

# MOTO RETRO

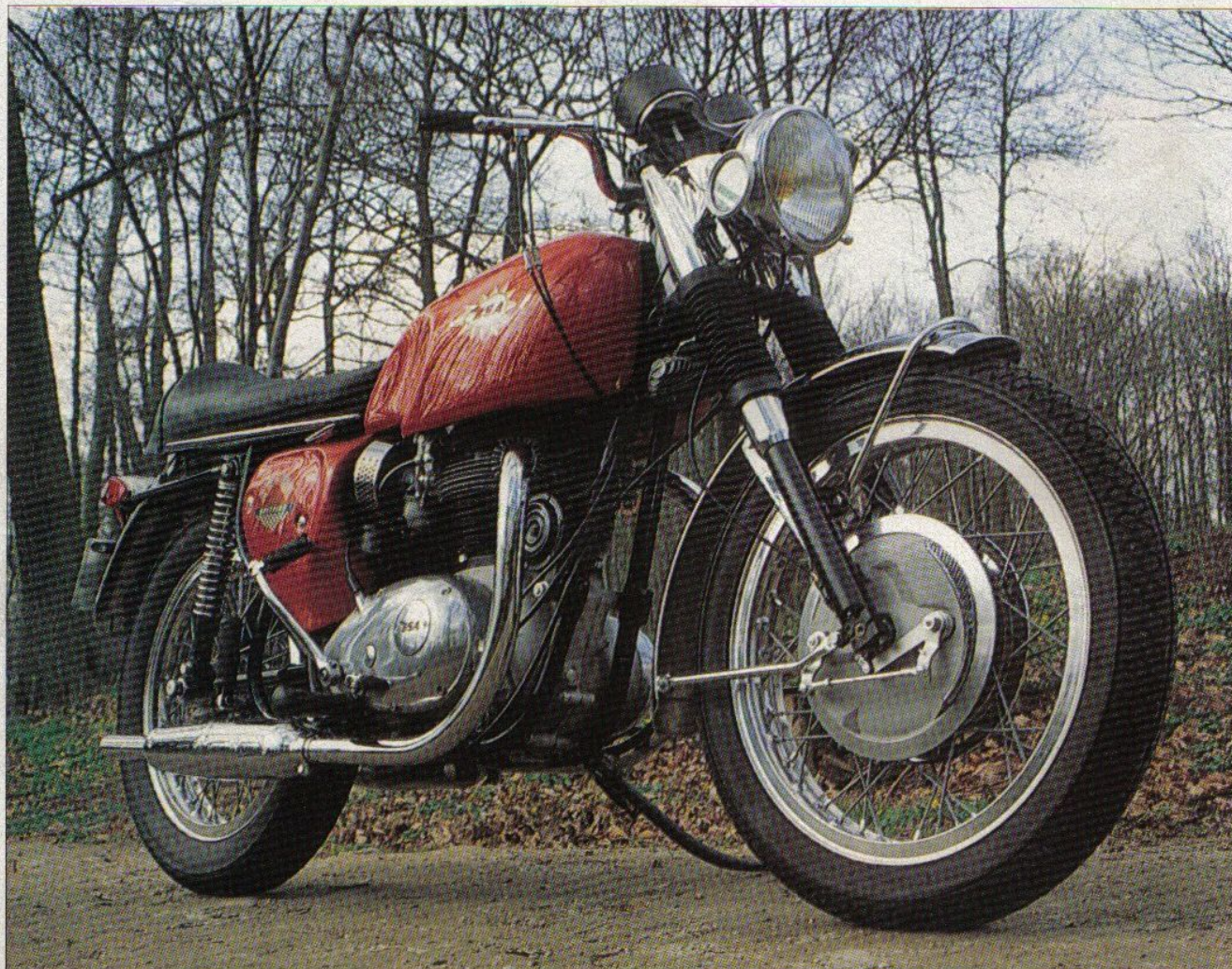
HISTOIRE / REPORTAGES / ESSAIS



Essayés pour vous, ce mois-ci, une BSA SPITFIRE MK IV 1968.  
Attention : espèce venimeuse !...

# BSA SPITFIRE

## La voie du Grand Tourisme



Par son patronyme, lourdement chargé d'histoire et de réminiscences glorieuses, la BSA "Spitfire" pouvait apparaître comme un ultime "baroud" britannique face à l'invasion prévisible de l'empire Nippon dans l'univers de la moto. Il n'en fut rien. Rien qu'une présomption qui s'avéra bien réelle. A l'époque, la Spitfire MKII reprenait les faits d'armes du modèle du même nom des "Late Fifties", en apportant cependant une image de sportive et de routière résolument nouvelle...

**L**'origine de cette moto remonte, en effet, au début des années 60, à une époque où les dirigeants de l'honorable usine de Small Heath, tentaient une rénovation de la gamme et du twin A7/A10, créé en 1946 par Val page pour affronter le célèbre "Speed Twin" Triumph.

Très inspiré de son prédécesseur, le nouveau BSA reprendra l'architecture générale, mais avec des cotes plus que carrées (75 x 74), une culasse tout alu, un arbre à cames unique et haut perché et une distribution culbutée assurée par des poussoirs logés dans une excavité des cylindres, en sa partie arrière... A l'instar de son prédécesseur, le nouveau BSA était prévu en 500 cc et 650 cc, 2 cylindrées différentes, elles-mêmes déclinées en de nombreuses versions (Lightning, Rocket, Lightning Clubman), impératifs com-

merciaux obligent... Par la suite, il se verra doté de perfectionnements ponctuels comme l'allumage 12 volts, une chaîne primaire triplex, un embrayage à 3 ressorts, etc, etc...

Mais en 1966, coup de tonnerre à Birmingham : dans un fracas de feu apparaît la BSA "A 65 S" (S pour Spitfire) ; la nouvelle venue affiche clairement ses prétentions avec un rapport de compression poussé à 10.2/1 et des arbres à cames nouveaux. Avec ses 2 carburateurs Amal Grand prix, la bête annonce 55 chevaux au frein ; BSA se lance de toute

évidence à l'assaut de la concurrence (Norton, Triumph).

Et pour parfaire le décor, on la dote d'un air robuste et agressif, par la voie entre autres d'un gigantesque réservoir de 18 litres, secondé par deux caches latéraux (l'un pour le réservoir d'huile, l'autre pour la batterie), de deux cadrans gainés noirs : un compteur et un compte-tours. La nouvelle venue dans la gamme est baptisée Spitfire MKII, mais depuis les premières Spitfire de 1950, les choses avaient bien changé. Nettement changé. Attention : chien méchant...

### Au nom de la race

Avec son moteur gros comme ci et droit comme ça, avec son réservoir rouge que d'aucuns soupçonnent originaire de Maranello, avec ses pots "saucissons" et ses jantes Akron, la BSA en impose : mieux encore, elle a du "chien". Cette image suscite le respect et force l'admiration, d'autant qu'une foultitude de détails corroborent l'allure générale : cadre noir (à double berceau), bloc moteur tout alu et cylindre fonte, phare chromé, pare-chocs chromés, selle à dossier, tout y est, même les sigles suggestifs aux couleurs de l'Amérique et de la ligne d'arrivée. Aucun doute à avoir sur les origines et les objectifs, seuls les trois fusils en faisceaux ont disparu, comme emportés par une rafale de l'ancienne garde...

Entre elle et nous, ce fut une surprise. Pour François O'Born, son heureux propriétaire, ce fut un coup de foudre. Il nous l'a raconté : " la première moto que j'ai pu conduire (mais je n'avais même pas de permis), était une Spitfire, celle d'un voisin, d'un copain... Quand j'ai vu la même sur le stand Chatokhine à Rétromobile, mon sang n'a fait qu'un tour... Les vieux démons ont ressurgi. J'ai fait un " pola " (comprendre Polaroid, notre homme vit dans l'hémisphère du bro-mure) et le lendemain je l'ai achetée. Je suis comme ça ".

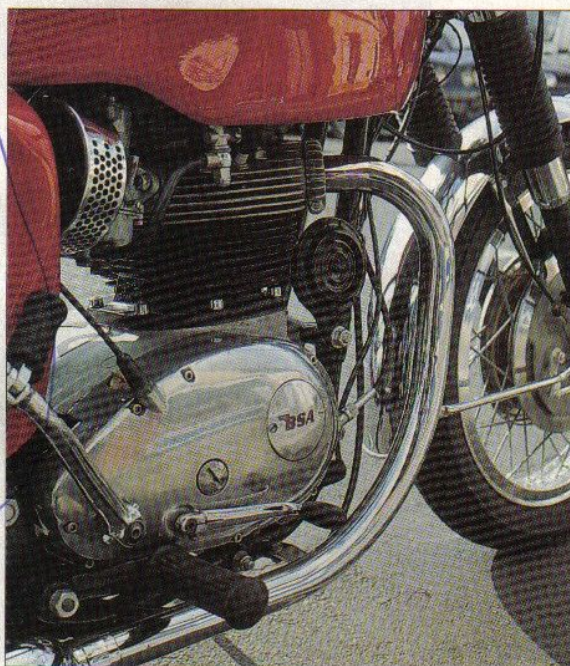
Depuis, il a découvert la machine, son histoire et un ami que l'on prénomme Roland. " Cette machine n'a connu avant moi qu'un seul homme. Un seul et il n'a quasiment pas roulé avec. Et quand il l'a mise en vente, il a eu l'excellente idée de la confier à Chatokhine. Celui-ci a changé tous les joints moteur et c'est ainsi que je l'ai touchée : neuve ! Le moteur totalise aujourd'hui 2.696 kilomètres "...

### De l'avis des routes

Nos amis les saxons vénèrent plus que tout autre chose, les machines authentiques : " Authentic and unrestored ", comme ils disent. Face à cette Spitfire, notre impression fut largement empreinte de respect : nous avons donc décidé de faire route ensemble avec une comparse, une " Bonneville ". Chacune a révélé ses forces, ses faiblesses et ses charmes : la BSA s'est révélée plus virile, plus " physique " car plus lourde, la Triumph plus souple, plus féline et plus svelte (le modèle US notamment). Question freinage, c'est à peu près du pareil au même...

En ville, la BSA s'avère un peu lourde et fatigante. Les 200 kilos de la bête, le gros réservoir de 18 litres et les K70 triangulaires y sont bien pour quelque chose : comparativement, la Bonneville fait figure de vélo. Direction : la campagne...

Sur la route, les choses s'arrangent très nettement. La Spitfire engage fort, très fort. Bien secondée par une suspen-



sion arrière et une fourche assez fermes, la tenue de route apparaît rassurante et efficace.

Avec la puissance du gros "twin" qui crache littéralement le feu dans des accents rauques et furieux, le poids excessif de l'engin disparaît totalement ; reste une excellente impression de confort et de puissance. N'est-ce pas là les critères d'une grande "GT" ?...

A noter que le "Twin" se révèle suffisamment souple pour ne pas être contraint à des changements de vitesse fréquents : les Amal concentric, plus sages et moins capricieux, expliquent sans doute cela. Les choses ne devaient se présenter ainsi avec les "Grand Prix" montés sur les MKII.

Question freinage, la double came avant fait correctement son travail. Soyons honnêtes : ils s'avèrent très satisfaisants à vitesse moyenne mais très insuffisants pour le trafic actuel.

En revanche, nous avons été surpris à trois reprises : d'abord la zone rouge est inexistante. C'est idiot mais on ne sait jamais vraiment où l'on en est ; il faut dire que la machine en veut et en reveut... Jusqu'ou peut-elle aller ? 5.500 tours sans problème d'après son propriétaire soit un bon 175 compteur ! Deuxièmement, le guidon légèrement cintré procure une position bien adaptée aux vitesses moyennes, mais son diamètre est vraiment trop petit : on a tendance à rester crispé sur les poignées. Enfin et surtout - Mon Dieu - au-delà des 4.000 tours/minute, les vibrations deviennent extrêmement sérieuses, perturbantes, voire totalement insupportables de nos jours. "Saint-Caoutchouc" n'ayant point daigné descendre dans le royaume du Twin, en tout cas pas chez BSA,



le calage du twin à 360° fait rudement sentir son déséquilibre. De ce côté, le montage "isolastic" Norton et le montage du guidon sur silent-blocs chez Triumph avaient bien arrangé bien les choses, côté confort. Conjugué avec les petites poignées, ce "détail" rend la conduite tout à la fois fatigante et surprenante. On est contraint de relâcher les gaz...

Très marquante de prime abord, la BSA Spitfire confirme ses prétentions et son agrément sur route. En outre, elle se révèle très confortable, surtout en duo. Bref, avec son autonomie importante, elle ne peut cacher sa prédilection pour les Grands Espaces et les Grandes Distances. Objectif visé : les USA, patrie refuge de l'Industrie anglaise, en perte de vitesse. Hélas ! sa carrière sera de très courte durée ; trois années exactement de 1966 à 1968, ce qui en plus de son caractère "Grand Tourisme" en fait une BSA recherchée et hautement

recommandable. Un atout certain quand on la touche dans un tel état d'origine...

TEXTE ET PHOTOS DANIEL PREST

### TECHNIQUE

MOTEUR : 654 cm<sup>3</sup> ; 75 x 74 ; rapport de compression : 10,2/1 ; allumage par batterie / bobine ; alternateur 12 V ;  
carbu Amal concentric ; 55 ch / 7.200.  
BOITE : 4 vitesses ; lubrification séparée.  
DIMENSIONS : empattement 142 mm ; longueur 220 mm.  
POIDS : 184 kilos.  
FREINS : AV : 203 mm ; AR : 178 mm.

