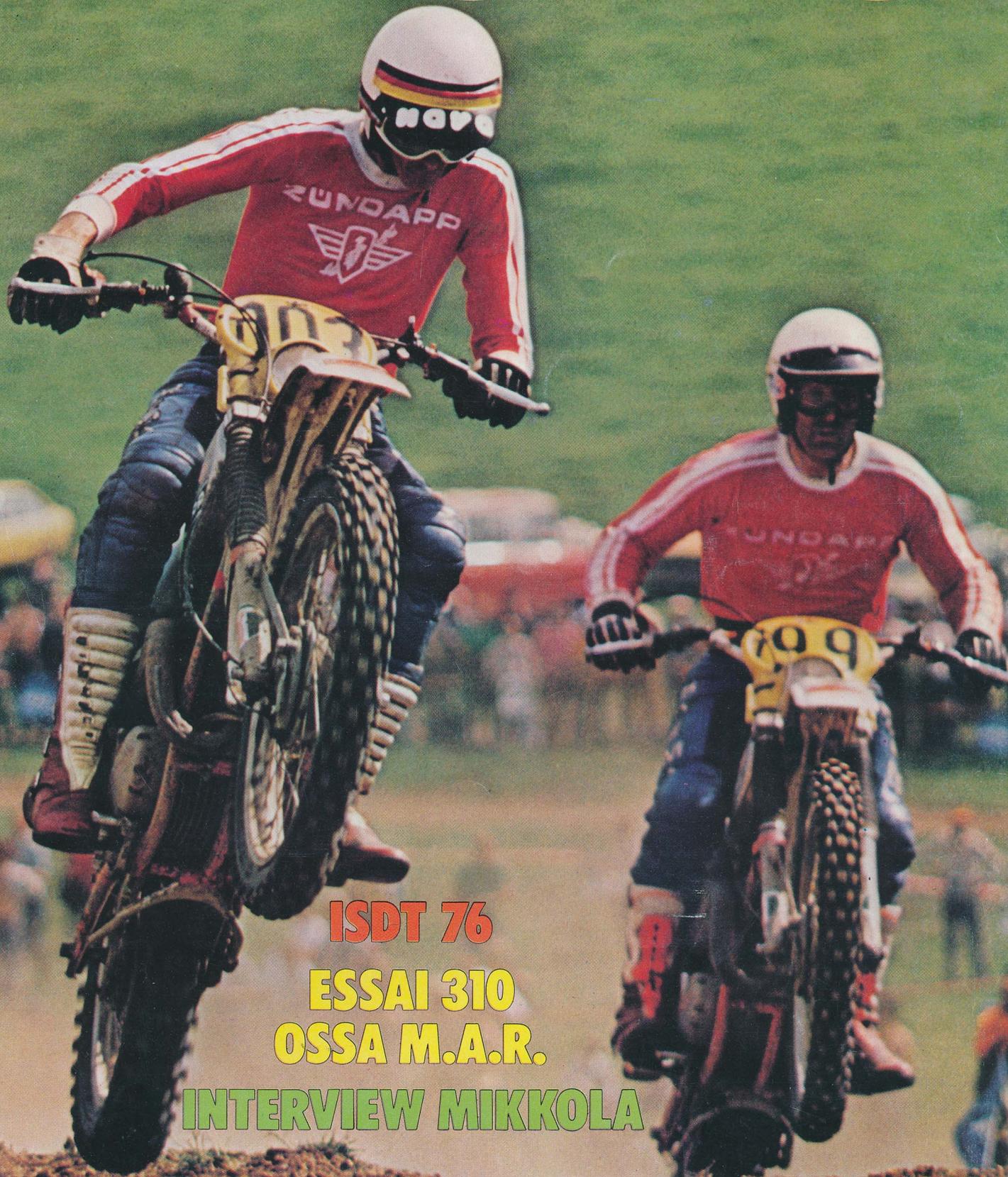


moto

verto



ISDT 76

ESSAI 310

OSSA M.A.R.

INTERVIEW MIKKOLA

novembre 1976 n° 31

moto

verte



Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas

Rédacteur en chef :
Gilles Mallet

Rédaction :
Renaud Marchand
Jean-Louis Bernardelli
Alain Kuligowski
Georges Gori
Philippe Bora
Eric Breton

Correspondants :
U.S.A. : François Bourret
Italie : Michele Verrini
Angleterre :
Peter Howdle, Brian Bonny
Espagne : Jaime Alguesuari

Conception graphique :
Claude Porchet

Adjoints :
P. Turini
et C. Blanchard

Publicité :
Henri Guével

Ventes :
G. Turon - Lagau

Secrétariat :
Nathalie

Petites annonces :
Arlette Mitrani

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

Prix : 7 F

Les manuscrits et documents
non insérés ne sont pas rendus

Imprimé par la S.N.I.L., Paris

sommaire

Couverture

Grisse et Witthoft (Trophée allemand) aux I.S.D.T. Photo G. Mallet

Essais

310 Ossa M.A.R. R. Marchand 24
Une 200 cc Honda spéciale trial P. Bora 36

Salon

Les nouveautés vertes du Salon de Paris G. Mallet 72
R. Marchand

OPERATION MOTO VERTE - PROMOTION TRIAL

Les écoles de trial mer et montagne des vacances 55

Interview

Heikki Mikkola, champion du monde de cross 250 76 P.C. Wackerman 56

Sport

Tout sur les I.S.D.T. 76 G. Mallet 12
Championnat de France d'enduro G. Gori 30
Challenges GT 80 et Trèfle d'Or P. Bora 54
Rallye Côte d'Ivoire - Côte d'Azur 60
Trial mondial P. Bora 61
Cross français 76 E. Breton 64
Championnat de France de trial P. Bora 70

Nouveaux produits

34

Courrier des lecteurs

33

Actualités - Nouvelles du monde

82

Poster couleurs

Christian Rayer

Photo R. Marchand

par Renaud Marchand

(Page de droite :
moto verte et environnement,
l'accord).

310 OSSA NEW LOOK

Un cadre, un pot d'échappement, des amortisseurs à gaz, une fourche et pas de raton laveur ; mais toujours le même président. C'est ce qu'écrirait un Pré Vert trialiste en examinant la dernière 310 Ossa de trial.

Dix-huit mois après sa sortie en France, la 310 Ossa se remet au goût du jour, dans un but éminemment commercial : le succès des 325 Bultaco 76 et, récemment, la sortie de la 348 Montesa risquaient de donner un petit coup de vieux à la « Mick Andrews Replica ». Ossa contre donc l'offensive avec cette version new look, en attendant la nouvelle gamme de moteur que l'usine met actuellement au point (voir l'encadré). Pas vraiment nouvelle donc, cette 310 méritait tout de même, par les modifications apportées, un essai complet. En cette période estivale, on ne pouvait décemment pas aller tourner dans une quelconque carrière des environs de Paris : notre décor fut donc celui des Alpes du Queiras, à Molines pour être précis. Là où officie dans ses stages de trial-randonnée patronnés par Moto-Revue le sieur Cohen : un « pas triste » comme on dit, qui anime aussi bien les journées sur la moto que les soirées au bar de l'hôtel...

Ici, sérieux comme vous nous connaissez, on ne parlera que de la moto.

LA SECONDE JEUNESSE

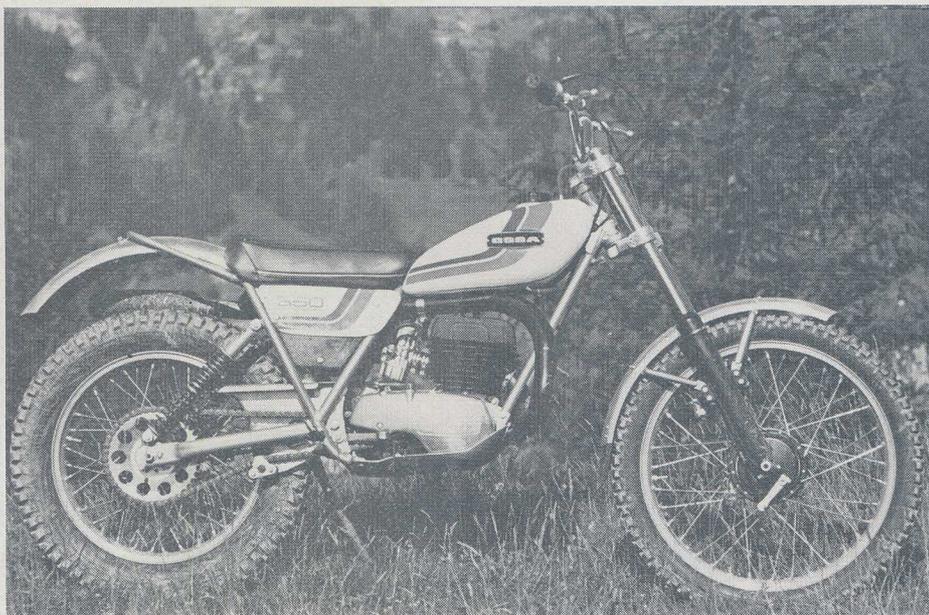
Du new look conformiste

Remaniée sur quatre ou cinq points, l'allure générale de la 310 ne change guère. Tout au plus remarque-t-on une hauteur de selle accrue à cause du plus grand débattement donné aux deux roues. Le cadre est cependant identique à l'ancien, aux points d'ancrage des amortisseurs près : il s'agit toujours du robuste mais assez lourd double berceau interrompu.

La rigidité de la partie inférieure est assurée par le moteur (fixé en trois points) et le très efficace sabot de protection en alu, qui a depuis deux ans remplacé le polyester peu résistant des premières 250. Réservoir polyester et selle ne changent pas non plus, au grand bonheur des fragiles du derrière qui apprécient en l'Ossa la moto de trial la plus confortable en position assis. Sous la selle, côté gauche, une petite trousse en polyester (pas bien solide) permet d'emporter le matériel de premier secours, tandis que le côté droit est réservé au filtre à air à plaque de mousse. Si l'entrée d'air se fait bien planquée sous la selle, à l'abri de l'humidité, l'étanchéité du couvercle et son accessibilité laissent toujours à désirer : on a vu mieux dans ce domaine.

Les roues n'ont pas changé non plus : on retrouve les petits tambours peints en noir d'une efficacité moyenne pour l'arrière (bonne à l'avant) et très très moyenne après le moindre passage dans un élément liquide ; et les jantes Akront munies des classiques Gripsters. Les garde-boue, par contre, sont enfin en plastique : un bon point.

Équipement standard pour le reste, et sans innovation : guidon acier, leviers agréables mais fermes (embrayage dur), éclairage réduit au minimum, etc.



De la partie cycle, seul l'amortissement diffère. Ossa a cédé à la mode des amortisseurs à gaz montés inclinés pour l'arrière, en choisissant les tout nouveaux Bétor. Assez fermes au départ sur la moto neuve ils s'assouplissent rapidement à l'usage, je pus le constater sur la machine personnelle de Serge Cohen, qui accusait déjà un bon mois de stage. Peu volumineux et légers pour des amortisseurs à gaz, on leur reprochera simplement un système de réglage de la compression des ressorts peu pratique, par circlips. Fortement inclinés, ils procurent à la roue arrière un débattement de 150 mm, gain appréciable par rapport aux 100 mm des versions précé-

dentes. L'amortissement y gagne bien sûr, mais la position de conduite s'en trouve modifiée : toute la moto est plus haute, et donc également son centre de gravité, gênant légèrement la maniabilité latérale. A l'avant, la fourche elle aussi a subi une cure de jouvence : fourreaux redessinés, tubes de fourche plus longs et amortissement modifié lui procurent désormais 200 mm de débattement. Hormis l'amortissement, la partie cycle n'a donc pas changée. Saine et ayant fait ses preuves depuis longtemps, on pourra pourtant regretter qu'Ossa n'ait pas profité de cette nouvelle version pour modifier quelques points critiquables. Je pense en particulier à l'axe de roue arrière en



caoutchouc mou, à la commande de frein arrière désuète. Des détails, me direz-vous. Oui mais, finalement, c'est l'accumulation de détails intelligents qui fait une moto agréable.

Côté moteur, pas de changement à l'intérieur : cylindre, piston et bas-moteur restent fidèles à eux-mêmes. L'admission et l'échappement, par contre, sont totalement différents ; et reprennent les pièces que l'on voyait depuis quelques six mois sur les motos officielles (en France, celles de Guy Totems et de Patrick Renaud-Badet). Le carbu est désormais un Bing fabriqué sous licence en Espagne, et qui nous change agréablement du vieil Ainal. Il ne possède plus de titillateur mais est doté d'un « vrai » starter à levier, plus pratique à utiliser et beaucoup plus efficace lors des départs à froid. Sa cuve maintenue par une simple bride élastique en acier permet en outre de vidanger ou d'accéder au gicleur dans des temps records : bravo !

Enfin, dernière modification, le pot d'échappement est beaucoup plus long que

précédemment grâce à un coude supplémentaire devant le cylindre. Le pot additionnel était inchangé sur ma moto d'essai, mais il paraîtrait que l'usine dispose maintenant de silencieux plus efficaces, copiés sur les additionnels fabriqués en France.

Voilà pour la mécanique : il s'agit bien d'une remise au goût du jour et non d'une réforme profonde. L'essai va d'ailleurs confirmer cette impression.

Pour les marches

On sent, dès que l'on enfourche la 310, que quelque chose a changé : sa hauteur. Les petits gabarits s'y sentiront peut-être un peu perdu ; personnellement cela ne me gêne pas, ou tout du moins ce n'est guère sensible. La moto perd peut-être un poil en stabilité latérale et rapidité de réponse dans ce sens, mais cela se sent si peu que ce n'est jamais véritablement gênant.

Dans les cailloux, la terre, les petits rochers, le nouvel amortissement ne se manifeste guère : il est bon comme par

le passé, tant à l'avant qu'à l'arrière, sans plus. (Tenez, en passant : vous savez que la marque espagnole d'amortisseur Bétor n'est en fait qu'une filiale du fabricant allemand Liobé ? On en apprend tous les jours, n'est-il pas.)

L'avant comme l'arrière absorbent donc les inégalités honnêtement, le progrès ne se faisant sentir que lors de chocs violents. En montant de fortes marches, en les descendant, en sautant un talus ou un trou entre deux rochers, le débattement accru de la roue arrière diminue le choc ; la moto reste mieux en ligne et l'on se « récupère » plus rapidement pour la difficulté suivante.

Le reste de la partie cycle suit exactement le comportement des premières 310 : direction précise mais un peu lourde, bonne maniabilité et stabilité de l'ensemble quand ça chahute, freins moyens. Une partie cycle dans l'ensemble très agréable, efficace et facile à manier ; même si quelques petits défauts auraient pu être résolus facilement.

Douce violence

Si le diagramme du cylindre n'a pas changé, on pourrait cependant s'attendre à un comportement différent du moteur à la vue du nouvel ensemble carbu-échappement. En fait, dès les premiers mètres, le caractère des « anciennes » Ossa se retrouve intégralement, ce qui fera bien plaisir aux amateurs de la marque. Le tempérament fougueux, impulsif de l'Ossa n'a rien perdu, malgré le pot plus long qui aurait logiquement tendance à « l'étouffer » en haut (mais la logique, quand on parle d'échappement...). Au contraire, et c'est l'un des gains apportés par le pot et le Bing, ce tempérament rageur s'est accentué : dès l'ouverture des gaz le moteur monte en régime avec une rapidité surprenante et, pour peu que l'on garde les gaz ouverts en grand, prend des tours, des tours, des tours... Pour une moto de trial, la pêche et l'accélération de ce moteur sont surprenants : il y en a nettement plus que chez ses deux concurrentes directes, la 325 Bul et la 348 Montesa.

C'est un avantage appréciable sur les marches abordées sans élan, les grimpettes bien raides après un petit virage vicieux, bref à chaque fois qu'il faut ouvrir brutalement pour prendre le maximum d'élan sur le minimum d'espace.

Une grande qualité, mais qui pourra aussi se tourner en inconvénient pour les néophytes ou les pilotes moins expérimentés : en gagnant de la fougue, la 310 demande plus de doigté, de sentiment à la poignée de gaz. Un moteur qui part c'est bien, mais encore faut-il savoir doser. Les débutants se feront peut-être prendre au piège au début, ce qui se traduira sur un terrain gras par une perte d'adhérence et sur terrain sec par quelques cabrages intempestifs. Le trial évolue, et la 310, en suivant cette évolution, devient une moto plus délicate à conduire que par le passé ; mais aussi plus efficace. Il n'y a qu'une solution pour remédier à ce logique état de fait, les verts : progresser, et devenir de meilleurs pilotes. Allez, à l'entraînement ! Si la 310 a gagné en pêche, en reprise, les bas régimes n'ont pas été oubliés : grâce au pot, au carbu ou plus vraisemblablement grâce aux deux (va donc savoir ce qui se passe dans la tête du gaz) la régularité cyclique à bas régime a fait un bond en avant. Le comportement parfois irrégulier, cahotique des précédentes versions n'est plus maintenant

**Philippe Seince
essaie la 310
dans une
superbe rivière.**

qu'un souvenir. Le moteur tourne rond dès le ralenti, les à-coups ont disparus, et il repart en douceur sans rechigner jusque vers 2 000 tours, où il se met alors à pousser franchement mais régulièrement.

Par contre, le couple proprement dit n'a pas progressé sensiblement : alors qu'à sa sortie tout le monde criait au miracle, il est maintenant des trois « grosses » de trial celui qui en possède le moins : c'est ça, l'évolution ! Dans des zones absorbées « normalement » ce couple est toujours suffisant, mais des rattrapages qui seraient possibles in extrémis avec la 348 Montéra (celle qui a le plus de couple) sont ici à déconseiller sous peine de caler ou d'engorger.

En résumé un moteur régulier, très fougueux et montant bien en régime, avec un couple suffisant pour le moment mais qui devra faire l'objet de recherches pour ne pas être en retard sur les autres d'ici un an environ.

C'est, finalement, le bilan général de cette 310 : une moto qui a su, face à une concurrence en pleine évolution, faire face grâce à quelques modifications simples. Elles seront encore dans le coup cette année, mais il faudra par la suite innover plus sérieusement pour ne pas se faire distancer. C'est ce qu'Ossa a du penser en mettant en route les tout nouveaux moteurs.

En y rêvant, vous pouvez toujours commander une 310, c'est un bon cheval.

**Serge Cohen, dans son fief,
sur sa moto :
Heureux !**



DU TOUT NEUF ... POUR PLUS TARD
Si l'Ossa de notre essai ne présente pas de grandes nouveautés, on ne s'endort cependant pas sur ses lauriers chez Ossa. Côté moteur tout particulièrement où l'innovation va se faire en deux temps :

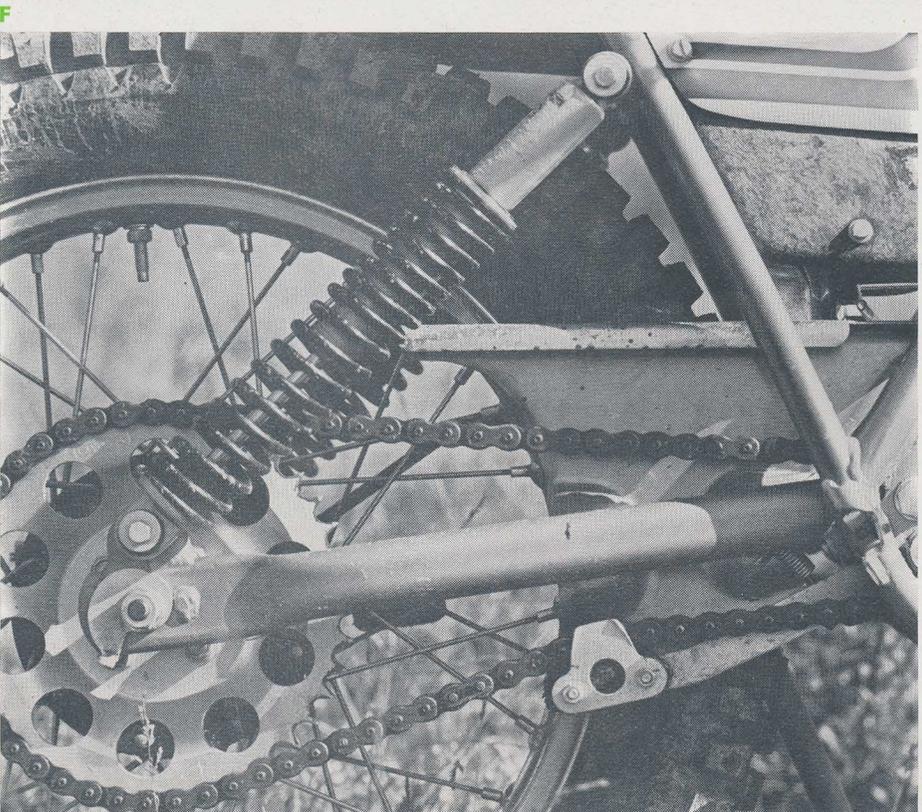
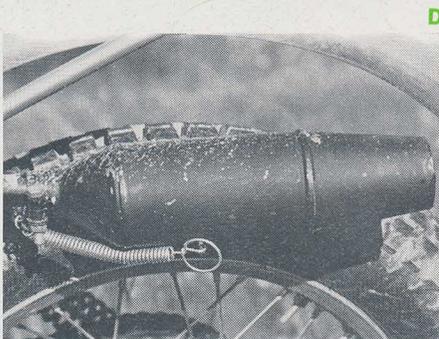
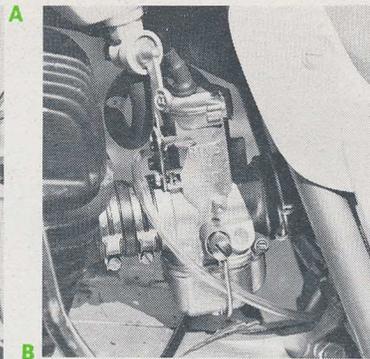
— Pour le début 77 en 125 cross et vers le salon de la même année pour les 250 et 310 trial, Ossa prépare une toute nouvelle boîte à 7 rapports. Dessinée par Eduardo Giro, sa conception est assez révolutionnaire, jugez-en : elle ne possèdera, tout comme une classique boîte cinq, que dix pignons ; chaque pignon sera plus large que précédemment et pourtant elle occupera moins de place en largeur dans les carters actuels ! Celui qui devine la duse de Giro dans les trente jours a gagné le prix du cerveau le plus tortueux, et l'estime de toute la rédaction.

— A une date probablement plus tardive devrait apparaître deux bas moteurs entièrement nouveaux, l'un destiné aux 125 et 175, l'autre aux 250 et 400 (cross et enduro uniquement, du moins dans un premier temps). Totalement

redessinés, ils permettront entre autre de kicker un rapport enclenché ; et un petit bossage venu de fonderie sur les cylindres actuels laissent penser à un graissage séparé par pompe, probablement destiné à une version trail (ou peut-être même une routière sportive, qui sait ?)

BING ET PARAFFINE

Marcel Seurat, l'importateur Ossa, m'a prévenu d'une petite mésaventure qui arrive parfois aux possesseurs de motos équipées de carbus Bing, et donc entre autres aux nouvelle 310 MAR. Avec certaines huiles, il arrive que le gicleur de ralenti, très important pour le bon fonctionnement du moteur, s'obstrue partiellement. On ne le voit pas toujours à l'œil, car ce dépôt... c'est de la paraffine, ou un truc qui y ressemble fortement en tout cas. Il suffit alors d'immerger le gicleur quelques secondes dans de l'eau bouillante pour que le dépôt disparaisse. Une recette à retenir : si votre moteur cliquette, qu'il ne tourne pas bien rond, commencez par vérifier le gicleur de ralenti. C'est noté ? Ça va, rompez !



A) Le pot d'échappement fait désormais un joli coude pour gagner de la longueur.
 B) Le nouveau carbu est un Bing du bon crû : cuve démontable rapidement et vrai starter.
 C) La fourche redessinée procure désormais 200 mm de débattement.
 D) Ce pot fabriqué en France, plus discret que l'origine, devrait sous peu être copié par l'usine et monté de série.
 E) Le sabot en dural est le meilleur de toutes les motos commercialisées.
 F) Amortisseurs Betor à gaz, montés inclinés. 15 cm de débattement à la roue, mais la machine est devenue un peu plus haute sur pattes.

fiche technique

Moteur :
 Monocylindre 2T refroidi par air.
 Alésage : 78 mm.
 Course : 65 mm.
 Cylindrée : 310 cc.
 Compression : 9 à 1.
 Puissance maxi : non communiquée.
 Couple maxi : non communiqué.
 Carburateur : Bing Ø 27 mm.
 Allumage : volant magnétique électronique Motoplat.
 Avance : 3 mm avant PMH.
 Bougie : indice thermique 200.
 Mise en route : kick.
 Graissage : par mélange à 5 %
Transmissions :
 Primaire par chaîne duplex avec amortisseur de transmission, rapport 2,26 à 1, embrayage multidisque travaillant en bain d'huile.
 Boîte de vitesses à cinq rapports :
 1^{re} 23,1 %
 2^e 28,9 %
 3^e 41,7 %
 4^e 61,7 %
 5^e 100 %
 Contenance : 1 l d'huile SAE 30.
 Secondaire par chaîne, rapport 11/42.



Partie cycle :
 Cadre double berceau interrompu.
 Fourche hydraulique, débattement 200 mm.
 Contenance par bras : 180 cc d'huile hydraulique.
 Amortisseurs Bétor à gaz, 5 positions de réglage, débattement 150 mm à la roue.
 Pneus : 2,75" x 21" et 4,00" x 18"
 Pirelli trial, jantes Akront et gripsters.
 Frein AV : tambour Ø 122 mm.
 Frein AR : tambour Ø 122 mm.
 Empattement : 1320 mm.
 Longueur : 2020 mm.
 Largeur guidon : 830 mm.
 Poids sans essence : 91 kg (importateur).
 Garde au sol : 250 mm.
 Importateur : SMVS, 8, rue Dr Leraï, 95500 Argenteuil.
 Prix : 9200 F + préparation.
 Disponibilité : immédiate.



Vous nous avez fait confiance.
Vous avez eu raison.

15 médailles d'or Championnat d'Europe
2 médailles d'or Six Jours Internationaux
Champion de France Inter Enduro
Champion de France National Enduro
Champion de France National Trial

OSSA

OSSA préconise **FINA**  **SUPERGRADE**

Des réussites en 1976
qui vous assurent de meilleures performances
au guidon de votre nouvelle OSSA.