



# Velocette 500 Thruxton



Prête  
à courir

*La Velocette Thruxton Veeline fut le dernier mono noble de l'industrie britannique et la première machine de série à avoir été pensée pour le circuit.*

**P**our trouver les origines de la Thruxton, il faut remonter à 1933, soit plus de trente ans avant sa naissance. Cette année-là Velocette lance la construction d'un monocylindre culbuté destiné à remplacer le trop coûteux moteur à arbre à cames en tête. Né en 250 cm<sup>3</sup>, le MOV deviendra MSS (pour Super Sport) deux ans plus tard avec une cylindrée portée à 500 cm<sup>3</sup>.

C'est lui que l'on retrouvera, après de multiples évolutions, sur la Thruxton de 1965. Cette dernière hérite de ce qu'il y avait de mieux et pour elle, on a même lancé la réalisation de pièces spéciales. Destinée aux pilotes sportifs, voire aux gentlemen-riders qui n'hésitent pas à tâter du circuit, la version Clubman est munie de bracelets, de commandes reculées, d'un carburateur Amal GP et d'une magnéto racing. Les rapports de boîte ont été rapprochés, la distribution allégée pour permettre de prendre plus de tours, la soupape d'admission est plus grosse. Au final, la

puissance atteint 41 chevaux, une valeur respectable pour un mono culbuté.

L'allure surannée de la Thruxton trouve sa véritable dimension avec le carénage Dolphin au profilage magnifique. Elle devient alors Thruxton Veeline. Machine d'esthète, la Velocette ne convient pas à tout le monde. Elle est exclusive et réclame un certain savoir-faire. Le manque de souplesse du moteur est accentué par un premier rapport très long au point que circuler en ville devient un vrai supplice. L'embrayage est peu progressif, le rayon de braquage immense et la position de conduite vite usante.

Mais sur route la Thruxton révèle sa véritable nature de sportive. Étonnamment agile, précise, bien

**Avec la BSA Gold Star, la Velocette Thruxton représente le sommet du mono culbuté.**

**Le magnifique carénage cache la mécanique mais procure un style inimitable.**

suspendue grâce notamment au montage des combinés arrière sur une glissière dont la courbure permet selon la position choisie de durcir ou d'assouplir la suspension, dotée d'un freinage puissant, dosable et endurant, elle offre à son pilote la possibilité de tracer des trajectoires impeccables et de prendre des angles impressionnants sans risquer de racler le bitume. Sa production s'arrêtera avec la fermeture de l'usine Velocette en 1971.



## Fiche technique

**Moteur :** monocylindre quatre temps, refroidi par air, arbre à cames latéral, tiges et culbuteurs, deux soupapes  
**Alésage x course :** 86 x 86 mm  
**Cylindrée :** 499 cm<sup>3</sup>  
**Puissance maxi :** 41 ch à 6 200 tr/mn  
**Alimentation :** 1 Amal GP Ø 35 mm (ou Concentric de 36 ou 38)  
**Boîte de vitesses :** à 4 rapports  
**Transmission secondaire :** par chaîne  
**Cadre :** simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur  
**Suspensions AV/AR :** fourche télescopique/oscillante deux amortisseurs  
**Freins AV/AR :** tambour double came Ø 190 mm/simple came Ø 177 mm  
**Réservoir d'essence :** 19,5 l  
**Poids à sec :** 177 kg  
**Vitesse maxi :** environ 180 km/h  
**Dossier Moto Revue Classic n°7**  
**Cote actuelle :** environ 15 000 euros  
**Club :** Velocette Club de France, 87 rue de la Roquette 75011 Paris