

# MOTO

JOURNAL

N 238  
LE JEUDI 4F

**3 ESSAIS:**  
250 HARLEY DAVIDSON  
125 ET 238 BULTACO "SHERPA"



EST  
SIX JOURS  
D'ENDURO

UNE "HISTOIRE  
DE BETES"

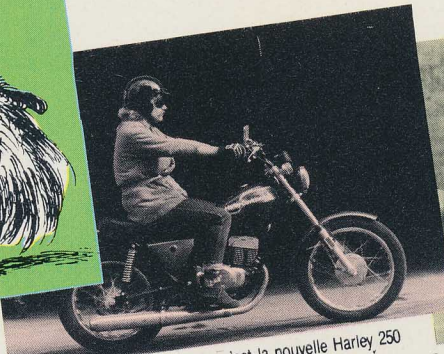
Octobre 75: Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 0,90 \$; Espagne 50 Ptas



LE SOIR  
POUR S'ENDORMIR  
ON COMPTE LES MOTOS  
QUI PASSENT.



L'île de Man envahie par les pneus à tétines : ce sont les I.S.D.T. (p. 4).



Une belle moto pour la ville : c'est la nouvelle Harley 250 (p. 25)



Courses de promotion à Ledenon : en se retournant, on voit déjà venir la marée montante... (p. 64).

## LA PLUS FORTE VENTE DE TOUTE LA PRESSE MOTO 83.162 exemplaires diffusés par semaine (O.J.D. du 15-09-75)

**COUVERTURE** : Joël Queirel, une fois de plus, a été notre meilleur représentant aux ISDT. Sans une crevaison qui lui a fait perdre 2 mn, il aurait été troisième de la catégorie 175. Il sera quand même médaille d'or.

<b>ENDURO</b> : « International Six Days Trial » .....	J.-P. Frisquet	4
<b>CROSS</b> : Les 250 à Orly .....	J. Levasseur	14
<b>TOP TOUT-TERRAIN</b> .....		16
<b>NOUVELLE</b> : Histoire de bêtes .....	J. Vivant	19
<b>ESSAIS</b> : La 250 Harley Davidson SS .....	Ch. Lacombe	25
125 et 238 Bultaco « Sherpa » .....	J.-P. Frisquet	38
<b>PREMIER CONTACT</b> : La 500 Yamaha mono tout-terrain .....	J. Bussillet	34
<b>MAGIC PUCES</b> : .....	Claudine	45
<b>PETITES ANNONCES</b> .....		52
<b>TRUCS LECTEURS</b> .....		57
<b>COURRIER</b> .....	Gromono	58
<b>TOP VITESSE ET TOURISME</b> .....		60
<b>VITESSE</b> : Courses de Promotion à Ledenon .....	F Tran Duc	64
<b>MAGAZINE</b> .....		66

MOTO-JOURNAL « Le Grand Pavois », 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS. Tél. 531-44-77 (Rédaction) - 531-62-85 (Petites Annonces) - 531-44-83 (Publicité - Comptabilité) - 842-78-00 (Abonnements) ● Directeur : Pierre BARRET ● Rédacteur en Chef : Guido BETTIOL ● Rédacteurs en Chef adjoints : Claude AUSTIN et Christian LACOMBE ● Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, Jean-Pierre FRISQUET, F.-M. DUMAS (numéros hors-série) ● Avec la collaboration de : CLAUDINE, Philippe MICHEL, Frédéric TRAN DUC, Alain GIL, Guy PILARCZYK, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, Roger HAUTPRE, CHAKETOFF, André PIERRE, et de : David DIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Claude WACKERMAN (Suède) - John WEED (U.S.A.) - Michel s'AWANS (Belgique) ● Photo : Jean-Pierre EDART ● Dessins : J.-F. VIVANT ● Maquette : Christian GUY ● Secrétaire Générale : Monique HELFENBERGER ● Publicité : Denys GODIN et Patrick VALOT ● Abonnements : Suzanne BRILLE ● Rédaction, publicité, vente : 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS ● Abonnements : 1 an : FRANCE 160 F. Etranger sur demande ● Tous droits de reproduction réservés pour tous pays ● Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus ● Commission paritaire n° 51.151 ● Distribution N.M.P.P. ● Imprimeur : LA HAYE-MUREAUX, 78-Les Mureaux. Bureau de Paris : 231-70-14 ● Photocomposition Imprimerie Réaumur ● Photogravure couleur Cliché Parnasse, Bagneux ● Responsable de la publication : Pierre BARRET.

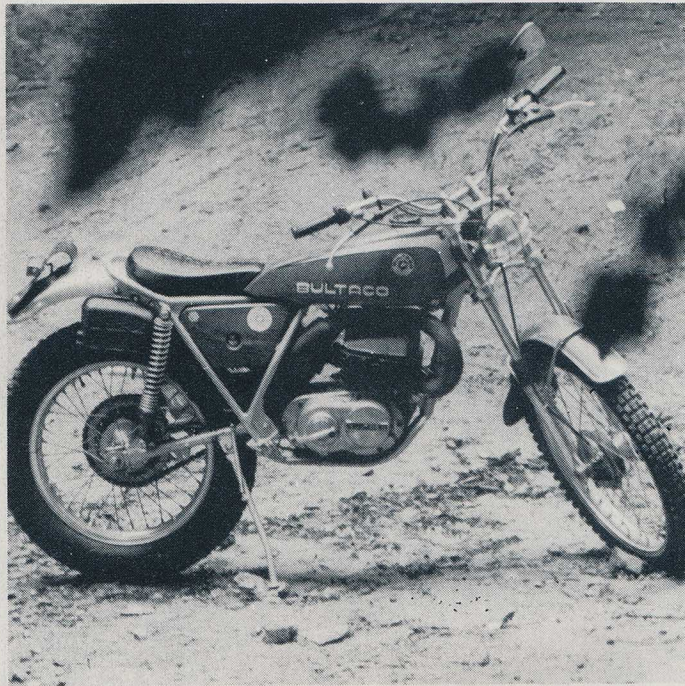


**BANC  
D'ESSAI**

Par J.-P. Frisquet

**BULTACO SHERPA  
T125 ET T238**

# LES DEUX SOEURS MUSCLEES



La 125 (à gauche) et la 238 cc ne peuvent renier leur air de famille. Ceci est à l'avantage de la petite qui plaira d'autant plus qu'elle ressemble à une grosse.

**P**OURQUOI essayer deux motos à la fois, surtout si elles sont de cylindrée différente et si elles s'adressent chacune à des clientèles bien diverses ? Tout simplement parce que malgré ces différences, elles ont bien des points communs...

**L**A Sherpa T 125, précisons-le bien avant de commencer, n'a plus rien à voir avec le défunt Lobito. Si ce dernier était un petit « trail-bike » à l'espagnole bien sympa, donc pas une machine de compétition, cette nouvelle Sherpa T 125 est en revanche une vraie moto de trial. La Sherpa T 238, elle, n'est pas autre chose qu'une Sherpa T 250 avec quelques millimètres de moins au niveau de l'alésage. Elle tombe ainsi tout juste au-dessous de la fatidique cylindrée-limite de 240 cc au-delà de laquelle les motos sont taxées non pas à 20, mais à 33 % de TVA. Elle est donc vendue nettement moins cher en contrepartie de ces quelques cc en moins.

### Une même base moteur

Les Espagnols, au contraire des Japonais, ont su adopter une standardisation pous-

sée sur toute leur gamme. Que ce soit chez Bultaco, Ossa ou Montesa, on trouve beaucoup de pièces communes à plusieurs modèles, qu'ils soient de cross, d'enduro ou de trial. Cette standardisation permet à l'industrie espagnole d'avoir un prix de revient modeste pour fabriquer une moto, et donc de tenir ferme face aux coups de bouton nippons.

Ainsi, chez Bultaco, qu'il s'agisse d'une machine de cross ou de trial et quelle que soit la cylindrée, le moteur est d'une base commune. L'exemple de la Sherpa 125 et de la Sherpa 238 est éloquent : mêmes carters moteurs, même embiellage, mêmes arbres de boîte (donc mêmes joints et mêmes roulements), seuls diffèrent l'alésage (51,5 mm contre 72), le carburateur et les rapports de boîte.

C'est au niveau de la partie cycle qu'on remarque les principales différences : si les freins sont les mêmes pour les deux

modèles, en revanche le cadre de la 125 est un double berceau alors que celui de la 238 est simple berceau. Parallèlement, les cotes de ces deux parties cycles sont différentes (empattement plus court sur la 125, et roues plus petites : 20" et 17" seulement contre 21" et 18" pour la grande).

Finalement, c'est surtout par l'habillage que les deux motos se différencient. En effet, si la forme de l'ensemble selle-réservoir est semblable dans les deux cas, la 125 reçoit une livrée jaune et bleu, tandis que la 238 ressemble comme à une goutte d'eau à la Sherpa T 350 dans sa robe rouge et argent.

### En route

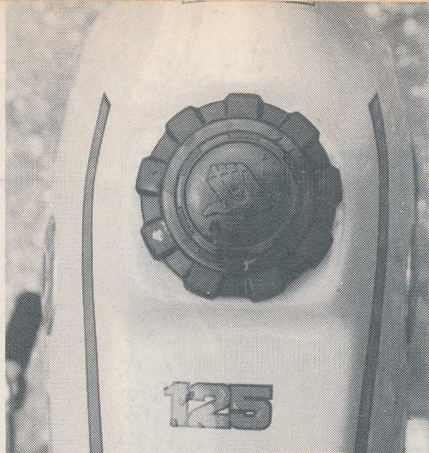
Pas de problème pour le démarrage dans les deux cas : bien que les carburateurs soient différents (Amal de Ø 25 pour la 125,







Le pouce levé est le symbole de la marque Bultaco. C'est sympa mais on aurait bien aimé que ce bouchon de réservoir soit muni d'une mise à l'air plus efficace qu'un petit trou.



Bing de Ø27 pour la 238), il y a de toute façon un levier de starter qui fait que, même par temps très froid, ça démarre sans problème. Le bruit est également très réduit dans les deux cas : le volumineux silencieux d'échappement et un nouvel agencement de filtre à air y sont pour beaucoup.

Ce qui frappe d'emblée sur la 125 cc, c'est sa maniabilité : lorsque l'on quitte la « petite » pour enfourcher la « grosse », on a l'impression d'avoir une direction lourde, lourde... Avec l'habitude, on se rend cependant vite compte que la maniabilité de la 250 n'est pas en cause et qu'elle n'a rien à envier à ses rivales de même cylindrée. C'est tout de même une 250 cc. A l'inverse, la grande légèreté de direction de la 125 est déconcertante lorsque l'on vient de quitter la 238 : c'est presque trop léger, et dans les grandes descentes « raides », le guidage n'est pas trop précis. Cette 125, par rapport à la Cota 123 de chez Montesa, se guide mieux, mais demeure une machine de petit gabarit, à empattement court et à petites roues. Une Yamaha TY 125 est plus rassurante sur ce point précis.

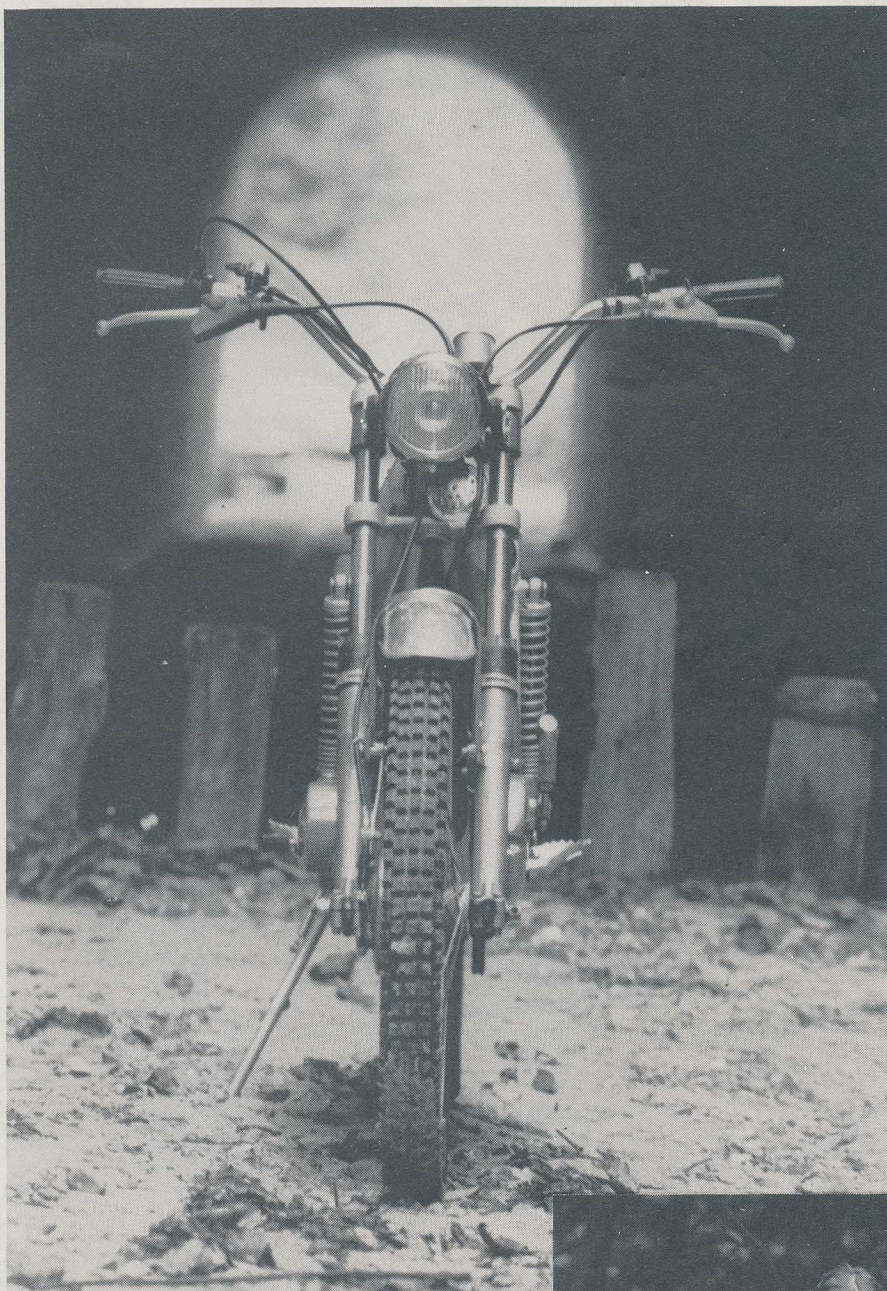
## Un moteur musclé

La Sherpa 125 n'est évidemment pas comparable question puissance à la 238. J'ai même fait la regrettable expérience, avant cet essai, d'enfourcher une Sherpa 350, ce qui a souligné d'autant plus cette différence de puissance.

Malgré tout, en tant que huitième de litre (faut bien varier le vocabulaire !) la Sherpa T 125 est plus musclée que la Cota 123 et que la Ty 125 : cette supériorité en puissance se fait particulièrement apprécier dans les longues montées, qu'on peut attaquer sans appréhension en deuxième sans atteindre le point d'essoufflement critique.

Les rapports de boîte, les mêmes que ceux de la 238, mais avec une démultiplication plus courte, sont corrects, et la deuxième vitesse, rapport primordial en trial (parce qu'il permet de progresser sans violence) peut être souvent utilisée.

Question puissance, pour ce qui est de la Sherpa 238, je serais bien en peine de vous dire si les quelques cc de moins par rapport à l'ancienne « vraie » 250 cc sont à l'origine d'une différence. A ce stade, ce ne sont pas de simples impressions personnelles qui peuvent donner un jugement définitif. A mon humble avis, même le

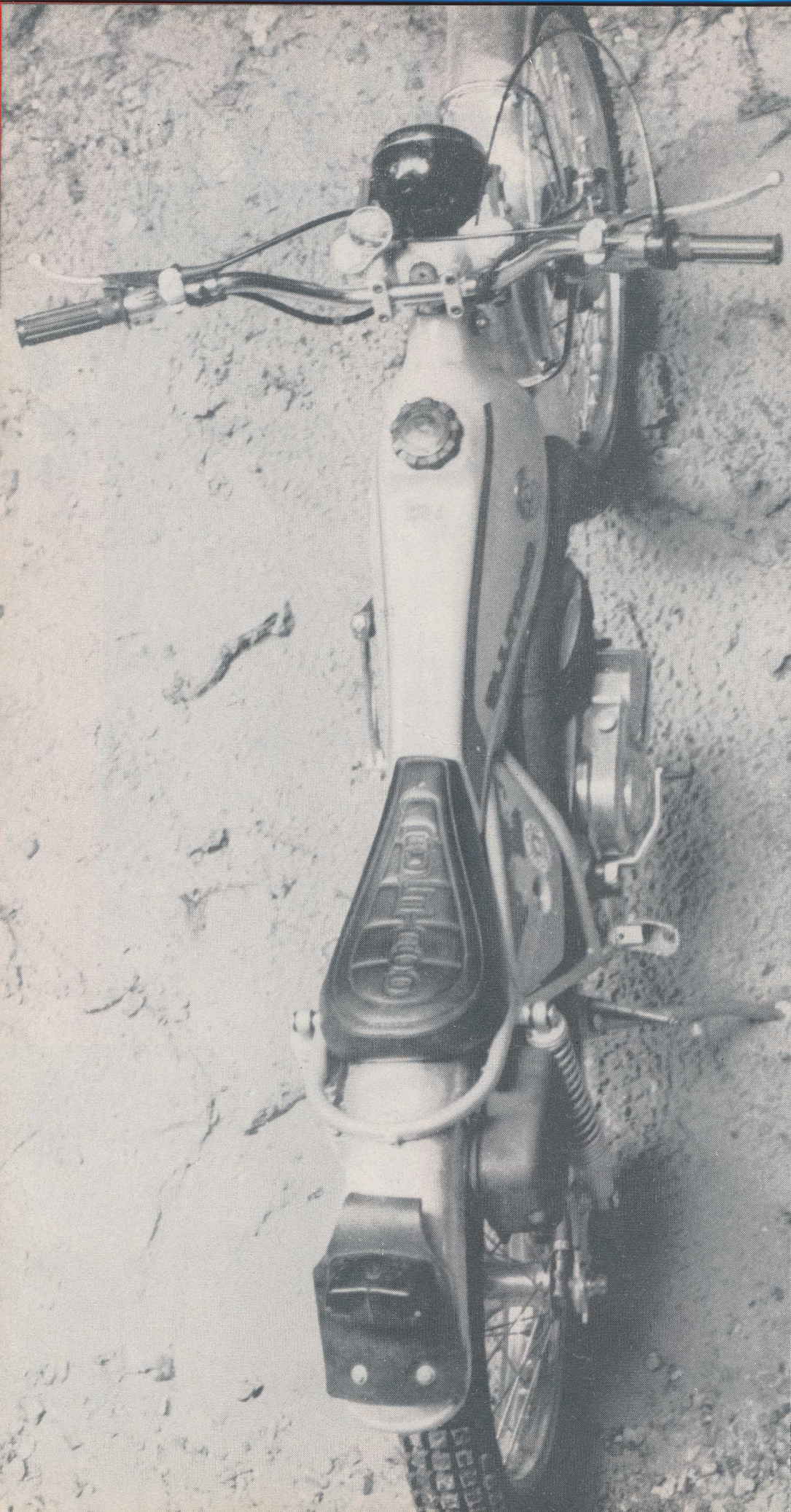


L'étroitesse est une qualité primordiale pour une moto de Trial et sur ce plan la 125 Bultaco n'est pas trop mal placée.

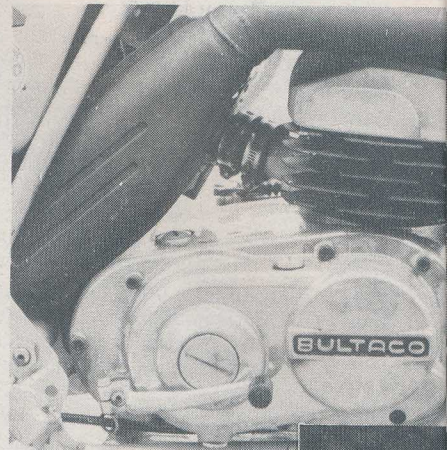


Zinzin dit Frisquet. L'essayeur en plein effort. La p'tite dernière était tombée dans un trou.





La bête est fine et la selle, mieux rembourrée que sur les anciennes BUL, est frappée aux lettres Bultaco.



Le moteur de la 125 cc ressemble beaucoup à celui de la 238 et même à celui de la 350. On fait la différence au niveau de l'ensemble cylindre culasse qui est plus ou moins étoffé.



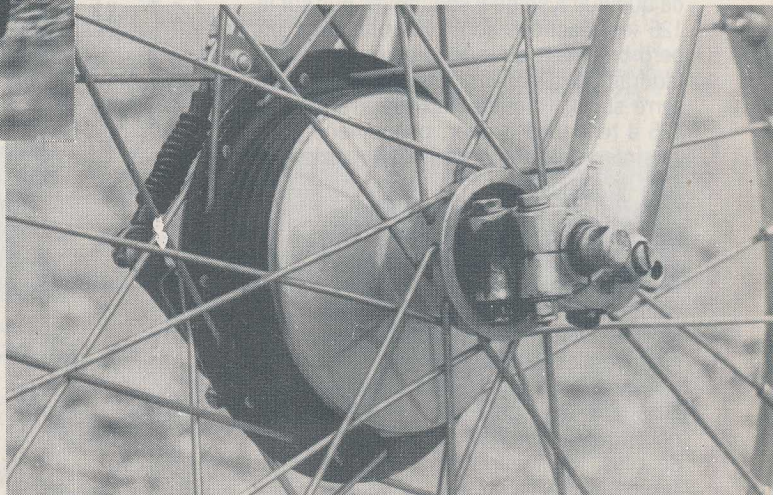
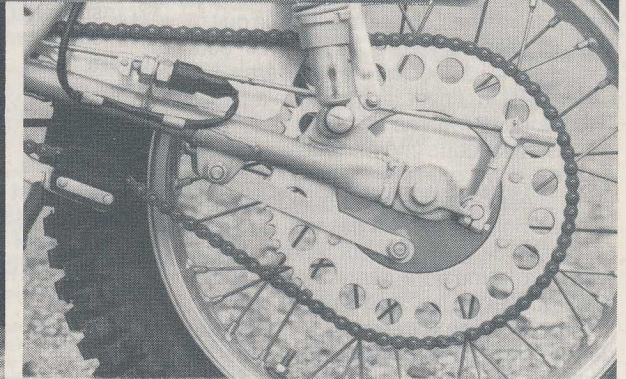
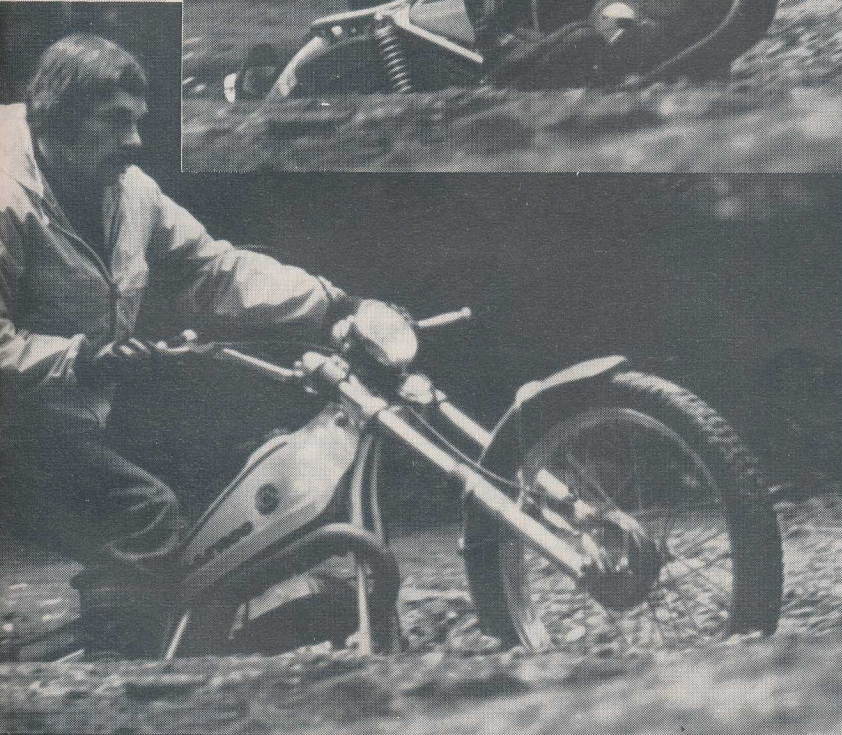




Comme sortie des entrailles de la terre voici la nouvelle 125 Bultaco Trial. L'enfant prodige ne se laisse pas facilement dompter par notre essayeur.



Amortisseurs réglables, guide-chaîne faisant office de tendeur de chaîne, escargot pour la tension de chaîne... tout ceci est digne d'une vraie Trial. Notez le diamètre de la couronne, elle est énorme.



Le frein avant à moyeu conique est typiquement Bultaco. Il freine bien.



pilote habitué à une « vraie » 250 ne saurait faire la différence avec la 238. Seul le banc d'essai pourra indiquer une différence. Dans la réalité, il n'y a vraiment aucune différence entre la 238 et la 250.

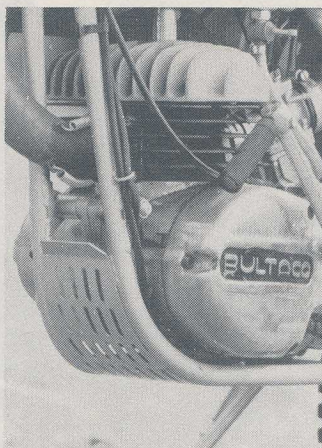
Malgré son muscle, le moteur de la 125 ne permet évidemment pas d'avaler sans problème des difficultés que la 238 survole les doigts dans le nez. Cette Sherpa 125 demeure donc une 125, même si elle a un certain avantage sur les autres 125 cc en puissance. En deux mots, ce n'est pas, à proprement parler, une cylindrée qui permet de faire de la compétition, du moins à haut niveau. Ce sera une excellente machine pour s'initier au trial et faire ses premières armes dans la catégorie « débutants » des trials, mais ce n'est pas avec elle, même si on est très doué, que l'on pourra lutter dans les catégories supérieures. Pour gravir l'échelon supérieur en compétition, il sera bien sûr possible d'installer un kit 175 cc (ça existe, mais ça coûte dans les 900 F). Tous comptes faits, mieux vaudra donc acheter une Sherpa 238, c'est-à-dire la moins chère de toutes les 250 cc de trial (400 F de moins que la Montesa et que la Yamaha, 1.100 F de moins que la Ossa).

## Une affaire de suspension

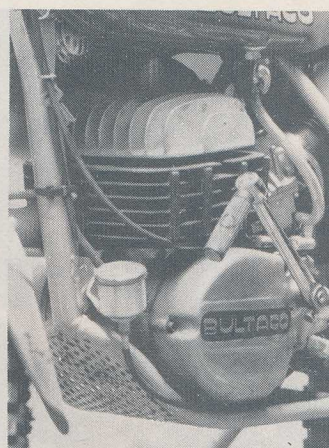
La plus grosse différence qui sépare la 125 de la 238, c'est cependant une affaire de suspension. Le débutant n'y prêtera pas attention pour les premiers tours de roue, mais il se rendra compte à la longue que la 238 est bien meilleure que la 125 côté suspension. La fourche de la Sherpa 125 est en effet vraiment jeune. Elle n'a pas la fragilité de la fourche des Cota 123, mais elle est beaucoup moins efficace que la fourche avant d'une Yamaha TY 125. En effet, si elle absorbe assez bien les chocs les plus violents, elle n'a pas la subtilité de la fourche de la 250 cc, qui répond parfaitement à la moindre dénivellation. Même remarque pour les amortisseurs arrière : sur la 125, on ne retrouve pas l'onctuosité de ceux de la 238, qui font que l'adhérence demeure toujours à son optimum. Sur la 238, les roues collent vraiment au terrain, de quelque type qu'il soit, tandis que sur la 125 les réactions sont plus brusques, on perd bêtement de la traction là où il ne le faudrait pas. De même, dans un virage très serré sur sol meuble, la roue avant de la 125 a tendance à riper, phénomène pour ainsi dire inexistant sur la 250 (pardon, la 238 !).

Alors ? Tout dépendra de vous : si vous êtes débutant, en achetant la Sherpa 125, vous disposerez de la meilleure arme d'initiation au trial, qu'il s'agisse de trial-compétition ou de trial-rigolade.

Mais si vous saviez déjà parfaitement maîtriser les réactions d'une 125 trial et que vous en ayez déjà possédé une, n'hésitez pas : gravissez l'échelon supérieur, pour quelques centaines de francs de plus, vous aurez une vraie machine compétitive avec la 238.



Cette vue de trois-quarts avant des moteurs de la 125 cc (à gauche) et de la 238 cc mettent en évidence les différentes parties cycle mais aussi le manque de protection des carters moteur. Sur la 238 le compteur est bas placé alors que sur la 125 il est à côté du phare.



## FICHE TECHNIQUE

	Sherpa T 125	Sherpa T 238
Moteur :	Monocylindre 2 temps, refroidi par air, admission classique	
Alésage-Course :	51,5-60 mm	71-60 mm
Cylindrée exacte :	124,9 cc	237,5 cc
Taux de compression :	12 à 1	9 à 1
Puissance :	9 CV à 6.000 tr/mn	18 CV (régime non précisé)
Carburateur :	Amal, Ø 25 mm	Bing, Ø 27 mm
Allumage :	Volant magnétique	
Boîte :	5 rapports, en prise constante	
Premier rapport :	0,263 à 1	
Deuxième rapport :	0,342 à 1	
Troisième rapport :	0,442 à 1	
Quatrième rapport :	0,723 à 1	
Cinquième rapport :	1 à 1	
Embrayage :	Multidisques en bain d'huile	
Transmission primaire :	Par chaîne duplex	
Transmission secondaire :	Par chaîne au pas de 12,7	
Cadre :	Double berceau	Simple berceau
Roue avant :	2,50-20	300-21
Roue arrière :	2,75-17	400-18
Frein avant :	Tambour, Ø 125 mm	
Frein arrière :	Tambour, Ø 125 mm	
Empattement :	1.285 mm	1.290 mm
Hauteur de selle :	770 mm	815 mm
Garde au sol :	260 mm	330 mm
Poids constructeur à sec :	80 kg	92 kg
Prix :	5.350 F	6.850 F
Importateur :	Ets Lucas, 147, av. des Etats-Unis, 31200 Toulouse. Tél. 47-99-73.	

