

MOTO

JOURNAL N° 318 LE JEUDI 5F

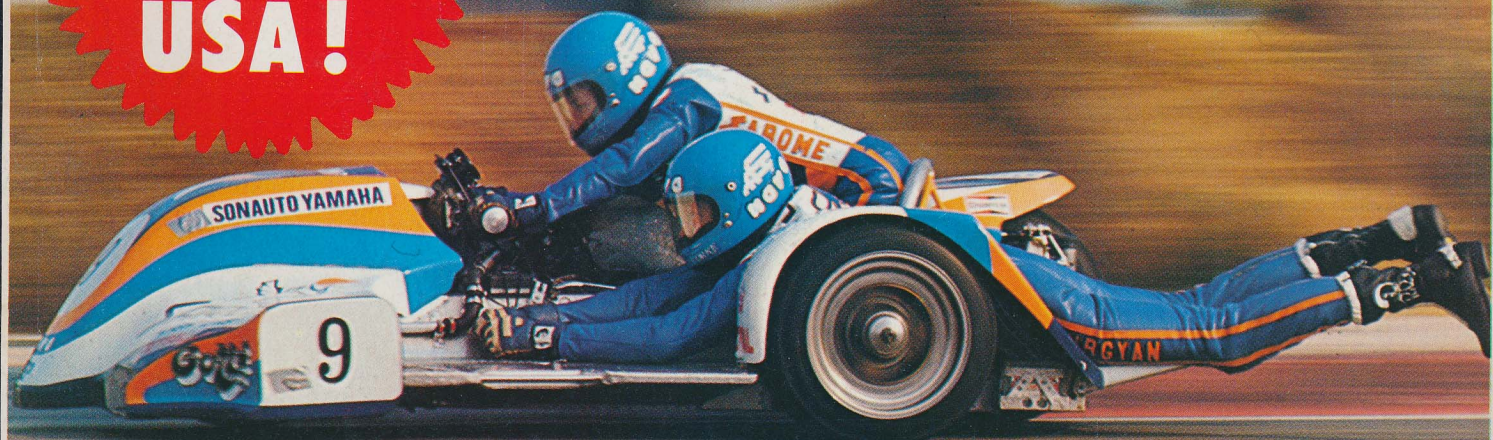
50 BPS «SILVER VASE»
125 YAMAHA «ENDURO»
ESSAI:

LES EXPLOITS DU GRAND PRIX DE FRANCE

POSTER ROUGERIE



**COUTARD
GAGNE AUX
USA!**



MOTO JOURNAL

SOMMAIRE No 318 — 2 JUIN 1977



Le Grand Prix de France au Ricard, ce fut la victoire de Michel Lecorre et side-cars, mais aussi la fantastique course d'Agostini en 500. Il se prépare ici à doubler Bonera.

VITESSE : Grand Prix de France au Castellet	C. Lacombe/J. Bussillet	4
TOPS VITESSE ET TOURISME		17
MAUVAISES LANGUES	K. Tranc Duc	21
TRUCS LECTEURS		23
MAGAZINE DU TOURISME	P. Salvaire	25
EDITORIAL	G. Bettiol	29
ESSAIS : Yamaha DT 125 MX	M. d'Awans	30
50 BPS Silver Vase	J.-P. Frisquet	73
MINI POSTER : Michel Rougerie	C. Lacombe	40
ARGUS		50
PETITES ANNONCES		52
MAGIC PUCES	Claudine	57
TOPS TOUT TERRAIN		66
CROSS : Journal		67
TRIAL : Championnat du monde aux U.S.A.	M. d'Awans	70

COUVERTURE : En pleine effort sur la piste, et unis pour le meilleur sur la plus haute marche du podium : Alain Michel et Gérard Lecorre ont remporté leur première victoire en Grand Prix. Elle leur permet de croire à un titre mondial même si la concurrence est sévère.



LA PLUS FORTE
VENTE
DE LA PRESSE
MOTOCYCLISTE

MOTO-JOURNAL, 54, rue de la Rochefoucauld, 92100 Boulogne. Tél. 603.36.40 (Rédaction, administration, petites annonces) - 842.78.00 (Abonnements) - Télex : Motobo 270876 F. Directeur : Pierre BARRET. Adjoint : Denis GODIN et Monique HELFENBERGER. Rédacteur en chef : Claude AUSTIN. Responsable de l'agence photo : Christian LACOMBE. Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, François-Marie DUMAS, Jean-Pierre FRISQUET, Michel d'AWANS. Avec la collaboration de CLAUDINE, Frédéric TRAN DUC, Guy PRIX, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, HAUTPRE, Paul SALVAIRE, Eric MAURICE, Christ. DEMERY et de : David NIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.-B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Tony MURPHY (U.S.A.) - HANNU LINDELL (Scandinavie). Photo : Jean-Yves RUSNIEWSKI. Dessins : J.-F. VIVANT. Maquette : Christian GUY et Harald LUDWIG. Secrétaire de rédaction : Dominique BREMENIL. Publicité : Patrick VALOT, Guillemette GIRAULT. Abonnements : Suzanne BRILLE. Petites Annonces : Sylvie RISBOURG. Abonnement 1 an : FRANCE, 250 F - Etranger sur demande. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire No 51.151. Distribution N.M.P.P. Imprimeur : LA HAYE MUREAUX. Bureaux de Paris : 261.56.15. Photocomposition : Girard Graphic. Photogravure Renou et Répécaud. Responsable de la publication : Pierre BARRET.

Essai 50cc BPS «Silver Vase»

C'est le plus cher de tous les 50 cm³ de série. Mais c'est aussi le plus efficace. En tout cas, c'est une des motos d'enduro les plus étonnantes à conduire qui soient... _____ par J.-P. Frisquet

UNE TASSE QUI VAUT SON PESANT D'OR

Jean-Luc Fouchet, officiel BPS, démontre la qualité première du 50 cm³ BPS Silver Vase : Une partie cycle digne d'une vraie moto de compétition.



Cette saison, les championnats de France d'enduro comprennent une catégorie 50 cm³ nationaux, excellente initiative s'il en est : les « tassistes » réclamaient depuis longtemps un championnat à eux, ce n'est que justice. Cette catégorie donne lieu lors de chaque épreuve à des « bourres » impressionnantes, et il est certain qu'elle permettra de découvrir les cracks de demain.

Jusqu'à l'arrivée toute récente des Fantic « usine », on peut dire que ce sont les BPS qui ont dominé jusqu'ici ce championnat. En attendant d'essayer prochainement le

Fantic usine, on n'a pas résisté à l'envie d'essayer le BPS Silver Vase...

Pour la compétition uniquement...

Rien qu'à l'arrêt, il n'y a pas de doute possible : le 50 cm³ BPS Silver Vase est une vraie moto de compétition, et non pas un vague cyclo pseudo-trail dont les constructeurs italiens abreuvent le marché français. Le moins qu'on puisse dire, c'est que tout ce qui compose le 50 cm³ BPS Silver Vase n'est pas de la pacotille : fourche Marzocchi

magnésium, amortisseurs Marzocchi à gaz, commandes Magura, etc. Il n'y a aucun doute possible : c'est un véritable 50 cm³ de compétition, réalisé avec soin et calqué à plus petite échelle sur la 125 Silver Vase. Ce vélomoteur (puisque c'est son appellation officielle) fait appel, comme ses aînées de plus grosse cylindrée, à un moteur Sachs 6 vitesses retravaillé en Italie chez SWM, le partenaire commercial de BPS. De ce séjour en Italie, ce petit moulin garde quelques souvenirs, comme cette boursouflure autour de la pipe d'admission : c'est tout simplement qu'une plus grosse pipe d'ad-

mission a été soudée sur le cylindre, pour pouvoir adapter un carburateur Dell'Orto de 24 mm au lieu du Bing de 19 mm prévu d'origine. Le montage de cette grosse pipe d'admission s'assortit à l'intérieur du cylindre d'un certain travail de préparation des lumières. Cette préparation explique en partie le prix très élevé de cette moto, d'autant que le moteur Sachs lui-même est vendu au départ considérablement plus cher que d'autres moteurs plus ordinaires comme le Minarelli ou le Franco-Morini. D'après BPS, ce moteur 50 cm³ Sachs coûte aussi cher à l'achat qu'un 125 cm³ Sachs. Et comme le Mark n'en finit plus de grimper alors que le Franc et surtout la Lire sont de plus en plus malades, il n'y a guère à espérer que ce 50 cm³ voit son prix baisser...

Un moteur très vivant

La cérémonie des présentations s'avère un tantinet laborieuse : à froid, ce 50 cm³ est plutôt délicat à démarrer, il faut titiller ni trop, ni trop peu, ne pas enclencher le starter (levier au guidon) complètement... Et surtout ne pas rater le premier coup de kick. Sans quoi, il ne reste plus qu'à opérer le démarrage à la poussette. Bref, il faut une bonne habitude, la bestiole ne se livre pas comme ça !

A chaud, c'est tout aussi particulier : il faut kicker en inclinant fortement l'engin du côté gauche. Sans quoi, noyade inévitable ! Dans tous les cas, il n'est pas très commode de kicker, car le pot est assez gênant et fait ripier le pied. De plus, ce moteur, contrairement aux Sachs 7 vitesses, ne peut pas être démarré avec une vitesse enclanchée. Mais une fois que c'est parti, c'est bien parti : pour n'avoir pas eu depuis longtemps l'occasion de conduire un 50 cm³ non bridé, je peux vous dire que ça surprend ! Un 50 cm³ qui pousse comme ça, c'est nettement plus excitant qu'un gros moteur qui donne ses chevaux tout de suite : le premier plaisir que l'on a au guidon du 50 cm³ Silver Vase, c'est précisément de maintenir cette abeille dans sa bonne plage de régime, soit vers 10 000 ou 11 000 trs/mn. Ça doit même probablement grimper encore plus haut en régime !

Le jeu consiste donc à rester si j'ose dire « sous pression » en jouant constamment du sélecteur, de l'embrayage et de la poignée de gaz, on ne doit pas s'accorder un instant de répit, surtout sur parcours accidenté.

Le moteur est bien sûr « pointu », mais pas autant que je l'aurais cru de prime abord, c'est de toutes façons infiniment plus souple qu'un 50 cm³ de vitesse (quoique moins puissant, bien sûr). En fait, l'arrivée de la puissance n'a pas les mêmes conséquences que sur un 125 cm³ : cette puissance étonnante pour un 50 cm³, reste modeste dans l'absolu et demeure facilement contrôlable.

Plus sûr qu'une « Grosse »

Après la puissance, ce qui est le plus étonnant dans le BPS 50 Silver Vase c'est sa stabilité. C'est une moto sur laquelle on se sent parfaitement en sécurité, tant la tenue de chemin est saine, on se sent même plus en sécurité que sur bien des cylindrées supérieures : la puissance dans l'absolu étant inférieure à celle d'une 125 cm³, on



La fourche est un modèle du genre, mais le garde-boue avant est fragile et peu efficace.



Comme sur les « grosses » BPS, le pot passe sous le moteur, pour se relever ensuite : il est quelque peu gênant pour le kick.

La légèreté et la maniabilité du 50 Silver Vase permettent de passer bien souvent plus fort dans les passages délicats qu'avec une grosse cylindrée...

J'ai aimé

La tenue de chemin
Le poids-plume

Je n'ai pas aimé

Le prix d'achat astronomique
La boîte de vitesses parfois imprécise



La culasse est recouverte de caoutchouc anti-bruit et anti-vibrations. Axe de sélecteur et axe de kick sont montés sur des arbres concentriques, le second circulant à l'intérieur du premier. Notez aussi le renfort de protection pour la fixation de la béquille.

C'est un des rares 50 cm³ tout-terrain construit de façon vraiment sérieuse. Dommage que son prix soit si élevé...



passé pourtant bien souvent aussi fort dans certaines sections avec ce 50 cm³ qu'avec une 125 cm³. Il n'y a en effet pas de gâchis de puissance par patinage ou ripage de la roue arrière, il n'y a pas à s'attendre (du moins, avec mon poids de 72 kg) à des cabrages surprises. Et si d'aventure, les choses se gâtent, qu'une trajectoire soit un peu foirée ou un freinage raté, il suffit de s'aider d'un bon coup de botte pour que tout rentre dans l'ordre. Bien plus léger qu'un 125 cm³, ce 50 cm³ est évidemment **étonnamment facile à maîtriser, même à deux doigts de la chute.**

Mais il y a vraiment deux domaines où ce 50 cm³ bat à plate couture toutes les grosses cylindrées, à pilote égal : les descentes et les freinages.

Le Silver Vase, c'est une vraie révélation en descente : qu'il y ait des rochers ou pas, on peut y aller la plupart du temps la poignée dans le coin, car la tenue en descente est à proprement parler époustouflante : ce 50 cm³, tout en demeurant toujours parfaitement contrôlable, permet d'aller nettement plus vite (et avec plus de sécurité en même temps) qu'une « grosse ». La fourche Marzocchi doit évidemment y être pour quelque chose.

Quant aux freinages, pas de problème : on s'arrête véritablement où on veut et quand on veut avec le Silver Vase et on peut se permettre des zones de freinage insensées, en bénéficiant toujours d'une stabilité et d'une adhérence impensables sur une 125 cm³. Fouchet, le jeune officiel BPS en compagnie de qui j'effectuais cet essai, m'a d'ailleurs confié qu'il a regretté quelque peu, du moins au début, les possibilités de freinage de son 50 cm³ lorsqu'il a étreigné sa 125 cm³ en début de saison.

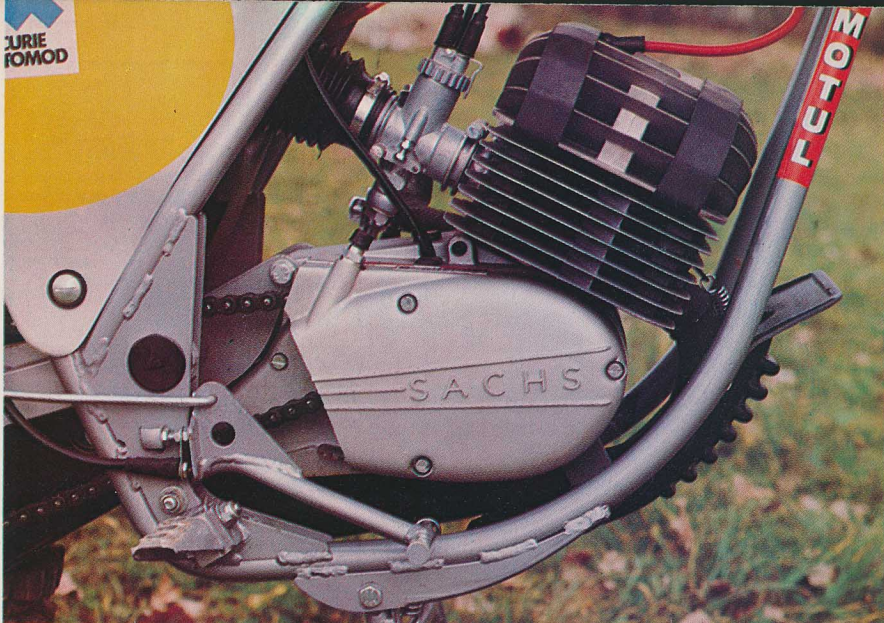
Un choix difficile...

Alors? Est-il raisonnable d'engloutir quelques 9 000 F dans un 50 cm³ au lieu de prendre n'importe quelle 125 cm³ qui ne vaut pas plus cher?

Oui et non!

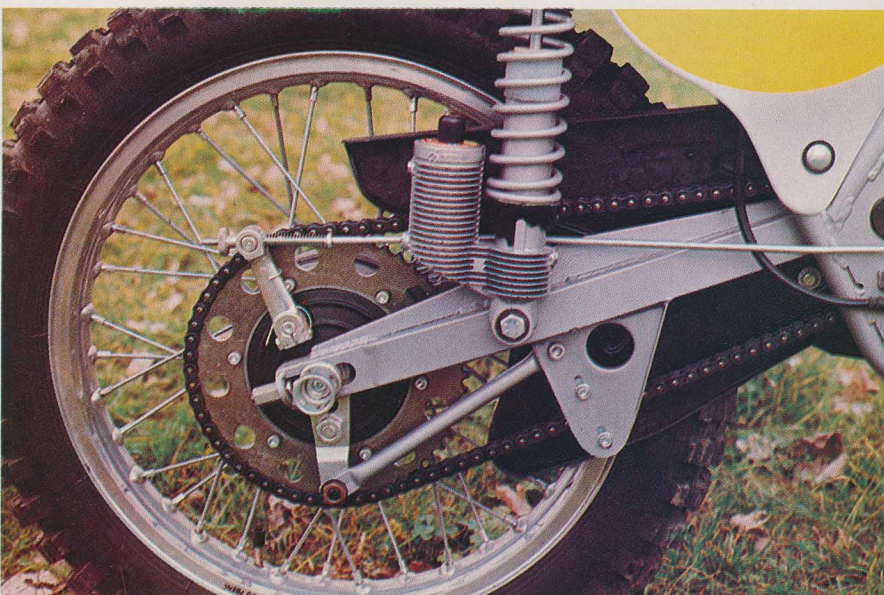
Non, quand on espère avoir un coût d'entretien moindre : ce 50 cm³, consommation exceptée, revient aussi cher, sinon plus, pour une saison de course qu'une 125 cm³. La boîte réclame une attention suivie, tout comme l'ensemble cylindre-piston. Les pièces sont d'ailleurs horriblement chères, et ce 50 cm³, qui est une vraie compétition-client, ne tolère pas le bricolage.

Oui, si l'on compte faire de l'enduro (et uniquement de l'enduro, pas de route) avec une véritable moto, compétitive et largement suffisante pour faire ses premières armes en compétition tout-terrain. Commencer par faire une saison avec un 50 cm³ comme celui-ci vous apprendra beaucoup plus en pilotage qu'une 250 cm³ ou une 400 cm³ que vous ne pourrez pas dominer...



Ce moteur Sachs est annoncé pour 12 cv. Le chiffre est un peu optimiste dans l'absolu, mais c'est en tout cas le plus puissant des moteurs de 50 cm³ tout-terrain, le Fantic Caballero « usine » mis à part.

L'équipement général est sérieux : amortisseurs à gaz, jantes alu, robuste guide-chaîne et carter anti-boue. Mais tout cela justifie-t-il un prix d'achat dépassant le double du prix d'achat d'un 50 cm³ tout-terrain normal ?



MINI-MEMENTO

MOTEUR :

Avance à l'allumage : 1,2 à 1,5 mm av PMH.
Bougie : degré thermique 290 à 310, culot court.
Huile moteur : Motul Century 2 temps ou Century 300 2 temps. Mélange à 4 %.

CARBURATION :

Type du carburateur : Dell'orto UB 24-52.
Gicleur principal : 102.
Puits d'aiguille : 260 F.
Aiguille : n° 3.
Position de l'aiguille : cran médian.
Boisseau : n° 50.
Vis d'air dévissée de : 3/4 à 1 1/4 tour pour le réglage de base.

BOITE DE VITESSES :

Qualité d'huile : SAE 80.
Quantité d'huile : 400 cm³.

PARTIE CYCLE :

Qualité d'huile de fourche : Dexron ATF.
Quantité pour chaque bras : 240 cm³.
Pression des pneus en TT : AV, 1 kg/cm²; AR, 1 kg/cm².

LE PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES

(Ces prix s'entendent TTC client à la date du 1^{er} janvier 1977).

- 1 piston complet : 189,55 F.
- 1 vilebrequin complet : 462 F.
- 1 système d'échappement complet : 419,28 F.
- 1 levier de frein avant : 18,60 F.
- 1 cocotte de frein avant complète avec levier : 56,16 F.
- 1 transmission de gaz complète : 9,84 F.
- 1 transmission d'embrayage complète : 11,76 F.
- 1 sélecteur : 103,32 F.
- 1 pédale de frein : 39 F.
- 1 fourche avant complète : 1248 F.
- 1 tube de fourche : 295,08 F.
- 1 garde-boue avant : 112,32 F.
- 1 cabochon de feu arrière : 18,60 F.
- 1 guidon : 68,64 F.
- 1 couronne arrière d'origine : 179,40 F.

FICHE TECHNIQUE

Marque : B.P.S.
Type : Silver Vase 50.
Prix : 8450 F (transport, carte grise non compris).
Coloris : rouge.

MOTEUR :

Sachs 50/6 A « GS ».
Type : 2 temps, 1 cylindre.
Cylindre : alu chromé dur.
Alésage/course : 40 mm/39,7 mm.
Cylindrée exacte : 49,6 cm³.
Taux de compression : 14 à 1.
Puissance maxi : 12 CV DIN à 11000 trs/mn.
Couple maxi : 0,64 kgm à 9700 trs/mn.
Carburateur : marque Dell'Orto, 24 mm.
Filtre à air : élément mousse lavable.
Allumage : électronique marque Motoplat.
Équipement électrique : alternateur 35 W, 6 V.
Lubrification : mélange à 4 %.
Mise en route : kick non utilisable avec une vitesse engagée.

TRANSMISSION :

Primaire : par pignons hélicoïdaux, rapport : 3,21 à 1.

Secondaire : chaîne au pas de 12,7.
Rapport secondaire : 14/54 (3,857 à 1).
Pignons et couronnes disponibles au catalogue du fabricant : pignons de 13 et 14 dents.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.
Boîte : 6 vitesses.

Rapports internes : 1re : 4,09 à 1; 2e : 2,80 à 1; 3e : 2,11 à 1; 4e : 1,71 à 1; 5e : 1,43 à 1; 6e : 1,24 à 1.

Sélecteur : au pied gauche, première en bas.

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau en tubes d'acier au chrome-molybdène.
Frein avant : marque Grimeca alu à tambour simple came, 1,25 mm.
Surface de freinage avant : 65 cm².
Frein arrière : marque Grimeca, alu à tambour simple came, 125 mm.
Surface de freinage arrière : 65 cm².
Commande de frein arrière : par tige.
Pneu avant : marque Metzeler, type Six Days, dimensions : 2,50/21.
Pneu arrière : marque Metzeler, type Six Days, dimensions : 3,50/18.
Jantes : alliage léger, marque Akront, profil

anti-boue.

Système de blocage du pneu sur les jantes :

Avant : inexistant.

Arrière : inexistant.

Moyeu arrière : ordinaire à broche avec dépose de la chaîne en cas de démontage de la roue arrière.

Suspension avant : fourche télescopique hydraulique, débattement : 200 mm, Marzocchi TZ1.

Suspension arrière : oscillante, débattement 160 mm.

Amortisseurs arrière : marque Marzocchi à gaz réglables en 5 duretés de ressort, et en pression.

DIMENSIONS ET POIDS :

Longueur ht : 2020 mm.

Largeur du guidon : 910 mm.

Hauteur de selle : 850 mm.

Empattement : 1340 mm.

Garde au sol : 260 mm.

Hauteur de repose-pieds : 320 mm.

Poids constructeur annoncé : 75 kg à sec, 86 kg avec mi-réservoir (4e).

Réservoir essence : 8,5 L en acier.