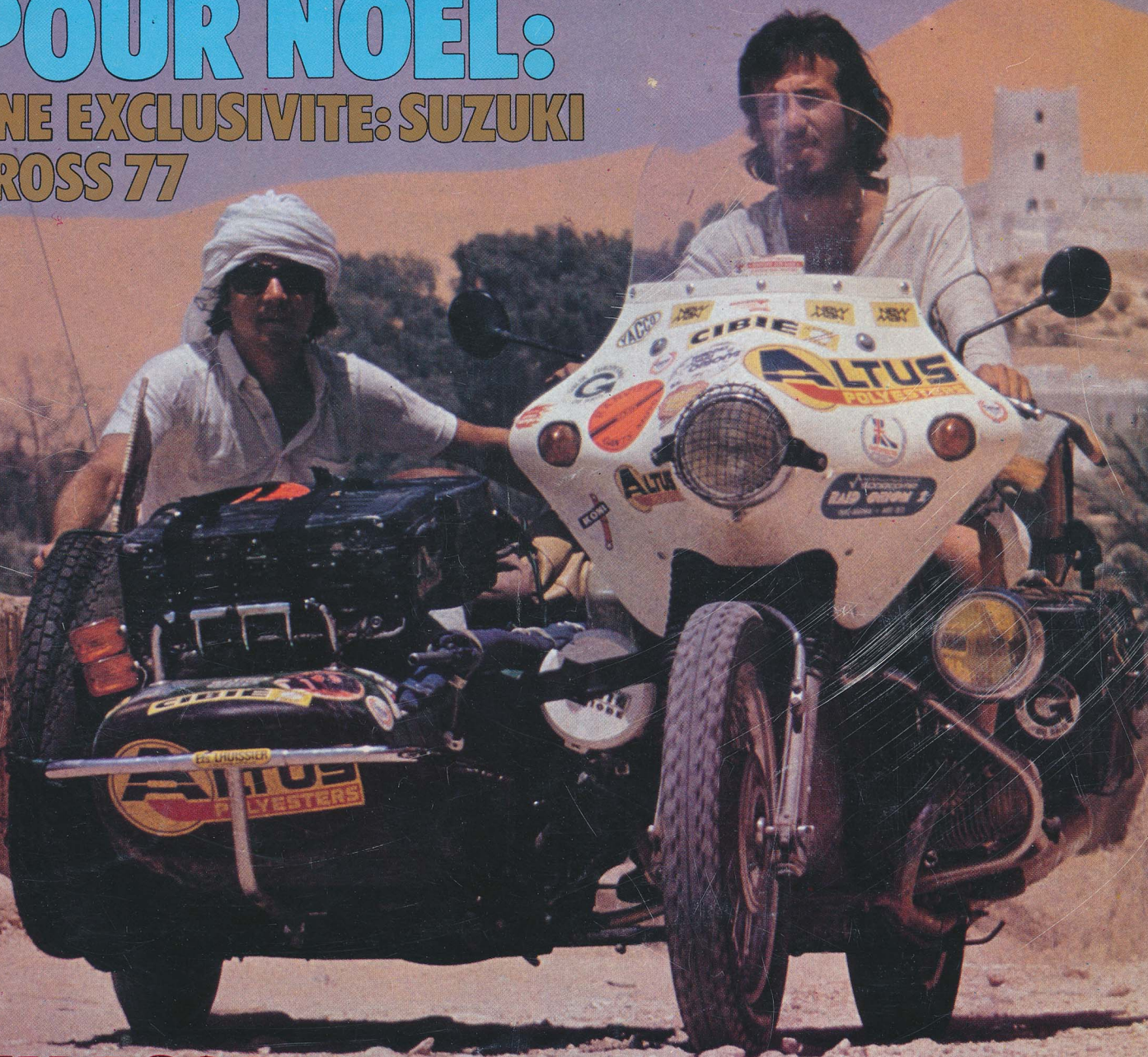


Moto 5f. le jeudi revue

no 2297-23 déc 76

fb 45 · fs 3,80 · pst 75 · \$1-

POUR NOËL:
UNE EXCLUSIVITE: SUZUKI
CROSS 77



UN ESSAI:
250 RANGER PORTAL
... ET DES VOYAGES!

Moto revue

la plus forte vente de la presse moto

sommaire n° 2297

COUVERTURE

Beni Abbes, Raid Orion II

Photo Raid Orion

POSTER

Denis Boulom

Photo E. Glain

LES RUBRIQUES DE MOTO-REVUE

Moto Mag (M. Drouhiole)
Cote de l'occasion

9 à 11
64

ESSAIS

250 Ranger Portal (Ph. Borguet)

44 à 49

PRESENTATIONS

Motobécane et le Côte-Côte (E. Breton)
EXCLUSIF : nouvelles Suzuki cross (A. Kuligowski)

16 et 17
27 à 31

SPORT

Remise des prix du P.R.T. (E. Breton, photos G. Rocroy)

61

VOYAGES

France-Pakistan-Cap Nord-France (Cathy Magne)
Java-Bali
Un mois de vacances et une moto (A.-F. D'Hauteville)
Randonnée hivernale (M. Muyaert)

12 à 15 et 65
18 à 21
50 à 53
54 à 60

DOSSIER

4 millions de motocyclistes (F. Chesneau)

22 à 26

INFORMATIONS

Vitesse - Cross - Trial - Enduro - Clubs
Régionales

5 et 7
62 et 63

63^e année - 23 décembre 1976

CETTE SEMAINE

Nous avons voulu passer avec vous un Noël « chaleureux », éloigné de la fraîcheur hivernale qui nous environne. Un petit Noël optimiste. Aussi avons-nous suivi la piste de quelques voyageurs audacieux. Une santé qui nous mènera de Paris au Cap Nord, en passant par le Pakistan, de notre bel hexagone à Java et Bali et, enfin, un saut de crevette en Turquie. De quoi nous dépayser en plein mois de décembre !

Ceux qui tiennent absolument à « bouffer du kilomètre » par ce temps de chien, trouveront, dans ce numéro, de précieux conseils pour préparer leur « randonnée hivernale ».

Notre appétit de nouveautés n'est pas négligé pour autant puisque nous vous offrons, en cadeau de Noël, une EXCLUSIVITE :

LES NOUVELLES SUZUKI RMB CROSS.

Avec un essai de la 250 Ranger Portal et la présentation de la Motobécane du Côte-Côte, pour faire bonne mesure ! Enfin, nous avons donné la parole aux « 4 millions de futurs motocyclistes » qui rongent aujourd'hui leurs pédales de cyclos en attendant la 125 de leurs rêves... Un dossier passionnant.

Il nous reste à ne pas oublier le principal : vous souhaiter à tous un Joyeux Noël. Tâchez de ne pas trop abuser sur le champagne et la dinde !

A la semaine prochaine.

TOUT SAVOIR SUR LA PROMOTION

Dans le prochain numéro, nous avons réservé la part du lion à la promotion. Avant la saison, Jean-Claude Bargetzi fait pour vous le point sur la Coupe Kawasaki et les Journées K. La Coupe Motobécane suivra.

Un numéro à ne pas manquer.

chaque jeudi Telex Motorvu 211678F



**Moto
revue**
fondé en 1913

Directeur de la Publication :
Patrick Casasnovas

Président du Comité
de Rédaction :
Serge Pozzoli
Rédacteur en chef :
Bruno Nardini
Rédaction - Photographie
J.-C. Bargetzi
Ch. Bourgeois
Ph. Debarle
Eric Glain
A. Kuligowski
Renaud Marchand
Grégoire Perrin
Collaborateur :
M. Drouhiole

Conception graphique
Direction : Claude Porchet
Adjoints : P. Turini, C. Blanchard
et R.P. Eustache
Photo : Gérard Rocroy
Correspondants en France :
J. Corcuff (Bretagne)
Christian Natali (Corse)
Jean-Marie Rieu (Languedoc-Roussillon)
Georges Delbos (Poitou-Vendée)
Philippe Berthier (Rhône-Alpes)
Max Mauget (Centre-Ouest)
André Pierre (Nord-Est)
Eric Boissière (Normandie)
L. De Nadaï (Sud-Ouest)
P. Ruetsch (Alsace)
B. Verret (Limousin)

Correspondants à l'étranger :
Angleterre : M. Woollett
Belgique : M. Walter
Espagne : J. Alguersuari
Hollande : C. Verburg
Italie : R. Patrignani, M. Verrini,
T. Gentilucci
Suède : H. Stenberg
Suisse : F. Marchand
Tchécoslovaquie : P. Husak
Etats-Unis : Philippe Daciet
Publicité : Directeur Henri Guevel
Assistante : Thérèse
Vente : G. Turon-Lagau.
Petites annonces : Arlette Mitrani

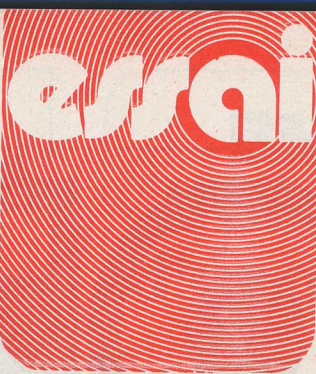
Administration - Rédaction - Publicité
MOTO-REVUE,
15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris.
Tél. : 200-22-07
C.C.P. : 1 159-15 Paris

Ce numéro : 5 F
Abonnement France
48 numéros : 198 F
Belgique, 48 numéros : 2 300 FB
Etranger, 48 numéros : 275 F

Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.

Photogravure couleur
Elysée Colortype Paris
A.M.G. Paris

250 Ranger Portal



par Ph. Borguet

le Rotax à la sauce française

Suivant en cela l'exemple américain, en France, comme partout ailleurs en Europe, les machines d'enduro et de tout terrain occupent, chaque année, une place de plus en plus importante sur le marché national. A tel point que tous les grands constructeurs mondiaux ont dû inclure dans leur gamme, tournée jadis exclusivement vers la route, une série de modèles pouvant sortir résolument des sentiers battus.

Pourtant, malgré leur suprématie sur l'asphalte, ces mêmes géants de la construction doivent bien reconnaître que tous les progrès — ou, au moins la majorité d'entre eux — de la technique tout terrain sont issus de petites et moyennes entreprises, toujours établies en Europe.

Portal, c'est un peu le pendant français de tous les petits constructeurs que l'on rencontre partout en Italie. Désirant mettre à l'épreuve des idées personnelles, cette firme présente aujourd'hui une « Ranger 250 cc », machine destinée avant tout à l'enduro.

Cette moto est un bel exemple, avant la lettre, de l'unification de l'Europe. Construction française, moteur autrichien, accessoires italiens, allemands et espagnols... de quoi satisfaire le commerce international !

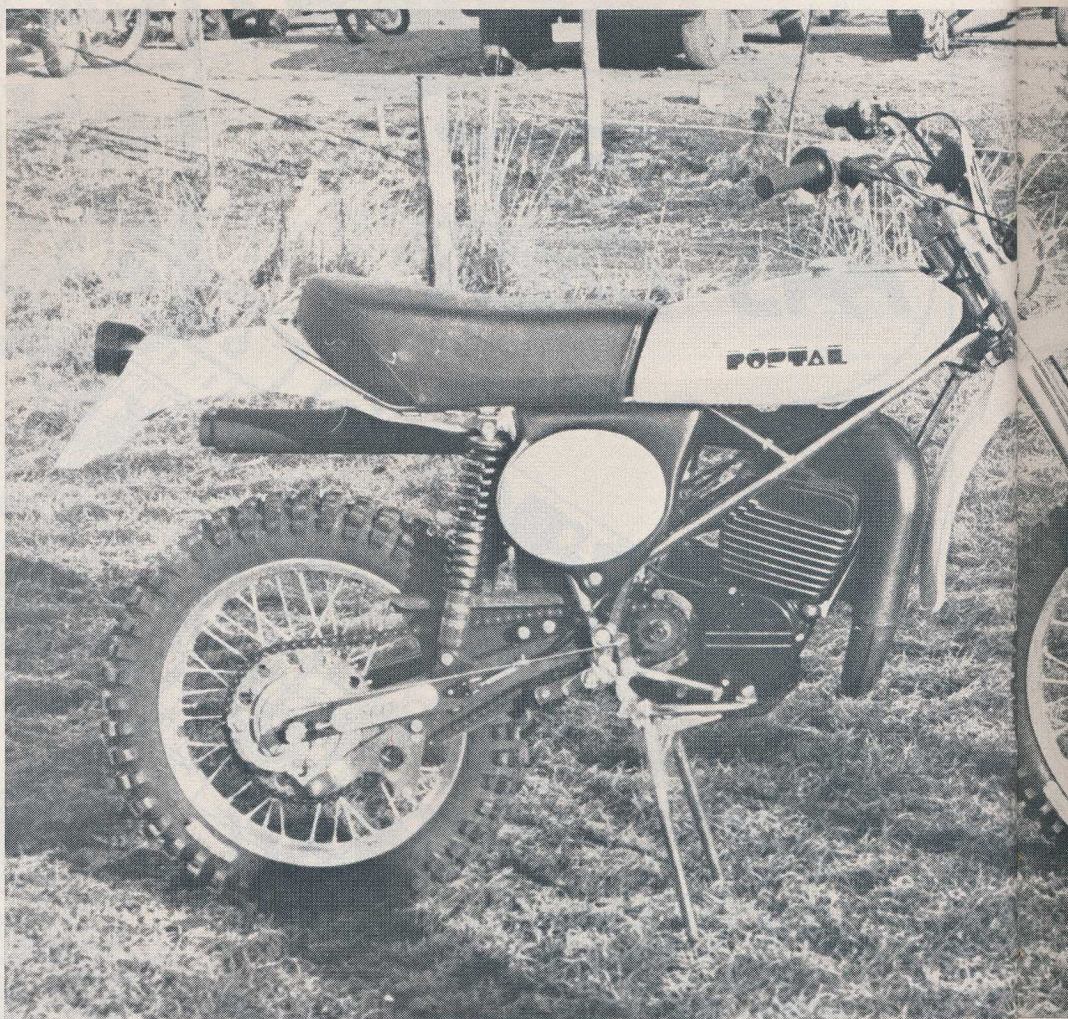
Grâce à la complaisance de l'importateur belge et à l'amabilité de Jacky Wiertz et de Pierre Fraikin, nous avons pu observer sous toutes les coutures cette moto sinon révolutionnaire du moins sortant du commun et lui faire accomplir un petit galop d'essai.

Les suspensions et les freins A l'avant : une classique Marzocchi

Pas de surprise pour la suspension avant assurée par la fourche Marzocchi maintenant bien connue et équipant bon nombre de productions tout terrain.

D'un diamètre de tubes de 35 mm, cette fourche affiche un débattement de 200 mm sur le modèle enduro et de 220 mm sur celui de motocross. L'axe de roue n'est pas déporté et, sans doute pour des questions de prix de revient, aucun alliage dit « spécial » n'entre dans sa composition.

Côté roue et frein avant, également du classique avec une jante Akront « verte » et un « Grimeca » (diamètre



125 mm) mais dont l'ancrage n'est pas assuré par une patte mais par simple blocage dans le fourreau de fourche. Cette technique permet naturellement un démontage plus rapide, mais, au fil du temps, n'est pas à l'abri d'un léger jeu.

A noter que la roue est munie d'origine d'un pneu Pirelli (300 x 21), une marque qui semble reprendre du terrain sur ses rivales Metzeler et Barum.

A l'arrière : un magnifique bras oscillant

Ici, fini le classique, du moins dans la réalisation du bras oscillant. De

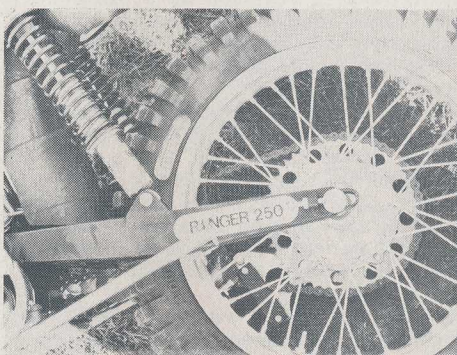
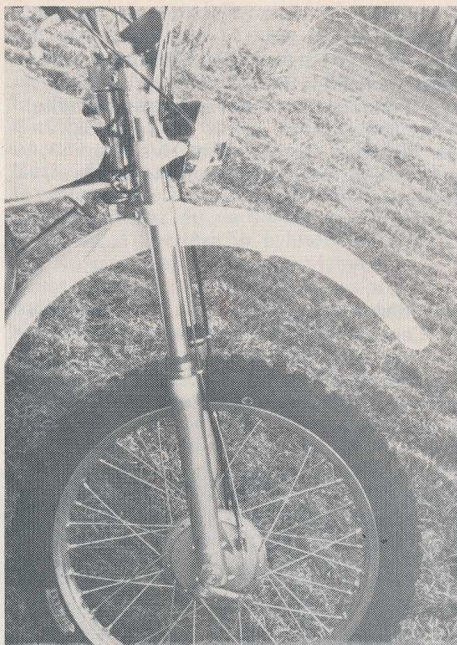
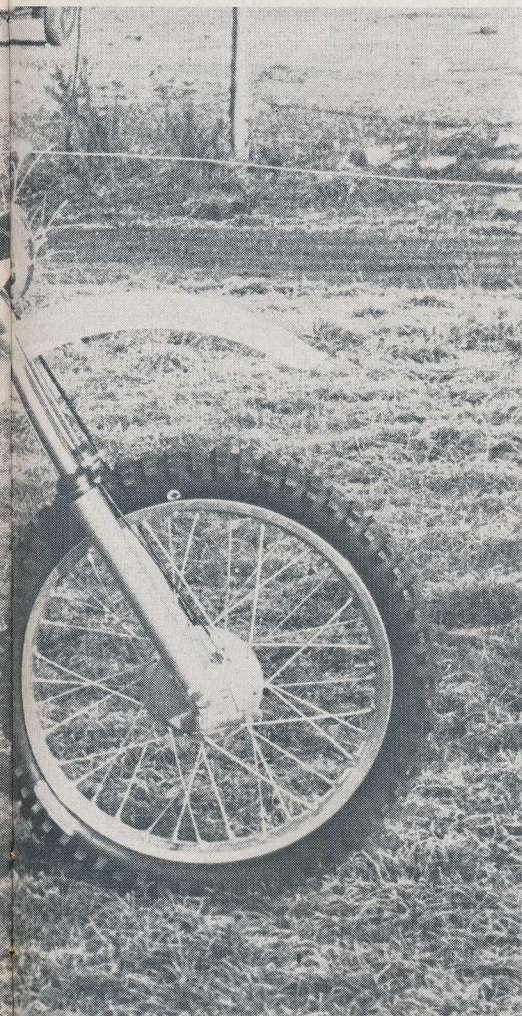
forme plus ou moins rectangulaire, il est légèrement courbé à hauteur de l'attache des amortisseurs. Très long, il contribue pour une bonne part à l'immense débattement de la suspension arrière : 250 mm sur la machine d'enduro, 300 mm sur celle de motocross, cette différence étant obtenue grâce à l'emploi d'amortisseurs différents non livrés sur la Ranger 250 uniquement pour une question de prix de revient. De toute manière, nous avons un confort quasi inégalé.

Ces amortisseurs De Carbon suivent bien entendu la mode du... gaz mais ne peuvent être placés que dans une seule position. Voilà qui, pour certains, évitera une recherche de

meilleur fonctionnement possible qui, ici, s'avère inutile.

Pour le frein, la jante et le pneu, on retrouve strictement les mêmes caractéristiques que pour les éléments avants, à savoir une jante Akront « verte », un pneu Pirelli (450 x 18) et un moyeu Grimeca classique avec, aussi, une patte d'ancrage quelque peu modifiée, afin d'accueillir un guide-chaîne inspiré sans doute par Maïco. Tout aussi réussi, ce guide-chaîne est doublé d'un épais caoutchouc laissant glisser la transmission en son centre.

Puisque nous en sommes à la chaîne, arrêtons-nous sur la façon de la retendre, pour signaler une méthode qui a, sans doute, fait ses preuves mais qui, avec son écrou et contre-écrou, est loin, par exemple, de la facilité de la Hercules et qui, de plus, empêche le déblocage de la roue arrière : venant prendre appui sur l'écrou d'axe il faut d'abord débloquer fortement le tendeur de chaîne pour pouvoir défaire la roue.



La partie cycle

Manifestement, après la réalisation du bras oscillant, le cadre est la partie la plus attrayante, et surtout la moins conventionnelle, de cette Portal. Cadre tubulaire, un peu dans le style des Norton « John Players », qui se compose de trois parties distinctes. La colonne de direction joue un peu le rôle de point d'attache central. C'est d'elle que partent les tubes en chrome-molybdène constituant l'épine dorsale de la partie cycle. Ces tubes forment une sorte de fer de lance dont la pointe est située à quelques centimètres seulement au-dessus de l'axe du bras oscillant. Ici, on retrouve une idée qui a fait son chemin en vitesse pure et qui tend à relier, en une ligne la plus droite possible, la colonne de direction à l'attache du bras oscillant, afin d'augmenter la rigidité de l'ensemble.

Ces quatre tubes latéraux (deux de chaque côté) sont naturellement soutenus par une série d'autres tubes formant « treillis ».

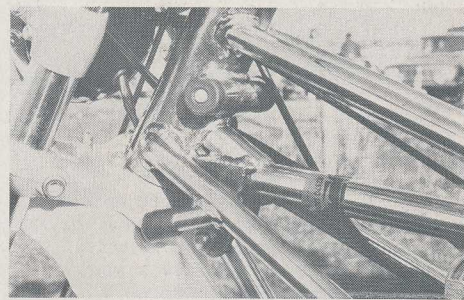
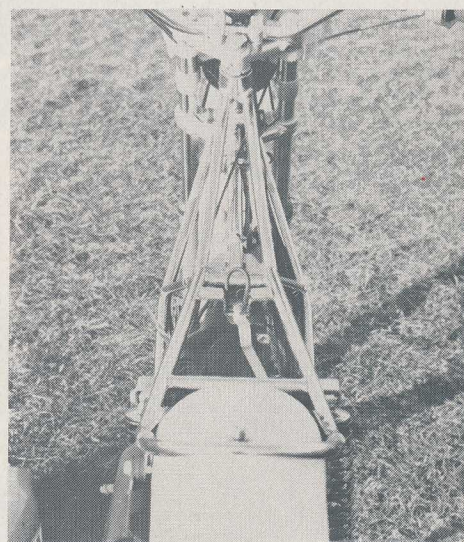
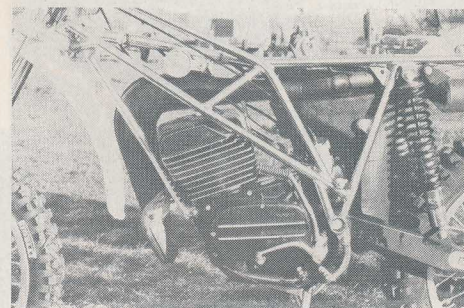
A noter ici les nombreux renforts de cette partie centrale, son prolongement très simple en base arrière, mais aussi et surtout sa position par rapport à la colonne de direction dont seuls les deux tiers de la partie inférieure sont employés (cela permet de descendre la hauteur de selle et de réservoir).

Nous l'avons dit, la partie cycle se compose de trois éléments distincts, dont les deux suivants son nettement moins conséquents. En fait, il s'agit d'un tube faisant office de simple berceau boulonné aussi bien à l'épine dorsale qu'au moteur. Ce dernier est donc suspendu et forme la liaison entre les trois parties du cadre

puisque le dernier élément rejoint l'attache moteur inférieure à l'attache du bras oscillant.

Pareille technique, déjà rencontrée, dans un style légèrement différent (un seul boulonnage) sur les Puch de motocross et d'enduro, a naturellement ses partisans et... ses détracteurs. En principe, elle permet une certaine flexibilité du cadre et atténue ses réactions.

Inutile de dire que la conception de la Portal ne pose plus aucun problème pour la dépose ou la pose du moteur.



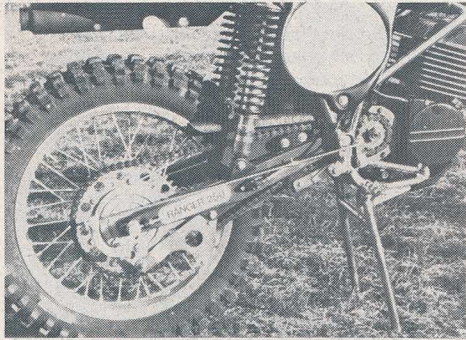
La transmission

La course particulièrement importante de la suspension arrière a imposé une étude approfondie de la transmission secondaire. Pour pouvoir suivre les 250 mm de débattement, il était indispensable de laisser quasi autant de liberté à la chaîne et un tendeur approprié s'imposait donc.

Bien caché derrière la boucle arrière du cadre, ce tendeur, très simple, inspiré de ce que l'on rencontre sur les machines de trial, emploie une roulette en caoutchouc qui, tout en suivant les mouvements de haut en bas de la chaîne, lui permet de « rouler » entre deux parois.

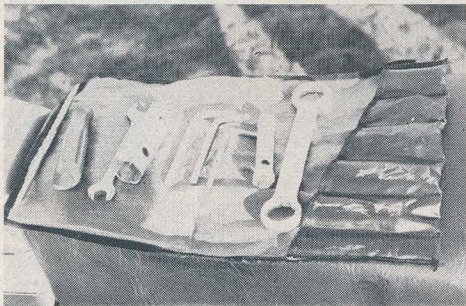
Guidée par l'ancrage de frein arrière, cette chaîne ne viendra pas frotter sur l'oscillant grâce à un autre patin en caoutchouc lui servant en quelque sorte de guide supérieur. L'astuce

est bonne et sera sans doute reprise par bien des constructeurs. Pas question non plus que cette chaîne vienne briser l'un des carters si jamais elle devait sauter des pignons, et ceci grâce à une languette de fer ne lui laissant que la place indispensable pour tourner sur le pignon de sortie de boîte.



La trousse à outils

Celle fournie avec la machine d'essais vient en réalité d'Autriche et était plus spécialement attachée au démontage possible du moteur. Elle présente des outils de fort bonne qualité (surtout en regard de ce qui est habituellement offert par les constructeurs japonais). Mais, malheureusement, pas toujours adéquats. On voudrait trouver une clef de roue arrière plate et non multicran (cela permettrait de détendre un peu moins la chaîne) et, surtout, un tournevis déparant un peu moins la qualité de l'ensemble même s'il présente deux possibilités d'emplois (lame pouvant être inversée).



L'habillement

Si les garde-boue avant comme arrière viennent d'Italie et se classent dans la catégorie des « incassables sauf si... », par contre les deux flancs latéraux, le protège-chaîne et le réservoir sont réalisés dans les ateliers Portal à Toulouse.

Les flancs latéraux et le protège-chaîne sont simplement en polyester, alors que le réservoir est en matière plastique. C'est un gage de solidité. Il présente de plus une astuce que ceux qui ont déjà cassé un robinet d'essence apprécieront. Ce robinet est, en effet, monté sur silent-bloc et si sa flexibilité



est limitée il peut quand même encaisser certains chocs avant de se briser. La selle est confortable. Fabriquée également chez Portal, elle est en tout cas d'une légèreté assez exceptionnelle. Reste à savoir si, au fil de l'emploi, les attaches, simplement rivetées sur le fond en polyester, tiendront la distance.

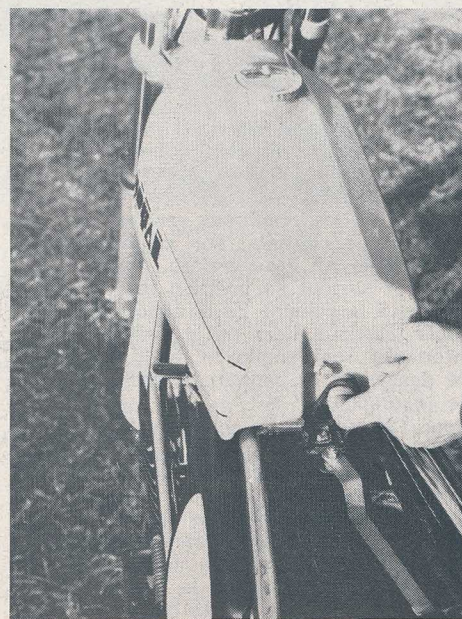
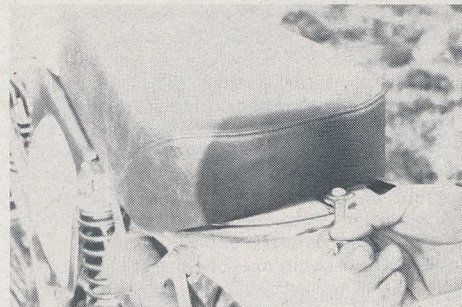
Le déshabillage

Tout d'abord signalons que la boulonnerie de l'ensemble répond à merveille aux critères édictés par la compétition, à savoir que l'on ne retrouve pratiquement que deux dimensions (clefs de 10 et de 13).

Ainsi le déshabillage selle, réservoir, flanc latéraux, filtre à air est des plus simple. La selle, qui se glisse sous le réservoir, n'est fixée que par un écrou de 13 facilement accessible (même système que sur les CZ de motocross). Une fois enlevée, elle donne accès à l'attache du réservoir : un élastique s'enlevant simplement avec les doigts. Le fait que ce réservoir ne possède qu'un seul robinet d'essence facilite encore un enlèvement qui, en principe, ne devrait jamais avoir sa raison d'être ailleurs qu'en atelier.

Habituellement, les flancs latéraux sont toujours fixés en plusieurs points. Sur la Portal Ranger 250, un seul écrou suffit et ce grâce à une nouvelle astuce. Chacun des flancs se glisse en effet sous le tube supérieur du cadre contre l'intérieur duquel il vient prendre appui. Un boulon (de 10) maintient le tout en place.

A noter que seul le cache gauche pourrait être utilement enlevé. Il donne un accès plus aisé au carburateur surtout lors d'un changement de câble de gaz. Son homologage de droite, protégeant uniquement l'entrée du filtre à air, ne devra sans doute jamais être retiré en cours de route.



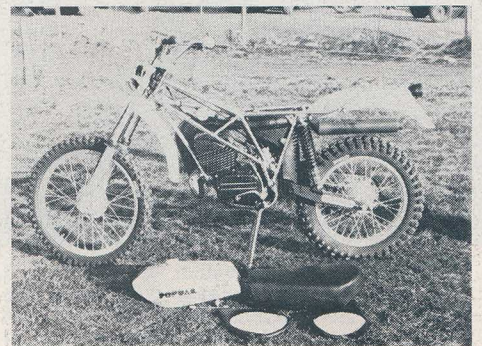
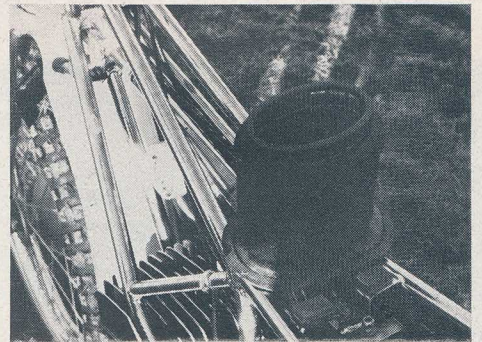
Le filtre à air

Pour atteindre le filtre à air il faut obligatoirement enlever la selle. On découvre alors le dessus de la boîte à filtre et un couvercle ovale maintenu en place par une forte épingle en fer.

Cette épingle fait office et n'est maintenue en place que par un seul boulon. C'est en serrant plus ou moins fort ce boulon que l'on comprime l'épingle et, fatalement, que l'on donne au couvercle — dont les bords intérieurs sont recouverts de mousse — son étanchéité.

Le filtre à air est du type « mousse ». Cylindre ovale, il est monté sur un treillis en plastique. Le tout peut se nettoyer très facilement à l'essence.

La boîte à air est naturellement en polyester (réalisée par Portal). Sa prise d'air est située sur le côté droit, juste derrière le cache latéral. Dirigée vers le bas, cette prise très étroite forme un seuil, afin d'éviter la pénétration de boue et de terre.



Le moteur

A voir l'engouement actuel pour ces moteurs autrichiens Rotax qui, après la firme canadienne Bombardier, les Puch italiennes Frigerio, équipent maintenant les nouvelles Portal, on peut prévoir sans grand risque d'erreur qu'ils seront prochainement appelés à un avenir digne du passé des anciens « Sachs ». Ils présentent en tout cas plusieurs caractéristiques intéressantes dont la moindre n'est sans doute pas

la diversité de cylindrée. Ils existent en effet en 50, en 75, en 100, en 125 cc, en 175, en 250 et en 350 cc. Une belle gamme qui, malheureusement, par la faute même de ce brusque engouement, ne sera pas toujours entièrement disponible, étant tributaire du rendement actuel de la production. Ainsi donc, Portal ne pourra compter que sur des blocs propulseurs de 125 cc et de 250 cc (quelques 350 cc sont également prévus). Il faudra attendre un rendement supérieur de la production pour voir chacun des constructeurs bénéficier de l'ensemble de la gamme (actuellement tous les 175 cc sont réservés à Bombardier et à Frigerio). De présentation noir mat, ces moteurs

avancent des solutions résolument modernes. D'abord le bloc, à quelques détails près, est propre à toutes les cylindrées (voyez l'avantage pour le constructeur), ensuite malgré une distribution par disque rotatif, son encombrement reste des plus réduits. Cette distribution rotative est vraiment le point numéro un de l'ensemble. L'emplacement du carburateur (un Bing de 32 mm) derrière le cylindre permet de réduire l'encombrement, mais aussi impose une pipe d'admission particulièrement longue donnant une souplesse certaine et vraiment étonnante, compte tenu de la puissance à haut régime. Extérieurement encore, ce moteur présente un aspect compact qui séduit. Pas de fioritures inutiles,

les carters (en magnésium) enveloppent bien tous les éléments, sans pour autant les mouler comme sur les motos japonaises. Muni d'une boîte à six vitesses (cinq rapports seulement pour le modèle cross 250), ce moteur peut se mettre en marche quel que soit le rapport enclenché, technique appréciée et qui semble enfin avoir touché les constructeurs européens. L'allumage est naturellement confié à un volant électronique. Suivant les modèles, c'est soit un Motoplatt soit un Bosch. La Ranger 250 cc est pourvue d'un volant électronique de la firme allemande avec une partie extérieure — bobine haute tension — pouvant se changer en quelques minutes seulement.

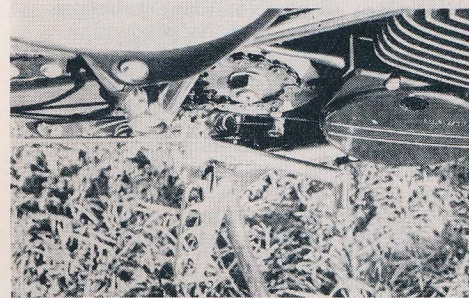


Ce moteur Rotax est vraiment carré (alésage/course de 54×54 pour la 125 cc et de 55×55 pour la 250 cc) et développe quelques 25 cv et 35 cv (données constructeur). D'après certaines rumeurs, un seul problème serait apparu au niveau de ce groupe. Les premiers pistons étaient coulés et avaient la mauvaise tendance à se « laisser aller » après un emploi intensif (style « 2 jours » international). A l'heure actuelle le problème a été résolu grâce à des pistons forgés, au prix de revient plus onéreux sans doute, mais au rendement et à la longévité nettement supérieurs.

Une remarque s'impose pourtant ici : ce protège-carter un peu léger jouera-t-il continuellement son rôle ? N'aurait-il pas mieux valu le réaliser en tôle perforée pour permettre, en plus, l'écoulement de la boue ?

Remarquons encore la béquille centrale, très légère elle aussi. Réussira-t-elle à tenir le coup ? Une chose certaine : elle est idéalement placée, équilibrant bien bien la moto. Cette béquille, en tout cas, n'émettra pas le moindre claquement sinistre propre à ses congénères. Une butée en caoutchouc l'empêche de venir frapper le bras oscillant.

Les repose-pieds sont, bien entendu, pliables et, de plus, peuvent être très rapidement remplacés en cas de



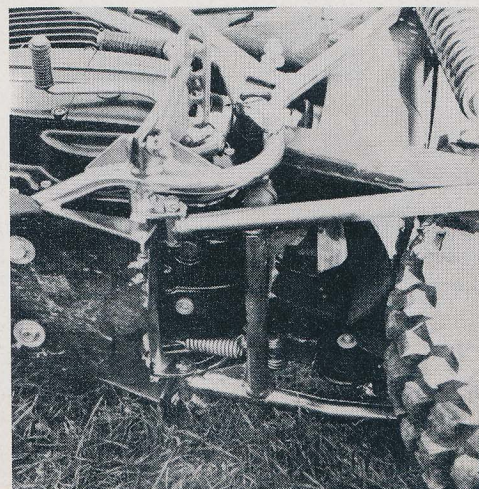
Quelques astuces et quelques remarques

besoin. Ce sont les seuls éléments à dépasser la largeur de la moto, réduite à celle du bloc moteur.

La pédale de frein, très simple, aurait mérité quelques crantages supplémentaires pour éviter aux bottes de glisser. Elle peut, elle aussi, se remplacer très rapidement même si, pour ce faire, on est obligé de retirer l'écrou de maintien de la tige de frein (rondelle et goupille n'auraient-elles pas suffi ?).

La pédale de frein, très simple, aurait mérité quelques crantages supplémentaires pour éviter aux bottes de glisser. Elle peut, elle aussi, se remplacer très rapidement même si, pour ce faire, on est obligé de retirer l'écrou de maintien de la tige de frein (rondelle et goupille n'auraient-elles pas suffi ?).

La pédale de frein, très simple, aurait mérité quelques crantages supplémentaires pour éviter aux bottes de glisser. Elle peut, elle aussi, se remplacer très rapidement même si, pour ce faire, on est obligé de retirer l'écrou de maintien de la tige de frein (rondelle et goupille n'auraient-elles pas suffi ?).



Impressions de conduite

Si dans notre long tour d'horizon nous ne vous avons pas parlé de l'échappement c'est pour la bonne et simple raison que celui monté sur la Ranger 250 d'essai ne présentait pas encore les cotes du modèle définitif. Restriction qui a son importance puisqu'elle ne permet pas de juger à cent pour cent le rendement tant du moteur que de la partie cycle.

Avant même de prendre possession de la Portal, on est favorablement impressionné par la beauté de sa ligne. Une esthétique très légère lui confère un pouvoir d'attraction largement prouvé par la curiosité des badauds. Simplifiée sans doute, sa finition est exemplaire et la partie cycle — nickelée — jette un « jus »... on ne vous dit que cela !..

Comme toutes les motos affichant un débattement d'amortissement conséquent (200 mm à l'avant, 250 mm à l'arrière), la Ranger 250 cc, avec sa garde au sol de 320 mm pose plus que jamais des problèmes aux petits gabarits. Les « Tom pouce » auront quelques difficultés à poser les pieds au sol !

La position de conduite est pourtant excellente. On domine la moto, on trouve facilement sa place sur une selle confortable, on entoure aisément des genoux un réservoir assez fin (ce réservoir pourrait cependant être modifié n'offrant pas assez de capacité pour la pratique de l'enduro), et le guidon pourvu de poignées Magura, tombe bien en main. Bonne position des pieds également avec un kick et un sélecteur aux justes dimensions.

Ce n'est que lors de la mise en marche que l'on constate un premier défaut. Par la faute du rotatif, le carburateur est placé derrière le cylindre et quasi entièrement dissimulé par le flanc latéral gauche. Sa position ne permet pas d'atteindre facilement l'enrichisseur (une petite manette à soulever) et demande une gymnastique des doigts très délicate. En parlant de carburateur, signalons que son emplacement l'expose à bien des projections de boue et d'eau et qu'une petite housse de skai (vue sur les Puch, aux Six Jours) serait la bienvenue.

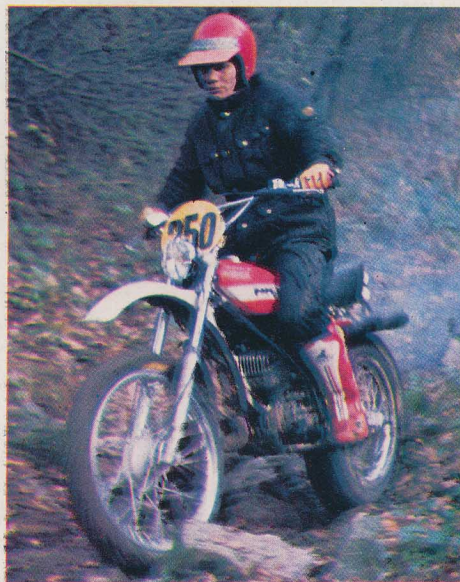
Heureusement qu'après avoir tourné une seule fois, le moteur ne demande plus l'emploi de cet enrichisseur acrobatique et qu'il s'allume à la moindre sollicitation d'un kick de bonne dimension.

Nous vous avons signalé le problème actuel de l'échappement (le modèle définitif est en cours de construction). Nous ne pouvons donc vous certifier que cette Ranger 250 cc sera silencieuse ou non. Toujours est-il que, avec la version essayée, le nombre de décibels autorisés était largement dépassé.

L'enclenchement de la première vitesse (comme de toutes les autres d'ailleurs) se fait sans difficulté. La course du sélecteur, ni courte, ni longue, est précise sans toutefois avoir la netteté d'une boîte japonaise (un léger jeu est enregistré), et l'embrayage vous permet de partir en douceur. Car c'est bien là que le moteur Rotax étonne : sa douceur et sa souplesse.

Vous pouvez vous balader de longues minutes en style trial, quasi sur le ralenti, sans connaître le moindre engorgement de carburateur. On ne retrouve pas la souplesse d'une trial mais, par rapport aux modèles enduro d'autres marques, la différence est notable. De plus, si, après cet exercice, vous accélérez, le moteur répondra toujours, en souplesse d'abord, trouvant petit à petit ses chevaux puis les lâchant presque un peu trop brutalement. Est-ce le pot

d'échappement, est-ce la plage de puissance ? Il nous a semblé qu'une meilleure répartition des chevaux aurait été plus agréable. A l'occasion des Six Jours de Zeltweg nous nous étions baladé assez longuement sur une 175 Puch, elle aussi à moteur Rotax. Est-ce une question de puissance, mais cette 175 cc enroulait mieux que la 250 Portal, et ses chevaux pouvaient être plus facilement domestiqués. Une chose en tout cas est certaine : ce moteur pousse fort... et même très fort, sur tous les rapports (en troisième, on parvient à cabrer méchamment). On n'est pas loin des 35 cv annoncés ! Si la suspension avant n'a pas convaincu plus que cela (ici, ce n'est qu'une simple question de réglage propre à tout un chacun car employant une



Marzocchi depuis des années, j'en connais ses qualités) par contre, la suspension arrière a, plus que favorablement, impressionné. Pas moyen de la prendre en défaut, que ce soit dans une série de trous ou lors de passages de rochers. Que doit être celle de la machine de motocross avec 50 mm de plus ? Question tenue de route, on est partagé entre deux sentiments et, aussi paradoxal que cela puisse paraître, une fois encore tout provient de cet échappement. Ainsi, si à haute vitesse, la machine tient bien son cap et surtout le reprend aisément lorsqu'une dénivellation de terrain fait glisser soit l'avant soit l'arrière, par contre, on est quelque peu surpris lorsqu'il s'agit de slalomer lentement entre les arbres. La direction n'est pas dure ou fatigante, loin de là, mais la moto semble nettement trop longue pour ce genre d'exercice. Par contre, dès une certaine vitesse acquise, le problème ne se pose plus. Un meilleur étagement de la puissance, avec un moteur répondant avec un rien moins de retard aux sollicitations de la poignée de gaz et ce phénomène disparaîtra certainement. Pour vous donner un autre exemple du problème posé par ce pot d'échappement, sachez que le Rotax ne parvenait pas à atteindre ses tours maximum, même sur route, manifestement étranglé à un moment donné par certains rétrécissements trop conséquents du pot de détente. En conclusion, il faut admettre que Portal a réussi, pratiquement du premier coup, une moto qui pourrait ouvrir, au niveau de la partie cycle, des perspectives nouvelles. Très légère (90 kg annoncés par le constructeur et on veut bien le croire), cette Ranger 250 bénéficie d'une excellente suspension arrière, d'une facilité de conduite étonnante et,

fiche technique

250 RANGER PORTAL

Moteur :

Type et nombre de cylindres : monocylindre Rotax.
Cycle : 2 temps.
Alimentation : par disque rotatif.
Refroidissement : par air.
Alésage : 55 mm.
Course : 55 mm.
Cylindrée : 244 cc.
Taux de compression : 11,5 à 1.
Puissance : 35 ch.
Régime : 8 000 tr/mn.
Couple maximum : non communiqué.
Régime de couple maximum : non communiqué.
Allumage : électronique Bosch.
Source d'énergie : bobine.
Lubrification : par mélange.
Carburateur : Bing.
Diamètre de passage des gaz : 32 mm.
Démarrage : par kick.

Transmissions :

Type : Bloc moteur, boîte six rapports en prise constante.
Transmission primaire : par engrenages.
Rapport de démultiplication primaire : non communiqué.
Transmission secondaire : par chaîne.
Rapport de démultiplication secondaire : non communiqué.
Rapports internes de boîte : non communiqués.

Partie cycle :

Cadre : treillis tubulaire type suspendu.
Angle de la colonne de direction : non communiqué.
Angle de braquage : non communiqué.
Suspension avant : fourche Marzocchi.
Débattement : 200 mm.
Suspension arrière : bras oscillants, amortisseurs De Carbon.
Débattement : 250 mm.
Réglage de dureté : 3 positions.
Freins : Grimeca coniques.
Avant : à tambours.
Diamètre du tambour : 125 mm.
Arrière : à tambours.
Diamètre du tambour : 140 mm.
Largeur des garnitures : 25 mm.

Roues :

Jantes : Akront « vertes ».
Pneus avant : 300 x 21, arrière : 450 x 18, Pirelli cross.

Dimensions principales :

Longueur hors tout : non communiquée.
Largeur hors tout : non communiquée.
Hauteur hors tout : non communiquée.
Empattement : 1 430 mm.
Garde au sol : 320 mm.
Poids à sec : 90 kg.

Constructeur : Portal - Reynies, 82370 La Bastide St Pierre. Tél. (63) 30-50-67.

Importateur pour la Belgique : Euro-cross, avenue Dubrucq, 124 - 1080 Bruxelles. Tél. 02/4253458.

Prix : 85 650 FB et 10 500 FF TTC.

surtout, de performances probantes, tant au niveau de la partie cycle qu'à celui du moteur. Bien conçue pour la compétition (à quelques exceptions près comme les tendeurs de chaîne) elle devrait intéresser nombre de pilotes mais aussi, vu la beauté de sa ligne générale, ne pas laisser insensible l'amateur « éclairé » amoureux des balades du dimanche qui aura, pour lui, la souplesse étonnante du moteur Rotax et qui laissera aux « professionnels » une puissance qui devrait faire parler d'elle dans les étapes spéciales.