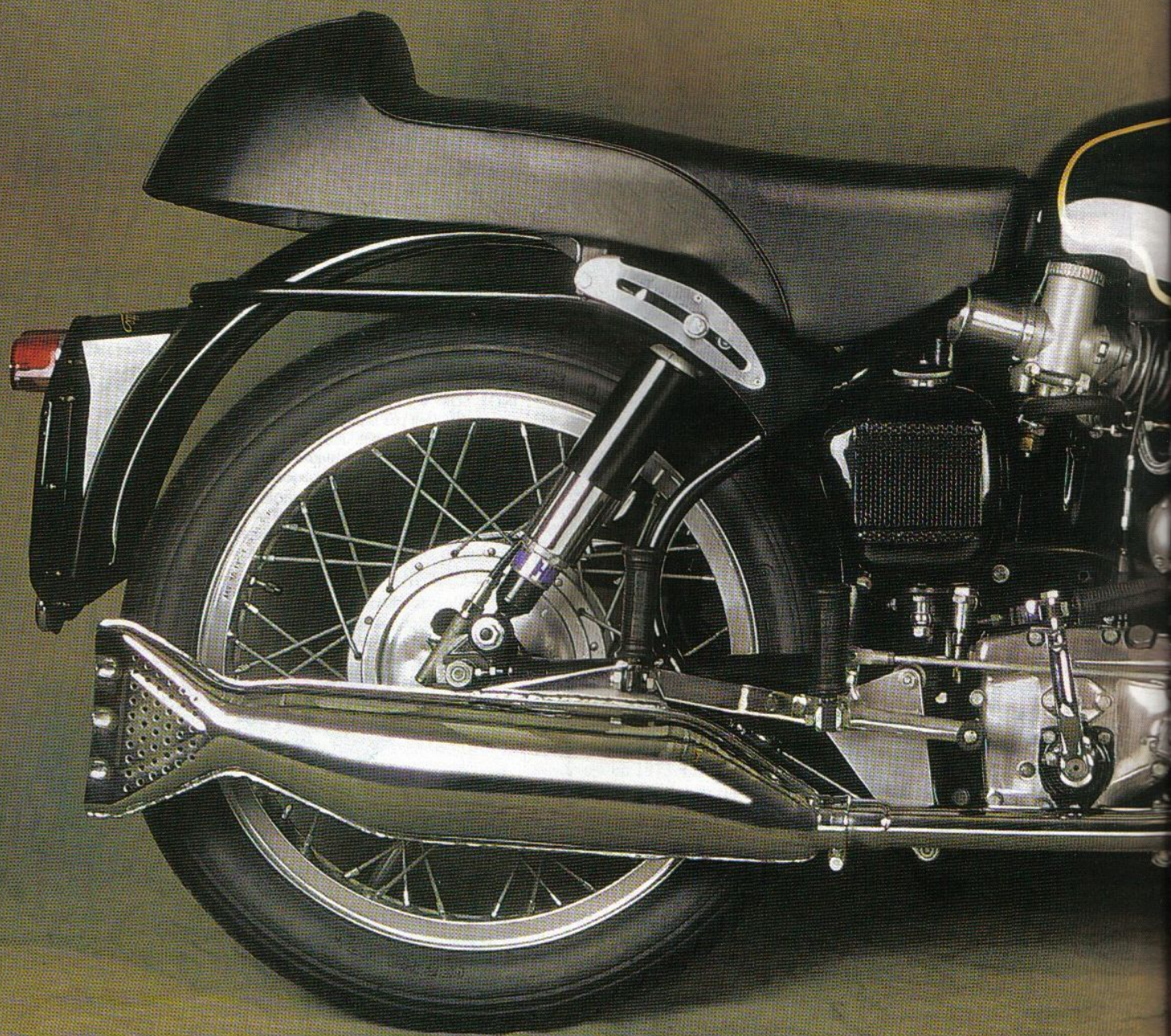


Velocette Thruxton

Elle fut la dernière à défendre le flambeau du monocylindre noble dont l'industrie anglaise avait fait une tradition. Une machine rare, au style inimitable, qui proposait les sensations de pilotage et les performances d'une authentique moto de circuit. Une Réplica avant l'heure en quelque sorte.

TEXTE: ERIC MAURICE

PHOTOS: BRUNO BERBESSOU



: la beauté finale !



Le dernier mono 500 "so british"

*Dévoilée en 1965, la Thruxton sera
à la fois le fleuron et le chant
du cygne de Velocette.
Ici, une splendide restauration
signée Chatokine.*



En 1970, soit quelques mois avant la fermeture définitive de l'usine Velocette, la Thrupton est incontestablement le fleuron de la marque. Mais comparativement à ce qui se fait partout ailleurs, c'est déjà une moto rétro, qu'on regarde avec un respect teinté d'une pointe de condescendance. Imaginez-la, garée sur un trottoir avec une Honda CB 750 d'un côté et une Kawasaki 500 Mach 3 de l'autre, avec son échappement "lozenge shaped with fishtail" comme fossilisé, le foisonnement de manettes au guidon ou le carburateur débouchant à l'air libre sans la moindre pudeur. Tout ça pour dire qu'en 1970 déjà, la Thrupton semblait issue d'un autre temps. C'était déjà une moto rare, qu'on ne croisait pas à tous les coins de rue. 1 108 exemplaires seulement furent construits entre juin 1965, date de son lancement, et l'arrêt de la production en 1970. Soit moins que de 750 4 pattes vendues par Honda sur le sol français cette même année.

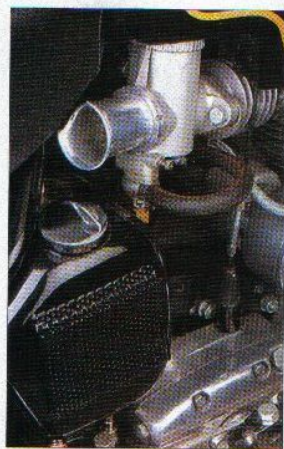
Comme son nom à la consonance française ne le dit pas, Velocette est une marque anglaise. C'est une petite firme fondée en 1904 par un émigré allemand du nom de Johannes Gujtemann. Bien décidé à s'installer définitivement, Herr Gujtemann choisit d'angliciser son nom en John Goodman. Ses fils Percy et Eugene assureront la direction de l'entreprise entre les deux guerres puis ses petits fils Berti et Peter prendront le relais jusqu'à la fin des activités en 1971. On a le sens de la famille chez les Goodman puisque la fille de John, Ethel, s'occupera des achats et son mari, George Denly, prendra en charge les activités commerciales. A sa création, l'entreprise fabrique des patins à roulettes, des composants pour l'automobile et même des pousse-pousse destinés aux pays asiatiques. Puis elle se lance dans la motocyclette avec la Velocette, une 250 deux-temps qui remporte un certain succès avant 1914. Du coup, John Goodman décide de donner ce nom à son entreprise. La marque va connaître une grande réussite avec la série K à arbre à cames en tête qui gagne le TT 350 en 1926. Après cette victoire les commandes affluent et Velocette devient un constructeur respecté pour la qualité de ses produits.

La double personnalité d'une marque éprise de technique

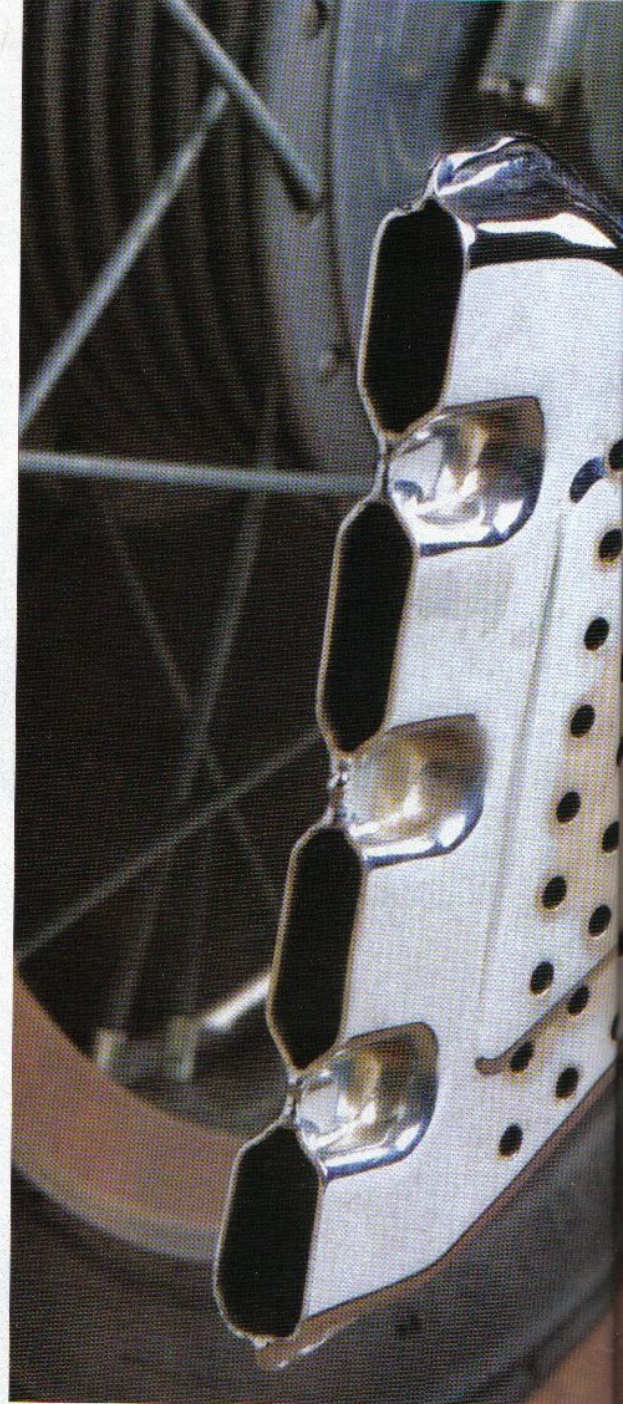
Mais ce qui caractérise la marque, c'est son goût pour la technique et son ingénierie à la pointe du progrès. Outre qu'elle est à l'origine du sélecteur au pied ou de la selle biplace, Velocette sera surtout réputée pour sa rapidité à intégrer des solutions novatrices dans sa production. Une pratique que cultivent les frangins Percy et Eugene, deux ingénieurs talentueux aux centres d'intérêt divers puisque si le premier est un passionné de compétition, le second est davantage intéressé par les produits "grand public". C'est ce qui explique la double personnalité de la marque, qui va tout au long de sa vie produire en parallèle des modèles élitistes pour motards sportifs et multiplier les tentatives de machines utilitaires, économiques, se voulant aussi fonctionnelles que pratiques à utiliser.

On donnera comme exemples de cette ambition la

D'origine sur les Thrupton, le carburateur est un Amal TT avec cuve plate "Matchbox".



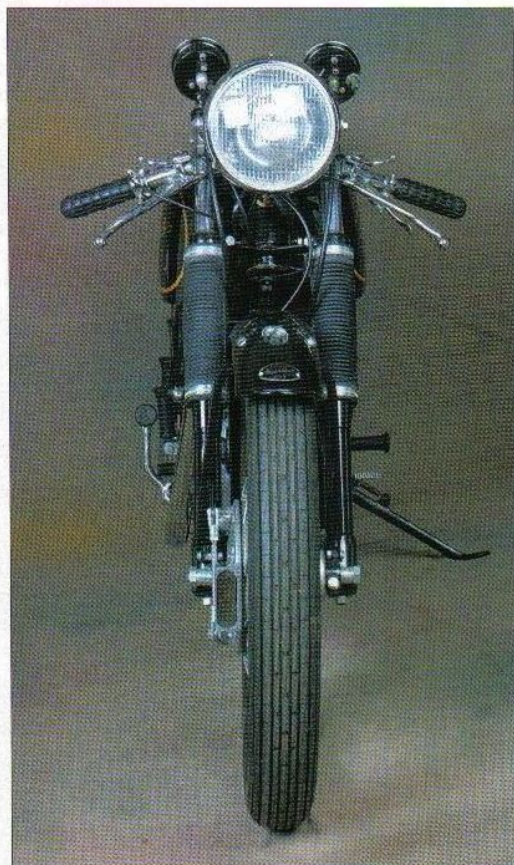
L'Amal côté droit monté sur sa longue pipe ailetée. Pour accéder au titilleur, il faut soulever l'arrière du réservoir. La grille sur le réservoir d'huile est censée vous préserver des brûlures.



GTP 250, un deux-temps qui, avant la fin des années 30, possède déjà un graissage séparé asservi au régime moteur mais surtout la LE qui, au sortir de la guerre, se promet d'être l'utilitaire économique et pratique dont l'Angleterre a besoin. Il s'agit d'un flat twin quatre-temps à soupapes latérales, refroidi par eau et à transmission secondaire par arbre. Ce groupe propulseur de 150 cm³ (cylindrée qui passera à 190 cm³ un peu plus tard) prend place dans un cadre monocoque qui, lui non plus, ne manque d'originalité. Moto destinée au grand public, la LE fourmille de trouvailles vouées à en simplifier l'utilisation comme la manette de mise en route, le rappel manuel de béquille centrale, le levier de vitesses à main avec possibilité de repasser au point mort à tout moment, comme sur une voiture. Ces solutions novatrices et techniquement ambitieuses grèvent lourdement le coût de revient. Elles ont imposé d'investir dans un outillage spécifique et si la LE remporte un certain succès, ses ventes ne sont pas suffisantes pour que l'usine gagne de l'argent.

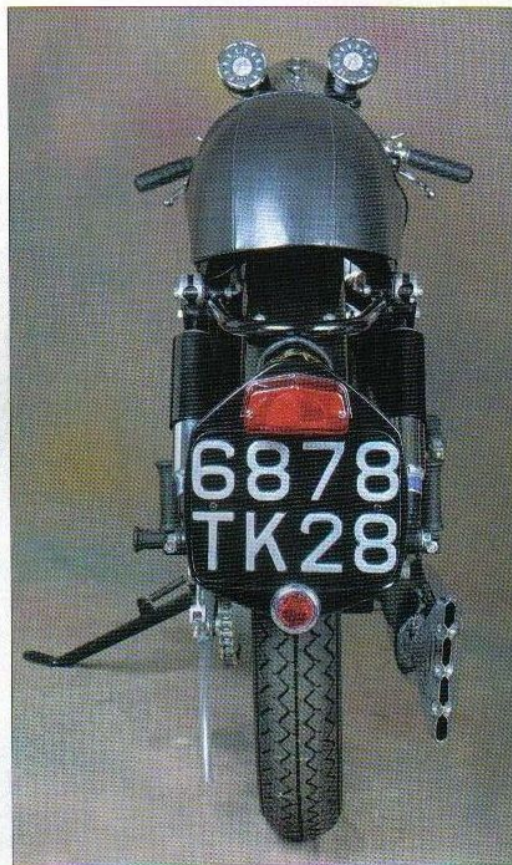
Percy, lui, aime la course, les mécaniques nobles à haut rendement. Dans les années 30, il va ainsi donner son feu vert à Harold Willis, l'ingénieur maison,

Percy aimait la course,
Eugène la production



Les bracelets placés très bas déterminent une position sport caricaturale.

Velocette, une moto qui se termine en queue de poisson. Ce silencieux (efficace) est une véritable icône de la marque.



Ne pas se fier à ses allures de vintage, une bonne Veloce approchait les 180 km/h. Même les 4 pattes avaient du mal à suivre.



Le côté gauche du moteur est tout à fait particulier avec ses carters de dynamo et de pignon de sortie de BV.



Déjà en 1969 l'ambiance à bord paraissait franchement rétro. A noter, la molette du frein de direction très kitsch.

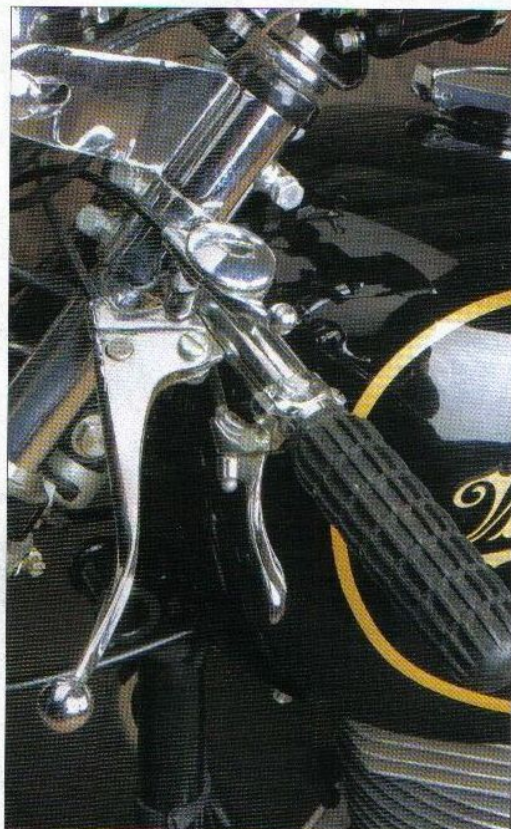
Le double came, célèbre pour sa puissance et son endurance, était réalisé par Tickle jusqu'en 1966 puis par Bloomfield.



Un mono culbuté pour abaisser les coûts

pour un mono à double ACT et même approuver le développement d'une culasse à distribution rotative. C'est lui encore qui permet au fameux Phil Irving, qui a momentanément quitté Vincent, de créer la Roarer, un twin suralimenté à transmission par arbre destiné aux GP. Bannie par les règlements de la FIM après guerre, la Roarer ne fera qu'une apparition au TT 1938,

Les bracelets sont juste assez longs pour accueillir leviers et manettes. Ici à gauche, le décompresseur en-dessous et l'enrichisseur au-dessus.



En option

Respectant une tradition établie depuis longtemps chez Velocette, un catalogue d'options permettait de personnaliser sa Thruxton ou encore d'en doper les performances. Quelques exemples extraits de la liste proposée par Robert Leconte dans son magasin de la rue de Vouillé, à Paris, en 1968 : selle Marx 157 F, frette de frein (montée) 165 F, dessus de réservoir en cuir 28 F. Il était même possible de monter une béquille centrale pour 45 F. Pour se faire une plus juste idée des tarifs, rappelons qu'à cette même époque la moto était vendue 7 015 F et que c'était l'une des plus chères du marché.

venant s'ajouter à la liste longue des projets onéreux et sans lendemain qui plombent le bilan financier de Velocette. La marque aime trop la technique et n'arrive pas à produire bon marché. Un constat déjà fait quelques années plus tôt avec la série K qui, malgré un succès durable, s'avère trop chère à fabriquer avec son entraînement de distribution par arbre, couple conique et renvoi d'angle. C'est pour cette raison qu'un nouveau moteur a été mis en chantier, le M, qui abandonne l'ACT pour une distribution culbutée. La première à en bénéficier est la 250 MOV de 1933. Elle sera suivie en 1935 de la MSS (Super Sports) 500. Avec la MSS démarre une histoire qui se conclura trente années plus tard par la fameuse Thruxton. Conformément aux habitudes de la maison, ce nouveau mono a bénéficié d'une conception soignée pour offrir des performances élevées et une bonne fiabilité. Il présente quelques traits caractéristiques comme des carters très étroits à l'intérieur desquels les roulements sont très proches les uns des autres afin de réduire les contraintes qui s'y exercent. L'embellage assemblé est très rigide et bien maintenu dans les carters, sans doute l'une des raisons de la solidité du bas moteur des Velocette. On retrouve ce même souci pour la transmission primaire par chaîne, qui passe au ras du

moteur, entraînant la conception d'un embrayage avec pignon de sortie de boîte à l'extérieur, montage inhabituel chez les Anglais. En rapprochant ainsi la source des charges des roulements qui les encaissent, il est possible de concevoir plus petit et plus fin sans risque pour la solidité. Autre particularité du moteur, la position surélevée de l'arbre à cames qui a permis de raccourcir d'autant les tiges de culbuteurs qui passent à l'intérieur d'un tube sur le côté droit. La distribution, assurée par quatre pignons à taille hélicoïdale, entraîne aussi la magnéto. Un pignon intermédiaire réglable permet d'ajuster le jeu et de réduire les frictions autant que les bruits de fonctionnement. La moitié supérieure du mono comporte un cylindre et une culasse surmontée d'un large boîtier percé d'une ouverture pour accéder aux culbuteurs et à leur système de réglage. La lubrification par carter sec comporte une double pompe à engrenage entraînée par le vilebrequin. La magnéto prend place derrière le cylindre alors que la dynamo, entraînée par une courroie, est placée sur le devant du carter moteur. En son temps l'embrayage fit beaucoup parler de lui, l'obtention du réglage idéal donnant des migraines à bien des mécanos. Là encore, Velocette a peut-être péché par envie de trop bien faire et dessiné un ensemble qui tient plus de l'horlogerie que de la mécanique. Toutefois, les spécialistes affirment qu'une fois le principe assimilé, le système fonctionne parfaitement. La boîte de vitesses comporte quatre rapports. Décliné en trois cylindres, 248 cm³ pour la MOV, 349 cm³ pour la MAC (alésage x course de 68 x 96) et 495 cm³ (81 x 96) pour la MSS, ce moteur va animer une large gamme de modèles, du très sage au franchement sportif après montage des pièces spéciales disponibles en option.

La science des petits pas

Après une courte disparition, la 500 MSS réapparaît en 1954 avec un moteur profondément remanié. De longue course, ses côtes deviennent carrées avec 86 x 86 mm pour une cylindrée de 499 cm³. Elle adopte aussi un nouvel ensemble culasse-cylindre en alu réalisé selon le procédé Alfin et se démarque de la 349 MAC par un agencement de la distribution spécifique avec rappel des soupapes par ressorts en épingle. Cette même année marque le passage au cadre entièrement suspendu et à l'apparition des combinés arrière montés sur une glissière dont la courbure permet, selon la position choisie, de durcir ou d'assouplir

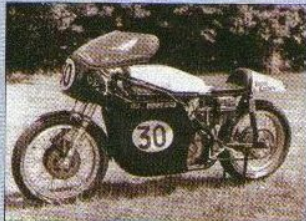
Le goût de la technique

L'attrait de Velocette pour les techniques nouvelles et les solutions inventives se retrouve dans de nombreux exemples, tout au long des soixante années d'existence de la marque. En voici quelques-uns :

- Arbre à came en tête (1926-série K)
- Suralimentation (1938-Roarer)
- Distribution par biseau rotatif (proto années 30)
- Graissage séparé sur un 2-temps (1936-GTP 250)
- Admission à clapets sur 2-temps (1961-scooter Viceroy)
- Châssis caisson en acier (1949-LE)
- Le sélecteur au pied
- Le flat twin refroidi par eau (1936 LE)
- La béquille automatique (1936 LE)
- Amortisseurs à gaz (1949 KIT)
- Suspensions réglables (LE et 349 MAC dès 1953)
- La selle biplace

La Velocette Thruxton en compétition

Sitôt la guerre 1939-45 terminée, Velocette relance la commercialisation de pièces spéciales à l'intention des pilotes désireux de s'aligner en compétition avec leur MSS. La marque a beau briller au plus haut niveau (titres de champion du monde 350 en 1949 et 1950 avec Firth et Foster) avec son



Malgré un énorme boulot, la Veloce Spéciale Leconte était loin des Yam TR2 et Kawa H1R.

mono double arbre, et disposer avec la KIT d'une des meilleures motos de son temps, elle n'en délaisse pas pour autant les gentlemen-riders qui en décousent tous les week-ends dans les courses de clubs. La Thruxton Veeline qui arrive en 1965 s'inscrit parfaitement dans cette tradition. Elle constitue techniquement l'apogée du monocylindre culbuté, dont l'origine remonte à 1935, accommodé à une sauce au fort parfum de compétition. En attestent la présence en série

de guidons bracelets, de commandes reculées, d'un carénage intégral, d'un bon frein avant, d'une fourche de qualité, des options coûteuses qui font de la Velocette la moto de série la plus adaptée au circuit. De fait, la Thruxton va collectionner les succès en catégorie Sport ou Production, aux quatre coins du monde. Stimulé par les bons résultats de la moto d'origine, l'importateur français Robert Leconte va décider d'extrapoler une machine plus performante pour courir dans le championnat 500 de 1968, lequel n'est pas d'un niveau très relevé. Christian Ravel notamment obtient quelques succès flatteurs avec cette Thruxton spéciale. Mais Robert Leconte ne s'arrête pas en si bon chemin.

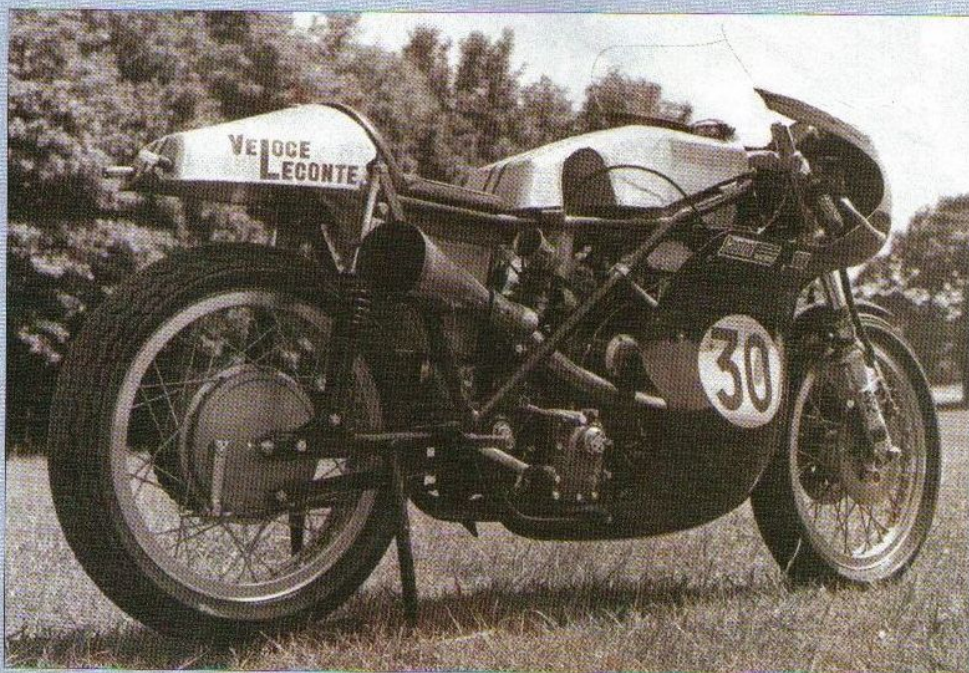
La Spéciale Leconte (source Bourgeois MR juin 1970)

Durant la saison 1969, le châssis d'origine a laissé apparaître ses limites en présence d'un moteur qui a gagné pas mal de chevaux et de pilotes qui demandent sans cesse plus à la moto. De surcroît, par son poids et sa hauteur, le cadre limite trop les possibilités d'amélioration de la tenue de route. Ne trouvant pas son bonheur dans les réalisations existantes (Rickman, Tartarini), Leconte décide de construire

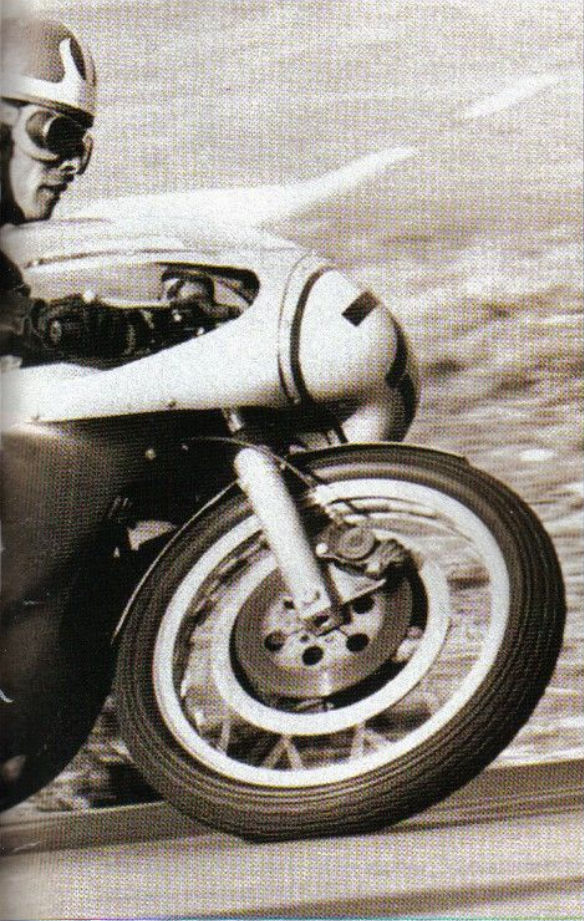


sa propre partie-cycle. Ce sera un double berceau en tubes Reynolds 531, au dessin simple et à la construction rigide. Une attention particulière a été portée à l'accessibilité mécanique. Il suffit de retirer le réservoir d'essence pour pouvoir travailler sur le haut moteur et le mono peut être sorti du cadre d'un bloc. Côté freinage, on trouve un double disque Lyster avec des étriers simple piston, associé à un système hydraulique Lockheed identique à celui des Rickman. La fourche est une Ceriani de 35 mm montée

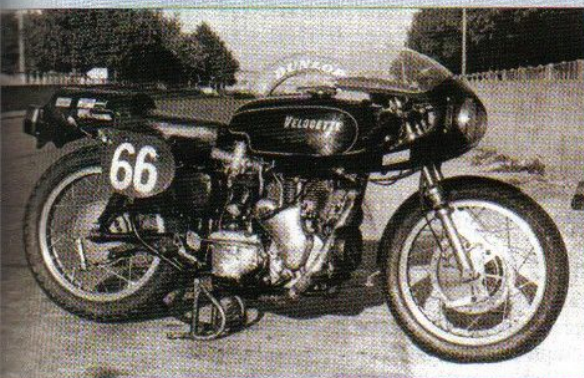
sur roulements Timken coniques. Le bras oscillant sera dans un premier temps celui de l'Indian Velo italienne. Trop lourd (il pèse 4 kg, soit la moitié du poids du cadre), il sera remplacé plus tard par un autre en tôle de section carrée. La Veloce Leconte hérite également de réservoirs d'essence et d'huile spécifiques, en alu. Côté moteur, les carters, le cylindre et la culasse restent d'origine. La boîte (fournie par l'usine et dérivée paraît-il de celle des fameuses KIT) comporte cinq rapports. Grâce à un taux de compression porté à 10,5 à 1 et un carbu de 38 mm, la puissance monte à 50 ch à 6 500 tr/mn. Ce qui représente un gain de puissance de plus de 20 % par rapport à l'origine. Mais cela reste insuffisant pour contrer les nouvelles arrivantes dans les championnats de vitesse français, les Yamaha TR3 et surtout les monstrueuses Kawasaki H1R. Malgré les efforts de Leconte et le pilotage généreux de Tchemine, le valeureux mono ne peut rien contre les 75 chevaux du trois-cylindres japonais. Une page est définitivement tournée.



Même noyée dans le peloton, la Veloce ne risquait pas de passer inaperçue. Du mégaphone sortait un bruit assourdissant.



Pilote titulaire de la Velocette engagée par Leconte en 1969, Tchernine a obtenu quelques beaux résultats. On le voit ici à Montlhéry.



Latouche et Moser s'étaient lancés dans l'aventure du Bol 1970 avec cette Thruxton.

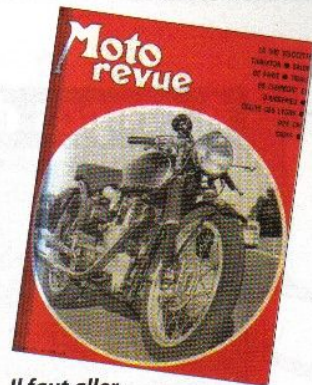
Le TT pour juge de paix

Malgré de grosses difficultés pour mettre son mono en route (ah le démarrage de la Veloce, tout un poème), c'est Neil Kelly au guidon d'une Thruxton extérieurement totalement d'origine (elle a même gardé sa plaque d'immatriculation arrière) qui remporte la catégorie 500 dans la course Production du TT 1967. Un résultat anecdotique qui ne fait que confirmer les prédispositions de la Thruxton pour les épreuves réservées aux machines de série. Plus intéressantes sont les données chiffrées de sa course : une vitesse maxi de 119,2 mph (191 km/h) dans la portion rectiligne entre Creg-ny-Baa et Brandish et un dernier tour bouclé à 91,01 mph de moyenne (145 km/h). Avec un mono de 41 chevaux, il fallait le faire !

la suspension. Génialement simple et très efficace, ce montage sera conservé jusqu'au bout. Année après année, la gamme des monos culbutés hérite de son lot d'améliorations. En 1956, deux nouveaux noms font leur entrée dans la famille, la Viper (350) et la Venom (500). Il s'agit de variantes sportives qui reçoivent quelques aménagements luxueux comme le frein avant de 7,5 pouces (190 mm) occupant toute la largeur du moyeu, la fourche télescopique Velocette et la grosse coquille de phare intégrant les cadrans. La 349 adopte par ailleurs la course réduite de la 499 tout en restant un longue course (72 x 86). Deux ans plus tard, ce sera l'apparition sur toute la gamme d'un carénage du moteur en fibre de verre, une astuce aussi contestable sur le plan de l'esthétique que de la morale puisque son but est de permettre à l'usine de s'éviter le polissage des carters moteurs. Ah, ces éternels problèmes de coût de revient...

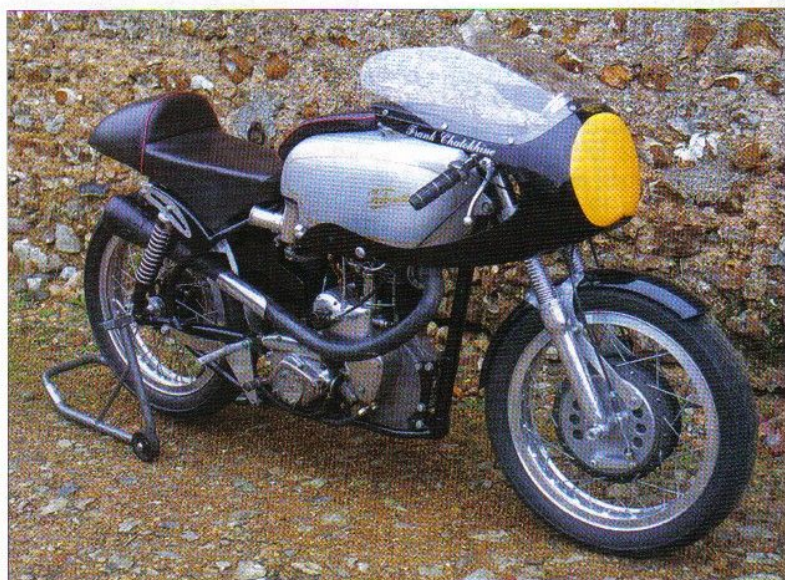
Un record d'endurance qui relance la marque

1960 voit l'entrée en scène des Viper et Venom Clubman. Modèles luxueux, elles échappent au "cache moteur" et disposent en série de quelques extras jusque-là proposés en option pour les coureurs : commandes reculées, carburateur Amal TT, magnéto racing, boîte à rapports serrés, taux de compression plus élevé, guidons bracelets, fourche double effet et frein de direction. Sont également disponibles en option un pot mégaphone et des jantes en aluminium. La Venom Clubman redonne du lustre à la marque en battant un record d'endurance qui fait grand bruit : 24 heures à plus de 100 mph (160 km/h) de moyenne. A la fin de cette même année, Velocette introduit le fameux carénage "Dolphin" qui donne naissance aux Viper et Venom Veeline. Une Veeline Clubman s'installe également dans la gamme, dotée d'un carénage plus fin surmonté d'une bulle basse. Et l'on arrive enfin à 1965 avec l'éclosion en deux étapes de la Thruxton. Dans un premier temps, c'est la Venom Clubman Veeline qui peut être équipée en option d'une nouvelle culasse renfermant une distribution allégée et des soupapes d'admission plus grosses. Pour offrir un gavage en conséquence, l'Amal TT cède la place à un GP monté sur une pipe ailetée si longue qu'elle impose le montage d'un réservoir d'huile modi-



Il faut aller chercher dans la reliure de 1970 pour trouver le dernier essai de Velocette dans Moto Revue.

La très belle et très rapide Thruxton avec laquelle Franck Chatokine dispute les épreuves AFAMAC.



A propos de la Velocette Thruxton

Prix en 1968 : 7 015 F
Cote actuelle : Comme tout ce qui est rare, les Thruxton sont chères. Un bel exemplaire se négocie autour de 15 000 €, certaines versions pouvant même aller au-delà. Et ne croyez surtout pas que les Veloce sont moins cotées en Angleterre sous prétexte qu'elles s'y trouveraient en plus grand nombre. Ce serait presque le contraire.

Acheter une Thruxton : Mécaniquement, une Thruxton exige d'être en très bon état, bien montée et parfaitement réglée pour donner du plaisir et des sensations. Sinon la petite sortie du samedi

matin risquera de tourner à la prise de tête ou à la crise de nerfs. Le monocylindre, très poussé pour l'époque, recèle quelques spécificités techniques demandant les compétences d'un expert. Si les pièces mécaniques sont dans l'ensemble assez faciles à trouver (gare aux refabrications à la qualité variable), il n'en va pas de même pour la partie-cycle ou l'habillage, certains accessoires étant réputés introuvables. Il faut donc bien contrôler l'état de la machine avant un achat, de s'assurer qu'elle est complète et conforme à la version annoncée. En effet il est assez facile de

transformer une Venom en Thruxton, seuls les numéros de moteur permettant de différencier les deux machines. Hors, même bien faite, une copie n'est jamais qu'une copie et ne peut être vendue au prix de l'authentique. Dernier conseil qui nous vient de Patrick Valchera, secrétaire général du Velocette club de France : ne pas hésiter à mettre 2 ou 3 000 € de plus pour un très bel exemplaire, remis en état par un spécialiste. La différence est vite rentabilisée.

Production totale : 1 108 exemplaires seulement ont été fabriqués entre 1965 et la fin de 1970.

Vente France : env. 200
Club : Velocette Club de France, 87 rue de la Roquette 75011 Paris. Tél. 01 43 48 49 25.

E-mail : velocette_vcf@yahoo.fr
 En Grande-Bretagne (environ 2 000 membres) Velocette owners club, site Internet

www.velocetteowners.com
Sites Internet : www.croesus-consultants.co.uk/v-tec

Très bien documenté, ce site fournit entre autres les côtes techniques précises de la plupart des pièces d'usure moteur-transmission et même partie-cycle pour tous les monos culbutés d'après-guerre.

Essais : Moto Revue n°1999 du 24/10/1970

Autres lectures :

- *Velocette Motorcycle : MSS to Thruxton* par Rod Burris, Ed. Veloce.

- *Velocette Technical excellence exemplified*, par Ivan Rhodes, Ed. Osprey

- *The Velocette saga, the story of a great motorcycle* par C.E. "Titch" Allen, Ed. Amulree.

Spécialistes : Atelier Chatokine, 5 rue du Château d'eau 28300 Querry, 02 37 32 92 58. **THE spécialiste en France** qui nous a permis de réaliser les photos de ce dossier.



fié et d'un bidon d'essence muni d'un décrochement à l'arrière droit. En juin arrive la Thruxton qui dispose en série de ce qui était optionnel sur la Venom Clubman.

En dépit de son style disons personnel, la Thruxton suscite immédiatement l'intérêt des sportifs. Il y a déjà ce nom qui fait référence à un circuit anglais très utilisé à l'époque, sur lequel une Velocette a remporté l'épreuve des 500 miles en 1964. Il y a surtout cette ligne surbaissée et un "accastillage" qui prend en compte des critères essentiels pour le circuit : agencement des commandes, profilage, garde au sol, bons freins, et performances élevées.

Thruxton Veeline ou la sportive prête à courir

La Thruxton est annoncée pour 41 chevaux et 170 kg à sec. Pour une 500 c'est tout à fait dans le coup : la Triumph T100 Daytona, malgré son twin, ne propose que 39 ch, quant à la 450 Honda, si elle domine avec une puissance de 43 ch, elle marque le pas avec un poids qui frise les 190 kg. La Thruxton a trouvé les bons arguments pour causer aux sportifs. En plus de la fiche technique alléchante, il y a cette gueule inimitable et un charme qui opère d'autant plus fort quand la moto est dans sa version Veeline, avec son magnifique carénage taillé sur mesure. La touche finale sera donnée par l'option selle une place et demie façon Manx. Rhâ, lovely... Mais pas si vite ! La belle ne se livre pas aussi facilement au premier venu et les préliminaires peuvent être longs et assez désespérants. Il suffit de relire l'essai de Christian Lacombe (Salut Papy) dans le numéro 27 du mensuel *Champion*, daté 15 mars-15 avril 1968 : « la mise en route de la machine est toute une cérémonie... Premier cas, démarrage au kick, moteur froid. D'une main, soulevez le réservoir au niveau de la selle, de l'autre glissez un doigt sous le cadre entre maints fils et câbles pour atteindre le titillateur de la cuve. Titillez, titillez jusqu'à ce que l'essence déborde, s'écoule à terre et que vous en ayez plein les doigts. La manette du starter doit être fermée aux trois quarts, la manette d'avance totalement fermée et la poignée de gaz

Fiche technique

Moteur

Monocylindre 4-temps, refroidi par air. Distribution par arbre à cames latéral, tiges et culbuteurs

Alésage x course : 86 x 86 mm

Cylindrée : 499 cm³

Taux de compression : 9 à 1

Puissance maxi : 41 ch à 6 200 tr/mn

Couple maxi : n.c.

Allumage : magnéto puis batterie-bobine à partir de 1968

Alimentation : 1 carburateur Amal GP Ø 35 mm (Amal Concentric de 36 en 1969, de 38 en 1970)

Lubrification : carter sec

Démarrage : par kick (en principe) ou à la poussette

Transmission : primaire par chaîne

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesse : à quatre rapports

Transmission : secondaire par chaîne

Partie-cycle

Cadre : simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur

Suspensions : fourche télescopique, bras oscillant et 2 amortisseurs latéraux réglables en inclinaison

Freins : tambour double came Ø 190 mm AV, simple came Ø 177 mm à l'AR

Roues : à rayons, jantes en alu 19" AV/AR

Pneus : 3,00 x 19" AV, 3,25 x 19" AR

Longueur : 2 130 mm

Largeur : 700 mm

Hauteur : 990 mm

Empattement : 1 365 mm

Garde au sol : 140 mm

Hauteur de selle : n.c.

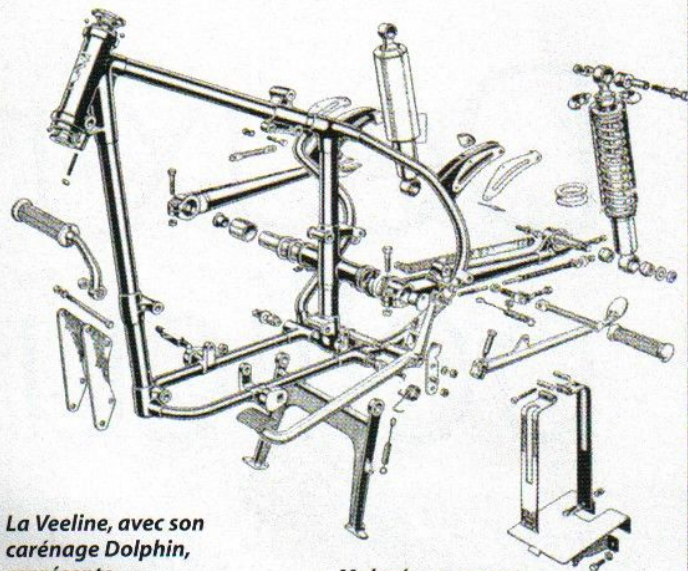
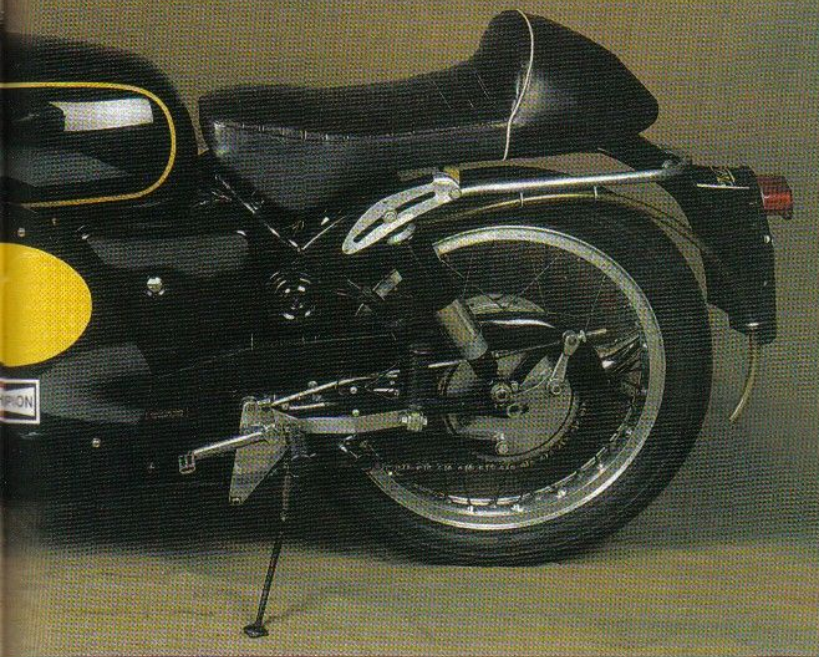
Contenance réservoir essence : 19,5 l

Poids à sec : 177 kg

Performances

Vitesse maxi : environ 180 km/h, 400 m D.A. 15" env.

Consommation moyenne : env 7,5 l/100



La Veeline, avec son carénage Dolphin, représente le summum du genre. La tringle de garde-boue AV Seymour n'est pas d'origine.

Malgré son aspect archaïque, ce cadre est excellent. Les Veloce étaient réputées pour leur tenue de route.

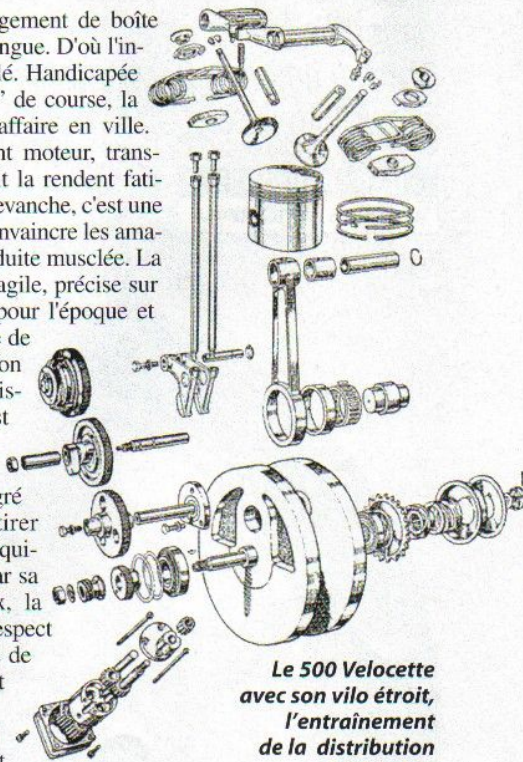
ouverte au huitième. Tirez sur le décompresseur et abaissez doucement le kick une fois, plus plusieurs fois rapidement (pour faire parcourir au mélange gazeux les 35 mm de la pipe d'admission). Relâchez le lève-soupape, réappuyez doucement sur le kick jusqu'à ce que vous trouviez la compression, ensuite laissez échapper la compression à l'aide du lève-soupape. Le kick remonte. Donnez un coup de savate en puissance, mais pas brutalement, la poignée de gaz étant toujours ouverte d'un huitième. Logiquement, le moteur doit partir. Sinon recommencez !!! » Et l'ami Lacombe de rassurer son lecteur en prévenant qu'il faut bien deux à trois semaines à un motard averti (s'il ne l'est pas, il n'a plus qu'à revendre sa Veloce) pour réussir l'opération à tout coup. Avant cela il vous reste la poussette (alors là, le non averti a toutes les chances de buter sur la compression et de se répandre lamentablement). De bon conseil, Lacombe ajoute « qu'au cas où on bloque sur une compression il vaut mieux reprendre la procédure à son début, trois hommes gaillards n'arrivant pas à venir à bout de la résistance ». Si après ça la Thruxton vous tente toujours, c'est que vous êtes vraiment accroché ou masochiste. Ou un peu des deux (surtout celle en noir, hein ?).

Dernier témoignage

Une fois la selle haute enjambée, l'ambiance à bord est unique. Il y a l'envie irrépressible de se reculer jusqu'au dossier et de s'allonger sur le réservoir pour blottir la tête derrière la bulle du carénage. Sous les yeux, deux gros cadrans très écartés laissent apparaître en arrière plan l'ampèremètre fixé sur le carénage. Plus près, le papillon de réglage du frein de direction et sur les guidons, des tas de manettes qui vous font comprendre qu'il va y avoir des trucs à faire pour diriger la machinerie. Une fois le moteur en marche (le démarrage sera simplifié par l'adoption d'un allumage batterie-bobine sur les modèles 1969), c'est le bruit qui capte toute l'attention. Puissant et profond, avec ces pulsations typiques des gromonos et les vibrations qui en découlent. Au moins dans les bas régimes, car à partir de 3 000 tours, le fonctionnement devient plus régulier et la réponse gagne en franchise. Le manque de souplesse à bas régime est

La Veeline préfigure le concept de Replica

rendue plus perceptible par un étagement de boîte très racing avec une première très longue. D'où l'intérêt d'avoir un embrayage bien réglé. Handicapée par sa définition de moto "presque" de course, la Thruxton n'est pas du tout à son affaire en ville. Position de conduite, comportement moteur, transmission et angle de braquage réduit la rendent fatigante et peu agréable. Sur route en revanche, c'est une vraie sportive qui n'a aucun mal à convaincre les amateurs de belles trajectoires et de conduite musclée. La Veloce est une moto étonnamment agile, précise sur la trajectoire, très bien suspendue pour l'époque et dotée d'un freinage qui faisait figure de modèle. Le double came fait maison est puissant, dosable et, fait rarissime, endurant. Quant au moteur, c'est le gros mono sportif dans sa pleine expression, particulièrement envoûtant dans les mi-régimes et qui, malgré une puissance modeste, parvient à tirer un rapport très long et emmener l'équipage à près de 180 km/h chrono. Par sa définition autant que par son prix, la Thruxton suscitera l'estime et le respect de la gente motocycliste, y compris de ceux que ce genre de moto n'attirait pas. Elle connaîtra quelques aménagements mineurs (allumage batterie-bobine, carburateur différent notamment) et poursuivra sa carrière jusqu'en 1970, moment où sa propre fin mais surtout celle de Velocette se profile. La splendide Thruxton Veeline restera ainsi comme le dernier témoignage d'une marque qui avait fait de la passion pour la belle technique une culture d'entreprise. Velocette ferma ses portes en 1971, non sans avoir au préalable pris soin de régler la totalité de ses factures pour mourir comme elle avait vécu : avec dignité.



Le 500 Velocette avec son vilebrequin à double étage, l'entraînement de la distribution surélevé et la pompe à huile à double étage. Une conception qui remonte aux années 30.