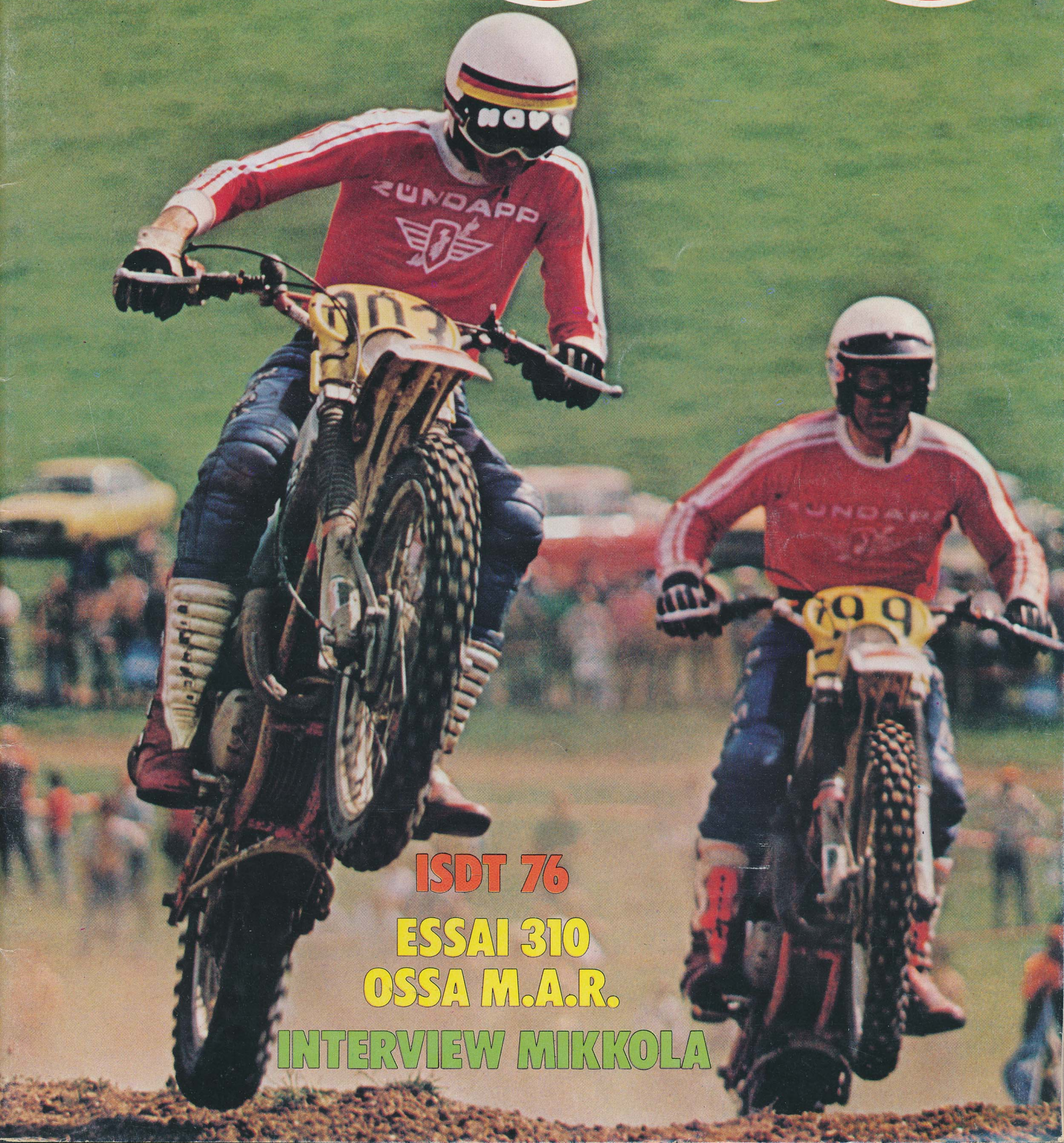
novembre 76/n°31/7f. f.b.70-f.s.450-$.1.30

moto verte



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 Alguersuari

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 R. Marchand	72

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

UNE HONDA

par Philippe Bora

BIALS POUR COURIR

Décidément, on n'arrête pas d'essayer des Bials ces derniers temps. Après le test de la moto d'origine, nous avions réalisé un contre-essai sur une version allégée et légèrement modifiée côté partie cycle (voir MV n° 26). C'était mieux, mais encore loin d'être excellent pour l'amateur de zones : une pêche un peu juste et surtout un important trou à l'accélération grévait lourdement les possibilités du petit 4 temps.
Aujourd'hui, ce défaut a disparu, sur une réalisation personnelle très simple. Très simple et pas bien cher, ça vous intéresse, hein ? C'est bien ce qu'on pensait.

Cette Bials spéciale est la moto personnelle de Monsieur Dos Reis, le boss de « Moto Marne «, un magasine exclusif Honda sis 8, quai de l'Arbois au Perreux (94). Extérieurement, la Bials ne se distingue du modèle original que par un dépouillement de bon aloi pour le trial : clignotants, éclairage et autres bricoles supprimés. Un examen plus attentif (et on est drôlement attentif à Moto Verte, vous le savez déjà) révèle cependant quelques modifications intéressantes :

— La Bials tire long d'origine, beaucoup trop long pour le trial. La version modifiée que nous avions essayée utilisait un 13 dents en sortie de boîte, le plus petit disponible chez Honda. C'était, pour une utilisation à prédominance trial, un bon braquet. Dos Reis, qui n'utilise sa moto que dans les zones, a préféré tirer encore plus court, en montant un pignon de 12 dents fabriqué par JPX. Attention au montage : il faut changer la chaîne d'origine (large) pour de la 12,7 étroite sous peine de la voir découper le bossage du carter moteur ! Le petit 12 dents, excellent pour le trial mais vraiment un peu court sur route, est simplement arrêté latéralement par un circlip.

A

— Le carter de chaîne a été supprimé, et un tendeur est articulé sur son ancienne patte de fixation. Le montage est donc possible sans avoir besoin de recourir à la soudure, mais la patte est cependant un peu faible et gagnera à être doublée.

— Le bras oscillant a été raccourci de trois centimètres (le maximum avec un pneu de 4,00 x 18), là aussi de façon très simple : il suffit de prolonger au foret et à la lime les ovales de passage de l'axe de roue arrière. Par souci esthétique les extrémités du bras ont été raccourcies sur cette version, mais cela n'est absolument pas indispensable et vous évitera, une fois encore, d'avoir recours au poste à souder.

— Les amortisseurs d'origine ont été ravancés afin de gagner en débattement et en garde-au-sol. En haut, ils occupent les trous destinés d'origine à la fixation

B

de la selle, qui est elle-même boulonnée deux centimètres plus en avant, sur des trous maison. En bas, ils sont boulonnés à l'emplacement ou existe d'origine un petit trou, qu'il suffit d'agrandir au foret (voir photo).

— Enfin, pour en finir avec la partie cycle, la fourche est rendue plus souple par l'emploi de 120 cc d'huile hydraulique par bras.

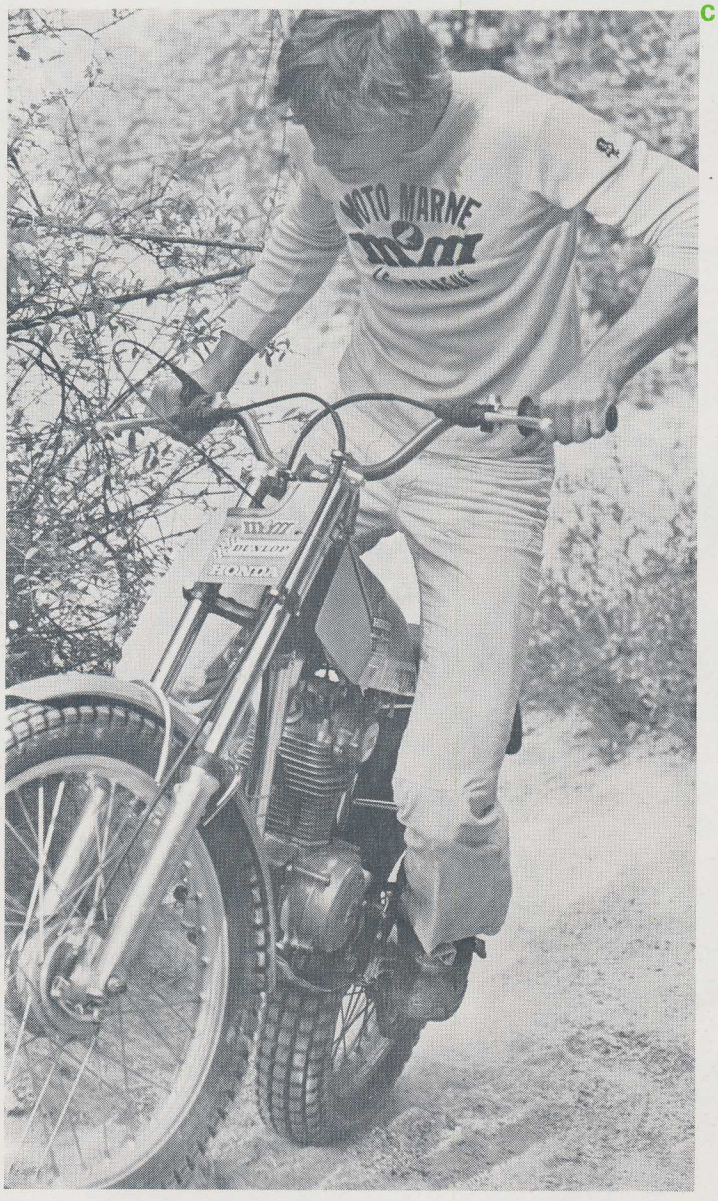
Des modifications intéressantes, qui augmentent l'agrément de la partie cycle et que n'importe qui pourra réaliser à moindre frais. Le principal vient cependant du moteur, qui évolue de façon spectaculaire moyennant quelques heures de travail et 200 F environ. Il faut premièrement remplacer le Kehin d'origine par celui qui équipa les toutes premières Bials livrées aux USA. Pas facile à trouver ? Moto Marne, lorsque vous lirez ce Moto Verte, en aura plein sa cave. Suffit donc d'y aller et d'échanger un beau 20 mm tout neuf contre environ 200 balles pas trop dévalués. Ce carbu sera monté tel quel, sans modifier les réglages, ce qui simplifie encore le problème. Un petit truc en passant : récupérer sur le carbu d'origine la petite cloche métallique qui entoure le gicleur principal, et la remonter sur le 20 mm : elle évite que des bulles d'air viennent désamorcer le puit d'aiguille lors de secousses violentes.

Le second point concerne l'échappement : démonter celui d'origine et ne conserver que le tube de sortie du cylindre et le dernier silencieux. Le tube sera coupé de quelques centimètres et le silencieux directement ressoudé à son extrémité.

Enfin, une modification de l'avance à l'allumage s'impose : il faut légèrement l'augmenter. Des 16° d'origine, Dos Reis est arrivé après essai à une valeur optimale de 20° ; mais cette valeur pourra varier légèrement en fonction de la longueur exacte de votre échappement : à déterminer par essais successifs. Voilà, c'est tout. Si, si, y'a vraiment rien d'autre à faire ; mais nous allons voir que le résultat est surprenant.

Quel trou ?

Le défaut principal que l'on attribuait à la Bials était un « trou » à l'accélération des plus néfastes : une ouverture rapide (même « accompagnée » avec sentiment du poignet) se traduisait par un beuarkk désagréable et par un long temps mort avant la montée en régime ; comme si le moteur était engorgé par tous ces gaz frais qu'il n'arrivait pas à digérer. Sur notre moto d'essai, ce phénomène a totalement disparu : le moteur reprend



C

A-B) La Bials modifiée par Moto Marne. Une fière allure, non ?

C) Les amortisseurs d'origine ont été ravancés : en haut en utilisant les trous originellement destinés à la selle, en bas en perçant. Le bras oscillant a été raccourci au niveau du passage d'axe de roue : 3 cm de gain.

D) Petit pignon de 12 dents arrêté par un circlip et tendeur de chaîne articulé sur la patte de fixation de l'ex-carter de chaîne, supprimé.

E-F) Maintenant, place au rêve : celle-là c'est la moto personnelle de Desnoyer, cadre Sammy Miller et moteur 200 cc fabriqué par l'usine.

D

E

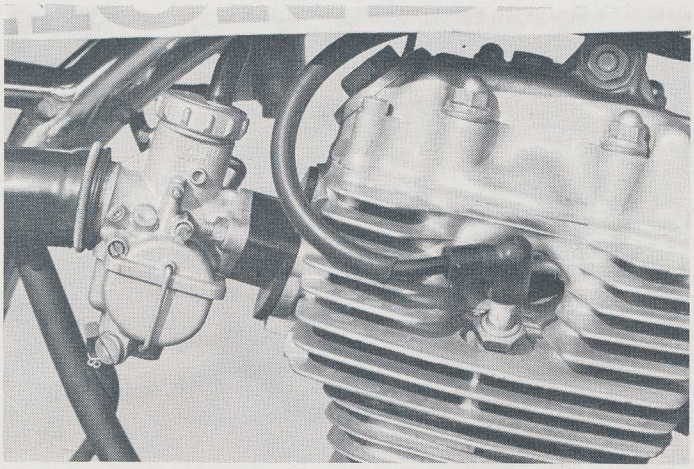
F

à la moindre sollicitation, il monte dès l'ouverture des gaz de manière franche et régulière : un très gros progrès.
En outre, la gain apporté par l'ensemble carbu-échappement se manifeste également en couple et en puissance : dès les plus bas régimes le moteur pousse étonnament pour une Bials, il est désormais comparable aux deux temps de la spécialité (dans la même cylindrée, bien sûr). Et, pour n'être pas aussi rageur qu'un 125 Bultaco ou Yamaha, la puissance en haut lorsqu'il faut tirer pour prendre une grimpette en force est elle aussi fort honnête.
Le bilan de cette Bials est donc tout à fait positif : pour une dépense modique et un travail à la portée du premier amateur, vous obtiendrez un moteur très différent de celui d'origine, dans une partie cycle correcte. Ainsi équipée, la Bials pourra sans crainte s'inscrire en critérium au départ de nos trials : une bonne nouvelle pour les amateurs de boîtes à soupapes.

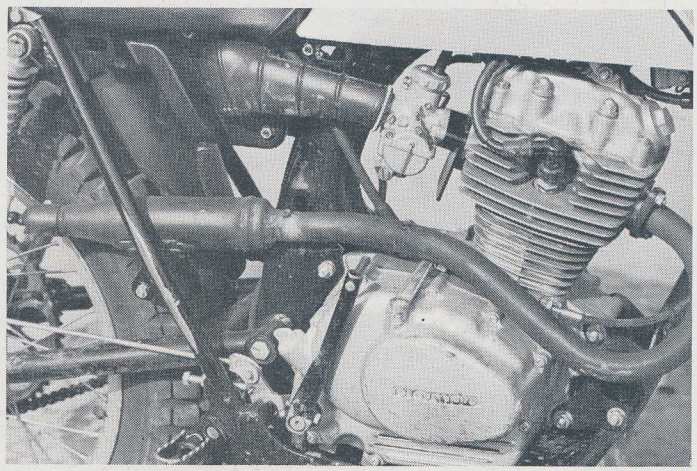
Une Bials de 200 cc

Parallèlement à cette Bials que tout le monde peut maintenant se faire, et histoire de peupler votre someil de rêves vous changeant un peu des créatures évanescentes et peu habillées habituelles, parallèlement donc (et même perpendiculairement si vous insistez) on vous présente ici « The » Bials ; la chose la plus élaborée qui roule à l'heure actuelle avec un petit quelque chose qui ressemble à un 125 Honda dedans. C'est toujours le sieur Dos Reis qui l'a préparée ; et c'est Desnoyer que s'en sert, un jeune national qui n'a jamais fait moins bien que cinquième à son guidon : une référence.
Ça n'a plus grand chose à voir, comme vous pouvez en juger sur les photos, avec la moto d'origine.
Le cadre provient de chez Sammy Miller, il est prévu pour le moteur Honda. Fourche d'origine, mais amortisseurs de Carbon, garde-boue Preston, guidon Renthal, etc. : du sérieux.
Le moteur, vu de l'extérieur, est un 125 tout ce qu'il y a de normal à l'exception d'une cale en alu de 6 mm d'épaisseur entre cylindre et carter. Il s'agit, en fait, d'un proto très spécial construit par Honda Japon et confié à Desnoyer pour courir et voir ce que ça donne. Sous son aspect de 125 se cadre en réalité un 200 cc, 193 pour être exact. Pour arriver à cette cylindrée Honda à jouer simultanément

G

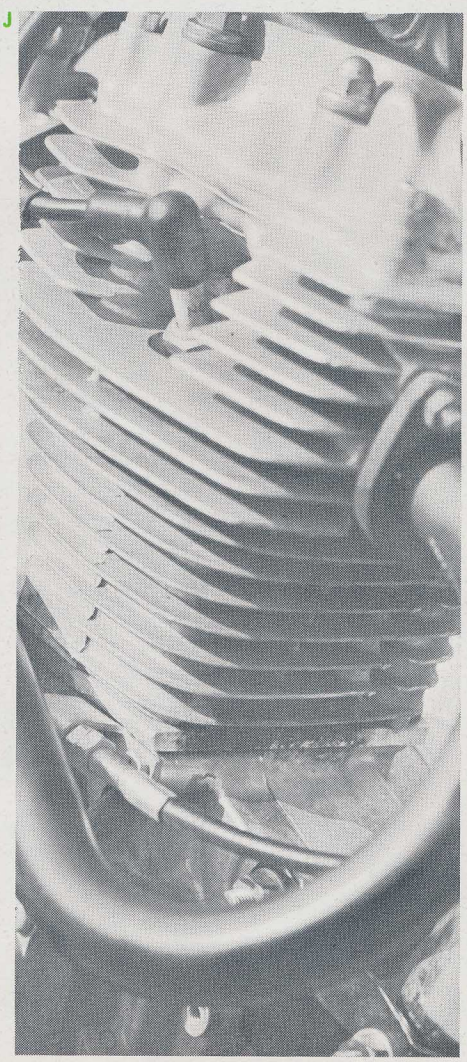


H



I

J



G) Carbu Keihin de 20 mm provenant des premières Bials vendues aux USA.

H) Le tube de sortie du pot est conservé, et le dernier silencieux est ressoudé dessus.

I) Desnoyer en action sur sa Bials spéciale.

J) Extérieurement, on ne reconnaît le 200 qu'à une cale en alu de 6 mm d'épaisseur sous le cylindre.

sur l'alésage et la course, qui passent à 64 x 60 mm au lieu des 56 x 49,5 mm d'origine. Il a donc fallu refaire un vilebrequin, qui dispose par ailleurs de masses d'inertie plus importantes. Comme tout ça prend plus de place, les carters moteurs ont du être retravaillés, tout comme la boîte dont les pignons passent à un petit millimètre du vilebrequin. Enfin la culasse a été rechargée par soudure, puis retravaillée pour augmenter le taux de compression. Le même carbu et pot d'échappement que ceux décrits pour la 125 équipent cette 200 vraiment très spéciale.

Très spéciale pour l'instant, mais si Honda s'amuse à construire de tels moteur ce n'est pas par simple philanthropie pour un pilote : ce 200 est probablement l'ébauche d'un « kit » ou d'une version plus musclée de la Bials.

Une chose est sûre : pour un premier jet, ce moteur est déjà dans la course : très souple, puissant, reprenant sans aucun à-coups il peut déjà concurrencer les 250 deux temps grâce à une adhérence exceptionnelle.

En attendant un moteur semblable, contentez-vous de la recette pour les 125 ; c'est déjà très bien. Salut les hondistes.