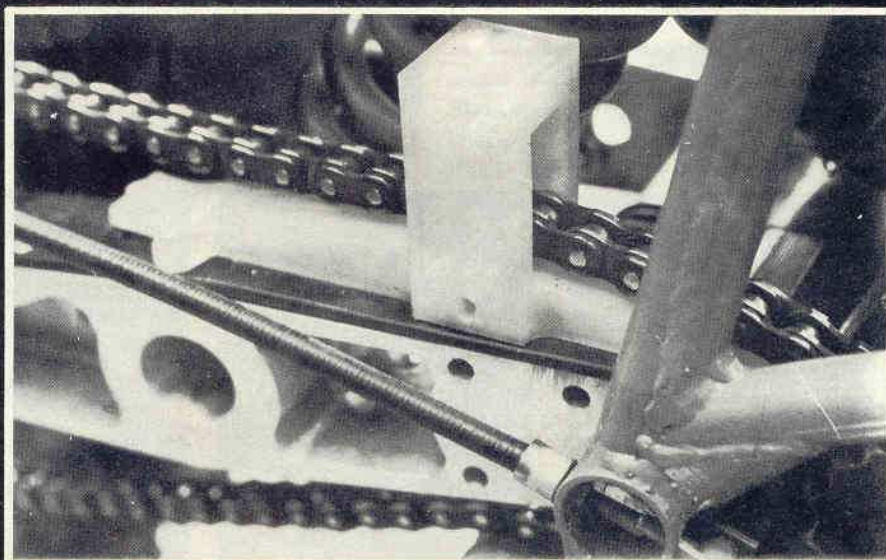


PRÉPAREZ VO

Intéressant d'avoir des tuyaux sur la préparation des Portal !...

Assurément, car si la firme au triangle étoilé se trouve géographiquement dans le Sud-Ouest, et avec pas mal de clientèle, le reste de la France est «loin du feu» pour pouvoir bien se chauffer. Qui mieux que Bernard Frégolent pouvait faire part des trucs, astuces et conseils, en ce qui concerne la marque française ? Bernard Frégolent, après avoir travaillé sur les chaînes de fabrication Portal, a eu la responsabilité du service course sur les circuits, et s'est vu de ce fait, confier la préparation de quelques machines bien performantes. Aujourd'hui, à travers Moto-tout-terrain, c'est avec lui que vous allez préparer votre Portal.



Pêtin de chaîne KTM, il faut savoir apprécier les copalins !

25-CD-4S, le gain de poids est alors de 40 % par rapport au châssis d'origine ! À noter que dans sa version standard, une fois allégé par le percement des goussets, le châssis arrive à perdre entre 1 kg et 1,5 kg.

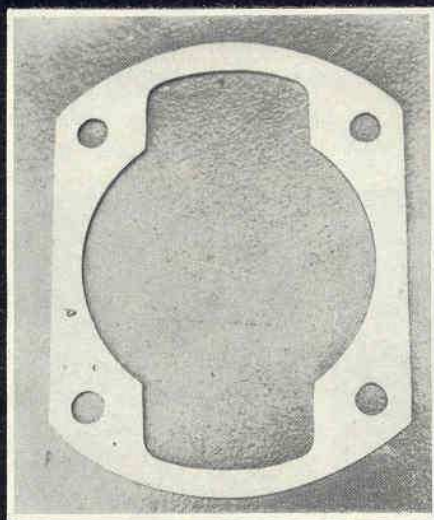
LES SUSPENSIONS

La fourche Bétor qui équipe ces machines est d'un comportement parfois discutable. Tout d'abord, il est primordial de remplacer les cache-poussière d'origine qui ne sont pas étanches, par des caches de meilleure qualité; des Marzocchi par exemple. Le travail intérieur se situe ensuite au niveau des ressorts, le montage comporte deux ressorts de même longueur, l'un à grosses spires et l'autre avec des spires de petit diamètre, l'ensemble étant bloqué par une cale de 8 centimètres. Pour rendre la fourche plus progressive, on place deux ressorts de même longueur, et avec des spires de même diamètre, puis on supprime la cale métallique en partie haute (voir figure). On obtient ainsi une fourche d'une meilleure progressivité, et avec laquelle on peut rouler sans air, l'huile à employer est de la Total-Dexron, viscosité de 5... à 10 et en quantité de 380 à 400 cm³. Frégolent conseille également de

raccourcir les ressorts des joints, afin d'avoir une meilleure étanchéité. Pour la suspension arrière l'amortisseur De-Carbon fonctionne correctement. Toutefois, il importe de le vidanger toutes les six courses au maximum. Il est également recommandé de remplacer assez souvent la butée en caoutchouc intérieure, qui se détruit rapidement, et qu'il est préférable de remplacer par une bague en Téflon (voir figure).

LE MOTEUR

Nous parlerons ici du 250 Rotax, celui étant le plus représentatif des motos vendues par la firme Portal. Tout d'abord, une pièce clé du puzzle permet un tas de travaux, il s'agit d'une cale en aluminium que l'on place sous le cylindre. Celui-ci remonte, et on obtient ainsi, par rapport au point mort bas du piston, un ajustage parfait des transferts. De plus, ceci permet également la possibilité désormais d'agrandir l'échappement. On obtient donc, de par la surélévation du cylindre, un ajustage parfait et un balayage meilleur à l'intérieur de celui-ci. Le disque rotatif peut



La cale qui va sous le cylindre 250 et permet d'ajuster les transferts.

LE CHASSIS

Ici comme ailleurs, il n'y a pas de grand secret : le mot d'ordre est de gagner du poids. En règle générale, Bernard vous conseille de percer les goussets de jonction des tubes du

chassis, sans toutefois trop les affaiblir. Un percement spectaculaire est en effet celui de la colonne de direction sur sa partie frontale. Il reste ensuite une option de taille, le client peut demander un châssis entièrement réalisé en tubes d'acier

NOTRE PORTAL



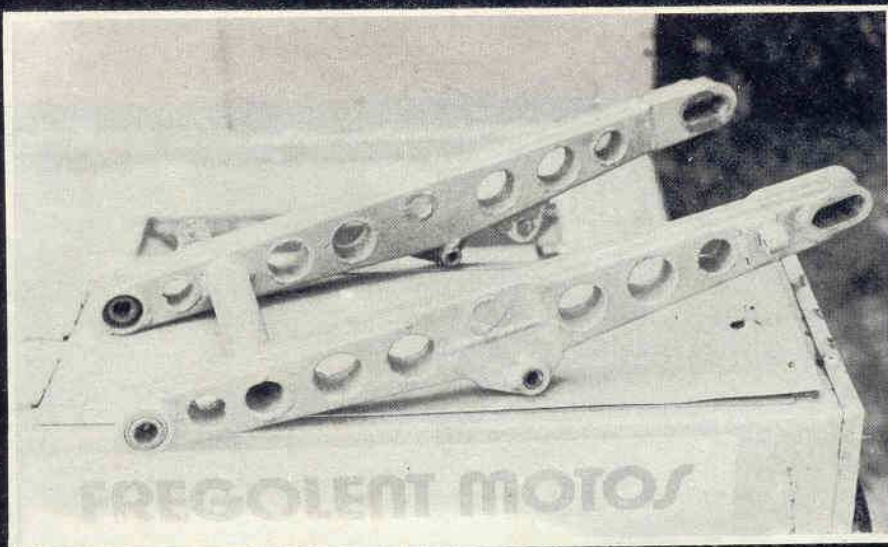
Qui pourrait penser que l'on fait des trous devant la colonne de direction ! alléger... alléger...

également se travailler, à partir d'un disque standard. On peut augmenter la découpe d'entrée et donc augmenter le remplissage des gaz dans le carter. On obtient ainsi un moteur avec une puissance plus importante et mieux répartie à tous les régimes, la moto a notamment tendance à repartir plus fort des virages et de toutes les parties lentes. Le travail du carburateur est également important, Bernard Frégolent remplace le ressort d'origine, fait une découpe au boisseau, préconise un gicleur principal de 145 à 150 (suivant la préparation du cylindre), un puits d'aiguille de 276 au lieu de 273 d'origine, et met l'aiguille au 2ème cran en partant du haut. La pipe d'admission se voit également infliger une séance de rectification, et passe ainsi de 32 à 34 millimètres de diamètre, l'ensemble du travail fait sur le carburateur, visant à apporter de la souplesse tout en accompagnant un accroissement de puissance. Bernard Frégolent signale un ajustage important à réaliser au niveau des bas carters par rapport au cylindre, où l'on trouve des écarts

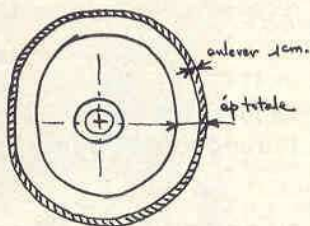
d'ajustage de 3 mm ! Autre point important, le volant : il existe deux tarages ; de plus, on a la possibilité de pouvoir diminuer la circonférence de 1 centimètre en épaisseur, ce qui allège encore (voir figure). Enfin, et pour en terminer, le pilote confirmé peut prétendre à un allègement général des masses tournantes, mais le moteur tout en devenant performant sera aussi plus difficile à conduire...

LES ACCESSOIRES

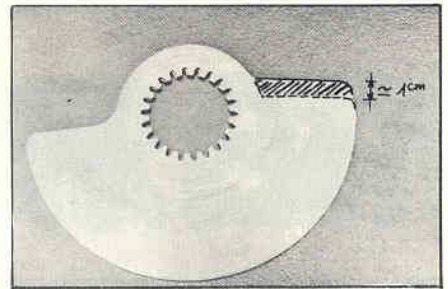
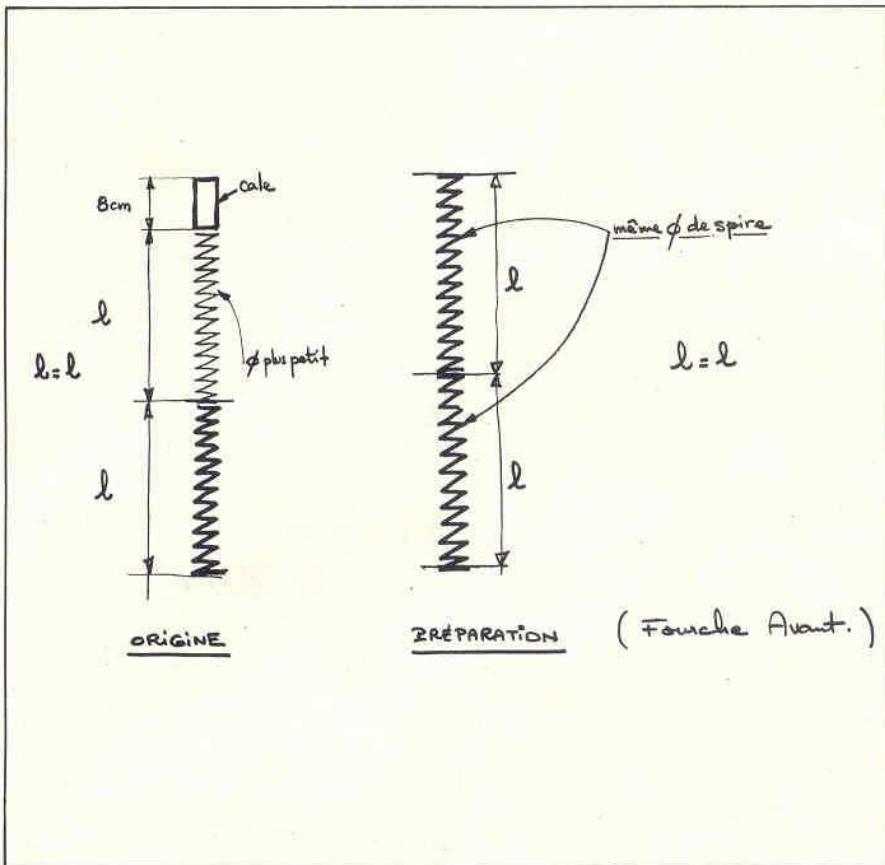
Pas grand chose à faire... Bernard vous conseille fermement de remplacer le câble de gaz d'origine qui s'effiloche après 3 courses, par une commande de qualité. Les leviers de frein AV et d'embrayage



Oeuvre d'art, ce bras oscillant en tôle, caisson ajouré, que vous pouvez vous offrir chez Frégolent. Belle pièce, solide, légère, combien d'heures ?



Réduction d'épaisseur sur le volant.



Travail du disque, on supprime la partie hachurée.

peuvent se remplacer par des Magura mieux dessinés et qui fatigueront moins vos mains. Voilà un bon tour d'horizon qui vous permettra, possesseurs de Portal, de préparer votre machine d'une manière qui correspondra sans doute davantage à ce que vous attendez d'elle. Merci à Bernard Frégolent, qui, entre le saucisson et le café... a bien voulu «se mettre à table» pour nous livrer tous ses trucs... et puis si vous avez un problème, il se fera un plaisir de vous tuyauter !

Texte et Photos : L. De Nadaï

OFFRE SPÉCIALE

ABONNEZ-VOUS À



**L'abonnement c'est l'assurance d'avoir tous les numéros de MTT !
C'est aussi un prix de 130 F* pour 12 numéros, soit 2 numéros gratuits...**

BULLETIN D'ABONNEMENT

Je désire m'abonner pour un an à partir du numéro , et recevoir chez moi les 12 prochains numéros de MOTO-Tout-Terrain.

Ci-joint 130 francs par : mandat-lettre
 (étranger : 160 francs) chèque postal
 chèque bancaire

au nom de Société Européenne d'Éditions. 13392 Marseille Cédex 5

NOM Prénom

Adresse

Code Postal Ville

Age Profession

* étranger : 160 F.