

motolégende

NUMÉRO 208 JANVIER 2010



HONDA CB 500 FOUR
MOTO MORINI 500 SPORT
CHOC DE CULTURES P. 20



LA FIN DES 250 EN GRANDS PRIX
TOUTE UNE HISTOIRE P. 30



YAMAHA 500 XT 1976
COLLECTOR P. 44

TRIUMPH **TR6C**

ESSAI P. 38

Réservée aux Américains



GRATOS !
LE CALENDRIER
AVEC LES PHOTOS
CHOISIES PAR
LES LECTEURS.

SUZUKI TS 50
YAMAHA 50 MR P. 66
C'EST DÉJÀ NOËL !

MONDIAL 200
1954 P. 70
PARFUM
DE GRAND PRIX



P. 54 **ESSAI BMW R 50/5** TOURISME PAISIBLE

EDITIONS **LF**

© 2010 EDITIONS LF. TOUTES LES DROITS RÉSERVÉS. LE PRIX DE VENTE DÉTAILLÉ EST DE 4,80 € TTC. LE PRIX DE VENTE DÉTAILLÉ EST DE 4,80 € TTC. LE PRIX DE VENTE DÉTAILLÉ EST DE 4,80 € TTC.

L 19655 - 208 - F - 4,80 €

La mère Noël !

Avez-vous déjà vu la mère Noël ? Je ne sais pas vous, mais si c'est comme pour les enfants, on suppose qu'elle dépose les cadeaux, mais on ne la voit jamais. Et d'ailleurs, ça vaut peut-être mieux, parce que une fois qu'elle est passée dans le conduit de cheminée, la coiffure, le fond de teint et la robe ont dû prendre un coup de vieux. Et puis on a aussi des doutes sur ses connaissances en matière de motocyclettes anciennes parce qu'il arrive qu'elle apporte une chemise ou un pull pas toujours adaptés au cambouis, alors qu'il y a un câble de compteur qui vient juste de casser et un réservoir qui a besoin d'une peinture. Tiens, il faudrait pouvoir l'emmener faire un tour de moto au printemps pour qu'elle goûte aux plaisirs des vibrations, aux senteurs des sous-bois et aux plaisanteries grivoises des potes (euh, ça peut-être pas si l'on veut qu'elle revienne l'an prochain). Seul ennui, elle ne passe qu'une fois par an fin décembre et ce n'est pas la meilleure époque pour une virée. C'est pas grave, on ira dans l'atelier, du moins est-ce comme ça qu'on l'appelle parce que les ignares n'y voient, eux, qu'un infâme foutoir, et l'on fantasmera sur le retour des beaux jours et des futures balades que l'on projette chaque année et que l'on ne réalise pas toujours.

On ne vit qu'une fois paraît-il, alors profitons-en et joyeux Noël, avec ou sans mère Noël d'ailleurs.

Jasper Séboulon



Le poster du mois en page 50

Sommaire

04 Cliché

06 News

10 Tour de piste

14 Shopping

16 Courrier

20 Match
Honda CB 500 Four
Moto Morini
500 Sport

30 Légende du siècle
La fin des 250
en Grands Prix

38 Essai
Triumph TR6C 1961

44 Studio
Yamaha 500 XT 1976

54 Essai
BMW R 50/5 1973

60 Des motos
et des hommes
Ducloux et
ses collections

66 Magazine
Suzuki TS 50 A
Yamaha 50 MR

70 Essai
F. B. Mondial 200
Extra Lusso 1954

76 Insolite
Petites vieilles
dans la rue

80 Gros plan
Les scooters
CZ et Manet

82 Restauration
Les pros au Salon
Moto Légende

86 A l'atelier
Vos restaurations

88 Petites annonces

96 Index des articles parus

98 Le mois prochain

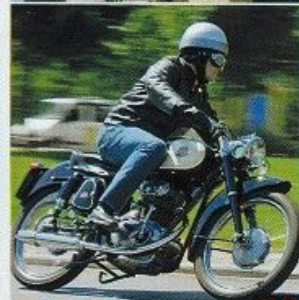
• Photos de couverture :
M. Dattiereau - R. Ancré, arch. J. Bussillet,
J.-P. Pradères.

Ce numéro comporte un encart collé sur l'ensemble du tirage

VOTRE BULLETIN D'ABONNEMENT → p. 29



66



70



80

À l'origine conçue pour les courses de désert, la TR6C reste à l'aise sur route dès lors que ça tourne.



TROPHY TR6C 1961

Une Triumph pour le des(s)ert !

En Europe, la Triumph Trophy a suivi une carrière aussi longue que discrète, reléguée dans l'ombre de la Bonneville. La TR6C n'a pourtant rien d'un second couteau. C'est une vraie compé-client, pensée pour les courses de désert, et produite à seulement 310 exemplaires en 1961.

La Triumph TR6 Trophy, initialement appelée Trophy-Bird en référence à la Thunderbird existante, apparaît en 1956. Son moteur est largement dérivé de celui de la Tiger T110. Son bloc-cylindres, peint couleur alu, reste en fonte, mais elle bénéficie en revanche de la nouvelle culasse "Delta", en alliage léger.

Commercialisé d'emblée avec une paire d'échappements relevés et un phare rapidement détachable, ce nouveau modèle constitue de fait le premier scrambler construit par la marque, à destination de la clientèle US. Pour son lancement, Triumph aligne d'ailleurs trois machines complètement standard au Big Bear Run, une célèbre épreuve de désert disputée dans le sud de la Californie, avec pour résultat un tiercé gagnant à l'arrivée. Cette première victoire marque le début d'une domination de la marque de Meriden sur cette discipline ; domination qui va durer une décennie, jusqu'à la suprématie du deux-temps dans tous les domaines de la compétition.

Parallèlement aux machines améliorées par leurs propriétaires, la marque décide alors de s'engager plus avant dans cette voie et, en 1961 (l'année où la Trophy-Bird est rebaptisée tout simplement Trophy), elle met sur le marché une version spécifiquement dédiée à ce type d'épreuve, la TR6C (Trophy Competition Scrambler). Il s'agit à l'origine d'une version compé-client, à la diffusion très restreinte. Et c'est cette machine, à peine modifiée, qui remporte sa ca-

tégorie aux ISDT de 1962 aux mains de Bud Ekins (voir encadré).

En 1964, le modèle réapparaît en version bloc-moteur. Sous une apparence très proche du précédent modèle à boîte séparée, moteur et boîte sont cette fois réunis même si la boîte continue de posséder sa propre lubrification. Au fil des ans, la TR6C rentre toutefois dans le rang et, à partir de 1966, elle intègre la gamme comme une banale moto de série ou presque, en dépit de son appellation inchangée, continuant sa route jusqu'à la disparition de la Triumph Trophy en 1973.

Une vraie beauté

En 1961, la Trophy est à pleine maturité, bientôt au faite de sa popularité. Avec son moteur compact, ses lignes fines et élégantes, ses deux échappements relevés (qui seront réunis sur les versions ultérieures), sa jolie robe Ruby Red agrémentée d'un petit porte-paquet de réservoir croquignolet, on s'explique déjà une bonne partie du succès du modèle outre-Atlantique. Question look, la Triumph ne craint personne, pas même une Harley-Davidson !

Mécaniquement, cette version TR6C se distingue par son rapport volumétrique plus élevé, ses cames différentes de celles du modèle standard et des masses de vilebrequin légèrement allégées.

« En fait, explique Franck Chatokhine qui s'est chargé de la restauration de cette machine, il est bien difficile de savoir exactement comment était construite cette moto à l'époque :



il n'existe quasiment aucun doc' sur ce modèle... et c'est le premier qui me passe entre les mains. »

On remarque en revanche que la marque n'a pas consenti de gros efforts sur le poids puisque les jantes restent en acier, tout comme les garde-boue ou le réservoir d'essence. Cela n'empêche pas ce dernier d'arbore un dessin spécifique particulièrement réussi. Pour le reste, cette Trophy réserve assez peu de surprises à qui est familier des Triumph de la fin des années 50, les dernières "Pre-Unit" (à boîte séparée).

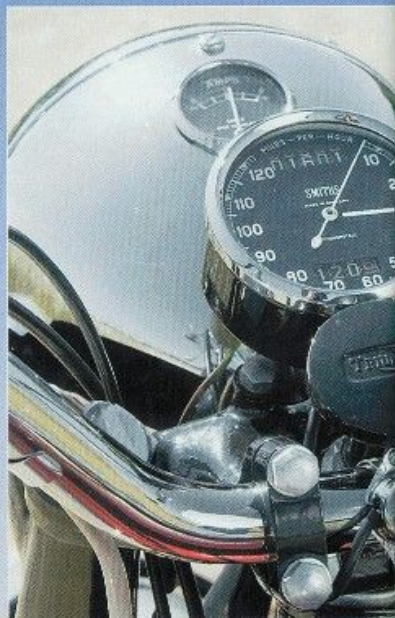
La clé de contact brille par son absence, la magnéto racing produit son étincelle au moindre coup de kick et un bouton de masse au centre du guidon coupe le moteur. De la même façon, l'alternateur produit la lumière en direct, sans passage par une quelconque batterie. Un simple contacteur rotatif en bakélite noire trouve place sous la selle, devant le réservoir d'huile, assorti d'un inverseur code/phare au guidon.

De manière générale, un twin à 360° monocarbu démarre encore plus facilement que

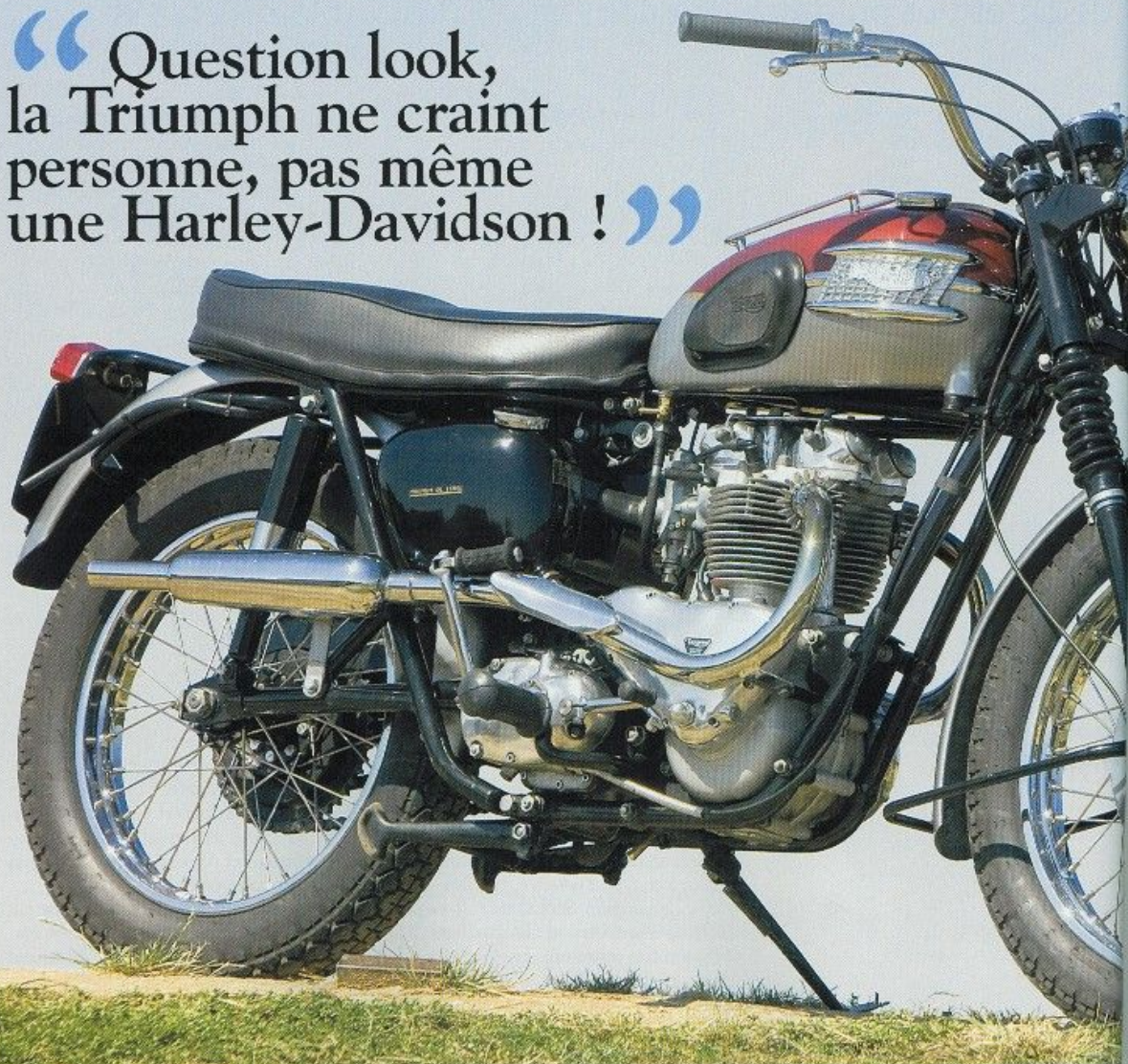
la version à deux carburateurs. La Trophy ne fait pas exception à cette règle. À l'issue d'une procédure très classique (ouvrir l'essence, titiller jusqu'au débordement, couper l'avance manuelle), elle part généralement au premier coup de kick, sans se faire prier.

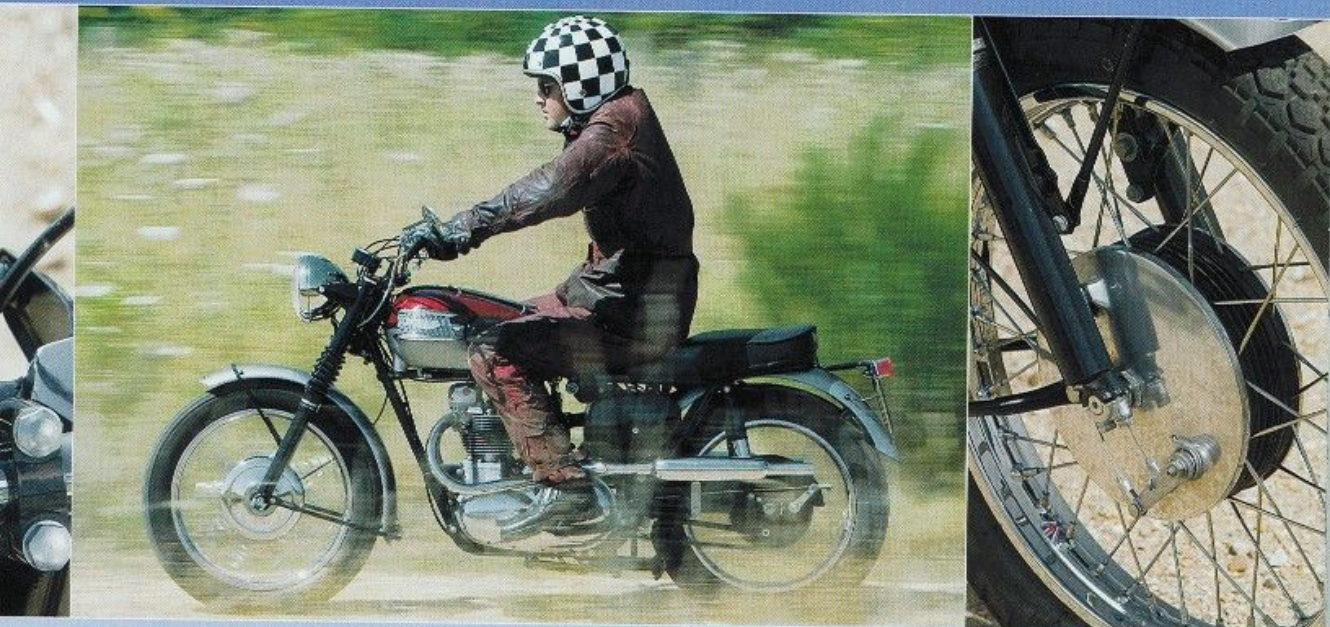
Souplesse et allonge

En selle, je me délecte du spectacle familier à l'amateur d'anglaises. Un compteur Smiths gradué jusqu'à 120 mph (193 km/h) surplombe le beau phare chromé dans lequel prend place l'inévitable ampèremètre. La machine paraît toute petite entre les jambes et, avec ce large guidon qui impose une position sur l'avant, je me crois aux commandes d'une moto d'enduro... Sensation entretenue par la vivacité du moteur. La note d'échappement est assez élevée et le twin répond au moindre coup de gaz par une montée en régime étonnamment alerte. Le temps d'engager le premier rapport au pied droit et de relâcher un levier d'embrayage décidément très souple, la Tro-



“ Question look, la Triumph ne craint personne, pas même une Harley-Davidson ! ”





En l'absence de clé de contact, le bouton au centre du guidon est une mise à la masse pour stopper le moteur. Le frein avant simple-came manque sérieusement de puissance.

J'AIME

Le look
La vivacité générale
La souplesse
moteur

J'AIME PAS

Le manque
de puissance en haut
Les vibrations
à haut régime
Le freinage

phy dédale en grondant d'aise, accélérant fort dès le ralenti. La boîte de vitesses est précise malgré une sélection un peu longue. L'étagement de cette boîte reste standard, mais s'accompagne d'une démultiplication courte adaptée à un usage tout-terrain et qui donne l'impression de grimper aux arbres. En un clin d'œil ou presque, je me retrouve à 100-110 km/h, une allure de croisière raisonnable que la machine soutient sans effort. Bien sûr, elle est capable de mieux mais, clairement, le plaisir n'est pas là. Visser la poignée à toc fait entrer dans une zone de vibrations où la Triumph perd son caractère vif et enjoué. Manquant un peu de "gniak" dans les hauts régimes, il lui faut alors un certain temps pour flirter avec sa vitesse maximale, de l'ordre de 160 km/h. Mieux vaut réserver ce genre de traitement aux grandes

occasions et profiter au quotidien de sa puissance – assez surprenante – dans les bas et moyens régimes, là où elle excelle. Comme toutes les Triumph Pré-Unit, celle-ci brille par sa souplesse, mais fait aussi preuve d'un coffre digne d'une "Unit" (bloc-moteur) plus moderne. En deux mots, un twin vraiment expressif... Sans les "joies" de la synchronisation de carburateurs.

Facile à utiliser

Côté partie-cycle, on relève beaucoup de similitudes entre cette Trophy et une Bonneville du même millésime. Elle partage notamment avec cette dernière le cadre double-berceau renforcé apparu en 1960 ou une fourche qui s'avère ici plutôt efficace. À l'inverse, le moyeu avant assez lourd n'est

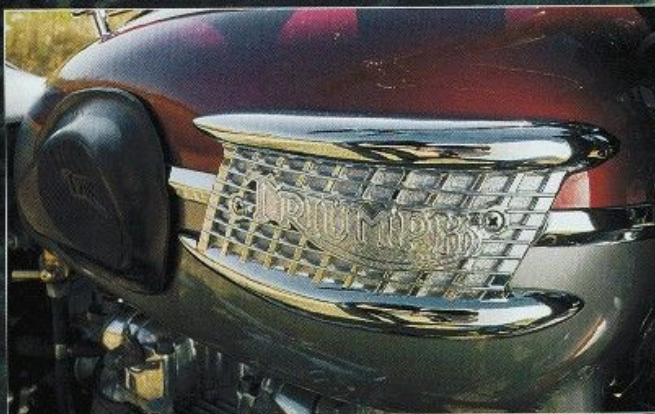


Le réservoir est tout simplement magnifique, revêtu de sa peinture Red Ruby et surmonté de l'adorable porte-paquet.

“ La
démultiplication
courte donne
l'impression
de grimper
aux arbres. ”



En 1961, le twin
Triumph est encore à
boîte séparée
(pre-unit).
Sur la Trophy, il n'est
alimenté que
par un seul
carburateur.



FICHE TECHNIQUE

TRIUMPH TR6C 1961

MOTEUR

BICYLINDRE en ligne transversal calé à 360°, de 649 cm³ (71 x 82 mm).

DISTRIBUTION par soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs.

PUISSANCE d'environ 45 ch à 6 500 tr/min.

ALIMENTATION par un carburateur Amal Monobloc Ø 30 mm.

ALLUMAGE par magnéto racing Lucas.

EMBRAYAGE multidisque dans l'huile.

BOITE à 4 rapports avec sélecteur au pied droit.

TRANSMISSION primaire par chaîne Duplex, secondaire par chaîne à l'air libre.

PARTIE-CYCLE

CADRE double-berceau en tubes d'acier.

SUSPENSION AV. / AR. : fourche télescopique hydraulique / oscillante à 2 combinés.

FREIN AV. / AR. : tambour simple-came.

PNEU AV. / AR. : 3.50 x 19 / 4.00 x 18.

RÉSERVOIR de 11,4 l.

POIDS : 179 kg à sec.

VITESSE MAXI : 165 km/h.

DANS MOTO LÉGENDE N° : 168.

pas une grande réussite de la marque. Aujourd'hui encore, une Trophy se révèle étonnamment facile à utiliser. Stable et bien suspendue, elle se comporte de manière tout à fait honorable sur les routes bien revêtues. Sa direction se montre à la fois vive et précise grâce à un grand guidon qui permet bien des fantaisies. Avec un poids somme toute contenu (environ 180 kg), la tenue de route reste très correcte, bien qu'un peu légère à haute vitesse. Un peu plus tard, lancée à l'épreuve du chemin le temps de notre séance photos, elle s'en tire également avec les honneurs.

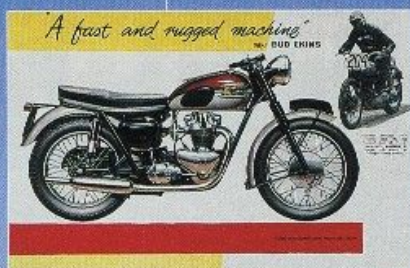
Sa tenue de cap excellente et son moteur péchu à la reprise permet de la faire déraiper facilement en jouant simplement avec la poignée de gaz ; Franck ne s'est pas privé de nous le démontrer. Au bout du compte, le plus gros défaut de cette machine à l'heure actuelle se résume une fois de plus à la faiblesse de son frein avant, un tambour simple-came qui ré-

D'UNE PIERRE DEUX COUPS

Dans le film *La Grande Évasion*, la moto comme symbole d'évasion et de liberté est une notion qui atteint son paroxysme puisqu'une Triumph TR6 (plus ou moins maquillée) est utilisée à l'écran par le grand

Steve McQueen pour s'envoler vers la liberté, par dessus les barbelés de la frontière suisse. Dans la réalité, la production n'ayant pas trouvé d'assurance acceptant de couvrir l'acteur pour cette scène, c'est son copain enduriste Bud Ekins qui effectua la cascade à sa place. Le film étant tourné en Allemagne, le pilote américain au palmarès déjà bien fourni en profita pour prolonger son séjour afin de participer aux International Six Days Trial (ISDT) qui se déroulaient en cette année

1962 à Garmisch-Partenkirchen. Fort de son succès de l'année précédente au Pays de Galles (où il avait déjà obtenu une médaille d'argent), Ekins contacta l'usine Triumph afin qu'elle lui fournisse une TR6C, spécialement préparée pour l'événement. La préparation se résuma en fait à quelques points de détails, mais cela n'empêcha pas Ekins de mener sa Triumph à la victoire en "unlimited class", et de s'adjuger au passage une médaille d'or à titre individuel.



Bud Ekins avait été réquisitionné pour vanter les mérites de la TR6SS sur la réclame.

clame une poigne de fer pour un résultat très moyen.

En cas d'urgence, le secours du frein arrière n'est pas de trop. Mais qui se souciait d'un tel détail à l'époque, en plein désert de Mojave, sous un soleil de plomb !

Grand merci à Franck Chatokhine pour nous avoir mis sur la piste de cette machine exceptionnelle sous nos yeux... Et pour avoir joué le pilote en grande tenue Belstaff un jour de canicule !

Cadre et fourche sont identiques à ceux de la Bonneville. En revanche, le large guidon, le réservoir et les échappements relevés sont propres à la Trophy.

