

moto légende

NUMÉRO 203 JUILLET-AOÛT 2009



NORTON 850 COMMANDO MK3
SUZUKI GT 750 FINS DE SÉRIE P. 52



60 ANS DE GRANDS PRIX
DU SPORT AU BUSINESS P. 38



ELF 500 GRAND PRIX
À L'AVANT-GARDE P. 44

INSOLITE P. 60
LA MOTO
EN INDE

ÉTUDE P. 72
CMR, CEMEC
ET RATIER

Les MATCH P. 20

gros monos

+ 32 PAGES
SUPPLÉMENT
COUPES MOTO
LÉGENDE



VELOCETTE 500 THRUXTON
DUCATI 450 MK3
YAMAHA 500 SR

UN CYLINDRE,
MAIS BEAUCOUP
DE CARACTÈRE

TRUCS P. 74
RESTAURER
UN MOTEUR
DE MOB
[SUITE]

MORINI 250 T P. 66 **PETITE ITALIENNE DE CHARME**



EDITION **LF**
P: 04 67 10 04 03 - M: 06 87 15 87 15 - F: 04 67 10 04 03
D: 10, rue de la République - 33000 BORDEAUX - FRANCE
L 19655 - 203 - F: 5,50 € - RD

Retour aux

À l'origine du deux-roues motorisé, il y eut le monocylindre et, très vite, le "gros mono" quatre-temps qui régna longtemps en maître. Puis, les cylindrées se sont fractionnées jusqu'à l'ère du multicylindre en grande série. Mais, à la marge, il s'est toujours trouvé des constructeurs pour défendre l'architecture des débuts. Les trois "gromonos" très différents réunis dans ces pages en témoignent.



SOURCES

Ducati 450 Mark 3
Velocette 500 Thruxton
Yamaha 500 SR

ESSAI DUCATI P22

ESSAI VELOCETTE P26

ESSAI YAMAHA P30

EVOLUTION ET ADRESSES P34



Velocette 500 Thruxton

Le mono ultime

Si l'on devait choisir une patrie au "gromono", on retiendrait certainement l'Angleterre tant ce pays en a produit de sublimes représentants. Parmi eux, la Norton Manx évidemment, la BSA Gold Star bien sûr, mais aussi la Velocette Thruxton qui fut la dernière à porter aussi haut l'étendard du gros mono sportif.

Pour la marque de Birmingham, le "gromono" était une véritable tradition.

Après avoir brillé sur piste grâce à ses monos à ACT (les fameuses KTT), elle donna le jour dès 1933 à une lignée de "culbutés", moins coûteux à produire. Dévoilée au salon d'Earls Court de novembre 1964, la Thruxton en fut l'ultime descendante, le dernier fleuron de la marque.

Elle succéda ainsi à la Venom Clubman dont un exemplaire spécialement affûté pour l'occasion avait remporté quelques mois plus tôt la victoire aux 500 Miles... de Thruxton, évidemment.

Grâce à sa nouvelle culasse intégrant une soupape d'admission de 51 mm de diamètre (!), la Thruxton ne développait pas moins de 41 ch (34 pour la Venom) au régime de 6 200 tr/min, un chiffre très respectable pour un 500 monocylindre culbuté !

Visuellement, elle affiche ses ambitions de complicité sans renoncer à une certaine sobriété "classieuse". Côté gauche, sa livrée uniformément noire (carters de transmission primaire, de dynamo et de batterie compris), seulement égayée de filets or sur

le réservoir, flirte avec la tristesse, mais son profil droit est autrement avantageux. Là, ses nombreux chromes et surfaces en alu poli disputent les regards au monstrueux carburateur Amal GP monté sur une pipe d'admission démesurée ainsi qu'au magnifique échappement queue de poisson.

De leur côté, la colonne de passage des tiges de culbuteurs et le boîtier de culbuterie se donnent des airs de distribution par ACT. Commandes reculées, guidons bracciers et tambour double-came ventilé parachèvent la touche sportive.

Pour initié

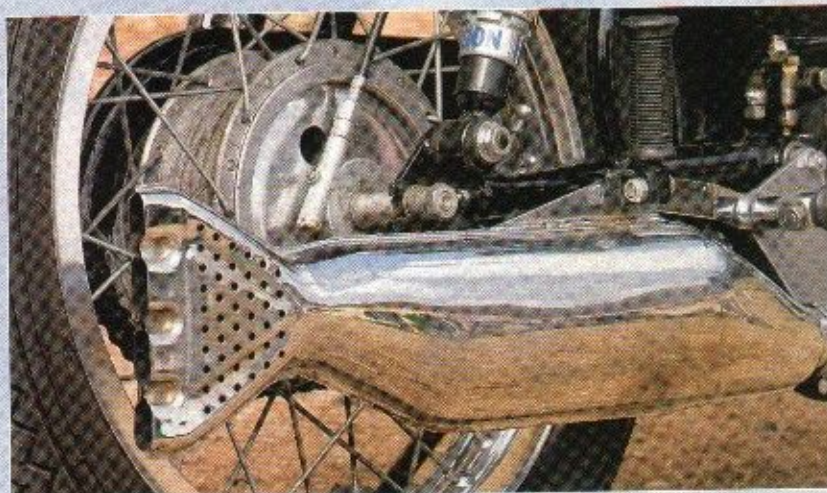
Mais attention, pour profiter de ses charmes, encore faut-il parvenir à la démarrer... et c'est là que le bât blesse ! La mise en route d'une Thruxton ne tient pas du simple cérémonial mais plutôt d'une véritable initiation qui devra se poursuivre au mieux quelques semaines.

La Thruxton restera dans l'histoire comme le dernier sursaut d'orgueil de Velocette face aux deux-temps et aux quatre-cylindres japonais. Mais pour nous, amateurs de "vieilles", elle est encore un formidable "pousse au crime".

La position de conduite est on ne peut plus sportive avec des repose-pieds très en arrière et des guidons bracciers bien bas.







FICHE TECHNIQUE

VELOCETTE 500 THRUXTON 1968

MOTEUR

MONOCYLINDRE vertical culbuté de 500 cm³ (86 x 86 mm).

RAPPORT VOLUMÉTRIQUE : 9 à 1.

ALIMENTATION par un carburateur Amal GP Ø 35 mm.

ALLUMAGE par magnéto racing.

PUISSANCE de 41 ch à 6 200 tr/min.

TRANSMISSION primaire par chaîne, embrayage multidisque à soc, boîte de vitesses à 4 rapports par sélecteur au pied droit, transmission secondaire par chaîne.

PARTIE-CYCLE

CADRE simple-berceau tubulaire dédoublé en acier.

SUSPENSION AV./AR. : fourche télescopique hydraulique / oscillante à deux combinés réglables en précontrainte.

FREIN AV./AR. : tambour double-came Ø 190 mm / tambour simple-came Ø 177 mm.

PNEUMATIQUES AV./AR. : 3.00 x 19 / 3.25 x 19.

RÉSERVOIR de 19 L.

POIDS : 177 kg à sec.

VITESSE maxi de 180 km/h.

COTE ACTUELLE : de 15 000 à 20 000 €.

En octobre 1968, une Velocette 500 Thruxton (41 ch) était affichée à 6 625 F contre à 100 F pour une Triumph 500 Daytona (39 ch) et à 6 900 F pour une T500 Suzuki (46 ch).

Héritage du passé, l'échappement queue de poisson est devenu l'un des symboles visuels de Velocette. Le tambour avant double-came est particulièrement puissant et endurant. Le mono vertical culbuté est capable d'un bon 180 km/h.

Voici le côté noir de la force. sûr que ça manque de gaieté... Les mauvaises langues prétendaient que l'on pouvait commander sa Velocette dans n'importe quelle couleur, pourvu que ce soit noir ou... noir...



**VELOCETTE
500
THRUXTON**

POUR
Performances

Tempérament

Beauté "vintage"

Rigueur de
partie-cycle

CONTRE

Finition,
équipement
sommaire

Mise en route
laborieuse

Aucune
polyvalence

Prix
exorbitant

À froid, il faut commencer par soulever légèrement le réservoir afin de manoeuvrer le titillateur, quasi-inaccessible. Un détail, comparé à ce qui vous attend ensuite. Dans l'ordre, il faut successivement replier le repose-pied droit, positionner l'avance manuelle plein retard, kicker pour amener le piston en phase de compression, dépasser légèrement le point mort haut avec l'aide du lève soupapes, laisser revenir le kick dans sa position initiale et y aller d'un coup de jarret très franc, gaz entrouverts... Avant le plus souvent de recommencer ! Signalons tout de même que la mise en route s'avère un peu plus simple sur les derniers millésimes suite à l'adoption en 1969 d'un allumage batterie-bobine (à la place de la magnéto racing) et d'un carburateur Amal Concentric.

Avec l'Amal GP en revanche, une fois récompensé par un beau son grave et puissant, mieux vaut veiller à entretenir le régime puisque ce carburateur ne comporte pas de circuit de ralenti. En ville, le calvaire continue. Les bracelets placés très bas commandent une position de conduire très sportive, avec les pieds bien reculés. Le buste est en appui sur les poignets, le rayon de braquage inférieur à celui d'une Ducati... Au feu, il est interdit de rester débrayé sous peine de rendre l'embrayage rapidement inopérant. Avec en prime une première à 50 % qui grève ses accélérations, la Velocette n'est clairement pas destinée à aller chercher le pain à la

La Velocette n'est clairement pas destinée à aller chercher le pain à la boulangerie du coin. C'est sur route qu'elle révèle sa vraie personnalité.

boulangerie du coin. C'est sur route - sinueuse de préférence - qu'elle révèle sa vraie personnalité.

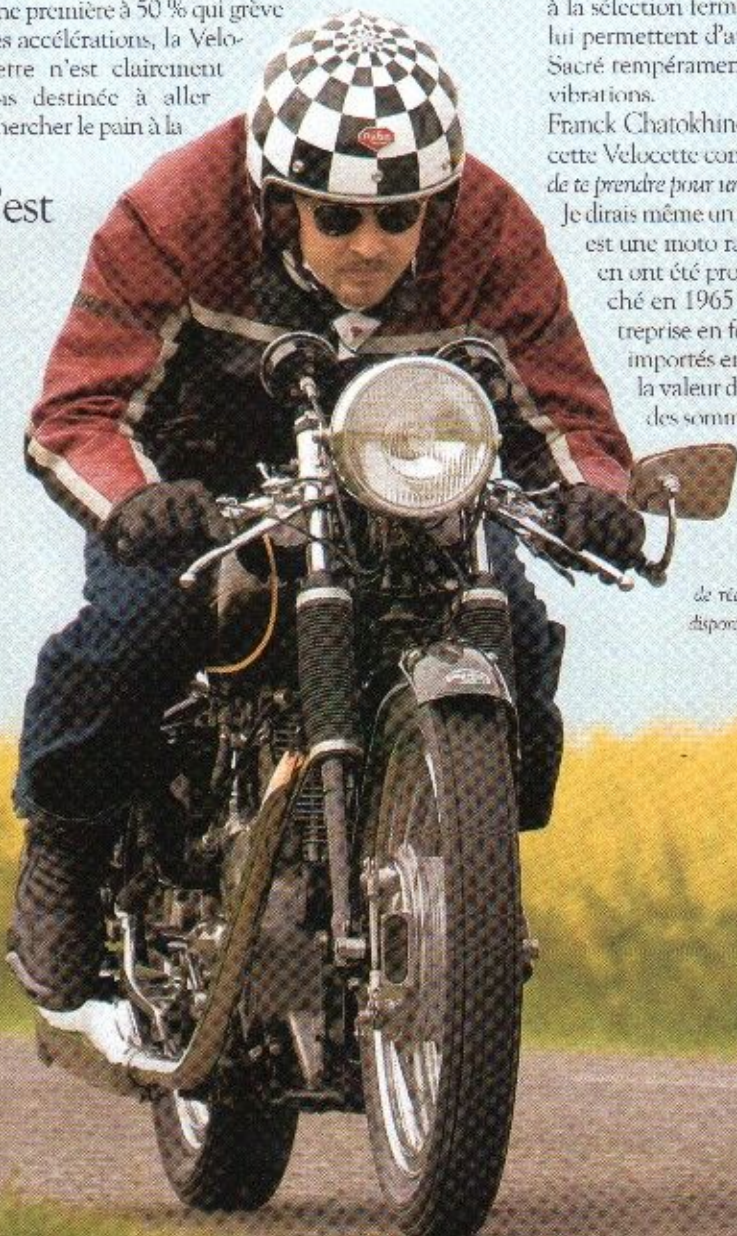
Vraie sportive

Sur ce terrain, elle ne manque pas d'arguments pour convaincre. Sa légèreté, son agilité, sa tenue de route et la précision de ses trajectoires font merveille. Son tambour avant double-came ventilé étonne autant par son endurance que par sa puissance, secondé de surcroît par un frein moteur très efficace. Avec la vitesse, la position de conduite devient enfin agréable et le confort de conduite réel. La fourche à amortissement double-effet remplit parfaitement son office, la suspension arrière (réglable en dureté selon la charge grâce au système de coulissement du point d'ancrage supérieur des combinés) se révèle ferme sans excès. Toutes ces qualités de partie-cycle permettent d'exploiter sans retenue les ressources d'un "gromono" à l'apogée de sa splendeur. Au son d'une mélodie rythmée qui déchire l'air environnant, il monte rapidement en régime dans une poussée franche et continue et, une fois lancé, n'a vraiment pas à rougir de ses performances. À 4 500, 5 000 tours, il autorise une vitesse de croisière d'environ 150 km/h et ses rapports à la sélection ferme et précise, parfaitement étagés, lui permettent d'atteindre les 180 km/h en pointe. Sacré tempérament... Et tout cela, quasiment sans vibrations.

Franck Chatokhine, à l'origine de la restauration de cette Velocette confirme : « À son guidon, tu as vite fait de te prendre pour un pilote », me lâche-t-il en rigolant.

Je dirais même un pilote d'exception car la Thruxton est une moto rare. Seulement 1 108 exemplaires en ont été produits entre son arrivée sur le marché en 1965 et la mise en liquidation de l'entreprise en février 1971. Moins de 200 ont été importés en France et, du fait de cette rareté, la valeur d'une Thruxton atteint aujourd'hui des sommets tels qu'ils la condamnent à devenir de plus en plus une moto de salon. ■

Un grand merci à Franck Chatokhine (02 37 32 92 58) pour nous avoir permis de réaliser cette séance photos ainsi que pour sa disponibilité tout au long de cette journée.



Évolution des gros monos

Du bruit dans la cuisine

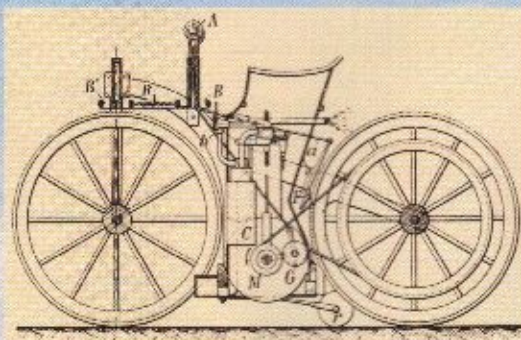
« Le monocylindre quatre-temps est à la moto ce que le rouleau à pâtisserie est à l'électroménager... Archaique mais tellement agréable », écrit un certain Paulo (Salvaire ?) en 1978 dans *Moto Journal*. Trente ans plus tard, on se délecte toujours de sa forte personnalité.

Aux balbutiements de la locomotion motorisée, le monocylindre était roi. Tant qu'à faire d'expérimenter, à cette époque de fiabilité mécanique aléatoire, autant le faire avec un seul cylindre, un seul piston !

Cantonné tout d'abord à un rôle d'utilitaire, il va vite être utilisé dans toutes les disciplines naissantes du sport moto. Dans le même temps, on passe ainsi de la distribution type "soupapes latérales" aux moteurs à soupapes en tête, qu'elles soient animées par un système de tiges et culbuteurs ou plus directement par un arbre à cames situé dans la culasse.

Puis, pour obtenir toujours plus de puissance, les constructeurs vont chercher à augmenter à la fois les régimes moteur admissibles et la cylindrée, deux domaines dans lesquels le monocylindre atteint vite ses limites... Ce qui conduira les ingénieurs à s'orienter vers des moteurs à plusieurs cylindres.

Comme les autres, le monocylindre poursuit pourtant son évolution en fonction des progrès effectués dans la technologie, la métallurgie, la lubrification. En ce qui concerne la technologie, il faut toutefois reconnaître qu'il évoluera moins vite que les autres architectures moteur puisque la distribution à quatre soupapes, le refroidissement liquide ou l'utilisation d'un balancier d'équilibrage, par exemple, ne se généraliseront sur les modèles de série qu'à la fin du siècle dernier. Sa simplicité (souvent doublée d'une bonne accessibilité) a d'ailleurs longtemps constitué son premier



La Daimler, première moto animée par un moteur à combustion interne, était déjà motorisée par un gros mono. Il pesait 40 kg et développait 0,75 ch. Le premier essai public eut lieu le 10 novembre 1885. La machine réussit à parcourir six kilomètres (photo arch. Bourdache - Edifree).

atout. Son faible nombre de pièces en mouvement rendait sa maintenance ou sa réparation plus facile... mais l'argument a perdu de l'intérêt au fur et à mesure que les multicylindres progressaient en fiabilité.

Qu'importe, si le monocylindre a perdu sa suprématie au fil des ans, il n'en a pas moins traversé les âges en préservant une autre de ses qualités essentielles : son caractère incomparable, avec un couple élevé à bas régime qui rend sa conduite si agréable.

Sa survie, il faut bien l'avouer, il la doit en grande par-

ADRESSES UTILES

YAMAHA
VD Classic,
rue du Commerce,
67640 Fegersheim,
tél. 03 88 68 53 23.

DUCATI
Ital Racer,
720 ch.
de Bouanoura,
83510 Lorgue,
tél. 04 94 84 02 95.

VELOCETTE
Atelier Chatokhine,
5 rue du Château
d'Eau, Querry,
28300 Amilly,
tél. 02 37 32 92 58.



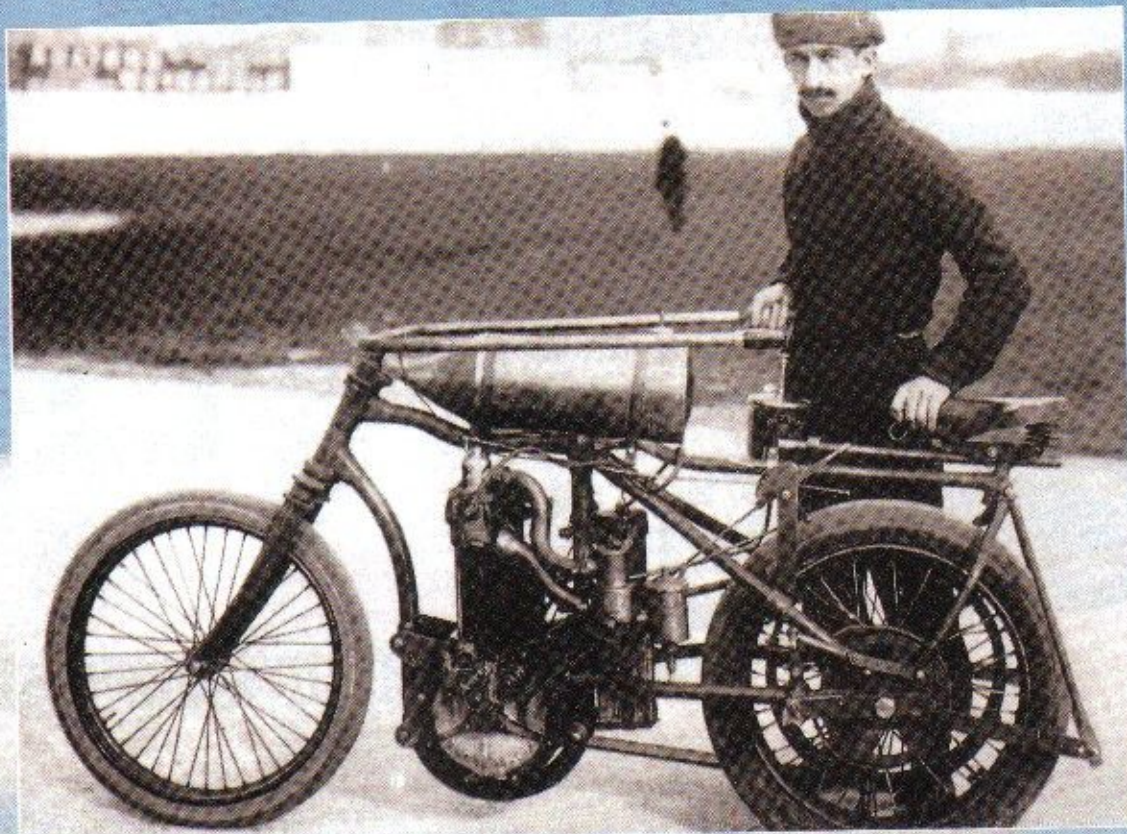
OCTAVE MORHOT

Premier rédacteur en chef de *Moto Journal* de 1973 à 1976, Guido Bettiol (alias Prof O. Morhot) fut un ardent défenseur du "Gromono", au point d'en avoir inventé l'expression.

Morceaux choisis :

- Gros Mono, ce nom remplit la bouche et les cœurs, soulève les âmes, ouvre gentiment la poignée pour le plaisir d'un coup de piston qui te fait comprendre ce qu'est la vie.
- D'un côté le Gromono, fantastique bête à la mesure de l'homme et qui vit en symbiose avec lui, de l'autre côté le multicylindre, animal sophistiqué, fruit de la technologie et du besoin d'aller plus loin. Les deux donnent du plaisir à la conduite, c'est à vous de faire votre choix, mais évidemment le Gromono est bien mieux, en toute objectivité...

- Accessoirement, il (Ndlr : le gromono, bien sûr) consent à servir de moyen de transport, mais à la condition de le conduire en sachant à qui l'on a affaire. On ne regarde pas la Joconde comme on consulte l'horaire des trains !



En voilà du "gromono" ! Cette moto d'entraînement sur vélodrome est propulsée par un monocylindre De Dion-Bouton de... 1 356 cm³. Le 17 avril 1903, à son guidon, Sigonnaud est le premier à passer le cap des 100 km/h sur une moto (100,279 km/h exactement) (photo arch. Bourdache - Edifree).

tie au pragmatisme des constructeurs japonais, soucieux de ne négliger aucune niche du marché. Au début des années 70, le "gromono" était moribond. Mais Yamaha a senti le vent tourner sous l'influence des USA et d'une législation condamnant à terme l'usage du deux-temps. Sa 500 XT, on l'a dit, est à la base de cette résurrection du monocylindre mais les autres constructeurs n'ont pas tardé à lui emboîter le pas (Honda XLS, Suzuki 370 SP, Kawasaki KLR). Dans la foulée, les Italiens (Cagiva, Aprilia, Gilera) sont également revenus dans le jeu, profitant d'un marché du gros

trail en plein essor. En revanche, le secteur des routières a connu un succès beaucoup plus mitigé, en France tout au moins. La Yamaha 500 SR est restée, à ce jour, un cas (presque) isolé, même si certains modèles ont connu une diffusion plus ou moins confidentielle (Aprilia 650 Pezaso et Strada, Benelli 600 GT et Omisa, Ducati Supermono, Gilera 500 Saturno, Honda F.I. et GB 500, KTM 690 Duke et Supermoto, Matchless G80, MuZ 660 Skorpion, MZ 500 Silver Star, Royal Enfield 350 et 500 Bullet, Suzuki LS 600 Savage, Yamaha 600 SRX et 650 MT-03, etc.).

Bon, trêve de blabla, vous choisissez laquelle ? La Thruxton pour sa cote et ses performances, la 450 MK3 pour sa sportivité et sa ligne, ou encore la SR 500 pour sa facilité et son faible coût ?

