

Rétro 2

**CELLE DONT L'USINE
NE VOULAIT PAS !**





Les qualités de la Velocette Venom, base de notre modèle de ce mois, étaient certaines. Son archaïsme apparent ne retirait rien à ses performances exceptionnelles. Il faudra une victoire, celle de 1964 aux 500 miles de Thruxton, pour que l'usine daigne l'insérer à son catalogue, capturant au passage le nom du mythique circuit pour identifier son nouveau modèle. Rendez-vous avec la dernière vraie compé client d'Outre-Manche.



Gentleman Rider edition

En proie à de nombreuses difficultés financières, par la suite de choix de gammes incertaines en basses cylindrées, la maison de Birmingham ferma ses portes en 1971, au moins pour la production de machines. L'histoire aurait pourtant pu s'écrire autrement. Velocette et le monocylindre, c'est ce qu'on appelle une tradition. Pensez. La magnifique machine que vous avez sous les yeux voit ses racines se plonger dans les années trente. Sa conception mécanique est donc âgée de plus de trente ans à sa sortie. En 1933, initialement décliné en 250, le mono va évoluer vers des cylindrées de 350, puis 500 cm³. Parvenue dans le marché des années soixante, cette cathédrale mécanique ne soutient que difficilement la comparaison face aux attrayants twins des firmes concurrentes. Triumph, Norton, BSA sont autant de producteurs d'objets de convoitise. Il faut y voir davantage une envie d'avoir une grosse machine entre les jambes, plus que de réelles différences de performance brute. Une Velocette Venom, modèle initiateur de la Thruxton, nous le verrons plus loin, galope à plus de 150 km/h avec ses 34 ch. A titre de comparaison, une Triumph Tiger 100 annonce 32 ch, une vitesse de pointe inférieure de 10 km/h, pour un poids quasi identique : 154 kg à opposer aux 150 de la Venom. Une BSA Royal Star est elle à égalité de puissance et de vitesse avec la Venom. Bref, à cylindrée égale, le twin n'est pas encore avantageux. Il faudra l'arrivée de la Honda CB 450, certes lourde, mais aux régimes de rotation moteur qui affolent

les foules, pour que le mono quitte, dignement, le marché que nous qualifierons de populaire.

DE LA COURSE, À LA CHAÎNE

Dire que la moto n'est pas au mieux de sa forme au milieu des trente glorieuses est un doux euphémisme. L'arrivée des automobiles à prix contenu fait glisser la motocyclette du rang d'engin de déplacement obligé à celui de produit de passionnés, pour ne pas dire d'irréductibles. De fait, les usines de deux roues s'emploient à orienter leurs recherches vers des marchés captifs. Ceux de l'Etat en font partie. Velocette va dépenser des fortunes pour la mise au point d'un concept qu'Honda baptisera dans les années quatre vingt, la "Motomobile", la récente 800 Pacific Coast : moyenne cylindrée carrossée en scooter, ou scooter affublé de grandes roues et d'un gros twin, c'est selon. Velocette met donc au point la LE : Little Engine (petit moteur), qui engendrera la Vogue : un twin de 200 cm³, refroidi par eau, totalement caréné (voir notre cliché). Pas un fiasco, mais les ventes ne rentabilisent pas l'investissement. Fausse bonne idée. Du coup, toute la production traditionnelle souffre d'un manque d'investissement, donc de développement. Il n'en demeure pas moins que les qualités de tenue de route, de performance du monocylindre, envoient directement les Velocette sur circuit. Notamment en Angleterre, où les courses de clubs suscitent un engouement

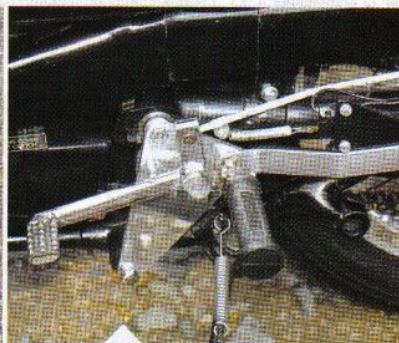
inconnu chez nous, où les cross de quartier dominant pour rassembler les familles les week-ends. Pour populaires que soient les compétitions sur piste en Grande Bretagne, les usines ne s'y montrent que peu. Il faut dire que les préparateurs privés s'y emploient joyeusement. Aux Etats-Unis (où Floyd Clymer agent Velocette en Californie réalisera un travail d'ébauche considérable), en Australie, en Afrique du Sud, la Velocette Venom est autopsiée, découpée, greffée. Des 6 200 tr/min originaux, l'aiguille du compte-tours va flirter avec les 7 500 ! Enorme pour un moteur dit carré de 86 x 86 d'alésage course. La véritable ancêtre de la Thruxton va naître dans son pays d'origine des mains du DG de Stevens, Londres, qui exécute une préparation déjà nantie des commandes reculées, de bracelets, selle ➤



Voyez la taille des roues, des commandes, et rappelez-les à l'ensemble, la petitesse se devine...

Velocette 500 Thruxton

Protège réservoir ? Un peu, mais surtout un endroit pour poser le menton, alors que vous êtes à chasser le un, le deux et le cinq du tachymètre en miles, soit 200 km/h, planqué derrière le carénage.



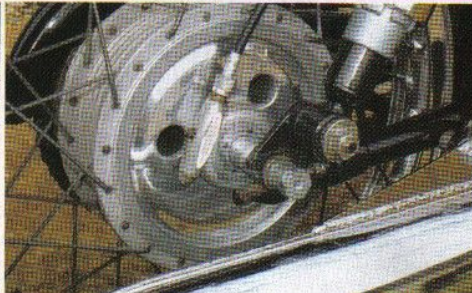
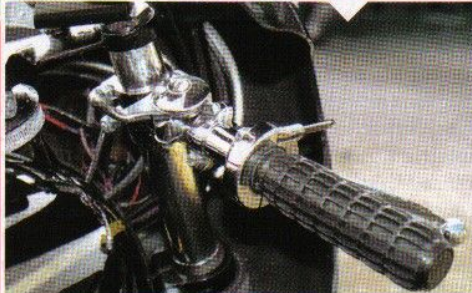
N'importe quel cyclo à boîte du 21^e siècle fait plus cossu que cette fine machine. C'est d'ailleurs sa qualité : la compacité

Cette vue permet de se plonger dans les entrailles du carénage où le faisceau électrique est un peu anarchique. Au moins, il est simple, et fiable.

Les commandes au pied sont reculées et inversées par rapport aux normes actuelles, le frein est à gauche, la finition de chaque élément se déguste avant chaque sortie.



Papillon de roue de vélo (cette ?) pour dépanner un cycliste ? Non, c'est un frein de direction, accessoire aujourd'hui quasiment disparu de la production motocycliste.



➤ dossier et tapage du moteur avec ce qui se fait de mieux en la matière. Le plus amusant, les peintures retenues sont à l'identique du modèle bleu et gris que vous percevez sur la page suivante. Mais cette machine ne reste qu'une Venom Clubman affûtée parmi tant d'autres. Les Venom étaient capables, dès 1960, de performances remarquées comme les 24 heures à cent miles de moyenne dans l'heure à Monthéry (soit un peu plus de 160). La victoire aux 500 miles de Thruxton, aux mains du Néo-Zélandais Alan Harris, une des courses du championnat d'Europe d'endurance en 1964, va finir par séduire Bertie Goodman, petit-fils du fondateur de la marque. Il décide les responsables de la firme de produire ce qui sera le dernier monocylindre compétition client de l'histoire, sorti d'usine. L'industrialisation va donner une toute autre machine.

LA THRUXTON EST UN MODÈLE À PART ENTIÈRE

La vraie Thruxton qui finit par être industrialisée en 1965 n'a pas grand chose en commun avec la Venom, si ce n'est son allure générale. Du côté de son moteur, la partie basse est à l'identique, à l'exception d'une prise de reniflard différente. Planqué sous le réservoir, le haut moteur change. La culasse profite de toutes les préparations privées et en retient les meilleures recettes. L'angle des soupapes diffère, ce qui leur évite une destruction en cas de surrégime, donc d'un affolement (les ressorts n'assument plus leur fonction de rappel en raison de la vitesse linéaire des soupapes). La soupape d'admission prend 5 mm de diamètre en plus, pour arriver à la taille respectable de 51 mm ! Au final, pour un régime de

rotation identique, sept chevaux sont gagnés pour parvenir à 41. Comme toutes les Séries M depuis 1953, la Thruxton est équipée d'une suspension arrière oscillante réglable en dureté par déplacement de l'attache supérieure des combinés amortisseurs, ce qui accessoirement fait également varier le débattement de la roue. À l'avant, elle bénéficie d'une fourche moderne reprise au récent Scrambler de la marque. Le freinage avant est estampillé John Tickle, un préparateur réputé qui sera un des derniers à produire un monocylindre café racer au début des années 70, motorisé par un Norton Manx !

DÉLICIEUSEMENT CLASSIQUE, SACRÉMENT GAGNANTE

Il s'approche de son demi-siècle avec élégance notre racer. Mais très franchement, comme l'explique notre analyse historique qui précède, son allure fait plutôt penser à une moto de l'immédiat d'après guerre, la seconde pas la première, ne poussez pas quand même. Pas par son architecture moteur, car le mono est encore bien présent lors de sa commercialisation ultime chez d'autres constructeurs. Avec traditionalisme chez les Anglais de BSA, et plus d'audace chez les Italiens de Ducati dont les monocylindres auront une carrière plus longue avec l'adoption des fameuses distributions desmodromiques. Chez Aermacchi, la mécanique des 350 TV est autant classique, mais infiniment moins performante. Car les Thruxton

vont montrer leur dossier à pas mal de machines plus véloces sur le papier. Elle sera notamment championne de France en 1966, avec Vasselin à son guidon. Modifié par Robert Leconte, un autre exemplaire est au départ du Bol d'Or 1970, un baroud d'honneur, car relégué en fond de classement par suite d'incidents mécaniques. Une Thruxton coûte alors 6 750 F, soit 7 160 € de 2008. Elle rencontre en 1969, sur le marché comme sur la piste, une certaine 750 Honda. Cette année là, notre Velocette a bien augmenté : 8 830 F, soit 8 250 € à la date de la lecture de **Moto2**. Mais le vaisseau amiral du pays du soleil levant ne coûte que mille francs de plus, avec le regard concupiscent des minettes en plus, et les victoires comme celle du Bol d'Or... La messe est dite !

Dernier sursaut de la marque, la Thruxton sera le dernier gromono planétaire de série destiné aux amateurs de machines sportives quasi prêtes à prendre la piste. Il vous sera possible de l'admirer dans ses œuvres, lors des épreuves de vitesse classique, nous ne manquerons pas de vous en communiquer les dates. ■



Imaginez ce duo sur la route dans les années 70, à côté des Honda 750, voire avant avec la CB 450 ! Hors sujet ? Pas si sûr ! Le carénage Veeline est plutôt prévu pour la course, il offre une protection symbolique sur route. Mais baissez la tête, collez-vous le menton sur le réservoir, et tournez la poignée !



À L'ATELIER

L'impression de simplicité qui se dégage de notre machine ne doit pas faire oublier sa nationalité. Comme toute Anglaise, une Thruxton demande des soins attentifs pour donner le meilleur d'elle-même. Et ça prend du temps. Roland Chatokhine avait, le jour de notre passage, son autre Thruxton sur le pont de l'Atelier. Deux ans qu'elle n'avait pas tourné, et sa remise en route va demander une semaine (peinarde, il est à la retraite) complète de travail. Changement de tous les joints qui ont séché, réglages, vérifications. Certes, un collectionneur qui utilise fréquemment sa machine n'atteindra pas ce total, mais tout de même. Le démontage du carénage est à lui seul un moment : dépose repose et ce sont deux heures de main d'œuvre à 40 € hors taxes, qui partent en fumée. De l'avis du père et du fils, il n'y a pas vraiment de pièces affublées de faiblesses. La mécanique est très précise et le calage du vilebrequin, monté sur roulements Timken réclame de l'attention, faute de quoi on dégomme le carter gauche. Mais l'usure, ou une gamelle, vont prendre des allures de catastrophe.

Il n'y a plus de carters moteurs d'origine, les adaptables sont à 2 000 € l'ensemble hors pose. Les culasses refabriquées demandent, elles, du boulot. Il y a pire. Les superbes jantes fabriquées par Dunlop pour Velocette sont tout simplement introuvables. « Et ce n'est même pas une affaire de prix, car à 1 500 € la paire, elles partiront instantanément ! » Nous dit Franck. Par ailleurs, l'usine fabrique toujours des pièces, ce qui est exceptionnel. Enfin, si le démarrage au kick, une opération pleine de charme et de retours... vous rebute, vous pourrez acquérir un démarreur qui prendra la place et l'esthétique de la dynamo d'origine. Une opération à 1 250 €, à laquelle viennent s'ajouter trois ou cinq heures de montage selon que la machine est carénée ou pas.

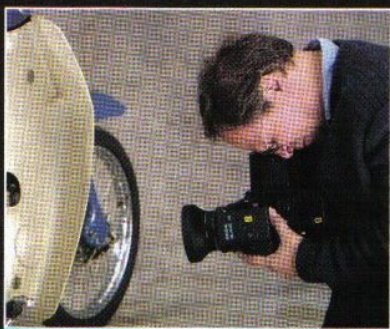


LEURS IMPRESSIONS À SON GUIDON



FRANCK CHATOKHINE

« D'abord, ce qui surprend, c'est que cette moto ne fait pas du tout un bruit de machine de course, ce qu'elle est. Mais ensuite, il faut composer avec ce profil. La première est à 50%, ce qui envoie la machine à environ 100 km/h. Donc difficile de l'emmener en ville, où l'embrayage, parfaitement doux, n'apprécie pas le traitement. Une Thruxton, c'est avant tout un moteur extraordinaire, parfaitement puissant, qui pousse l'aiguille du tachymètre aux environs des 200 km/h. La tenue de route est parfaite, tout en préservant un confort que les seuls bracelets obligés viennent obérer. Le freinage est lui aussi excellent, en puissance. Mais, en endurance, il ne faut pas oublier que ce sont des tambours, qui finissent par perdre de leur efficacité en chauffant. Mais ça, ce n'est pas spécifique à Velocette ? Non ? »



JEAN-PIERRE PRADÈRES photographe & amateur de Velocette

« La Thruxton, c'est pratiquement la première moto que j'ai conduite en 1972. Je venais de passer mon permis sur une 250 Honda, et j'avais un 125 mono Honda pour aller bosser. La rencontre avec la Velocette : ce fût le coup de foudre, qui ne s'est pas démenti depuis. Cette moto est légère, facile à piloter et prend des angles hallucinants. Les miennes ont souvent eu le cadre râpé dans les virolos. C'est une moto très moelleuse, mais qui marche très fort.

Le moteur prend des tours à n'en plus finir et la limite de 6 200 tr/min est souvent dépassée si on ne surveille pas le compte-tours qui n'est pas là pour la décoration ! L'ensemble est un lien direct entre le beau et ce qui marche, et l'inverse est vrai. Des Velocette, j'ai dû en restaurer une dizaine, dont une ou deux Thruxton. Ce sont des machines qui ne supportent pas l'à peu près. Elles ont plus souvent souffert des frasques de mécanos peu rigoureux, que de faiblesses intrinsèques. »



ROMAN MÉCANIQUE la Thruxton se la raconte...

Je suis un monocylindre culbuté quatre temps d'une cylindrée de 499 cm³. Alimentée par un carburateur Amal Gp de ø35 mm (on me donnera un Amal concentric en 1970), je délivre la puissance de 41 ch à 6 200 tr/min. Comme je ne pèse pas très lourd : 170 kg, j'accroche les 180 km/h en version de série, mais des copines préparées me mettent 20 km/h dans la vue.

Au début, en 1965, j'étais dotée d'une antique magnéto Lucas racing à avance manuelle. Ma recharge de batterie est assurée par une dynamo Miller de 60 W. Plus tard, on me la remplacera par un classique allumage batterie bobine. Aujourd'hui, si vous voulez m'acquiescer, il va vous falloir déboursier de 16 000 à 20 000 € ! Je me mérite ! Il ne reste qu'environ 500 exemplaires de mes sœurs qui avec moi constituaient une famille de 1 108 enfants.