

PRISE DE CONTACT BETA TR 240

LA BET... A ZONER

par Didier Coste

Une nouvelle moto de trial, une nouvelle importation, on ne pouvait rester insensible à tant d'inédits, et puis lorsque l'information prend sa source en Bourgogne, on se fait violence. Voici donc nos premières impressions sur cette belle italienne.

Présentée officiellement au salon de Milan, la gamme Beta trial comprend trois modèles : une 50, une 125 et une 240. C'est cette dernière qui nous intéresse aujourd'hui.

Vous avez dit 240

C'est actuellement la cylindrée à la mode. Fantic, SWM et maintenant Beta se limitent à cette cylindrée. — Sans parler bien sûr du proto Montesa 239 entrevue à la première épreuve du championnat du monde en Espagne — Epreuve à laquelle participait Pedro Olle dorénavant pilote officiel Beta qui, pour sa première sortie, s'est offert une très belle dixième place. Un excellent présage.

Ma ! ché Bella ragazza !

C'est une constatation rarement démentie, les Italiens ont le don de l'esthétique. Le coup de crayon est là et du premier jet le résultat est agréable à l'œil, rien de révolutionnaire mais du beau, classique. Les couleurs ? celles de Montesa et Aprilia : habillage blanc, partie-cycle rouge. Détaillons un peu cette nouveauté.

Le cadre est un simple berceau dédoublé au niveau de la culasse et interrompu. Sous le moteur un sabot en alu, sérieux, que l'on a pas jugé utile de doter d'un orifice pour accéder au bouchon de vidange. Donc pour cette opération, il est nécessaire de démonter le sabot. Pendant que vous y êtes, percez un trou. La partie arrière du cadre est fermée par un arceau rapporté et boulonné.

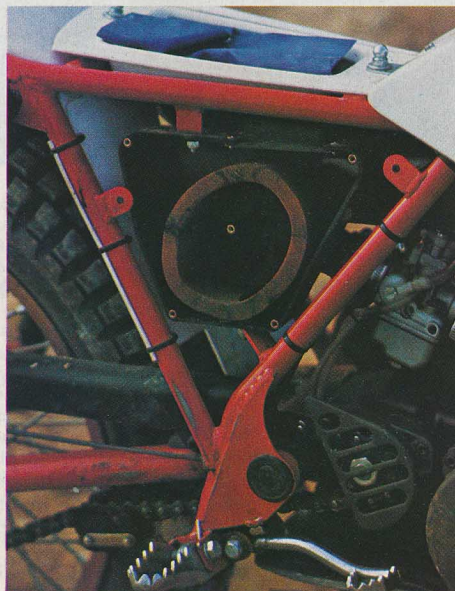
A l'avant, on trouve une fourche Betor à axe déporté doté de 180 mm de débattement. A

Alors ! bons freins monsieur Renaud-Badet.

l'arrière, même programme, deux amortisseurs Betor offrent un débattement identique, (180 mm) freins à moyeux Grimeca coniques devant comme derrière d'un diamètre de 125 mm. Les dimensions des roues (à broches), classiques : 275 x 21 à l'avant, 400 x 18 à l'arrière, avec jantes Akront anodisées. La béquille articulée sur le bras oscillant s'escamote parfaitement sous celui-ci et dispose même d'une bride pour l'immobiliser. Dans la partie-cycle le moteur. On a déjà vu des 240 cuber 212 cc, je ne donne pas de nom, celui-ci fait 196 cc, moi, j'aurais tendance à appeler ça une 200 plutôt qu'une 240. Il est vrai que ça fait moins « mode ». Enfin, seul le résultat compte. Un beau moulin en tout cas, noir mat, relativement étroit, pourvu d'un pignon de sortie de boîte, côté droit, proche de l'axe de bras oscillant. Un bon point. Un autre à propos de la pédale de frein, robuste et accessible. Côté gauche sélecteur repliable, et kick. Cet appendice bien étudié pour échapper dans sa course folle, au repose-pied cranté, aurait accepté de bonne grâce un embout caoutchouc. La botte ayant tendance à glisser en raison de la forme très déportée de la manivelle.

Pour gaver ce moteur un carburateur Dell'Orto PHBL de diamètre 24 mm. Allumage électronique Motoplatt. Boîte de vitesses à six rapports, démarrage vitesse enclenchée. Que demande le peuple ?

En haut et en bleu, la boîte à outils de chaque côté, les têtens qui servent à immobiliser la selle. En dessous, le boîtier du filtre à air et son élément mousse. Les deux pattes, en rouge, reçoivent les vis qui retiennent le cache-latéral. En bas, repose-pied et pédale de frein, bien placés et robustes.



La saison du blanc

Après la partie basse, la partie haute. A l'avant, le petit garde-boue blanc agrémenté d'une mini-bavette, est fixé sur un arceau qui rigidifie la fourche. En haut de la fourche, le capotage de phare reprend le principe Montesa avec un déflecteur-plaque numéro. Cet accessoire est fixé par des colliers plastiques. Le réservoir blanc contient 5,5 l et s'intègre parfaitement dans la ligne de l'ensemble. Les caches latéraux fixés par deux vis lui font suite. Quant à la selle, confortable, elle est fixée en force sur deux têtons. Un principe qui s'avère très pratique. Sous la selle une cavité accueille une trousse à outils. A l'arrière, le garde-boue qui n'est pas ce qu'il y a de plus léger dans la ligne de la moto s'apparente davantage à celui d'une machine d'enduro, qu'à une moto de trial. Sous celui-ci, à gauche un pot d'échappement dont la forme rappelle celui de la SWM. Pour accéder au filtre, il faut enlever les deux vis du cache droit, puis les cinq vis du couvercle de boîtier, avant d'aboutir au cœur du problème. Côtés commandes, poignées et leviers Tommaselli, poignée de gaz à tirage latéral et... et... décompresseur. Eh oui, cet accessoire qui a trop rapidement disparu des productions actuelles équipe à main gauche la Beta.

Premier contact

Ce galop d'essai n'a pas la prétention d'être autre chose qu'une prise de contact. L'occasion d'entrevoir le tempérament de la chose. Trois heures de trial avec Patrick-Renaud Badet pour dégager les grandes lignes de cette nouveauté toute chaude. Si chaude d'ailleurs que nous n'avons eu droit qu'à un modèle de pré-série. C'est fou en ce moment le nombre de motos de pré-série qu'il y a à essayer. D'un côté, c'est dommage de ne pas juger la version définitive, d'un autre côté ça permet au constructeur de rectifier le tir avant la sortie du modèle définitif. D'emblée, la première amélioration prévue concerne le réservoir. Le modèle essayé était doté d'un réservoir avec deux robinets d'essence, un à l'avant droit, vulnérable et superflu, l'autre à l'arrière gauche (du réservoir bien sûr). Sur la version définitive il ne devrait subsister qu'un seul de ces robinets. Le réservoir lui-même sera plus étroit. Pour l'instant, l'actuel limite le rayon de braquage, malgré les évidements dont il est pourvu à l'avant, la fourche vient en butée. Autre amélioration envisagée, le matériau du capotage de phare et du garde-boue arrière qui

est actuellement trop cassant. D'ailleurs la forme elle-même du garde-boue AR devrait être changée. Trop long, il touche dès que la moto est cabrée. En dehors de ces détails de finition, les aspects fondamentaux d'une machine de trial sont dignes d'intérêt.

Rien à dire sur les freins, les moyeux Grimeca sont connus. Les suspensions sont à la hauteur de la réputation de Betor. Le moteur fait preuve de bonne volonté. Souple, peu bruyant, il est par contre handicapé par un embrayage qui a tendance à coller. Sinon, la boîte est précise, les verrouillages sont fermes. En selle, la position est agréable et la 240 TR apparaît comme une moto légère et très maniable. De bons atouts pour cette cylindrée moyenne qui, une fois ses quelques défauts de jeunesse modifiés, devrait s'avérer une bonne cliente dans cette nouvelle cylindrée de pointe.

FICHE TECHNIQUE

240 TRIAL BETA

MOTEUR :

Type : monocylindre 2 temps

Alésage : 68

Course : 54

Cylindrée : 196 cc

Taux de compression : 8,84 : 1

Allumage : Motoplat électronique

Avance : 1,5 mm avant PMH

Lubrification : par mélange

Mise en route : kick

TRANSMISSIONS :

Primaire :

Rapport : 22/75 1 : 3,409

Boîte de vitesses :

1^{re} : 11/35 3,182

2^e : 14/32 2,286

3^e : 17/28 1,647

4^e : 20/25 1,250

5^e : 24/22 0,917

6^e : 27/19 0,704

Secondaire :

Rapport : 10/42 1 : 4,200

PARTIE-CYCLE

Suspension AV : fourche Betor débattement 180 mm

Suspension AR :

Roue AV : 2,75 x 21

Roue AR : 4,00 x 18

Frein AV : Ø 125 mm

Frein AR : Ø 125 mm

Longueur : 2 070 mm

Empattement : 1 310 mm

Hauteur de selle : 1 150 mm

Garde au sol : 0,345 mm

CAPACITES :

Essence : 5,5

Boîte de vitesses : 6 rapports

Huile : 1 litre

PRIX clés en main : 14 200 F TTC départ Beauce

IMPORTATEUR OU CONSTRUCTEUR : Sima

Z.I. Beauce-Savigny

B.P. 146

21204 Beauce Cedex

Ci-contre, en médaillon :

Côté gauche et dans l'alignement le kick, l'axe de bras oscillant et l'axe du sélecteur, (ci-dessous).

Le côté droit de la bête... Ah ! bon « look » malgré la taille (provisoire) du garde-boue arrière.

