

# Velocette

**NEWS**  
**NEWS**

Septembre 1997.

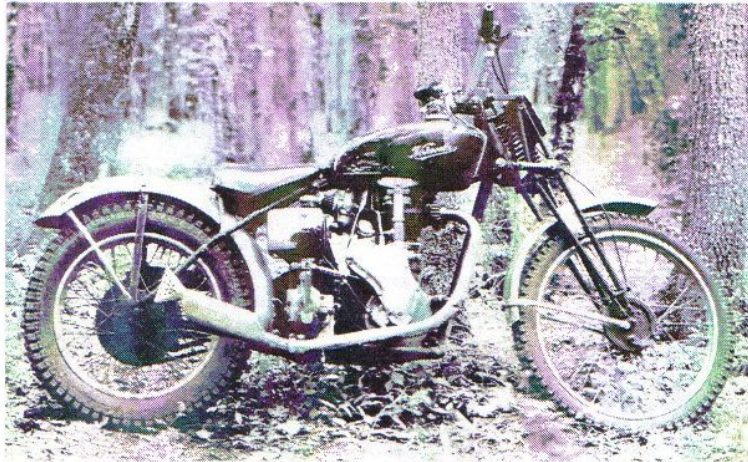




# La Mikecette

Par Olivier Brière.

Le trial à l'ancienne en France semble avoir retrouvé un second souffle avec l'arrivée à l'AFATA des deux-temps espagnols bi-amortisseurs et à des initiatives personnelles de gens comme Monsieur Coutard pour le trial de la Roche-paule ou de Fabrice Bazire pour celui de Beauval. Ce dernier a pour but de faire rouler de «grosses motos», presque uniquement des boîtes séparées (type Ariel, AJS, Triumph, BSA) et, si elles sont en plus rigides et dotées d'une fourche parallélogramme, alors cela devient très, très intéressant. C'est une de ces motos que nous



de motivation et d'inconscience, tout a été refait : bas et haut moteur, changement d'arbre à came pour une meilleure géométrie, avance automatique MSS (celle dont les masselottes sont les plus lourdes) donnant une meilleure souplesse à bas régime, pignon de vilebrequin spécial, lequel d'ori-

norme et l'amour qu'ont les anglais pour le trial, cela est apparu jouable. Et un amateur anglais de la marque s'y est attelé : modification de la chasse, rallonge de la fourche, adaptation d'une roue de 21 à l'avant, sciage de l'arrière du cadre en trois points, modification de la géométrie, adaptation d'une roue arrière de 18. Voilà donc une partie cycle légère, du fait de l'absence de suspension arrière, apte au trial.

nant une meilleure souplesse à bas régime, pignon de vilebrequin spécial, lequel d'ori-



*Bien que la moto soit douce et légère, la fourche affecte sa maniabilité;*

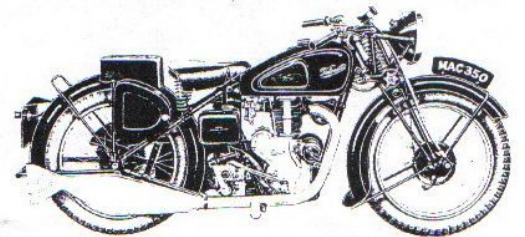
allons découvrir et, bien sûr, il ne pouvait s'agir que d'une Velocette.

## La Bête

Il s'agit d'une Mac de 1936, rigide, fourche Webb, moteur fonte, 350 cc, culbutée. Il suffit de jeter un coup d'œil sur une photo catalogue de ce modèle pour se rendre compte que vouloir l'utiliser en tout-terrain tient du rêve, voire de la démente : garde au sol inexistante, poids élephantique dû au moteur en fonte, mauvais refroidissement de ce dernier en sur-place, angle de chasse important... Tout bien réfléchi, avec une bonne dose de savoir-faire, une motivation hors-

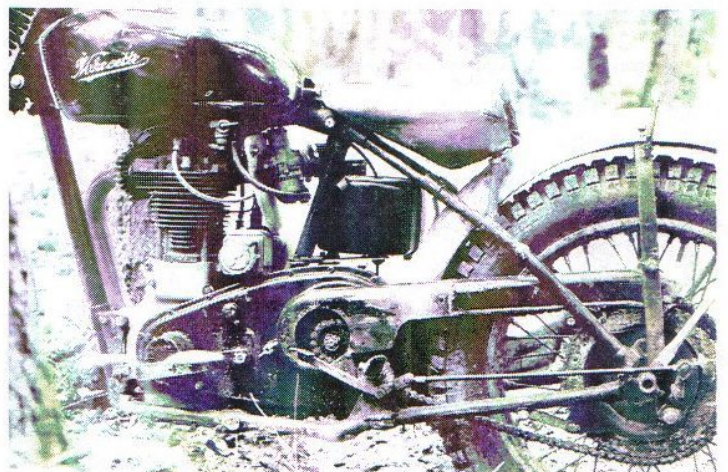
Côté moteur, peu de modifications : un pignon de sortie de boîte plus petit et, pour la boîte, du standard puisqu'il n'existe pas de rapports serrés pour ce type d'engin. Pour parfaire le tout, un réservoir de Suzuki 50cc, une selle de Montesa viendront remplacer les gargantuesques attributs d'origine.

Dans cette configuration, cette moto a écumé tous les trials anglais et est bien connue outre-Manche. Voilà deux ans, notre ami Roland Chatokhine a fait l'acquisition de cette moto afin de parfaire la musculation de son fils, Franck. Le moteur était hs, mais avec la même dose



*The iron engine 350cc MAC model of 1937. It proved to be the company's most profitable model.*

gine à 18 ou 10 dents est passé à 14, pignon de sortie de boîte à 13 dents permettant la réduction de la taille de la couronne (diminution des risques de prendre une branche entre chaîne et couronne), magnéto BTH, carbu-



*Noter les soudures du cadre afin de réhausser l'arrière et la plaque entre carbu et culasse pour diminuer le "waterlock"*





*On aperçoit le sélecteur réduit à sa plus simple expression à l'avant de la boîte. Le moteur monte haut sous le réservoir.*

pour chercher Ariel, moins lourde qu'une AJS mais plus difficile côté partie-cycle. D'après Roland : «c'est entre le Gas-Gas et le motoculteur, mais plus près du motoculteur». le sélecteur, cela n'a aucune importance. Du coup, la première est en bas, l'embrayage, fidèle à la tradition, est doux bien que composé uniquement de deux disques. La souplesse remarquable permet de ne pas être toujours sur l'embrayage. La puissance arrive progressivement et permet une conduite relativement en douceur. Le couple et la bonne nervosité du moteur permettent du moteur permettent d'aider au placement de la roue avant souvent approximatif et difficile du fait de la fourche parallèle.

rateur concentric de 26 et vogue la galère.

Comment ça marche?

Le démarrage s'effectue avec une facilité déconcertante, même le rituel (recherche de la compression, passage au décompresseur, remontée du kick et démarrage) est superflu. A n'importe quel endroit du cycle moteur, ça démarre en appuyant un peu sur le kick. Le sélecteur et le mécanisme de sélection ont été retirés, superflus. Seule, une tige métallique sort de la boîte en prise directe sur la «feuille de vigne», située sur ces modèles côté avant de la moto sur la boîte. Pour les néophytes, une zone s'effectue (sauf rare exception) sans changement de rapport, donc nul besoin d'un sélecteur proéminent qui s'accrocherait dans les branches, les rochers et se tordrait à la première chute. Les changements de rapport ne s'effectuent qu'en

interzone et même si l'on doit lever le pied

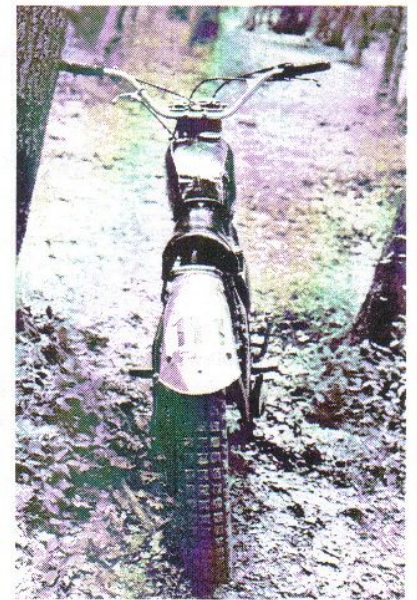


*Motoculteur ?*

On est surpris par le poids faible de la moto, dû à la partie cycle, son étroitesse et l'absence de partie cadre ou moteur en saillie. Ca, c'est vraiment le bon côté. Là où ça se gâte, c'est au niveau du flou de la fourche, de son faible débattement. Difficile de s'en aider pour diriger et placer la moto et je ne parle pas, et pour cause, de la suspension arrière.

Et puis les choses se compliquent lorsque les interzones ne sont pas suffisamment longs pour refroidir la fonte du moteur, alors le corps du carbu chauffe, l'essence se gazéifie trop rapidement, c'est la waterlock. La carburation devient mauvaise et la conduite malaisée. Afin de diminuer ou de retarder cet effet, Roland a monté une plaque de tôle entre la culasse et le carburateur, ça améliore un peu les choses mais ça ne vaut pas un refroidissement liquide ou un trial sous la pluie.

La moto est globalement véloce après une bonne séance de prise en main et entre des mains expertes, chatokhiniennes, capables de pas-



*Une moto fine et somme toute légère. Aucune pièce en saillie pour s'accrocher sur branches ou rochers.*

sages impensables.

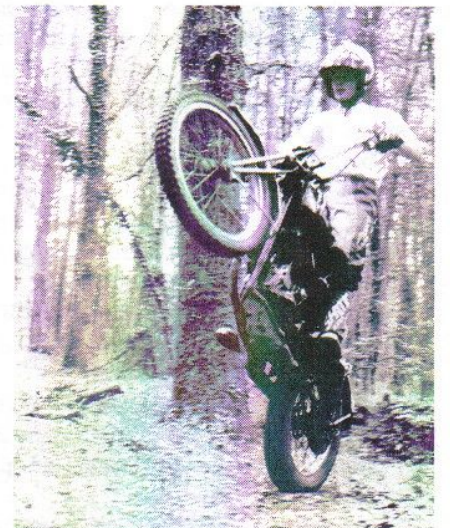
Côté entretien, rien de contraignant au dire des propriétaires : resserrer l'embrayage de temps en temps, graisser la chaîne primaire (graisse à la bombe avant chaque utilisation), l'utilisation

d'huile dans le carter est à proscrire afin d'éviter le passage dans l'embrayage en cas d'angle important ou de chute. Pour la même raison, le niveau d'huile de boîte est minimal.



*Bien que très améliorée la garde au sol reste faible et prépondérante dans le choix de la trajectoire.*

Pour conclure, c'est une moto vraiment attachante, moins brutale qu'une Ariel, moins lourde qu'une AJS mais plus difficile côté partie-cycle. D'après Roland : "c'est entre le Gas-Gas et le motoculteur, mais plus près du motoculteur..."



*S'agit-il vraiment d'une moto d'avant guerre?*