

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

	Piston complet	Sélecteur	Transmission de gaz	Tube de fourche	Fourche complète	Garde-boue AR	Réservoir essence	TOTAL
<b>Ossa</b>	180,00	26,50	13,00	168,00	720,00	180,00	460,00	1.747,50
<b>K.T.M.</b>	247,80	44,88	11,76	235,70	1.587,60	75,60	329,52	2.532,86
<b>Bultaco</b>	227,40	84,99	14,40	167,70	1.619,40	144,00	480,00	2.737,89
<b>Montesa</b>	130,00	45,50	11,60	175,00	1.297,50	130,00	350,00	2.140,60

## LES COEFFICIENTS

Pour faciliter votre classement personnalisé, nous vous proposons des coefficients, et nous en expliquons.

1) MISE EN ROUTE A FROID. Les quatre motos faisant jeu égal, nous n'avons pas attribué de coefficient, puisqu'il ne permettrait pas de mieux les départager.

2) ACCELERATIONS. Importantes pour les bons pilotes qui doivent se départager à quelques secondes ou les amateurs de sensations fortes, elles le sont moins pour le pilote moyen qui recherche surtout la facilité et l'agrément. Donc coefficient 3 pour les « violents », coefficient 1 pour les autres.

3) FREINAGE. C'est un critère qui nous a semblé trop peu déterminant pour qu'on lui attribue davantage qu'un coefficient 1.

4) REPRISES EN COTE. Les côtes, surtout quand elles sont grasses, sont les pièges classiques à débutants dans les enduros. Pour eux, il est très important d'avoir là une moto souple et docile. Les bons pilotes, grâce à leur technique, s'accommodent beaucoup mieux de moteurs pointus et violents. Donc, coefficient 2 pour les moyens, coefficient 1 pour les bons.

5) CONFORT. Là encore, généralement,

c'est le pilote moyen qui attachera le plus d'importance à ce facteur. Coefficient 2 pour les « pinces », 1 pour les bons.

6) EPREUVE SPECIALE. De toutes façons, les mauvais seront mauvais. Par contre, c'est là où les bons se départageront, c'est donc très important pour eux. Coefficient 1 pour les mauvais, 5 pour les bons.

7 et 8) PRIX PUBLIC ET PRIX DES PIECES DETACHEES. Là, pas besoin de vous faire un dessin, vous jugerez en fonction de votre portefeuille. Le prix d'achat, pour un budget modeste, constituera toujours un critère plus important que le prix des pièces, ce budget étant restreint si l'entretien est bien fait. Quant aux gens à l'aise, ils ne sont pas à 2000 F près pour se faire plaisir. Donc, pour eux, coefficient 1 (voire même 0) partout où il s'agit de sous ; pour les fauchés, coefficient 4 pour le prix, 2 pour celui des pièces.

Voilà, ces coefficients sont des suggestions qui nous semblent logiques. A vous de les modifier si ce n'est pas votre avis, d'en retirer ou d'en ajouter. C'est votre problème. Nous, on a fait de notre mieux pour que vous puissiez le résoudre.

## GRAND TOTAL

## EXEMPLES DE COEFFICIENTS

	BULTACO	K.T.M.	MONTESA	OSSA	PRIX PUBLIC pour ceux qui comptent	PRIX PUBLIC pour ceux qui ne comptent pas	PRIX PIECES pour ceux qui comptent	PRIX PIECES pour ceux qui ne comptent pas	ACCELERATIONS pour les violents	ACCELERATIONS pour les autres	REPRISES EN COTE pilotes moyens	REPRISES EN COTE excellents pilotes	CONFORT bons pilotes	CONFORT pilotes moyens	SPECIALE bons pilotes	SPECIALE pilotes moyens
Mise en route à froid	4	4	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accélérations	3	4	2	3	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—
Freinage	2	2	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reprises en côte	2	3	2	4	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—
Confort	3	3	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—
Epreuve spéc.	3	4	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
Prix public	4	1	3	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prix pieces detach.	1	2	3	4	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—

## KTM 250 GS

## MOTEUR

Monocylindre 2 temps refroidi par air

Alésage : 71 mm

Course : 62 mm

Cylindrée : 245,2 cc

Compression : 12 à 1

Couple maxi : 3,5 mkg à 5 700 tr/mn

Puissance maxi : 28,5 ch DIN

à 6 200 tr/mn

Alimentation : carburateur Bing Ø 36

mm, gicleur principal : 165, position

d'aiguille : 2<sup>e</sup> cran en partant du haut

Allumage électronique Motoplat

Avance : 2,55 mm avant PMH

Bougie : indice thermique 290

Mise en route : kick

Graissage : mélange : 4 à 5 %

## TRANSMISSIONS

Primaire par engrenages, rapport 2,76:1

Embrayage multidisque travaillant dans l'huile

Boîte 6 vitesses, rapports :

1<sup>e</sup> : 2,57 à 1 - 29 %

2<sup>e</sup> : 1,78 à 1 - 42 %

3<sup>e</sup> : 1,33 à 1 - 56 %

4<sup>e</sup> : 1,04 à 1 - 72 %

5<sup>e</sup> : 0,885 à 1 - 85 %

6<sup>e</sup> : 0,75 à 1 - 100 %

Contenance : 1,2 litre d'huile SAE 90

Secondaire : par chaîne 15,9 large, rapport 14 x 52

Vit. maxi avec ce rapport : 126 km/h.

## PARTIE CYCLE

Cadre double berceau en acier au chrome-molybdène

Fourche télehydraulique Ceriani de Ø 35 mm, débattement : 180 mm

Contenance par bras : 180 à 190 cc d'huile SAE 30

Amortisseurs arrière Ceriani : inclinable réglable en 6 positions et tension des ressorts réglable en 5 positions

Débattement dans la position préconisée pour l'enduro (voir croquis) : 146 mm

Frein AV : moyeu Ø 130 mm

Frein AR : déporté Ø 180 mm

Jantes : Akront ancien profil avec gripsters, chaussées de pneus Metzler cross 4,50-18" AR et 3,00-21" AV

Empattement : 1 460 mm

Longueur : 2 180 mm

Largeur guidon : 940 mm

Garde au sol : 290 mm

Hauteur de selle : 900 mm

Poids en ordre de marche, sans essence : 109 kg

Contenance réservoir : 10 litres

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

Prix : 10 850 F - Disponible de suite



## fiches techniques

# OSSA 250 DESERT

**MOTEUR**

Monocylindre 2 temps refroidi par air  
Alésage : 72 mm  
Course : 60 mm  
Cylindrée : 244 cc  
Compression : 11,2 à 1  
Couple maxi : non communiqué  
Puissance maxi : 26 ch DIN à 6 200 tr  
Alimentation : carburateur Bing Ø 36 mm, gicleur principal : 165, position d'aiguille : au milieu  
Allumage électronique Motoplat  
Avance : 3 à 3,5 mm avant PMH  
Bougie : indice thermique 310  
Mise en route : kick  
Graissage : mélange à 5 %

**TRANSMISSIONS**

Primaire par chaîne duplex, rapport non communiqué  
Embrayage multidisque travaillant dans l'huile  
Boîte 5 vitesses, rapports :  
1<sup>re</sup> : 2,78 à 1 - 35,9 %  
2<sup>e</sup> : 1,92 à 1 - 52,0 %  
3<sup>e</sup> : 1,43 à 1 - 69,9 %  
4<sup>e</sup> : 1,17 à 1 - 85,4 %  
5<sup>e</sup> : 1,00 à 1 - 100,0 %

Contenance : 1 litre d'huile SAE 20-50  
Secondaire : par chaîne 15,9 étroite, rapport : 13 x 50

**PARTIE CYCLE**

Cadre double berceau en acier au chrome-molybdène  
Fourche téléhydraulique Betor Ø 35 mm, débattement : 180 mm  
Contenance par bras : 180 cc d'huile hydraulique  
Amortisseurs arrière Betor, tension des ressorts réglable en 5 positions, débattement : 90 mm  
Frein AV : moyeu Ø 122 mm  
Frein AR : conique Ø 150 mm  
Jantes : Akront nouveau profil avec gripsters, chaussées de pneus Pirelli cross 4,50-18" AR et 3,00-21" AV  
Empattement : 1 430 mm  
Longueur : non communiquée  
Largeur guidon : 850 mm  
Garde au sol : 250 mm  
Hauteur de selle : 840 mm  
Poids en ordre de marche, sans essence : 99 kg  
Contenance réservoir : 13 litres

**Importateur :** SMVS, 8 rue du Dr Leray, 95 - Argenteuil

**Prix :** 10 500 F - disponible courant février



# BULTACO 250 FRONTERA

**MOTEUR**

Monocylindre 2 temps refroidi par air  
Alésage : 72 mm  
Course : 60 mm  
Cylindrée : 244 cc  
Compression : 12 à 1  
Couple maxi : non communiqué  
Puissance maxi : 31,2 ch à 8 000 tr/mn (constructeur)  
Alimentation : carburateur Amal concentrique Ø 36 mm, gicleur principal : 240, position d'aiguille : au milieu  
Allumage par volant magnétique  
Avance : 3,5 mm avant PMH  
Bougie : indice thermique 290  
Mise en route : kick  
Graissage : mélange à 5 %

**TRANSMISSIONS**

Primaire par chaîne duplex, rapport : non communiqué  
Contenance en huile : 300 cc d'huile SAE 20  
Embrayage multidisque travaillant dans l'huile  
Boîte 5 vitesses, rapports :  
1<sup>re</sup> : 0,287 à 1 - 28,7 %  
2<sup>e</sup> : 0,442 à 1 - 44,2 %  
3<sup>e</sup> : 0,625 à 1 - 62,5 %  
4<sup>e</sup> : 0,821 à 1 - 82,1 %  
5<sup>e</sup> : 1,000 à 1 - 100,0 %

Contenance : 600 cc d'huile SAE 90  
Secondaire par chaîne 15,9 étroite, rapport : 12 x 42

**PARTIE CYCLE**

Cadre simple berceau dédoublé en acier au chrome-molybdène  
Fourche téléhydraulique Betor Ø 35 mm, débattement : 190 mm  
Contenance par bras : 150 cc d'huile SAE 20  
Amortisseurs arrière Telesco, tension des ressorts réglable en 5 positions  
Débattement : non communiqué  
Freins AV et AR en alu chromé dur, moyeux déportés Ø 140 mm  
Jantes : Akront nouveau profil avec gripsters et vis chaussées de pneus Pirelli cross 4,50-18 AR et 3,00-21 AV  
Empattement : 1 400 mm  
Longueur : 2 095 mm  
Largeur guidon : 850 mm  
Garde au sol : 260 mm  
Hauteur de selle : 900 mm  
Poids en ordre de marche, sans essence : 105 kg  
Contenance réservoir : 11,4 litres

**Importateur :** Bultaco-France, 147, av. des Etats-Unis, 31 - Toulouse

**Prix :** 8 500 F - Disponible courant mars



# MONTESA 250 ENDURO

**MOTEUR**

Monocylindre 2 temps refroidi par air  
Alésage : 70 mm  
Course : 64 mm  
Cylindrée : 246,3 cc  
Compression : 12 à 1  
Couple maxi : non communiqué  
Puissance maxi : non communiquée  
Alimentation : carburateur Amal concentrique de Ø 32 mm, gicleur principal 210, position d'aiguille : 2<sup>e</sup> cran  
Allumage électronique Motoplat  
Avance : 3 mm avant PMH  
Bougie : indice thermique 240  
Mise en route : kick  
Graissage par mélange à 5 %

**TRANSMISSIONS**

Primaire par engrenages, rapport 2,65 à 1  
Contenance : 330 cc d'huile SAE 10W30  
Embrayage multidisque travaillant dans l'huile  
Boîte 5 vitesses, rapports :  
1<sup>re</sup> : 2,600 à 1 - 26 %  
2<sup>e</sup> : 1,615 à 1 - 42 %  
3<sup>e</sup> : 1,117 à 1 - 60 %  
4<sup>e</sup> : 0,833 à 1 - 81 %  
5<sup>e</sup> : 0,681 à 1 - 100 %

Contenance : 300 cc d'huile SAE 90  
Secondaire : par chaîne 15,9 étroite, rapport 12 x 48

**PARTIE CYCLE**

Cadre simple berceau en acier au chrome-molybdène  
Fourche téléhydraulique Betor avec soufflets de Ø 35 mm, débattement 190 mm  
Contenance par bras : 220 cc d'huile hydraulique  
Amortisseurs arrière Telesco inclinés, tension des ressorts réglable en 5 positions  
Débattement : non communiqué  
Frein AV : moyeu Ø 130 mm  
Frein AR : déporté Ø 150 mm  
Jantes : Akront nouveau profil avec gripsters, chaussées de pneus Pirelli cross 4,50-18" AR et 3,00-21" AV  
Empattement : 1 425 mm  
Longueur : 2 180 mm  
Largeur guidon : 900 mm  
Garde au sol : 250 mm  
Hauteur de selle : 930 mm  
Poids en ordre de marche, sans essence : 107 kg  
Contenance réservoir : 14 litres

**Importateur :** Montesa-France, 51 bis, avenue du Général de Gaulle, 66000 Perpignan

**Prix :** 8 800 F - Disponible de suite

